VENDIM
Nr.153, datë 7.4.2000

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES SË ZBATIMIT TË KODIT RRUGOR TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

(ndryshuar me vendimet e Këshillit të Ministrave nr: 657, datë 18.12.2002, nr.339, datë 31.5.2006, nr. 763,
datë 6.12.2005, nr.297, datë 24.5.2006, nr.331, datë 2.6.2006, nr.339, datë 31.5.2006, nr.344, datë 6.6.2007, nr.1048, datë 16.7.2008, nr.1243, datë 10.9.2008, nr.1457, datë 10.10.2008, nr.277, datë 10.3.2010, nr.724,
datë 1.9.2010, nr.815, datë 23.11.2011, nr. 543, datë 13.6.2013, nr. 493, datë 22.7.2014, nr.682, datë 15.10.2014, nr. 298, datë 8.4.2015, nr. 739, datë 9.9.2015, nr. 800, datë 30.9.2015, nr. 940, datë 18.11.2015, nr. 42, datë 30.1.2019, nr. 880, datë 24.12.2019)

Në mbështetje të nenit 100 të Kushetutës dhe të ligjit nr.8378, datë 22.7.1998 "Për Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë", me propozimin e Ministrit të Transportit dhe Ministrit të Rendit Publik, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

Miratimin e Rregullores së Zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë
Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Ilir Meta

KAPITULLI I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME
1. PËRCAKTIME DHE KLASIFIKIME TË KARAKTERIT TË PËRGJITHSHËM

Neni 1
Raporti vjetor (Neni 1 i Kodit Rrugor)

1. Ministritë, që kanë detyrime sipas Kodit Rrugor, paraqesin në Këshillin e Ministrave, brenda muajit shkurt të çdo viti, raportin për rezultatet e arritura dhe masat që duhen marrë për përmirësimin e problemeve sociale, të mjedisit dhe ekonomike, që lidhen me qarkullimin rrugor. Qeveria, në bazë të raporteve të mësipërme, harton njoftimin për Parlamentin dhe ia paraqet atij brenda muajit mars të çdo viti.

Neni 2
Klasifikimi i rrugëve (Neni 2 i Kodit Rrugor)

1. Ministria e Transportit, deri në afatin e hyrjes në fuqi të Kodit Rrugor, të bëjë klasifikimin e rrugëve shtetërore ekzistuese sipas kritereve të përcaktuara në nenin 2 të Kodit Rrugor. Rrugët, që do të ndërtohen pas hyrjes në fuqi të Kodit Rrugor, klasifikohen sipas kritereve të përcaktuara në nenin 2 të Kodit Rrugor.
2. Për klasifikimin e rrugëve shtetërore ekzistuese, Ministria e Transportit, nëpërmjet Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve u dërgon enteve pronare të rrugëve, brenda 6 muajve nga data e miratimit të kësaj rregulloreje, të dhënat e nevojshme për klasifikimet dhe azhurnimet që duhen bërë, të grumbulluara në bazë të përgjegjësisë së dhënë nga neni 13, pika 8 e Kodit Rrugor

që, në bazë të nenit 2, pika 7 e Kodit Rrugor, iu kërkohet të japin mendimin e tyre. Entet e interesuara ua transmetojnë mendimin e tyre Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve brenda 3 muajve. Akti i klasifikimit të rrugëve shtetërore është subjekt i regjistrimit në Arkivin Kombëtar të Rrugëve, sipas nenit 220 të Kodit Rrugor.

3. Për rrugët shtetërore të ndërtuara rishtas, respektohet procedura e treguar nga pika 2. Afatet kohore të parashikuara fillojnë nga data e përfundimit të kolaudimit të rrugës. Në qoftë se rruga fillon të shfrytëzohet përpara afatit të sipërpërmendur, pra para kryerjes së kolaudimit të rrugës, Ministria e Transportit nëpërmjet Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve shpall një klasifikim të përkohshëm, sipas kritereve ligjore.

4. Për rrugët joshtetërore, akti i klasifikimit për rrugët ekzistuese dhe të reja bëhet nga këshillat e rretheve. Publikimi i këtij akti dërgohet për azhurnim brenda 30 ditëve në Arkivin Kombëtar të Rrugëve, sipas nenit 220 të Kodit Rrugor.

5. Masat për klasifikimin e rrugëve hyjnë në fuqi jo më vonë se tre muaj nga azhurnimi në Regjistrin Kombëtar të Rrugëve.

6. Për zbatimin e nenit 2, pika 7 e Kodit Rrugor, dispozitat për sigurinë e qarkullimit, që kanë lidhje me klasifikimin e rrugëve sipas nenit 2, pika 2 të Kodit Rrugor, zbatohen për rrugët ekzistuese, karakteristikat e të cilave përputhen me ato të treguara nga neni 2, pika 3 të Kodit Rrugor, për secilën kategori rrugore.

Neni 3

Deklasifikimi i rrugëve (Neni 2 i Kodit Rrugor)

1. Akti i deklasifikimit për rrugët shtetërore në rastet e parashikuara në nenin 2, pika 8, të Kodit Rrugor, shpallet nga Ministria e Transportit, ndërsa për rastet e tjera nga këshillat e rretheve, duke respektuar përgjegjësitë institucionale të enteve pronare të rrugëve.

2. Propozimi për deklasifikimin e rrugëve shtetërore vjen nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, ndërsa për rastet e tjera nga organet përgjegjëse rajonale e vendore në bazë të relacioneve specifike teknike të paraqitura nga sektorët përgjegjës të pushtetit vendor.

3. Përbëjnë raste të tjera deklasifikimi, mospërputhja e gjendjes së rrugës me karakteristikat teknike e konstruktive, edhe si pasojë e zbatimit të nenit 13, pikat 1 , 2, 3 të Kodit Rrugor, dhe me qëllimet funksionale, sipas nenit 13 të sipërpërmendur.

4. Verifikimi bëhet nga zyrat teknike të sektorëve përgjegjës të pushtetit vendor edhe në bazë të sinjalizimeve të qytetarëve dhe të shoqatave të përdoruesve të rrugës.

5. Aktet për deklasifikimin e rrugëve i transmetohen brenda 30 ditëve Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve, e cila i regjistron në Arkivin Kombëtar të Rrugëve, sipas nenit 220 të Kodit Rrugor.

6. Masat për deklasifikimin e rrugëve hyjnë në fuqi jo më vonë se 3 muaj nga azhurnimi në Regjistrin Kombëtar të Rrugëve.

Neni 4

Kalimet e pronësisë ndërmjet enteve pronare të rrugëve (Neni 2 i Kodit Rrugor)

1. Kur për shkak të ndryshimit të itinerarit ose për shkak të varianteve të reja ndaj rrugëve ekzistuese, ose për kërkesa social-ekonomike apo për arsye të tjera, në varësi të shkronjave A dhe B, të nenit 2, pika 6, të Kodit Rrugor, bëhet i nevojshëm transferimi i rrugëve ose i pjesëve të rrugës, nëpërmjet enteve pronare të rrugëve, me përjashtim të rasteve të parashikuara në nenin 3, veprohet sipas pikave në vijim.

2. Marrja ose lëshimi i rrugëve shtetërorë bëhet me akte të Këshillit të Ministrave, në bazë të propozimit të Ministrisë së Transportit. Për rrugët joshtetërore bëhet me akte të Këshillit të Rrethit, me propozimin e entit pronar të interesuar dhe me mënyrat e parashikuara në nenin 2, pika 5.

3. Si përjashtim i procedurave të pikës 2 më sipër, pjesët e rrugës që shkëputen si pasojë e varianteve të reja rruge, që nuk ndryshojnë pikat kryesore topografike të gjurmës së rrugës, humbasin klasifikimin si rrugë shtetërorë dhe, kur janë ende të përdorshme, i transferohen, detyrimisht, rrethit, bashkisë ose komunës.

4. Dorëzimi i rrugës entit të ri pronar duhet të jetë objekt i një procesverbali të veçantë, që duhet të mbahet brenda 30 ditëve nga data e kalimit të ndryshimit të pronësisë. Për pjesët e rrugëve shtetërore, që nuk përdoren më për shkak të ndërtimit të varianteve të reja dhe për pjesët e rrugëve në brendësi të zonave të banuara, rregullisht të kufizuara si degë të brendshme, dorëzimi tek enti i ri pronar duhet të bëhet brenda 30 ditëve nga data e njoftimit të kryer nga drejtori i Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve.

5. Enti që dorëzon rrugën, kur enti që duhet të marrë në administrim rrugën, nuk vepron në afatin e caktuar, është i autorizuar të mbajë procesverbal dhe t'ia paraqesë entit që duhet të marrë rrugën në dorëzim. Në këtë rast duhet të njoftojë sekretariatin e pushtetit vendor, i cili urdhëron marrjen në dorëzim të rrugës.

6. Enti, që dorëzon rrugën ose pjesë të saj, është i detyruar të njoftojë Arkivin Kombëtar të Rrugëve sipas nenit 220 të Kodit Rrugor për ndryshimet e klasifikimit, të ardhura si pasojë e zbatimit të pikave të mësipërme.

2. DISPOZITA TË PËRGJITHSHME PËR QARKULLIMIN

Neni 5

Kufizime për qarkullimin. Kushte dhe urdhëresa (Neni 5 i Kodit Rrugor)

1. Akti i ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, që përmban udhëzimet për organet e pushtetit vendor, sipas nenit 5, pika 1, e Kodit Rrugor, shpallet brenda 30 tetorit dhe përmban kushtet teknike, të zbatueshme për një vit ose deri në tre vjet në vazhdim. Korrigjime ose modifikime të mundshme duhet t'u komunikohen në kohë përdoruesve të rrugës, nëpërmjet Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve.

2. Me aktet, sipas pikës 1 më sipër, në lidhje me qarkullimin në rrugë jashtë qendrave të banuara, tregohen ditët në të cilat ndalohet, në përputhje me kushtet dhe përjashtimet që tregohen në udhëzimet e pikave 4 e 5, qarkullimi i automjeteve për transportin e mallrave të treguara në pikën 3. Fjala është për:

a) ditët e festave;

b) ditë të tjera të veçanta, që u shtohen ditëve të festave;

c) ditë të tjera, që mund të paraprijnë ose të pasojnë ditët e treguara në shkronjat "a" dhe "b".

3. Akti sipas pikës 2 përcakton:

a) intervalet orare, të diferencuara sipas ditëve të treguara në pikën 2, gjatë të cilave është në fuqi ndalimi i qarkullimit, jashtë qendrave të banuara, i automjeteve për transportin e mallrave që kanë peshë të përgjithshme të autorizuar më të madhe se 7.5 tonë, i mjeteve jashtë norme dhe i atyre që përdoren për transporte jonormale si edhe i mjeteve që transportojnë mallra të rrezikshme, sipas nenit 166, pikat 1 dhe 4, e Kodit Rrugor.

4. Ministri i Transportit, me udhëzimin e parashikuar, disiplinon të drejtën e organeve të pushtetit vendor, për përjashtime për ndalimet që parashikon pika 3, për garantimin e kërkesave themelore jetike të bashkësisë, qoftë kjo kombëtare apo vendore, për respektimin e kushteve më të mira të sigurisë së qarkullimit rrugor.

5. Me aktet sipas pikës 1 më sipër tregohen mjetet që transportojnë mallra ose sende të caktuara për shërbimet publike thelbësore ose që plotësojnë kërkesat parësore të bashkësisë që përjashtohen nga ndalimi i qarkullimit; përjashtohen, gjithashtu, nga ndalimi i qarkullimit edhe mjetet që i përkasin policisë rrugore apo administratës shtetërore, kur qarkullojnë për arsye shërbimi, me miratim të titullarit të dikasterit.

Neni 6

Modalitete dhe procedura për heqjen e përgjegjësive nga Ministria e Transportit. Zëvendësimi i përgjegjësive në rastet e moszbatimit (Neni 5 i Kodit Rrugor)

1. E drejta për heqjen e përgjegjësisë sipas nenit 5, pika 2, e Kodit Rrugor ushtrohet nga ministri i Transportit, në të gjitha rastet kur vërtetohen moszbatime të dispozitave të Kodit Rrugor dhe të kësaj rregulloreje, si edhe i ligjeve apo i akteve, që kanë fuqi ligjore, nga entet pronare të rrugëve.

2. Ministria e Transportit, për qëllimet e pikës 1, më sipër, shfrytëzon informacionet, sinjalizimet apo denoncimet që vijnë nga organet e përcaktuara në nenin 12 të Kodit Rrugor, apo nga çdo njeri apo shoqatë, pa qëllime fitimi, që ka si synim mbrojtjen e mjedisit.

3. Për të siguruar zbatimin operativ të shërbimit sipas nenit 11, pika 1, shkronja "e", e Kodit Rrugor, organet e policisë rrugore që, për arsye shërbimi, zbulojnë raste shkeljeje të normave të përmendura në pikën 1, janë të detyruara të informojnë me shkrim organet e Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve. Ky raport, të cilit i bashkëlidhet edhe një relacion, i transmetohet menjëherë Ministrisë së Transportit.

4. Ushtrimi i së drejtës për heqjen e përgjegjësisë ndaj entit pronar të rrugës mund të bëhet nga ministri i Transportit, kur ekzistojnë kushtet, edhe duke marrë zyrtarisht përgjegjësinë e entit pronar.

5. Urdhri i heqjes së përgjegjësisë shpallet nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve.

6. Urdhri i heqjes së përgjegjësisë duhet të tregojë rastet e vërtetuara të shkeljes së dispozitave, pa qenë nevoja të specifikohet burimi i informacionit ose i denoncimit, kushtet teknike normative, që gjykohet se janë shkelur, dhe ndërhyrjet, që mendohet se janë të nevojshme të kryhen për të shmangur këto shkelje. Fiksohet afati kohor, që, përgjithësisht, nuk mund të jetë më pak se 30 ditë, brenda të cilit enti pronar i rrugëve duhet të marrë masa për zbatimin e urdhëresës. Në rast rreziku të madh, afati i mësipërm mund të reduktohet në kufij të motivuar.

7. Urdhri i heqjes së përgjegjësisë duhet t'i njoftohet entit kundërvajtës pronar të rrugës, në përputhje me dispozitat përkatëse ligjore në fuqi.

8. Pasi ka kaluar afati dhe urdhëresa nuk është zbatuar, ministri i Transportit, me urdhëresë, që i njoftohet edhe entit kundërvajtës pronar të rrugës, urdhëron kryerjen e menjëhershme të punimeve të nevojshme, duke caktuar se kush do t'i kryejë ato dhe mënyrën e kryerjes.

9. Pas përfundimit të punimeve, ministri i Transportit, shpall një urdhëresë shtesë, në ngarkim të entit që i është hequr përgjegjësia, që të zhdëmtojë në mënyrë të plotë Ministrinë e Transportit për shpenzimet e kryera për ekzekutimin e urdhëresës, duke përcaktuar edhe afatin e pagesës; në rast mosbindjeje apo mosrespektimi të afatit të caktuar, urdhëresa shtesë fiton menjëherë fuqi ekzekutive, sipas dispozitave ligjore në fuqi.

Neni 7

Zona të brendshme në porte dhe aeroporte (Neni 6 i Kodit Rrugor)

1. Në bazë të përgjegjësive të parashikuara nga neni 6, pika 7, të Kodit Rrugor, quhen zona të brendshme të porteve dhe aeroporteve zonat që ndodhen brenda rrethimit kufizues: kufijtë përcaktohen me akte të veçanta administrative të shpallura nga autoriteti përkatës detar apo aeroportual, dhe bëhen të qartë me tregues të përshtatshëm.

Neni 7/1

Rregullimi i qarkullimit në qendrat e banuara(Neni 7 i Kodit Rrugor)

(shtuar me VKM nr. 682, datë 15.10.2014)

1. Në rrugët urbane të qendrave historike, qendrave "Ansambël kulturor", "Ansambël historik", "Ansambël muze", "Zonë muze", "Ansambël urban" dhe në rrugët me vlera të veçanta kulturore,

Ministria e Kulturës, Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës dhe Ministria e Punëve të Brendshme përcaktojnë rregullat për kufizimin e qarkullimit të automjeteve, si dhe kufizimin e parkimeve në këto zona.

2. Në Ansamblin Monument Kulture të aksit kryesor dhe Qendrës Historike të Qytetit të Tiranës ndalohet apo kufizohet qarkullimi i automjeteve të të gjitha ose të disa kategorive, ndalohet apo kufizohet parkimi i automjeteve në zonat e sheshit "Nënë Tereza" dhe bulevardit "Dëshmorët e Kombit", sipas përcaktimeve të parashikuara me urdhër të përbashkët të ministrit të Kulturës, ministrit të Punëve të Brendshme dhe ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës.

3. MJETE JASHTË NORME DHE MJETE QË PËRDORËN PËR TRANSPORTE NË KUSHTE JONORMALE

Neni 8

Mjete jashtë norme dhe mjete që përdoren për transporte në kushte jonormale (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Karakteristikat konstruktive dhe funksionale të mjeteve jashtë norme dhe të atyre që përdorën në transporte jonormale, sipas nenit 10, pika 15, e Kodit Rrugor përcaktohen në dispozitat në vazhdim.

a) Për mjetet me motor të paaftë për tërheqje:

a.1. përmasat: brenda ose jashtë limiteve të përcaktuara në nenin 61 të Kodit Rrugor;

a.2. vlerë minimale të peshës së përgjithshme: 35 tonë;

a.3. shpejtësi maksimale konstruktive të llogaritur: 70 km/orë.

b) Për mjetet me motor të aftë për tërheqje:

b.l. raporti i tërheqjes jo më i vogël se 3 dhe jo më i madh se 6;

b.2. pesha e kapjes jo më e vogël se 75 për qind e peshës së përgjithshme maksimale;

b.3. shpejtësia më e madhe konstruktive, e llogaritur për regjimet në tërheqje: 40 km/orë, me përjashtim të rasteve të parashikuara nga pika b.4 në vijim.

b.4. Transmisionet: Është e lejuar pajisja me transmisione që lejojnë arritjen e një shpejtësie maksimale të llogaritur në rastet e poshtëtreguara dhe kur mbajtja e kësaj shpejtësie bëhet e mundur nga elementet konstruktive:

b.4.1. kur udhëtojnë si mjete teke (pa tërheqje rimorkioje);

b.4.2. kur kryejnë tërheqje rimorkioje brenda limiteve të përmasave dhe peshave të lejuara nga nenet 61 e 62 të Kodit Rrugor dhe kur plotësojnë kushtet e pikës 5, të shtojcës III, kapitulli III i kësaj rregulloreje;

b.4.3. kur ganxhojnë një rimorkio të konstruktuar për peshë të përgjithshme 42 tonë dhe formojnë një ndërthurje të peshës maksimale 72 tonë me një raport tërheqjeje 1.45.

Në këtë rast mjetet e ndërthurjes duhet të respektojnë, veç të gjitha normave specifike për mjetet jashtë norme dhe të atyre që përdoren në transporte jonormale, si dhe të gjitha normat teknike në fuqi për mjetet e kategorisë N3, duke përfshirë këtu edhe kushtet për zonën e pengimit. Pesha e përgjithshme prej 42 tonësh, në rastet e gjysmërimorkiove, i referohet peshës që rëndon në akset e gjysmërimorkios që takojnë në tokë.

b.5. Sisteme të mundshme të kufizimit të shpejtësisë, mjaft që të njihen dhe pranohen nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, duhet të nënkuptohen si elemente konstruktive, për efekt të vlerësimit të shpejtësisë maksimale të llogaritur.

c) Për mjetet që rimorkiohen:

c.1. vlera e peshës së përgjithshme minimale e rimorkios: 29 tonë; për gjysmërimorkiot kjo peshë i referohet asaj që rëndon në akset që takojnë në tokë.

c.2. Shpejtësia bazë, për efekt të përmasimit dhe të pajimit, duke llogaritur edhe presionin e fryrjes së gomave, e cila asnjëherë nuk duhet të kalojë 10 barë:

c.2.1. 80 km/orë, kur pesha e përgjithshme është nga 29 deri në 42 tonë,

c.2.2. 40 km/orë kur pesha e përgjithshme është mbi 42 tonë deri në 80 tonë, dhe gjithmonë për përmasa gabarite kufitare, që i kalojnë ato të përcaktuara në nenin 61 të Kodit Rrugor;

c.2.3. 25 km/orë kur pesha e përgjithshme është mbi 80 tonë. Për mjetet jashtë norme të rimorkiuara dhe për transportet jonormale, që bëhen me tërheqës të përcaktuar si makinë ngarkuese-transportuese, shpejtësia bazë duhet të jetë në çdo rast jo më e vogël se 80 km/orë.

ç) Prova:

ç.1. Vlerat e peshave jashtë norme të deklaruara nga konstruktori, mund të jenë të pranueshme me kusht që shtytja në ngjitje dhe aftësia mbajtëse e frenave të qëndrimit në zbritje të jenë të provuara në pjerrësi:

ç.1.1. 18 për qind për mjetet teke, sipas shkronjës "a";

ç.1.2. 16 për qind për shtytjen në ngjitje dhe 18 për qind për aftësinë mbajtëse të frenave të qëndrimit për mjetin tek sipas shkronjës "b",

ç.1.3. 8 për qind për kompleksin e formuar me një raport tërheqjeje të barabartë me 1.45;

ç.1.4. 4.5 për qind për kompleksin e formuar me një raport tërheqjeje të barabartë ose më të madh se 3.

ç.2. Për sisteme të veçanta dhe për provat e karakteristikave teknike që u referohen normativave në fuqi, kur ato janë të zbatueshme. Për mjetet sipas shkronjës "b", pesha e rimorkiueshme, pasi të verifikohet edhe fuqia minimale e motorit të vendosur në mjetin me motor, duke iu referuar peshës maksimale në ton të kompleksit që mund të formojë me mjetin e rimorkiuar, të mos jetë më e vogël se:

ç.2.1. 1.76 kw/ton për komplekse mjetesh me peshë të përgjithshme deri në 100 tonë, me përjashtimin sipas shkronjës b.4;

ç.2.2. 1.17 kw/ton për komplekse mjetesh me peshë të përgjithshme më të madhe se 150 tonë. Për vlera të peshës së përgjithshme ndërmjet 100 dhe 150 tonëve, fuqia minimale e motorit duhet të jetë ajo që del nga interpolimi linear ndërmjet 1.76 dhe 1.17 kw/ton. Fuqitë specifike të treguara më sipër reduktohen respektivisht në 1.47 kw/ton dhe 1.03 kw/ton ose të fuqisë së interpoluar ndërmjet 1.47 kw/ton dhe 1.03 kw/ton, për komplekset e mjeteve me vlera të peshës së përgjithshme ndërmjet 100 dhe 150 tonëve, për mjetet tërheqëse, me kapje totale dhe me frenues hidraulik ose elektrik të përshtatshëm për të kaluar provën sipas shkronjës në vijim ç.3.3.

ç.3. Verifikimi i sistemeve të frenimit do të kryhet në përputhje me dispozitat e Drejtpërdrejtivës 71/320/CEE (Komisioni Ekonomik Europian) dhe të modifikimeve të saj të mëvonshme.

ç.3.1. Koha t, që i korrespondon X=75 për qind, sipas pikës 2.4 të aneksit III, të direktivës së sipërpërmendur, nuk duhet të jetë më e vogël se 0.5 sekonda. Për mjetet e afta të qarkullojnë edhe brenda kufijve të caktuar nga nenet 61 e 62 të Kodit Rrugor, pa qenë të detyruara të marrin autorizim, sipas nenit 10 të Kodit Rrugor, verifikimi i sistemeve duhet të kryhet në përputhje me të gjitha masat ligjore të thëna më sipër, si dhe duke respektuar normat në fuqi për mjetet e kategorisë N3.

ç.3.2. Gjithashtu duhet të verifikohet që mjetet, sipas shkronjës "b", me peshën maksimale të përgjithshme që mund të formojnë, të jenë në gjendje të mbajnë, në pjerrësi 6 për qind (për komplekse mjetesh me peshë 72 tonë dhe raport tërheqjeje 1.45) dhe pjerrësi 4.5 për qind (për komplekse mjetesh me raport tërheqjeje jo më të vogël se 3 dhe jo më të madh se 6) një shpejtësi të stabilizuar 25 ± 5 km/orë (duke zgjedhur raportin që i afrohet me tepër vlerës së 25 km/orë) pa pasur nevojë të përdorë asnjërin prej sistemeve të frenimit ndihmës të avarisë apo të qëndrimit në vend. Verifikimi kryhet në pjerrësinë e sipërpërmendur dhe në një gjatësi rrugë prej 6 km.

ç.3.3. Provat sipas pikës 1.3 dhe 1.4 të aneksit II të cituar në shkronjën e mësipërme ç.3 nuk mund të zëvendësojnë provën sipas shkronjës ç.3.2 e cila, nga ana e saj, mund të zëvendësojë provat e sipas pikave 1.3 dhe

1.4, të aneksit II. Këto të fundit duhet të kryhen gjithmonë për peshën e përgjithshme maksimale që mund të mbajnë mjetet, sipas nenit 62 të Kodit Rrugor kur lejohet qarkullimi

rrugor i këtyre peshave pa pasur nevojë për autorizimin sipas nenit 10 të Kodit Rrugor, qoftë kjo për mjetet teke, me motor apo edhe për mjetet e rimorkiueshme.

2. Normat sipas pikës 1 nuk zbatohen për mjetet, qofshin me motor (të afta ose jo për të tërhequr) apo të rimorkiuara, të caktuara vetëm për shërbim transporti apo lëvizjeje në zonat e aeroporteve ose të porteve, si edhe atyre për përdorim special ose për transporte specifike, për të cilat zbatohen kushtet teknike të cituara më sipër, sipas udhëzimeve të veçanta të ministrit të Punëve Publike dhe Transportit.

Neni 9

Mjetet e përcaktuara si makina ngarkim-transporti (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Karakteristikat konstruktive dhe funksionale të mjeteve të përcaktuara si makina ngarkim-transporti, sipas nenit 10, pika 15, dhe nenit 54, pika 1, shkronja "l" e Kodit Rrugor, caktohen nga dispozitat e pikave në vazhdim.

2. Automjetet teke duhet t'u përgjigjen të gjitha karakteristikave teknike dhe funksionale të përcaktuara për mjetet e kategorisë N3, me korrigjimet e mëposhtme:

a) Akset e vendosura në largësi më të vogël se 1.20 m, për efekt të vlerësimit të peshës së pranueshme për këto akse, vlerësohen si një aks i vetëm;

b) pesha minimale e kapjes: jo më e vogël se 60 për qind e peshës së përgjithshme maksimale për automjetet me dy ose tri akse; jo më e vogël se 50 për qind e peshës së përgjithshme maksimale për automjetet me katër akse;

c) pesha minimale mbi aksin drejtues: jo më e vogël se 20 për qind e peshës së përgjithshme, për mjetet me dy ose tri akse. Në rastet me dy akse drejtuese vlera e peshës mbi secilin aks nuk duhet të jetë më e vogël se 17.5 për qind;

ç) tara minimale e automjetit me dy akse: 9 tonë; të automjeteve me tri akse: 12 tonë; të automjeteve me katër e më shumë akse: 14 tonë;

d) disnivelimet për akse tandem apo tridem, për mjetin me ose pa ngarkesë: 10 cm me variacion të ngarkesës së çdo aksi, respektivisht kushteve statike, brenda ± 25 për qind;

dh) sistemi i varjes së akseve tandem ose tridem, i realizuar me shkallë sigurie, të verifikuar në kushte statike, të paktën 3.0 respektivisht ngarkesës së lodhjes së materialit të përdorur për këto sisteme. Për çdo rast, sistemi i varjes duhet të realizohet në mënyrë të tillë që të shmangë lëvizjet e parregullta të rrotës gjatë frenimit të mjetit;

e) për efekt të dispozitave sipas shkronjave "d" dhe "dh", quhen akse tandem ose tridem çiftet ose treshet e akseve, me përjashtim të akseve drejtuese, të vendosura ndërmjet tyre, në largësi jo më të madhe se 1.80 m;

ë) lartësia minimale nga toka e të gjitha organeve, duke përjashtuar sistemet e frenimit të vendosura pranë çdo rrote, nuk duhet të jetë, kur mjeti është me ngarkesë të plotë, më e vogël se 250 mm;

f) shpejtësia maksimale, e llogaritur për konstruksionin e mjetit, nuk duhet të jetë më e madhe se 80 km/orë;

g) duhet të jenë të pajisura me sistemin e bllokimit të diferencialit, me përjashtim të akseve drejtuese motorike dhe, kur ka më shumë se një aks motorik, me sistemin e bllokimit të kutisë së shpërndarjes;

gj) për tërheqësit e gjysmërimorkiove pozicioni i platformës tërheqëse duhet të respektojë, pa pasur nevojë për zhvendosje të saj, të gjitha kushtet teknikë me ngarkesë normale apo jonormale;

h) pesha e rimorkiueshme, që sjell një peshë të përgjithshme të autotrenit ose të autoartikularit jo më të vogël se 44 tonë, duhet të tërhiqet nga tërheqës me motor, me fuqi jo më të vogël se 259 kw.

3. Autotrenat dhe autoartikularët duhet të plotësojnë kushtet teknike të parashikuara për këtë kategori mjetesh, me përjashtim të korrigjimeve të mëposhtme:

a) pesha minimale e kapjes: jo më e vogël se 28 për qind e peshës maksimale të kompleksit të

mjeteve me 4 akse; jo më e vogël se 40 për qind e peshës maksimale të kompleksit të mjeteve me 5 a më shumë akse;

b) tara minimale e një kompleksi mjetesh me 4 akse nuk duhet të jetë më e vogël se 16 tonë, ndërsa e një kompleksi mjetesh me 5 a më shumë akse nuk duhet të jetë më e vogël se 17.6 tonë.

4. Rimorkiot realizohen të paktën me dy akse, për ngarkesa brenda norme apo jashtë norme, për transportin ekskluziv të makinave teknologjike. Mund të formohen gjithashtu edhe nga rimorkio dhe makina teknologjike të tërhequra, për ngarkesa normale apo jashtë norme, të caktuara për transportin e materialeve ose të pajisura (me shpërndarës rëre, kripëshpërndarës etj.), për të lejuar qarkullimin e mjeteve në rast dëbore ose akulli. Ato duhet të plotësojnë të gjitha kushtet teknike të caktuara për kategorinë ndërkombëtare O4, sipas nenit 47, pika 2, shkronja "ç" e Kodit Rrugor. Kur kanë pesha jashtë norme duhet gjithashtu, të plotësojnë kushtet teknike të përcaktuara në nenin 9, pika 1, shkronjat "c.1" dhe "c.2".

5. Gjysmërimorkiot kanë të paktën dy akse, për pesha jashtë norme, dhe për to vlejnë të gjitha kushtet teknike të përcaktuara për gjysmërimorkiot e kategorisë O4, si edhe ato të treguara në pikën 2, shkronjat "a", "d", "dh", "e" dhe "ë".

6. Normat sipas pikave 2, 3, 4 dhe 5 mund të modifikohen ose të integrohen nga ministri i Transportit, në lidhje me kërkesa specifike, të përcaktuara nga zhvillimi i teknikës së realizimit të makinave të ngarkim-transportit.

Neni 10

Sistemet e sinjalizimit pamor (Nenet 10-160 e Kodit Rrugor)

1. Transportet jashtë norme dhe mjetet ose komplekset e mjeteve jashtë norme, ku përfshihen edhe mjetet e ngarkim-transportit, kur qarkullojnë në rrugë, jashtë limiteve të përcaktuara në nenet 61 e 62 të Kodit Rrugor, duhet të jenë të pajisura, në rastet e treguara në pikat e mëposhtme, me sisteme sinjalizimi, pamore dhe ndriçuese, përveç sistemeve pamore e ndriçuese, që duhet të kenë në bazë të normave të kësaj rregulloreje.

2. Sistemi suplementar i sinjalizimit pamor, me dritë të verdhë vezulluese mund të përbëhet nga një ose dy sisteme, që përdoren kur e parashikon ky nen. Edhe kur mjeti është i ngarkuar plotësisht, këndet e fushëpamjes, sipas nenit 255 duhet të respektohen për çdo rast.

3. Këto sisteme mund të fiksohen në strukturën e mjetit ose mund të jenë të heqshme. Këto sisteme duhet të ndizen edhe kur nuk parashikohet përdorimi i sistemit sinjalizues, pamor e ndriçues, nga neni 150 i Kodit Rrugor, gjithashtu është i detyrueshëm në çdo rast përdorimi njëkohësisht i dritave të pozicionit dhe i fenerëve joverbues.

4. Mjetet jashtë norme, ku përfshihen dhe mjetet e ngarkim-transportit, duhet të jenë të pajisura gjithashtu me sinjalet e rrezikut, të cilat përcaktohen në akte të veçanta të ministrit të Punëve Publike dhe Transportit.

5. Pa përjashtuar normat e pikës 1, komplekset e mjeteve, të caktuara për transportin e vagonëve hekurudhorë, duhet të vendosin sinjalizimet e mëposhtme:

a) sistemet me dritë të verdhë vezulluese, të vendosur mbi mjetin tërheqës. Sistemet duhet të jenë dy, larg njëra-tjetrës duke filluar nga profili gabarid tërthor i tërheqësit deri tek ai maksimal i vagonit që transporton i rritur me 0.20 m;

b) sinjalet e pasme, ndriçuese dhe pamore, të rimorkios së ngarkuar duhet të zhvendosen në përputhje me përmasën kufitare të pasme të vagonit hekurudhor;

c) mbi përmasën kufitare të pasme të vagonit hekurudhor. Gjithashtu duhet të vendoset një panel prapareflektues, me shirita të alternuar të bardhë dhe të kuqe, me pjerrësi 45°, me lartësi 0.30 m dhe gjerësi të barabartë me atë të vagonit hekurudhor. Paneli duhet të vendoset lart nga toka jo më pak se 0.40 m, të matur nga brinja e poshtme, dhe jo më lart se 1.40 m, të matur nga brinja e sipërme e tij.

6. Me udhëzim të ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, përcaktohen tipi, përmasat dhe karakteristikat e tjera të paneleve prapareflektuese të të gjitha tipave të tjerë të mjeteve jashtë

norme, ku përfshihen edhe mjetet e ngarkim-transportit, dhe të transporteve jashtë norme, si edhe karakteristikat e materialeve reflektuese.

Neni 11

Automjete të caktuara për ndihmën e shpejtë dhe për heqjen e mjeteve
(Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Automjetet për të cilat flitet në nenin 10, pika 6 dhe në nenin 157, pika 2 e Kodit Rrugor e që janë caktuar për ndihmën e shpejtë dhe për heqjen e mjeteve, emërohen automjete të veçanta për ndihmën në rrugë. Ato mund të pajisen me vinça gru (të tipit teleskopik), me çikrikë ose me sistem tjetër të ndihmës në rrugë dhe janë të kompletuar me atrecaturën e nevojshme për funksionimin e tyre. Mund të jenë realizuar me ose pa planngarkesë, me plan fiks ose të inklinueshëm dhe pjesërisht të kalueshëm nga automjetet. Për transportin e mjeteve me përmasa të kufizuara ose të pakufizuara, në gjendje lëvizjeje mund të kalohen disa prej limiteve të përcaktuara në nenin 61 dhe 62 të Kodit Rrugor.

2. Vinçi gru, i vendosur në automjetin e ndihmës në rrugë, kur është i pranishëm, mund të lejojë, përveç pozicionimit të një mjeti në planin e mundshëm të ngarkimit, edhe tërheqjen e këtij mjeti me një aks të ngritur dhe të mbajtur në këtë pozicion, nëpërmjet trekëndëshave të posaçëm distancatorë, kaheve të mbledhshëm me forcë ose karrelave me një aks, që përbëjnë dhe atrecaturën e një automjeti të ndihmës në rrugë.

3. Në automjetet e ndihmës në rrugë lejohet vendosja e një ganxhë të një tipi të miratuar, që përdoret për kapjen e rimorkiove, për tërheqjen e automjeteve dhe për tërheqjen e rimorkiove të përcaktuara për transportin ekskluziv të mjeteve të dëmtuara ose që hiqen nga rruga dhe ngarkohen me mjetet e automjetit të posaçëm të ndihmës në rrugë. Këto rimorkio, kur caktohen ekskluzivisht për t'i shërbyer automjetit të ndihmës në rrugë, janë për qëllimet e nenit 202, rimorkio të përdorimit të veçantë.

4. Automjetet e ndihmës në rrugë janë subjekt i të gjitha normave konstruktive, të vlefshme për mjetet e së njëjtës peshë të përgjithshme të kategorisë N, të përcaktuar nga neni 47, pika 2, shkronja "c" e Kodit Rrugor, duke përjashtuar ato norma që bëjnë fjalë për ato karakteristika teknike që saktësohen si më poshtë:

a) shpejtësia maksimale e llogaritur nuk duhet të kalojë 130 km/orë, kur pesha e përgjithshme e mjetit nuk i kalon 3,5 tonë; 120 km/orë, kur pesha e përgjithshme e mjetit nuk i kalon 11,5 tonë; 110 km/orë, kur pesha e përgjithshme e mjetit i kalon 11,5 tonë;

b) dalja e përparme e mjetit (nga aksi i parë) nuk duhet të kalojë 65 për qind të hapit (largësia ndërmjet akseve) me kusht që të mos ndryshohet këndi i fushëpamjes origjinale të autotelajos; dalja e pasme (nga aksi i pasmë) nuk duhet të kalojë 85 për qind të hapit. Mjeti duhet të brendashkruhet në zonën e pengimit, sipas nenit 213;

c) daljet qofshin të përparme apo të pasme, duhet të sinjalizohen, në kahun gjatësor dhe tërthor të mjetit, për pjesën që del jashtë projeksionit në planin e tokës së gabariteve të autotelajos, me sisteme prapareflektuese me shirita të gjerë 10 cm dhe me pjerrësi 45°, me ngjyra të alternuara bardhekuq. Për pjesën ekstreme të daljes, në kahun gjatësor, të formuar nga atrecaturat e lëvizshme të punës, siç janë karrukullat dhe të tjera të ngjashme me to, sinjalizimet reflektuese mund të kryhen me panele, me përmasa minimale 50 X 50 cm, të sinjalizuara si më sipër;

ç) në qoftë se pjesa e përparme, e dalë, e matur nga qendra e timonit të drejtimit, i kalon të 2.5 m, qarkullimi në rrugë duhet të bëhet me shoqërimin e personelit të ndërmarrjes, i cili duhet të rrijë në kabinë dhe të orientojë drejtuesin e automjetit, edhe duke zbritur në tokë dhe duke i paraprirë mjetit në kalimin e kryqëzimeve ose gjatë futjes në karrexhatë;

d) pjesa e dalë, që formohet nga elemente me seksion tërthor të reduktuar me mbi 50 për qind në krahasim me seksionin tërthor të mjetit, duhet të paraqesë sipërfaqen më të ulët, në lartësi jo më të vogël se 1.80 m nga toka dhe duhet të sinjalizohet, për çdo lloj vlere të daljes, siç është

përcaktuar në shkronjën "c" të kësaj pikë;

dh) sistemi kundër ngecjes nuk është i detyrueshëm nëse funksioni i tij kryhet nga trarët stabilizatormbajtës ose nga sisteme të tjera të ngjashme, mjaft që të paraqesë një faqe të pasme, me sipërfaqe të rrafshtë, që u përgjigjet përmasave të përcaktuara sipas normave përkatëse në fuqi dhe që të mos i jetë ganxhuar ose të dalë ndonjë organ i atrecaturës së kompletimit teknik;

e) tërheqja e mjetit, që hiqet nga rruga ose që i jepet ndihmë në rrugë, lejohet me raport tërheqjeje më të madh se 1 dhe me kusht që tërheqja të kryhet siç është parashikuar në pikën 2 ose me krah të ngurtë, të sinjalizuar me shirita të alternuar bardhekuq prapareflektues; të respektohen peshat maksimale për aks dhe raporti minimal ndërmjet peshave, në aksin ose akset drejtuese dhe ato në aksin ose akset e pasme; të jetë verifikuar, në këto kushte dhe në kushte të tjera, frytshmëria e sistemit të frenimit dhe atij të ndihmës. Krahu i ngurtë duhet të bëjë pjesë në sistemet e kompletit të atrecaturës së mjetit, duhet të markohet nga konstruktori i automjetit dhe të sinjalizohet sikurse pjesët e dala, sipas shkronjës "c" më sipër;

ë) daljet e mundshme, të përparme nuk duhet të pengojnë fushëpamjen nga vendqëndrimi i drejtuesit të mjetit krahas fushëpamjes së mjeteve të kategorisë N; pashmëria nëpërmjet pasqyrave për shikim mbrapa, duhet të jetë në përputhje me normativat e Komunitetit Europian.

f) të gjitha pjesët e dala të kompletit të atrecaturës, që mund të rrotullohen në çdo lloj plani, duhet të sigurohen në pozicionin që marrin gjatë lëvizjes së mjetit në rrugë, me sisteme të sigurta mekanike ose hidraulike. Komandat hidraulike të sistemit apo sistemeve të punës së atrecaturave të ndryshme nuk duhet të vihen në lëvizje pa dashje nga drejtuesi i mjetit gjatë lëvizjes në rrugë;

g) sistemi i punës duhet gjithashtu, të jetë i bllokuar me valvula në qarkun hidraulik ose me bllokues mekanikë, në pozicionin e përcaktuar për lëvizje në rrugë, për vizita ose për prova.

Neni 12

Llojet e autorizimeve të qarkullimit për mjetet jashtë norme dhe për transportet në kushte jonormale (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Autorizimi për qarkullimin e mjeteve dhe transporteve jashtë norme, për të cilat flitet në nenin 10, pika 6 e Kodit Rrugor, janë të tipave të mëposhtëm:

a) periodike, të vlefshme për një numër të pacaktuar udhëtimesh, që kryhen brenda një periudhe të caktuar kohe;

b) shumëfishe, të vlefshme për një numër të caktuar udhëtimesh, që duhet të kryhen në data të paracaktuara ose në data të çfarëdoshme por brenda një periudhe të caktuar kohe;

c) njëfishe, të vlefshme për një udhëtim të vetëm, që duhet të kryhet në datë të paracaktuar ose në datë të çfarëdoshme, por brenda një periudhë të caktuar kohe. Në rastin e fundit, data e kryerjes së udhëtimit duhet të jepet në autorizim, e treguar nga i emërtuari, nga enti që lëshon autorizimin. Kur për nevoja të tjera, të dokumentuara, kërkuesi i autorizimit duhet të ndryshojë datën e udhëtimit, data e re, që duhet të jetë gjithmonë brenda periudhës së autorizuar, duhet të shënohet në autorizim, përpara se të nisë udhëtimi, nga enti që lëshon autorizimet.

2. Autorizimi periodik lëshohet kur plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) mjetet dhe transportet janë jashtë norme vetëm sipas kuptimit të nenit 61 të Kodit Rrugor;

b) ngarkesa e transportit jashtë norme del jashtë mjetit vetëm nga ana e pasme dhe jo më shumë se 3/10 e gjatësisë së mjetit me të cilin kryhet ky transport;

c) gjatë gjithë periudhës kur autorizimi është i vlefshëm, elementet, që janë objekt i transportit, përbëhen, gjithmonë, nga materiali i së njëjtës natyrë dhe grupohen, gjithmonë, në të njëjtën tipologji objektesh;

ç) në të gjithë itinerarin është e garantuar, në çdo situatë planaltimetrike, një zonë e lirë minimale e mjetit dhe e ngarkesës së tij ndaj kufijve të korsisë, jo më e vogël se 0.20 m për anë;

d) nuk është e pranishme asnjëra nga kushtet për të cilat është e nevojshme shoqërimi nga policia apo shoqërimi teknik;

dh) mjetet dhe transportet jashtë norme hyjnë brenda kufijve të kombinimeve përmasore që

janë fiksuar, për çdo rrugë apo pjesë rruge, nga entet pronare të kësaj rrugë, në përputhje me karakteristikat e trupit të rrugës, por që gjithmonë nuk mund të jenë më të mëdha se përmasat në vijim:

- lartësia 4.30 m, gjerësia 3.00 m, gjatësia 20.00 m;
- lartësia 4.30 m, gjerësia 2.50 m, gjatësia 25.00 m.

Këto vlera përbëjnë, ndër të tjera, dhe kufijtë përmasorë të kombinacioneve të pranueshme për rrugët e klasifikuara të tipit A dhe B, sipas kuptimit të nenit 2, pika 2, e Kodit Rrugor.

3. Autorizimi shumëfish lëshohet me kusht që në çdo udhëtim të mbeten të pandryshueshme të gjitha karakteristikat e transportit dhe të itinerarit, me përjashtim të atyre të përcaktuara në pikën 7 në vazhdim, për mjete dhe për transporte që rezultojnë jashtë norme, qoftë sipas nenit 61 të Kodit Rrugor, për rastet që nuk trajtohen sipas pikës 2 më sipër, qoftë edhe vetëm sipas nenit 62 të Kodit Rrugor apo bashkërisht sipas neneve 61 e 62 të Kodit Rrugor.

4. Në rastet kur nuk janë të pranishme kushtet e përcaktuara në pikat 2 dhe 3, më sipër, lëshohet vetëm autorizim njëfish.

5. Për autorizimet e tipit periodik, me kusht që të mbetet e pandryshueshme natyra e materialeve dhe tipologjia e elementeve, pranohet e drejta për të ndryshuar përmasat e elementeve që janë objekt i transportit ose pozicionimi i tyre, në mënyrë të tillë që të ndryshojë përmasat e transportit ose të mjetit, për rastet dhe brenda përmasave kufitare të lejuara nga leja e qarkullimit ose nga dokumenti i lëshuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor ndërmjet limiteve maksimale të fiksuara nga autorizimi dhe limitet e fiksuara nga neni 61 i Kodit Rrugor. Lejohet që të hyhet edhe brenda vetë limiteve, me kusht që të garantohet respektimi, në çdo rrethanë ngarkimi, i të gjitha kushteve teknike të caktuara në nenin 16 dhe i të gjitha limiteve të masës së përcaktuar nga neni 62 i Kodit Rrugor.

6. Kërkesës për autorizim i duhet bashkëlidhur një deklaratë përgjegjësie, e nënshkruar sipas formave ligjore, që përcakton respektimin, në çdo rrethanë ngarkimi të të gjitha kushteve të tjera teknike të kërkuara në nenin 16 dhe të të gjitha limiteve të masës së përcaktuar nga neni 62 i Kodit Rrugor. Në autorizim jepet vetëm tregimi i limiteve përmasore, maksimale të transportit.

7. Për autorizimin e llojit të njëfishtë ose të shumëfishtë, duke përjashtuar rastet kur nuk ndryshon natyra e materialeve dhe tipologjia e elementeve, lejohet mundësia e reduktimit të masës ose i gjatësisë së elementeve, që janë objekt i transportit, ose pozicionimi i tyre, në mënyrë të tillë që të reduktojnë masën apo përmasat e transportit brenda kufirit maksimal 5 për qind, me limitin për përmasën gjatësore deri në 1.5 m, me kusht që të garantohet, në çdo rrethanë ngarkimi, respektimi i të gjitha kushteve të tjera teknike, sipas nenit 16, si dhe limitet e masës që jep vetë autorizimi ose, në rastet kur autorizimi nuk e parashikon, sipas nenit 62 të Kodit Rrugor. Për transportet jonormale vetëm në gjatësi, sipas kuptimit të nenit 61 të Kodit Rrugor, të autorizuar për një përmasë gjatësore brenda kufirit 25 m, dhe që për të cilat, në kushtet e autorizimit, nuk parashikohet shoqërimi me polici rrugore, lejohet edhe mundësia për të reduktuar përmasën gjatësore të transportit, duke reduktuar, rrjedhimisht, edhe masën e tij deri në limitet e fiksuara nga neni 62 i Kodit Rrugor, duke hyrë edhe në vetë përmasën limite.

8. Në rastet e tranzitimit të një automjeti të një transporti jonormal, për të cilin janë të nevojshme masa ose përkujdesje të veçanta, me synim ruajtjen e veprave rrugorë të artit, enti pronar i rrugës mund të parashikojë një shërbim asistence teknikë, të kufizuar në ndërhyrje, të karakterit teknik në veprat rrugore të artit, duke përjashtuar nga ana tjetër çdo ndërhyrje në qarkullimin rrugor apo për shoqërimin e automjeteve. Në rastet kur ky ent pronar nuk mund të sigurojë një shërbim të tillë, mund t'ia besojë këtë një ndërmarrjeje tjetër, edhe me kërkesën e autorizimbajtësit, e cila duhet të vërtetojë me dokumente se i ka të gjitha mundësitë, në personel dhe atrecaturë të përshtatshme teknike, për të kryer një shërbim të tillë që, gjithsesi, duhet të kryhet nën mbikëqyrjen dhe përgjegjësinë e një tekniku të entit pronar të rrugës. Shpenzimet për asistencën teknike janë në ngarkim të subjektit që kërkon autorizimin për kryerjen e transportit.

9. Kur transporti kryhet për objekte të pandashme, tejkalimi ose tejkalimet e limiteve të përmasave gabarite, të përcaktuara nga neni 61 i Kodit Rrugor, nuk mund të jenë si rrjedhojë e

vendosjes krah për krah, mbivendosjes ose vendosjes gjatësore të këtyre objekteve.

10. Kur sistemimi i ngarkesës kushtëzon një dalje të përparme jashtë limitit të përmasës gabarite të automjetit, kjo dalje nuk duhet të pengojë pashmërinë e drejtuesit të mjetit.

Neni 13

Kërkesat për autorizim (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Kërkesat për të marrë autorizimin e qarkullimit për mjetet jonormale apo që kryejnë transporte jonormale, duhet t'i paraqiten me shkrim entit pronar ose koncesionar të autostradës, rrugës shtetërore ose ushtarake dhe rretheve për pjesën tjetër të mbetur të rrugëve, të paktën 15 ditë përpara datës së fiksuar për transportin ose datës së fillimit të autorizimit të kërkuar.

2. Afatet kohore të pikës 1 më sipër mund të reduktohen për interesa publike, të deklaruara nga autoritetet përkatëse.

3. Në kërkesat për autorizim njëfish ose shumëfish mund të tregohen, me shënim të veçantë, maksimumi deri në 5 automjete rezervë për kryerjen e transportit, me kusht që:

a) të jetë dokumentuar aftësia e secilit kompleks mjetesh për kryerjen e transportit;

b) në rastet e transporteve jonormale në masë, të mbeten të pandryshuara ngarkesat që i transmetohen tokës prej secilit aks, sipas kushteve të ngarkesës së autorizuar;

c) akset ndërmjetëse të variojnë me një tolerancë 20 për qind dhe gjithsesi të përcaktohet një diferencë jo më e madhe se 0.50 m;

ç) masa e përgjithshme e secilit mjet rezervë të mos jetë më e madhe se masa e përgjithshme e mjetit të parë.

Autorizimi i dhënë quhet i vlefshëm për automjetin e parë tek ose për kompleksin e automjeteve të treguara në kërkesën për autorizim dhe zëvendësimi i tij lejohet me kusht që i interesuari, kur do të përdorë ndonjërin nga mjetet rezervë, përpara udhëtimit ose çdo udhëtimi, të njoftojë, me telegram ose fax, entin që lëshon autorizimin, duke dhënë karakteristikat kryesore të mjetit tek ose të kompleksit të mjeteve, që do të përdorë për transportin. Një kopje e njoftimit të mësipërm duhet të shoqërojë autorizimin, duke u bërë pjesë përbërëse e tij deri në skadimin e afatit.

4. Në kërkesat për autorizime të llojit periodik, duhet të tregohet vetëm një tërheqës, ndërsa për rimorkiot dhe gjysmërimorkiot mund të tregohen maksimumi 5 mjete rezervë, mjaft që të jetë dokumentuar aftësia e tyre për të respektuar, në çdo kombinacion, të gjitha limitet e masës së përcaktuar nga neni 62 i Kodit Rrugor dhe limitet përmasore të fiksuara në autorizim.

5. Automjeti ose transporti jonormal prej lartësisë, që duhet të kapërcejë kalime në nivel me linja hekurudhore të elektrifikuara, duhet të marrë edhe autorizimin e DPH-së ose të enteve të tjera koncesionare, respektivisht për linjat shtetërore dhe ato në koncesion. Ky autorizim përmban garancinë për vazhdueshmërinë dhe sigurinë e shërbimit hekurudhor, si edhe të kapërcimit.

6. Pa përjashtuar detyrimin për kontroll nga enti që lëshon autorizimin, për mjetet dhe transportet jonormale prej lartësisë, kërkuesit e autorizimit duhet të verifikojnë dhe të deklarojnë se kanë kryer verifikimin dhe se në të gjithë itinerarin e parashikuar nuk ka linja elektrike, që kushtëzojnë një hapësirë të lirë më të vogël se 0.4 m, dhe vepra arti, që kushtëzojnë një hapësirë të lirë më të vogël se 0.2 m mbi gabaritin në lartësi.

7. Në kërkesën për autorizim, përveç të dhënave për identifikimin e kërkuesit dhe të aftësisë së ndërmarrjes së tij, duhet të tregohet gjithashtu, si normë:

A) Për autorizim të tipit periodik:

a) një përshkrim i ngarkesës që përfshin natyrën e materialit me të cilin është realizuar dhe tipologjia e elementeve që e përbëjnë, si edhe ambalazhi i mundshëm;

b) skema grafike gjatësore, tërthore dhe planimetrike, që paraqet mjetin ose kompleksin e mjeteve, duke përfshirë mjetet e mundshme të rezervës, me ngarkesë të parashikuar në pozicionin më të keq; limitet përmasore maksimale për të cilat kërkohet autorizimi, që duhet të jenë gjithsesi

brenda limiteve të lejuara nga pronari apo koncesionari i rrugës; masa e përgjithshme dhe shpërndarja e ngarkesës në akse me ngarkesë të plotë për konfigurimin më të keq të parashikuar, si edhe limitet e masës së përgjithshme dhe të pranueshme për aks, sipas kuptimit të nenit 62 të Kodit Rrugor;

c) rrugët dhe segmentet rrugore nga do të kalojë tranziti;

ç) periudha kohore për të cilën kërkohet autorizimi.

B) Për autorizime të tipit shumëfish ose njëfish:

a) një përshkrim të hollësishëm të ngarkesës dhe të ambalazhit të saj;

b) skemën grafike gjatësore, tërthore dhe planimetrike, që paraqet mjetin ose kompleksin e mjeteve, duke përfshirë mjetet e mundshme të rezervës, me ngarkesën e tij, limiti maksimal i përmasave, të masës së përgjithshme dhe shpërndarja e ngarkesave në akse, si bosh, ashtu edhe me ngarkesë, e cila i korrespondon limitit maksimal të masës. Kur kemi tejkalime të normave të nenit 62 të Kodit Rrugor, duhet të tregohen presionet e fryrjes së gomave dhe qendra e rëndesës së ngarkesës komplesive, i vërtetuar nga dokumenti përkatës i provës. Në rastet e transporteve jonormale, edhe sipas nenit 61 të Kodit Rrugor, i bashkëlidhet kërkesës edhe një deklaratë për brendashkrimin në kthesa në të gjithë itinerarin, të mjetit ose kompleksit të mjeteve, firmosur nga një teknik ose edhe nga titullari ose juristi përgjegjës i kompanisë. Në rastet e transporteve jonormale edhe sipas nenit 62 të Kodit Rrugor, një deklaratë e ngjashme duhet të paraqitet për efekt të stabilitetit të veprave të artit;

c) rrugët dhe segmentet rrugore nga do të kalojë tranziti;

ç) data e udhëtimit apo e udhëtimeve me të cilat realizohet transporti dhe periudhat kohore në të cilat do të realizohen udhëtimi ose udhëtimet.

8. Kërkesa për autorizim, duhet të shoqërohet me një fotokopje të noterizuar të lejes së qarkullimit dhe librezës së automjetit, nga e cila rezultojnë përmasat dhe masat maksimale, të njohura si të lejueshme dhe, në rastin e kompleksveve të mjeteve, aftësitë e tërheqësit me rimorkio ose gjysmërimorkio. Kur nga dokumentet e sipërpërmendura nuk rezultojnë ngarkesat maksimale për aks, këto duhet të certifikohen nga uzina prodhuese ose nga organi përkatës. Duhet gjithashtu të paraqitet, kur parashikohet, edhe fatura e pagesës së taksës për shpenzimet shtesë të mirëmbajtjes së rrugës, sipas nenit 17, dhe shpenzimet, sipas nenit 18 të kësaj rregulloreje, me përjashtim të zërave të shpenzimeve që mund të kontabilizohen dhe adebitohen vetëm në bilancin përfundimtar. Kjo faturë pagese duhet t'i jepet entit që lëshon autorizimin përpara tërheqjes së tij, me përjashtim të rasteve kur vetë enti vendos ndryshe, mjafton që ky vendim të jetë i njëjtë për të gjithë rrjetin rrugor të entit që lëshon autorizimin. Kërkesës për autorizim duhet t'i bashkëlidhet gjithashtu kopja e autorizimit, sipas pikës 5, kur parashikohet, deklarata e verifikimit të linjave elektrike, sipas pikës 6, kur parashikohet; deklarata e respektimit të kushteve teknike, sipas nenit 16 dhe e limiteve të përcaktuara të masës, sipas nenit 62 të Kodit Rrugor.

9. Kërkesa për autorizim e paraqitur nga ndërmarrjet koncesionare të shërbimit të transportit në rrugë të vagonëve hekurudhorë, do të shoqërohet nga kopja e lejes së qarkullimit të tërheqësve dhe të rimorkiove të autorizuara nga zyra përkatëse e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

10. Për rastet e parashikuara nga nenet 97 e 98 e Kodit Rrugor, kërkesat për autorizim, të paraqitura nga ana e firmave konstruktuese të mjeteve që i kalojnë limitet, sipas neneve 61, 62, 103 dhe 113 të Kodit Rrugor, në vend të dokumentacionit përkatës të mjeteve, mund të shoqërohen me një deklaratë, të nënshkruar nga përfaqësuesi ligjor i firmës konstruktuese, të noterizuar, që përmban karakteristikat teknike të treguara më lart dhe një projekt të plotë të mjetit. Ky dokumentacion duhet të plotësohet edhe me kopjen e certifikatës së targës së provës ose të fletës së udhëtimit që shoqëron targat provizore sipas nenit 244 të kësaj rregulloreje.

11. Kërkesat për autorizim duhet të nënshkruhen nga përfaqësuesi ligjor i shoqërisë ose i ndërmarrjes së transportit ose nga pronari i mjetit që, në rastet e transporteve për të tretët, duhet të deklarojë se plotëson të gjitha kërkesat dhe se ka të gjitha autorizimet e duhura. Për shoqëritë konstruktuese, sipas pikës 10 më sipër, kjo deklaratë nuk është e nevojshme.

12. Transportuesit e huaj, që kërkojnë të qarkullojnë në territorin kombëtar me mjete ose komplekse mjetesh jonormale, të regjistruara jashtë shtetit, ose që kryejnë transporte jonormale, duhet të nxjerrin një dokument teknik të lëshuar nga organet përkatëse, me kërkesë të të interesuarit, sipas modelit të fiksuar nga Ministria e Transportit.

Neni 14

Kërkesat për rinovimin e autorizimit (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Autorizimet janë të rinovueshme, kundrejt kërkesës, jo më shumë se tri herë, deri në një periudhë vlefshmërie jo më shumë se dy vjet në total, kur të gjitha të dhënat, që i referohen mjetit, ngarkesës së tij dhe itinerarit rrugor, kanë mbetur të pandryshueshme.

2. Kërkesa për rinovimin e autorizimit duhet të shoqërohet me:

a) një kopje të autorizimit të mëparshëm;

b) një deklaratë të mbajtësit të autorizimit, ku të deklarohet se mbeten të pandryshuara të gjitha kërkesat për të cilat është lëshuar ky autorizim;

c) një faturë të pagesës së taksës për shpenzimet shtesë të mirëmbajtjes dhe për shpenzimet, sipas neneve 17 dhe 18 të kësaj rregulloreje;

d) një fotokopje të lejes së qarkullimit dhe të librezës së mjetit.

3. Me rinovimin e autorizimit, enti pronar ose koncesionar i rrugës ka të drejtën të shtojë ose përshtasë kushtet teknike të përmbajtura në autorizimin origjinal.

Neni 15

Kushtet për marrjen e autorizimit (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Në kushtet për marrjen e autorizimit janë përcaktuar kërkesat teknike, të gjykuara të përshtatshme për të ruajtur pasurinë rrugore dhe sigurinë e qarkullimit dhe, në veçanti, itineraret që duhen ndjekur ose shmangur, kufizimet e shpejtësisë që duhen respektuar, nevoja ose jo për shoqërim teknik për raste kur nuk parashikohet nga rregullorja e qarkullimit rrugor e shoqërimit nga policia rrugore, periudhat kohore të mundshme (oraret ose ditët), për të cilat autorizimi nuk është i vlefshëm, mënyrat e ecjes në rrugë, qëndrimi dhe strehimi i mjetit ose i kompleksit të mjeteve. Qëndron në fuqi detyrimi që sistemimi i ngarkesës të bëhet i tillë që të shmangë humbjen e ngarkesës, sipas kuptimit të nenit 162 të Kodit Rrugor. Autorizimi duhet të përmbajë, gjithashtu, edhe kushte teknike që, në raste dëbore, akulli, mjegulle apo pashmërie të dobët, mjeti të mund të largohet përkohësisht nga rruga dhe të çohet në zonën më të afërt, të përshtatshme.

2. Në rrugë, edhe përkohësisht me një korsi për kahje lëvizjeje, në rastet e transportit ose të mjetit jonormal me gjerësi më të madhe se korsia, si edhe në pjesët e rrugës në kthesë, ku transporti me gabaritet e tij e kalon gjerësinë e korsisë, qarkullimi duhet të kushtëzohet me një kalim të alternuar për segmente të shkurtra, rrugë e rregulluar me drejtim të trafikut nga policia rrugore.

3. Shoqërimi parashikohet kur verifikohet vetëm njëra nga kushtet e mëposhtme:

a) gjerësia e korsisë është më e vogël se 3.5 m, për mjetet ose transportet që janë normale edhe në gjerësi dhe më e vogël se 3.0 m për mjetet ose transportet që nuk janë jonormale në gjerësi;

b) sipërfaqja e zënë nga mjeti ose nga transporti jonormal është më e madhe se gjerësia e korsisë së lëvizjes, shkurtuar me 20 cm, në lidhje me ecurinë planimetrike të itinerarit;

c) mjeti ose transporti jonormal ka gjerësi më të madhe se 3 m;

ç) mjeti ose transporti jonormal ka gjatësi më të madhe se 25 m;

d) shpejtësia e lejuar është më e vogël se 50 km/orë në rrugët e tipit A dhe B, 30 km/orë në rrugët e tjera;

dh) ngarkesa paraqet një dalje të pasme më të madhe se 3/10 e gjatësisë së mjetit.

4. Duke lënë në fuqi kushtet e mësipërme të pikës 3 parashikohet shoqërim teknik:

a) në rrugët ose segmentet rrugore të tipit A dhe B, me tri korsi, për mjete ose transporte

jonormale, me gjerësi deri në 4.2 m dhe/ose me gjatësi deri në 35 m;

b) në rrugët ose segmentet rrugore të tipit A dhe B me dy korsi, për mjete ose transporte jonormale, me gjerësi deri në 3.8 m dhe/ose me gjatësi deri në 30 m;

c) në rrugët ose segmentet rrugore të tipit C dhe D me më shumë se një korsi për drejtim lëvizjeje, për mjete ose transporte jonormale, me gjerësi deri në 3.6 m dhe/ose me gjatësi deri në 28 m;

ç) në rrugët ose segmentet rrugore me një korsi të vetme për drejtim lëvizjeje, për mjete ose transporte jonormale, me gjerësi deri në 3.3 m dhe/ose me gjatësi deri në 27 m.

5. Parashikohet shoqërimi nga policia rrugore kur përmasat e mjetit ose të transportit jonormal i kalojnë kufijtë e vlerave të treguara në pikën 4 dhe për rastet e pikës 2 të këtij neni.

6. Kur ndërmarrja është e autorizuar të përdorë shoqërimin teknik, në kushtet përkatëse tregohen: ndalimi për të ngarkuarit me shoqërimin teknik i përdorimit të sinjaleve apo ndërhyrje të drejtpërdrejta në rregullimin e trafikut; detyrimin për të respektuar sinjalizimin rrugor dhe kushtet teknikë për përdorimin e sistemeve të sinjalizimit pamor dhe ndriçues; mënyra e drejtimit të mjeteve të shoqërimit. Shoqërimi teknik mund të zbatohet drejtpërdrejt prej ndonjërës prej ndërmarrjeve të interesuara për transportin me automjetet që ka në dispozicion, ose mund t'u besohet ndërmarrjeve të specializuara. Në të dyja rastet, ndërmarrjet duhet të jenë të pajisura me autorizimet për kryerjen e shërbimit të shoqërimit teknik dhe personeli i shoqërimit duhet të jetë i pajisur me dëshmitë e aftësisë përkatëse. Me udhëzim teknik, të miratuar nga ministri i Transportit dhe në marrëveshje me ministrin e Rendit Publik, përcaktohen kërkesat dhe mënyrat për lejimin e ndërmarrjeve për kryerjen e shoqërimit teknik dhe për aftësimin e personave që do të kryejnë shoqërimin teknik. Me të njëjtin udhëzim teknik përcaktohen sistemet shtesë me të cilat duhet të pajisen automjetet që përdoren në shoqërimin teknik dhe mënyrat e zbatimit të këtij shërbimi. Autorizimi për zbatimin e shërbimit të shoqërimit teknik nga ndërmarrjet dhe certifikimi për aftësinë profesionale të personave të ngarkuar me këtë shoqërim, lëshohen nga ministria e interesuar për këtë lloj transporti.

7. Për shoqërimin e siguruar nga policia rrugore, janë në ngarkim të të interesuarit të gjitha shpenzimet e përcaktuara nga rregullorja përkatëse e Ministrisë së Rendit Publik.

8. Drejtuesi ose përgjegjësi i shoqërimit është i detyruar të verifikojë se tranzitimi nëpër vepra arti i transportit ose i mjetit jonormal në peshat, të kryhet në mënyrë të tillë, që në asnjërën nga veprat e artit ose në kampata të veçanta të viaduktit të mos ketë mjet ose transport tjetër jonormal.

9. Në çdo rast, kushtet teknike të autorizimit u nënshtrohen plotësisht, gjatë kalimit, detyrimeve dhe kufizimeve vendore, të vendosura nëpërmjet sinjalizimit rrugor ose urdhëresave vendore në fuqi.

10. Në autorizimet njëfishe ose shumëfishe duhet të shënohen, para se të fillojë udhëtimi, ora dhe dita e kryerjes së çdo udhëtimi dhe autorizimi, në fund të afatit të tij duhet të dorëzohet tek enti që e ka lëshuar.

11. Në rastet kur në kërkesën për autorizim është parashikuar përdorimi i mjeteve rezervë, në përputhje me dispozitat e nenit 13, pika 3, entit që lëshon autorizimin duhet t'i komunikohen para fillimit të udhëtimit me telegram ose fax, numrat e targës dhe karakteristikat kryesore të dokumentit të qarkullimit të mjetit me të cilin fillon udhëtimi.

12. Në qoftë se njoftimi i parashikuar në pikën 10 nuk rezulton i regjistruar në dokumentin e autorizimit, dhe në qoftë se njoftimi sipas pikës 11 nuk i është bashkëlidhur vetë dokumentit, transporti jonormal quhet i paautorizuar. Në raste të tilla, të verifikuara nga policia rrugore, subjekti i nënshtrohet të gjitha pasojave që rrjedhin nga një transport i paautorizuar. Në fund të udhëtimit, gjatë të cilit është verifikuar shkelja, autorizimi duhet t'i kthehet zyrës që e ka lëshuar atë.

13. Dokumentet e autorizimit, në origjinal, të cilat duhet të ruhen në gjendje të mirë, duhet ta shoqërojnë mjetin gjatë qarkullimit të tij në një regjim transporti jonormal dhe nuk duhen, në asnjë mënyrë, të vihet dorë në to; në rast të tillë bëhet anulimi i menjëhershëm i autorizimit.

14. Në dokumentet e autorizimit duhet të shënohen nga organet e policisë rrugore, mosrespektimi i kushteve të autorizimit ose i shkeljeve të Kodit Rrugor, si pasojë e të cilave vjen pezullimi i lejes së drejtimit të mjetit të transportuesit që me verifikimin e shkeljes së parë. Organet e policisë rrugore njoftojnë për këtë entin pronar të rrugës dhe shoqatën e autotransportuesve. Titullari i autorizimit duhet që, në rastet e mësipërme, t'i kthejë menjëherë autorizimin entit pronar të rrugës.

15. Transporti jonormal, i kryer me komplekse të përbëra nga një ose më shumë tërheqës, me dy ose më shumë rimorkio mund të autorizohet vetëm me kusht që aftësia për qarkullim e këtyre kompleksëve të jetë e certifikuar me dokumente të posaçme, të lëshuara nga organi përkatës.

16. Transportet jonormale mbi peshë mund të autorizohen me kusht që të plotësojnë limitet e peshës maksimale, të përgjithshme ose për aks, të pranuara për çdo mjet, që rezulton nga dokumentacioni i lëshuar nga organi përkatës ose nga leja e qarkullimit e libreza e mjetit, si edhe, për rastin e kompleksëve, me njësi, vendosja e të cilave rezulton nga dokumentet e sipërpërmendura.

17. Me urdhëresë të ministrit të Punëve Publike dhe Transportit mund të përcaktohen dispozita të veçanta, përjashto sa është parashikuar në nenin 136, pika 2, e Kodit Rrugor, për transportet jonormale ose për mjete jonormale ushtarake, me kërkesë të entit përkatës ushtarak dhe në marrëveshje me entin pronar të rrugës, ose për sa u përket transporteve jonormale, ose me mjete jonormale që kryhen nga Shërbimi Kombëtar i Mbrojtjes Civile në raste emergjence.

Neni 16

Kohëzgjatja e autorizimeve (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Autorizimet e tipit të njëfishtë ose shumëfishtë nuk mund të lëshohen për një periudhë më të gjatë se tre muaj.

2. Autorizimet e tipit periodik nuk mund të lëshohen për një periudhë më të gjatë se gjashtë muaj. Për karrelet hekurudhore, makinat bujqësore dhe makinat teknologjike autorizimi ka vlefshmëri njëvjeçare.

3. Autorizimet e lëshuara nga entet pronare ose koncesionare të autostradave kanë si normë një vlefshmëri njëvjeçare dhe gjithsesi jo më shumë se një vit.

4. Është e drejtë e administratës që e lëshon atë të tërheqë ose të pezullojë veprimin e çdo autorizimi, në çdo rast, kur rezulton i papërshtatshëm në drejtim të ruajtjes së mbistrukturave rrugore, të stabilitetit të veprave të artit, sigurisë së qarkullimit dhe ruajtjes së mjedisit.

5. Është detyrim i titullarit që lëshon autorizimin të verifikojë, përpara udhëtimit, kalueshmërinë e rrugës ose të segmenteve rrugore që janë objekt i autorizimit.

Neni 17

Taksa e zhdëmtimit të rrugës (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Masa e taksës së zhdëmtimit që i jepet entit pronar të rrugës për përdorim më të madh të saj nga kalimi i mjeteve ose transporteve jonormale, llogaritet nga Ministria e Transportit në bashkëpunim me Ministrinë e Financave, me mënyrat e tabelës I.1, I.2, I.3, që janë pjesë përbërëse e kësaj rregulloreje.

2. Për vërtetimin e pagesës shërben fatura përkatëse që shoqëron autorizimin. Në rastet kur enti që lëshon autorizimin nuk është pronar ose koncesionar i rrugës nga kalon tranziti, kryhet transferimi, në kohën e duhur, i shumave të marra në favor të entit përkatës.

3. Në rastet e segmenteve autostradale të përsëritshme dhe pa hyrje-dalje të kontrolluara, taksa e zhdëmtimit llogaritet sipas udhëzimit të pikës 1 të këtij neni.

4. Në rastet e mjeteve dhe të transporteve jonormale, që përshkojnë rrjetin rrugor të disa rretheve, për të cilat është parashikuar një pagesë konvencionale e taksës së zhdëmtimit, ajo u ndahet rretheve në përpjesëtim me gjatësinë e pjesëve përkatëse rrugore të itinerarit të kryer, sipas tregimit në autorizim.

5. Lejohet vlerësimi konvencional i taksës së zhdëmtimit për mjetet e transportit të vagonëve hekurudhorë si edhe i makinave teknologjike dhe i automjeteve të përdorimit të veçantë kur, në çastin e kërkesës për autorizim me afat kohor, kërkuesi i autorizimit nuk është në gjendje të përcaktojë kilometrazhin që do të kryejë në tërësi, itineraret e veçanta dhe ngarkesën e mundshme për çdo transport të veçantë.

6. Vlerësimi konvencional i taksës së zhdëmtimit, referuar periudhës së një viti dhe masës komplesive të mjetit, e cila rezulton nga leja përkatëse e qarkullimit, kryhet si më poshtë:

a) makina bujqësore dhe makina teknologjike të afta për t'u ngarkuar:

- deri në 20 tonë: 100.000 lekë; (njëqind mijë)
- mbi 20 tonë deri në 33 tonë: 150.000 lekë; (njëqind e pesëdhjetë mijë)
- mbi 33 tonë deri në 56 tonë: 250.000 lekë; (dyqind e pesëdhjetë mijë)

b) makina bujqësore dhe makina teknologjike të paafta për t'u ngarkuar:

- deri në 20 tonë: 30.000 lekë; (tridhjetë mijë)
- mbi 20 tonë deri në 33 tonë: 50.000 lekë; (pesëdhjetë mijë)
- mbi 33 tonë deri në 56 tonë: 100.000 lekë; (njëqind mijë)
- mbi 56 tonë deri në 70 tonë: 150.000 lekë; (njëqind e pesëdhjetë mijë)

c) mjete për përdorim të veçantë të pajisura me autogru e të tjera të ngjashme, kanë të njëjtat vlera me mjetet e kualifikuara si makina ndërtimi. Për masë më të madhe se 56 tonë taksa rritet me 5.000 lekë (pesë mijë) për çdo ton më tepër.

ç) 200 lekë për udhëtim për komplekset, e që transportojnë vagonë hekurudhorë me dy akse, brenda masës maksimale 40 tonë të vagonit, dhe 1.250 lekë për udhëtim për komplekset, që transportojnë vagonë hekurudhorë me katër akse, brenda masës maksimale 80 tonë të vagonit. Për këtë arsye, kërkuesit e autorizimit duhet që me paraqitjen e kërkesës, nëpërmjet Drejtorisë së Përgjithshme të Hekurudhave ose administratës koncesionare apo të drejtimit, të derdhë çdo tre muaj taksën përkatëse, të vërtetuar nga ndërmarrja apo koncesionarët e sipërpërmendur. Si alternativë, Drejtoria e Përgjithshme e Hekurudhave, administrata koncesionare apo e drejtimit merr masa për të derdhur shumën e caktuar në muajin e parë pasues të tremujorit për të dyja llojet e vagonëve. Në një rast të tillë, kërkuesi i autorizimit është i zhveshur nga detyrimi për pagesën e kësaj takse në çastin e paraqitjes së kërkesës.

7. Vlerësimet konvencionale sipas shkronjave "a", "b", "c" të pikës 6 të këtij neni, me kërkesë të kërkuesit të autorizimit, mund të derdhen me këste jo më të vogla se 1/3 e sasisë vjetore. Në këtë rast autorizimi do të ketë vlerë të përkohshme në varësi të shumës së këstit të derdhur. Si alternativë, kërkuesi i autorizimit mund të kërkojë zbatimin e dispozitave të pikave 1 dhe 2 të këtij neni. Vlera e taksës së zhdëmtimit, edhe pse e përcaktuar në mënyrë konvencionale, është e detyrueshme vetëm për mjetet që i tejkalojnë masat e përcaktuara në nenet 62 dhe 103 të Kodit Rrugor.

8. Vlerat e përcaktuara sipas pikës 7 derdhen në rastet kur kemi rrugë shtetërore dhe rrugë të tjera, në masën 7/10 për administratën e rrethit dhe 3/10 për administratën e Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve, përgjegjëse në territorin operativ. Në këto raste, në kërkesat drejtuar dy enteve të interesuara duhet të tregohet itinerari që i intereson njërit dhe tjetrit ent, si edhe faturat e pagesave të kryera.

9. Pagesa e taksës së zhdëmtimit për mjetet sipas pikës 6, do të kryhet në masën X/12 të të gjithë detyrimit vjetor, respektivisht muajve të vlefshmërisë së autorizimit.

10. Vlerat e taksave të llogaritura sipas pikës 6 përcaktohen me udhëzimin e Ministrisë së Punëve Publike dhe të Transportit dhe Ministrisë së Financave, në përputhje me variacionet e indeksit ISTAT.

11. Dispozitat e këtij neni, me përjashtim të pikave 1 , 2 dhe 3, nuk zbatohen për autorizimet e lëshuara nga entet koncesionare të autostradave.

Neni 18
Tarifat e pagesave për kërkuesin e autorizimit (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Janë në ngarkim të kërkuesit të autorizimit shpenzimet e mundshme për mbikëqyrjen teknike të vendit, verifikimet për kalueshmërinë e itinerarit dhe punimet e mundshme të përforcimeve të nevojshme dhe, kur kërkesa i drejtohet shoqërive koncesionare të autostradave, edhe shpenzimet për praktikën administrative të marrjes së autorizimit.

2. I jepet e drejta entit pronar ose koncesionar të kërkojë kryerjen e një police siguracioni të veçantë ose të një kontrate dorëzanie, sipas zgjedhjes së kërkuesit të autorizimit, që garanton dëmet e mundshme që mund të shkaktohen në rrugë ose pjesët që i përkasin rrugës, si edhe personave ose objekteve në varësi të tranzitit të transportit ose mjeteve jonormale. Në çastin e marrjes së autorizimit, kërkuesi i tij është i detyruar të paraqesë një kopje të policës së siguracionit ose të deklaratës së shoqërisë së siguracionit, ose kopje të policës së dorëzanisë për garantimin e dëmeve të mundshme.

Neni 19
Azhurnimet (Neni 10 i Kodit Rrugor)

1. Administratat e rretheve marrin masa për të mbajtur të azhurnuara rezultatet e Regjistrit Kombëtar të rrugëve për zonën që ato mbulojnë, duke pasqyruar të gjithë informacionin e nevojshëm për lëshimin e autorizimeve në kohën e duhur për tranzitimin e mjeteve dhe të transporteve jonormale në rrugët e rrethit. Gjithashtu i takon administratës së rrethit të bëjë azhurnimet e nevojshme për të dhënat e autorizimeve që lëshon.

4. SHËRBIMET E POLICISË RRUGORE DHE KONTROLLEVE TË TJERA NË RRUGË

Neni 20
Bashkërendimi i shërbimeve të policisë rrugore - Dhënia e informacioneve (Neni 11 i Kodit Rrugor)

l. Përgjegjësitë e bashkërendimit të shërbimeve të policisë rrugore, sipas nenit 11, pika 3, e Kodit Rrugor janë të Ministrisë së Rendit Publik, nëpërmjet urdhëresave që lëshon.

2. Kryerja e shërbimit të shoqërimit për mjetet dhe transportet jonormale i është ngarkuar policisë rrugore. Kryerja e shërbimit të shoqërimit për mjetet dhe transportet jonormale ushtarake i është ngarkuar armës së policisë ushtarake. Për kryerjen e një shërbimi të tillë zbatohet neni 15, pikat 5 dhe 7.

3. Për marrjen e informacionit sipas nenit 11, pika 4, e Kodit Rrugor, të interesuarit duhen t'i drejtohen drejtpërdrejt ose me postë rekomande seksionit të shërbimit të policisë rrugore, të funksionarit ose agjentit që ka proceduar me zbulimin e aksidentit.

4. Shërbimi i policisë rrugore është i detyruar të japë, pas pagesës paraprake për shpenzimet e mundshme, informacionin e kërkuar sipas dispozitave ligjore në fuqi.

5. Në rastet kur aksidenti ka shkaktuar vdekjen e personave, informacioni jepet pasi është marrë miratimi paraprak i autoritetit gjyqësor përkatës.

6. Në qoftë se nga aksidenti janë plagosur persona, informacionet jepen në varësi të procedurës penale, me autorizimin paraprak të autoritetit gjyqësor, ose nëpërmjet një vërtetimi të bërë nga i interesuari dhe të lëshuar nga autoriteti i mësipërm me skadimin e afatit të nevojshëm të parashikuar për të bërë ankesë.

Neni 20/1

Sistemi i të dhënave të aksidenteve rrugore (neni 11 i Kodit Rrugor

(shtuar me VKM nr 739, datë 9.9.2015)

1. Sistemi i të dhënave të aksidenteve rrugore (SDA) shërben për mbledhjen, për përpunimin, për ruajtjen, për shpërndarjen dhe për përdorimin e të dhënave të aksidenteve rrugore në të gjithë rrjetin rrugor shqiptar, si pjesë integrale e sistemit të menaxhimit të sigurisë rrugore.

2. Ky sistem është ndërtuar mbi bazën e një programi kompjuterik *Microsoft Office Acces* dhe shoqërohet nga manuali i përdorimit (manuali për futjen e të dhënave dhe manuali për analizën e të dhënave), që i bashkëlidhet rregullores.

3. Mbledhja e të dhënave bëhet nga shërbimet e policisë rrugore që operojnë në vendngjarje, duke plotësuar formularin e miratuar të aksidentit (Shtojca 1. Raporti i aksidentit rrugor). Pasi kontrollohen, të dhënat e hedhura i dërgohen Drejtorisë së Policisë Rrugore, në Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë së Shtetit, në formë elektronike, brenda ditës, ndërsa raportet e aksidenteve të muajit dërgohen brenda datës 5 të muajit pasardhës.

4. Drejtoria e Policisë Rrugore, pasi kontrollon të dhënat e administruara zyrtarisht me ato të dërguara në rrugë elektronike gjatë muajit, duke rakorduar me të dhënat e urgjencave shëndetësore të Spitalit të Traumës, Tiranë, të emergjencave civile, të mjekësisë ligjore, enteve pronare të rrugës dhe autoritetit të sigurimeve, ia dërgon ato, në rrugë elektronike, brenda datës 10 të muajit pasardhës, Drejtorisë së Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore, në ministrinë përgjegjëse për transportin.

5. Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore, mbështetur në programin SDA, përpunon të dhënat e marra nga Policia Rrugore dhe bën analizën e shkaqeve të ndodhjes së aksidenteve rrugore, me qëllim që ato të përdoren:

- nga policia rrugore, për ndërmarrjen e veprimeve për përmirësimin e sigurisë rrugore në ato vende ku kanë ndodhur aksidente rrugore;
- nga vetë Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore, për përcaktimin e pikave të zeza dhe krijimin e hartës digjitale;
- nga autoritetet përgjegjëse të rrugëve, për marrjen e masave në përmirësimin e infrastrukturës rrugore, kur kjo dëmtohet, si dhe në përmirësimin e pikave të zeza;
- nga organizma të tjerë, të përfshirë në sigurinë rrugore, për hartimin e planeve të veprimit dhe për zbatimin e tyre, me qëllim përmirësimin e situatës.

Neni 21

Organet e paracaktuara (Neni 12 i Kodit Rrugor)

1. Për kryerjen e shërbimit të policisë rrugore, sipas nenit 12, pika 1, e Kodit Rrugor, masat merren nga Drejtoria e Policisë Rrugore, pranë Ministrisë së Rendit Publik.

2. Është Drejtoria e Policisë Rrugore, pranë Ministrisë së Rendit Publik, organ i drejtpërdrejtë i ngarkuar për kryerjen e shërbimeve të përcaktuara në pikën 1 të këtij neni, e cila ka në varësi seksionet e policisë rrugore në bazë.

3. Shërbimet e policisë rrugore kryhen nga pjesëmarrësit në administratat për të cilat flitet në nenin 12, pikat 1 dhe 2, e Kodit Rrugor, në përputhje me urdhëresat e tyre të brendshme.

4. Organet e kontrollit të strukturave të Ministrisë së Transportit, siç përcaktohet në nenin 12, pika 3, shkronja "a" e Kodit Rrugor, kanë për objekt kontrollin e mjeteve në vende të veçanta, të përcaktuara me udhëzim të përbashkët të Ministrit të Rendit Publik dhe Ministrit të Transportit, për:

• licencën (lejen e transportit) dhe certifikatën e operimit të mjetit;
• dokumentacionin në fushën e transportit:
=> lejen e drejtimit të mjetit;
=> lejen e qarkullimit;
=> librezën e automjetit (certifikata e kontrollit teknik);

=> fletën e udhëtimit të autobusit dhe kamionit;
=> ngarkesën për aks;
=> biletën e udhëtarëve;
=> faturën e mallit (origjinën dhe vendmbërritjen);
=> certifikatën e mjetit për transport mallrash të rrezikshme, kur bëhen transporte të tilla etj.

Neni 22
Provimi i kualifikimit (Neni 12 i Kodit Rrugor)

1. Administratat, për personelin e parashikuar sipas nenit 12, pika 3, të Kodit Rrugor, përcaktojnë organizimin dhe procedurat për kryerjen e kurseve të përgatitjes dhe kualifikimit, për dhënien e provimeve të parashikuara, për të provuar aftësinë në kryerjen e shërbimit.

2. Ministri i Rendit Publik përcakton kërkesat për kryerjen e shërbimit sipas nenit 11, pika 1 e Kodit Rrugor, mënyrat dhe kohën për kryerjen e këtyre shërbimeve dhe kontingjentin e personelit që do të kualifikohet. Kërkohet për çdo rast kryerja e shërbimit efektiv dhe qenia në organikën e administratës së interesuar për të paktën 3 vjet, si dhe të ketë kryer kualifikimin përkatës për shërbimin e policisë rrugore.

3. Provimi duhet të finalizohet me verifikimin e njohurive për njohjen e normave për ruajtjen dhe kontrollin e përdorimit të rrugës.

4. Personelit që do të kualifikohet sipas pikës 1 dhe 2 të këtij neni, i lëshohet një dëshmi e veçantë njohjeje për kryerjen e shërbimit, sipas modelit që i bashkëlidhet kësaj rregulloreje (fig I.1); Ky dokument ka vlefshmëri 5- vjeçare, me konfirmim çdo vit nëpërmjet një pulle që pasqyron vitin kalendarik të vlefshmërisë.

5. Titullarit të dëshmisë së njohjes sipas pikës 4 të këtij neni, i lejohet qarkullimi i lirë dhe pa pagesë në transportet publike urbane dhe transportet automobilistike në linjë në territorin përkatës të administratës së cilës i përket.

Neni 23
Shenjat dalluese dhe normat e përdorimit (Neni 12 i Kodit Rrugor)

1. Shenjat dalluese, që duhet të përdorin subjektet që kryejnë shërbimin e policisë rrugore dhe të kontrolleve të tjera në rrugë kur nuk janë me uniformë, sipas nenit 12, pika 5 e Kodit Rrugor, duhet të jetë në përputhje me modelin e përcaktuar në figurën I.2 dhe të ketë karakteristikat e mëposhtme:

a) disk metalik ose material plastik, me diametër 15 cm, me material reflektues në të dyja anët, pjesa qendrore e të cilit të jetë me ngjyrë të kuqe, me diametër 10 cm ndërsa pjesa që mbetet formon një unazë, me ngjyrë të bardhë, me gjerësi 2.5 cm;

b) stemën e Republikës në qendër të diskut;

c) tregimin e administratës, ku bën pjesë agjenti, në pjesën e sipërme të unazës. Ai të jetë shkruar me shkronja të zeza, me lartësi 1.4 cm; specifikime të tjera, të mundshme të drejtorisë qendrore, të trupës, shërbimit etj.; në pjesën e poshtme të unazës, me shkronja të zeza, me lartësi 1 cm, një rresht dhe 0.5 cm për rreshtin e sipërm dhe 1 cm për rreshtin e poshtëm, po të jenë dy rreshta;

ç) dorezën prej metali ose materiali plastik me ngjyrë të bardhë e gjatësi 30 cm, mbi të cilën është stampuar një numër, që tregon se kujt i përket kjo tabelë.

2. Shenjat dalluese duhet të përdoren vetëm për të sinjalizuar "ndal" ndaj përdoruesve të rrugës në lëvizje dhe, në raste situatash emergjente, për sinjalizime me dorë për të rregulluar trafikun. Përdorimi i shenjës dalluese jashtë rasteve të lejuara është si shkelje disiplinore dhe e dënueshme prej administratës nga e cila varen subjektet, sipas pikës 1 të këtij neni.

Neni 24
Kërkesa për ndalim (Neni 12 i Kodit Rrugor)

1. Organet e policisë rrugore, sipas nenit 12 të Kodit Rrugor, kur nuk janë me uniformë, për të sinjalizuar "ndal" për ata që qarkullojnë në zona që janë subjekt i disiplinës së Kodit Rrugor, duhet të paraqesin, qartësisht të dukshme, shenjën dalluese sipas nenit 23 dhe në vazhdim, përpara se të fillojnë çdo verifikim apo konstatim, duhet të paraqesin dëshminë e njohjes së lëshuar nga administrata përkatëse.

2. Organet me uniformë të policisë rrugore, mund të sinjalizojnë "ndal" përveçse me shenjën dalluese edhe me bilbil, me dorë apo me sinjal ndriçues. Kërkesa "ndal" prej organeve pa uniformë të policisë rrugore edhe brenda makinës së shërbimit apo makinës private, duhet të jepet duke parakaluar mjetin që duhet të ndalohet dhe duke i treguar nga dritarja shenjën dalluese, të treguar në nenin 23.

KAPITULLI II
NDËRTIMI DHE KUJDESI PËR RRUGËT

KREU I
1. BREZAT E REZERVUAR
(Nenet 16-18 e Kodit Rrugor)

Neni 25
Brezat e rezervuara jashtë qendrave të banuara (Neni 16 i Kodit Rrugor)
(ndryshuar pika 7 me VKM nr. 298, datë 8.4.2015)

1. Largësia nga kufiri rrugor jashtë qendrave të banuara e cila duhet respektuar kur hapen kanale, gropa apo kur kryhet çdo lloj gërmimi anës rrugëve, nuk mund të jetë më e vogël se thellësia e kanaleve, gropave apo gërmimeve dhe, në çdo rast, nuk mund të jetë më pak se 3 metra.

2. Jashtë qendrave të banuara, siç përcaktohet në nenin 4 të Kodit Rrugor, largësia e kufirit rrugor, që duhet respektuar në ndërtimet e reja, në rindërtimet në vazhdim apo në shembjet e plota, apo në punimet zgjeruese përballë rrugës, nuk mund të jenë më pak se:

a) 60 m për rrugët e tipit A;
b) 40 m për rrugët e tipit B;
c) 30 m për rrugët e tipit C;
ç) 20 m për rrugët e tipit F.

3. Jashtë qendrave të banuara, siç është përcaktuar në drejtimet e nenit 4 të Kodit Rrugor, por brenda zonave të parashikuara për të bërë ndërtime apo që ndryshojnë nga plani urbanistik i përgjithshëm, në rastet kur plani në fjalë është i miratuar për zbatim të drejtpërdrejtë, ose edhe kur për këto zona janë kryer plane urbanistike në zbatim, largësitë e kufirit rrugor, që duhen respektuar në ndërtimet e reja, në rindërtimet në vazhdim, shembjet e plota apo në zgjerimet përballë rrugëve, nuk mund të jenë më pak se:

a) 30 m për rrugët e tipit A;
b) 20 m për rrugët e tipit B;
c) 10 m për rrugët e tipit C.

4. Për rrugët e tipit F, të cilat nuk përmenden në pikën 3, nuk është vendosur largësia minimale nga kufiri rrugor për sigurimin e qarkullimit. Gjithashtu nuk janë vendosur largësitë minimale nga rrugët e zonave ku do të vendosen kantiere të reja ndërtuese apo që janë në punë e sipër.

5. Largësitë nga kufiri rrugor, jashtë qendrave të banuara, që duhen respektuar në ndërtimin apo rindërtimin e mureve rrethuese, të çfarëdo lloji apo përbërjeje, të vendosura anës rrugës, nuk mund të jenë më pak se:

a) 5 m për rrugët e tipit A, B;

b) 3 m për rrugët e tipit C, F.

6. Për rrugët e tipit F, në rastet e pikës 5, nuk janë vendosur largësia minimale e kufirit rrugor për sigurimin e qarkullimit. Nuk janë vendosur po ashtu largësitë minimale të rrugëve të zonave ku do të hapen kantiere të reja ndërtimi apo që janë në zbatim e sipër.

7. Në rastet kur pemët mbillen si elemente të trupit të rrugës, në funksion të rehabilitimit të gjelbërimit të skarpateve të rrugës, pemët mbillen në brezin e përkatësisë, jashtë bankinës, pa cenuar sinjalistikën vertikale rrugore.

Largësia nga kufiri rrugor, jashtë qendrave të banuara, që duhet respektuar nga pronarët e terreneve në kufi me pronësinë rrugore, për të mbjellë pemë anash rrugës, nuk mund të jetë më e vogël se sa lartësia më e madhe e arritshme, për secilin tip, e rritjes, deri në plotësimin e ciklit vegjetativ.

8. Largësia nga kufiri rrugor, jashtë qendrave të banuara, e cila duhet respektuar për të mbjellë anës rrugës gjerdhe të blertë, qoftë edhe me natyrë sezonale, të cilat mbahen në një lartësi jo më shumë se një metër nga toka, nuk mund të jetë më e vogël se një metër. Një largësi e tillë zbatohet edhe për rrethimet jo më të larta se një metër, të përbëra nga materiale rrethanore si: gjerdhe prej druri, rrjeta metalike, tela me gjemba dhe materiale të tilla të ngjashme, të mbajtura nga piketa të pangulura në tokë ose në kunja jo më shumë se 30 cm mbi tokë.

9. Largësia nga kufiri rrugor, jashtë qendrave të banuara, që duhet respektuar për të mbjellë anës rrugës gjerdhe të gjelbër apo plantacione të një lartësie mbi një metër nga toka, nuk mund të jenë më pak se tri metra. Kjo largësi zbatohet edhe për rrethimet me lartësi mbi një metër nga toka, të përbëra siç është parashikuar në pikën 8 të këtij neni, dhe për ato të lartësisë nën një metër nga toka, nëse vendosen mbi kunja 30 cm nga toka.

Neni 26

Hapësirat që duhen respektuar në kthesat jashtë qendrave të banuara (Neni 17 i Kodit Rrugor)

1. Hapësira, që duhet respektuar në kthesat jashtë qendrave të banuara që duhet përcaktuar sipas gjerësisë së kthesës, varet nga normat e mëposhtme:

a) në ato pjesë të rrugës me kthesë me rreze mbi 250 metra, përdoren hapësira të detyrueshme, sipas kritereve të treguara në nenin 25;

b) në pjesët e rrugës me kthesë me rreze më pak ose të barabartë me 250 metra, hapësira e detyrueshme është e pakufizuar në drejtim të pronave të anashvendosura, nga korda bashkëlidhëse e pikave të tangjencës, ose edhe nga linja e hequr nga largësia e kufirit rrugor, të treguar në nenin 25, në bazë të tipit të rrugës, ku një linjë e tillë do të duhet të rezultonte jashtë kordës së parathënë.

Neni 27

Hapësirat e detyrueshme për ndërtimet në qendrat e banuara (Neni 18 i Kodit Rrugor)

1. Largësitë nga kufiri rrugor në brendësi të qendrave të banuara që duhen respektuar në ndërtimet e reja, në shembjet e plota, në rindërtimet apo në zgjerimet përballë rrugës, nuk mund të jenë më pak se:

a) 30 metra për rrugët e tipit A;

b) 20 metra për rrugët e tipit D.

2. Për rrugët e tipit E dhe F, për sigurimin e qarkullimit rrugor, nuk është përcaktuar largësia minimale nga kufiri rrugor.

3. Në mungesë të veprimtarisë urbanistike në fuqi, largësitë nga kufiri rrugor, që duhen respektuar në qendrat e banuara, nuk mund të jenë më të vogla se:

a) 30 m për rrugët e tipit A;

b) 20 m për rrugët e tipit D dhe E;

c) 10 m për rrugët e tipit F.

4. Largësitë nga kufiri rrugor, në brendësi të qendrave të banuara, që duhen respektuar në ndërtimin apo rindërtimin e mureve rrethuese, të çdo lloj natyre apo përbërjeje, anës rrugëve nuk mund të jenë më të vogla se:

a) 3 m për rrugët e tipit A;

b) 2 m për rrugët e tipit B.

5. Për rrugët e tjera, që nuk janë përmendur në pikën 4, nuk është përcaktuar largësia minimale nga kufiri rrugor, për efekt të sigurisë së qarkullimit.

2. NDËRTIMET E OBJEKTEVE, KANTIEREVE DHE HAPJA E HYRJEVE TË RRUGËVE
(Nenet 20-22 e Kodit Rrugor)

Neni 28

Vendosja e barakave ose e objekteve të tjera (Neni 20 i Kodit Rrugor)

1. Për vendosjen e barakave, kioskave, godinave ose instalimeve të tjera qoftë edhe të karakterit provizor, jashtë qendrave të banuara, zbatohen dispozitat e nenit 25, pika 4 dhe 5 ose ato të nenit 16, pika 2 e Kodit Rrugor dhe neni 20, pika 2, po e këtij Kodi.

Neni 29

Sinjalizimi i përkohshëm (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Punimet, grumbullimet në rrugë dhe në kantieret përkatëse duhet të jenë të pajisura me sisteme të sinjalizimit të përkohshëm, nëpërmjet përdorimit të sinjaleve të veçanta të parashikuara nga kjo rregullore dhe të autorizuara nga enti zbatues, sipas nenit 5, pika 3 e Kodit Rrugor.

2. Sinjalet dhe treguesit e rrezikut, që përdoren për sinjalizimin e përkohshëm, kanë ngjyrë të verdhë të theksuar.

3. Për sinjalet e përkohshme mund të përdoren mjete mbështetëse ose mbajtëse, me bazë të lëvizshme, të transportueshme dhe të ripërdorshme, që duhet të sigurojnë qëndrueshmërinë e sinjalit në çfarëdolloj kushtesh të rrugëve apo të kushteve atmosferike. Për fiksimin e mundshëm të mbështetëseve është i ndaluar përdorimi i materialeve të forta, që mund të përbëjnë rrezik ose kërcënim për qarkullimin.

4. Sinjalet duhet të zgjidhen dhe vendosen në përputhje me situatat konkrete dhe me rrethanat specifike, sipas detajeve të paraqitura në skemat sinjalizuese, sipas tipave të rrugëve. Skemat sinjalizuese janë fiksuar me disiplinë teknike, të miratuar me akte të Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit.

5. Në sistemet e sinjalizimit të përkohshëm, çdo sinjal duhet të jetë në përputhje me situatën në të cilën përdoret, dhe për të njëjtën situatë, duhet të korrespondojnë të njëjtat sinjale dhe të njëjtat kritere të paraqitjes. Nuk duhet të kryhen sinjalizime të përkohshme dhe sinjalizime të përhershme, në kundërshtim me njëri-tjetrin. Në një rast të tillë sinjalizimet e përhershme hiqen nëse bien në kundërshtim me ato të përkohshmet. Me përfundimin e punëve, sinjalizimet e përkohshme, qoftë vertikale apo horizontale, duhet të hiqen menjëherë dhe, nëse është e nevojshme, të rivendosen sinjalet e përhershme.

6. Në afërsi të tabelës së çdo kantieri, me veprimtari më shumë se shtatë ditë punë, duhet të vendoset përballë një paneli (figura II.382), ku të jepen të dhënat e mëposhtme:

a) enti pronar apo koncesionar i rrugës;

b) të gjitha pikat e dispozitës së pikave 1 dhe 7;

c) emërtimi i ndërmarrjes që kryen punimet;

d) afati i fillimit dhe mbarimit të punimeve;

e) kutia postare dhe numri i telefonit të përgjegjësit të kantierit.

7. Për t'u bërë ballë situatave të emergjencës apo kur bëhet fjalë për kryerje punimesh me urgjencë të veçantë, masat e sigurimit për disiplinën e qarkullimit merren nga entet pronare të rrugëve. Përshtatja e masave për rastet kur punimet zgjasin më shumë se 48 orë, duhet të miratohet nga enti pronar i rrugës; në rastet kur periudha korrespondon me dy ditë festash, njëra pas tjetrës, limiti është 72 orë. Në rastet e ndërhyrjeve të paprogramuara dhe me vëllim të vogël, pra në të gjitha ato raste që bëjnë pjesë në veprimtarinë e zakonshme të mirëmbajtjes, që kërkojnë kufizim të trafikut jo të madh dhe për një kohë të shkurtër, apo në rastet e aksidenteve rrugore, enti pronar mund të vërë në zbatim skemat dhe sistemet sinjalizuese, të parashikuara nga këto norma, pa përdorur paralajmërimin zyrtar. Në fund të punimeve dhe në fund të emergjencës, duhet të vendoset me shpejtësi disiplina e mëparshme e qarkullimit, nën kujdesin e entit pronar apo koncesionar të rrugës.

8. Në rastet kur vendndodhjet e kantiereve shtrihen në trupin e rrugëve jashtëqytetëse, kryesore apo të rrugëve qytetëse me mbikalime dhe të lagjeve të brendshme, punimet duhet të kryhen me disa turne, duke përdorur, mundësisht, të gjithë harkun kohor të ditës. Përparësi duhet të kenë periudhat e ditës me më pak përdorim të rrugës nga automjetet. Punimet me kohëzgjatje më të madhe dhe që nuk kanë natyrë urgjente, duhet të realizohen në ato periudha të vitit kur ka pak trafik.

9. Rivendosja e kushteve të përkohshmërisë gjatë çdo lloj dëmtimi të rrugëve të sipërtreguara, duhet të vendoset menjëherë pas ndodhjes së ngjarjes, që ka sjellë dëmin.

Neni 30

Sistemi i sinjalizimit dhe i kufizimit të kantiereve (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Masat e nevojshme të sigurimit dhe të pandërprershmërisë së qarkullimit në ato pjesë të rrugës që ndodhen para një kantieri në një zonë punimesh apo një zonë depozitimesh materialesh, kanë të bëjnë me një sistem sinjalizimi, të përshtatshëm për shpejtësitë e lejuara për automjetet nga dimensionet e devijimit dhe të manovrave që duhen kryer në largësinë e kantierit, nga tipi i rrugës dhe nga situata e trafikut.

2. Në afërsi të kantiereve të përhershme apo të lëvizshme edhe nëse ata janë të natyrës së mirëmbajtjes, duhet të vendoset sinjali "PUNIME" (fig. II.383), i montuar në një panel të plotë, që tregon përmasat e kantierit, kur gjatësia e pjesës së rrugës në fjalë është më e madhe se 100 metra. Megjithatë sinjali "PUNIME" nuk mund të zëvendësojë mjetet e tjera sinjalizuese, të parashikuara në këtë nen dhe në nenet e mëposhtme dhe që lidhen me sigurimin e qarkullimit, në rastet kur ka kantiere rrugore.

3. Në përputhje me skemat sinjalizuese, për të cilat flitet në nenin 30 pika 4, duhen përdorur, atje ku është parashikuar, sinjalet e mëposhtme:

a) "ndalim parakalimi" (figurat II.48 dhe II.52) dhe "shpejtësia limit" (fig. II.50);

b) sinjale të detyrueshme:

1) drejtimi i detyrueshëm (figurat II.80/a, II.80/b dhe II.80/c)

2) paralajmërimi i drejtimit të detyruar (figurat II.80/d, II.80/e);

3) drejtimet e lejueshme (figurat II.81/a, II.81/b dhe II.81/c);

4) kalimet e detyrueshme (figurat II.82/a dhe II.82/b);

5) kalimet e lejueshme (fig. II.83).

c) "ngushtim rruge" (figurat II.384, II.385, II.386) dhe "dopio drejtim qarkullimi" (fig. II.387);

ç) mbyllje e një apo e disa korsive (figurat II.411/a, II.411/b, II.411/c dhe II.411/d), "rrugë e mbyllur" (figurat II.412/a, II.413/a dhe II.413/b) dhe "rihyrje në rrugë" (figurat II.412/b, II.413/c);

d) sinjale fundore (figurat II.70, II.71, II.72, II.73).

4. Nëse paraqiten arsyet dhe kushtet, duhen përdorur edhe sinjalet e mëposhtme:

a) sinjale të tjera të ndalimit, të vlerësuara të nevojshme dhe sinjale të tjera të ngjashme për ndalimin fundor, në funksion të nevojave që lindin nga kushtet vendore të kantierit rrugor;

b) "mjete pune në lëvizje" (fig. II.388);

c) "rrugë e deformuar" (fig. II.389);

ç) "materiale të paqëndrueshme mbi rrugë" (fig. II.390);

d) sinjale horizontale në ripunim (fig. II.391);

dh) sinjale të tjera të vlerësuara të nevojshme, gjithnjë me ngjyrë të verdhë të ndezur.

5. Mjetet, që përcaktojnë kufijtë e kantiereve rrugore apo të depozitave në rrugë, sipas nevojave dhe kushteve vendore, janë si më poshtë:

a) barrierat;

b) kufizuesit specialë;

c) konet dhe shmangësit fleksibël;

ç) sinjalet horizontale të përkohshme dhe shenjat e plota prapareflektuese;

d) mjetet e tjera të sinjalizimit shtesë apo të përdorura në vend të atyre të parashikuara, për sa kohë që janë të miratuara, paraprakisht, nga Ministria e Transportit.

6. Për të fituar autorizimin e duhur, të parashikuar nga pika 5, shkronja "d", enti pronar apo koncesionar duhet të paraqesë një kërkesë urgjente në Drejtorinë e Qarkullimit dhe të Sigurisë Rrugore në Ministrinë e Punëve Publike dhe Transportit, duke vënë në dukje nevojën apo domosdoshmërinë e sinjalizimeve shtesë apo zëvendësuese dhe mënyrën e funksionimit e të vendosjes së këtyre sinjaleve. Gjithashtu, duhet të tregohet edhe periudha kohore e funksionimit të këtyre sinjaleve. Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore kur e sheh të nevojshme, autorizon vendosjen e sinjalizimeve në kohën e duhur dhe, në të njëjtin autorizim, mund të bëjë modifikime të karakterit teknik, të përkohshme.

Neni 31

Barrierat (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Barrierat sinjalizojnë kufijtë e kantiereve rrugore. Ato vendosen paralel me planin rrugor dhe mbahen nga kambalecë apo mbështetës të tjerë, të përshtatshëm. Ato janë të detyrueshme në anët ballore kufizuese të kantierit apo në tabelat që tregojnë afrimin te kantieri. Ato mund të zëvendësohen me elemente mbështetëse me frytshmëri të njëjtë, që të jenë miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, pranë Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit dhe në përputhje me udhëzimet e lëshuara prej saj.

2. Krahët gjatësorë të barrierave mund të zëvendësohen nga rrethime të ngjyrosura në të kuqe apo ngjyrë portokalli dhe të fiksuara fort. Duhet të jenë prej fletësh metalike, rrjetash apo mjetesh të tjera kufizuese, të miratuara nga Ministria e Transportit dhe në përputhje me udhëzimet e lëshuara prej saj.

3. Barrierat janë dy tipash: "normale" dhe "drejtimtreguese".

4. Barriera "normale" (fig. II.392) është e ngjyrosur me vija të thyera, të kombinuara kuqebardhë. Gjerësia e vijave të kuqe duhet të jetë 1.2 herë më e gjerë se gjerësia e vijave të bardha. Ajo duhet të ketë një lartësi jo më pak se 20 cm dhe duhet të jetë e vendosur paralelisht me planin rrugor, me bordin e poshtëm, në lartësi jo më pak se 80 cm nga toka, në një pozicion të tillë që të jetë e dukshme edhe në praninë e mjeteve të tjera sinjalizuese të sistemit të parasinjalizimit.

5. Barriera "drejtimtreguese" (fig. II.393/a) është e ngjyrosur, nga ana e përdorshme, me shirita të alternuar kuqebardhë, të pajisura me maja shigjete. Majat e shigjetave duhet të jenë të drejtuara në drejtim të devijimit. Barriera duhet të ketë përmasa normale, jo më pak se 60 x 240 cm dhe madhësi jo më shumë se 90 x 360 cm. Mund të jetë e përbërë nga katër pjesë, me përmasa normale 60 x 60 cm dhe maksimale 90 x 90 cm (fig. II.395), të vendosura horizontalisht me bordin e poshtëm, në një lartësi jo më pak se 80 cm, të paraprira dhe të ndjekura nga një sinjal të kalimit të detyrueshëm (fig. II.393/b). Gjerësia e zonave të kuqe duhet të jetë 1.2 herë më e

gjerë se gjerësia e zonave të bardha. Për ato që përdoren në zonat e banuara, përmasat mund të përgjysmohen.

Neni 32
Shmangësit specialë (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Shmangësit specialë janë të tipave të mëposhtëm:

a) PIKETA KUFIZUESE si në fig. II.394. Ato duhet të përdoren në seri, për të nxjerrë në dukje kufijtë gjatësorë si dhe afrimin e zonave të punës. Ato duhet të jenë të vendosura gjithmonë në kënd të drejtë ndaj aksit të rrugës, nga ana e së cilës janë drejtuar. Intervali ndërmjet pikëtave nuk duhet të jetë më i madh se 15 m. Piketa është e ngjyrosur, nga ana ballore, me shirita të alternuar kuqebardhë. Shiritat e kuq duhet të kenë një gjerësi 1.2 herë më të madhe së gjerësia e shiritave të bardhë. Përmasat minimale janë 20 x 80 cm dhe mbështetja duhet të sigurojë një lartësi të bordit të poshtëm të paktën 30 cm nga toka;

b) ELEMENT SHMANGËS I KTHESAVE TË PËRKOHSHME (fig. II.395). Ata duhet të përdoren me shumë elemente për të vënë në dukje anën e jashtme të devijimeve me kthesa të përkohshme, me rreze nën ose të barabartë me 200 metra dhe duhet të vendosen gjithmonë në kënd të drejtë në aksin e rrugës. Intervali ndërmjet shmangësve të përkohshëm duhet të jetë në këto përmasa:

Rrezja e kthesës (në metra)	**Hapësira gjatësore (në metra)**
deri në 30	5
30-50	10
50-100	5
100-200	20

Shmangësi paraqet në faqen ballore një vijatim me shigjetë të bardhë, në sfond të kuq. Përmasa "normal" është 60 x 60 cm dhe ajo "maksimale" 90 x 90 cm.

Neni 33
Konet dhe shmangësit fleksibël (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. KONI (fig. II.396) duhet të përdoret për të kufizuar dhe vënë në dukje zonat e punimeve apo të mirëmbajtjes, me kohëzgjatje të shkurtër, për shtrirjen e sinjalizimit horizontal, për të treguar zonat ku mund të ndodhin aksidente, dyndjen e përkohshme të automjeteve, për vende në bllok, ndarjen e përkohshme të drejtimeve kundërecje dhe kufizimet e pengesave të përkohshme. Koni duhet të jetë i përbërë me material fleksibël gome ose plastike. Duhet të ketë ngjyrë të kuqe, me unaza të bardha prapareflektuese. Përmasat, në të tria versionet dhe në të gjitha detajet, janë dhënë në figurat përkatëse. Koni duhet të ketë një bazë të përshtatshme mbështetëse, me peshë nga brenda apo anash, për të garantuar qëndrueshmërinë në të gjitha kushtet atmosferike. Hapësira e vendosjes është 12 m në vijë të drejtë dhe 5 m në kthesë. Në qendrat e banuara hapësira është më e ngushtë, përveç largësive të ndryshme, të nevojshme për situata të veçanta të rrugës dhe trafikut.

2. SHMANGËSI FLEKSIBËL (fig. II.397) duhet të përdoret për të kufizuar drejtimet e ecjes në korsi të ngjitura, të kundërta apo paralele, si dhe për të rrethuar zonat e punimeve apo të mirëmbajtjes me kohë të gjatë veprimtarie. Shmangësi fleksibël, me formë shtresore cilindrike, duhet të jetë i përbërë nga material fleksibël, gome apo plastike. Ai duhet të ketë ngjyrë të kuqe, me unaza të bardha prapareflektuese. Përmasat tregohen në figurën përkatëse. Baza e tij duhet të jetë e bashkëlidhur ose përndryshe, duhet të fiksohet në tokë. Shmangësit fleksibël, në rast se rrëzohen nga automjetet, duhet të rivendosen në pozicionin e parë vertikal, të pastakuar nga toka.

Intervali i vendosjes është 12 m në vijë të drejtë dhe 5 m në kthesë, përveç largësive të ndryshme në qendra të banuara, ku zbatohen kritere sipas nevojave vendore të sinjalizimit.

3. Karakteristikat e materialit që përdoret për konet dhe shmangësit fleksibël përcaktohen sipas kritereve teknike, të miratuara nga Ministria e Transportit.

Neni 34

Sinjalet horizontale të përkohshme dhe sistemet prapareflektuese plotësuese (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet horizontale, me karakter të përkohshëm duhet të zbatohen në rastet e kantiereve, punimeve apo shmangieve me kohëzgjatje maksimale, shtatë ditë pune, përveç rasteve kur kushtet atmosferike apo të bazës rrugore pengojnë vendosjen e rregullt. Në raste të tilla zbatohen sistemet e pikës 6. Sinjalet horizontale kanë synim të orientojnë drejtuesit e mjeteve dhe të garantojnë sigurimin e trafikut në afërsi apo fare pranë anomalive planimetrike, të shkaktuara nga punimet rrugore.

2. Sinjalet horizontale të përkohshme janë në ngjyrë të verdhë, të paçngjyrosshme dhe nuk duhet të dalin më shumë se 5 mm nga toka.

3. Sinjale të tilla duhet të jenë të zhvendosshme tërësisht dhe me shpejtësi, pas mbarimit të shkakut që përcaktoi nevojën e vendosjes së tyre, pa lënë asnjë gjurmë në tokë, pa i shkaktuar asaj dëme dhe pa shkaktuar shqetësime apo ngatërresa në qarkullim.

4. Sinjalet horizontale, që përdoren nëpër kantiere apo në punimet rrugore, janë shirita gjatësore, të vazhdueshëm dhe të ndërprerë, për të treguar buzët, ndarjen e drejtimeve të lëvizjes dhe të korsive. Janë shirita tërthorë në rastet kur tregojnë pikën e ndaljes në rrugët njëkalimshe të alternuar, të rregulluar nga semaforët, nga shigjetat e drejtimit apo shenjat e shkruara me një tabelë me përmasa të llogaritura për një sinjalizim horizontal, të përhershëm.

5. Karakteristikat teknike dhe cilësore të materialeve përbërëse të sinjalizimit horizontal të përkohshëm dhe të sistemeve prapareflektuese plotësuese, të përmendura në pikën 6, si edhe metodat e matjes së këtyre karakteristikave, janë vendosur nga rregullat teknike, të miratuara në udhëzimin e Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit.

6. Sistemet prapareflektuese plotësuese duhet të përdoren në rastet e kantiereve, punimeve apo të shmangieve me kohëzgjatje nga dy deri në gjashtë ditë pune. Ato përdoren për të përforcuar sinjalet horizontale të përkohshme në situata veçanërisht të rrezikshme. Ato duhet të reflektojnë një dritë të verdhë dhe nuk duhet të kenë lartësi më të madhe se 2.5 cm. Vendosen me bazë të ngjitshme sigurimi për të shmangur shkëputjet nga toka, në rast çrregullimesh të trafikut. Duhet të jenë lehtësisht të çmontueshme pa shkaktuar dëme ndaj veshjes së rrugës, siç parashikohet në nenin 30, pika 5. Intervali maksimal i vendosjes së sistemeve të tilla është 12 m në vijë të drejtë dhe 3 m në kthesë. Mjete të tjera sinjalizimi të përkohshëm që përdoren si shtesë apo në vend të atyre të parashikuar, mund të vendosen me miratim të Ministrisë së Transportit, në përputhje me udhëzimet e lëshuara prej saj. Për sa i përket këtij problemi zbatohet dispozita e nenit 30, pika 6.

Neni 35

Dukshmëria natën (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Dukshmëria natën e sinjaleve vertikale, që përdoren në punimet rrugore, përcaktohet nga neni 79.

2. Për sa u përket barrierave dhe shmangësve specialë, dukshmëria natën duhet të jetë e siguruar sipas rregullave të përcaktuara nga neni 77, pika 8.

3. Për sa u përket shmangësve fleksibël dhe koneve, dukshmëria natën duhet të jetë e siguruar nga shkëlqimi të paktën i pjesëve të bardha, të parashikuar në nenin 77, pika 10.

4. Sinjalet horizontale, të përkohshme dhe sistemet plotësuese të sinjaleve horizontale duhet të realizohen me materiale të tilla, që të jenë të dukshme si ditën edhe natën, edhe kur bie shi dhe në

sfond rrugor të lagur.

5. Karakteristikat fotometrike dhe kolorimetrike të sinjaleve horizontale të përkohshme dhe të sistemeve plotësuese të këtyre sinjaleve janë përcaktuar sipas disiplinës teknike, të theksuara në nenin 34, pika 5.

6. Për të ndihmuar dukshmërinë e mjeteve ndriçuese të sinjalizimit gjatë orëve të natës dhe në rastet e pashmërisë së dobët, barrierat e kreut të zonave të punimeve duhet të jenë të pajisura me aparate të përshtatshme ndriçuese, me ngjyrë të kuqe dhe me ndriçim të fiksuar.

7. Rrëshqitjet e pjerrëta, që parashikohen në zonën e punimeve, duhet të plotësohen me sisteme me ngjyrë shkëlqyese të verdhë, në sinkronizim apo në progresion (dritat lëvizëse).

8. Anët gjatësore të zonës së punimeve mund të jenë të plotësuara me sisteme të ngjashme me drita të verdha, të fiksuara. Janë të ndaluar fenerët apo burime të tjera drite më flakë.

9. Karakteristikat teknike dhe cilësore të sistemeve ndriçuese, që paraqiten në pikat 6, 7 dhe 8, si edhe metodat e matjes së këtyre karakteristikave, janë vendosur në bazë të disiplinës teknike, të miratuar nga Ministria e Transportit.

Neni 36

Personat që punojnë (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Ata që punojnë në afërsi të rrethimit të një kantieri ose që gjithsesi janë të ekspozuar ndaj trafikut të automjeteve në zhvillimin e veprimtarisë së punës së tyre, duhet të jenë të dallueshme si ditën edhe natën, nëpërmjet veshjeve të punës fluoreshente dhe me vija.

2. Të gjitha veshjet duhet të jenë prodhuar prej cope fluoreshente, në ngjyrë portokalli ose të verdhë apo të kuqe, me vija në ngjyrë të bardhë në argjend.

3. Në rastet e ndërhyrjeve afatshkurtra mund të përdoren rripa prej materiali fluoreshent ose edhe me shirita në ngjyrë portokalli.

4. Llojet e veshjeve dhe karakteristikat e materialeve fluoreshente, të vijëzuara ose të dyja bashkë, janë përcaktuar me disiplinën përkatëse teknike, të miratuar me udhëzim të Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit.

Neni 37

Automjetet operative (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Automjetet operative, makineritë dhe mjetet e punës, të përdorura për punë ose për mirëmbajtjen e rrugëve, të palëvizshme ose të lëvizshme, duhet të mbajnë, në anën e pasme një panel me vija të bardha dhe të kuqe, së bashku me një sinjalizim të kalimit të detyrueshëm, me një shigjetë të drejtuar nga ana ku mund të anashkalohet (fig. II.398). Paneli dhe sinjali "KALIM I DETYRUESHËM" duhet të realizohen me celuloid prapapasqyrues të tipit të dytë, siç parashikohet në nenin 77, pika 10. Ky lloj sinjalizimi duhet të përdoret edhe nga automjetet, të cilat, në varësi të llojit të ngarkesës ose të masës së saj, duhet të ecin me shpejtësi të kufizuar. Në këto raste automjete të tilla duhet të pajisen me një ose më shumë drita të verdha vezulluese.

2. Automjetet operative edhe nëse duhet të kryejnë punë mirëmbajtjeje afatshkurtra, të tilla si ndërrimi i llambave të ndriçimit publik ose meremetimi i mbulesës së rrugës, duhet të parasinjalizohen në një afat të përshtatshëm kohor:

a) në rrugët urbane me paralajmërimin "PUNIME" (fig. II.383), me sinjalizimet "KALIM I DETYRUESHËM" i paraprire ky, nëse është e nevojshme, nga sinjalizimet "NDALIM PARAKALIMI" (fig. II.48), "NGUSHTIM RRUGE" (fig. II.384, II.385 ose II.386), "NJËKALIMËSH I ALTERNUAR" (figurat II.41 dhe II.45) dhe "KUFI MAKSIMAL I SHPEJTËSISË" (fig. II.50) nëse kufiri është më i vogël së 50 km në orë;

b) në rrugët jashtëqytetëse me sinjalizime sipas shkronjës "a", me sinjalizime "KUFIRI MAKSIMAL I SHPEJTËSISË" në zbritje dhe me sinjalizime "KALIM I DETYRUESHËM", në numër të mjaftueshëm për të shmangur dyndjen e mundshme në trafikun e rrugës malore.

Neni 38

Kantieret e lëvizshme (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Një kantier rrugor quhet "i lëvizshëm" nëse karakterizohet nga një shpejtësi mesatare e zhvillimit të punëve, që mund të variojë nga disa qindra metra në ditë deri në disa km në orë.

2. Sinjalizimi për një kantier të lëvizshëm qëndron në:

a) parasinjalizim të vendosur në buzë të rrugës dhe të zhvendosur përpara, në përputhje me ecurinë e punimeve, ose edhe në një automjet të dukshëm, me një mbulesë dhe mbrojtje paraprake dhe, gjithsesi, në një largësi, që i lejon

drejtuesit një manovrim normal të uljes së shpejtësisë, në përputhje me shpejtësinë që vetë ata mund të ruajnë, si në përputhje me rregulloren, ashtu edhe sipas rastit, në pjesën përkatëse të rrugës. Sinjalizimi i paralajmërimit, i vendosur në anë të rrugës (në të dyja kalimet nëse është e nevojshme) përbëhet, përgjithësisht, nga një tabelë që përmban sinjalizimin "PUNIME", sinjalizimin "KORSI E LEJUESHME", panelin integrativ, që tregon largësinë e kantierit (figurat II.399/a dhe II.399/b) dhe drita të verdha, vezulluese. Sinjalizimi për paralajmërim, i vendosur në një automjet të mbrojtjes së paralajmëruar, mund të përmbajë edhe sinjalizimin "SINJALIZIM I LËVIZSHËM PARALAJMËRIMI" (fig. II.400).

b) "SINJALIZIM TË LOKALIZIMIT", të vendosur në tokë dhe të zhvendosur në përputhje me ecurinë e punimeve. Sinjalizimi përfshin konfiguracionin "SINJALIZIM I LËVIZSHËM MBROJTJEJE" (fig. II.401), i përbërë nga një panel me rripa të bardhë dhe të kuq. Paneli përmban një sinjalizim kalimi të detyrueshëm, me shigjetë të drejtuar nga ana ku mund të parakalohet zona e kantierit dhe i shoqëruar me drita të verdha vezulluese, disa prej të cilave në formë shigjete, të drejtuara ashtu si sinjalizimi i kalimit të detyrueshëm. Sinjalizimi "NË VEND" përfshin edhe kufizimin e zonës së punimeve me kone dhe pikëta, këto të fundit, mundësisht, të pajisura me drita të verdha vezulluese. "SINJALIZIMI I LËVIZSHËM I MBROJTJES" mund të vendoset në një automjet pune ose në një karel të tërhequr nga vetë automjeti, ose në një automjet tjetër shoqërues. Sinjalizimi "PUNIME" duhet të vendoset në rrugët e kryqëzuara, nëse kantieri i lëvizshëm u paraqitet papritur automjeteve që qarkullojnë. Sinjalizimet e vendosura në automjete duhet të realizohen me celuloid prapapasqyrues të tipit 2, sipas nenit 77, pika 10. Në tunele nuk lejohen kantiere të lëvizshme, nëse tuneli mbahet i hapur për trafikun.

3. Në të gjitha fazat kur nuk punohet, qoftë para ose pas fillimit të punës, dritat e "SINJALIZIMIT TË LËVIZSHËM TË MBROJTJES" duhen çaktivizuar dhe vetë sinjalizimi duhet vendosur në pozicion të palosur.

Neni 39

Sigurimi i këmbësorëve në kantieret rrugore (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalizimi i sigurimit të punimeve, të materialeve, të gërmimeve dhe të kantiereve rrugore duhet të përmbajë masa të veçanta mbrojtjeje, për paprekshmërinë e këmbësorëve, që kalojnë në afërsi të kantiereve.

2. Kantieret e ndërtimit, gërmimet, mjetet dhe makinat e punës si dhe rrezja e tyre e veprimit duhen kufizuar, sidomos në krahun ku kalojnë këmbësorë, me pengesa, parapete ose lloje të tjera rrethimesh, siç parashikohet në nenin 31, pika 2.

3. Rrethimet e pikës 2 duhet të shënohen me drita të forta të palëvizshme dhe sistem të vijëzuar, me sipërfaqe minimale 50 cm2 , mundësisht në intervale gjatë perimetrit rrethues.

4. Nëse nuk ekziston një rrugë për këmbësorë, ose kjo është zënë nga kantieri, duhet kufizuar dhe mbrojtur një korridor për kalimin e këmbësorëve, gjatë krahut ose krahëve me fytyrë nga trafiku i automjeteve, në një largësi të paktën një metër. Ky korridor mund të jetë një rrugë e përkohshme për këmbësorë e ndërtuar mbi rrugën për automjetet, ose në një rrip rruge të mbrojtur, në krahun e trafikut, me barriera ose me një parapet rrethanor të sinjalizuar nga ana e rrugës së automjeteve, siç përcaktohet në pikën 3.

5. Pusetat dhe çdo lloj kapaku tjetër, të hapura edhe për një kohë të shkurtër, që gjendet në rrugën e automjeteve, ose anës rrugës apo në rrugën e këmbësorëve, duhet të jenë krejtësisht të rrethuar (fig. II.402).

Neni 40

Kufizimet e shpejtësisë në afërsi të punimeve ose të kantiereve rrugore (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Kufizimet e përkohshme të shpejtësisë, në afërsi të punimeve ose të kantiereve rrugore, i nënshtrohen, me përjashtim të rasteve urgjente, marrëveshjes dhe udhëzimeve të entit pronar të rrugës. "KUFIRI I SHPEJTËSISË", me përjashtim të rasteve të jashtëzakonshme, duhet të vendoset në vazhdim të sinjalizimit "PUNIME", ose i treguar me të në të njëjtën mbështetëse. Vlera e kufizimit, me përjashtim të rasteve të jashtëzakonshme, nuk duhet të jetë më e vogël së 10 km në orë. Kur është i nevojshëm kufizimi i shpejtësisë në rrugët ku lejohet shpejtësi e madhe, duhen vendosur kufij në zbritje.

2. Në fund të zonës së punimeve ose të kantierit, nëse është vendosur sinjalizimi "RRUGË E LIRË", nuk duhet ai "MBARIM I KUFIZIMIT TË SHPEJTËSISË", nëse ndalimet e tjera mbeten në fuqi. Nëse një kufizim i shpejtësisë së ndryshueshme mbetet edhe pas përfundimit të zonës së punimeve, mjafton të vendoset sinjalizimi me kufirin e ri, pa vendosur atë "MBARIM I KUFIZIMIT TË MËPARSHËM".

Neni 41

Ngushtimet e rrugëve dhe njëkalimet e alternuara (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Nëse prania e punimeve, e materialeve ose e kantiereve rrugore sjell një ngushtim të rrugës së automjeteve, nevojitet vendosja e sinjalizimit të rrezikut të përkohshëm "NGUSHTIM", në njërën prej tri versioneve të parashikuara (figurat II.384, II.385 dhe II.386). Nëse një sinjalizim i tillë vendoset pranë zonave të punimeve ose të kantierit, pas parasinjalizimeve të tjera, të mundshme duhet dhënë me një panel plotësues, gjatësia e ngushtimit.

2. Nëse gjerësia e ngushtimit është më e vogël së 5.60 metra duhet përcaktuar njëkalimi i alternuar në kohë, sipas pikës 3.

3. Sistemi i kalimit në një ngushtim me gjerësi më të vogël së 5.60 metra, mund të rregullohet në tri mënyra:

a) KALIM I ALTERNUAR, ME ANË TË SHIKIMIT:

Duhet vendosur sinjalizimi negativ "TË JEPET PËRPARËSI NË NJËKALIM TË ALTERNUAR" (fig. II.41), nga ana në të cilën trafiku ndeshet me pengesën dhe duhet të devijojë. Ose sinjalizimi tjetër "E DREJTË PËRPARËSIE NË NJËKALIM TË ALTERNUAR" (fig. II.45), që i jep përparësi atij kahu të qarkullimit, që është më pak i prekur nga punimet.

b) KALIM I ALTERNUAR NGA POLICËT E TRAFIKUT:

Ky sistem kërkon dy policë trafiku, të pajisur me tabelëzat e duhura, të vendosur në secilin prej ekstremiteteve të ngushtimit, të cilët i paraqesin trafikut njëri anën jeshile të tabelëzës dhe tjetri anën e kuqe të saj. Funksionimi i këtij lloj sistemi është i lidhur me një bashkërendim të mirë të veprimeve të policëve të trafikut, që mund të realizohet nëpërmjet veprimeve ose me radiomarrëse dhe transmetuese apo edhe nëpërmjet një polici të tretë, ndërmjetës, edhe ai i pajisur me tabelëz. Tabelëzat janë rrethore (fig. II.403), me diametër 30 cm dhe me një dorezë me gjatësi 20 cm, me veshje prej celuloidi të vijëzuar, me ngjyrë jeshile nga njëra anë dhe të kuqe nga ana tjetër. Policët e trafikut mund të përdorin edhe flamuj me ngjyrë portokalli, fluoreshente, me përmasa jo më të vogla së 80 x 60 cm, kryesisht për t'i detyruar lëvizësit që të ulin shpejtësinë dhe të tregojnë një kujdes më të madh. Lëvizja e flamujve mund t'u besohet edhe sistemeve mekanike.

c) KALIM I ALTERNUAR NËPËRMJET SEMAFORËVE

Kur nuk është i mundur përdorimi i dy sistemeve të mësipërme, për shkak të gjatësisë së ngushtimit ose ngaqë të dyja anët e ngushtimit nuk e shohin dot njëra-tjetrën, kalimi i alternuar duhet të realizohet nëpërmjet dy semaforëve, të komanduar me dorë ose me funksionim automatik. Në kohën e përdorimit të cikleve me kohë të përcaktuar, faza e ngjyrës së kuqe nuk duhet t'i kalojë 2 minutat, me përjashtim të rasteve të jashtëzakonshme, të ngushtimeve me gjatësi të madhe. Jashtë qendrave të banuara impianti semaforik duhet të paraprihet nga sinjalizimi i rrezikut të përkohshëm "SEMAFOR" (fig. II.404), me një dritë të verdhë vezulluese, të vendosur në vendin e diskut të verdhë të simbolit. Lidhja "semafor-central-semafor" mund të realizohet me anë të kavos ose me radio. Semafori duhet të vendoset në anën e djathtë, në lartësinë e zonës së ndalimit të përkohshëm. Nëse trafiku mund të paraqitet në më shumë se një korsi, semafori duhet të përsëritet në të majtë, në vijën e ndarjes së drejtimeve të ecjes. Vënia në punë e një impianti semaforik për kalim të alternuar duhet të autorizohet nga enti pronar ose koncesionar i rrugës, që ka aftësinë e përcaktimit ose të ndryshimit të kohëzgjatjes së fazave, në përputhje me gjendjen e trafikut.

Neni 42

Shmangiet e itinerarit (Neni 21 i Kodit Rrugor)

1. Kemi shmangie të itinerarit në rastet kur i gjithë trafiku ose një pjesë e tij kalohet në një vendkalim tjetër (itinerar i ndryshuar) nga itinerari normal. Shmangiet mund të jenë të detyrueshme (vetëshmangie) ose fakultative (itinerar i këshillueshëm). Çdo lloj shmangieje mund të përcaktohet ose autorizohet nga enti pronar ose koncesionar i rrugës së ndërprerë. Nëse itinerari i shmangur përfshin edhe ente të tjera pronare ose koncesionare nevojitet një marrëveshje paraprake e të gjitha enteve të interesuara.

2. Sinjalizimi i treguesve të nevojshëm është si më poshtë:

a) PARALAJMËRIM SHMANGIEJE (fig. II.405) që duhet vendosur 100 metra në kushte normale dhe 300 metra dhe 150 metra në autostrada dhe në rrugët jashtëqytetëse, kryesore (fig. 406).

b) SINJALIZIME TË DREJTIMIT, që vendosen sipas kryqëzimeve (figurat II.407/a dhe II.407/b);

c) në rastet e kufizimeve të formës dhe të sasisë në itinerarin normal, në kryqëzimin që paraprin kantierin, duhet vendosur sinjalizimi "PARALAJMËRIM SHMANGIEJE" ku vendosen simbolet në bazë të shmangieve, për të shënuar itinerarin shmangës (fig. II.408).

ç) një devijim i detyrueshëm vetëm për një lloj ose për lloje të veçanta automjetesh duhet të ketë sinjalizim "DREJTIM I DETYRUESHËM", së bashku me simbolin ose simbolet e kategorive të automjeteve të përjashtuara (figurat II.409/a dhe II.409/b);

d) një devijim fakultativ, vetëm për një ose disa kategori të veçanta automjetesh, duhet bërë me sinjalizimin "DREJTIM I KËSHILLUAR", i plotësuar me një ose disa simbole të kategorive të automjeteve të përjashtuara (figurat II.410/a dhe II.410/b).

3. Në rrugët për automjete, të ndara në dy ose më shumë korsi, për të treguar kahun e lëvizjes vendosen sinjalizimet e mëposhtme, për gatishmërinë dhe përdorimin e korsive:

a) sinjali "KORSI E MBYLLUR OSE TË MBYLLURA" (figurat II.411/a, II.411/b, II.411/c dhe II.411/d) duhet përdorur kur në një rrugë, me dy ose më shumë korsi, zvogëlohet numri i atyre që janë në gatishmëri sipas kahut të lëvizjes. Mbyllja e dy ose më shumë korsive duhet të kufizohet në hapësirë, në mënyrë që të përdoret mbyllja e një korsie për çdo herë. Paraqitja grafike e simbolit ndryshon sipas gjendjes rrugore dhe numrit të korsive të përfshira. Sinjalizimi mund të paraprihet nga një paralajmërim, i përbërë nga i njëjti sinjalizim, i pajisur me një panel plotësues, që tregon largësinë nga pika ku është vendosur mbyllja;

b) sinjali "RRUGË AUTOMOBILISTIKE E MBYLLUR" (figurat II.412/a, II.413/a, II.413/b) duhet të përdoret kur njëra prej rrugëve me kalime të ndara, mbyllet për trafikun;

c) sinjalizimi "RIHYRJE NË RRUGË" (figurat 412/b, II.413/c) përdoret për të treguar rivendosjen e kushteve të vlefshme normale;

d) sinjalizimi "PËRDORIM I KORSIVE" mund të përdoret për të treguar përdorimin e korsive, në gatishmëri për kategori të ndryshme të automjeteve (fig. II.414).

4. Sinjalizimi i përshkrimit të nevojshëm është si më poshtë:

a) Sinjalizimi "T'I JEPET PËRPARËSI" ose "TË NDALOHET DHE T'I JEPET PËRPARËSI" (sipas kushteve të shkallës së shikimit) në të gjitha kryqëzimet e itinerarit të devijuar, nëse rruga e ndërprerë është e pajisur me të drejtë për përparësi;

b) sinjalizimet "DEVIJIM KALIMI", "DREJTIM I DETYRUAR", barriera sipas numrit të nevojshëm;

c) sinjalizim i lejimit të mundshëm të rezidenteve përgjatë rrugës së ndërprerë, por në një mënyrë të tillë që të përjashtohen dyshimet ose hezitimet në trafikun me ndalim kalimi.

Neni 43

Hyrjet në përgjithësi (Neni 22 i Kodit Rrugor)

1. Sipas nenit 22 të Kodit Rrugor, hyrje quhen:

a) hyrjet e një rrugë private në një rrugë të përdorimit publik;

b) hyrjet për automjete nga një zonë private, anësore në rrugën e përdorimit publik.

2. Hyrjet e pikës 1 ndahen në hyrje të sheshta, hyrje të ngritura, hyrje të devijuara dhe hyrje të përziera. Për hyrjet e sheshta dhe ato të devijuara vlejnë përcaktimet përkatëse të kryqëzimeve, sipas nenit 3 të Kodit Rrugor. Hyrjet e përziera paraqesin, në të njëjtën kohë, karakteristikat e hyrjeve të sheshta dhe të devijuara.

Neni 44

Hyrjet në rrugët jashtëqytetëse (Neni 22 i Kodit Rrugor)

1. Në autostrada nuk lejohen hyrjet private.

2. Në rrugët ndërqytetëse kryesore lejohen hyrje private të devijuara, të vendosura në një largësi jo më të vogël se 1000 metra nga njëra-tjetra, e matur kjo ndërmjet akseve të hyrjeve të njëpasnjëshme.

3. Në rrugët ndërqytetëse dytësore lejohen hyrje private, nëse ndërtohen në një largësi jo më të vogël së 300 metra ndërmjet tyre, e matur kjo ndërmjet akseve të hyrjeve të njëpasnjëshme.

4. Rrugët ndërqytetëse, kryesore dhe dytësore, që ndërtohen të reja, duhet të parashikohen me zona anësore toke, që të lejojnë vendosjen e rrugëve të shërbimit për futjen e hyrjeve private në rrugë.

5. Hyrjet duhet të lokalizohen aty ku relievi i vendit dhe përvijimi i rrugës lejon shkallën më të lartë të shikimit të zonës lidhëse të rrugës ndërmjet dy a më shumë autostradave dhe mundësisht në pjesët drejtvizore të rrugës.

6. Enti pronar i rrugës mund të mos pranojë autorizimin për hyrje të reja, degëzimin ose ndërthurjen apo për shndërrimin e atyre ekzistuese ose për ndryshim të përdorimit të tyre, kur ai mendon se ato mund të sjellin shpërdorim të sigurisë dhe rrjedhshmërisë së qarkullimit. Një gjë e tillë bëhet në rastet e hyrjeve ose të degëzimeve të atyre ekzistuese ose që duhet të vendosen në përputhje me pjesët e rrugës në kthesë ose të pjerrësisë së madhe, nëse nuk është i mundshëm respektimi i normave të përcaktuara për shkallën e shikimit për kryqëzimet, sipas neneve 16 dhe 18, të Kodit Rrugor.

7. Vetë enti mund të mos pranojë autorizimin e hyrjes në zona orografikisht të vështira, që nuk garantojnë kushte të mjaftueshme sigurie.

8. Hyrjet dhe degëzimet duhen ndërtuar me materiale cilësore dhe gjithmonë duhen mirëmbajtur që të shmangen prurjet e materialeve të çdo lloj natyre, si dhe grumbullimi i ujërave në vendin e rrugës. Gjithashtu duhet të shtrohen, gjatë gjithë pjesës së rrugës, por jo më pak se 50 metra, duke filluar nga buza e rrugës nga ku fillon degëzimi.

9. Hyrjet realizohen dhe mbahen nga enti pronar i rrugës vetëm për zonën e bashkimit të rrugëve. Privatit i përket ndërtimi dhe mirëmbajtja e hyrjes, që bie në pjesën e zonës private; shpenzimet për mirëmbajtjen e hyrjeve private u ngarkohen titullarëve të hyrjes edhe për pjesën që i përket drejtpërdrejt entit pronar të rrugës.

Neni 45

Hyrjet në rrugët urbane (qytetëse). Rrugëkalimi i automjeteve në trotuar (Neni 22 i Kodit Rrugor)

1. Ndërtimi i rrugëkalimeve të automjeteve në trotuar autorizohet nga enti pronar i rrugës, sipas normave të ndërtimit dhe urbanistikës në fuqi.

2. Rrugëkalimi i automjeteve në trotuar duhet realizuar sipas kushteve të mëposhtme:

a) duhet të jetë të paktën 12 metra larg nga kryqëzimet dhe, në çdo rast, duhet të jetë i dukshëm nga një largësi e barabartë me hapësirën që i duhet frenimit pas një shpejtësie maksimale të lejueshme në atë rrugë;

b) duhet të lejojë hyrjen në një zonë anësore, të përshtatshme për qëndrimin e automjeteve;

c) nëse hyrja në pronat anësore është e caktuar edhe për lëvizje këmbësorësh, duhet të parashikohet një ndarje e rrugëkalimit të automjeteve në trotuar me atë për këmbësorët;

ç) duhet të sinjalizohet me anë të sinjalizimit përkatës, sipas nenit 118.

3. Nëse hyrja e automjeteve në pronën anësore bëhet drejtpërdrejt nga rruga, rrugëkalimi i automjeteve në trotuar, përveçse në përputhje me kushtet e parashikuara në pikën e mëparshme, duhet realizuar në mënyrë të tillë, që të favorizojë hyrjen e menjëhershme të automjeteve në pronën anësore.

4. Lejohet hapja e rrugëkalimeve për hyrjen e automjeteve në trotuar për qëllime të përkohshme, si për shembull hapja e kantiereve ose e diçkaje të ngjashme. Në raste të tilla duhen studiuar, sa të jetë e mundur, kushtet e pikës 2. Në çdo rast, duhet të vendoset edhe sinjalizimi i rrezikut, atëherë kur nuk mund të shihen largësitë nga kryqëzimi.

3. REKLAMAT NËPËR RRUGË DHE MBI MJETET RRUGORE

(Neni 23 i Kodit Rrugor)

Neni 46

Përcaktimi i mjeteve të reklamës (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Është për t'u vlerësuar "njoftim" shkrimi me shenja alfanumerike (shkronja dhe numra), i plotësuar në çdo rast nga një simbol apo shenjë, i realizuar dhe mbështetur në çfarëdolloj materiali, e vendosur në qendrën që kryen veprimtarinë së cilës i referohet apo në pjesët ballore të së njëjtës qendër. Mund të jetë e ndriçuar si nga drita e vetë natyrale, ashtu edhe nga një dritë jo e drejtpërdrejtë.

2. Duhet cilësuar "burim ndriçimi" çdo trup (objekt) ndriçues apo një grup trupash ndriçues që, duke përhapur dritë në formë pikëzimi, drejtvizorë apo të hapur, ndriçojnë zona, godina, monumente, tabela të çdo natyrë si dhe fatkeqësi natyrore.

3. Përcaktohet si "tabelë" ai objekt me dy faqe, i mbështetur nga një strukturë e lidhur mbajtëse, që shërben për përhapjen e mesazheve të reklamës apo të propagandës, qoftë drejtpërdrejt, qoftë nëpërmjet mbivendosjes së elementeve të tjera. Ajo është e përdorshme në të dyja faqet, qoftë për pamje të ndryshme nga njëra-tjetra. Mund të jetë e ndriçuar nga drita e vetë apo nga një dritë tërthore.

4. Cilësohet "pllakat" elementi dypërmasor, i realizuar në material të çfarëdollojshëm, jo të fortë, misioni i të cilit është përhapja e mesazheve të reklamës dhe të propagandës. Pllakat vendosen në struktura murale apo në bazamente të tjera, por ndryshe nga ato të tabelave dhe të mjeteve të tjera të reklamës, nuk mund të jenë të ndriçueshme as nga drita e tyre e as nga drita tërthore.

5. Cilësohet "shirit ose stendë" elementi dypërmasor, i realizuar me material të çfarëdollojshëm, jo të fortë, pa bazë mbështetëse apo që në tërësinë e vet nuk ka bazë. Përdoret për përhapje reklamash të manifestimeve apo të shfaqjeve. Mund të ndriçohet me dritë të tërthortë.

6. Cilësohet "shenjë horizontale reklame" riprodhimi mbi sipërfaqet e rrugëve, me celuloid ngjitës, me shkrime alfanumerike, me simbole dhe shenja. Përdoret për përhapjen e mesazheve të reklamës apo të propagandës.

7. Cilësohet "impiant reklame apo propagande" çdo objekt, që përdoret për reklama apo propagandë, për prodhime, përdorimi i të cilave nuk është i përcaktuar në përcaktimet e mëparshme, as si njoftim, tabelë, pllakat dhe as si shenjë reklamë horizontale. Mund të jetë e ndriçueshme si nga drita e vet edhe nga një dritë jo e tërthortë.

8. Në termin e përgjithshëm "mjete të tjera të reklamës", të treguara në nenet që pasojnë, duhet të përfshihen elementet pasuese përbërëse të reklamës; njoftime, shenja horizontale reklame, impiante reklame apo propagande, shirita, pllakate dhe stenda.

Neni 47

Përmasat e tabelave të reklamës (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Tabelat dhe mjetet e tjera të reklamës, të parashikuara në nenin 23 të Kodit Rrugor dhe në nenin 46, nëse vendosen jashtë qendrave të banuara, nuk duhet të kalojnë sipërfaqen e 6 metrave katrorë, me përjashtim të njoftimeve të vendosura paralelisht me drejtimin e lëvizjes së automjeteve, që mund të arrijnë një sipërfaqe prej 20 metra katrorë. Nëse janë të vendosura brenda qendrave të banuara, janë subjekte të kufizimeve të përmasave të parashikuara nga rregulloret e pushtetit vendor.

2. Limiti i sipërfaqeve, për të cilat u fol në pikën 1 të këtij neni, reduktohet në 3-6 metra katrorë, nëse tabelat dhe mjetet e tjera të reklamës janë të vendosura në afërsi të rrugëve, jashtë qendrave të banuara, që përbëjnë qendra administrative të rrethit, brenda largësisë prej 5 kilometrash nga tabela që tregon emrin e qendrës së banuar.

Neni 48

Karakteristikat e tabelave dhe e mjeteve të reklamës së pandriçueshme (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Tabelat dhe mjetet e tjera të reklamës duhet të realizohen me materiale të qëndrueshme ndaj vepruesve atmosferikë.

2. Strukturat e mbështetjes dhe të bazamentit duhet të jenë llogaritur për të përballuar shtytjen e erës. Ato duhet të jenë të salduara dhe të montuara fort.

3. Për sa kohë që strukturat e përmendura përbëjnë objekte, realizimi i të cilave është në kryerje e sipër dhe i rregulluar në bazë të normave të veçanta, vëzhgimi i këtyre normave dhe përmbushja e detyrimeve të parashikuara prej tyre, duhet të dokumentohet para tërheqjes së autorizimit, për të cilin flitet në nenin 23, pika 4 të Kodit Rrugor.

4. Tabelat dhe mjetet e tjera të reklamës duhet të kenë formë të rregullt, e cila, në çdo rast, nuk mund të jetë si rreth apo trekëndësh. Përdorimi i ngjyrës së kuqe duhet të jetë i kufizuar, vetëm për riprodhimin e shenjave të miratuara dhe në asnjë rast nuk mund t'i kalojë një të pestat e të gjithë sipërfaqes së tabelës apo ndonjë mjeti tjetër të reklamës.

5. Pjesa e poshtme e tabelave dhe mjeteve të tjera të reklamës, të vëna në zbatim, duhet të jetë, në çdo pikë të saj, në një kuotë maksimale prej 1.5 metrash, duke nisur nga lartësia e bankinës rrugore, të matur në seksionin rrugor korrespondues.

6. Shenjat horizontale të reklamës, të lejuara nga neni 50, pika 9, duhet të jenë të realizuara me materiale të lëvizshme, por të lidhura mirë në sipërfaqen e rrugës, kur janë në përdorim dhe që garantojnë një kalim të mirë të automjeteve mbi to.

Neni 49

Karakteristikat e tabelave dhe e mjeteve të tjera të reklamës së ndriçueshme (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Burimet e dritës, tabelat dhe mjetet e tjera të reklamës së ndriçueshme, të vendosur jashtë qendrave të banuara, gjatë apo në afërsi të rrugëve, nuk mund të kenë drita "ndiz e shuaj", as me ngjyrë të kuqe. Drita nuk duhet të ketë intensitet ndriçues më të madh se 150 qirinj për metër katror apo një intensitet që mund të të shkaktojë verbim.

2. Burimet ndriçuese, tabelat dhe mjetet e tjera të reklamës së ndriçueshme duhet të kenë një formë të rregullt që, në çdo rast, nuk mund të jetë në formë rrethi apo trekëndëshi.

3. Kryqi i kuq i ndriçueshëm lejohet vetëm në rastet kur tregon ambulancën dhe qendrat mjekësore të ndërhyrjes së shpejtë.

4. Brenda qendrave të banuara zbatohen normat e parashikuara nga rregulloret e pushtetit vendor.

Neni 50

Vendosja në rrugë dhe në brezat e përkatësisë (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Gjatë apo në afërsi të rrugëve, brenda apo jashtë qendrave të banuara, është e ndaluar vendosja e pllakateve, siç përcaktohet në nenin 46.

2. Pozicionimi i tabelave dhe mjeteve të tjera të reklamës jashtë qendrave të banuara përveç rasteve të parashikuar nga pika 5 në vazhdim; gjatë apo në afërsi të rrugëve ku lejohet vendosja e tyre, duhet të jetë e autorizuar dhe të kryhet në përputhje me largësinë minimale, të përcaktuara më poshtë:

a) 3 m nga kufiri i karrexhatës;

b) 150 m nga tabelat e tjera apo mjetet e reklamës;

c) 250 m para sinjaleve rrugore, të rrezikut apo atyre përshkruese;

ç) 150 m pas sinjaleve të rrezikut dhe përshkruese;

d) 150 m para sinjaleve treguese;

dh) 100 m pas sinjaleve treguese;

e) 100 m nga pika tangjente e kthesave horizontale;

ë) 300 m nga kryqëzimet;

f) 200 m nga hyrjet e tuneleve;

g) 100 m nga kulmi i rakordimeve vertikale, konkave dhe konvekse.

3. Pozicionimi i tabelave dhe i mjeteve të tjera të reklamës jashtë qendrave të banuara, gjatë apo në afërsi të rrugëve ku lejohet vendosja, ndalohet në pikat e mëposhtme:

a) në vendet ku kryhen mirëmbajtje;

b) në vendet e kryqëzimeve;

c) gjatë kthesave dhe në të gjithë zonën e përfshirë ndërmjet kthesës dhe kordës së hequr mes dy pikave tangjente;

ç) mbi skarpatet rrugore të mbivendosura në rrugë, në terren të çfarëdo natyre apo pjerrësie;

d) në vendet e rakordimeve vertikale, konkave e konvekse;

dh) në dhe nën ura;

e) në mbikalimet dhe anët e tyre;

ë) mbi parapetet rrugore, mbi barrierat e sigurimit dhe mbi sisteme të tjera anësore mbrojtjeje dhe sinjalizimi.

4. Pozicionimi i tabelave dhe i mjeteve të tjera të reklamës brenda qendrave të banuara, përveç atyre të parashikuara në pikën 5, është i ndaluar në të gjitha pikat e treguara në pikën 3, dhe, atje ku lejohen nga rregulloret e pushtetit vendor, ato duhet të jenë të autorizuara dhe të respektojnë distancat minimale të mëposhtme:

a) 50 m nga tabelat e tjera dhe nga mjetet e reklamës, nga sinjalet rrugore dhe nga kryqëzimet;

b) 100 m nga pika e tangjencës së kthesave horizontale dhe nga hyrjet e tuneleve;

c) 100 m nga kulmi i rakordimeve vertikale konkave dhe konvekse.

Për largësitë nga kufiri i rrugës zbatohen normat e rregulloreve të pushtetit vendor. Kufizimet e mësipërme nuk zbatohen në pjesët parakëmbësore, me kusht që mesazhet e reklamës të jenë të vendosura vetëm mbi faqen e kthyer nga këmbësorët.

5. Normat, për të cilat flitet në pikat 2, 3 dhe 4, të kufizuara vetëm për vendosjen në kthesa, nuk zbatohen për shenjat e vendosura paralelisht me drejtimin e lëvizjes së automjeteve dhe në godinat, ose edhe në një largësi jo më pak se 3 m nga limiti i sipërfaqes së rrugës. Por, në të gjitha rastet, duhet të respektohen dispozitat e nenit 23, pika 1, e Kodit Rrugor.

6. Largësitë e treguara në pikat 2 dhe 4, me përjashtim të atyre që lidhen me kryqëzimet, nuk duhen respektuar për tabelat dhe mjetet e tjera të reklamës, të vendosura në pozicion paralel me drejtimin e lëvizjes së automjeteve dhe vendeve në afërsi , përgjatë gjithë sipërfaqes së tyre apo edhe objekte, apo edhe në një largësi jo më pak se 3 m nga kufiri i rrugës. Brenda qendrave të banuara, rregulloret e pushtetit vendor fiksojnë kriteret e individualizimit të hapësirave, ku lejohet vendosja e tabelave të tilla dhe e mjeteve të tjera të reklamës, si dhe përqindjet maksimale të sipërfaqeve të përdorshme për të njëjtat mjete, në ato sipërfaqe që ndodhen nëpër objekte në perspektivë apo përballë rrugës.

7. Jashtë qendrave të banuara mund të autorizohet vendosja, për çdo drejtim të lëvizjes, vetëm për një tabelë reklame, që tregon pikat e furnizimit me karburant dhe të pikave të shërbimit, me sipërfaqe maksimale 3 metra katrorë. Tabelat nuk mund të vendosen në një largësi më pak se 200 m nga njëra-tjetra dhe nga tabelat e tjera.

8. Përgjatë rrugëve dhe në afërsi të tyre, lejohet vendosja e tabelave apo mjeteve të tjera të reklamës, të shoqëruara me njoftime të tjera, në shërbim të rrugës dhe të dhëna nga mirëmbajtësit e rrugës, në shërbim të rrugëtarëve, si: orë, kosha plehrash, banko, tregues toponomastikë, streha dhe të tjera. Por, në të gjitha rastet, duhet të respektohen largësitë minimale të parashikuara në pikat 2 dhe 4. Në rastet kur secila tabelë, e shoqëruar me një shërbim, ka një sipërfaqe më pak së 1 metër katror, nuk zbatohen largësitë ndaj tabelave dhe mjeteve të tjera të reklamës.

9. Shenjat horizontale të reklamave lejohen vetëm:

a) brenda zonave për përdorim publik, brenda kompleksëve industriale dhe tregtare;

b) përgjatë largësisë së manifestimeve sportive apo mbi zonat e kufizuara, të caktuara për zhvillimin e manifestimeve të ndryshme, të kufizuara në periudhat e zhvillimit të tyre dhe 24 orë para dhe pas tyre. Për to nuk zbatohen pika 3 dhe largësitë për të cilat flitet në pikat 2 dhe 4 dhe që zbatohen vetëm për sinjalet rrugore horizontale.

10. Ekspozimi i shiritave, stendave dhe pllakateve lejohet vetëm gjatë periudhave të zhvillimit të manifestimeve apo shfaqjeve, të cilave u referohen. Kjo mund të zgjasë një javë para veprimtarisë dhe 24 orë pas tij. Për shiritat, pllakatet dhe stendat, largësia nga tabelat dhe mjetet e tjera të reklamës, të parashikuara në pikat 2 dhe 4, reduktohet nga 100 m në 25 m.

11. Është e ndaluar vendosja e tabelave dhe e mjeteve të tjera të reklamës me mesazhe të ndryshueshme, të cilat kryhen në një periudhë të lëvizshme më pak se 10 minuta, në pozicion të tërthortë me drejtimin e lëvizjes së automjeteve.

12. Është e ndaluar vendosja e tabelave dhe e mjeteve të tjera të reklamës në bordurën e trotuareve dhe në anët e rrugëve.

Neni 51

Vendosja e mjeteve të reklamës në stacionet e shërbimit dhe në zonat e parkimit (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Në stacionet e shërbimit dhe në zonat e parkimit mund të vendosen tabela apo mjete të reklamës, sipërfaqja e përgjithshme e të cilave nuk i kapërcen 5 për qind të zonës së zënë nga stacioni i shërbimit apo nga zonat e parkimit, kur bëhet fjalë për rrugë të tipit C dhe F, dhe 1 për qind të të njëjtave sipërfaqe kur është fjala për rrugë të tipit A dhe B. Por duhet që në të gjitha

rastet ato të mos jenë të vendosura përgjatë pjesës ballore të rrugës, përgjatë korsive të rritjes dhe të uljes së shpejtësisë dhe në pikat e hyrjes në rrugë.

2. Në stacionet e shërbimit dhe në zonat e parkimit, përgjatë rrugëve të tipit D dhe E, zbatohen dispozitat e rregulloreve të pushtetit vendor.

3. Në secilin nga rastet e sipërpërmendura zbatohen të gjitha dispozitat e Kodit Rrugor dhe të kësaj rregulloreje.

4. Në zonat e parkimit lejohet, në bazë të sipërfaqes për reklama, të përcaktuara në përmasa me përqindje, vendosja e mjeteve të tjera të reklamës, të shoqëruara me njoftimet e shërbimit të mirëmbajtjes së rrugës, brenda limitit 2 metra katrorë për çdo njoftim të futur në reklamë.

Neni 52

Autorizimet (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Autorizim për vendosjen e tabelave dhe të mjeteve të tjera të reklamës jashtë qendrave të banuara, përgjatë rrugëve apo që shihen prej saj, sipas kritereve të nenit 23, pika 4, të Kodit Rrugor, lëshohet:

a) për rrugët dhe autostradat shtetërore, që drejtohen nga administrata e Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve, përgjegjëse për territorin;

b) për autostradat në koncesion të shoqërive koncesionare;

c) për rrugët rajonale, rrugët e rretheve, rrugët komunale dhe që janë prona të enteve të tjera, të administratave respektive;

ç) për rrugët ushtarake të komandës territoriale përkatëse.

2. Të gjitha procedurat për lëshimin e autorizimit duhet të jenë të bazuara në parimet e thjeshtësisë si dhe të kushtëzimit kohor të lëshimit të autorizimit.

3. Subjekti i interesuar për lëshimin e autorizimit për vendosje tabelash apo mjetesh të tjera të reklamës, duhet të paraqesë kërkesën pranë zyrës përkatëse të entit të treguar në pikën 1, duke e shoqëruar atë, me dokumentacionin administrativ, të kërkuar nga enti përkatës dhe me një deklaratë, ku të shpjegohet se objekti që do të vendoset është llogaritur dhe realizuar dhe do të vihet në përdorim, duke marrë parasysh natyrën e terrenit dhe shtytjen e erës, në mënyrë që të garantohet stabiliteti i objektit. Kërkesës duhet t'i bashkëlidhet një bocë e mesazhit, e hedhur në një planimetri të plotë, në dy kopje, ku të tregohet pozicioni që kërkohet për të marrë autorizimin e vendosjes së objektit. Mund të bashkëlidhen edhe më shumë kopje, ku të saktësohet koha e ekspozimit të secilës prej tyre dhe që gjithsesi, nuk mund të jetë më pak se tre muaj. Nëse kërkesa ka lidhje me tabela apo me mjete të tjera reklame, ku do të ekspozohen mesazhe të ndryshueshme, duhet të paraqiten bocat e të gjitha mesazheve të parashikuara.

4. Zyra që merr kërkesën, i kthen të interesuarit njërën nga kopjet e planimetrisë, duke shënuar në të kohën e përgjigjes.

5. Zyra përkatëse e jep ose jo lejen brenda 30 ditëve. Në rast mosdhënieje të lejes, duhet që të motivohet hedhja poshtë e kërkesës.

6. Autorizimi për vendosjen e tabelave dhe mjeteve të tjera të reklamës ka vlerë për tri vjet dhe është i ripërtëritshëm. Ai duhet t'i drejtohet personit kërkues, të përcaktuar në pikën 3.

7. Shuma në para, që subjekti kërkues duhet të derdhë për lëshimin e autorizimit, përcaktohet nga Ministria e Transportit dhe duhet të bëhet publike e të paraqitet nga ana e secilit ent pronar të rrugës, brenda 30 nëntorit të vitit paraardhës me atë të paraqitjes së kërkesës.

8. Jashtë qendrave të banuara, kur subjekti që merr autorizimin, të paktën që prej tri muajsh të hyrjes në fuqi, përfshi edhe vetë periudhën e tremujorit, dëshiron të ndryshojë mesazhin e reklamës së paraqitur në një tabelë apo në mjete të tjera të reklamës, duhet të bëjë kërkesë, së cilës i bashkëlidh edhe kopjen e mesazhit të ri, pranë entit pronar të rrugës, i cili duhet të lëshojë një autorizim brenda 15 ditëve pas dorëzimit të kopjes. Pas këtij afati autorizimi quhet i lëshuar.

9. Entet pronare të rrugëve, të treguara në pikën 1, janë të detyruara të mbajnë një regjistër për autorizimet e lëshuara. Në regjistër, në mënyrë kronologjike, shënohen treguesi i kërkesave, të

lëshimeve të autorizimeve dhe një përmbledhje përshkruese e tabelave apo e mjeteve të tjera të reklamës së autorizuar. Vendosjet e autorizuara të tabelave dhe mjeteve të tjera të reklamës duhet të dërgohen në kadastrën rrugore.

10. Entet pronare paraqesin çdo tri vjet, me kërkesën e Ministrisë së Transportit dhe të Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve, një raport të veçantë mbi dendurinë e reklamave për zonat e përcaktuara territorialisht. Të dhënat përkatëse të studimeve të kryera në rast nevoje, kanë për qëllim të pasurojnë sistemin informativ të arkivit kombëtar të rrugëve, për të cilat flitet në nenet 220 dhe 221 të Kodit Rrugor.

Neni 53

Detyrimet e titullarit të autorizimit (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Marrësi i autorizimit është i detyruar të:

a) verifikojë kushtet e mira të ruajtjes së tabelave, dhe të mjeteve të tjera të reklamës dhe të strukturave të tyre mbështetëse;

b) të kryejë të gjitha ndërhyrjet e nevojshme për mirëmbajtjen;

c) të përmbushë, në afatet e kërkuara, të gjitha kërkesat e caktuara nga enti përkatës, për të cilat flitet në nenin 373, pika 1, në çastin e lëshimit të autorizimit apo edhe më vonë, për ndërhyrje dhe kërkesa të motivuara;

ç) të veprojë për heqjen, në rast prishjeje, anulimi të autorizimeve apo shkeljeje të kushteve të sigurimit, të parashikuara në aktin e instalimit, apo dhe me kërkesën e motivuar të entit përkatës për lëshimin e autorizimit.

2. Marrësi i autorizimit, të lëshuar për vendosjen e shenjave horizontale të reklamës, si edhe të shiritave, pllakateve e stendave, të parashikuara në rastet e nenit 51, pika 9, është i detyruar të ndërhyjë për heqjen e tyre brenda 24 orëve pas përfundimit të manifestimeve apo shfaqjeve. Gjithashtu ai është i detyruar që vendet e kryerjes së veprimtarive t'i kthejë në gjendjen e mëparshme.

Neni 54

Matrikulli i identifikimit (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Mbi çdo tabelë apo mjet tjetër të reklamës së autorizuar duhet të jetë fiksuar mirë, nën kujdesin dhe shpenzimet e marrësit të autorizimit, një matrikull metalik. Ai vendos në një vend që arrihet lehtë, dhe mbi të shkruhen me shkronja të gdhendura të dhënat e mëposhtme:

a) administrata lëshuese;

b) subjekti titullar;

c) numri i autorizimit;

ç) pika progresive kilometrike ku është bërë vendosja;

d) data e skadimit.

2. Matrikulli, për të cilin flitet në pikën e mësipërme, duhet të zëvendësohet në çdo rast ripërtëritjeje të autorizimit dhe sa herë që bëhet ndonjë ndryshim në ndonjërën prej të dhënave të shkruara mbi të.

Neni 55

Kontrolli (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Entet pronare të rrugëve janë të detyruara të kontrollojnë, me anë të personelit të tyre përkatës në fushën e sigurisë së qarkullimit, realizimin konkret dhe vendosjen e saktë të tabelave dhe mjeteve të tjera të reklamës, sipas autorizimit. Të njëjtat ente janë të detyruara të kontrollojnë gjendjen dhe mirëmbajtjen e tabelave dhe të mjeteve të tjera të reklamës. Gjithashtu, duhet të kontrollojnë edhe afatet e skadimit të autorizimeve të lëshuara.

2. Çdo mangësi, që vihet në dukje personeli i ngarkuar për kontroll, duhet t'i paraqitet me një njoftim të veçantë subjektit marrës të autorizimit, i cili duhet të veprojë brenda afatit të përcaktuar. Pas kalimit të afatit, enti pronar pasi vlerëson vërejtjet e paraqitura nga subjekti (dhjetë ditë pas paraqitjes së njoftimit) merr masa për korrigjimet e nevojshme duke i shkarkuar shpenzimet e kryera mbi subjektin marrës të autorizimit.

3. Kontrolli mund të kryhet gjithashtu nga i gjithë personeli i përcaktuar në nenin 12, pika 1 e Kodit Rrugor, i cili ia transmeton njoftimet entit pronar të rrugës për marrjen e veprimeve që kanë përgjegjësi.

4. Sipas përcaktimit të bërë në nenin 23, pika 3 e Kodit Rrugor, kontrolle mund të kryhen brenda përgjegjësive përkatëse, edhe nga funksionarët e Ministrisë së Shëndetësisë, Komitetin e Mbrojtjes së Mjedisit, Ministrinë e Arsimit dhe Shkencës dhe Ministrinë e Kulturës Rinisë dhe Sporteve, të cilët ia transmetojnë njoftimet e tyre entit pronar të rrugës për marrjen e masave që kanë kompetencë.

5. Të gjitha mesazhet e reklamës dhe të propagandës, që mund të vendosen pa autorizimet e parashikuara në nenin 52, pika 8 dhe 9, nëse nuk përputhen me dispozitën e nenit 23, pika 1 e Kodit Rrugor, duhet të hiqen brenda 48 orëve, pas vënies re të shkeljes. Shpenzimet janë të subjektit titullar të autorizimit apo të koncesionarit. Në rast mosbindjeje veprohet sipas ligjit.

6. Të gjitha mesazhet, të paraqitura ndryshe nga autorizimi i lëshuar, duhet të hiqen, pas një njoftimi me shkrim, nën kujdesin dhe shpenzimet e subjektit marrës të autorizimit apo koncesionarit, brenda afatit të 48 orëve nga vënia re e shkeljes. Në rast mosbindjeje, ndiqet rruga ligjore.

Neni 56

Reklamat nëpër automjete (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Reklamat ndriçuese, të përcaktuara në nenin 23, pika 2, e Kodit Rrugor, për sa kohë që nuk janë të tipit "ndiz e shuaj" apo të realizuara nëpërmjet mesazheve të ndryshueshme, lejohen vetëm në automjetet e shërbimit publik (taksi dhe autobusë urbanë), kur lëvizin brenda qendrave të banuara, në kushtet e mëposhtme:

a) të jetë e realizuar në një panel kënddrejtë, me plan dyfaqësh, i fiksuar fort në pjesën e sipërme të automjetit dhe i vendosur paralelisht me drejtimin e lëvizjes;

b) të paraqesë mesazhe të kuptueshme lehtë dhe që nuk kërkojnë vëmendje të veçantë nga ana e drejtuesve të mjeteve të tjera;

c) të jetë ndriçuese vetëm kur automjeti është në lëvizje;

ç) paneli të ketë përmasa të jashtme 75 x 35 cm dhe të respektojë përmasat e nevojshme për paraqitjen e mesazhit të reklamës 70 x 30 cm;

d) sipërfaqja e paraqitjes të jetë e realizuar në përmasa jo më pak se 4/10, me një ngjyrë me sfond neutral;

dh) të mos ketë ngjyrë të kuqe, të verdhë e të blertë;

e) intensiteti ndriçues i panelit të mos jetë më i madh se 100 qirinj për metër katror.

2. Vendosja e reklamës pa ndriçim lejohet të kryhet mbi automjete, përveç rasteve të parashikuara në pikat 3 dhe 4 të këtij neni, vetëm kur nuk kryhet për llogari të një të treti ndaj titullarit që ka nevojë dhe kur është realizuar pa dalë jashtë sipërfaqes së automjetit. Mbi autoveturat private lejohet vendosja vetëm e stemës treguese të ndërmarrjes së cilës i përket automjeti.

3. Reklama pa ndriçim për llogari të të tretit lejohet në automjetet e transportit rrugor, në kushtet e mëposhtme:

a) të mos jetë realizuar nëpërmjet mesazheve të ndryshueshme;

b) të mos jetë paraqitur në pjesën e përparme të automjetit;

c) në pjesët e tjera të automjetit të jetë e kufizuar në sipërfaqet larg sinjaleve pamore dhe ndriçuese, si edhe nga targat, të paktën 20 cm, duke u reduktuar në 10 cm në pjesët anësore;

ç) të jetë e inkuadruar brenda formave të rregullta gjeometrike;

d) kur të jetë e realizuar me panele të ngjitura, këta nuk duhet të dalin mbi 3 cm jashtë sipërfaqes mbi të cilën janë vendosur.

4. Reklamat pa ndriçim, për llogari të të tretit, lejohen për automjetet e shërbimit publik në kushtet e mëposhtme:

a) të jetë realizuar me një panel drejtkëndësh në plan dyfaqësh, e fiksuar fort në pjesën e sipërme të automjetit dhe e vendosur në pozicionin paralel me drejtimin e lëvizjes;

b) paneli të ketë përmasa të jashtme 75 x 35 cm;

c) të mos jetë realizuar me mesazhe të ndryshme.

5. Vendosja e shkrimeve apo e mesazheve reflektuese të reklamës lejohet mbi automjete vetëm në kushtet e mëposhtme:

a) celuloidi i përdorur të ketë veçori reflektuese jo më të larta se ato të klasit 1;

b) sipërfaqja e pjesës reflektuese të mos zërë më shumë së 2/3 e pjesës së automjetit dhe, rrjedhimisht, të mos jetë më e madhe se 3 metra katrorë;

c) ngjyra e bardhë të mos zërë më shumë së 1/6 e sipërfaqes;

ç) të jetë e paraqitur në pjesët anësore të automjetit, në një largësi jo më pak se 70 cm nga sinjalet pamore;

d) të mos jetë realizuar me mesazhe të ndryshueshme.

6. Në të gjitha rastet për të cilat flitet në pikat e mësipërme, shkrimet, simbolet dhe kombinimi i ngjyrave, nuk duhet të shkaktojë konfuzion me sinjalet rrugore dhe veçanërisht, nuk duhet të kenë forma rrethi apo trekëndëshi, vijatime që mund të ngatërrohen me simbolet e sinjalizimit që paralajmërojnë rrezik, detyrim, përshkrim apo tregim, si dhe nuk duhet të ketë ngjyrë të kuqe, përveç rasteve që riprodhojnë shenja të vendosura në kufijtë e 1/5 së sipërfaqeve të përdorura.

7. Është e ndaluar çdo lloj forme reklame me ndriçim brenda automjeteve.

Neni 57

Rregullimi i formave të reklamave ekzistuese në kohën e hyrjes në fuqi të Kodit Rrugor (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Tabelat dhe mjetet e tjera të reklamës, të vendosura në bazë të autorizimeve, të përfshira në aktin e hyrjes në fuqi të Kodit Rrugor dhe që nuk u përgjigjen dispozitave të tij dhe të kësaj rregulloreje, duhet të hiqen brenda 3 muajve nga hyrja në fuqi, nën kujdesin dhe me shpenzimet e marrësit të autorizimit. Ky i fundit ka të drejtën e rikthimit të parave të shpenzuara brenda periudhës kur autorizimi nuk është shfrytëzuar.

2. Për tabelat dhe mjetet e tjera të reklamës, për të cilat, në bazë të largësive minimale të parashikuara në nenin 50, duhet parashikuar nën kujdesin dhe shpenzimet e marrësit të autorizimit, për ndonjë zhvendosje të mundshme që mund të kryhet në të dyja anët e rrugës në drejtim të kundërt me atë të hyrjes, duke e kryer spostimin vetëm në hapësirat ndërmjetëse që krijohen mes pikave të mëposhtme të referimit (kryqëzime, sinjale rrugore). Tabelat dhe mjetet e tjera të reklamës që nuk mund të gjejnë vend në asnjërën prej hapësirave ndërmjetëse, duhet të hiqen e të rivendosen në pjesën tjetër të rrugës, të përshtatshme vetëm pas lëshimit të një autorizimi të ri për pozicionin e ndryshëm, duke ruajtur kohëzgjatjen dhe vlerën korresponduese të autorizimit origjinal.

Neni 58

Reklama me zë (Neni 23 i Kodit Rrugor)

1. Sipas përcaktimit të bërë në nenin 154 të Kodit Rrugor, nuk mund të bëhen reklama me zë me karroca, makina, rimorkio apo motoçikleta. Me këto mjete mund të përhapen vetëm mesazhe me interes publik, të miratuara nga kryetari i bashkisë. Reklama zanore u lejohet, me autorizim të kryetarit të bashkisë, kandidatëve për poste publike, gjatë gjithë kohës së fushatës elektorale.

4. PJESËT QË I PËRKASIN RRUGËS, KALIMET RRUGORE DHE UJËSJELLËSIT (Nenet 24-33, e Kodit Rrugor)

Neni 59

Vendosja e zonave të shërbimit (Neni 24 i Kodit Rrugor)

1. Përcaktimi i zonave të shërbimit, të treguara në nenin 24, pika 4, të Kodit Rrugor, është pjesë përbërëse e projektit rrugor dhe duhet t'i përgjigjet kërkesave të sigurimit dhe rrjedhshmërisë së trafikut.

2. Zonat e shërbimit, të natyrës së tipit të rrugëve A, B dhe D, të cilat përcaktohen në nenin 2 të Kodit Rrugor, duhet të jenë të vendosura në vende të përshtatshme, të përcaktuara nga enti pronar i rrugës, duke përfshirë hapësirën e përshtatshme për automjetet në lëvizje dhe të ndalura, dhe të pajisura me hyrje të veçanta, me korsi për rritje dhe ulje shpejtësie, për hyrjen dhe daljen e automjeteve.

3. Zonat e shërbimit rrugor nuk mund të vendosen në afërsi të kryqëzimeve, të gropave, të vendkalimeve të mjeteve të shërbimit publik apo në ato pjesë të rrugës me kthesë apo me dukshmëri të dobët. Vendosja e tyre duhet të jetë e tillë që të lejojë dukshmëri të menjëhershme si nga drejtuesit e mjeteve, që përshkojnë rrugën, edhe nga ata që hyjnë dhe dalin nga vetë pjesët. Pranë daljeve janë të ndaluara të mbjellat apo tabelat, që pengojnë pamjen e drejtuesve të mjeteve që duan të rifuten në rrugë.

4. Kriteret e tjera për vendosjen dhe standardet përmasore dhe cilësore të zonave të shërbimit janë fiksuar nga normat që Ministria e Transportit nxjerr në mbështetje të nenit 13 të Kodit Rrugor. Vetëm se ato duhet të jenë në përshtatje me normat specifike të secilit objekt.

Neni 60

Zona shërbimi të caktuara për furnizimin dhe për pushimin e përdoruesve të rrugës (Neni 24 i Kodit Rrugor)

(ndryshuar pika 1 me VKM nr. 344, datë 6.6.2007)

1. Zonat e shërbimit, të caktuara për furnizimin ose për pushimin e përdoruesve të rrugës, janë të pajisura me të gjitha mjetet e nevojshme, për arritjen e qëllimeve të sipërpërmendura, me shpërndarës karburanti, ofiçina shërbimi (servise) dhe lavazhe, vende pushimi ose qëndrimi, mjedise shërbimi për udhëtarët, në nivel ose disnivel, kabina telefonike, pika të ndërhyrjes së shpejtë dhe të policisë rrugore, si dhe shërbime higjieno-sanitare, të përshtatshme.

2. Impiantet e shpërndarjes së karburantit llogariten si pjesë e zonës së shërbimit. Vendosja dhe përdorimi, përgjatë rrugëve, i impianteve të shpërndarjes së karburanteve të lëngshme dhe të gazta dhe i lubrifikantëve për autotraktorë apo i impianteve të ngjashme, me mjetet dhe teknikën e duhur, varet nga miratimi teknik i entit pronar të rrugës, në bazë të normave në fuqi. Në bazë të normave të përshkruara në nenin 13 të Kodit Rrugor, Ministria e Transportit, vendos, përveç standardeve dhe kritereve për të cilat flitet në nenin 59, pika 4, karakteristikat teknike duhen zbatuar, në përputhje me kërkesën e impiantit, në raport me llojin e rrugës dhe për tipin e karburantit që do të shpërndahet.

3. Në rrugët e tipit E dhe F, impiantet e shpërndarjes së karburanteve duhet t'u përgjigjen, të gjitha nevojave që kanë mjetet për rrugëkalim në trotuar, për të cilin flitet në nenin 45. Impiantet e shpërndarjes, përfshi edhe vendet përkatëse të ndalimit, nuk duhet të zënë, në asnjë rast karrexhatën.

Neni 61

Zona shërbimi të caktuara për parkim dhe për pushim (Neni 24 i Kodit Rrugor)

1. Zonat e shërbimit të caktuara për parkim dhe për pushim të mjeteve duhet të jenë përshtatur si një zonë e veçantë për parking, me tregues në formë shiritash të gjatë, të bardhë, të

vijatuar përtokë, për çdo makinë. Një zonë e tillë duhet të jetë e pajisur me sinjale parkimi, siç është vendosur në këtë rregullore.

2. Këto zona duhet të jenë të pajisura, ndër të tjera, me një zonë të caktuar për ndalim, me hapësira të caktuara për të njëjtin qëllim, me zona të blerta dhe duhet të jenë të pajisura me kalesa këmbësorësh, ndenjëse dhe, nëse është e mundur, me pika për piknik. Duhet të jenë pajisur, gjithashtu, me shërbime të përshtatshme higjenike, kolektive dhe me kosha të ndryshëm, për çdo lloj mbeturine.

Neni 62

Zona dhe objekte të mirëmbajtjes dhe të shërbimit të rrjetit rrugor (Neni 24 i Kodit Rrugor)

1. Zonat dhe objektet e caktuara për mirëmbajtjen dhe shërbimin e rrjetit rrugor, duhet të jenë të vendosura në një pozicion të tillë, përgjatë zonave të rrethuara me vija, në mënyrë që të sigurojnë ndërhyrjen e shpejtë të shërbimit dhe të mirëmbajtjes. Në to nuk mund të hyjnë përdoruesit e rrugës.

Neni 62/1

Rregullat teknike të vendosjes së zonave të shërbimit në rrugë (Neni 24 i Kodit Rrugor)

(shtuar me VKM nr. 493, datë 22.7.2014)

1. Ky nen ka të bëjë me vendosjen dhe mënyrën e funksionimit të zonave të shërbimit.

2. Qëllimi i këtij neni është të përcaktojë rregullat teknike të vendosjes dhe mënyrat e funksionimit të zonave të shërbimit. Rregullat duhet të jenë në përputhje me sigurinë e qarkullimit për të gjithë përdoruesit e rrugës.

3. Impiantet e shpërndarjes së karburantit llogariten si pjesë e zonës së shërbimit. Ato, përfshirë dhe vendet e ndalimit, nuk duhet të zënë në asnjë rast karrexhatën.

4. Kushtet e përgjithshme:

a) Zonat e shërbimit nuk duhet të pengojnë qarkullimin dhe të kufizojnë fushëpamjen. Zonat e shërbimit duhet të jenë të vendosura në vende të përshtatshme, duke përfshirë hapësirën për mjetet në lëvizje dhe ato të ndalura, të pajisura me korsi për rritje dhe ulje shpejtësie në hyrje dhe dalje.

b) Zonat e shërbimit për rrugët e reja duhet të jenë pjesë përbërëse e projektit rrugor dhe duhet t'u përgjigjen kërkesave të sigurisë dhe rrjedhshmërisë së trafikut.

c) Zonat e shërbimit nuk mund të vendosen në afërsi të kryqëzimeve, të vendqëndrimeve të mjeteve të shërbimit publik apo në ato pjesë të rrugës me kthesë dhe me dukshmëri të dobët. Pranë daljeve janë të ndaluara të mbjellat apo tabelat, që pengojnë pamjen e drejtuesve të mjeteve që duan të rifuten në rrugë.

ç) Për rrugët urbane, lokale, si dhe ato komunale, impiantet e shpërndarjes së karburanteve duhet t'u përgjigjen të gjitha nevojave që kanë mjetet për rrugëkalim në trotuar, siç përcaktohet në nenin 45 të kësaj rregulloreje.

d) Zonat e shërbimit të reja dhe ato ekzistuese duhet t'u nënshtrohen procedurave të auditimit dhe inspektimit të sigurisë rrugore, bazuar në udhëzimin e përbashkët nr. 9, datë 3.7.2012, të ministrit të Brendshëm dhe ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, "Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore".

5. Përzgjedhja dhe distancat:

a) Subjektet që shfrytëzojnë zonat e shërbimit duhet të pajisen me lejet dhe autorizimet sipas legjislacionit në fuqi.

b) Zonat e shërbimit vendosen në rrjetin rrugor duke respektuar distancat e mëposhtme:

- Për autostradat, minimumi 15 (pesëmbëdhjetë) km dhe maksimumi 60 (gjashtëdhjetë) km

nga aksi i simetrisë së pompës/ave të furnizimit me karburant të njërës zonë në aksin e simetrisë së pompës/ave të furnizimit me karburant të zonës së mëpasme, në drejtim të njëjtë të lëvizjes.

- Për rrugët interurbane kryesore, minimumi 10 (dhjetë) km nga aksi i simetrisë së pompës/ave të furnizimit me karburant të njërës zonë në aksin e simetrisë së pompës/ave të furnizimit me karburant të zonës së mëpasme, në drejtim të njëjtë të lëvizjes.

- Për rrugët interurbane dytësore, minimumi 6 (gjashtë) km nga aksi i simetrisë së pompës/ave të furnizimit me karburant të njërës zonë në aksin e simetrisë së pompës/ave të furnizimit me karburant të zonës së mëpasme, në drejtim të njëjtë të lëvizjes.

- Për rrugët urbane kryesore, jo më pak se 500 (pesëqind) m midis ekstremiteteve të njëjta të zonave të njëpasnjëshme. Kjo distancë kuptohet si rreze e matur ndaj çdo drejtimi në rrafshin horizontal.

- Për rrugët urbane dytësore dhe lokale, jo më pak se 250 (dyqind e pesëdhjetë) m midis ekstremiteteve të njëjta të zonave të njëpasnjëshme. Kjo distancë kuptohet si rreze e matur ndaj çdo drejtimi në rrafshin horizontal.

- Për autostradat dhe rrugët interurbane, zonat e shërbimit vendosen në një distancë jo më të vogël se 10 (dhjetë) metra nga kufiri rrugor. Kufiri rrugor është fundi i pronësisë rrugore ose trupi i rrugës, referuar titujve të pronësisë dhe /ose brezave të shpronësimit sipas projektit të miratuar. Në mungesë të tyre, kufiri formohet nga vija e jashtme e hendekut të sigurimit të kanalit, kur ai ekziston, ose përkatësisht nga vija e sipërme dhe e poshtme e skarpatës, nëse rruga shtrihet në terren të pjerrët.

- Për rrugët urbane dhe komunale, zonat e shërbimit vendosen në një distancë jo më të vogël se 6 (gjashtë) metra nga kufiri i rrugës.

- Për rrugët lokale, zonat e shërbimit vendosen në një distancë jo më të vogël se 7 (shtatë) metra nga kufiri i rrugës.

c) Zonat e shërbimit duhet të respektojnë një distance prej 30 (tridhjetë) m nga pompa e shpërndarjes së karburantit deri në çdo pikë të perimetrit të godinave publike, spitale, qendra mjekësore, objekte fetare, shkolla, kopshte, çerdhe, azile, institucione publike, stadiume, godina me vlera historike dhe godina të tjera ku mund të strehohen apo të qëndrojnë mbi 50 (pesëdhjetë) persona. Kjo distancë kuptohet si rreze e matur ndaj çdo drejtimi në rrafshin horizontal midis pompës së karburantit dhe çdo pike të perimetrit të godinave të sipërpërmendura.

ç) Zonat e shërbimit duhet të kenë distancë nga kryqëzimet rrugore minimumi 1 000 (një mijë) m, për rrugët interurbane kryesore, 300 (treqind) m, për rrugët interurbane të tjera, dhe 30 (tridhjetë) m, për rrugët urbane.

Zonat ekzistuese të shërbimit në rrugët urbane mund të përjashtohen nga kushti i distancës minimale nga kryqëzimet. Ato shqyrtohen rast pas rasti në bazë të kushteve të pikës 4 të këtij neni.

d) Nuk lejohet vendosja e zonave të shërbimit në qendrat e banuara me qarkullim të kufizuar të mjeteve apo në rrugët me trafik këmbësorësh e biçikletash dhe rrugë me korsi të ngushta në të cilat pengohet trafiku prej hyrjes dhe daljes.

6. Topografia e terrenit dhe pozicioni:

a) Zonat e shërbimit nuk duhet të vendosen menjëherë në afërsi të kurbëzimeve horizontale, vertikale dhe të pjerrësive gjatësore të segmenteve rrugore me jo më tepër se 4%.

b) Në autostrada dhe segmentet rrugore interurbane kryesore, ku fluksi mesatar i qarkullimit rrugor është më shumë se 3 000 mjete/24 orë, zonat e shërbimit duhet të jenë në të dyja anët e rrugës.

c) Zgjedhja e terreneve për vendosjen e zonave të shërbimit duhet të jetë e rrafshët, për të reduktuar në minimum punimet e tokës.

7. Sipërfaqet dhe organizimi:

a) Qarkullimi në zonat e shërbimit duhet të jetë në të njëjtin drejtim me lëvizjen në karrexhatën e rrugës me të cilën është lidhur.

b) Normalisht, rrugët dhe pjesët e rezervuara për parkim për automjetet, të ndara nga ato të

mjeteve të rënda, duhet të vendosen në zonën e shërbimit në mënyrë të tillë që ambientet dhe ndërtesat të mund të shihen. Zona e rezervuar për parkimin e mjeteve të rënda duhet të vendoset në pjesën e prapme të zonës së shërbimit.

c) Vendet e parkimit për autobusë duhet të kenë sinjalitikë dhe elemente sigurie shtesë për pasagjerët, mundësisht, të rrethuar nga zona të mbjella me bimësi jeshile.

ç) Rrugët e brendshme nuk duhet të krijojnë pika konflikti në qarkullimin e mjeteve.

d) Është e kështillueshme që pjesët midis ambienteve të jenë të ndara nga zona të mbjella me bimësi jeshile. Bimësia duhet të jetë karakteristikë e territorit të zonës.

E gjithë zona, që ndan karrexhatën me zonën e shërbimit, duhet të mbillet me bimësi jeshile, veçanërisht me bimësi që kërkon pak mirëmbajtje, por me densitet, i cili mbron mjetet që dalin nga rruga dhe parandalon këmbësorët të kapërcejnë karrexhatën.

dh) Sipërfaqja minimale e zonave të shërbimit jashtë qendrave të banuara duhet të jetë 1 500 (një mijë e pesëqind) m2 për autostradat, 1 000 (një mijë) m2 për rrugët interurbane kryesore dhe 800 (tetëqind) m2 për rrugët interurbane dytësore.

e) Skema e përgjithshme e organizimit të lëvizjes në një zonë shërbimi jepet në aneksin 1, që i bashkëlidhet rregullores.

8. Rrugët e hyrje - daljeve në zonat e shërbimit dhe rrugët e qarkullimit në brendësi të zonës:

a) Hyrjet në zonat e shërbimit dhe daljet nga to duhet të kenë korsitë e ngadalësimit dhe të përshpejtimit. Këto korsi mund të lidhen:

- me rampat që të drejtojnë për hyrjet në sheshe ose për daljet nga to apo të lidhen me qarkullimin e brendshëm;
- drejtpërdrejt me qarkullimin e brendshëm;
- drejtpërdrejt me sheshet e zonës së shërbimit.

Korsitë e ngadalësimit duhet të jenë të tilla që të lejojnë ngadalësimin në mënyrë të sigurt të mjetit që shkëputet nga karrexhata dhe hyn në rampat e hyrjes së zonës së shërbimit.

Korsitë e përshpejtimit duhet të lejojnë futjen e sigurt të mjetit në rrymën e trafikut të rrugës kryesore. Ato kanë parimisht funksionin e shkurtimit të kohës së pritjes së mjeteve që futen, si dhe mundësojnë ndalimin e mjetit në fund të rampës.

Karakteristikat gjeometrike të projektimit të korsive jepen në aneksin 2, që i bashkëlidhet rregullores.

b) Rrugët e qarkullimit të brendshëm të zonës së shërbimit

Këto rrugë ndahen në:

• rampa të hyrjeve/daljeve, të cilat lidhin korsitë e ngadalësimit/përshpejtimit me sheshet e qëndrimit dhe të manovrimit. Në këto rampa, shpejtësia maksimale e projektimit shkon deri në 40 km/h.

Rampat janë segmente kalimi me një drejtim lëvizjeje dhe duhet të jenë fizikisht të ndara nga rrugët e qarkullimit me mbrojtëse metalike ose me shmangës apo pengesa me sinjale drejtimi.

Për rampat duhet të kihen parasysh:

- rrezja minimale horizontale 45 m;
- pjerrësia gjatësore maksimale 6 %;
- pjerrësia tërthore maksimale 7 %.

• korsitë e qarkullimit të brendshëm, që mundësojnë lidhjen funksionale midis shërbimeve dhe ambienteve të ndryshme. Në këto korsi, shpejtësia maksimale e lëvizjes duhet të jetë 20 (njëzet) km/h.

Gjithashtu, duhet të ketë, brenda shesheve të qëndrimit, zona të manovrimit, për të cilat ka shpejtësi qarkullimi mjaft të reduktuar (me hapin e ecjes).

Për këto korsi duhet të kihen parasysh veçanërisht:

- rrezja minimale horizontale 20 m;
- pjerrësia gjatësore maksimale 7 %;
- pjerrësia maksimale tërthore 3,5 %.

Gjerësia e tyre është e njëjtë me ato të korsive të përshpejtimit dhe ngadalësimit.

• zonat e parkimit dhe të manovrave. Këto zona duhet të jenë të dukshme qartë përmes sinjalistikës dhe ftojnë përdoruesit të parkojnë në mënyrë të rregullt, si për arsye sigurie, por dhe për parkim efektiv.

Përmasat minimale të vendqëndrimeve janë, si më poshtë:

- automjete-për vendqëndrime paralele 2.00 x 5.00 m;
- për vendqëndrime këndore
(të pjerrëta 450 – perpendikular 900) 2.50 x 5.00 m;
- vende për mjete të personave
me aftësi të kufizuara 3.00 x 5.00 m;
- mjete të rënda 4.00 x 18.00 m;
- autobus 4.00 x 12.00 m;
- karavanë 3.70 x 6.00 m;
- motomjete 1.50 x 3.00 m.

Përmasat e mësipërme duhet të shtohen me 50 (pesëdhjetë) cm nëse ngjitur me vendqëndrimin ka një mur vertikal, bimësi ose objekt tjetër.

Gjeometria e zonave të manovrimit është e lidhur ngushtësisht me funksionimin e parkimeve. Sidoqoftë rekomandohet:

- që të evitohet manovrimi i lëvizjes mbrapa karavanëve dhe mjeteve të rënda;
- vendosja e parkimeve sa më afër me shërbimet që ofron zona;
- që të parashikohet një pjerrësi gjatësore e zonave të parkimit të mjeteve të rënda dhe të automjeteve, në drejtim paralel me drejtimin gjatësor të mjeteve, jo më shumë se respektivisht 2 deri në 3%. Pjerrësitë tërthore, në të dyja rastet, nuk duhet të kalojnë më shumë se 4 %.

Gjerësitë e korsive të parkimit dhe të atyre të manovrave janë, si më poshtë:

Automjete Korsitë e qëndrimit Gjerësia e korsisë (m)
- vendparkime paralele 2.50;
- vendparkime këndore 450 5.00;
- vendparkime këndore 900 5.00;

Korsitë e manovrimit me një drejtim lëvizjeje
- vendparkime paralele ose këndore me 450 3.50;
- vendparkime këndore 900 6.00.

Korsi të manovrimit me dy drejtime lëvizjeje
- vendparkime paralele ose këndore 450 5.00;
- vendparkime këndore 900 6.00.

Autobuzë Korsitë e qëndrimit
- vendparkime këndore 450 dhe 900 12.00

Korsitë e manovrimit me një drejtim lëvizjeje
- vendparkime këndore 450 8.00;
- vendparkime këndore 900 16.00
(18.00).

Mjetet e rënda Korsitë e qëndrimit
- vendparkime me 450 dhe 900

Korsitë e manovrimit me një drejtim lëvizjeje
- vendparkime këndore me 450 8.00;
- vendparkime këndore 900 16.00

Karavanë Korsitë e qëndrimit
- vendparkime me 450 dhe 900 6.00

Korsitë e manovrimit me një drejtim lëvizjeje
- vendparkime këndore me 450 5.00;
- vendparkime këndore 900 8.00.

c) Në sipërfaqen e përgjithshme të zonës së parkimit duhet që 70% e sipërfaqes të jetë për parkimin e autoveturave dhe 30% për kamiona dhe autobusë.

ç) Zonat e shërbimit duhet të sigurojnë të paktën dy orë të lira parkim për të gjitha mjetet, përdorim pa kufi të tualeteve pa detyrime për shërbime të tjera, akses në të gjitha ambientet për personat me aftësi të kufizuara.

9. Ambientet:

a) Zona e shërbimit duhet të ofrojë minimalisht:

- në autostradë, stacion furnizimi me karburant dhe lubrifikante, asistencë mekanike (minimalisht kontroll dhe riparim të sistemeve të drejtimit dhe frenimit), parkim mjetesh, tualet;
- në rrugët interurbane kryesore dhe dytësore, stacion furnizimi me karburant dhe lubrifikante, asistencë mekanike minimale (gomist), tualet;
- në rrugët urbane, stacion furnizimi me karburant dhe lubrifikante, tualet.

b) Entet pronare për lëshimin e autorizimeve mund të kërkojnë ambiente shtesë në bazë të karakteristikave të rrugës dhe kushteve lokale.

c) Kombinimet kryesore të zonave të shërbimit mund të jenë:

- stacion furnizimi + bar kafe;
- stacion furnizimi + servis;
- stacion furnizimi + bar kafe + servis;
- stacion furnizimi + restorant;
- stacion furnizimi + restorant + servis;
- stacion furnizimi +restorant + hotel + servis etj.

Ambientet e mbyllura të pushimit duhet të kenë klimatizim të ajrit.

ç) Përveç këtyre ambienteve dhe parkimeve zonat duhet të kenë:

- korsitë e ngadalësimit dhe përshpejtimit;
- sistemet e furnizimit me energji elektrike dhe ujë të pijshëm;
- sistemet e kanalizimeve dhe largimit të ujërave;
- sistemin e ndriçimit të jashtëm;
- sinjalizim dhe shenja rrugore.

d) Sistemi elektrik i jashtëm i zonës së shërbimit duhet të instalohet sipas kërkesave të njëjta me ato të ndriçimit publik të tipit të rrugës që i shërbehet. Ndriçimi duhet të jetë optimal dhe për funksionimin e kamerave të sigurisë në ambientet e zonës së shërbimit. Duhet bërë kujdes për mosverbimin e drejtuesve të rrugës kryesore.

dh) Zonat e shërbimit duhet të kenë furnizim me ujë, mundësisht të lidhur me rrjetin publik, i cili mund të përdoret dhe për qëllime industriale (larje, VC etj.). Sistemi me ujë duhet të furnizojë dhe zonën e pushimit. Për të kursyer ujin e pijshëm rekomandohet që të ketë një sistem shpërndarjeje të pavarur uji (pusi, furnizim nga përrenjtë, liqenet etj.).

e) Në raste kur i gjithë furnizimi me ujë duhet të merret nga një sistem i pavarur, do të rekomandohej të ndërtoheshin dy rrjete të veçanta shpërndarjeje, në njërin prej të cilëve të pastrohej uji vetëm për qëllim pirjeje.

ë) Zonat e shërbimit duhet të jenë të pajisura me sistem të kullimit të shirave dhe ujërave të zeza, të lidhura me sistemet e kullimit të rrugës kryesore. Në rast se është e pamundur, atëherë këto ujëra duhet të trajtohen.

f) Zonat e shërbimit mund të kenë dhe qendra promovimesh, meqë kanë hapësira të përshtatshme dhe një nivel të lartë trafiku mjetesh.

g) Në të gjitha rastet, pajisjet sanitare fikse duhet të pastrohen lehtë, mundësisht me kontroll automatik të qarkullimit të ujërave, me dysheme të shtruara që të lahen lehtë dhe shkarkime direkte në sistemin e largimit të ujërave.

gj) Nëse ndodhen brenda ndërtesave, ato duhet të jenë me pasqyra, mbajtës sapuni dhe tharje duarsh, letër higjienike dhe vende të posaçme për materialet e pastrimit dhe punonjësit e mirëmbajtjes.

h) Të gjitha zonat e shërbimit, që ndërtohen pas hyrjes në fuqi të këtij vendimi, duhet të kenë vendin e ngarkimit të baterive për mjetet elektrike. Për ato ekzistueset ky kusht duhet të plotësohet pas një periudhe 2-vjeçare nga hyrja në fuqi e vendimit.

10. Sinjalizimi rrugor dhe shenjat në rrugë:

Përveç shenjave lajmëruese përgjatë rrugëve (autostradë, rrugë interurbane etj.), zonat e shërbimit duhet të pajisen me shenja dhe sinjale të përcaktuara në rregulloren në zbatim të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, për arsyet e mëposhtme:

a) Për të kufizuar shpejtësinë deri në 40 (dyzet) km/h;

b) Për të dhënë drejtimin e lëvizjes;

c) Për të evituar ndalimin jashtë zonës së parkimit;

ç) Për të informuar për shërbimet e ofruara nga zona;

d) Për të informuar në autostrada në dalje të zonës së shërbimit për distancën e zonës pasardhëse.

Neni 63

Koncesionet (Neni 24 i Kodit Rrugor)

1. Enti pronar i rrugës mund t'i lëshojë, një apo disa kërkuesve, në bazë të kritereve të përcaktuara nga ligjet në fuqi, përdorimin e zonës së nevojshme, për kryerjen e punimeve dhe të shërbimeve. Për sa kohë që enti pronar ka të drejtë të japë koncesion për realizimin e punimeve dhe të shërbimeve, një apo disa kërkuesve, atëherë zona e përshtatshme për kryerjen e shërbimeve të tilla mund t'u besohet edhe të tretëve, nëpërmjet një autorizimi të lëshuar nga enti pronar i rrugës.

2. Raportet ndërmjet entit pronar të rrugës dhe koncesionarit rregullohen me një marrëveshje përkatëse.

3. Nga marrëveshja e mësipërme, rrjedh detyrimi i entit pronar të rrugës, i cili vendos normat e projektimit, të ndërtimit dhe të kryerjes së tyre, nën përgjegjësinë mbikëqyrëse të vetë entit.

4. Marrëveshja përcakton edhe kohëzgjatjen e koncesionit dhe të ashtuquajturën disiplinë të raporteve ekonomike.

5. Marrëveshja mund të pësojë ndryshime dhe shtesa nëpërmjet një marrëveshjeje tjetër qoftë edhe me kërkesën e subjektit koncesionar, në raport me kërkesat e trafikut dhe të përdorimit të rrugës.

Neni 64

Kalimet dhe zëniet e rrugës në përgjithësi (Neni 25 i Kodit Rrugor)

1. Kalimet dhe zëniet e rrugëve, për të cilat flitet në nenin 25 të Kodit Rrugor, mund të realizohen në një rrafsh ose nëpërmjet strukturave mbi apo nënkaluese. Ato, kur janë të realizuara në një rrafsh, dallohen si:

a) tërthore nëse kanë rëndësi për të gjithë apo për një pjesë të veçantë të sipërfaqes së rrugës dhe të zonave të detyrimit;

b) gjatësore, nëse ndjekin paralelisht aksin e rrugës, brenda kufijve të sipërfaqes së rrugës dhe të zonave të detyrimit;

c) të përziera, nëse përbëjnë kalime tërthore dhe vendosje gjatësore.

2. Në rrugët kryesore ndërqytetëse dhe normalisht, në rrugët ndërqytetëse dytësore, janë të ndaluara kalimet në një rrafsh të linjave hekurudhore dhe të tramvajeve, të çdo tipi dhe rëndësie.

3. Kalimet dhe zëniet e rrugëve rrafsh lejohen kur nuk ka ndonjë zgjidhje tjetër alternative ose kur këto lejojnë kapërcimin e vështirësive të veçanta teknike.

4. Zgjidhja teknike e parazgjedhur duhet të mbajë parasysh sigurimin dhe rrjedhshmërinë e trafikut, qoftë gjatë kryerjes së punimeve, qoftë gjatë shfrytëzimit të vetë impiantit. Gjithashtu, duhet patur parasysh edhe mundësia e zgjerimit të sipërfaqes së rrugës. Në çdo rast, duhen respektuar normat teknike të sigurimit, të parashikuara për secilin impiant.

Neni 65

Kalimet nëntokësore dhe mbikalimet (Neni 25 i Kodit Rrugor)

(shtuar një paragraf në pikën 4 me VKM nr. 344, datë 6.6.2007)

1. Normalisht, kalimet nëntokësore duhet të jenë vendosur në vende të përshtatshme, në tunele të realizuara me objekte solide, në rrugë që i mbrojnë ato dhe që përshtaten me kërkesat e trafikut rrugor.

2. Kalimet duhet të kenë përmasa të tilla që shfrytëzimi i tyre të mos shkaktojë probleme në tërësinë e rrugës dhe ngatërresa në trafik. Gjithashtu, duhet të jenë të afta që, në bazë të normave të sigurimit, të përballojnë njëkohësisht disa shërbime brenda të njëjtit tunel. Hyrja e kalimit, normalisht, duhet të jetë jashtë pikës së lidhjes me rrugën; në asnjë rast nuk duhet ndërtuar me objekte të hapshme brenda rrugës.

3. Thellësia, në raport me planin rrugor, e pjesëve të jashtme mbrojtëse të kalimeve nëntokësore duhet të jetë paraprakisht e miratuar nga enti pronar i rrugës, për kushtet e formës së terrenit dhe kushtet e trafikut. Thellësia minimale, e matur nga plani i rrafshtë mbi të cilin kalojnë mjetet, nuk duhet të jetë më pak se 1 m.

4. Kalimet me struktura mbikaluese, duhet të realizohen nëpërmjet mbështetëseve të vendosura jashtë rrugës dhe në largësi që lejojnë zgjerime të mëvonshme dhe si rrjedhim, duhet të jenë të vendosura në një largësi nga buza e rrugës të barabarta me lartësinë e mbështetësit të matur nga plani i fushës, plus edhe një hapësirë të lirë, sipas llojit të impiantit. Hyrja në objektin e kalimit duhet të jetë e parashikuar jashtë rrugës.

Gjithashtu, duhet të jenë të aftë, që, në bazë të normave të sigurimit, të mbajnë njëkohësisht edhe disa mjedise shërbimi, brenda të njëjtit kalim.

5. Në mbikalimet hapësira dritë mbi rrugë, në pikën më të ulët, duhet të jetë më e madhe apo e barabartë me hapësirën dritë të përshkruar nga normativat për urat rrugore, përfshi edhe një hapësirë më të madhe sigurimi.

6. Projektimi i kalimeve, qoftë nën tokë, qoftë me struktura mbikaluese, i nënshtrohet miratimit të entit pronar të rrugës, para lëshimit të lejes, për të cilën flitet në nenin 66.

7. Zëniet gjatësore nëntokësore nga tunelet duhet të jenë, normalisht, të realizuara në zonat që i përkasin rrugës jashtë karrexhatës dhe në largësinë maksimale nga ajo, përveç në ato pjesë që kalojnë në zonat e banuara dhe për të cilat nuk ka alternativë tjetër.

8. Hyrja e tuneleve duhet të jetë e realizuar jashtë rrugës dhe mundësisht në zonat e lidhjeve apo në trotuaret rrugore.

9. Ndërtimet me mbikalime gjatësore normalisht realizohen në zonat që i përkasin rrugës. Mbështetëset vertikale duhet të vendosen jashtë zonave të shërbimit, në një largësi nga buza e rrugës të barabartë me lartësinë e mbështetëses së matur nga plani i fushës, plus një hapësirë sigurimi. Normave të tilla mund t'u shmangesh kur situatat vendore të jashtëzakonshme nuk lejojnë realizimin e ndërtimeve me mbikalime gjatësore jashtë lidhjeve të shërbimit, mjaft që të jenë në përputhje me largësitë e sigurimit të mbështetëseve vertikale që vendosen, në çdo rast, jashtë karrexhatës.

10. Dispozita e pikës 9 nuk zbatohet në realizimin e linjave ajrore gjatësore të ushqimit elektrik të trenave dhe tramvajeve që nuk kalojnë në sipërfaqen e rrugës në fjalë. Në një rast të tillë, mbështetëset vertikale të linjës së ushqimit duhet të mbahen në një largësi nga buza e rrugës jo më pak se 0.5 m dhe duhet të jenë të mbrojtura e të sinjalizuara në mënyrë të përshtatshme, siç e parashikon kjo rregullore.

Neni 66

Koncesionet për realizimin e kalimeve dhe për zënie rrugësh (Neni 25 i Kodit Rrugor)

1. Enti pronar i rrugës, kur jep koncesionin për kalime dhe zënie rrugësh, mund të përcaktojë se në vazhdim të kryerjes së punimeve, duhet të zbatohen normat teknike, përkatëse dhe ato

specifike në fuqi dhe, në rastet e shfrytëzimit maksimal të rrugës, për periudha kohe të zgjatura, mund të kërkojë hapjen e devijimeve të përshtatshme në vende apo kalime alternative.

2. Koncesionari përgjigjet për vendosjen dhe mirëmbajtjen e sistemit të sinjaleve përkatëse. Gjithashtu ai është përgjegjës për dëmet ndaj objekteve ose personave që mund të ndodhin gjatë periudhës së zënies me punë të sipërfaqes së rrugës, deri në ditën e përfundimit të punimeve.

3. Enti pronar i rrugës tregon dokumentacionin e nevojshëm për marrjen e koncesionit dhe për kryerjen e punimeve.

4. Enti pronar i rrugës duhet të shpallë vendimin brenda afatit të 60 ditëve pas marrjes së kërkesës nga enti që kërkon të kryejë punimet, brenda së cilës kërkesa mund të refuzohet.

5. Koncesioni i kryerjes së punimeve për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e objekteve të kalimit bëhet me anë të një marrëveshjeje ndërmjet entit pronar të rrugës dhe atij koncesionar, ku theksohen:

a) data e fillimit dhe e mbarimit të punimeve, si dhe data e heqjes së pengesave nga rruga;

b) periudha e kufizimit dhe e devijimit të trafikut rrugor;

c) mënyra e kryerjes së punimeve dhe normat teknike që do të zbatohen;

ç) kontrolli, inspektimi dhe verifikimi që i rezervohet palës koncesionare;

d) kohëzgjatja e koncesionit;

dh) depozitimi i një shume si garanci për të përballuar boshllëqet e mundshme nga ana e koncesionarit qoftë ndaj entit pronar të rrugës, qoftë ndaj të tretëve, të dëmtuar.

6. Veprat e kalimit mund të përdorën vetëm pasi provat e kolaudimit të tyre të dalin pozitive.

Neni 67

Kazanët për mbledhjen e plehrave, qoftë edhe në mënyrë të ndryshme (Neni 25 i Kodit Rrugor)

1. Kazanët për mbledhjen e hedhurinave të qytetit në mënyra të ndryshme, për të cilat flitet në nenin 25, pika 3 e Kodit Rrugor, duhet të jenë të vendosura zakonisht jashtë rrugës, në mënyrë që gjithsesi, të mos shkaktojnë rrezik apo ngatërresa në trafik.

2. Në secilin nga cepat vertikalë të kazanit duhet të vendosen me shirita bardhekuq celuloidi reflektues, në një sipërfaqe të bollshme të kazanit jo më pak se 3200 centimetra katrorë (fig. II.479/a). Celuloidët reflektues duhet të jenë të pajisur me të dhënat kolorimetrike dhe fotometrike të caktuara nga neni 77, pika 9. Në zonat qytetëse, ku përballohet një vëllim i madh trafiku dhe ka burime shqetësuese ndriçimi apo nivel të lartë ndriçimi të mjedisit, celuloidi reflektues duhet të jetë, si rregull, i klasit 2, për të cilin flitet në nenin 77, pika 10.

3. Kur, për shkak të formës së kazanit dhe për shkak të pajisjeve hyrëse, sistemi i sinjalizimit për të cilin flitet në pikën 2, nuk mund të zbatohet, ato mund të zëvendësohen me katër panele më të vogla, secila me sipërfaqe 20 x 20 cm, në mënyrë që të realizohet një sipërfaqe sinjalizimi jo më pak se 1600 cm katrorë (fig. II.479/b). Në këto raste, kazanët duhet të jenë të vendosur në zona të rezervuara, të caktuara për parking, jashtë ose dhe brenda karrexhatës.

4. Kazanët që nuk janë të pajisur me sistemin e sinjalizimit, për të cilin flitet në pikat 2 dhe 3, duhet të vendosen në vendet e duhura, jashtë rrugës.

5. Kur kazani vendoset në anë të rrugës, zona e vendosjes së tij duhet të jetë e rrethuar me sinjalizime horizontale, konform nenit 150, pika 2.

Neni 68

Detyrimet e koncesionarit për shërbimet që i përkasin (Neni 28 i Kodit Rrugor)

1. Kur enti pronar verifikon plotësimin e kushteve të përshkruara në nenin 28, pika 1 e Kodit Rrugor, atëherë ai me një akt, në formë komunikate me përgjigje, u tregon koncensionarëve përkatës, kushtet dhe rregullat e nevojshme për ruajtjen e rrugës dhe sigurimin e qarkullimit. Po

në këtë akt tregohen afatet, kur duhen zbatuar rregullat e sipërpërmendura, si edhe të dhënat për punët e kryera. Në raste vonesash të paparashikuara apo për shkak të fuqive madhore, mund të vendosen gjoba.

2. Në rast se rregullat dhe punimet e sipërpërmendura nuk janë zbatuar në afatet e caktuara nga enti pronar, ky procedon me ekzekutimin e drejtpërdrejtë, duke njoftuar, me anë të një komunikate me përgjigje drejtuar koncesionarit, datën e fillimit të punimeve dhe shpenzimet e kryera, gjobat e mundshme për vonesat dhe dëmet që vijnë nga këto vonesa. Nëse koncesionari nuk derdh brenda 30 ditëve nga marrja e komunikatës shumën e kërkuar, enti pronar i kërkon organit administrativ nxjerrjen e një titulli ekzekutiv plotësues, i cili ka fuqi zbatuese të menjëhershme, sipas nenit 206 të Kodit Rrugor.

Neni 69

Kalimi i ujërave (Neni 32 i Kodit Rrugor)

1. Në rastet e parashikuara nga neni 32, pikat 4 dhe 5 të Kodit Rrugor, enti pronar i rrugës, me anë të një njoftimi rekomande, u cakton subjekteve të caktuara nga pikat 1 dhe 2 të këtij neni, ekzekutimin e veprave në ngarkim të tyre, që rrjedhin nga pikat e sipërpërmendura, duke treguar rrugët, kushtet dhe rregullat që duhen ndjekur, si edhe afatet brenda të cilave duhen përfunduar veprat.

2. Nëse nuk përmbushen detyrimet për të cilat flitet në pikën 1, enti pronar i rrugës procedon me ekzekutimin drejtpërdrejt, duke e njoftuar zyrtarisht subjektin që ka marrë përsipër punimet, dhe duke ia vënë atij në ngarkim shpenzimet. Në rast se ky subjekt nuk derdh shumën e kërkuar 30 ditë pas marrjes së njoftimit, enti pronar i kërkon organit administrativ nxjerrjen e një urdhri ekzekutiv plotësues, i cili ka efekt zbatimi të menjëhershëm, sipas nenit 206 të Kodit Rrugor.

Neni 70

Kanalet artificiale dhe veprat e tyre të artit (Neni 33 i Kodit Rrugor)

1. Në rastet kur subjektet e ngarkuara për përmbushjen e detyrimeve dhe të veprave të treguara në nenin 33 të Kodit Rrugor, nuk binden me vullnet, atëherë zbatohen dispozitat e nenit të mësipërm.

5. TAKSA SHTESË
(Neni 34 i Kodit Rrugor)

Neni 71

Taksat shtesë, në ngarkim të mjeteve të ndërtimit për përshtatjen e infrastrukturës rrugore (Neni 34 i Kodit Rrugor)

1. Ministria e Transportit, në bazë të të dhënave të marra nga Ministria e Financave për shumën e përgjithshme të të ardhurave nga taksat për zhdëmtimin e rrugës, që parashikohen në nenin 34, pika l e Kodit Rrugor, në fund të çdo viti financiar bën shpërndarjen e tyre enteve pronare të rrugëve, në raport me pronësinë e rrugëve.

Neni 71/1

Auditimi i sigurisë rrugore (neni 35 i Kodit Rrugor)

(shtuar me VKM nr.1457, datë 10.10.2008 dhe ndryshuar me VKM nr.815, datë 23.11.2011)

1. Auditimi i sigurisë rrugore nënkupton kontrollin e pavarur dhe sistematik të projektit për ndërtimin dhe rehabilitimin e rrugëve, si dhe të projekteve të sinjalizimit rrugor apo instalimeve të tjera të trafikut, për të zbuluar e parandaluar gabimet në projektim ose zbatim, të cilat përbëjnë rrezik për ndodhjen e aksidenteve rrugore. Auditimi është mbështetje për entin pronar të rrugës,

personin përgjegjës të projektit, si dhe atë zbatues të punimeve. Auditimi është i detyrueshëm për çdo projekt për ndërtimin dhe rehabilitimin e rrugëve apo instalimeve të tjera të trafikut nga pikëpamja e sigurisë rrugore dhe kryhet sipas metodave standarde, të përcaktuara me udhëzim të përbashkët të ministrit që mbulon veprimtarinë e transportit dhe të ministrit që mbulon veprimtarinë e pushtetit vendor.

2. Auditimi i sigurisë rrugore kryhet nga subjekte juridike. Personat e certifikuar si auditues, përfaqësues të këtyre subjekteve, duhet të kenë përvojë pune mbi 5 (pesë) vjet në fushën e sigurisë rrugore. Auditimi i sigurisë rrugore kryhet, së paku, nga dy auditues.

3. Subjekti, që kryen auditimin e sigurisë rrugore, caktohet në përputhje me legjislacionin e prokurimit të fondeve publike.

4. Rregullat, kriteret, procedurat dhe dokumentacioni për përzgjedhjen e personave, të cilët do të kryejnë auditimin/inspektimin e sigurisë rrugore, si dhe veprimtaria e tyre përcaktohen me udhëzim të përbashkët të ministrit që mbulon veprimtarinë e transportit dhe të ministrit që mbulon veprimtarinë e pushtetit vendor.

5. Auditimi i sigurisë rrugore duhet të jetë pjesë përbërëse e procesit të hartimit të projekteve të infrastrukturës dhe kryhet në fazat e projektidesë, të projektit të zbatimit dhe gjatë të gjithë periudhës së ndërtimit dhe asaj të kolaudimit. Në rrugët ekzistuese, kryhet inspektimi i sigurisë rrugore.

6. Subjekti juridik i auditimit të sigurisë rrugore paraqet një raport me shkrim për çdo fazë të projektit të infrastrukturës, ku trajton edhe ndryshimet në projekt/ose në rrugë, që ai rekomandon, si dhe arsyet. Ky raport u dërgohet subjektit projektues, entit pronar të rrugës dhe njësisë së monitorimit e kontrollit të procesit të auditimit në ministrinë që mbulon veprimtarinë e transportit.

7. Subjekti projektues është i detyruar të marrë në konsideratë raportin e auditimit të sigurisë rrugore dhe të reflektojë për përmbajtjen e tij duke përpiluar me shkrim arsyet e pranimit ose jo të raportit apo duke dhënë një zgjidhje tjetër nga ajo e propozuar dhe u dorëzon nga një kopje entit pronar të rrugës, njësisë së monitorimit e kontrollit të procesit të auditimit në ministrinë që mbulon veprimtarinë e transportit dhe vetë subjektit juridik që ka kryer auditimin.

8. Në rastin e inspektimit të sigurisë rrugore në rrugët ekzistuese, grupi i inspektimit i dorëzon entit pronar të rrugës, së cilës i bëhet ky inspektim, një raport, me shkrim, ku parashtron të gjitha problemet e vëna re dhe propozimet për zgjidhjen e tyre.

9. Raportet e audituesve/inspektuesve dhe deklaratat, e përmendura në pikën 7 të këtij vendimi, i bashkëlidhen dokumentacionit të projektit.

10. Për kryerjen e auditimit/inspektimit të sigurisë rrugore, për t'u orientuar gjatë lidhjes së kontratave, tarifat do të jenë, si më poshtë vijon:

a) Tarifa për kryerjen e auditimit të sigurisë rrugore për projektet për ndërtimin, për rehabilitimin dhe/ose modernizimin e rrugëve, do të ketë një vlerë deri 0,3 % nga vlera e përgjithshme e investimit.

b) Për inspektimin e sigurisë rrugore në rrugët ekzistuese të hapura për trafikun, tarifa do të jetë një çështje e marrëveshjes kontraktuale, ndërmjet enteve pronare të rrugëve e inspektorëve dhe do të ketë një vlerë deri në 1% të vlerës së përgjithshme të investimit.

KREU II
1. SINJALIZIMI NË PËRGJITHËSI
(Nenet 37-38 e Kodit Rrugor)

Neni 72
Ankimi ndaj masave paraprake, që lidhen me sinjalizimin (Neni 37 i Kodit Rrugor)

1. Ankimi, i parashikuar në nenin 37, pika 3, e Kodit Rrugor, dërgohet brenda 30 ditëve, nga ai që ka nevojë për vendosjen e sinjalizimeve rrugore. Ankesa duhet të përmbajë, përveç përcaktimit

të së drejtës nga lind interesi për ta kërkuar atë, edhe arsyet e detajuara, nga pala kundërshtuese, të masës së parashikuar ose të rregullit, me propozimin e mundshëm të modifikimit ose të shtyrjes. Ankesa bëhet me rekomandë pranë Ministrisë së Transportit.

2. Dërgimi i ankesës e ndërpret zbatimin e masës së vënë, me përjashtim të rasteve kur ka arsye urgjente, kur enti përkatës mund të vendosë për lejimin e zbatimit të përkohshëm të masës së vënë. Zbatimi i përkohshëm i njoftohet me rekomandë atij që bën ankesën dhe organeve të Ministrisë së Transportit.

3. Për ankimin merret vendim, sipas udhëzimeve të Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit, brenda 15 ditëve nga njoftimi i saj. Vendimi i njoftohet atij që bën ankesën dhe entit pronar, përgjegjës, i cili është i detyruar ta zbatojë.

Neni 73

Fusha e përdorimit të normave të sinjaleve rrugore (Neni 38 i Kodit Rrugor)

1. Fusha e zbatimit të normave, që lidhen me sinjalet rrugore, shtrihet në rrugët publike dhe në rrugët që përfshihen në zonat e porteve, aeroporteve, autoporteve, universiteteve, spitaleve, varrezave, kazermave dhe fushimeve ushtarake, si edhe në zonat e tjera shtetërore, të hapura për përdorim publik.

2. Sinjalet janë të detyrueshme edhe në rrugët dhe në zonat e hapura për përdorim publik si: rrugë private, zona stabilimentesh dhe fabrikash, banesash, parqesh të autorizuara ose ngastrash toke dhe duhet të jenë në përputhje me ato të vendosura nga këto norma; në rrugë të tilla, nëse ato nuk janë të hapura për përdorim publik, sinjalet janë fakultative, por nëse përdoren, duhet të jenë në përputhje me ato të vendosura me rregullore.

3. Normat e rregullores së nenit 38, pikat 5 dhe 9, të Kodit Rrugor, përcaktohen në nenet e mëposhtme që lidhen me sistemin e shenjave, për grupet e sinjaleve.

Neni 74

Sinjale sipas kërkesave të autoriteteve ushtarake (Neni 38 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet sipas nenit 38, pika 11 e Kodit Rrugor, janë si më poshtë:

a) sinjale të kategorisë së urave;

b) sinjale rreziku, të kushteve teknike dhe të treguesve normalë;

c) sinjale fushore, të përkohshme.

2. Sinjalet sipas pikës 1, në përputhje me dispozitën e nenit 38, pika 11 e Kodit Rrugor, u shërbejnë kërkesave ekskluzive të trafikut ushtarak, dhe rregullojnë vetëm këtë trafik, ndaj duhet të vëzhgohen, ekskluzivisht, nga personeli ushtarak i përmendur më sipër. Komanda ushtarake, territoriale, përgjegjëse përcakton vendet dhe pikat e rrugëve të veçanta, në të cilat kërkesat ushtarake detyrojnë vendosjen e sinjaleve, të përhershme ose të përkohshme që bëjnë pjesë në ato të përcaktuara në rregullore në pikën 3, dhe i komunikojnë Ministria e Transportit dhe Ministria e Mbrojtjes.

3. Karakteristikat, përmasat, simbolet, ngjyrat, si dhe mënyrat e vendosjes së sinjaleve të veçanta janë përcaktuar me rregullore të përbashkët të Ministrisë së Transportit dhe Ministrisë së Mbrojtjes.

4. Vendosja e sinjaleve i komunikohet entit pronar të rrugës së bashku me kohën kur do të zbatohet. Vetëvendosja kryhet nga personeli ushtarak. Komanda përkatëse mund të kërkojë bashkërendimin e punëve me entet pronare, duke përcaktuar me ta kohën dhe mënyrat e vendosjes së sinjaleve.

2. SINJALIZIMI VERTIKAL
(Neni 39 i Kodit Rrugor)

A) SINJALIZIMI VERTIKAL, NË PËRGJITHËSI

Neni 75
Norma të përgjithshme për sinjalet vertikale (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet rrugore vertikale, që vendosen në rrugë për të lajmëruar përdoruesin e rrugës për një rrezik, një përshkrim ose tregues, sipas nenit 39 të Kodit Rrugor, duhet të kenë, në pjesën e përparme që shihet nga përdoruesi, formë, përmasa, ngjyra dhe karakteristika në përputhje me normat e kësaj rregulloreje dhe sipas figurave e tabelave që janë pjesë plotësuese e saj.

2. Informacionet që u duhen dhënë kalimtareve janë përcaktuar nga enti pronar i rrugës, sipas një projekti të veçantë që i referohet një zone të tërë ose itinerareve të veçanta, i hartuar, nëse është i nevojshëm, në bashkëpunim me entet pronare të rrugëve kufizuese të interesuara, për ndërtimin e një sistemi harmonik sinjalizimi, të integruar dhe të frytshëm, që të garantojë sigurinë dhe rrjedhshmërinë e qarkullimit të këmbësorëve dhe të automjeteve.

3. Projekti duhet të ketë parasysh, përveç karakteristikave të rrugës ku do të vendosen sinjalizimet, edhe shpejtësinë e projektuar të zonës, mbështetur në zotërimin e llojeve të mjeteve të transportit (autovetura, automjete, motoçikleta); për biçikletat dhe këmbësorët e thjeshtë mund të kërkohet një sinjalizim i veçantë, por i integruar ose i integrueshëm me atë që u kërkohet drejtuesve të automjeteve.

4. Me qëllim që të vihen në dijeni drejtuesit e mjeteve me kushtet reale të rrugës, për sa u përket situatave të qarkullimit, atyre meteorologjike ose treguesve të tjerë, në tërësi, të kalimtarit, sinjalet vertikale mund të realizohen në mënyrë të tillë që të paraqesin herë pas here mesazhe të ndryshme, të komanduara në mënyrë vendore ose në largësi, nëpërmjet sistemeve të përshtatshme të kontrollit. Sinjale të tilla, të quajtura "mesazhe variable", edhe nëse përdoren sipas titujve paralajmërues ose informues, duhet të realizohen nëpërmjet figurave dhe shkrimeve të rregullta, domethënë që riprodhojnë integralisht format, përmasat, ngjyrat, figurat dhe alfabetet e parashkruara në sinjalet vertikale të tipit jovariabël. Kalimi nga një mesazh në tjetrin mund të jetë i shpejtë për të mos shkaktuar konfuzion ose shkujdesje për kalimtarin.

5. Është i ndaluar përdorimi i sinjaleve të ndryshme nga ato të parashikuara në këtë rregullore, me përjashtim të rasteve që lejohen në nenet pasuese, të autorizuara nga Ministria e Transportit. Është e lejueshme të vazhdojnë punën sinjalet e vendosura më parë, që paraqesin ndryshime të vogla në krahasim me ato të parashikuara, nëse garantohen kushtet e neneve 77, pika nga 1-8, dhe 79. Kur këto sinjale duhen zëvendësuar, ngaqë karakteristikat e tyre nuk plotësohen me kërkesat e pikës 4, të nenit 77, zëvendësimi duhet të kryhet me sinjale krejtësisht në përputhje me ato të parashikuara në këtë rregullore.

6. Është i ndaluar përdorimi ose ndërhyrja e çdo lloj reklame në sinjalet rrugore. Gjithsesi lejohet vendosja e reklamave të shërbimeve thelbësore për qarkullimin rrugor te sinjalet rrugore, i autorizuar nga enti pronar i rrugës, me sinjale rrugore, në rastet e parashikuara nga këto norma.

7. Pjesa e pasme e sinjaleve rrugore duhet të jetë në ngjyrë neutrale, opake. Mbi të duhet shkruar në mënyrë të qartë enti ose administrata pronare e rrugës, marka e firmës që ka prodhuar sinjalin, viti i prodhimit si dhe numri i lejes së dhënë nga Ministria e Transportit, për firmën e prodhimin të sinjaleve rrugore. Vendi i shënimeve të sipërpërmendura nuk duhet të kalojë sipërfaqen prej 200 cm katrorësh. Për sinjalet treguese, me përjashtim të atyre të përdorura në kantieret rrugore, duhen shënuar edhe ekstremet e renditjes gjatë vendosjes.

Neni 76

Ngjyra e sinjaleve vertikale (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Ngjyrat që përdorën për sinjalet rrugore, tregohen më poshtë dhe kanë karakteristika kolorimetrike të përcaktuara në rregulloren teknike sipas nenit 77, pika 9. Për sinjalet e rrezikut dhe për sinjalet treguese, të përhershme përdorën ngjyrat: e bardhë, blu, e kuqe dhe e zezë, përveç përjashtimeve të parashikuara në figurat e modelet e kësaj rregulloreje.

2. Në sinjalet treguese duhen përdorur si bazë ngjyrat e mëposhtme, përveç përjashtimeve të parashikuara:

a) e gjelbër: për autostradat ose për të çuar tek ato;

b) blu: për rrugët jashtëqytetëse ose për të çuar tek ato;

c) e bardhë: për rrugët urbane ose për të çuar në vendmbërritje qytetëse; për të treguar hotele ose struktura të tjera të tilla brenda hapësirës rurale;

ç) e verdhë: për sinjale të përkohshme rreziku, paralajmëruese dhe drejtime që lidhen me devijacione, itinerare, alternativa dhe ndryshime të rrugës, për shkak të pranisë së kantiereve rrugore ose për shkak të punimeve në rrugë;

d) ngjyrë kafe: për tregues vendesh ose pikash me interes historik, artistik, kulturor e turistik; për pika gjeografike, ekologjike, shplodhëse e për kampingje.

dh) e zezë e thellë: për sinjale që të çojnë në fabrika, stabilimente, zona industriale, zona artizanale dhe qendra tregtare në zonat periferike rurale.

e) portokall: për sinjale "AUTOBUS SHKOLLË" dhe "TAKSI";

e) e kuqe: për sinjale "SOS"dhe "AKSIDENT".

f) bardhekuq: për sinjale të vijëzuara, të përdorura në kantieret rrugore;

g) gri: për sinjale "SHENJA HORIZONTALE NË RINDËRTIM";

3. Shkrimet mbi ngjyrat bazë duhet të jenë:

a) të bardha: mbi të gjelbër, blu, kafe, të kuqe;

b) të zeza: mbi të verdhë dhe portokalli;

c) të verdha: mbi të zezë;

ç) blu ose të zeza: mbi të bardhë;

d) gri: mbi të bardhë;

4. Simbolet mbi ngjyrat bazë duhet të jenë:

a) të zeza: mbi ngjyrën portokall dhe të verdhën;

b) të zeza dhe blu: mbi të bardhën;

c) të bardha: mbi blunë, të gjelbrën, të kuqen, kafen ose të zezën;

d) gri: mbi të bardhën.

5. Ngjyra gri arrihet me një mbulim të pjesshëm (50 për qind) të bazës së bardhë me ngjyrë të zezë.

Neni 77

Dukshmëria e sinjaleve (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Për secilin sinjal duhet garantuar një hapësirë fushëpamjeje ndërmjet drejtuesit të automjetit dhe vetë sinjalit të lirë nga pengesat për shikim korrekt. Në një hapësirë të tillë, drejtuesi i automjetit duhet të perceptojë, në mënyrë progresive, praninë e sinjalit rrugor dhe duke e shquar si sinjal të tillë, të kuptojë domethënien dhe, sipas pikës 2, të zbatojë sjelljen e duhur.

2. Janë sinjale në vend ato të ndërtuara në fillim të zonës ose të pikës në të cilën kërkohet një sjellje e caktuar.

3. Masat minimale të hapësirës së fushëpamjes së sinjaleve të rrezikut dhe atyre përshkruese janë si më poshtë:

Llojet e rrugëve	Sinjalet e rrezikut	Sinjalet treguese
Autostradë dhe rrugë jashtëqytetëse, kryesore	150 m	25 m
Rrugë jashtëqytetëse dytësore	100 m	150 m
Rrugë të tjera	50 m	80 m

Masat minimale të zonës së përshquarjes janë zvogëluar në nenet përkatëse.

4. Në rastet kur hapësira e përshquarjes është 20% më e ulët se hapësira minimale e parashikuar në pikën 3, masat mund të zvogëlohen, me kusht që sinjali të jetë paraprirë nga një panel i ngjashëm plotësues në panelin 1, të përcaktuar në nenin 83.

5. Të gjitha sinjalet duhet të jenë të kapshme dhe të lexueshme, si natën edhe ditën.

6. Shkalla e shikimit gjatë natës mund të sigurohet nëpërmjet sistemeve të ndriçimit të posaçëm për tejdukshmëri ose vijëzim, me ose pa dritë të vetë sinjalit. Vijëzimi, në përgjithësi, arrihet me përdorimin e celuloideve të përshtatshme.

7. Në çdo rast, sinjalet, me përjashtim të atyre që kanë vlerë vetëm gjatë orëve të ditës ose atyre me ndriçim të posaçëm, sipas neneve 154 dhe 155, nëse vendosen në zonën e ndriçuar, duhet të jenë të vijëzuar në mënyrë që të duken natën me të njëjtat forma, ngjyra dhe simbole me të cilat duken gjatë ditës.

8. Të gjitha sinjalet duhen realizuar në mënyrë që të lejojnë fushëpamjen e tyre në çfarëdolloj kushtesh të rrugës dhe në çfarëdolloj kushtesh të ekspozimit dhe të ndriçimit të mjedisit.

9. Karakteristikat fotometrike, kolorimetrike dhe që zgjasin në kohë, të përdorura për sinjale rrugore, duhet të jenë sipas normave të miratuara nga Ministria e Transportit.

10. Celuloidët e vijëzuar duhet të jenë me eficencë normale (klasi I) ose me eficencë të lartë (klasi II) sipas parametrave dhe vlerave të përcaktuara me normat e mësipërme.

11. Zgjedhja e llojit të celuloidit të vijëzuar duhet zbatuar nga enti pronar i rrugës sipas rëndësisë së sinjalit dhe të spikatjes që i duhet dhënë mesazhit me qëllim sigurie, vendosjes së tij dhe lartësisë në lidhje me rrugën automobilistike, si edhe me faktorë të tjerë specifikë si: shpejtësia vendore mbizotëruese e rrugës, ndriçimi i jashtëm, kushtet klimaterike, vendosja e veçantë e sinjalit, në lidhje me kushtet orografike.

12. Vendosja e celuloidëve të vijëzuar me eficencë të lartë (klasi II) është i detyrueshëm në rastet kur është i parashikuar dhe për sinjale: t'i jepet përparësi, të ndalohet dhe t'i jepet përparësi, t'i jepet përparësi djathtas, ndalim-parakalimi si dhe për sinjale paralajmëruese dhe drejtimi të vendosur sërishmi. Vendosja e sipërpërmendur është fakultative për sinjalet: ndalohet hyrja, kufizime të shpejtësisë, drejtim i detyrueshëm, shmangës special.

13. Në të njëjtën mbështetëse nuk duhen vendosur sinjale me karakteristika ndriçimi ose vijëzime të ndryshme ndërmjet tyre.

Neni 78

Përmasat dhe formatet e sinjaleve vertikale (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Formati dhe përmasat e sinjaleve vertikale, me përjashtim të atyre të përmendura në pikat 4, 5, 6 dhe 7, janë përcaktuar në tabelat II.1, II.2, II.3, II.4, II.5, II.6, II.7, II.8, II.9, II.10, II.11, II.12, II.13, II.14 dhe II.15, që i bashkëlidhen kësaj rregulloreje.

2. Sinjalet e formatit "të madh" duhet të vendosen në anën e djathtë të rrugëve jashtëqytetëse, me dy ose më shumë korsi, sipas sensit të kalimit dhe në rastet e vendosjes sipër rrugës së automjeteve. Nëse ato përsëriten në krahun e majtë, mund të jenë edhe të formatit "normal".

3. Sinjalet e formatit "të vogël" ose "të reduktuar" mund të përdoren vetëm atëherë kur kushtet e impiantit e kufizojnë, nga pikëpamja materiale, vendosjen e sinjaleve të formatit "normal".

4. Përmasat e sinjaleve, në rast nevoje, mund të variojnë në varësi të shpejtësisë mbizotëruese dhe të gjerësisë së vendndodhjes së rrugës, pasi t'i nënshtrohen autorizimit të Ministrisë së Transportit.

5. Nëse dy ose më shumë sinjale shfaqen në të njëjtin panel sinjalizues, një panel i tillë quhet "sinjal i përbërë". Përmasat e "sinjalit të përbërë" duhet të jenë të tilla që disqet që ato përmbajnë të kenë diametër jo më të vogël se 40 cm dhe trekëndëshat ta kenë brinjën jo më të vogël se 60 cm. Baza e sinjalit rezultant duhet të jetë në ngjyrë të bardhë ose të verdhë për sinjalet e përkohshme. Përmasat minimale të "sinjaleve të përbëra" të ndalimit janë me format të reduktuar, të treguar në tabelën II.7, dhe disku i ndalimit të qëndrimit në to ka një diametër prej 30 cm.

6. Vendosja e sinjaleve me përmasa të ndryshme mund të lejohet vetëm në situata të jashtëzakonshme e të përkohshme rrugore ose të trafikut. Nëse bëhet fjalë për situata të jashtëzakonshme, të përhershme në këtë rast nevojitet leja e Ministrisë së Transportit.

7. Përmasat e sinjaleve paralajmëruese dhe atyre treguese, si dhe ato sinjale për të cilat nuk janë fiksuar përmasa fikse në nenet për sinjalizimin tregues, përcaktohen nga madhësia e shkronjave të përllogaritura me largësinë e leximit, që kërkohet në funksion të shpejtësisë mbizotëruese vendore dhe nga numri i regjistrimit, sipas normave që i përkasin sistemit tregues të shenjave (tabelat II.16, II.17, II.18, II.19, II.20, II.21), që i bashkëlidhen kësaj rregulloreje.

Neni 79

Vendosja e sinjaleve vertikale (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet vertikale vendosen, sipas normës, në anën e djathtë të rrugës. Mund të përsëriten në anën e majtë ose mund të vendosen në bankina, anës rrugëve, apo mbi autostradë, kur është e nevojshme për motive sigurie, siç parashikohet nga normat e veçanta për kategoritë e veçanta të sinjaleve.

2. Sinjalet, që vendosen në buzë të rrugës (sinjalet anësore), duhet ta kenë mbajtësin vertikal jo më afër se 0.30 metra dhe jo më larg se 1.00 metër nga buza e rrugës ose nga ana e jashtme e bankinës. Largësi më të vogla, nëse sinjali nuk del jashtë autostradës, pranohen në rastet e hapësirës së kufizuar. Mbështetësit vertikalë të sinjaleve duhet të vendosen në një largësi jo më të vogël se 0.50 metra nga buza e rrugës ose nga ana e jashtme e bankinës. Në rastet kur ka pengesa, mbështetësit mund të ndërtohen në pjesën e jashtme ose prapa vetë pengesave, në mënyrë që të mos shkaktohen të dala anash.

3. Me lartësi të sinjaleve rrugore nga toka kuptohet lartësia më e ulët, e anës së poshtme të tabelës ose panelit sinjalizues, nga rrafshi horizontal, tangjent në pikën më të lartë të rrugës, në atë pjesë të saj.

4. Në pjesë homogjene rruge sinjalet duhen vendosur, sa të jetë e mundur, në lartësi të njëjtë.

5. Lartësia minimale e sinjaleve anësore është 0.60 metra dhe maksimalja është 2.20 metra, me përjashtim të sinjaleve të lëvizshme. Gjatë rrugëve qytetëse, si rezultat i kushteve të veçanta të mjedisit, sinjalet mund të vendosen në lartësi më të madhe, por, gjithsesi, jo më lart se 4.50 metra. Të gjitha sinjalet në rrugët e kalimit ose në pjesët për këmbësorët duhet të kenë një lartësi minimale prej 2.20 metrash, me përjashtim të fenerëve semaforikë.

6. Sinjalet e vendosura sipër rrugës duhet të kenë një lartësi minimale prej 5.10 metrash, me përjashtim të rasteve të përdorimit mbi sinjale të punuara me dorë, të një lartësie më të ulët. Nëse është sinjal rreziku ose tregues dhe vlen për të gjithë rrugën, sinjali duhet vendosur në qendër, në përputhje me aksin e rrugës; ndërsa kur i referohet një korsie, duhet ndërtuar në përputhje me aksin e kësaj të fundit dhe i plotësuar me shigjetë nën të, me majë të drejtuar poshtë (paneli plotësues modeli II.6/n sipas nenit 81, pika 10).

7. Sinjalet e rrezikut duhen vendosur, sipas normës, në një largësi prej 150 metrash nga pika e nisjes së rrezikut të sinjalizuar. Në rrugët qytetëse me shpejtësi maksimale jo më të madhe se ajo e përcaktuar në nenin 139, pika 1 e Kodit Rrugor, largësia mund të reduktohet në përputhje me gjendjen e mjedisit.

8. Sinjalet treguese duhet të vendosen në përputhje ose sa më afër të jetë e mundur me pikën në të cilën nis përshkrimi. Ato, të pajisura me një panel plotësues, modeli II.1, sipas nenit 81, pika 4, mund të përsëriten paraprakisht, me funksionin paralajmërues.

9. Sinjalet "T'I JEPET PËRPARËSI" (neni 104) dhe "NDALO DHE JEPI PËRPARËSI" (neni 105) duhet të vendosen në afërsi të kufirit të rrugës së automjeteve, që gëzon të drejtën e përparësisë dhe gjithsesi, në largësi jo më të madhe se 25 metra nga kufiri jashtë qendrave të banuara dhe 10 metra në qendra të banuara. Sinjale të tilla duhet të paraprihen nga paralajmërimi përkatës (neni 106), i vendosur në një largësi të mjaftueshme, me qëllim që drejtuesit e mjeteve të mund ta përshtatin ecjen e tyre me sinjalizimin, në përputhje me kushtet vendore dhe të shpejtësisë vendore mbizotëruese në të dyja rrugët.

10. Sinjalet, që tregojnë përfundimin e ndalimit ose detyrimit duhet të vendosen në përputhje ose sa më afër të jetë e mundur me pikën ku përfundon ndalimi ose detyrimi.

11. Në funksion të karakteristikave të materialit të përdorur, vendosja e sinjalit duhet të jetë e tillë, që të mos lërë vend për turbullim të shikimit ose ulje të lexueshmërisë së sinjalit.

12. Sinjalet e vendosura sipër rrugës duhet të kenë një lartësi dhe një pjerrësi në lidhje me rrafshin pingul me sipërfaqen e rrugës, në funksion të ecurisë së lartësisë së rrugës. Për sinjalet e vendosura në lartësinë 5.10 metra, sipas normës, pjerrësia e mësipërme në rrugët e sheshta është 3 gradë drejt anës nga vijnë makinat (skema II.A). Vendosja planimetrike duhet të jetë në përputhje me skemat II.B, II.C, II.D.

13. Sinjalet mund të vendosen në versionin e lëvizshëm dhe me karakter të përkohshëm, për motive të vërtetuara ose për situata emergjente të mjedisit e të trafikut, si dhe në kuadrin e kantiereve rrugore apo mbi pajisje pune, të palëvizshme ose të lëvizshme.

Neni 80

Karakteristikat e mbështetëseve, mbajtëseve dhe materialeve të tjera, të përdorura për sinjalizimin rrugor (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Mbështetëset dhe mbajtëset e sinjaleve rrugore duhet të jenë, në përgjithësi, prej metali, me karakteristika të përcaktuara nga normat e miratuara me udhëzim të ministrit të Punëve Publike dhe Transportit. Përdorimi i materialeve të tjera duhet të miratohet nga ministri i Transportit.

2. Mbështetëset duhet të kenë, në rastet e seksioneve rrethore, një seksion të palëvizshëm dhe të parrotullueshëm të sinjalit, në përputhje me mbështetësen dhe të mbështetëses në përputhje me terrenin.

3. Seksioni i mbështetëses duhet të garantojë qëndrueshmërinë e sinjalit në kushtet e devijimeve, që rrjedhin nga faktorë të mjedisit.

4. Mbështetëset dhe mbajtëset e sinjaleve rrugore duhet të mbrohen në mënyrë të përshtatshme nga gërryerja.

5. Çdo mbështetëse, me përjashtim të strukturave komplekse dhe të atyre që kanë ndriçues semaforikë, sipas normës, duhet të përmbajë vetëm një sinjal. Kur është e nevojshme të shënohen më shumë rreziqe ose tregues në të njëjtin vend, është i lejueshëm çiftimi i dy sinjaleve në të njëjtën mbështetëse.

Neni 81

Panelet integrative (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet mund të pajisen me panele plotësuese në rastet e mëposhtme:

a) për të përcaktuar vlerën në hapësirë të sinjalit;

b) për të saktësuar domethënien e sinjalit;

c) për të kufizuar frytshmërinë e sinjalit për disa kategori kaluesish ose për pjesë të caktuara kohe.

2. Panelet plotësuese janë në formë katrore dhe duhet të përmbajnë simbole ose mbishkrime shpjeguese, sintetike dhe koncize.

3. Panelet plotësuese janë të modeleve të mëposhtme:

modeli II.1: për largësitë;
modeli II.2: për shtrirjet;
modeli II.3: për të treguar periudhat kohore;
modeli II.4: për të treguar përjashtimet ose kufizimet;
modeli II.5: për të treguar fillimin, vazhdimin ose fundin;
modeli II.6: për shpjegime ose tregues;
modeli II.7: për të treguar ecurinë e rrugës kryesore.

4. Modeli II.1 tregon LARGËSINË, të shprehur në kilometra ose në metra, të rrumbullakosur deri në 10 metra, nga fillimi i pikës së rrezikshme, pikës nga e cila përdoret përshkrimi ose të pikës objekt-treguese (modelet II.1/a, II.1/b).

5. Modeli II.2 tregon SHTRIRJEN, domethënë gjatësinë e shprehur në kilometra ose në metra, të rrumbullakosur deri në 10 metra, të pjesës së rrugës së rrezikshme ose në të cilën përdoret përshkrimi (modeli II.2/a, II.2/b).

6. Modeli II.3 tregon KOHËN E VLEFSHME, domethënë ditën, orën ose minutat nëpërmjet shifrave ose simboleve, gjatë së cilës vlen përshkrimi ose rreziku (modelet II.3/a, II.3/b, II.3/c, II.3/d).

7. Modeli II.4 tregon PËRJASHTIME OSE KUFIZIME, domethënë autorizon një kufi të përshkrimit për një ose më shumë kategori të kaluesve, ose më mirë, kufizon vlefshmërinë e tyre. Kur përshkrimi është i kufizuar për një ose më shumë kategori, simbolet përkatëse, vendosen në ngjyrë të zezë mbi fushë të bardhë (modeli II.4/a). Ndërsa kur është fjala për t'ia lejuar shmangien e një ose më shumë kategorive, simbolet përkatëse në ngjyrë të zezë mbi fushë të bardhë duhet të paraprihen nga fjala PËRVEÇ (modeli II.4/b).

8. Modeli II.5 tregon FILLIMIN, VAZHDIMIN, MBARIMIN e një përshkrimi, rreziku ose treguesi (modelet II.5/a1, II.5/a2, II.5/a3 dhe modelet II.5/b1, II.5/b2, II.5/b3). Përdorimi i panelit FILLIM duhet të kufizohet në rastet në të cilat është me vend të nxirren në pah rrethana, kur është, në përgjithësi, në secilin sinjal koncepti i fillimit.

9. Modeli II.6 tregon, nëpërmjet simboleve ose një mbishkrimi konciz, shpjegimin e kuptimit të sinjalit kryesor, ose shton një tregues ose shpjegim, me qëllim që të specifikojë, në mënyrë të dobishme, kuptimin e vetë sinjalit, në raste të veçanta rastësie ose kohe të përkohshme (modelet II.6/a, II.6/b, II.6/c, II.6/d, II.6/e, II.6/f, II.6/g, II.6/h, II.6/i, II.6/l, II.6/m, II.6/n, II.6/p1, II.6/p2, II.6/q1, II.6/q2).

10. Simbolet, që përdorën për panelet plotësuese modeli 6, përveç të tjerëve që mund të autorizohen nga Ministria e Punëve Publike, janë:

Simboli	**Kuptimi**	**Figura**
Furce dhe vijë rrugë	Shenja horizontale gjatë rivendosjes	modeli II.6/a
Automjet i përplasur	Aksident	modeli II.6/b
Lokomotiva	Kapërcim binaresh	modeli II.6/c
Ruspe për heqjen e borës	Pastrues borë në punë	modeli II.6/c;
Valë të kaltra	Zonë që laget	modeli II.6/d
Dy radhe makinash	Radhe	modeli II.6/e
Lopatë mekanike	Makina ndërtimi në punë	modeli II.6/e
Kristale akulli	Rrugë e rrëshqitshme për shkak të akullit	modeli II.6/f
Re me pika shiu	Rrugë e rrëshqitshme për shkak të shiut	modeli II.6/g
Kamione dhe vetura	Kamionet ulin	modeli II.6/h

	shpejtësinë	
Autovinc dhe veturë	Zona largimi të detyrueshem	modeli II.6/m
Shigjetë vertikale	Sinjal korsie	modeli II.6/n
Shembuj me mbishkrim	Kthesa	modeli II.6/pl
Makinë e shërbimit të pastrimit të qytetit	Pastrim rrugë	modeli II.6/q1

11. Modeli II.7 tregon, nëpërmjet një rripi më të gjerë, ecurinë e rrugës, që gëzon përparësi ndaj të tjerave. Simboli është në ngjyrë të zezë mbi fushë të bardhë.

12. Në panelet plotësuese është e ndaluar përdorimi i mbishkrimeve kur është parashikuar një sinjal i veçantë. Dhe, gjithashtu, është i ndaluar përdorimi i sinjaleve të rrezikut të përgjithshëm (RREZIQE TË TJERA, figura II.35) me panelin, modeli II.6, kur një sinjal i veçantë, për të treguar të njëjtin rrezik, është përcaktuar nga këto norma.

13. Aty ku shkalla e shikimit e lejon, sinjali dhe paneli përkatës plotësues mund të bashkohën në një sinjal të vetëm, të përbërë (modelet II.8/a, II.8/b, II.8/c, II.8/d).

B) SINJALET E RREZIKUT

Neni 82

Sinjale rreziku në përgjithësi (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e rrezikut kanë formë trekëndëshi barabrinjës me një kulm të drejtuar nga lart.

2. Sinjalet e rrezikut duhet të vendosen në rrugë, kur ekziston një situatë reale rreziku, e paperceptueshme nga një drejtues mjeti që ndjek rregullat normale të kujdesit.

3. Në rastet kur nuk është e mundur të respektohet largësia e pozicionimit e përcaktuar nga neni 79, pika 7, sinjali duhet të jetë i bashkëlidhur me panelin, modeli II.1, që tregon largësinë efektive nga rreziku. Për motive sigurie, sinjali mund të paraprihet nga një tjetër i njëjtë me të, gjithnjë me panelin plotësues, që tregon largësinë efektive nga rreziku.

4. Sinjalet e rrezikut duhet të vendosen në krahun e djathtë të rrugës. Në rrugët me dy ose më shumë korsi për secilin krah kalimi, duhet të përshtaten masat e duhura, në lidhje me kushtet vendore, derisa sinjalet të jenë qartësisht të perceptueshme edhe nga drejtuesit e mjeteve e automjeteve, që përshkojnë korsitë e brendshme, duke i përsëritur sinjalet në krahun e majtë të rrugës ose sipër rrugës.

5. Nëse sinjali i përdorur për të treguar një rrezik të shtrirë në një pjesë rruge me largësi të përcaktuar (për shembull seri kthesash të rrezikshme, rrugë e prishur, punime në rrugë etj.), kjo e fundit duhet të tregohet në panelin plotësues SHTRIRJE (modeli II.2). Nëse në një pjesë të tillë rruge ka kryqëzim, sinjali duhet të përdoret pas çdo kryqëzimi. Shtrirja maksimale, përtej së cilës sinjali, gjithsesi, duhet të përsëritet, nuk mund t'i kalojë 3 km.

6. Kur shtrirja e një pjese rruge, që ka të bëjë me rrezikun e sinjalizuar, nuk përcaktohet dot lehtë, përfundimi i rrezikut mund të sinjalizohet nëpërmjet të njëjtit sinjal, të plotësuar me panelin FUND (modelet II.5/a3, II.5/b3).

7. Në rastin e çiftimit në të njëjtën mbajtëse, të një sinjali rreziku me një sinjal të detyrueshem, i pari duhet të jetë gjithmonë mbi të dytin.

Neni 83

Sinjalet, që kanë të bëjnë me rrugët e deformuara, me ulje dhe ngritje (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "RRUGË E DEFORMUAR" (figura II.1) duhet përdorur për të parasinjalizuar një pjesë të rrugës, që është në gjendje të keqe ose e shtruar në mënyrë jo të rregullt.

2. Sinjali "KURRIZ" (figura II.2) duhet të përdoret për të paralajmëruar një anomali altimetrike, konvekse të rrugës.

3. Sinjali "GROPË" (figura II.3) duhet përdorur për të treguar një anomali altimetrike, konkave të rrugës.

Neni 84

Sinjalet që lidhen me kthesa të rrezikshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Për të treguar një kthesë të rrezikshme, si pasojë e karakteristikave planimetrike ose për shquarje (shikim) të pamjaftueshme, duhet përdorur njëra prej sinjaleve të mëposhtme:

a) KTHESË DJATHTAS (figura II.4);

b) KTHESË MAJTAS (figura II.5);

c) KTHESË DYFISHE, E PARA DJATHTAS (figura II.6);

ç) KTHESË DYFISHE, E PARA MAJTAS (figura II.7).

2. Për të sinjalizuar një seri kthesash të rrezikshme, njëra pas tjetrës, duhet përdorur sinjali c) ose ç) në varësi të ecurisë së kthesës së parë, duke shtuar panelin plotësues modeli II.2, që tregon gjatësinë e një pjese të rrugës së interesuar.

3. Për sinjalizimin e një serie kthesash 180 gradëshe duhet të përdorën sinjalet c) dhe ç), sipas ecurisë së kthesës së parë, duke shtuar panelin plotësues modeli II.6/p1. Secila kthesë mund të tregohet me një numër në panelin përkatës, që vendoset në hapësirën në buzën e jashtme të rrugës dhe në qendër të kthesës (modeli II.6/p2).

Neni 85

Sinjalet për kalimin në nivel me rrugën (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "KALIM NË NIVELIN E RRUGËS ME PENGESA" (figura II.8) duhet përdorur për të parasinjalizuar çdo kalim hekurudhor, të pajisur me pengesa ose gjysmëpengesa.

2. Sinjali "KALIM NË NIVELIN E RRUGËS PA PENGESA" (figura II.9) duhet përdorur për të parasinjalizuar çdo lloj kapërcimi hekurudhor, që nuk ka pengesa. Në pjesët e afërta me kapërcimin duhet vendosur sinjali "KRYQI I SHËN ANDREAS" (figura II.10/a), që tregon detyrimin për të ndaluar, e pajisur kjo edhe me rripin përkatës të ndalimit. Sinjali "DOPIO KRYQ I SHËN ANDREAS" (figura II.10/b) tregon se hekurudha është me dy ose më shumë binarë.

3. Sinjalet "KRYQ I SHËN ANDREAS" dhe "DOPIO KRYQ I SHËN ANDREAS" duhen vendosur me aksin e madh horizontal; në mungesë të hapësirës mund të vendosen me aksin e madh vertikal (figurat II.10/c, II.10/d).

4. Paneli largësitregues në figurën II.11/a duhet të vendoset poshtë sinjaleve të figurave II.8 dhe II.9; ato të figurës II.11/b dhe II.11/c duhet të lidhen, respektivisht në 2/3 dhe 1/3 e largësisë ndërmjet sinjalit dhe kapërcimit hekurudhor.

5. Panelet largësitreguese duhet të kenë, respektivisht, 3, 2 dhe 1 vijë të kuqe në fushë të bardhë, me një pjerrësi 45 gradë, e cila zbret drejt rrugës.

6. Kur rruga kapërcehet nga një binar hekurudhor dhe kalimi i trenit komandohet me sinjale me dorë, nga njeriu ose personeli i ngarkuar për manovrën, kapërcimi duhet sinjalizuar nëpërmjet sinjalit "RREZIQE TË TJERA" (figura II.35), me panelin plotësues, modeli II.6/c, si dhe duhet pasuar nga sinjali "KRYQ I SHËN ANDREAS" në afërsi të vetë binarit. Ky sinjal është fakultativ në qendrat e banuara.

7. Në afërsi të një degëzimi rrugor, në të cilin ekziston një kalim në nivelin e rrugës me ose pa pengesa, në një largësi më të vogël se ajo e parashikuar për impiantin e sinjalit të parë, duhet përdorur njëri prej sinjaleve të veçanta të rrezikut, të formatit të vogël, të vendosur në sinjalet paralajmëruese të kryqëzimit, që vendoset në rrugën që nuk është e prekur nga kapërcimi

hekurudhor. Për të kujdeset dhe paguan enti pronar i rrugës, në një largësi nga kryqëzimi jo më të vogël se vlerat e treguara në nenin 124, pika 2 (figura II.240).

Neni 86

Sinjalet për kalimet e tramvajit, të këmbësorit dhe të biçikletave (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalizimi "KALIM TRAMVAJI" (figura II.12) duhet përdorur për të parasinjalizuar, brenda dhe jashtë qendrave të banuara, një linjë tramvaji, që nuk komandohet me semafor, që kryqëzohet, ndërhyn ose kufizon pjesën e rrugës së caktuar për automjete.

2. Sinjali "KALIM KËMBËSORËSH" (figura II.13) duhet të përdoret për të parasinjalizuar një kalim këmbësorësh, që dallon nga shenjat përkatëse të rrugëve për automjete, në ato jashtëqytetëse dhe në ato qytetëse, me kufizim të shpejtësisë më të lartë se ato të përcaktuara në nenin 139, pika 1 e Kodit Rrugor.

3. Sinjali "KALIM BIÇIKLETASH (figura II.14) duhet të përdoret për të parasinjalizuar një kalim të çiklistëve, që dallon nga shenjat përkatëse, në rrugët jashtëqytetëse dhe në ato qytetëse me kufizim të shpejtësisë më të madhe, sipas asaj të përcaktuar në nenin 139, pika 1 e Kodit Rrugor.

4. Sinjali sipas pikave 2 dhe 3 mund të përdoret në rrugët e qendrave të banuara vetëm kur kushtet e trafikut, për arsye sigurimi, këshillojnë një gjë të tillë.

Neni 87

Sinjalet e pjerrësisë së rrezikshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet "ZBRITJE E RREZIKSHME" (figura II.15) ose "NGJITJE E RRËPIRËT", (figura II.16) duhet të përdoren për të parasinjalizuar një pjesë të rrugës me ecuri, respektivisht, zbritëse ose ngjitëse, sipas kahut të lëvizjes, me një pjerrësi të tillë që përbën rrezik, si pasojë e faktorëve vendorë të pafavorshëm.

2. Pjerrësia, në të dyja rastet, duhet shprehur në përqindje.

Neni 88

Sinjalet e ngushtimeve të rrugëve (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "NGUSHTIM RRUGE" (figura II.17) duhet të përdoret për të parasinjalizuar një ngushtim simetrik të rrugës, që është i vogël për qarkullimin rrugor.

2. Sinjalet "NGUSHTIM ASIMETRIK MAJTAS" (figura II.18) dhe "NGUSHTIM ASIMETRIK DJATHTAS" (figura II.19) duhet të përdoren kur ngushtimi i përket anës së majtë apo të djathtë të rrugës.

3. Në rrugët me dy ose më shumë korsi, për kahje të lëvizjes, ngushtimet që sjellin reduktim të numrit të korsive tregohen me sinjalet sipas nenit 133, pika 20 "VARIACIONI I KORSIVE TË PËRDORSHME".

4. Dispozita të veçanta për organizimin e qarkullimit në prani të ngushtimeve, mund të miratohen nga Ministria e Transportit.

Neni 89

Sinjali i urës së lëvizshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "URË E LËVIZSHME" (figura II.20) duhet të përdoret për të parasinjalizuar një strukturë rrugore, të lëvizshme, por gjithsesi të manovrueshme. Poshtë sinjalit mund të vendoset paneli i parë largësimatës, sipas nenit 85, pika 4, me treguesin e orareve të manovrimit ose të funksionimit të panelit plotësues, modeli II.3.

Neni 90
Sinjali i bankinës së rrezikshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "BANKINË E RREZIKSHME" (figura II.21) duhet përdorur për të parasinjalizuar pjesën e rrugës me bankinë, të shembshme dhe të vështirë, ose me rrezik rënieje në një gropë të thellë ose në një kanal, në rast afrimi.

2. Sinjali duhet të shoqërohet me panel plotësues, modeli II.2, me treguesin e shtrirjes së pjesës së rrugës së interesuar.

Neni 91
Sinjali "rrugë e rrëshqitshme" (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "RRUGË E RRËSHQITSHME" (figura II.22) duhet të përdoret për të parasinjalizuar një pjesë të rrugës, e cila në kushte të veçanta, mund të paraqesë një sipërfaqe të rrëshqitshme, në masë me të madhe se normalja.

2. Kushtet e veçanta, kryesisht shiu, akulli ose shkaqe të tjera të lokalizuara, duhet të tregohen nëpërmjet paneleve plotësuese, modeli II.6 së bashku me ato plotësuese, modeli II.2 dhe modeli II.5.

• Për shi dhe akull duhet të përdoren panelet II.6/h dhe II.6/i.

• Për kushte të tjera që nuk paraqiten me simbole, në panel duhet vendosur, në mënyrë sintetike, natyra e shkakut.

Neni 92
Sinjali i fëmijëve (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "FËMIJË" (figura II.23) duhet përdorur për të parasinjalizuar vende që frekuentohen nga fëmijë, si për shembull: shkollat, kopshtet publike, fushat e lojës dhe mjediset e tjera që u shërbejnë atyre.

Neni 93
Sinjale që lidhen me kafshët (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet "KAFSHË NË KALIM" janë dy llojesh: "KAFSHË SHTËPIAKE" (figura II.24) dhe "KAFSHË TË EGRA" (figura II.25). Ato duhet të përdoren për të parasinjalizuar afrimin e një pjese rruge me kafshë, që kapërcejnë rrugën.

Neni 94
Sinjalet me dy kahe qarkullimi dhe me qarkullim rrethor (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "DREJTIM I DYFISHTË I QARKULLIMIT" (figura II.26) duhet përdorur për të parasinjalizuar atë pjesë të rrugës, ku qarkullimi zhvillohet në dy kahe rruge, kur në pjesën e rrugës së mëparshme qarkullimi ishte me një kalim.

2. Sinjali duhet të vendoset para dy pikave të fillimit të pjesës së rrugës me dy kalime për të dyja kahet e lëvizjes. Nuk është i nevojshëm përdorimi i tij kur është përdorur sinjali sipas nenit 133, pika 20, "NDRYSHIM I KORSIVE NË DISPOZICION".

3. Në rastet kur pjesa e rrugës me lëvizje në dy kahe, për gjatësinë që ka dhe për ecurinë plano-altimetrike të saj, kërkon përsëritjen e sinjalit; ky duhet të jetë pajisur me panel plotësues, modeli II.5/a2 ose II.5/b2.

4. Një sinjal i tillë mund të përdoret në qendrat e banuara vetëm në rastet kur një gjë e tillë është e nevojshme për motive sigurie.

5. Mbarimi i drejtimit të dyfishtë tregohet me sinjalin "NJË KALIM BALLOR" (figura II.349).

6. Sinjali "QARKULLIM RRETHOR" (figura II.27) duhet të vendoset në rrugët jashtëqytetëse, për të parasinjalizuar një kryqëzim ndërmjet dy ose më shumë rrugëve, që komandohen me qarkullim rotativ. Në qendrat e banuara mund të përdoret vetëm kur kushtet e trafikut e kërkojnë një gjë të tillë për motive sigurie.

Neni 95

Sinjali "dalje në mol ose në breg" (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "DALJE NË MOL OSE NË BREG" (figura II.28) duhet të përdoret për të parasinjalizuar daljen në mol ose në një breg lumi apo kanali, me rrezikun e rënies në ujë.

Neni 96

Sinjale për material të paqëndrueshëm në rrugë ose për shembje gurësh (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "MATERIAL I PAQËNDRUESHEM NË RRUGË" (figura II.29) duhet të përdoret për të parasinjalizuar praninë e zhavorrit, çakëllit, granilit ose të materialeve të tjera, të përmasave të vogla që, si rezultat i kalimit të automjeteve, mund të fluturojnë në ajër, mund të shkojnë si plumb në largësi ose mund të ulin komoditetin e lëvizjes së automjetit në rrugë.

2. Sinjali "RËNIE GURËSH" mund të përdoret për të parasinjalizuar një pjesë rruge ku ekziston rreziku për rënie gurësh ose shkëmbinjsh ose dhe haset prania e mundshme e këtyre të fundit në rrugë. Simboli ka këmbën në të majtë ose të djathtë të rrugës, nëse vetë materialet gjenden në të majtë (figura II.30/a) ose në të djathtë të rrugës (figura II.30/b).

Neni 97

Sinjali "semafor" (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1 . Sinjali "SEMAFOR" duhet përdorur për të parasinjalizuar një impiant semaforik.

2. Tri disqet: të kuq, të verdhë ose të gjelbër, të simbolit të semaforit duhet të jenë reflektuese. Disku i verdhë mund të zëvendësohet nga një sinjal i verdhë, i ndritshëm, vezullues.

3. Tri disqet mund të vendosen vertikalisht (figura II.31/a) ose horizontalisht (figura II.31/b) sipas vendosjes efektive të dritave të semaforit, të cilit i referohet sinjali.

4. Përmasat e sinjalit duhet të jenë, kudo që ta lejojnë kushtet e impiantit semaforik, të formatit të madh.

Neni 98

Sinjalet e avionëve (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "AVIONË" (figura II.32) duhet përdorur për të parasinjalizuar mundësinë e zhurmave të forta, të papritura, në rrugët në afërsi të aerodromeve ose të sipërfaqeve ajrore, që përdoren për nisjen e avionëve që fluturojnë ulët.

Neni 99

Sinjali "erë e fortë anash" (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "ERË E FORTË ANASH" (figura II.33) duhet të përdoret për të parasinjalizuar atë pjesë të rrugës ku mund të verifikohen erëra të forta, si: zona të ekspozuara, dalje nga tuneli, fundi i pjesëve, që gjenden në mes të zonave malore ose situata të ngjashme.

Neni 100
Sinjali "rrezik zjarri" (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "RREZIK ZJARRI" (figura II.34) duhet të përdoret për të tërhequr vëmendjen e kaluesve në rrugët me rrezikun e marrjes zjarr, në zona të pyllëzuara, të cilat i kapërcen rruga ose që e shoqërojnë atë, apo në vendet me rrezik të madh të marrjes zjarr.
2. Sinjali duhet të pajiset me panel shoqërues, modeli II.2, me treguesin e shtrirjes së zonës së rrezikshme.

Neni 101
Sinjali i rreziqeve të tjera (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "RREZIQE TË TJERA" (figura II.35) duhet të përdoret për të parasinjalizuar një rrezik të ndryshëm nga ata që parashikohen në nenet e tjera.
2. Sinjali duhet të pajiset gjithnjë me një panel plotësues, modeli II.6. Në situata emergjence dhe në pritje të sinjalit të veçantë ose të panelit plotësues, sinjali mund të përdoret përkohësisht pa panel.

C) SINJALET PËRSHKRUESE

Neni 102
Dispozita të përgjithshme për sinjalet përshkruese (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet, që japin përshkrime të vendosura nga autoritetet përkatëse për përdoruesit e rrugës, ndahen në:
a) SINJALE PËRPARËSIE;
b) SINJALE NDALIMI;
c) SINJALE DETYRUESE.
2. Përgjatë pjesës së interesuar, në lidhje me një përshkrim të dhënë, sinjalet ndaluese, ato detyruese, si dhe ato të përparësisë duhet të përdoren pas çdo kryqëzimi.
3. Sinjalet përshkruese duhet të vendosen në anën e djathtë të rrugës. Në rrugët me dy ose më shumë korsi, për çdo kah të ecjes duhet të zbatohen masat e duhura, në përputhje me kushtet vendore, në mënyrë që sinjalet të jenë qartësisht të perceptueshme edhe nga drejtuesit e automjeteve që kalojnë në korsitë e brendshme, duke i përsëritur në anën e majtë ose mbi rrugën e automjeteve.
4. Sinjalet e përshkrimit duhet të vendosen aty ku fillon ndalimi ose detyrimi, mund të përsëriten edhe në formë të reduktuar, të pajisura me një panel plotësues, modeli II.5/a2 ose II.5/b2.
5. Me përjashtim të rasteve të parashikuara nga kjo rregullore, në të cilën ekziston një sinjal i veçantë FUND, përfundimi i një përshkrimi duhet të tregohet me të njëjtin sinjal, të pajisur edhe me plotësues, modeli II.5/a3 ose II.5/b3.
6. Nëse përshkrimi është i kufizuar në të njëjtën kohë në një ose më shumë kategori automjetesh, simbolet përkatëse të automjeteve janë të vendosura në një panel plotësues, modeli II.4/a. Nëse është fjala për një devijim për një ose më shumë kategori automjetesh përdoret paneli shoqërues, modeli II.4/b, me simbolin e paraprirë nga fjala PËRVEÇ.

a) Sinjalet e përparësisë

Neni 103

Dispozita të përgjithshme për sinjalet e përparësisë (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet rrugore, që njoftojnë kaluesit se duhet të japin ose duhet të kenë përparësi, ndahen në dy kategori:

I) Ato që i detyrojnë drejtuesit e mjeteve për të dhënë përparësi, që përfshin sinjalet:

a) të japësh përparësi (neni 104);

b) të ndalosh dhe të japësh përparësi (neni 105);

c) paralajmërim për të dhënë përparësi (neni 106);

ç) kryqëzim me përparësi djathtas (neni 107);

d) të japësh përparësi në njëkalimet e alternuara (neni 108);

dh) mbarim i së drejtës për përparësi (neni 109).

II) Ato që u tregojnë kaluesve se, në kryqëzimet dhe në konvergimet e trajektoreve, drejtuesit e mjeteve, që vijnë nga rrugë të tjera ose në drejtim të kundërt, kanë detyrimin që të japin përparësinë që përmbajnë sinjalet:

e) kryqëzim, me të drejtë përparësie (neni 110);

ë) e drejtë përparësie (neni 111);

f) e drejtë përparësie, në njëkalimet e alternuara (neni 112).

2. Sinjalet e mundshme që vërtetojnë dispozitat për përparësinë duhet të pajisen me panel plotësues, modeli II.1 ose modeli II.5/a2 ose II.5/b2.

3. Sinjalet e përparësisë, të treguara në pikën 1, kategoria I, shkronja "a", "b", "c" dhe kategoria II, shkronja "e" dhe "ë" mund të pajisen me panel plotësues, modeli II.7.

4. Sinjalet e përparësisë sipas pikës 1, kategoria I, shkronja "ç" dhe kategoria II, shkronja "e" duhet të vendosen duke respektuar largësitë e përcaktuara në nenin 81 , pika 7 dhe nenin 104, pika 4.

5. Në sinjalet e përparësisë, sipas pikës 1, kategoria I, shkronja "a "dhe "b" mund të citohen në të njëjtën mbështetëse, sinjalet e detyrueshme, që vendosen gjithnjë poshtë atyre të parave.

6. Sinjalet e përparësisë sipas pikës 1, kategoria I, shkronja "a"dhe "b", të vendosura në korrespondencë me kryqëzimet e tjera, që komandohen me semafor, quhen të vlefshme vetëm kur semafori është i fikur ose me drita të verdha vezulluese. Në këto raste nuk duhet përdorur asnjë panel plotësues, me një specifikim të tillë.

Neni 104

Sinjali i dhënies së përparësisë (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "JEP PËRPARËSI" (figura II.36) duhet të përdoret në atë degë të kryqëzimit, që nuk gëzon të drejtën e përparësisë, për t'i treguar drejtuesve të mjeteve detyrimin për t'u dhënë përparësi automjeteve që qarkullojnë në të dyja drejtimet e rrugës, në të cilën ato do të hyjnë ose që do të kapërcejnë.

2. Sinjali i mësipërm, duhet të vendoset në buzë të kryqëzimit ose në një largësi nga kufiri i rrugës së automjeteve që gëzon përparësi, jo më të madhe se 25 metra dhe 10 metra, respektivisht brenda dhe jashtë qendrave të banuara.

3. Sinjali mund të përdoret për kërkesat e sigurisë ose të vëllimit e trafikut në kryqëzime të veçanta, duke zëvendësuar sinjalin sipas nenit 107 (figura II.40) në rrugën pa përparësi, në devijim të hierarkisë së rrugëve, një marrëveshje e mëparshme kjo e enteve pronare të rrugës. Me këtë qëllim, për të garantuar përshquarjen e kryqëzimit, duke mos ndryshuar normat për largësitë e përshquarjes së sinjaleve, entet pronare mund:

a) të ndalojnë vendosjen e kioskave, të stacioneve të furnizimit, të tabelave të reklamës dhe pengesave të tjera të shikimit;

b) të veprohet nëpërmjet rrafshimeve, prerjes së barërave, të shkurreve ose të pemëve, aty ku është e mundur, me mënjanimin e mureve ose të pengesave të tjera.

4. Sinjali duhet të shoqërohet, aty ku e lejon shtrimi i rrugës, me sinjalizimin horizontal, të parashikuar në nenin 142 ose mund të integrohet, me simbolin e parashikuar në nenin 146, pika 9.

Neni 105

Sinjali i ndalimit dhe i dhënies së përparësisë (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "NDAL" dhe "JEP PËRPARËSI" (figura II.37) duhet të vendoset në kryqëzimet ose në vendet që nuk gëzojnë të drejtën e përparësisë, për t'u treguar drejtuesve detyrimin për të ndaluar, në përputhje me shiritin përkatës të ndalimit dhe për t'u dhënë përparësi para se të futet në zonën e kryqëzimit ose në fluksin e qarkullimit.

2. Sinjali duhet të përdoret në kryqëzimet ku nuk është e mundur të garantohen kushtet e përshquarjes së mjaftueshme, sipas nenit 104, pika 3 ose në situatat e një rrezikshmërie të veçantë.

3. Sinjali duhet të pajiset me sinjalizimin horizontal, të parashikuar në nenin 142, si dhe me përshkrimin horizontal "STOP", të parashikuar në nenin 146, pika 8.

4. Sinjali duhet të vendoset në përputhje me buzën e kryqëzimit dhe sa të jetë e mundur më afër saj.

Neni 106

Sinjali i paralajmërimit për dhënie përparësie (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "PARALAJMËRIM PËR TË DHËNË PËRPARËSI" (figura II.38) dhe "PARALAJMËRIM PËR TË NDALUAR DHE PËR TË DHËNË PËRPARËSI" (figura II.39) duhet të vendoset nga ana e afërt me hyrje në autostradë, me përparësi jashtë qendrave të banuara, dhe brenda qendrave të banuara me rrugë që kanë kufizim shpejtësie më të madhe se ajo e caktuar në nenin 140, pika 1 e Kodit Rrugor ose kur kushtet e trafikut këshillojnë përdorimin e tij për motive sigurie ose të disiplinës së qarkullimit.

2. Në vendet e sinjaleve, për të cilat mund të vendosen sinjale paralajmërimi për kryqëzim, të shoqëruara me sinjalet e përparësisë në të cilat është paraqitur konfiguracioni topografik i kryqëzimit.

3. Largësia ndërmjet sinjalit të paralajmërimit dhe shiritit të ndalimit vendoset në panelin plotësues, modeli II.1. Ai vendoset sipër vetë sinjalit.

4. Në rrugët sipas pikës 1, atëherë kur ekzistojnë kryqëzime të tjera ndërmjet sinjalit dhe kryqëzimit, sinjali duhet të përsëritet pas çdo kryqëzimi, së bashku me panelin, modeli II.1 , që tregon largësinë përkatëse.

Neni 107

Sinjali i kryqëzimit, me përparësi djathtas (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali i kryqëzimit "ME PËRPARËSI DJATHTAS" (figura II.40) duhet të vendoset në rrugët jashtëqytetëse, për të paralajmëruar një kryqëzim ndërmjet dy ose më shumë rrugëve, për të cilat vlen rregulli i përgjithshëm "përparësi djathtas". Një sinjal i tillë mund të përdoret në qendrat e banuara vetëm kur kushtet e trafikut e këshillojnë përdorimin e tij, për motive sigurie.

Neni 108

Sinjali për të dhënë përparësi në njëkalimet e alternuara (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "TË JAPËSH PËRPARËSI NË NJË NGA KALIMET E ALTERNUARA" (figura II.41) duhet të përdoret në fillim të ngushtimeve të rrugëve, të përkohshme ose të përhershme, në

të cilat, si rezultat i kufizimit të përmasave të korsive, apo si rezultat i ecurisë planimetrike të rrugës, apo dhe të tipit të përmasave të automjeteve, të cilëve iu lejohet kalimi, del nevoja e përcaktimit të njëkalimit të ecjes së alternuar. Sinjali i përshkruan kaluesit përparësinë që duhet t'i japë fluksit të trafikut, që vjen në kah të kundërt.

2. Prapa sinjalit, nën kujdesin e drejtuesit, duhet të vendoset, një simbol ose një mbishkrim, që tregon se vendosja është e rregullt.

3. Në ngushtimet e rrugëve me një kalim të alternuar dhe në hyrjet në të cilat nuk shihen njëri nga tjetri apo kur ndryshojnë me më shumë se 50 metra, duhet vënë në përdorim një impiant semaforik, i cili funksionon gjatë gjithë ditës. Nëse kushtet e trafikut e kërkojnë, ose kur një kalim i alternuar është vënë në punë për një kohë të përcaktuar, në vend të semaforit mund të vendoset një shërbim sinjalizimi manual, që funksionon nëpërmjet personelit, sipas asaj të këshilluar nga enti pronar i rrugës ose nga ndërmarrja që kryen punimet apo ndërtimet në rrugë.

Neni 109

Sinjali i përfundimit të së drejtës së përparësisë (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "PËRFUNDIM I SË DREJTËS SË PËRPARËSISË" (figura II.42) duhet përdorur për t'u treguar kaluesve me përparësi të rrugës se rruga nuk gëzon më të drejtën e përparësisë. Ky sinjal mund të vendoset vetëm kur në rrugë është vendosur sinjali "E DREJTË PËRPARËSIE" (figura II.44).

2. Sinjali mund të përsëritet disa herë para pikës në të cilën përfundon përparësia, kur kushtet e trafikut e këshillojnë përdorimin për motive sigurie.

3. Në rrugët jashtëqytetëse ose në ato qytetëse, me kufi shpejtësie më të madhe se ajo e përcaktuar në nenin 140, pika 1 e Kodit Rrugor, sinjali duhet të përsëritet të paktën një herë.

4. Sinjalet e vendosura para pikës ku përfundon e drejta e përparësisë duhet të pajisen me panele plotësuese, modeli II.1 .

Neni 110

Sinjali i kryqëzimit, me të drejtë përparësie (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "KRYQËZIM ME TË DREJTË PËRPARËSIE" (figura II.43/a) duhet përdorur në rrugët jashtëqytetëse dhe aty ku vlerësohet e nevojshme, në ato qytetëse, për të parasinjalizuar një kryqëzim me rrugë jokryesore.

2. Sinjali parashikon dy variante: nëse rruga jokryesore futet vetëm nga e djathta (figura II.43/b) ose nga e majta (figura II.43/c) që emërtohet "KRYQËZIM NË FORMË T-je" dhe variantin tjetër të quajtur "KONVERGIM", nëse rruga jokryesore futet në korsi, me rritje të shpejtësisë, nga e djathta (figura II.43/d) ose nga e majta (figura II.43/e).

3. Në rrugët jokryesore duhet të vendosen sinjale, që tregojnë detyrimin për të dhënë përparësi.

Neni 111

parësi (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "E DREJTË PËRPARËSIE" (figura II.44) duhet përdorur për të treguar se një pjesë e rrugës gëzon të drejtën e përparësisë.

2. Sinjali mund të përsëritet në format të vogël, para dhe pas çdo kryqëzimi ose në bankinat ndarëse të trafikut, në kryqëzimet e kanalizuara, të pajisura me panel plotësues, modeli II.7.

Neni 112

Sinjali i së drejtës për përparësi në njëkalimet e alternuara (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "E DREJTË PËRPARËSIE NË NJËKALIMET E ALTERNUARA" (figura II.45)

duhet përdorur në afërsi të ngushtimeve të rrugëve ku lejohet njëkalimi i alternuar, sipas nenit 108 për t'i treguar përdoruesit të rrugës, që ka përparësi në lidhje me automjetet që vijnë në drejtim të kundërt të kalimit.

b) Sinjalet e ndalimit

Neni 113
Sinjalet e ndalimit, në përgjithësi (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e ndalimit janë në formë rrethore dhe ua ndalojnë kalimtarëve kalimin, drejtimin e përcaktuar të ecjes, një manovër të veçantë ose imponojnë kufizime.
2. Sinjalet e ndalimit ndahen në të përgjithshme dhe të veçanta: quhen të përgjithshme ato që u drejtohen të gjitha automjeteve dhe të veçanta ato që u drejtohen vetëm disa kategorive të automjeteve ose disa kategorive të veçanta të përdoruesve të rrugës.

Neni 114
Sinjalet e përgjithshme të ndalimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e ndalimit, që lidhen me qarkullimin e të gjitha automjeteve, janë:
a) Sinjali "NDALIM QARKULLIMI" (figura II.46);
b) sinjali "DREJTIM I NDALUAR" (figura II.47);
c) sinjali "NDALIM PARAKALIMI" (figura II.48), që tregon ndalimin e parakalimit të automjeteve me motor, me përjashtim të motoçikletave dhe biçikletave me motor, edhe nëse manovra mund të bëhet brenda gjysmës së rrugës me ose pa shiritin për të vazhduar;
ç) sinjali "DISTANCIM MINIMAL I DETYRUESHËM" (figura II.49), që tregon se është e ndaluar ta ndjekësh automjetin që paraprin në një largësi më të vogël se ajo e treguar me metra në sinjal;
d) sinjali "KUFIZIM MAKSIMAL I SHPEJTËSISË" (figura II.50), që tregon shpejtësinë maksimale në km/orë, me të cilën automjetet mund të ecin në pjesën e rrugës së interesuar nga sinjali, duke mbetur të paprekura normat e sjelljes, sipas nenit 140 të Kodit Rrugor ose të kufizimeve të mundshme minimale, të vëna për kategori të caktuara automjetesh;
dh) sinjali "NDALIM SINJALIZIMI ZANOR" (figura II.51), që tregon se është i ndaluar përdorimi i paralajmëruesve zanorë, përveç rasteve të rrezikut të menjëhershëm.

Neni 115
Sinjalet e veçanta të ndalimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e ndalimit për qarkullimin, që lidhen me kategori të veçanta automjetesh, janë:
a) sinjali "NDALIM PARAKALIMI PËR AUTOMJETET E RENDA, ME NGARKESË TË PLOTË, MË TË MADHE SE 3.5 TONË" (figura II.52), tregon ndalimin e parakalimit të automjeteve me motor për automjetet e rënda, me ngarkesë të plotë, më të madhe se 3.5 tonë, të treguar në kartën e qarkullimit dhe të përshtatur për transportimin e personave. Parakalimi i mjeteve pa motor lejohet vetëm nëse manovra mund të kryhet brenda gjysmës së karrexhatës, me ose pa shirit të vazhduar. Pesha mund të përcaktohet në mënyra të ndryshme nga enti pronar i rrugës dhe në këtë rast, sinjali duhet pajisur me panel plotësues, që mban vlerën e ndryshueshme;
b) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR MJETET QË TËRHIQEN NGA KAFSHË" (figura II.53);
c) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR KËMBËSORË" (figura II.54);
ç) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR BIÇIKLETA" (figura II.55);
d) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR MOTOÇIKLETA" (figura II.56);

dh) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR MJETET QË SHTYHEN ME KRAHË" (figura II.57);

e) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR TË GJITHA AUTOMJETET" (figura II.58) duke përfshirë automjetet me motor me tri rrota dhe ato me katër rrota;

ë) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR AUTOBUSË" (figura II.59);

f) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR AUTOMJETET E RËNDA, ME NGARKESË TË PLOTË, MË TË MADHE SE 3.5 TONË" që tregohet nga karta e qarkullimit (figura II.60/a), që është përshtatur për transportimin e njerëzve; nëpërmjet një mbishkrimi brenda fushës së simbolit të automjetit (figura II.60/b), ose në panelin e integruar, mund të parashikohet një vlerë e ndryshme e peshës së sipërpërmendur, së cilës i lejohet kalimi;

g) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR TË GJITHA AUTOMJETET ME MOTOR TË PAJISURA ME RIMORKIO" (figura II.61). Devijime të mundshme për rimorkiot që nuk e kalojnë një peshë të caktuar mund të tregohen me panel plotësues;

gj) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR AUTOMJETET BUJQËSORE" (figura II.62);

h) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR AUTOMJETET QË TRANSPORTOJNË MALLRA TË RREZIKSHME" (figura II.63);

i) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR AUTOMJETE QË TRANSPORTOJNË EKSPLOZIV OSE PRODUKTE QË MARRIN ZJARR LEHTË" (figura II.64/a) dhe "NDALIM QARKULLIMI PËR AUTOMJETET QË TRANSPORTOJNË PRODUKTE QË MUND TË NDOTIN UJIN" (figura II.64/b). Devijime të mundshme për transportin e sasive të vogla mund të tregohen me panel plotësues, që tregon sasinë.

2. Nëse kushtet vendore të impiantit ndalojnë përdorimin e sinjaleve të ndalimeve të veçanta ose të sinjaleve të ndalimit, të shoqëruara me një panel për kufizimin, modeli II.4/a, lejohet vendosja e një sinjali të vetëm, maksimumi me dy simbole, që lidhen me kategoritë e automjeteve, objekt i ndalimit.

Neni 116

Sinjale për kufizimin e përmasave dhe të peshës së automjeteve (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e ndalimit, që paraqesin kufizime për përmasat dhe peshën e automjeteve, janë:

a) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR AUTOMJETET QË KANË GJERËSI MË TË MADHE SE ... METRA" (figura II.65). Duhet vendosur vetëm nëse gjerësia e pranueshme e rrugës është më e ulët se ajo e fiksuar nga neni 61 i Kodit Rrugor;

b) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR AUTOMJETET QË KANË LARTËSI NË KOMPLEKS MË TË MADHE SE ... METRA" (figura II.66) duhet të vendoset vetëm nëse lartësia e pranueshme në rrugë është më e vogël se lartësia e automjeteve të përcaktuar nga neni 61 i Kodit Rrugor;

c) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR AUTOMJETE OSE KOMPLEKS AUTOMJETESH ME GJATËSI MË TË MADHE SE ... METRA" (figura II.67) duhet të vendoset vetëm nëse gjatësia e pranueshme është më e vogël se gjatësia e automjeteve e përcaktuar nga neni 61 i Kodit Rrugor.

ç) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR AUTOMJETE QË KANË NJË PESHË MË TË MADHE SE ... TONË" (figura II.68), duhet vendosur vetëm nëse pesha e lejuar është më e vogël se pesha maksimale e lejuar sipas nenit 62 të Kodit Rrugor për automjete të pranuara të qarkullojnë në atë pjesë të rrugës. Sinjali mund të shoqërohet me panel, modeli II.6, që tregon numrin maksimal të automjeteve të pranuara për të kaluar njëkohësisht;

d) sinjali "NDALIM QARKULLIMI PËR AUTOMJETET QË KANË PESHË PËR AKS MË TË MADH SE ... TONË" (figura II.69) duhet vendosur vetëm nëse pesha e lejuar në nivelin maksimal të mbushjes është më e vogël se ajo e përcaktuar nga neni 62 i Kodit Rrugor.

2. Kufizimet e kalimit të pikës së mësipërme duhet të shkruhen në tabelat paralajmëruese të paralajmërimit të kryqëzimit.

3. Vlerat numerike të vendosura në sinjale, sipas pikës 1, u referohen përmasave efektive dhe peshës së automjeteve në çastin e kalimit të tyre në rrugë.

Neni 117

Sinjalet e përfundimit të përshkrimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjale, që tregojnë fundin e një përshkrimi, janë:

a) sinjali "RRUGË E LIRË" (figura II.70), tregon pikën në të cilën përshkrimet e treguara më parë përfundojnë së funksionuari;

b) sinjali "FUND I KUFIZIMIT TË SHPEJTËSISË" (figura II.71), duhet përdorur sa herë që rifillojnë kufijtë e përgjithësuar të shpejtësisë, të cilët janë në fuqi për atë lloj rruge. Nëse duhet të vendoset një kufi i ndryshëm shpejtësie më i vogël se ai i sipërpërmendur, në vendin e sinjalit "FUND I KUFIZIMIT TË SHPEJTËSISË" duhet përdorur sinjali "KUFIZIM MAKSIMAL I SHPEJTËSISË" (figura II.50), që tregon kufirin e ri;

c) "FUND I NDALIM-PARAKALIMIT" (figura II.72) tregon përfundimin e ndalim-parakalimit për të gjitha automjetet;

ç) sinjali "FUND I NDALIM-PARAKALIMIT PËR AUTOMJETET E RËNDA, ME NGARKESË TË PLOTË, MË TË MADHE SE 3.5 TONË" (figura II.73), e treguar në lejen e qarkullimit dhe që është përshtatur për transport personash.

2. Sinjalet janë me fushë të bardhë me simbole gri të errëta dhe me një shirit të pjerrët.

Neni 118

Sinjalet e ndalimit, të qëndrimit dhe të parkimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e NDALIMIT, QËNDRIMIT dhe PARKIMIT, ose që japin udhëzime për këtë qëllim, janë:

a) sinjali "NDALIM QËNDRIMI" (figura II.74) duhet përdorur për të treguar se ku janë vendet ku është vendosur ndalim-qëndrimi i automjeteve, me përjashtim të vendeve ku, si rezultat i rregullit të përgjithshëm, vlen ndalimi. Përgjatë rrugëve jashtëqytetëse, në mungesë të mbishkrimeve plotësuese, tregon se ndalim-qëndrimi është i përhershëm dhe ka vlerë edhe në orët e natës. Përgjatë rrugëve qytetëse, në mungesë të mbishkrimeve plotësuese, tregon se ndalim-qëndrimi ka vlerë nga ora 8 deri në orën 20. Sinjali mund të pajiset me panele plotësuese, ku shifra, mbishkrime të shkurtra mund të kufizojnë zbatimin e ndalimit të treguar, sipas rasteve:

1) ditët e javës, të muajit ose orët e ditës gjatë të cilave vlen ndalimi (panel plotësues, modeli II.3);

2) përjashtime për disa kategori të përdoruesve të rrugës (panel plotësues, modeli II.4/b);

3) periudhat që lidhen me ditët dhe orët në të cilat vlen ndalimi për të lejuar pastrimet e shtratit të rrugës me anë të makinave përkatëse ose me mjete të tjera (panel plotësues, modeli II.6/q2 ose në version plotësues, modeli II.8/a).

b) sinjali "NDALIM NDALIMI" (figura II.75), duhet të përdoret për të treguar vendet, ku, në mungesë të mbishkrimeve plotësuese, është i ndaluar në një kohë të përhershme, qëndrimi, ndalimi dhe çdo lloj ndalimi tjetër, i përkohshëm dhe i vullnetshëm, i automjetit.

Sinjalet "NDALIM QËNDRIMI" DHE "NDALIM I NDALIMIT" mund të plotësohen nga shenja të veçanta horizontale;

c) sinjali "PARKING" (figura II.76), mund të përdoret për të treguar një zonë të organizuar ose të pajisur që automjeti të pushojë për një periudhë kohe të pacaktuar, me përjashtim të një treguesi tjetër. Sinjali mund të pajiset nga panele plotësuese, për të treguar me vlerë përshkruese: kufizime të kohës, tarifat e parkimit, skemën e vendosjes së automjeteve (pushim paralel, të pjerrët ose drejtkëndore) si dhe kategoritë e pranuara ose të përjashtuara. Sinjali mund të vendoset në ato të paralajmërimit dhe të drejtimit.

ç) sinjali "PARALAJMËRIM PARKIMI" (figura II.77), tregon drejtimin që duhet ndjekur drejt parkingut më të afërt;

d) sinjali "RRUGËKALIMI I AUTOMJETEVE NË TROTUAR" (figura II.78), tregon zonën për hyrjen e automjeteve në pronat anësore, për të cilën vlen ndalimi i qëndrimit, sipas nenit 155 të Kodit Rrugor. Sinjali ka përmasat normale, 40 x 60 cm, dhe përmasa të zmadhuara, 60 x 90 cm. Në pjesën e lartë të sinjalit duhet treguar enti pronar i rrugës që lëshon autorizimin, dhe poshtë duhet shënuar numri dhe viti i lëshimit. Mostregimi i entit dhe i kufijve të shtrirjes së autorizimit sjell mosfrytshmërinë e ndalimit. Për rrugët private, të hapura për kalimin publik, autorizimi merret në komunë.

2. Mbishkrimet e vendosura në panelin plotësues të ndalimit, të lënies së makinës dhe të ndalimit duhet të jenë koncize, të tipit "7:30-19:00". Në rastin e ndalimit të pushimit, që vlen për të gjithë ditën, duhet vendosur treguesi "0-24". Për të treguar fillimin, përsëritjen dhe përfundimin, përdoren panele plotësuese, modeli II.5. Për të treguar shtrirjen përdoren panele plotësuese, modeli II.2. Përjashtimet në ndalimin e lënies së makinës, ekskluzivisht për automjetet e invalidëve dhe për ambulancat, tregohen me sinjal të posaçëm të përbëra nga "PUSHIM I LEJUAR PËR KATEGORI TË VEÇANTA AUTOMJETESH" (figurat II.79/a dhe II.79/b). Për t'u treguar përdoruesve të rrugës heqjen e detyruar të makinës në pjesën e rrugës së sinjalizuar përdoret paneli plotësues, modeli II.6/m ZONË E HEQJES, me të njëjtën vlerë kohe të sinjalit të ndalimit.

3. Sinjali i përbërë sipas pikës 2 duhet të përdoret edhe për të shënuar përjashtimin ndaj "ndalimit për pushim", të vendosur për automjete që u përkasin forcave të armatosura, atyre të policisë, zjarrfikësve, policisë bashkiake dhe shërbimeve të tjera të interesit publik dhe të ndihmës, ose automjeteve që u përkasin apo që janë në shërbim e për llogari të vetë entit pronar të rrugës, në mënyrë të kufizuar në zonat kufitare, me shtratin përkatës të rrugës dhe për sipërfaqet tepër të domosdoshme (figura II.79/c).

4. Sinjale të parkimit dhe të paralajmërimit të parkimit mund të pajisen me panele plotësuese, modeli II.1 ose modeli II.4/a, për të treguar, respektivisht, largësinë dhe kategorinë e automjeteve, për të cilat parkimi është i rezervuar. Sinjali "PARKIM" në format të reduktuar mund të përdoret në kombinim me sinjalet "NDALIM I LËNIES SË MAKINËS DHE NDALIM NDALIMI", për të treguar devijimet nga ndalimet për ato të veçanta, kategoritë specifike, të renditura në pikën 1, shkronja "a", pikën 2, që kanë në fakt të drejtë për të pushuar ose ndaluar. Figura II.79/d përfaqëson një shembull të tabelës së përbërë, për të treguar komandime të ndryshme, fleksible, që përdoren në qendrat e banuara ose në qendrat administrative, turistike.

c) Sinjalet detyruese

Neni 119

Sinjalet detyruese, në përgjithësi (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet detyruese janë në formë rrethore dhe u detyrojnë përdoruesve të rrugës një sjellje të veçantë, ose një kusht të veçantë të qarkullimit, që duhet të respektohet.

2. Sinjalet e detyrueshme ndahen në të përgjithshme dhe të veçanta. Të përgjithshmet kanë fushë blu dhe simbol të bardhë; të veçantat kanë fushë të bardhë, anë të kuqe dhe simbol të zi.

3. Sinjalet detyruese u drejtohen të gjithë përdoruesve të rrugës, me përjashtim të devijimeve që tregohen nëpërmjet një paneli shoqërues, modeli II.4.

Neni 120

Sinjalet detyruese, të përgjithshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet detyruese të përgjithshme janë:

a) DREJTIM I DETYRUESHËM;
b) DREJTIME TË LEJUESHME;
c) KALIM I DETYRUESHËM OSE KALIME TË LEJUESHME;
ç) RROTULLUES;
d) KUFIZIM MINIMAL I SHPEJTËSISË;
dh) ZINXHIRË TË DOMOSDOSHËM PËR BORË;
e) QARKULLIM I REZERVUAR, PËR KATEGORI TË PËRCAKTUAR KALIMTARËSH.

2. Sinjali "DREJTIM I DETYRUESHËM" (figurat II.80/a, II.80/b, II.80/c, II.80/d dhe II.80/e) duhet të përdoret për t'i treguar drejtuesit të mjetit drejtimin e vetëm të lejuar. Tabelat, sipas figurave II.80/a, II.80/b dhe II.80/c, janë vendosur sipas normës, në pikën ku fillon detyrimi i drejtimit unik, dhe mund të plotësohen me panele plotësuese, modeli II.1.

3. Sinjalet "DREJTIME TË LEJUESHME" (figura II.81/a, II.81/b dhe II.81/c) duhet të përdoren për t'i treguar drejtuesit drejtimet e vetme, të lejueshme dhe vendosen sipas normës, para pikës në të cilën fillon detyrimi.

4. Sinjalet "KALIM I DETYRUESHËM" (figurat II.82/a, II.82/b) dhe "KALIME TË LEJUESHME" (figura II.83) duhet të përdoren për t'i treguar drejtuesit të mjetit: detyrimin për të kaluar, respektivisht, majtas ose djathtas një pengesë, një vendi të zënë, një brezi shpëtimi, një tabelë për bankinat që ndajnë trafikun, të vendosura në rrugë, ose për të sinjalizuar shmangiet në rast punimesh në rrugë ose për shkaqe të tjera; dhe, (figura II.83), lejon kalimin nga të dyja anët e pengesës.

5. Sinjalet sipas pikës 4 duhet të vendosen në krye të ishullit ndarës të trafikut ose mbi pengesë, në mënyrë të tillë që të perceptohen në kohën e duhur dhe për të bërë të qartë treguesin e kalimit të detyrueshëm. Në rastet në të cilat rrugët kanë ndarje trafiku ndërmjet rrugëve me gjerësi më të madhe se 1.50 metra, sinjalet mund të shoqërohen me sinjalin "DREJTIM I NDALUAR" (figura II.47), të vendosur në anën e kundërt të ballit të vetë bankinës që ndan trafikun.

6. Sinjali "RROTULLUES" (figura II.84) duhet të përdoret për t'u treguar drejtuesve të mjeteve detyrimin për të qarkulluar sipas drejtimit të treguar nga shigjetat. Duhet të vendoset në buzë të zonës, ku zhvillohet qarkullimi rrotullues. Në rrugët jashtëqytetëse paraprihet gjithmonë nga një sinjal "PARALAJMËRIM I QARKULLIMIT RRETHOR" (figura II.27).

7. Sinjali "KUFIRI MINIMAL I SHPEJTËSISË" (figura II.85) duhet të përdoret për të treguar se automjetet, që qarkullojnë në rrugë ose në një apo më shumë korsi të saj, që janë objekt i sinjalit, duhet të vëzhgojnë kufirin minimal të shpejtësisë së treguar. Automjetet, që nuk mund të arrijnë shpejtësinë minimale të treguar nuk duhet të zënë rrugën ose një pjesë të rrugës që është objekt i sinjalit të sipërpërmendur. Përfundimi i së drejtës duhet të tregohet me sinjal të ngjashëm , të vijëzuar pjerrtazi, nga një shirit i kuq (figura II.86).

8. Sinjali "ZINXHIRË TË DETYRUESHËM PËR BORËN" (figura II.87) duhet përdorur për të treguar detyrimin për të qarkulluar, duke filluar nga pika e impiantit të sinjalit me zinxhirë bore ose gomat e borës. Sinjali mund të vendoset së bashku me atë "KALUESHMËRI", duke ruajtur vlerën e tij përshkruese.

9. Sinjali "QARKULLIM I REZERVUAR PËR KATEGORI TË CAKTUARA AUTOMJETESH", simboli i të cilit përmbahet në to, tregon se rruga ose një pjesë e saj i rezervohet vetëm kategorisë së parashikuar të përdoruesve të rrugës, ndërkohë që është e ndaluar për kategori të tjera. Sinjale të tilla janë:

a) sinjali "RRUGË KËMBËSORËSH" (figura II.88) që duhet të vihet në fillim të një rruge apo të një itinerari të përshkuar vetëm nga këmbësorë (zonë qytetëse këmbësorësh);

b) sinjali "PISTË PËR BIÇIKLETA" (figura II.90) që duhet të vendoset në fillim të një piste, itinerari apo rruge, që i rezervohet kalimit të biçikletave. Duhet të përsëritet pas çdo ndërprerjeje rruge apo kryqëzimi;

c) sinjali "PISTË PËR BIÇIKLETA AFËR RRUGËS SË KËMBËSORËVE" (figura II.92/a)

dhe "RRUGË KËMBËSORËSH DHE BIÇIKLETASH" (figura II.92/b) që duhet të vendoset në fillim të një rruge për këmbësorë dhe për qarkullimin e biçikletave. Sinjali duhet të përsëritet pas çdo ndërprerjeje të rrugës ose kryqëzimi;

ç) sinjali "RRUGË E REZERVUAR PËR KAFSHËT E NGARKUARA OSE PËR KAFSHËT QË PËRDOREN PËR TRANSPORT" (figura II.94) që duhet të vendoset në fillim të një pike ose të një rruge të veçantë.

10. Përfundimi i detyrimit të sinjaleve sipas pikës 9, duhet të tregohet me sinjalin përkatës, të vijëzuar pjerrtazi, me një shirit të kuq (fig. II.89, II.91 , II.93/a, II.93/b dhe II.95).

Neni 121

Sinjalet detyruese të veçanta (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e veçanta të detyrimit janë:

a) NDAL! DOGANA;

b) NDAL! POLICIA;

c) NDAL! STACION.

2. Sinjali "NDAL! DOGANA" (fig. II.96) duhet të vendoset për të sinjalizuar një ndalesë doganore dhe ndalimi është i detyrueshëm . Në të njëjtin sinjal, poshtë shiritit horizontal, mund të shkruhet fjala DOGANË, në gjuhën e shtetit kufitar. Në kufi me vendet anëtare të Komunitetit Europian sinjali zëvendësohet me atë të figurave II.97/a dhe II.97/b.

3. Sinjali "NDAL! POLICIA" (fig. II.98) duhet të vendoset për të sinjalizuar një postbllok rrugor, i ngritur nga organet e policisë, ku ndalimi është i detyrueshëm. Sinjali është i lëvizshëm, duhet të vendoset në një largësi të arsyeshme nga postblloku dhe duhet të jetë i dukshëm dhe i vlefshëm në kohë me qëllim që drejtuesi i mjetit të mund të drejtojë mjetin në bazë të kushteve plano-altimetrike të rrugës dhe të shpejtësisë mbizotëruese në atë pjesë rruge që i paraprin postbllokut. Sinjali duhet të përsëritet në lartësinë e pikës së ndalimit. Të dyja sinjalet duhet të vendosen në mënyrë të tillë që të mos përbëjnë rrezik ose të mos ndikojnë në sigurimin rrugor. Është e lejueshme të përsëritet sinjali në gjuhën e shtetit kufitar kur postblloku është në afërsi të zonave kufitare.

4. Sinjali "NDAL! STACIONI" (fig. II.99), duhet të vendoset në autostrada dhe në përputhje me hyrjet e kontrolluara, për të sinjalizuar një stacion, ku ndalimi është i detyrueshëm për veprime të pagimit të taksave. Është e lejueshme të përsëritet sinjali në gjuhën e shtetit kufitar, kur stacioni për pagesën e taksave është në afërsi të kufirit.

D) SINJALET TREGUESE
(Neni 39 i Kodit Rrugor)

Neni 122

Përgjithësimet e sinjaleve treguese (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Përcaktohen "sinjale treguese" ato sinjale që u japin përdoruesve të rrugës informacione të nevojshme për një qarkullim të rregullt e të sigurt, si dhe për dallimin e itinerareve, qendrave administrative, shërbimeve dhe impianteve rrugore.

2. Bashkësia e sinjaleve treguese, të parashikuara në projekt sipas nenit 75, pika 2 duhet të plotësojë kërkesat e mëposhtme:

a) përshtatshmërinë: cilësia dhe sasia e sistemit të shenjave duhet t'i përshtatet situatës rrugore në mënyrë që të lejojë dukshmërinë e nevojshme;

b) koherencën: gjatë një itinerari duhet të gjenden të njëjtët tregues të itinerarit;

c) homogjenitetin: në vetë itinerarin, nga fillimi deri në fund të sistemit të shenjave treguese, duhet të realizohet me të njëjtin grafik, simbologji, ngjyra dhe largësi leximi.

3. Sinjalizimi i treguesve, në varësi të mjedisit rrethues dhe në harmonizim me të, duhet

realizuar dhe lidhur në mënyrë që të shihet dhe të njihet kollaj.

4. Për rëndësinë e saj funksionale, sistemi rrugor i shenjave duhet t'u nënshtrohet verifikimeve periodike, për vlerësimin e tyre në përputhje me kërkesat e trafikut dhe kërkesat e përdoruesve të rrugës, si edhe për verifikimin e gjendjes së ruajtjes.

Verifikimet bëhen nga enti pronar ose ai koncesionar i rrugës, në bashkëpunim me entin pronar.

5. Në projektimin dhe verifikimin sipas pikës 4, një vëmendje e veçantë i duhet ushtuar zgjedhjes së mesazheve që do të vendosen, të cilat duhet t'i përgjigjen kriterit të esencialitetit, gjithnjë me qëllim për sigurinë dhe rrjedhshmërinë e qarkullimit.

6. Në projektimin, verifikimin dhe në ekzekutimin e sistemit të shenjave treguese, që lidhen me kryqëzimet rrugore, duhet të përdoren kriteret bazë të informimit të përdoruesit të rrugës:

a) duhen shënuar para kryqëzimeve qendrat administrative në të cilat të çon secila degë e kryqëzimit, në mënyrë që të realizohet një parasinjalizim i përshtatshëm dhe një kanalizim i rrjedhave të ndryshme të automjeteve;

b) në kryqëzime duhen pohuar drejtimet që duhen marrë për të arritur qendrat administrative, të treguara nga sinjalet sipas pikës "a" të mësipërme;

c) duhen shënuar manovrat e lejuara në kryqëzime;

d) duhen konfirmuar, pas kryqëzimit, vendmbërritjet në të cilat të çojnë rrugët përkatëse.

7. Sistemi i shenjave treguese, i vendosur në autostrada, në rrugët jashtëqytetëse, në rrugët qytetëse me shpejtësi të ecjes me të madhe se ajo e përcaktuar nga neni 139, pika 1 e Kodit Rrugor, në itineraret e hyrje-daljeve në qendrat e banuara, me përjashtim të kryqëzimeve me rrugë vendore të paasfaltuara dhe të parëndësishme, është i detyrueshëm dhe duhet të jetë në përputhje me kriteret e pikës 6.

8. Sipas asaj që është thënë në nenet e mësipërme, në disa lloj tipash të sinjalizimit, vendosen, kur është e nevojshme, zona ose pjesë katrore me ngjyra të ndryshme, që përfaqësojnë natyrën e vendmbërritjes ose të llojit të rrjetit që duhet përshkuar për të rritur atë.

9. Nëse sinjalet përmbajnë një ose më shumë tregues të së njëjtës natyrë, ngjyra e fushës së sinjalit është ajo sipas vendmbërritjes ose vendmbërritjeve për ku drejtojnë sinjalet.

Neni 123

Mbishkrime, shkronja dhe simbole, që lidhen me sinjalet treguese (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Për të zëvendësuar ose për të sqaruar përshkrimet e dhëna, lejohet vendosja në sinjale e simboleve, numrit të rrugës, drejtimeve kryesore ose shkurtimeve konvencionale. Duhet shmangur gjithsesi përqendrimi i shumë mbishkrimeve mbi sipërfaqet e kufizuara.

2. Sinjalet e përdorura në tabelat treguese janë ato të treguara në figurat nga II.100 deri në II.231.

3. Në rastin kur sasia e mbishkrimeve, që duhet vendosur patjetër në sinjal , qoftë për të lejuar një lexueshmëri të kënaqshme dhe të plotë, qoftë për një kompozim të mirë të sinjalit, nuk mund të realizohen mbi sinjal, atëherë mund të përdoret vetëm simboli.

4. Përdorimi i simboleve të paparashikuara nga kjo rregullore, duhet autorizuar nga Ministria e Transportit. Simbolet duhet të jenë të qarta dhe lehtësisht të kuptueshme.

5. Mbishkrimet, që përmbahen në sinjalet treguese, duhet të kompozohen duke përdorur karakteret e mëposhtme alfabetike dhe sipas përshkrimeve të mëposhtme:

a) alfabet normal, pozitiv, me shkronja të vogla (tabela II.22/a);

b) alfabet normal, pozitiv, me shkronja të mëdha (tabela II.22/b);

c) numra normalë, pozitivë (tabela II.22/c);

ç) alfabet normal, negativ, me shkronja të vogla (tabela II.22/d);

d) alfabet normal, negativ, me shkronja të vogla (tabela II.22/e);

dh) numra normalë, negativë (tabela II.22/f);

e) alfabet i ngjeshur, pozitiv, me shkronja të vogla (tabela II.22/g);
ë) alfabet i ngjeshur, pozitiv, me shkronja të mëdha (tabela II.22/h);
f) numra të ngjeshur, pozitivë (tabela II.22/i);
g) alfabet i ngjeshur, negativ, me shkronja të vogla (tabela II.22/l);
gj) alfabet i ngjeshur, negativ, me shkronja të mëdha (tabela II.22/m);
h) numra të ngjeshur, negativë (tabela II.22/n).
Tabelat e mësipërme janë pjesë e kësaj rregulloreje.

6. Shkronjat e mëdha duhet të përdoren për formimin e emrave të përveçëm të krahinave, rretheve, qyteteve, qendrave të banuara, bashkive, komunave dhe fshatrave. Shkronjat e vogla duhet të përdoren për formimin e emrave të përgjithshëm dhe të përveçëm që u përkasin pikave me interes publik, rural si:

a) rrugë rurale dhe jashtëqytetëse;

b) lagje, parqe, stacione, porte, aeroporte, zyra, ente, posta, komanda, administrata, qendra qytetesh, emra rrugësh, spitale;

c) çdo lloj mbishkrimi tjetër i një lloji të ndryshëm nga emrat e përveçëm gjeografikë, duke përfshirë edhe ato të paneleve plotësuese.

7. Sipas normës, duhet të përdoren shkronja dhe numra normalë. Shkronjat dhe numrat e ngjeshur përdoren vetëm në prani të fjalëve ose grupfjalëve, që nuk mund të shkurtohen ose edhe kur përdorimi i shkronjave normale sjell mbishkrime të gjata për madhësinë e sinjalit.

8. Lartësia e shkronjave dhe e numrave përcaktohet në funksion të largësisë së lexueshmërisë që kërkon lloji i rrugës, sipas udhëzimeve të tabelave II.16 dhe II.17.

9. Emrat e qendrave të banuara, të përbëra ose shumë të gjata, mund të shkurtohen, për të shmangur një gjatësi të papërshtatshme të mbishkrimeve.

10. Trashësia e shkronjave negative (me ngjyrë të hapur në fushë të errët) duhet të edukohet me rreth 15 për qind në krahasim me trashësinë e atyre pozitive (me ngjyrë te errët në fushë me ngjyrë të hapur).

Neni 124

Pozicioni i sinjaleve treguese (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e paralajmërimit, sipas nenit 125, duhet të vendosen sipas asaj të përcaktuar nga neni 79. Për sinjalet e mësipërme duhet siguruar një hapësirë dukshmërie "d", në funksion të shpejtësisë vendore mbizotëruese, në përputhje me vlerat e tabelës së mëposhtme:

a) shpejtësia = 130 km/orë: d = 250 m;
b) shpejtësia = 110 km/orë: d = 200 m;
c) shpejtësia = 90 km/orë: d = 170 m;
ç) shpejtësia = 70 km/orë: d = 140 m;
d) shpejtësia = 50 km/orë: d = 100 m;

Për vlera të paparashikuara të shpejtësisë veprohet me interpolim linear.

2. Sinjalet e paralajmërimit të kryqëzimeve, sipas nenit 125, pika 2, e me radhë, duhet të vendosen në një largësi "d" nga pika në të cilën fillon manovrimin për kthim (fillimi i korsisë me ulje të shpejtësisë, për kryqëzimet që janë të pajisura me to), në funksion të shpejtësisë vendore mbizotëruese, në përputhje me vlerat e shprehura në tabelën e mëposhtme:

A) kryqëzime me korsi të uljes së shpejtësisë:
a) shpejtësia = 130 km/orë; d = 50 m;
b) shpejtësia = 110 km/orë; d = 40 m;
c) shpejtësia = 90 km/orë; d =30 m;
B) kryqëzime pa korsi të uljes së shpejtësisë:
a) shpejtësia = 110 km/orë; d = 130 m;
b) shpejtësia = 90 km/orë; d = 100 m;
c) shpejtësia = 70 km/orë; d = 80 m;

ç) shpejtësia = 50 km/orë; d = 60 m.

Për vlera të paparashikuara të shpejtësisë veprohet me interpolim linear.

3. Kur sinjali nuk mund të vendoset, duke respektuar largësitë e treguara në tabelat sipas pikës 2, si pasojë e pamjaftueshmërisë së hapësirës së përshquarjes ose në prani të tuneleve apo të kanaleve, atëherë mund të vendoset në një largësi më të madhe, me kusht që largësia të shkruhet në panelin plotësues.

4. Në autostrada, në rrugët jashtëqytetëse kryesore dhe sa herë që kushtet e trafikut e kërkojnë, sinjali i vendosur në largësinë e treguar në tabelën e pikës 2 duhet të paraprihet nga një ose më shumë sinjale të vendosura në largësinë e duhur, të dhënë në panelin plotësues.

5. Sinjali i parasinjalizimit sipas nenit 125, pika 8, duhet të vendoset në përputhje me fillimin e zonës që paraprin kryqëzimin. Në rrugët jashtëqytetëse, atëherë kur është e mundur që të respektohet hapësira e përshquarjes sipas pikës 1, sinjali duhet të përsëritet më parë me largësinë e shkruar në panelin plotësues.

6. Sinjalet e drejtimit sipas nenit 126, në brendësi të zonës së kryqëzimit, duhet të vendosen me orientim të tillë që të jenë përsosmërisht të shikueshme nga rrjedha e trafikut në të cilin janë drejtuar dhe sipas nevojës, në njërën prej pikave më oportune nga të mëposhtmet:

a) në buzë të kryqëzimit;

b) në bankinat e trafikut;

c) në kufirin e daljes nga kryqëzimi;

7. Vetë sinjalet e drejtimit mund të vendosen mbi rrugën e kalimit të automjeteve, kur paraqesin një ose më shumë kushte nga të mëposhtmet:

a) dy ose më shumë korsi për kah të lëvizjes;

b) kryqëzime të kanalizuara ose planimetrikisht komplekse;

c) vëllime të mëdha trafiku, me përqindje të lartë të automjeteve me lartësi gabarite të madhe;

ç) itinerare autostradale, tangjenciale dhe drejtues kryesorë të kapërcimeve ose të itinerareve të hyrje-daljeve nga qendrat e banuara;

d) pamundësi për të realizuar impiante racionale të sinjaleve anësore, efikase.

8. Nëse kryqëzimi është me semafor, fenerët e veçuar semaforikë mund të trupëzohen në tabelat përkatëse të drejtimit, të vendosura në karrexhatat pranë kryqëzimit (fig. II.232).

9. Urat, mbikalimet ose objektet e ndërtuara në pikëvendosjet më të përshtatshme ose në largësi të afërta, mund të përbëjnë pika vendosjeje të sinjaleve.

10. Qëndrueshmëria e strukturave që mbajnë sinjalet si dhe përshtatshmëria e bazamenteve dhe ankorimeve, duhet të llogariten ose të verifikohen nga teknikët e entit pronar të rrugës.

Neni 125

Sinjalet e paralajmërimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e paralajmërimit ndahen në dy lloje:

a) paralajmërime kryqëzimi;

b) sinjale parazgjedhëse.

2. Sinjalet e paralajmërimit për kryqëzim kanë formë drejtkëndëshi dhe përmbajnë skemën e kryqëzimit, të realizuar nëpërmjet shigjetave me trashësi të ndryshme, në përputhje me gjeometrinë dhe rëndësinë e rrugës, me emrat e qendrave administrative ku shkohet nëpërmjet degëve të ndryshme të kryqëzimeve (figurat II.233, II.234, II.235).

3. Çdo drejtim i shënuar parapëlqehet të ketë emrin e një qendre të vetme administrative dhe sidoqoftë një numër të kufizuar emrash. Shigjetat drejtuese, të vendosura në sinjalin paralajmërues të kryqëzimit, duhet të jenë me një shtrirje të tillë, që të lejojnë një faqosje të mirë të mbishkrimeve.

4. Në të njëjtin sinjal paralajmërues nuk mund të figurojnë disa kryqëzime, me përjashtim të rasteve kur nuk ndodhen më pak se 250 metra larg njëra nga tjetra, ose kur nuk është e mundur të respektohen largësitë sipas nenit 126 (figurat II.236, II.237, II.238).

5. Sinjalet sipas nenit të mësipërm, nëse vendosen mbi rrugët për automjetet me dy ose më shumë korsi për kah lëvizjeje luajnë funksionet e sinjaleve të korsisë dhe duhet të jenë në përputhje me skemat e vendosjes të paraqitura në tabelën II.23, që është pjesë e integruar e kësaj rregulloreje, me shigjeta të drejtuara në mënyrë të përshtatshme.

6. Kornizat janë me ngjyrë:

a) të zezë në fushë të verdhë, të bardhë dhe portokalli;

b) të bardhë në ngjyrat e tjera të fushës.

7. Në shigjetat që përfshihen në sinjalet e paralajmërimit të kryqëzimeve mund të paraqiten, me format të reduktuar, sinjale të mundshme të rrezikut ose përshkruese, të vendosura në degën e kryqëzimit, ku vlen rreziku ose kufizimi (figurat II.239 dhe II.240).

8. Kur rruga është e ndarë në dy ose më shumë korsi për të njëjtin drejtim të lëvizjes, por me vendmbërritje të ndryshme, për të lejuar zgjedhjen paraprake të pozicionit në rrugën e automjeteve, në raport me drejtimet që drejtuesit e mjeteve synojnë të marrin në kryqëzim, në vendin e sinjalit të paralajmërimit, duhet përdorur sinjali i parazgjedhjes (figurat nga II.241 deri në II.245).

9. Në sinjalin e parazgjedhjes vendosen shiritat e ndërprerë, që tregojnë korsitë e gatshme dhe shigjetat, që tregojnë drejtimet e lejuara për secilën korsi. Ndërmjet korsive të përfaqësuara në këtë mënyrë, që u përgjigjen atyre të shënuara në rrugën e automjeteve të afrimit të kryqëzimit, vendosen vendmbërritjet me të njëjtat kritere dhe ngjyra të përdorura për tabelat e paralajmërimit të kryqëzimit.

10. Me sinjalin e parazgjedhjes, që i përgjigjet çdo korsie, shigjetat do të vendoset në pjesën e poshtme dhe vetëm një herë. Madhësia e shigjetave duhet të jetë në proporcion me atë të tabelave dhe lartësia e tyre duhet të jetë ndërmjet 1 /3 dhe 1 /4 së saj të tabelës (figurat II.246 dhe II.247).

11. Ngjyrat e fushës dhe të kornizave, mbishkrimet dhe shigjetat e sinjaleve të parazgjedhjes janë të njëjta me ato të paralajmërimit të kryqëzimit sipas pikës 6 dhe nenit 76, pika 2.

12. Shigjetat që përdorën në sinjalet e parazgjedhjes janë sipas llojeve të tabelës II.24, që janë pjesë e integruar e kësaj rregulloreje. Janë parashikuar katër tipa bazë të shigjetave:

a) vertikale, e drejtuar lart;

b) shigjetë e përthyer, e drejtuar majtas ose djathtas;

c) e drejtuar lart, majtas ose djathtas;

ç) e drejtuar djathtas dhe majtas.

13. Në sinjalet e paralajmërimit të kryqëzimit dhe të parazgjedhjes mund të vendosen simbole. Nëse tregohen rrugët, autostradat ose itinerare ndërkombëtare, sinjale të tilla duhet të shoqërohen nga simboli i identifikimit.

14. Përmasat e sinjaleve të paralajmërimit të kryqëzimit jepen në zbatim të normave, sipas tabelave II.16, II.17, II.18, II.19, II.20, II.21 dhe në zbatim të nenit 80, pika 7.

15. Sinjalet e paralajmërimit të kryqëzimeve ose të parazgjedhjes janë në ngarkim të entit pronar ose koncesionar të rrugës ku janë vendosur.

16. Në udhëzimet e Ministrisë së Transportit janë dhënë në detaje shembujt e zgjedhjeve sinjalizuese për pjesët e rrugëve ndërlidhëse, të shërbimit ose të parkimit, për stacionet autorrugore, si dhe për zgjedhje të veçanta sinjalizuese, që lidhen edhe me rrugë të tjera.

Neni 126

Sinjalet e drejtimit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e drejtimit në rrugët në brendësi të qendrave të banuara kanë formë drejtkëndëshi dhe duhet të jenë në përputhje me karakteristikat e treguara në tabelën II.13 (figura II.248).

2. Sinjalet e drejtimit djathtas ose majtas në rrugët jashtëqytetëse kanë formë drejtkëndore, me shigjetë në drejtim të qendrës administrative të sinjalizuar dhe duhet të jenë në përputhje me karakteristikat e treguara në tabelën II.14 (figura II.249).

3. Sinjalet sipas këtij neni, nëse vendosen në rrugën e automjeteve me dy ose më shumë korsi për drejtimin e lëvizjes luajnë funksionet e sinjaleve të korsisë dhe duhet të jenë në përputhje me skemat e vendosjes të shënuara në tabelën II.23, me shigjeta sipas tabelës II.25, që është pjesë e integruar e kësaj rregulloreje dhe, sipas mundësisë, të orientuara poshtë (figurat II.250, II.251 dhe II.252).

4. Në çdo kryqëzim duhen shënuar drejtimet e ndryshme që mund të marrin përdoruesit e rrugës; emrat e qendrave administrative që shënohen në këto sinjale duhet të jenë të njëjta me ato që figurojnë në sinjalet e paralajmërimit ose parasinjalizimit, që u paraprijnë; nëse është e nevojshme, mund të shtohen sinjalet e drejtimit, që lidhen me vendmbërritjet kryesore, me kusht që të mos dëmtohet perceptimi i saktë i sinjaleve të drejtimeve kryesore.

5. Në sinjal, përveç emrit të qendrës administrative, duhet të tregohet në vazhdim largësia në kilometra, e shprehur në shifra, pa simbolin km. Mund të shkruhet edhe simboli i identifikimit të rrugës (figura II.248 dhe II.249).

6. Emri i një qendre administrative, i shënuar në sinjalin e drejtimit, duhet të përsëritet në sinjalet pasuese, në kahun e lëvizjes deri në mbërritje të qendrës administrative.

7. Ngjyrat e kornizave duhet të jenë të njëjta me ato të nenit 125, pika 6.

8. Sinjalet e drejtimit mund të grupohen në një "grup të vetëm sinjalizues" (figurat II.253, II.254 dhe II.255). Në çdo grup të vetëm sinjalizues duhet të respektohen kriteret e mëposhtme:

a) të gjitha sinjalet e vendosura në të njëjtin grup duhet të kenë të njëjtat përmasa, pavarësisht nga gjatësia e emrave të shkruara në to;

b) ndërmjet dy sinjaleve ose grupeve të sinjaleve, që tregojnë drejtime të ndryshme, të vendosura në të njëjtat mbështetëse, është i nevojshëm një shkëputje vertikale, prej 5 cm;

c) në çdo grup sinjalizimi, sinjalet e ndryshme për secilin drejtim duhet të grupohen sipas ngjyrës së fushës;

ç) shigjetat që tregojnë "drejt" duhet të vendosen sipër të tjerave. Nëse grupi është i vendosur në të majtë, shigjeta vertikale duhet të vendoset në anën e djathtë të sinjalit;

d) shigjetat që tregojnë "majtas" duhet të vendosen poshtë shigjetave që tregojnë "drejt" dhe në fund, poshtë, të vendosura, shigjeta që tregojnë "djathtas";

dh) radha e vendosjes së sinjaleve, që tregojnë të njëjtin drejtim, nga lart poshtë, bëhet si vijon, në bazë të ngjyrave të fushës:

1. e bardhë;
2. e gjelbër;
3. blu;
4. kafe;
5. e zezë.

e) çdo grup nuk duhet të përmbajë më shumë së gjashtë sinjale. Nëse është e nevojshme vendosja e një numri më të madh sinjalesh, atëherë ato duhet të ndahen në disa grupe;

ë) grupet më të vogla, me shigjeta të vendosura drejt të njëjtit drejtim, duhet të vendosen në pikat më të përshtatshme të kryqëzimit;

f) sinjalet e drejtimit që përbëjnë grupe sinjalizuese në rrugët jashtëqytetëse, duhet të jenë në formë shigjete, ndërsa në rrugët qytetëse duhet të jenë në formë drejtkëndëshe, me shigjetën të vendosur në të, përfshirë këtu edhe ato me fushë blu ose të gjelbër.

9. Detyrimi për vendosjen e bazamentit mbështetës është në ngarkim të entit pronar ose koncesionar të rrugës ku është vendosur grupi sinjalizues. Edhe sinjalet njëshe të drejtimit, që tregojnë pika rurale me interes publik si dhe qendrat administrative, që do të arrihen nëpërmjet rrjetit të rregullt, duhet të jenë nën kujdesin e entit të sipërpërmendur. Përbën përjashtim nga ky rregull vendosja e tabelave njëshe, me udhëzime të veçanta, që mund të sillen nga entet e interesuara dhe që mund të vendosen nën kujdesin e tyre nëpërmjet autorizimit të entit pronar ose koncesionar të rrugës.

Neni 127

Sinjalet e identifikimit të rrugëve dhe të largësive metrike, progresive (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Simbolet e identifikimit të rrugëve jepen me shkronja dhe numra, të kombinuara sipas këtyre karakteristikave:

a) për itinerare ndërkombëtare, me fushë të gjelbër (figura II.256);

b) për autostrada dhe tunele, me fushë të gjelbër (figura II.257);

c) për rrugët shtetërore, me fushë blu (figura II.258);

ç) për rrugët e rrethit, me fushë blu (figura II.259);

d) për rrugët komunale, jashtëqytetëse, me fushë të bardhë (figura II.260).

2. Sinjalet e largësisë metrike, progresive janë të shprehura në kilometra ose, sipas rastit, edhe në hektometra dhe kilometra (figura nga II.261 deri në II.268). Në rrugët e hapura për trafikun lejohet mbajtja në fuqi e sinjaleve prej guri të largësive metrike.

3. Simbolet sipas pikës 1 mund të vendosen në sinjalet e paralajmërimit, e parapërzgjedhjes, e drejtimit, e konfirmimit ose mund të përbëjnë sinjale që tregojnë vetë.

4. Lartësia e shkronjave dhe shifrave të simbolit sipas pikës 1 nuk duhet të jetë më e vogël se 8 cm në sinjalet e drejtimit, dhe në raste të tjera në përmasa të përshtatshme dhe proporcionale me ato të sinjalit dhe në largësinë e nevojshme të lexueshmërisë.

5. Sinjalet identifikuese të rrugëve të kombinuara me shigjetë mund të përdoren në funksion të sinjaleve të drejtimit (figurat II.269, II.270 dhe II.271).

6. Me udhëzimin e Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit janë përcaktuar numrat që u duhen vënë autostradave dhe tuneleve.

Neni 128

Sinjalet e itinerarit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Në autostradat dhe rrugët jashtëqytetëse kryesore, mund të përdoret sinjali "SINJAL ITINERARI" (figura II.272).

2. Ky sinjal vendoset para çdo daljeje, për të sinjalizuar qendrat dytësore administrative ose larg pikave të interesit publik, turistik e gjeografik, ku të çon rrjeti i rregullt nga vetë dalja.

3. Ky sinjal nuk duhet të përmbajë më shumë se pesë radhë me mbishkrime. Mbishkrimet, që lidhen me qendrat administrative të qytetit, turistike ose gjeografike, duhet të vendosen në brendësi të sinjalit që ka ngjyrën specifike sipas nenit 76.

Neni 129

Sinjalet e qendrave administrative dhe vendndodhjet (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet që kufizojnë territorin që përdoret për qarkullim rrugor, janë të këtyre llojeve:

a) sinjale në hyrje dhe në dalje të qendrës administrative;

b) vendndodhja e pikave të interesit publik.

2. Sinjalet e qendrës administrative ndahen në:

a) të detyrueshme, që vendosen në fillim të qendrës së banuar. Ato duhet të kenë fushë të bardhë me kornizë dhe shkronja të zeza;

b) fakultative, që mund të vendosen në fillim dhe në fund të territorit rajonal ose të rrethit.

3. Sinjali i fillimit të qendrës së banuar sipas tipit "a" të pikës 1, ka, maksimumi këto përmasa:

a) vendosja anësore: lartësia 70/120 cm dhe gjatësia ndryshon në përputhje me emrin e qendrës administrative;

b) për vendosje mbi rrugën e automjeteve: lartësia 90/160 cm dhe gjatësia ndryshon në përputhje me emrin e qendrës administrative, maksimumi deri në 350 cm.

4. Sinjali "FILLIMI I QENDRËS SË BANUAR" (figura II.273) ka vlerë për të sinjalizuar, për

qendrat e banuara, edhe kufirin e shpejtësisë dhe ndalimin e sinjaleve zanore, respektivisht, sipas neneve 139, pika 1 dhe 153, pika 3 e Kodit Rrugor. Nuk është e nevojshme të shtohen dy sinjalet përshkruese "KUFI I SHPEJTËSISË" dhe "NDALIM I SINJALIZIMEVE ZANORE".

5. Në sinjalet, sipas pikës 4, emrat e qendrave administrative duhen shënuar të plota dhe pa shkurtime. Kur qendra administrative ka emër të përbërë, përshkrimi mund të bëhet në dy rreshta. Këto sinjale duhet të vendosen në fillim të qendrës së banuar, përgjatë të gjitha rrugëve që të çojnë në qendrën administrative, të sinjalizuar. Nëse bëhet fjalë për fshatrat e një komune, emri i kësaj të fundit mund të shkruhet në kllapa dhe në formë të reduktuar, poshtë emrit të qendrës administrative, të sinjalizuar.

6. Sinjali "FUNDI I QENDRËS SË BANUAR" (figura II.274) përbëhet nga kombinimi i një sinjali të qendrës administrative, me një vijë përsipër pjerrtazi, në të kuqe, dhe nga një sinjal pohues, që jep emrat e dy ose më shumë qendrave administrative, pasuese. Sinjali shoqërohet me shënimin e largësive respektive në kilometra. Karakteristikat e kombinimit janë si më poshtë:

a) përmasat e sugjeruara 120 x 160 cm;

b) ngjyrat: pjesa e sipërme me fushë të bardhë, korniza dhe mbishkrimet të zeza, shirit të pjerrët të kuq (nga lart djathtas, poshtë majtas). Në pjesën e poshtme, me fushë blu dhe mbishkrime të bardha, largësitë, në km, të qendrave administrative pasuese;

c) rreshti i parë: lart, qendra e banuar pasuese;

ç) në rreshtin ose rreshtat poshtë: qendra e banuar ose qendrat e banuara, të rëndësishme që vijnë më pas, si dhe qendrat e rrethit.

7. Sinjalet "FILLIMI DHE MBARIMI I PREFEKTURËS" (figura II.275) dhe "FILLIMI DHE MBARIMI I RRETHIT" (figura II.276) janë me fushë të gjelbër ose blu, në përputhje me llojin e rrugës ku janë vendosur, me korniza me përshkrime të bardha. Emri i prefekturës ose rrethit ku futesh vendoset lart, ai i prefekturës ose rrethit nga i cili dilet vendoset poshtë, e vijëzuar me një shirit të pjerrët, si në sinjalin e përfundimit të zonës së banuar. Përmasat e sugjeruara të sinjalit janë 90 x 200 cm.

8. Nuk është e lejueshme që t'i shtohen emrit të qendrës administrative mbishkrime të tjera dhe as të vendosen poshtë sinjalit shkrime të tjera, qoftë edhe me panel plotësues. Sinjalet duhet të jenë në përputhje me normat dhe të vendosen, sipas normës, nën kujdesin e atyre që i kanë vendosur ato. Enti pronar ose koncesionar i rrugës duhet të detyrojë rivendosjen dhe, në rast të mospërmbushjes, brenda gjashtëdhjetë ditëve, mund të ndiqet penalisht. Atij i ngarkohet edhe shlyerja e shpenzimeve përkatëse. Në rast nevoje, do t'i komunikojë, me letër rekomande, subjektit përkatës, shumën e shpenzimeve, me detyrimin për t'i derdhur brenda njëzet ditëve nga marrja e njoftimit. Nëse në përfundim të afatit nuk është kryer derdhja, enti pronar i drejtohet organit përkatës, i cili, brenda tridhjetë ditëve, lëshon urdhrin për pagesë. Urdhri ka fuqi ekzekutive, ligjore.

9. Sinjalet e vendndodhjes së vendeve ose të zonave me interes publik, që nuk mund të individualizohen ndryshe, mund të vendosen në përputhje me vendet e ndihmës së shpejtë, stacionet, postat e policisë, të informacionit, spitalin, komunat, policat rrugorë.

10. Sinjalet, sipas pikës 9, vendosen pingul me aksin e rrugës, në lartësinë e pikës së shënuar dhe përbëhen nga simboli dhe nga një shigjetë horizontale, e kthyer drejt hyrjes. Simbolet janë fiksuar në figurat nga II.100 deri në II.231. Përmasat janë të njëjta me ato të sinjaleve që tregojnë shërbime të impianteve të përdorshme (tabela II.8). Ngjyra e fushës është e bardhë, me kornizë dhe shigjetë të zezë (figurat nga II.277 deri tek II.284).

Neni 130

Sinjalet pohuese (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet pohuese mund të vendosen në rrugët dalëse nga qendrat administrative kryesore ose pas kapërcimeve të kryqëzimeve komplekse.

2. Këto sinjale vendosen gjatë itinerarit, në pozicionet më të përshtatshme, për të shmangur gabimet gjatë rrugës, në rast të hutimit ose përshquarjes së dobët.

3. Në autostradat dhe rrugët jashtëqytetëse kryesore, sinjali pohues vendoset rreth 500 metra pas përfundimit të korsive me rritje të shpejtësisë.

4. Në sinjalin pohues (figura II.285) mund të shkruhen disa emra qendrash administrative, të pasuara nga largësitë përkatëse kilometrike, sipas radhës në të cilën ato kalohen përgjatë itinerarit dhe me shkronja të përmasave të ndryshme, sipas rëndësisë së tyre.

5. Në rrjetin qytetës, funksionimi i largësisë mund të kryhet nga sinjalet e drejtimit, me shigjetë vertikale të drejtuar lart.

6. Sinjali i pohimit mund të përkojë me sinjalin e identifikimit të rrugës, i kombinuar me shigjetë vertikale (figura II.286). Në një rast të tillë është e mira që sinjale të tilla të shkruhen edhe në paralajmërimin e kryqëzimit, në sinjalin e parazgjedhjes dhe në atë të drejtimit.

7. Simbolet sipas nenit 123, pika 2, të vendosura me shigjeta vertikale, mund të përbëjnë sinjale konfirmimi (figura II.287, II.288, II.289); ndërsa të vendosura me shigjeta horizontale mund të përbëjnë sinjale drejtimi.

Neni 131

Sinjali "EMËR RRUGE" (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali "EMËR RRUGE" tregon emrin e rrugës, të sheshit, të shëtitores, si dhe çdo lloj tipologjie tjetër rrugore dhe duhet të lidhet me qendrat e banuara në të dyja anët e të gjitha rrugëve, sipas kryqëzimeve.

2. Në zonat qendrore të qytetit, sinjali "EMËR RRUGE" mund të zëvendësohet nga targat toponomastike, të tipit tradicional.

3. Sinjalet "EMËR RRUGE" kanë përmasat dhe karakteristikat e përshkruara në tabelën II.15 dhe korniza me ngjyrë blu.

4. Sinjali "EMËR RRUGE" mund të vendoset:

a) sipër ndriçuesve semaforikë, menjëherë sipër rrugës së këmbësorëve dhe i kthyer nga ana e jashtme e rrugës për automjetet. Lartësia e bordit të poshtëm të sinjalit duhet të përfshihet nga 3 deri në 3.5 metra nga plani i rrugës (figura II.290);

b) në sheshe, rrugë me pemë etj, në mbajtëse të vendosura pranë anës së rrugës së këmbësorëve. Çdo mbajtëse mund të përfshijë sinjalet e të dyja rrugëve në kënd, të vendosura sipas këndit të formuar nga dyja rrugët dhe të shmangura në lartësi (figura II.291);

c) aty ku ekzistojnë shtylla ose mbështetëse të ndriçimit publik ose të ndonjë lloji tjetër, sinjali mund të vendoset në to;

ç) në raste të tjera, aty ku e lejojnë rrethanat, me vendosje në mur;

d) në rastet "b" dhe "c" lartësia e sinjaleve përfshihet në 2.50 dhe 3 metrat, me përjashtim të rasteve kur është e pamundur objektivisht.

5. Në rrugët me një kalim (sens unik), sinjali "SENS UNIK PARALEL" duhet të vendoset së bashku me sinjalin "EMËR RRUGE", në të njëjtën mbajtëse, dhe poshtë tij. Të dyja sinjalet duhet të kenë përmasa të njëjta.

6. Sinjali "EMËR RRUGE" mund të përmbajë udhëzimin për numrat civilë të banesave, të pjesës së rrugës (figura II.292).

7. Sinjali i numrit civil të banesave mund të përdoret për të treguar numrin e banesave të veçanta ose të përbashkëta, sipas normave të rregulloreve komunale. Përndryshe, lejohet përdorimi, për rreth çdo dhjetë numra, një numër civil, pingul me aksin rrugor, i fiksuar në shtyllat e ndriçimit publik ose në mbajtëse të tjera, në mënyrë që ajo të duket në pamje ballore me rrjedhën e trafikut (figura II.293).

8. Sinjali "EMËR RRUGE" nuk duhet të vendoset te mbështetëset e reklamave.

Neni 132

Sinjalet turistike dhe të territorit (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Udhëzimet e kësaj kategorie mund të futen në sinjalet për të cilat flitet në nenet 125, 126, 127 dhe 128 dhe ndahen në llojet e mëposhtme, të shprehura në mënyrë sintetike, ku për detaje mund t'i referohemi nenit 76, pika 2:

a) turistike;

b) industriale;

c) hotelerisë;

ç) territoriale;

d) të vendeve me interes publik.

Simbolet, që lidhen me këto udhëzime, përfaqësohen me ato të treguara nga figurat II.100 deri në II.231.

2. Sinjalet me udhëzime sipas pikës 1 mund të vendosen në një vend të pavarur dhe të vetëm, si sinjale drejtimesh të izoluara ose si sinjale vendndodhjeje, por, në një rast të tillë sipas kësaj rregulloreje nuk duhet të ndërhyjnë në dallimin dhe leximin e sinjaleve të rrezikut, ato përshkruese apo treguese. Nëse përdoren duhet të vendosen vetëm në rrugët që të çojnë drejtpërsëdrejti në vendin e sinjalizuar dhe, kur nuk është mundur, jo më tepër se 10 metra larg nga vendi.

3. Furnizimi, instalimi, mirëmbajtja e sinjaleve, sipas pikës 1, është në ngarkim të subjektit të interesuar për vendosjen e këtyre sinjaleve. Nëse bëhet fjalë për një subjekt të ndryshëm nga enti pronar i rrugës, duhet marrë autorizimi paraprak i këtij të fundit, i cili duhet të përcaktojë kriteret teknike të vendosjes.

4. Sinjalet udhëzuese, turistike dhe territoriale, janë me fushë ngjyrë kafe, me kornizë dhe mbishkrime në ngjyrë të bardhë. Simbolet, mbishkrimet dhe kompozimi grafik jepen në figurat II.294 dhe II.295.

5. Sinjalet me udhëzime sipas pikës 1, shkronja "b" duhet të vendosen, sipas përcaktimit të entit pronar të rrugës, atëherë kur, si rezultat i konfiguracionit të vendeve dhe të rrjetit rrugor, mendohet e përshtatshme vendosja e një sistemi sinjalizues, informativ, të fillimit të zonës industriale, por që të mos cenojë sigurinë e qarkullimit dhe frytshmërinë e sistemit sinjalizues ekzistues. Sinjalet turistike dhe territoriale duhet të jenë vendosur në një pozicion të pavarur.

6. Asnjë udhëzim i tipit "industri" nuk mund të vendoset në paralajmërimet e kryqëzimeve, në sinjalet e parazgjedhjes, në ato të drejtimit apo të konfirmimit. Por mund të vendoset në kryqëzime dhe, aty ku është e nevojshme, i kombinuar me grupin "grup sinjalizues i bashkuar", aty ku ekziston sinjali i drejtimit me udhëzimin "zonë industriale" (figura II.296), i cili, me simbolin përkatës, mund të vendoset në paralajmërimet e kryqëzimeve ose të sinjaleve parazgjedhëse.

7. Në qendrat e banuara, ku zona ose zonat industriale janë të përcaktuara mirë, duhen përdorur sinjalet që japin udhëzime, në mënyrë kolektive, për zonën industriale. Të gjitha veprimtaritë dhe vendosjet e veçanta duhet të tregohen në kryqëzimet vendore, përgjatë itinerareve kryesore të fillimit të "zonës industriale", në përgjithësi (figura II.297).

8. Fjalët dhe simbolet, që tregojnë vendndodhjen dhe llojin e firmave, mund të prodhohen me grafikë të veçantë, me qëllim që të bëhen më të dallueshme.

9. Sinjalet treguese të hotelerisë duhet të jenë pjesë e një sistemi të veçantë dhe të pavarur të sinjalizimit tregues nëse, sipas gjykimit të entit privat të rrugës, është i domosdoshëm shënimi i drejtimit për në hotelet e ndryshme. Vendosja e një sistemi të tillë varet nga autorizimi i entit pronar të rrugës, që do të përcaktojë mënyrat për vënien në jetë.

10. Sinjalizimi i treguesve hotelierë përfshin:

a) një sinjal, me funksion paralajmërimi, të një pike ose një zyre të informacionit turistik-hotelier ose të sinjalit të informacioneve sipas shkronjës "b" më poshtë (figura II.298);

b) një sinjal të përgjithshëm informacioni për numrin, kategorinë ose një renditje të

mundshme të hoteleve (figura II.299);

c) një seri sinjalesh të specializuara paralajmëruese ose drejtuese, të vendosura në pozicione të pavarura dhe që nuk ndërhyjnë me sistemin normal të shenjave treguese, për ta drejtuar përdoruesin e rrugës në itinerarin që e çon në vendin e dëshiruar (figurat II.300 dhe II.301).

11. Sinjalet treguese hoteliere janë me fushë të bardhë, me korniza, simbole, mbishkrime dhe kompozim grafik të thjeshtëzuara në figura.

Neni 133

Sinjalet e dobishme, vendtreguese (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e dobishme vendtreguese duhet të vendosen në afërsi të vendit të treguar (sinjalet e vendndodhjes). Sinjale të tilla mund të paraprihen nga një simbol i tipit të përbërë (sinjal paralajmërimi), që ka edhe një shigjetë, e cila tregon drejtimin që duhet në metra ndërmjet sinjalit dhe vendit të treguar. Sinjalet e kësaj kategorie duhet të jenë në përmasat e treguara në tabelat II.6 dhe II.7, me përjashtim të një udhëzimi tjetër. Për autostradat duhet të përdoren përmasat 120 x 120 cm, me një rritje proporcionale të madhësive të tjera, me fushën në ngjyrë të gjelbër. Nëse vendosen në diçka, përmasat e tyre duhet të jenë të njëjta me ato të sinjalit në të cilin janë vendosur dhe në përputhje me kompozimin përkatës grafik.

2. Sinjali "SPITAL" (figura II.302) duhet të përdoret për të treguar afrimin e spitalit, shtëpive të kurimit, klinikave, instituteve të shtrimit për të sëmurët. Ky sinjal, përveç të tjerave, ka qëllimin për të ftuar përdoruesit e rrugës që t'u përshtaten masave të duhura dhe, në mënyrë të veçantë, të shmangin zhurmat. Emri i spitalit ose i ndërtesave të tjera të treguara mund të vendoset në një panel plotësues, modeli II.6. Nëse spitali ka edhe një repart të ndihmës së shpejtë, sinjali duhet të çiftohet edhe me atë të "NDIHMËS SË SHPEJTË" (figura II.353).

3. Sinjali "KAPËRCIM KËMBËSOR" (figura II.303) shënon një kapërcim këmbësor, që nuk komandohet nga impianti semaforik dhe që nuk përputhet me kryqëzimet. Në rast se sinjali është vetë me dritë, këshillohet kombinimi me burimet përkatëse të dritës, për ndriçim të përqëndruar në shenjat horizontale, me vijëzim me fasha tip zebre. Kjo gjë duhet bërë gjithmonë në të dyja anët, edhe nëse rruga është me një kalim dhe duhet vendosur në të dyja anët e rrugës për automjete, në bankinën e mundshme ndërmjetëse, që ndan trafikun ose mbi rrugën e kalimit të automjeteve. Në rrugët jashtëqytetëse dhe në ato qytetëse parësore, duhet të paraprihet nga sinjali i rrezikut, sipas figurës II.13, me funksion paralajmërues.

4. Sinjali "AUTOBUS SHKOLLË" (figura II.304), i vendosur në buzë të rrugës për këmbësorët, tregon stacionin e autobusit të shkollës. Vendosja bëhet gjithnjë në të dyja anët dhe është drejtkëndor me aksin e rrugës. Nëse vihet në pjesën e jashtme të autobusit, do të thotë se ai është i përshtatur për transportimin e fëmijëve nga shkolla dhe për në shkollë.

5. Sinjali "SOS" (figura II.305) tregon një sistem të kërkesës për ndihmë të shpejtë ose për asistencë. Vendoset në të dyja anët, dhe në pozicion drejtkëndor me aksin e rrugës.

6. Sinjalet "NËNKALIM KËMBËSOR" (figura II.306) dhe "MBIKALIM KËMBËSOR" (figura II.307) përcaktojnë një nënkalim ose një mbikalim për kapërcimin rrugor. Sinjalet vendosen në të dyja anët e rrugës, në fillim të shtratit të saj. Aty ku është e nevojshme mund të montohen edhe tri elemente me faqe, të cilat formojnë ndërmjet tyre një kënd 60 gradësh. Të njëjtin përdorim ka edhe sinjali "PLAN I PJERRËT KËMBËSORËSH" (figura II.308).

7. Sinjali "RRUGË PA DALJE" (figura II.309), i vendosur në fillim të një rruge, tregon së ajo është rrugë pa dalje për automjetet. Sinjali ka simbol të përcaktuar dhe topografi të pandryshueshme. Për të sinjalizuar kryqëzimin e një rruge me një rrugë tjetër pa dalje përdoret sinjali "RRUGË PA DALJE" (figura II.310 dhe II.311). Figurat e ndryshme përfaqësojnë skemën grafike më domethënëse të konfiguracioneve të vendeve. Simboli, që ka vetëm një vijë të kuqe, mund të përdoret dhe të integrohet dhe në paralajmërimet e kryqëzimeve ose të parazgjedhjes, jashtëqytetëse (me fushë blu) dhe qytetëse (me fushë të bardhë), për të paralajmëruar një degëzim pa dalje të kryqëzimit.

8. Sinjali "SHPEJTËSI E KËSHILLUAR" (figura II.312) tregon shpejtësinë e cila këshillohet të mos kapërcehet, në kushtet optimale të trafikut dhe të motit. Mund të vendoset në rrugë jashtëqytetëse dhe në autostrada, në përputhje, për shembull, me kthesat e rrezikshme, me pjesë rruge që rrihen nga erëra të forta, me një panel të mundshëm plotësues, modeli II.2. Në përfundim të pjesës së rrugës së sinjalizuar duhet të vendoset sinjali "FUND I SHPEJTËSISË SË KËSHILLUAR" (figura II.313).

9. Sinjali "RRUGË E REZERVUAR PËR MJETE ME MOTOR" (figura II.314) tregon fillimin e një rruge, të ndryshme nga autostrada, e rezervuar për qarkullimin e mjeteve me motor. Sinjali duhet të vendoset në të gjitha hyrjet e një rruge të tillë dhe zëvendëson sinjalet e ndalimit, që kanë të bëjnë me automjetet pa motor. Duhet përdorur në rrugët ku duhet të zbatohen të njëjtat norma që komandojnë qarkullimin në autostrada. Paneli plotësues, modeli II.1 mund të shtohet për të treguar largësinë ndërmjet tabelës dhe fillimit të rrugës, në lartësinë e kryqëzimit të fundit. Ka përmasa minimale 90 x 90 cm. Në çdo dalje duhet të vendoset sinjali "FUND I RRUGËS SË REZERVUAR PËR MJETE ME MOTOR" (figura II.315).

10. Sinjali "TUNEL" (figura II.316) tregon fillimin e një tuneli, natyral ose artificial. Emërtimi i mundshëm dhe gjatësia mund të tregohen nëpërmjet paneleve plotësuese, respektivisht sipas modelit II.6 dhe II.2. Sinjali kujton normat e sjelljes që duhen zbatuar në tunele, pra:

a) fiken dritat e gjata;

b) ndalohet ndalimi ose lënia e makinës;

c) ndalohen ndryshimet e drejtimit të lëvizjes;

ç) duhet të shuhet motori, në rast ndalimi për motive trafiku.

11. Sinjali "URË" (figura II.317) tregon fillimin e një ure, mbikalimi, rrugë-urë e të tjera të ngjashme me këto. Mund të shoqërohet nga panele, modeli II.6 dhe modeli II.2, që tregojnë emrin e urës ose të rrjedhës së ujit të kapërcyer, si dhe gjatësinë e shprehur në metra. Vendoset në fillim të urës.

12. Sinjali "ZONË BANIMI" (figura II.318) tregon fillimin e një rruge ose të një zone të banuar ose rezidenciale, në të cilën vlejnë masa të veçanta sjelljeje. Mund të vendoset në fillim ose në fillimet e rrugës apo të zonës rezidenciale. Në dalje vendoset sinjali "FUND I ZONËS SË BANIMIT" (figura II.319). Një panel plotësues, me format katror (tabela II.9), me fushë të bardhë, duhet të tregojë masat e veçanta të sjelljes, që duhen zbatuar në këtë rrugë ose zonë.

13. Sinjali "ZONË KËMBËSORE" (figura II.320), që tregon fillimin e zonës së ndërfutur në qarkullimin e automjeteve, mund të përmbajë devijime për biçikletat, për automjetet në shërbim të personave invalidë, me aftësi të kufizuara motorike dhe devijime të tjera, kufizime ose përjashtime të shënuara në panelin plotësues. Në dalje vendoset sinjali "FUND I ZONËS KËMBËSORE" (figura II.321).

14. Sinjali "ZONË E TRAFIKUT TË KUFIZUAR" (figura II.322) tregon fillimin e zonës, ku hyrja dhe qarkullimi janë të kufizuara në kohë ose për disa kategori mjetesh. Në dalje vihet sinjali "FUND I ZONËS SË TRAFIKUT TË KUFIZUAR" (figura II.323).

15. Sinjali "VENDKALIM BIÇIKLETASH" (figura II.324) tregon një kalim të rrugës nga një pistë biçikletash, të shikueshëm nga sinjalizimi përkatës horizontal. Në rrugët jashtëqytetëse dhe në rrugët qytetëse, me kanalizime përfund, duhet të jetë paraprirë nga sinjali trekëndësh i rrezikut, për të cilin tregohet në figurën II.14. Sinjali mund të përdoret në variantin me dritën e vet dhe në një rast të tillë këshillohet kombinimi me burimet përkatës të dritës, për ndriçimin e përqëndruar në sinjalizimin horizontal. Mund të vendoset me dy faqe, nga të dyja krahët e rrugës, ose edhe sipër saj. Varet gjithmonë nga kalimi.

16. Sinjali "KTHESË NGA E MAJTA" paralajmëron detyrimin e manovrës alternative, për t'u kthyer nga e majta, kur, në kryqëzimin pasues, është në fuqi moslejimi i kthimit majtas, gjë që paramendon se drejtuesi i mjetit duhet të kryejë një kthesë të tipit gjysmë të drejtë (figura II.325) ose një kthesë të tipit të tërthortë (figura II.326). Reflektimi i ngjyrës është në të bardhë dhe gri. Simbolika e sinjaleve është e fiksuar dhe e ndryshueshme, cilado qoftë topografia e vendeve. Sinjali "NDËRRIM LËVIZJES" (figura II.327) duhet marrë si një variant për përdorim të

veçantë i sinjalit të kthimit majtas, i tipit gjysmëdrejtpërdrejt dhe zbatohet për të treguar praninë e një objekti nën apo mbikalues, në një rrugë me drejtime lëvizjeje të ndara, për të lejuar kthimin në drejtimin e shkuarjes.

17. Sinjali "SHESHPUSHIM" (figurat II.328 dhe II.329) tregon praninë e një sheshpushimi, në krah të rrugës, për të bërë një ndalim. Duhet vendosur rreth 10 metra para fillimit të sheshit.

18. Sinjali "TRANZITIM" (figura II.330) tregon gjendjen e përkohshme të tranzitimit në rrugët malore, kufijtë e mundshëm të kalimit, si dhe rekomandon goma për dëborë apo zinxhirë dëbore, apo e bën të detyrueshme vendosjen e këtyre të fundit. Tabela vendoset në fillim dhe përgjatë itinerarit, në ngjitje, në përputhje me kryqëzimet rrugore, si edhe në daljen e vendeve të mundshme, të banuara. Zbatohet kur është e nevojshme për të njohur në kohën e duhur kushtet e vështira të përdorimit të rrugës apo të moskalimit total. Sinjali përbëhet nga tri panele të lëvizshme, me gjashtë faqe, pesë nga të cilat përmbajnë mesazhe të ndryshme, që mund të shfaqen vetëm apo bashkërisht, sipas pamjeve, kombinimeve dhe domethënies së mëposhtme:

Paneli	Pamja dhe ngjyra	Domethënia (*)
a	fund jeshil dhe e shkruar "Hapur" në fushë të bardhë ose: fund i kuq dhe e shkruar "Mbyllur" në fushë të bardhë	rrugë e lirë rrugë e pakalueshme
b	e gjithë e bardhë, pa asnjë simbol ose: sinjali i fig. 11.87 simboli II.181 dhe 182	zinxhirët e borës të detyrueshem. rekomandohen goma ose zinxhirë
c	e gjithë e bardhë, pa asnjë simbol ose: emra vendesh apo shënim kilometrash progresive	pika deri ku rruga është e kalueshme

(*) nëse kalimi apo pjesa fundore e rrugës është e mbyllur, paneli "a" ka ngjyrë të kuqe dhe mban shkrimin "mbyllur", të përsëritur në gjuhët e treguara në figurë. Nëse kalimi është i hapur, paneli "a" ka ngjyrë jeshile dhe mban shkrimin "hapur", të përsëritur në të njëjtat gjuhë. Nëse kalimi është i hapur, paneli i bardhë "b", sipas gjendjes së kalueshmërisë së rrugës, nuk mban asnjë shkrim ose edhe tregon sinjalin e figurës II.87, me lartësi 30 cm: "ZINXHIRËT E DËBORËS TË DETYRUESHËM", ose edhe simbolet (fig. II.181 dhe II.182: "REKOMANDOHEN GOMAT E DËBORËS" (figurat II.331, II.332, II.333). Nëse kalimi është i mbyllur, paneli i bardhë "c" mund të mbajë emrin e vendit dhe të kilometrit progresiv, deri ku rruga është e hapur dhe paneli "b", sipas gjendjes së kalueshmërisë, deri në vendin e sipërpërmendur, tregon sinjalin e figurës II.87: "ZINXHIRËT E DËBORËS TË DETYRUESHËM" ose edhe simbolet II.181 dhe II.182: "REKOMANDOHEN GOMA DËBORE" (figurat II.334, II.335, II.336). Reflektimi zbatohet për të gjitha ngjyrat. Përmasat e këshilluara: tabela kryesore 200 x 135 cm; panelet "a", "b" dhe "c", 35 x 105 cm.

19. Sinjali "PËRDORIM KORSIE" (figurat nga II.337 deri në II.340) tregon mënyrën për përdorimin e korsive të veçanta të rrugës, ose edhe të korsive që janë në gjendje pune në drejtimin e lëvizjes. Mund të përdoret për të treguar korsinë e caktuar për mjetet që ecin me shpejtësi të tillë që mund të shkaktojnë pështjellime të qarkullimit. Përmasat për autostradat dhe rrugët e tjera, që kanë shumë korsi, tregohen në figurën II.337. Sinjalet e përshkrimit, të shkruara në tabela, kanë diametrin 60 cm ose 40 cm.

20. Sinjali "NDRYSHIM KORSISH NË GJENDJE PUNE" duhet të përdoret për të sinjalizuar uljen e numrit të korsive në gjendje pune, në drejtim të lëvizjes (figurat II.341 dhe II.343) ose rritjen e tyre (figurat II.342 dhe II.344). Përmasat janë të njëjta me të sinjaleve për të

cilat u fol në pikën 19. Sinjali i paralajmërimit, i përbërë nga i njëjti sinjal tërësor i panelit, modeli II.1 , duhet të zbatohet kur korsia ka një gjatësi maksimale më të madhe se 500 m dhe është në pajtueshmëri me kushtet dhe veçoritë e rrugës.

21. Sinjali "AUTOSTRADË" (figura II.345) tregon fillimin e autostradës. Përmasat e sinjalit janë 300 x 170 cm, në format të zvogëluar (simboli fig. II.161). Identifikon, në sinjalet e paralajmërimit, atë të paraseleksionimit, të drejtimit dhe konfirmimit, itinerarin drejt sistemeve autostradale, tangjenciale apo unazore. Në funksion të paralajmërimit, i vendosur në fillim të trungut lidhës ndërmjet pashmërisë së zakonshme dhe autostradës, ia vlen të kujtojmë normat në fuqi të qarkullimit në autostradë (figura II.347); Përmasat minimale të saj janë 300 cm x 120 cm, pjesa e majtë, dhe 300 cm x 180 cm, pjesa e djathtë.

22. Sinjali "FUNDI I AUTOSTRADËS" (figura II.346) është i njëjtë me sinjalin "AUTOSTRADË", por me një vijë diagonale të kuqe. Në funksion të paralajmërimit është i pajisur me një panel, të modelit II.1 dhe përmasat e tij janë të barabarta me atë të sinjalit të autostradës.

23. Sinjalet "FILLIM I RRUGËS JASHTËQYTETËSE, KRYESORE" dhe "FUND I RRUGËS JASHTËQYTETËSE, KRYESORE" janë të barabarta me ato për të cilat u fol në pikat 21 dhe 22, por me ngjyrë blu në fund (figurat II.345, II.346 dhe II.347).

24. Sinjali "RRUGË NJËKALIMSHE, PARALELE" (figura II.348) duhet të përdoret në kryqëzime, për të treguar se në rrugën e kryqëzuar, qarkullimi rregullohet me një drejtim, duke saktësuar në të njëjtën kohë edhe drejtimin. Sinjali vendoset paralelisht me aksin e rrugës dhe është mirë që të jetë i kombinuar me sinjalin "EMËR RRUGE", madje duke pasur edhe përmasa të njëjta. Nëse kryqëzimi është me semaforë, dy sinjalet mund të vendosen në pllakën sipër fenerit semaforik. Nëse sinjali "RRUGË NJËKALIMSHE" vendoset vetëm, ka përmasa normale 25 cm x 100 cm.

25. Sinjali "RRUGË NJEKALIMSHE, BALLORE" (figura II.349) vendoset normalisht në aksin e rrugës dhe mund të ketë treguesin e sinjalit për të cilin flitet në pikën 24. Sinjali tregon një rrugë me një drejtim, prandaj, drejtuesit e mjeteve, mund të përdorin të gjithë gjerësinë e saj. Vendoset në të djathtë dhe në të majtë, në fillim të rrugës njëkalimshe, me përsëritje të mundshme nga e majta. Përmasat janë po ato të tabelës II.6. Sinjali "RRUGË NJËKALIMSHE, BALLORE" duhet të vendoset pasi të jetë në punë sinjali "DREJTIM I NDALUAR", në krahun tjetër të hyrjes.

26. Sinjalet "PARALAJMËRIM SHMANGIEJE TË KËSHILLUAR", "AUTOMJETE NË LËVIZJE" (figura II.350) duhet të përdoren për të parasinjalizuar itinerarin e këshilluar për mjetet më të rënda se 3.5 tonë, për të shmangur në këtë mënyrë kalimin e tyre në një qendër të banuar ose pjesë të saj. Në pikën e devijimit duhet të përdoret sinjali "DREJTIM I KËSHILLUAR PËR KAMIONË" (figura II.151).

27. Sinjali "KUFIJTË E SHPEJTËSISË SË PËRGJITHSHME" (figura II.352) duhet të përdoret veçanërisht në afërsi të hyrjeve në pikën kufitare kombëtare, për të treguar kufijtë e shpejtësisë së përgjithshme në fuqi në Shqipëri. Emri, shenja dalluese dhe flamuri shqiptar vendosen në pjesën e sipërme të tabelës. Sinjali tregon kufijtë e shpejtësisë së përgjithshme në fuqi, në rendin e mëposhtëm, nga lart-poshtë:

a) në katrorin e parë, kufiri maksimal i shpejtësisë në qendrat e banuara;

b) në të dytin, kufiri maksimal i shpejtësisë jashtë qendrave të banuara;

c) në të tretin, kufiri maksimal i shpejtësisë në rrugët jashtëqytetëse, kryesore;

ç) në të katërtin, kufiri maksimal i shpejtësisë në autostradë.

Bordi i tabelës dhe pjesa e sipërme janë me fund blu ose të gjelbër, sipas kalimit mbi të cilin është vendosur sinjali, katrorët janë me fund të bardhë, simbolet e katrorëve të parë janë të zinj, ndërsa i dyti ka një vijë të kuqe, të pjerrët.

Neni 134

Sinjale që japin njoftime për shërbime të nevojshme (Neni 39 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet që japin njoftime për shërbime të nevojshme, duhet të jenë të vendosura në afërsi të shërbimit të treguar, mjaft që tabela të jetë e pajisur me një shigjetë, që tregon drejtimin e duhur. Ato mund të jenë të shoqëruara me një panel tërësor, modeli II.1, që tregon largësinë në metra ndërmjet sinjalit dhe shërbimit të treguar. Emërtimi i mundshëm mund të vihet në hapësirën nën simbol. Simbolet, që lidhen me sinjalet, për të cilat flitet në këtë nen, mund të përdoren, në formë të reduktuar, brenda sinjaleve të paralajmërimit, të paraseleksionimit, të drejtimit dhe të konfirmimit. Përmasat jepen në tabelën II.8, duke dhënë tregues të ndryshëm; për autostradat duhet të përshtaten përmasat 150 cm x 225 cm, me rritje proporcionale të madhësive të tjera. Nëse shërbimi kryhet në mjedisin e autostradës, sinjalet janë me fund të gjelbër.

2. Sinjali "NDIHMË E SHPEJTË" (figura II.353) tregon një pikë shëndetësore, për ndërhyrjen e shpejtë. Itineraret që duhen ndjekur, duhet të sinjalizohen nëpërmjet tabelave të ngjashme të fillimit, të vendosura në kryqëzimet më të rëndësishme të rrugës kryesore.

3. Sinjali "NDIHMË TEKNIKE" (figura II.354) tregon një ofiçinë mekanike, publike, përgjatë rrugës jashtëqytetëse.

4. Sinjali "TELEFON" (figura II.355) tregon një pikë apo kabinë telefonike publike, të vendosur përgjatë rrugës jashtëqytetëse.

5. Sinjali "FURNIZIM" (figura II.356 dhe II.357) tregon një impiant furnizimi me karburant, të vendosur përgjatë rrugës jashtëqytetëse kryesore.

6. Sinjali "NDALIM AUTOBUSI" (figura II.358) tregon pikat e ndalimit të autobusëve të transportit publik, jashtëqytetës. Hapësira blu nën kuadrin e bardhë, me simbol të zi, mund të përdoret për të treguar shërbimet në tranzit, vendmbërritjen e tyre dhe oraret e mundshme. Nëse një hapësirë e tillë nuk është e mjaftueshme, sinjali përfshihet në një panel, modeli II.6, me përmasat e tabelës II.9. Sinjali mund të përdoret dhe përgjatë rrugëve të qytetit.

7. Sinjali "NDALIM TRAMVAJI" (figura II.359) tregon pikat ku ndalon tramvaji. Zbatohen dispozitat e pikës 6.

8. Sinjali "INFORMACION" (figura II.360) tregon një pikë, ku mund të merret informacion turistik apo i çdo natyre tjetër.

9. Sinjali "HOTEL PËR TË RINJTË" (figura II.361) tregon një hotel apo një bujtinë për të rinjtë.

10. Sinjali "ZONË PËR PIKNIK" (figura II.362) tregon një zonë, të pajisur me tryeza, bango dhe sende të tjera të nevojshme, ku përdoruesit e rrugës mund të ndalen për të pushuar.

11. Sinjali "KAMP" (figura II.363) tregon afrimin e një strukture të tillë, të pajisur dhe të autorizuar për ngritjen e tendave nga kampistët dhe ndalimin e karvanëve dhe të autokarvanëve. Përdoret në rrugët jashtëqytetëse dhe në ato qytetëse, periferike. Sinjali vendoset me shpenzimet dhe nën kujdesin e drejtuesit të kampit, me autorizimin e entit pronar të rrugës.

12. Sinjali "RADIOINFORMACIONE RRUGORE" (figura II.364) u tregon udhëtarëve frekuencën e valëve në të cilat mund të marrin lajme për qarkullimin rrugor. Në autostrada, sinjalet vendosen rreth 500 metra pas fundit të korsisë së rritjes së shpejtësisë së hyrjes në autostradë. Në rrugët normale vendosen rreth 1 km pas qendrave të banuara. Dhënia e informacionit dhe grumbullimi i tij kryhet me shpenzimet e entit pronar, administrues apo koncensionarit të rrugës.

13. Sinjali "MOTEL" (figura II.365) tregon afrimin e një moteli pranë rrugës, jashtë qendrave të banuara dhe duhet të përdoret vetëm në rrugët jashtëqytetëse. Në autostrada simboli mund të jetë shkruar në paralajmërimet e zonave të shërbimit.

14. Sinjalet "BAR" (figura II.366) dhe "RESTORANT" (figura II.367) tregojnë respektivisht afrimin e një bari apo të një restoranti në rrugët jashtëqytetëse. Në autostrada simboli mund të shkruhet edhe në paralajmërimet e zonave të shërbimit. Këto sinjale janë të ndaluara në qendrat e banuara.

15. Sinjalet "PARKING NDËRRIM MJETI" me autobusë, ose edhe tramvaje, apo metro dhe shërbime të tjera të transportit apo itinerareve këmbësore (figurat nga II.368 deri në II.371) tregojnë ose janë të kthyer drejt një parkingu, për ndërrimin e mjetit të transportit, të vendosur dhe të parapozicionuar pranë një ndalese apo një fillimi rruge për mjete apo itinerare këmbësorësh. Në zonën në të djathtë, në fund të sinjalit, mund të shkruhen treguesit kryesorë që lidhen me vendmbërritjen apo edhe numrat dallues të linjave të transportit publik. Përmasat jepen në tabelën II.7. Mund të shtohet një panel tërësor, modeli II.3, me emërtimin e mundshëm të ndalimit.

16. Sinjali "MAKINA MBI TREN DHE MAKINA NË VAZHDIM" (figurat II.372 dhe II.373), i vendosur në afërsi të një stacioni treni, njofton drejtuesit e mjeteve, që punojnë për transportimin e makinave, për afrimin e udhëtarëve. Vendoset me shpenzimet dhe nën kujdesin e entit hekurudhor, në marrëveshje me entin pronar të rrugës.

17. Sinjali "MAKINA NË ANIJE" (figura II.374), i vendosur në afërsi të një porti, në hyrje të një qendre të banuar, përgjatë rrugës që të çon në port, tregon molin apo pikat ku makina mund të ngarkohet në traget. Vendoset përgjatë itinerareve të caktuara, ose dhe brenda zonave portuale, për t'i orientuar automjetet drejt pikës së ngarkimit, në raport me vendmbërritjen e anijes. Sinjalet e vendosura brenda zonës së portit duhet të përmbajnë treguesin e vendmbërritjes, kur ekzistojnë pika të ndryshme ngarkimi në anije. Tregues të tillë duhet të shprehen me emrin e bankinës, të vendit dhe qytetit të shkarkimit, në gjuhën shqipe dhe në gjuhën e vendit për ku do të bëhet transporti. Mund të përdoret edhe sigla automobilistike e vendit të mbërritjes, me shkronja të zeza, brenda një rrethi të bardhë. Nuk lejohet përdorimi i këtyre sinjaleve për të treguar agjenci udhëtimi. Mund të shtohet një panel tërësor, modeli II.6, atje ku ka nevojë për informacione të tjera, të nevojshme, si kompani lundruese, për molin ose pika e ngarkimit.

18. Sinjali "TAXI" (figura II.375) tregon vendndodhjen e një zone të rezervuar për ndalimin e taksive të shërbimit publik. Zona është e rrethuar me shirita të verdhë, me shënime horizontale TAXI. Përmasat normale janë 40 cm x 60 cm, dhe ato të mëdha 60 cm x 90 cm.

19. Për të treguar "ZONAT E SHËRBIMIT", në rrugët jashtëqytetëse dhe në autostrada, zbatohet një sinjal i përbërë (figura II.376), ku vendosen simbole të shërbimit ekzistues, duke përdorur simbolet përkatëse, të parashikuara në pikat e mëparshme. Brenda zonave mund të përdoren sinjalet me një simbol të vetëm të shërbimit, për të treguar vendndodhjen, ose edhe rrugën që duhet ndjekur për të arritur atje.

20. Sinjali "ZONË E PAJISUR ME MJETE SHKARKIMI" (figura II.377) tregon një zonë të rezervuar për ndalimin dhe parkimin e autokarvanëve, e pajisur me mjedise higjeno-sanitare, e aftë për të mbledhur mbeturinat organike dhe ujërat e pastra dhe të zeza, që janë depozituar në depozitën e autokarvanit apo dhe të mjeteve të tjera që qarkullojnë në rrugë, dhe të pajisura me impiante të tilla.

21. Sinjali "POLICIA" (figurat II.378 deri në II.381) tregon qendrën më të afërt të një poste apo të një stacioni të shërbimit policor. Në sinjal duhet treguar vendi, rruga dhe numri i telefonit. Vendoset përgjatë rrugës jashtëqytetëse dhe në afërsi të hyrjeve në qendrat e banuara. Sinjali ka bazë të bardhë, me shkrime në të zezë dhe është me përmasa 90 x 60 cm.

3. SISTEMI HORIZONTAL I SINJALIZIMIT

Neni 135

Dispozita të përgjithshme për sinjalet horizontale (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Të gjitha sinjalet horizontale duhet të realizohen me materiale të tilla, që të jenë të dukshme si ditën edhe natën, si kur bie shi edhe kur shtrati i rrugës është i lagur. Në rastet e kushteve atmosferike të jashtëzakonshme të mund të përdoren materiale të veçanta.

2. Sinjalet horizontale përdoren vetëm me një vlerë të veçantë përshkruese, kur nuk janë parashikuar sinjale të tjera, të veçanta, ose edhe për të përfshirë sinjale të tjera.

3. Sinjalet horizontale duhet të jenë të realizuara me materiale të pathërmueshme dhe nuk duhet të dalin më shumë se 3 mm mbi sipërfaqen e shtruar të rrugës.

4. Karakteristikat fotometrike, kolorimetrike, të rrëshqitjes dhe të jetëgjatësisë së sinjaleve horizontale, si edhe metodat e matjes së këtyre karakteristikave, vendosen nga rregullat teknike përkatëse, të miratuara me udhëzim të Ministrisë së Transportit.

5. Ngjyrat e sinjaleve horizontale janë si më poshtë:

a) e bardhë;

b) e verdhë;

c) e kaltër;

ç) e verdhë, e kombinuar me të zezë.

Përdorimi i tyre është përcaktuar për çdo kategori sinjalesh në nenet pasuese; mund të përshtaten ngjyrat e sistemit të sinjalizimit vertikal, kur këto sinjale përsëriten mbi tokë.

6. Nuk lejohet asnjë sinjal tjetër në rrugë përveç atyre të parashikuara nga këto norma; për treguesit, që lidhen me manifestimet në rrugë apo garat sportive, sinjalet duhet të jenë të realizuara me material që fshihet dhe duhet të hiqen para se qarkullimi të kthehet në gjendjen normale.

7. Sinjalet horizontale duhet të mbahen gjithmonë në gjendje pune; në rastet kur rishtrohet sipërfaqja e rrugës, ato duhet të zëvendësohen në kohën teknikisht të nevojshme. Mungesa e sinjaleve horizontale, në rast të rihapjes së trafikut, duhet të sinjalizohet, në mënyrë të përshtatshme, me sinjalin e caktuar vertikal.

8. Sinjalet horizontale, kur nuk u përgjigjen më qëllimeve për të cilat janë vënë, duhet të hiqen apo prishen, në një mënyrë të tillë, të përshtatshme, që të mos shkaktojnë më pas ngatërresa me sinjalet e reja që do të vihen.

Neni 136

Shiritat gjatësorë (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Shiritat gjatësorë shërbejnë për të ndarë drejtimet e lëvizjes apo korsitë, për të kufizuar rrugën ose për të orientuar mjetet drejt drejtimit të duhur. Gjerësia minimale e shiritave gjatësorë, përjashto ata të anëve, është 15 cm, për autostradat dhe për rrugët jashtëqytetëse kryesore, dhe 12 cm, për të gjitha rrugët e tjera.

2. Shiritat gjatësorë ndahen si më poshtë:

a) shirita ndarës, në drejtim të lëvizjes;

b) shirita korsish;

c) shiritat e anëve të rrugës;

ç) shirita orientimi;

d) shirita drejtues, në kryqëzim.

3. Shiritat gjatësorë mund të jenë të vazhdueshëm dhe të ndërprerë (figura II.415); gjatësia e pjesëve dhe e intervaleve të shiritave të ndërprerë, në vijë të drejtë, janë përcaktuar në tabelën e mëposhtme:

Lloji	**Pjesa e rrugës**	**Intervali**	**Qëllimi i përdorimit**
a	4.5 m	7.5 m	Per ndarjen e drejtimeve të lëvizjes dhe të korsive, pjesët e projektuara për shpejtësi mbi 110 km/orë.
b	3m	4.5 m	Per ndarjen e drejtimeve të lëvizjes dhe të korsive në pjesët ku lejohet shpejtësia e projektuar nga 50-110 km/orë
c	3m	3 m	Per ndarjen e drejtimeve të lëvizjes dhe të korsive në ato pjesë ku lejohet shpejtësi jo më shumë se 50 km/orë dhe në tunele.

ç	4.5 m	1.5 m	Për shirita, që paralajmërojnë afrimin e një shiriti të vazhdueshëm.
d	3m	3m	Për të kufizuar korsitë e rritjes dhe të uljes së shpejtësisë
dh	1 m	1 m	Për shiritat an]sore, për ndërprerjen e vijave të vazhdueshme, që u përgjigjen hyrjeve anësore apo të rrugëkalimeve të makinave në trotuar.
e	1 m	1.5 m	Për shirita drejtues, në kryqëzime
ë	4.5m	3 m	Për shirita ndarës të korsive të kthyeshme

4. Në kthesa, intervalet e shiritave të tipit "a" dhe "b", për të cilët flitet në tabelën e pikës 3, mund të reduktohen në funksion të rrezeve të kthesës deri në fund të gjatësisë së pjesës së kthesës.

5. Shtrirja e një shiriti të vazhdueshëm nuk duhet të jetë më pak se 30 m, përveç rasteve kur dy kryqëzime pasuese janë aq pranë, sa që nuk e lejojnë një gjatësi të tillë.

6. Shtrirja e shiritave gjatësorë është e detyrueshme në të gjitha llojet e rrugëve, me përjashtim të rrugëve me sipërfaqe të papërshtatshme për vendosjen e shiritave. Ndërsa në rrugët vendore është fakultative.

Neni 137

Shiritat ndarës të drejtimeve të lëvizjes (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Ndarja e drejtimeve të lëvizjes realizohet nëpërmjet dy ose tri shiritave të afërt me ngjyrë të bardhë dhe me gjerësi të barabartë; largësia ndërmjet dy shiritave të afërt nuk duhet të jetë më e vogël se gjerësia e njërit prej tyre.

2. Shiriti i ndarjes së drejtimeve të lëvizjes duhet të jetë i vazhdueshëm në:

a) në rrugët me dy korsi lëvizjeje, për sa kohë që nuk mund të lejohet zënia, qoftë edhe e çastit, e korsive plotësuese për parakalim;

b) në afërsi të pjesëve ndërmjetëse rrafsh;

c) në zonat ballore;

ç) në afërsi të kalimeve të këmbësorëve dhe të biçikletave;

d) në afërsi të pjesëve të rrugës ku pashmëria është e dobët, si nëpër kthesa dhe pjesë të ngritura;

dh) në afërsi të kalimeve në të njëjtin nivel të trenit;

e) në afërsi të ngushtimeve.

3. Përgjatë kthesave, në pjesët e ngritura dhe në ngushtime, të cilat nuk kanë drejtim njëkalimësh të alternuar, shiriti i vazhdueshëm i ndarjes së drejtimeve të lëvizjes duhet të ketë gjatësi të tillë, që të mos lejojë zënien e korsive plotësuese, për të gjithë atë pjesë të rrugës, ku pashmëria nuk është e mjaftueshme.

4. Dy shirita të afërt, nga të cilët njeri është i vazhdueshëm dhe tjetri i ndërprerë, duhet të zbatohen, në rastet kur njëra nga drejtimet e lëvizjes ka një largësi me pashmëri të vogël (figurat nga II.416 deri te II.424), ose edhe për të lejuar mundësinë e parakalimit të mjeteve në dalje të zonave ndërmjetëse (figura II.425). Gjatësia e shiritave të tillë, të afërt nuk duhet të jetë më pak se 30 m.

5. Në rastin e dy shiritave të afërt, nga të cilët njëri është i vazhdueshëm dhe tjetri i ndërprerë, shiriti i vazhdueshëm nuk e pengon drejtuesin e mjetit, që ka kryer një parakalim të lejueshëm, të rimarrë pozicionin normal në rrugë.

6. Dy shirita të afërt, të vazhdueshëm duhet të hiqen për të ndarë drejtimin e lëvizjeve në rastet e mëposhtme:

a) në rrugët me një shtrat, me një apo dy korsi për çdo drejtim lëvizjeje; (figura II.426);

b) kur dy apo më shumë korsi në të njëjtin drejtim lëvizjeje, janë të kufizuara me shirita të vazhdueshëm (figura II.426);

c) kur ndarja e drejtimeve të lëvizjes nuk përkon me aksin e rrugës;

ç) kur kemi të bëjmë me trafik të shpërndarë dhe pa konstruktin e duhur, për të lejuar siguri më të madhe qarkullimi, duke larguar dy drejtimet e lëvizjes. Në këtë rast, nëse hapësira ndërmjet dy shiritave është më e madhe se 50 cm, ata duhet të jenë të dukshëm me vijëzim tip zebre, për të cilin flitet në nenin 148, pika 2.

7. Në praninë e sistemeve "ë" të rregullimit të trafikut me korsi të kthyeshme, shiritat ndarës të korsive janë të ndërprerë, të tipit për të cilin flitet në nenin 136, pika 3, dhe drejtuesit e mjeteve mund të realizojnë ndërrimin e korsisë, vetëm nëse kjo gjë lejohet nga sistemi i sinjalizimit semaforik.

8. Në të gjitha rastet e tjera, të paparashikuara nga ky nen, shiritat ndarës të drejtimit të lëvizjes duhet të jenë të ndërprerë.

9. Shiritat e vazhdueshëm mund të jenë të ndërprerë në lidhjet e rrugëve apo në hyrjet anësore, mjaft që të garantohet një pashmëri e mjaftueshme për të bërë të mundur kalimin dhe kthimin.

10. Shiritat gjatësorë të vazhdueshëm, të lidhur me shirita të tërthortë që shërbejnë për të kufizuar vendet e ndalimit, mund të mbikalohen për kryerjen e manovrave të ndalimit.

11. Për të paralajmëruar drejtuesit e mjeteve për afrimin e një shiriti gjatësor që ndan drejtimin e lëvizjeve, mund të përdoren shirita gjatësorë, të ndërprerë, të tipit "ç", të cilët paraqiten në tabelën e nenit 136, pika 3 e Kodit Rrugor.

Neni 138

Shiritat e korsive (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Përcaktimi i madhësisë së korsisë, e marrë si largësi ndërmjet akseve të shiritave që kufizojnë korsinë, është në varësi të funksionit të tipit të rrugës, të tipit të automjetit në kalim dhe e rregullimit të saj. Madhësia e korsisë zgjidhet në këto përmasa: 2,75 m - 3,25 m - 3,5 m - 3,75 m, ndërsa për korsitë e emergjencës madhësia zgjidhet ndërmjet 2 dhe 3,5 m.

2. Në hyrjen e kryqëzimeve të qyteteve, madhësia e korsisë mund të reduktohet deri në 2.5 m, për sa kohë që këto korsi nuk përdoren për mjete të rënda apo për transport publik.

3. Gjerësia e korsive përgjatë shtratit të rrugës duhet të mbahet e njëjtë, sa më shumë të jetë e mundur, përveç rasteve kur afrohen kryqëzimet apo vendet e sigurimit në ndalesat e tramvajeve. Në kthesa duhet të jetë i realizuar një zgjerim i përshtatshëm, në funksion të tipit të mjetit në kalim dhe të rrezes së kthesës.

4. Në zonat ballore, në afërsi të kryqëzimeve, shiritat ndarës të korsive të lëvizjes duhet të jenë të vazhdueshëm, në pjesën që paraprin menjëherë shigjetën e ndalimit, për një gjatësi minimale prej 30 m.

5. Shiritat e korsive të rrugës, me të drejtë përparësie (për të kaluar i pari) mund të zgjaten në brendësi të zonave të kryqëzimeve, por duhet të jenë të ndara. Shiritat e korsive nuk mund të jenë të zgjatura, në brendësi të zonave të kryqëzimeve, për sa kohë që ekzistojnë shiritat e drejtimit, për të cilat flitet në nenin 141.

6. Korsitë e rezervuara, për sa kohë që nuk janë të mbrojtura nga elemente të ngritura mbi rrugë, janë të ndara nga korsitë e tjera të lëvizjes nëpërmjet dy shiritave të vazhdueshëm të afërt, njëri i bardhë, me gjerësi 12 cm, dhe tjetri i verdhë, me gjerësi 30 cm, larg njëri nga tjetri 12 cm. Shiriti i verdhë duhet të jetë i vendosur në buzë të korsisë së rezervuar (figura II.427/a).

7. Pistat e biçikletave, për sa kohë që nuk janë të mbrojtura nga elemente të ngritura mbi rrugë, janë të ndara nga korsitë nëpërmjet dy shiritave të vazhdueshëm të afërt; njëri i bardhë, me gjerësi 12 cm, dhe tjetri i verdhë, me gjerësi 30 cm. Largësia ndërmjet tyre duhet të jetë 12 cm. Shiriti i verdhë duhet të jetë i vendosur mbi anën e pistës së biçikletave (figura II.427/b).

Neni 139
Shiritat anësore të rrugës (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Anët e rrugës tregohen me shirita të bardhë.
2. Shiritat anësorë janë të vazhdueshëm dhe u përgjigjen korsive të emergjencës dhe bankinave; ata mund të realizohen në ato pjesë të rrugës ku nuk lejohet ndalimi.
3. Shiritat anësorë janë të ndërprerë, në rastet e një rrugë me detyrim, për të dhënë përparësi, me degëzime, me korsi të rritjes dhe të uljes së shpejtësisë, me sheshe ose zona ndalimi dhe me rrugëkalim në trotuar të mjeteve (figura II.428/a, II.428/b, II.428/c).
4. Gjerësia minimale e shiritave anësorë është 25 cm për autostradat dhe për rrugët kryesore jashtëqytetëse, 15 cm për rrugët dytësore jashtëqytetëse, për rrugët qytetëse me kanalizime përfund apo të lagjeve, dhe 12 cm për rrugët vendore.
5. Shiritat anësorë të autostradave dhe të rrugëve kryesore jashtëqytetëse, në zonat me mjegull apo në ato ku verifikohen kushte atmosferike të përsëritura të ndryshueshme, mund të realizohen me elemente të tilla ndihmëse që prodhojnë efekte zanore ose që u shkaktojnë automjeteve dridhje, për të njoftuar drejtuesin e mjetit për pozicionin e tij ndaj buzës së rrugës. Një masë e tillë, duhet marrë në të gjitha ato raste kur shihet e përshtatshme. Në një rast të tillë trashësia e shiritit me elementet ndihmëse mund të shkojë deri në 5 mm. Qoftë materialet, që do të përdoren për ndërtimin e elementeve ndihmëse, qoftë forma e tyre, u nënshtrohen miratimit nga Ministria e Transportit, si dhe nga Inspektoriati i Qarkullimit Rrugor.

Neni 140
Shiritat ndërlidhëse (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Shiritat ndërlidhës janë shirita të vazhdueshëm, të pjerrët, me ngjyrë të bardhë dhe përdoren në varësi të ndryshimit të gjerësisë së karrexhatës, ku ka trafik, ose të korsive.
2. Shmangia e vijave ndërlidhëse ndaj aksit të rrugës nuk duhet të kalojë 5 për qind për rrugët urbane, të lagjeve dhe ato vendore dhe 2 për qind të të gjitha tipave të tjerë të rrugëve, përveç rasteve kur kjo është e pamundur për shkak të pranisë së kryqëzimeve të ngritura.
3. Vijat ndërlidhëse mund të kufizojnë zonat e karrexhatës, ku nuk lejohet trafiku; në këtë rast, këto zona mund të vijëzohen me vija të pjerrëta, në formë zebre.
4. Shiritat ndërlidhës, për të ndihmuar në shmangien e pengesave në trafik apo të bankinave brenda rrugëve, duhet të jenë të realizuar si tregohet në figurën II.430.

Neni 141
Shiritat drejtues në kryqëzime (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Shiritat drejtues në kryqëzime janë të tipit "e", për të cilin flitet në tabelën e nenit 136, pika 3. Ato janë të kthyera, të ndërprera, me ngjyrë të bardhë dhe mund të hiqen në zonat e kryqëzimeve për të orientuar automjetet në manovrime, sipas një trajektoreje të saktë (figurat II.431/a dhe II.431/b).
2. Shiritat drejtuese në kryqëzime mund të vendosen, gjithashtu, për të treguar kufijtë e ndalimit në kthesat e tramvajeve.

Neni 142
Shiritat e tërthortë (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Shiritat e tërthortë, apo vijat e ndalimit, janë të vazhdueshme ose të ndërprera dhe në ngjyrë të bardhë. Ato të vazhdueshmet kanë gjerësi minimale 50 cm dhe përdoren nëpër kryqëzimet e pajisura me semaforë, në kalimet këmbësore me semaforë dhe atje ku është vendosur sinjali "NDAL DHE JEP PËRPARËSI" (figurat II.432/a, II.432/b dhe II.432/c). Shiritat e ndërprerë përdoren në praninë e sinjalit "JEP PËRPARËSI".

2. Vija e ndalimit duhet të hiqet me drejtim paralel me aksin e rrugës kryesore, e shumta mbi prag të kryqëzimeve, pra, në një pozicion të tillë që të lejojë marrjen me lehtësi të kthesave. Ajo duhet të hiqet, ndër të tjera, në pozicion të tillë, që drejtuesi i mjetit të mundë, nëse është e nevojshme, të ndalojë në kohën e duhur para një vije të tillë dhe të ketë pashmëri sa më të gjerë për degët e kryqëzimit, duke mbajtur parasysh të gjitha kërkesat e lëvizjes së mjeteve të tjera dhe të këmbësorëve. Vija nuk duhet hequr në praninë e korsive të rritjes së shpejtësisë.

3. Vija e ndalimit duhet të lidhë anën e rrugës me shiritin gjatësor të ndarjes së drejtimeve të lëvizjes, ose edhe të rrugës njëkalimshe, me anën tjetër të rrugës. Për rrugët pa pjesë sigurimi apo bankina për ndarjen e trafikut, vija duhet të përputhet me shiritin gjatësor të vazhdueshëm, në një gjatësi jo më pak se 25 m dhe 10 m, përkatësisht jashtë dhe brenda qendrave të banuara.

4. Linja e ndalimit, në prani të sinjalit "JEP PËRPARËSI", është e përbërë nga një sërë trekëndëshash të bardhë, të vijatuar me majë të kthyer drejt drejtuesit të mjetit, që është i detyruar të japë përparësinë; këta trekëndësha kanë një bazë me përmasa nga 40 në 60 cm dhe një lartësi nga 60 deri në 70 cm (figura II.433).

5. Në kryqëzimet e rregulluara me sinjalizime me semaforë, vija e ndalimit duhet të hiqet para kalimit këmbësor, në një largësi prej 1 m nga kufiri i tij (figura II.431/a).

Neni 143

Kalimet këmbësore (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Kalimet e këmbësorëve shënohen në rrugë me vija të bardha, paralele, tip zebre, në drejtim me lëvizjen e automjeteve, me një gjatësi jo më pak se 2.5 m në rrugët qendrore dhe në ato të lagjeve të qyteteve. Gjatësia është 4 m në rrugët e tjera. Gjatësia e hapësirës ndërmjet vijave është 50 cm (figura II.434).

2. Gjerësia e kalimeve të këmbësorëve duhet të varet, gjithsesi, nga fluksi i trafikut të këmbësorëve.

3. Në praninë e sinjalit "NDAL DHE JEP PËRPARËSI" kalimi këmbësor, nëse ekziston, duhet të hiqet mbi vijën e ndalimit, duke lënë një hapësirë të lirë të paktën 5 m. Në një rast të tillë këmbësorët duhet të orientohen drejt kalimit të tyre nëpërmjet sistemeve të përshtatshme të mbrojtjes së tyre (figura II.435).

4. Në rrugët ku lejohet ndalimi, për të përmirësuar shikimin e drejtuesve të mjeteve, përballë këmbësorëve që hyjnë në rrugë, kalimet këmbësore duhet të paraprihen, në drejtim të lëvizjes së automjeteve, nga një shirit i verdhë zigzag, i tipit të përshkruar në nenin 149, pika 3 e Kodit Rrugor, me gjatësi të krahasueshëm me largësinë e dukshmërisë. Mbi një shirit të tillë nuk lejohet qëndrimi (figura II.436).

Neni 144

Kalimet për biçikleta (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Kalimet e biçikletave duhen parashikuar vetëm për të garantuar vazhdimësinë e pistave të biçikletave në zonat e kryqëzimeve.

2. Kalimet e biçikletave shënohen në rrugë nëpërmjet dy shiritave të bardhë, të ndërprerë, me gjerësi 50 cm, me segmente të shkëputura me gjatësi 50 cm. Largësitë minimale ndërmjet anëve të brendshme të dy shiritave të tërthortë është 1 m për kalimet në rrugët njëkalimshe dhe 2 m për kalimet dydrejtimshe (figura II.437).

3. Në mënyrë të njëjtë me atë që është parashikuar nga neni 145, pika 4, në rrugët ku është i lejuar ndalimi, për të përmirësuar shikimin e drejtuesve të mjeteve ndaj çiklistëve që hyjnë në rrugë, kalimet e biçikletave duhet të paraprihen, në drejtimin e lëvizjes së automjeteve, nga një shirit i verdhë, zigzag, i tipit të përshkruar në nenin 149, pika 3, me gjatësi të matur ndaj hapësirës së shikimit. Mbi një shirit të tillë nuk lejohet ndalimi.

Neni 145
Shigjetat drejtuese (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Në rrugët që kanë një numër të mjaftueshëm korsish, për të lejuar paraseleksionimin dhe futjen e mjeteve në një kryqëzim, korsitë e rezervës për manovra të caktuara, duhet të jenë kundërshënuar me shigjeta drejtuese, me ngjyrë të bardhë.

2. Shigjeta drejtuese janë:

a) shigjetë djathtas, për korsitë e caktuara për kthim djathtas;

b) shigjetë e drejtë për korsitë e caktuara për kalimin drejt të kryqëzimit, për të miratuar drejtimin e lëvizjes në rrugët njëkalimshe;

c) shigjetë majtas, për korsitë e caktuara për kthesë majtas;

ç) shigjetë djathtas, e shoqëruar me shigjetë drejt, për korsitë e caktuara për kthimin djathtas dhe kalimin drejt të kryqëzimit;

d) shigjetë majtas, e shoqëruar me shigjetë drejt, për korsitë e caktuara për kthim nga e majta dhe kalim drejt të kryqëzimit;

dh) shigjetë për rihyrje.

3. Përmasat e shigjetave ndryshojnë në funksion të tipit të rrugës ku zbatohen dhe përcaktohen në figurat II.438/a, II.438/b, II.438/c dhe II.438/ç.

4. Shigjeta e drejtimit mund të përdoret edhe për të sinjalizuar drejtimet e lejuara dhe ato të ndaluara (fig. II.439).

5. Pozicioni i shigjetës brenda korsisë përcaktohet në figurën II.440.

6. Maja e shigjetës së hequr, në afërsi të një vije ndalimi, duhet të jetë larg prej anës së saj të paktën 5 m.

7. Intervali gjatësor mes më shumë shigjetave të barabarta, të përsëritura gjatë së njëjtës korsi, nuk duhet të jetë më pak se 10 m. Numri i shigjetave që përsëriten, duhet të jetë i matur me gjatësinë e zonës së paraseleksionimit dhe të hyrjes.

Neni 146
Shkrimet dhe simbolet (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Shkrimet dhe simbolet mund të vendosen në rrugë vetëm për të drejtuar dhe rregulluar trafikun. Për shkrimet duhet të përdoren shkronja alfanumerike, për të cilat flitet në tabelat II.26/a, II.26/b, II.26/c, II.26/ç, që janë pjesë përbërëse të rregullores në fuqi.

2. Shkrimet duhet t'u referohen vetëm emrave të rrugëve dhe qendrave administrative apo fjalëve lehtësisht të kuptueshme edhe nga të huajt.

3. Shkrimet duhet të jenë të kufizuara në një numër minimal fjalësh dhe, për këtë qëllim, duhet të shmangen fjalë të tilla si "rruga", "sheshi" apo të ngjashme me to, por që në asnjë rast mungesa e tyre të mos shkaktojë keqkuptime.

4. Shkrimet duhet të jenë me ngjyrë të bardhë, përjashto fjalët BUS, TRAM dhe TAXI, që duhet të jenë shkruar me ngjyrë të verdhë.

5. Shkrimet ndryshojnë në varësi të tipit të rrugës ku do të vendosen, përmasat e shkronjave të veçanta dhe të numrave, janë të vendosura në tabelat nga II.26/a deri në II.26/d që janë pjesë përbërëse e kësaj rregulloreje. Këto kanë lidhje me tipat e ndryshëm të shkronjave alfanumerike (figurat nga II.441/a deri te II.441/f).

6. Shkronjat dhe fjalët që bëjnë pjesë në një shkrim duhet të jenë të vendosura në anën e poshtme, pingul me aksin e korsisë.

7. Në rast se shkrimi përmban më shumë fjalë se ç'duhen shkruar në rreshta të veçantë, hapësira gjatësore ndërmjet dy rreshtave nuk duhet të jetë më pak se gjysma e madhësisë maksimale të shkronjës.

8. Në praninë e sinjalit vertikal "NDAL DHE JEP PËRPARËSI", vija e ndalimit duhet të jetë e integruar me shkrimin STOP mbi rrugë. Një shkrim i tillë duhet të përsëritet për çdo korsi, në

drejtim të lëvizjes së cilës i referohet hapësira ndërmjet kufirit të sipërm të shkrimit nga ana e vijës së ndalimit; duhet të lëvizë nga 1 deri në 3 m (fig. II.432/a).

9. Në praninë e sinjalit vertikal "JEP PËRPARËSI", vija e ndalimit mund të integrohet me simbolin trekëndësh, të vendosur mbi rrugë (figura II.442/a). Një simbol i tillë, nëse është i vendosur, duhet të përsëritet për çdo korsi, në drejtim të lëvizjes, së cilës i referohet edhe kufiri i sipërm i trekëndëshit. Nuk duhet të jetë më pak se 2 m larg nga pikëtakimet e trekëndëshave që përbëjnë vijën e ndalimit.

10. Në afërsi të kalimeve hekurudhore duhet të vendoset, në përbërje të sinjaleve vertikale, në çdo korsi në afërsi të kalimit, një KRYQ I SHËN ANDRESË me shkronjat PL brenda tij. Ngjyra e sinjaleve të tij është e bardhë dhe përmasat përcaktohen nga figura II.443.

11. Simbolet mund të përbëjnë përsëritje të sinjaleve vertikale apo të simboleve, me të cilat ato shprehen, veçanërisht, në pistat e kalimet e biçikletave. Aty duhet të vihet sinjali apo simboli i sinjalit "RRUGËKALIM BIÇIKLETASH" (figura, II.442/b). Në çdo rast ato duhet të jenë në përshtatje me tipin e rrugës, për të realizuar konceptimin e drejtë.

12. Simbole apo shkrime të tjera, që nuk u kundërvihen sinjaleve vertikale, mund të lejohen me miratimin e Ministrisë së Transportit.

Neni 147

Shiritat kufizuese të vendqëndrimeve ose të vendqëndrimeve të rezervuara (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Kufizimi i vendqëndrimeve kryhet nëpërmjet vijatimit në rrugë të shiritave me gjerësi 12 cm, që formojnë një drejtkëndësh, brenda të cilit duhet të parkohet makina.

2. Kufizimi i vendqëndrimeve me anë të shiritave (fig. II.444) është i detyrueshëm, kudo që këto vende janë të pozicionuara me shpinë (me pjerrësi 45 gradë ndaj aksit të korsisë ngjitur me vendin e ndalimit) dhe kur ato janë të pozicionuara në formë krëhri (me 90 gradë ndaj aksit të korsisë ngjitur). Kufizimi është i detyrueshëm kur vendet e ndalimit janë të vendosura në mënyrë gjatësore (paralelisht me aksin e korsisë, ngjitur me vendet e ndalimit).

3. Ngjyrat e shiritave të kufizimit të vendqëndrimeve janë:

a) e bardhë, për vendqëndrimet pa pagesë;

b) e kaltër, për vendqëndrimet me pagesë;

c) e verdhë, për vendqëndrimet e rezervuara.

4. Vendqëndrimet e rezervuara duhet të kenë tregues me shkrim apo nëpërmjet simboleve, të kategorisë së mjetit për të cilin rezervohet vendi.

5. Vendet e ndalimit të rezervuar për invalidët duhet të jenë të kufizuara me shirita të verdhë dhe të kundërshënuara në vendin e simbolit përkatës; ndër të tjera duhet të kenë anës, një hapësirë të nevojshme, për të lejuar hapjen e derës së mjetit, si edhe manovrën e hyrjes e daljes së mjetit, ose edhe për të lejuar daljen në trotuar (figura II.445/a, II.445/b, II.445/c).

Neni 148

Parasinjalizimi i ishujve të trafikut ose i pengesave, brenda karrexhatës (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Ishujt e trafikut rrafsh me rrugën dhe trekëndëshat e ngritur të parasinjalizimit të ishujve, duhet të shënohen me anë të vijave tip zebre, të vendosura brenda shiritave të akordimit, për kanalizimin e mjeteve, apo ndërmjet tyre dhe bordit të karrexhatës.

2. Vijat tip zebre duhet të jenë në ngjyrë të bardhë, të pjerrëta, me të paktën 45 gradë ndaj korsisë së lëvizjes dhe me gjerësi jo më pak se 30 cm. Hapësirat ndërmjet shiritave janë me gjerësi dyfishe ndaj gjerësisë së shiritave (fig. II.446).

3. Shiritat e rakordimit janë të bardha.

4. Në zonat e parasinjalizimit nuk lejohet qëndrimi.

Neni 149

Shiritat e kufizimit të ndalimeve të mjeteve të shërbimit publik, kolektiv, të linjës (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Shiritat e kufizimit të ndalimeve të mjeteve të shërbimit publik, kolektiv, të linjës përbëhen nga një shirit gjatësor i verdhë, i ndërprerë, i vendosur në një largësi minimale prej 2.70 m nga trotuari apo nga shiriti i buzës së vazhduar. Janë dy shirita tërthorë të verdhë, të vazhdueshëm, që shkojnë vertikalisht me të mëparshmit në rastet kur në vendin e ndalimit shiritat tërthorë nuk janë vënë. Gjerësia e shiritave është 12 m.

2. Zona e ndalimit është e nënndarë në tri pjesë: e para dhe e fundit me gjatësi të barabartë, prej 12 m, të nevojshme për kryerjen e manovrave të afrimit në trotuar dhe për rifutjen e mjetit në rrjedhën e trafikut. Zona qendrore duhet të ketë një gjatësi 2 m.

3. Pjesa e parë dhe e fundit duhet të dallohen nëpërmjet heqjes së një shiriti të verdhë, zigzag (figura II.447).

4. Mbi rrugën brenda zonës së ndalimit duhet të jetë shkruar BUS.

5. Në zonat e ndalimit ndalohet ndalimi i mjeteve të tjera.

Neni 150

Sinjale të tjera, horizontale (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet horizontale të kantiereve disiplinohen nga neni 34.

2. Hapësirat e rezervuara për vendosjen në rrugët e qytetit të kazanëve të mbeturinave të forta, fizikisht të kufizuara, duhet të sinjalizohen me një shirit të verdhë, të vazhdueshëm, gjerësia e të cilit duhet të jetë 12 cm. Në pjesën e kufizimit paralel me anën e rrugës, është i ndaluar ndalimi i përhershëm.

3. Ato pjesë të rrugës, përgjatë të cilave ndalimi është i ndaluar, mund të jenë të treguara me shenja horizontale, të përbëra nga segmente të alternuara, me ngjyrë të verdhë dhe të zezë, të vendosura në faqen vertikale të buzës së trotuarit (fig. II.448).

4. Për sa u përket sinjaleve të tjera horizontale, ato janë të përcaktuara në nenin 152.

Neni 151

Sistemet prapareflektuese, përbërëse të sinjaleve horizontale (Neni 40 Kodit Rrugor)

1. Sistemet prapareflektuese, përbërëse të sinjaleve horizontale mund të përdoren për të përforcuar sinjalet horizontale.

2. Ata duhet ta kenë trupin dhe pjesën reflektuese në të njëjtën ngjyrë me sinjalet horizontale që përforcojnë.

3. Sipërfaqja minimale reflektuese, për çdo faqe të përdorshme, duhet të jetë 20 cm2 .

4. Sistemet nuk duhet të dalin më shumë se 2.5 cm nga rruga dhe duhet të jenë të fiksuar në shtratin e rrugës, me ngjitës të përshtatshëm apo me sisteme të tjera, të tilla që të mos lejojnë shkëputjen nga kalimi i mjeteve. Frekuenca e vendosjes së sistemeve duhet të jetë 10 m në vijë të drejtë dhe 3 m në kthesë.

5. Karakteristikat fotometrike, të ngjyrës dhe të rezistencës ndaj goditjeve, si edhe mënyrat e tyre të matjes, janë vendosur nga disiplina teknike, e miratuar me udhëzim të Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit.

Neni 152

Sisteme të tjera për sinjalizimin horizontal (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Sisteme të tilla si: perçina, pllakëza dhe mjete të ngjashme me to, duhet të vendosen rrafsh me rrugën ose paksa të nxjerra.

2. Seria e perçinave me kokë të gjerë apo e pllakëzave mund të realizohet me çfarëdolloj materiali, mjaft që të jetë i përshtatshëm për shikimin dhe rezistent për të shërbyer si shenjë rrugore. Mund të praktikohen edhe shirita të vazhdueshëm, kudo ku një gjë e tillë gjen zbatim në bazë të neneve të mëparshme.

3. Largësia ndërmjet anëve të dy elementeve pasuese të të ashtuquajturave sisteme, nuk duhet të jetë më e madhe se 100 m.

4. Sistemet për të realizuar shenjat mbi rrugë miratohen nga Ministria e Transportit dhe nga Drejtoria e Qarkullimit dhe e Sigurisë Rrugore.

Neni 153

Sinjalet horizontale, të ndaluara (Neni 40 i Kodit Rrugor)

1. Në rrugën e caktuar për trafik publik nuk lejohet asnjë shenjë e paheqshme, përveç atyre të parashikuara nga këto norma, përjashto dhe treguesit, që lidhen me garat në rrugë apo me veprimtaritë sportive.

4. SINJALET E NDRIÇUESHME

(Neni 41 i Kodit Rrugor)

Neni 154

Sinjalet e ndritshme të rrezikut dhe të përshkrimit (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet rrugore vertikale të rrezikut dhe ato përshkruese, mund të jenë të ndriçuara në mënyrë transparente, mjaft që ngjyrat, format dhe përmasat, të jenë ato të përcaktuara për sinjalet normale vertikale, që të sigurojnë ndriçim të njëtrajtshëm dhe të mos shkaktojnë verbim.

Neni 155

Sinjalet e ndritshme treguese (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet rrugore të ndritshme me rëndësi parësore, mund të jenë të ndriçuara në mënyrë transparente, mjaft që ngjyrat, përmasat dhe format të jenë ato që përcaktohen për sinjalet normale vertikale, që të sigurojnë njëtrajtshmëri ndriçimi dhe të mos shkaktojnë verbim.

Neni 156

Funksioni i fenerëve semaforikë (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Fenerët semaforikë, përjashto fenerët semaforikë të verdhë, të shkëlqyeshëm, shërbejnë për të rregulluar në kohë, përparimin e rrjedhës së trafikut në një kryqëzim apo në një shtrat rrugor.

Neni 157

Fenerët semaforikë normalë për automjetet (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Fenerët semaforikë normalë për automjetet janë me tri ngjyra, me formë të rrumbullakët, të vendosur vertikalisht në këtë mënyrë: e kuqja sipër, e verdha në mes dhe e gjelbra poshtë (fig. II.449).

2. Në rastet kur fenerët semaforikë normalë të automjeteve janë në një trup me sinjalizimin tregues, të vendosur sipër karrexhatës, pozicionimi i dritave mund të jetë horizontal me dritën e kuqe majtas, të verdhën në mes dhe të gjelbrën djathtas (fig. II.232).

3. Radha e ndezjes së dritave është si më poshtë:

a) drita e gjelbër;

b) drita e verdhë;

c) drita e kuqe.

4. Në rrugët njëkalimshe, të alternuara, feneri semaforik normal i automjeteve mund të jetë i integruar në një dritë të dytë, të kuqe, të vendosur sipër saj, në mënyrë që të sigurohet sinjalizimi i kuq edhe në rastet e djegies së ndonjërës prej llambave të dritave.

Neni 158

Fenerët semaforikë për automjetet e korsive (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Fenerët semaforikë të automjeteve për korsitë janë me tri ngjyra, me formën e shigjetave të ndriçuara, me bazë të zezë, të rrumbullakët, të vendosur vertikalisht në këtë mënyrë: shigjeta e kuqe sipër, shigjeta e verdhë në qendër dhe shigjeta e gjelbër në fund (figurat II.450 dhe II.451).

2. Radha e ndezjes së dritave tregohet në nenin 157, pika 3.

3. Fenerët semaforikë të korsive përdoren vetëm kur në rrugë ka korsi të specializuara për manovra në drejtimet e treguara nga shigjetat dhe vetëm nëse e kërkojnë nënndarjet e rrjedhës së trafikut në zonat semaforike.

4. Shigjetat mund të kenë çdo lloj pjerrësie, mjaft që t'i përgjigjen degëzimit të kryqëzimit ku do të shkojë automjeti.

5. Në kryqëzimet e rrugëve, që formojnë kënd të drejtë, kur ekziston një korsi e përzier për dy manovra, shigjetat përkatëse, të ngjyrosura mund të shkrihen në një dritë të vetme.

Neni 159

Fenerët semaforikë për mjetet e transportit publik (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Fenerët semaforikë për mjetet e transportit publik (figurat II.452 dhe II.453) janë të caktuara pikërisht vetëm për këto lloj mjetesh dhe mund të jenë me tri apo më shumë ngjyra, sipas simboleve:

a) vijë e bardhë horizontale në sfond të zi;

b) trekëndësh i verdhë, me majë të kthyer lart, në sfond të zi;

c) vijë e bardhë vertikale, me sfond të zi;

ç) vijë e bardhë, e pjerrët djathtas, në sfond të zi;

d) vijë e bardhë, e pjerrët majtas, në sfond të zi.

2. Vendosja e dritave është vertikale: vija e bardhë horizontale lart, trekëndëshi i verdhë në qendër dhe vija e bardhë vertikale në fund. Vijat e bardha, të pjerrëta, kur janë të nevojshme, duhet të vendosen në fund, për të zëvendësuar dritën me vijë të bardhë vertikale ose edhe në lartësinë e saj, përkatësisht në të djathtë për dritën që flitet në shkronjën "ç" dhe në të majtë për dritën për të cilën flitet në shkronjën "d", e pikës 1.

3. Radha e ndezjes së dritave është si më poshtë:

a) vija e bardhë vertikale ose e pjerrët djathtas ose e pjerrët majtas;

b) trekëndëshi i verdhë;

c) vija e bardhë horizontale.

4. Fenerët semaforikë për mjetet e transportit publik përdoren vetëm kur fenerët normalë të automjeteve apo të korsive mund të shkaktojnë konfuzion në afrimin e korrenteve të ndryshme të trafikut të automjeteve.

Neni 160

Fenerët semaforikë për këmbësorët (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Fenerët semaforikë për këmbësorë janë të caktuar për të rregulluar kalimet e semaforizuara të këmbësorëve. Ato janë me tri ngjyra dhe kanë simbolet si vijon:

a) këmbësor i kuq në sfond të rrumbullakët, të zi; figura e këmbësorit është në pozicionin pritës;

b) këmbësor i verdhë në sfond të zi, të rrumbullakët; figura e këmbësorit është në pozicionin pritës;

c) këmbësor i gjelbër në sfond të zi të rrumbullakët; figura e këmbësorit është në pozicionin lëvizës.

2. Vendosja e dritave është vertikale: këmbësori i kuq lart, i verdhi në qendër dhe i gjelbër poshtë (figurat II.454 dhe II.455).

3. Radha e ndezjes së dritave është si më poshtë:

a) këmbësori i gjelbër;

b) këmbësori i verdhë;

c) këmbësori i kuq.

4. Koha e boshatisjes së kalimit këmbësor është kundërtreguar nga një kohë e shkurtër, me dritën e verdhë, e mjaftueshme që këmbësorët të boshatisin kalimin, para se të ndizet drita e gjelbër për mjetet që vijnë përbri tyre.

5. Sinjalizimet për të verbrit të parashikuara në nenin 41, pika 5 e Kodit Rrugor, janë në tri faza:

a) lëshim tingulli të ndërprerë me frekuencë 60 impulse nga minuta e parë, që tregon rrugë të lirë, në sinkronizim me dritën e gjelbër;

b) lëshim i një tingulli me 120 impulse në minutën e parë, që tregon ndalim ose boshatisje të kalimit këmbësor, nëse ai ka qenë i zënë, në sinkronizim me dritën e verdhë;

c) mungesë tingulli që tregon ndalim, në sinkronizim me dritën e kuqe.

6. Sinjalizimi për të cilin flitet në pikën 5 mund të jetë me funksion të vazhdueshëm ose mund të komandohet. Në rastin e parë radha e fazave përsëritet për çdo cikël semaforik. Në të dytin praktikohet vetëm njëherë, në ngjashmëri me ciklin e parë të përdorur pas komandës.

7. Niveli i lëshimit të tingujve duhet të jetë përshtatur për çdo impiant, në mënyrë që duke marre si bazë tingullin më të ulët, të jetë lehtësisht i kapshëm, pa shkaktuar shqetësime.

Neni 161

Fenerët semaforikë për biçikletat (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Fenerët semaforikë për biçikleta janë të caktuar posaçërisht për rregullimin e kalimeve të semaforizuara të biçikletave. Ato janë me tri drita, me simbolet e mëposhtme:

a) biçikletë e kuqe, në një sfond rrethor të zi;

b) biçikletë e verdhë, në një sfond rrethor të zi;

c) biçikletë e gjelbër, në një sfond rrethor të zi.

2. Pozicioni i dritave është vertikal:

biçikleta e kuqe lart, biçikleta e verdhë në qendër dhe biçikleta e gjelbër poshtë, figura II.456 dhe II.457).

3. Radha e ndezjes së dritave është si më poshtë:

a) biçikleta e gjelbër;

b) biçikleta e verdhë;

c) biçikleta e kuqe.

4. Fenerët semaforikë për biçikleta përdoren vetëm për rrugëkalimet e biçikletave. Në mungesë të rrugëkalimeve të tilla përshtaten fenerët normalë të këmbësorëve, për sa kohë që çiklistët duhet të ndjekin të njëjtën rrugë me këmbësorët.

Neni 162

Fenerët semaforikë për automjete në korsitë e kthyeshme (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Fenerët semaforikë për automjetet në korsitë e kthyeshme kanë qëllim që të lejojnë ndërrimin e drejtimit të lëvizjes në korsi të caktuara, të një rruge të ndarë në tri a më shumë korsi, ose edhe në vendkalime të stacioneve të autostradës, si edhe, përgjithësisht, në barrierat e

kontrollit dhe të pagimit të taksave. Këta fenerë të tillë duhet të jenë të vendosur horizontalisht, sipër korsisë së lëvizjes së cilës i referohen dhe tregojnë dritat:

a) dritë e kuqe në formë X-i, me sfond të zi, vendosur majtas;

b) dritë e gjelbër, në formë shigjete vertikale, në sfond të zi, me majë të kthyer poshtë, vendosur djathtas.

2. Në rastet e rrugëve të ndara në tri apo më shumë korsi, nga të cilat ato qendroret në të kthyeshme, dy dritat për të cilat flitet në pikën 1, duhet të jenë të integruara në një dritë në formën e shigjetës së verdhë, me sfond të zi, shkëlqyese, e shmangur drejt fundit, djathtas ose majtas. Kjo shigjetë ka qëllim t'i tregojë drejtuesit të mjetit detyrimin për të braktisur korsinë në të cilën ndodhet, duke u zhvendosur drejt drejtimit të treguar nga shigjeta e verdhë, shkëlqyese (figurat II.458 dhe II.459).

3. Të paktën njëri nga të dy fenerët, për të cilët flitet në pikën 1 , shkronjat "a" dhe "b", duhet të jetë i vendosur edhe mbi korsitë e pakthyeshme, në përputhje me drejtimin e lëvizjes.

Neni 163

Fenerët semaforikë të verdhë, të shkëlqyeshëm (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Fenerët semaforikë të verdhë, të shkëlqyeshëm (fig. II.460) janë tri tipash:

a) një dritë e shkëlqyeshme, e rrumbullakët;

b) një dritë e shkëlqyeshme rrumbullake, me simbolin e këmbësorit në ngjyrë të verdhë, me sfond të zi, në pritje të lëvizjes;

c) një dritë e shkëlqyeshme rrumbullake, me simbolin e një biçiklete në ngjyrë të verdhë, me sfond të zi.

2. Dritat, për të cilat flitet në pikën 1, shkronja "a", mund të jenë të vendosura në kryqëzimet apo në pikat e rrezikshme, ku kërkohet të tërhiqet vëmendja e drejtuesve të mjeteve, duke i ftuar ata të ulin shpejtësinë dhe të tregojnë një kujdes të veçantë. Mund të jenë, gjithashtu, të vendosura brenda sinjalit të rrezikut SEMAFOR, me diametër të barabartë me atë të diskut të verdhë, të përfshirë brenda tij.

3. Dritat, për të cilat flitet në pikën 1, shkronja "b" dhe "c", duhet të jenë të vendosura në impiantet semaforike, në rastet kur aty mund të ketë përplasje ndërmjet mjeteve që kryejnë një manovër kthesë nga e djathta dhe këmbësorëve apo çiklistëve që kalojnë në kalime të kundërta me korsinë ku po kryhet manovra e kthimit djathtas e mjeteve.

4. Gjatë periudhës së ndezjes së dritave të verdha, për të cilat flitet në pikën 1, shkronjat "b" dhe "c", mjetet në manovër kthesë në kryqëzimin e semaforizuar, mund të procedojnë duke u dhënë përparësi këmbësorëve dhe çiklistëve, që kalojnë në kalimin e kundërt me korsinë ku po kryhet manovra e kthimit.

Neni 164

Fenerët semaforikë, të veçantë (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Fenerët semaforikë, të veçantë (fig. II.461) janë:

a) një dritë e kuqe, e rrumbullakët, e shkëlqyeshme;

b) dy drita të kuqe, të rrumbullakëta, të vendosura horizontalisht ose vertikalisht, që shkëlqejnë "ndiz e shuaj";

c) fener semaforik, i "valës së gjelbër".

2. Fenerët, për të cilët flitet në pikën 1, shkronjat "a "dhe "b", përdoren vetëm për rastet e mëposhtme: në kalimet rrafsh, me ose pa barrierë, në hyrjet e urave portative të hyrjes së anijeve në traget dhe në rrugët ku është e nevojshme të ndalet trafiku kur afrohen avionë që ulen ose ngrihen.

3. Gjatë periudhës së ndezjes së dritave, për të cilat flitet në pikën 1, shkronjat "a" dhe "b", mjetet nuk duhet ta kapërcejnë vijën e ndalimit. Në mungesë të vijave të tilla, mjetet nuk duhet të

bllokojnë zonën e kryqëzimit dhe as kalimin këmbësor përballë. Ato nuk duhet të tejkalojnë sinjalin, duke krijuar mundësinë të shërbejë edhe kur dritat të fiken, mjetet të vazhdojnë rrugën.

4. Fenerët, për të cilët flitet në pikën 1, shkronja "c", janë me një ose disa drita të rrumbullakëta. Ato shënojnë me numra të bardhë në sfond të zi, treguesit që lidhen me shpejtësinë, e shprehur kjo në kilometra në orë, e koordinimit të impianteve semaforike të një itinerari.

5. Fenerët, për të cilët flitet në pikën 1, shkronja "c", mund të përshtaten në itineraret që përmbajnë më shumë kryqëzime semaforike dhe që janë të koordinuara ndërmjet tyre, dhe që vendosen në degëzimet e daljes nga kryqëzimi.

6. Sinjalet e dhëna nga dritat, për të cilat flitet në pikën 1, shkronja "c" , i këshillojnë drejtuesit e mjeteve, në dalje të degëzimit të kryqëzimit ku është vendosur feneri, shpejtësinë që duhet mbajtur, në përputhje me të gjitha normat e tjera që duhen respektuar, me qëllim që të mund të gjejnë rrugën e lirë në kryqëzimin pasardhës, të semaforizuar.

Neni 165

Përmasat dhe ndriçimi i dritave semaforike (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Përmasat e dritave janë si rregull me diametër 200 mm. Mund të lejohet, gjithashtu, përdorimi i dritave me diametër 300 mm, edhe kur përdoret vetëm drita e kuqe. Përdorimi i dritave me diametër 300 mm nuk lejohet për fenerët semaforikë të mjeteve të transportit publik, për fenerët e këmbësorëve, të biçikletave, për fenerët e përcaktuar në nenin 163, pika 1, shkronja "b" dhe "c" dhe për fenerët e caktuar në nenin 164, pika 1, shkronja "c". Dritat e fenerëve semaforikë të mjeteve për korsitë e kthyeshme kanë diametër, maksimumi, deri në 600 mm.

2. Ndriçimi i dritave semaforike duhet realizuar me sisteme të përshtatshme, për të garantuar një fotometri të qëndrueshme dhe të dukshme qartë, të njëtrajtshme dhe pa fenomene verbimi. Dritat duhet të jenë lehtësisht të dallueshme nga një largësi, minimumi e barabartë me 75 m për dritat me diametër 200 mm dhe 125 m për dritat me diametër 300 mm. Vlerat minimale të intensitetit të dritës, të matura në kushte normale mbi aksin optik të sistemit, duhet të mbahen jo më pak se 100 qirinj, për dritat me diametër 200 mm dhe 200 qirinj, për dritat me diametër 300 mm.

3. Lejohet përdorimi i sistemeve të përshtatshme për të shmangur të ashtuquajturin "efekti fantazëm", pra reflektimin e dritës së diellit në pjesën e jashtme të fenerit, kur ai është i fikur.

4. Dritat semaforike duhet të jenë të pajisura me pamje të mirë dhe të frytshme, të përshtatshme për të lejuar pashmërinë në çdo kusht të dritës, mjaft që të mos pengojnë që drejtuesit e mjeteve të shohin dritat semaforike, të orientuara drejt detyrimeve të tjera.

Neni 166

Vendosja e fenerëve semaforikë (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Fenerët semaforikë të automjeteve vendosen në shtylla, në anën e djathtë të rrugës, mbi trotuar, ose edhe mbi bankinat përballë, të orientimit të trafikut dhe shpërndarjes së tij.

2. Në rastin e korsive të specializuara, fenerët semaforikë duhet të jenë të vendosur, sa më shumë të jetë e mundur, në shtylla, në anën e djathtë të korsive.

3. Fenerët semaforikë të automjeteve mund të jenë të përsëritur në anën e majtë të rrugës, ose edhe të korsisë apo korsive të lëvizjes, të cilave u referohen, mjaft që të jenë të vendosur në shtyllat që ndodhen brenda objekteve, si në trotuar ose në bankinat e orientimit dhe të shpërndarjes së trafikut. Në rrugët njëkalimshe, të përbëra nga dy apo më shumë korsi, fenerët semaforikë duhet të përsëriten në anën e majtë të rrugës.

4. Fenerët semaforike për automjetet mund të përsëriten përballë zonës së daljes nga kryqëzimi, për të përmirësuar pashmërinë e sinjaleve semaforike, mjaft që ato të mos shkaktojnë ngatërrime ndaj rrjedhave të trafikut, që nuk kanë lidhje me to.

5. Fenerët semaforikë për automjete duhet të përsëriten mbi rrugë, në rrugët me tre apo më shumë korsi me të njëjtin drejtim lëvizjeje, në rrugët me pemë, me dy apo më shumë korsi në të njëjtin drejtim lëvizjeje, në rrugët që rrihen nga një trafik i dendur apo në rrugët ku përdoret një shpejtësi e madhe lëvizjeje.

6. Fenerët semaforikë të automjeteve, të vendosur mbi rrugë, duhet të jenë mundësisht në mes të korsisë apo korsive, të cilës apo të cilave u referohen dhe, mbi rrugët për të cilat flitet në pikën 5. Ato duhen vënë në një panel me kontrast, me sfond të zi dhe me buzë të bardha (fig. II.462).

7. Fenerët semaforikë për këmbësorët duhet të vihen në shtyllat e vendosura në trotuar apo në pjesën e bankinave të orientimit dhe të sigurimit, në mënyrë që të mos krijojnë konfuzion gjatë vërshimit të këmbësorëve.

8. Shtyllat e mbështetjes së fenerëve semaforikë duhet të jenë të vendosura përtej vijës së ndalimit, në drejtim të lëvizjes, në një largësi të tillë që të lejojnë pamjen e sinjaleve nga drejtuesit e mjetit të parë, të ndalur në përputhje me vijën e ndalimit.

9. Lartësia e vendosjes së fenerëve semaforikë, të vendosur mbi trotuar apo në bankinat e orientimit dhe të sigurimit, duhet të jetë jo më pak se 2 m dhe jo më shumë se 3 m nga pjesa e poshtme e fenerit, të matura nga shtrati i trotuarit apo i bankinës së orientimit dhe sigurimit apo shpërndarjes së trafikut.

10. Lartësia e vendosjes së fenerëve semaforikë mbi rrugë, duhet të jetë 5.1 m - 6 m nga ana e poshtme e fenerit apo ajo e panelit të kontrastit, apo e sinjalit tregues ku është vendosur feneri, të matura nga shtrati i rrugës.

11. Dritat e fenerëve semaforikë për automjetet, të varura mbi rrugë, duhet të jenë vendosur vertikalisht. Në rastet e veçanta, për të kufizuar lartësinë e vendosjes, mund të vendosen horizontalisht, në mënyrën si vijon: drita e kuqe nga e majta, e verdha në qendër dhe e gjelbra nga e djathta.

12. Dritat semaforike, të vendosura anës korsive të lëvizjes, mund të jenë të përsëritura në të njëjtin rend, por me përmasa format më të vogla, me diametër jo më të madh së 9 cm, lartësi rreth 1.3 m, përgjatë shtyllës mbështetëse, me drejtim nga aksi optik i ndriçimit, mundësisht me kënd, për të përmirësuar pashmërinë nga drejtuesit e mjeteve të ndalura në pozicionin e parë, pas vijës së ndalimit. Kjo lloj drite mund të vendoset vetëm në praninë e fenerëve vertikalë normalë, për të mos u shkaktuar përdoruesve të rrugës konfuzion.

Neni 167

Orari i funksionimit të impianteve semaforike (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Funksionimi i impianteve, me kohë të fiksuar, është i ndaluar nga ora 23:00 deri në 7:00. Shkelja e këtij orari lejohet për ato impiante të komanduara automatikisht nga mjetet, për ato "me kërkim", që vihen në veprim nga këmbësorët dhe për ato të koordinuara apo me shumë programe, për të cilat është parashikuar një program i veçantë natën, me kohëzgjatje të kufizuar sa cikli semaforik.

2. Kur verifikohen kushte të veçanta qarkullimi, me flukse të trafikut të dendur, apo prania e rrugëve njëkalimshe të alternuara apo e punimeve në vazhdim dhe të tilla gjera të ngjashme, lejohet funksionimi i impianteve semaforike edhe në harkun kohor 23:00-7:00.

3. Gjatë periudhës së fikjes, ditën apo natën, impianti semaforik duhet të jetë gjithmonë i parasinjalizuar në largësi të përshtatshme, nëpërmjet sinjalit ballor "SEMAFOR" (figurat II.31/a dhe II.31/b).

Neni 168

Sinjalet e ndritshme të veçanta (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet e ndritshme, të veçanta janë:

a) sinjalet me mesazh të ndryshueshëm;

b) kolonëzat e ndriçueshme dhe sinjalet e futura brenda në rrugë apo në anë të trotuareve, të bankinave të orientimit, të shpërndarjes dhe të sigurimit.

2. Përdorimi i sinjaleve me mesazh të ndryshueshëm lejohet vetëm për t'i dhënë përdoruesit sinjale të nevojshme për drejtimin e mjeteve apo sinjale të rrezikut dhe të përshkrimeve, në varësi të vendeve ku sinjale të tilla mund të ndryshojnë në kohë.

3. Përmasat, ngjyrat dhe format e sinjaleve të mesazheve të ndryshueshme, duhet të jenë ato që përkojnë me sistemin vertikal të sinjalizimit, edhe kur janë të realizuara me pika të ndërprera apo në mënyrë të ndërprerë.

4. Sinjalet ndriçuese, me mesazh të ndryshueshëm duhet të jenë të shikueshme në çdo situatë të dritës së mjedisit dhe nuk duhet të provokojnë verbim.

5. Kolonëzat ndriçuese me drita të verdha duhet të kenë një lartësi jo më pak se 1 m dhe duhet të jenë të rezervuara posaçërisht për të treguar praninë e bankinave të sigurimit, të ishujve të trafikut për kanalizim ose ndarje trafiku. Ato mund të jenë të integruara me dritat semaforike të verdha ndriçuese dhe me përdorim reflektues.

6. Është e ndaluar vendosja e kolonëzave ndriçuese me drita të verdha, që përkojnë me hyrjen në stacionet e furnizimit me karburant dhe në stacionet e shërbimit.

7. Kolonëzat apo sistemet e tjera ndriçuese, të vendosura për të treguar hyrjen në stacionet e furnizimit, duhet të jenë të ngjyrosura me shirita horizontalë, bardhekaltër.

8. Anët e rrugës dhe shiritat ndriçuese, të vazhdueshme të mesit të rrugës, mund të dallohen nëpërmjet sistemeve ballore, me dritën e vet, të futur në rrugë dhe të kthyer në drejtim të ardhjes së mjetit.

9. Perimetri i balleve të bankinave të sigurimit, të bankinave të orientimit apo të ngjashme me to, mund të sinjalizohet edhe nëpërmjet dispozitivëve ballorë, me dritën e vet të verdhë ose me dritë të verdhë reflektuese, të zbatuar në pjesën vertikale të buzës rrethuese.

Neni 169

Frekuenca e dritave sinjalizuese (Neni 41 i Kodit Rrugor)

1 . Frekuenca e dritave sinjalizuese nuk duhet të jetë me pak se 50 herë në minutë dhe jo më shumë se 80. Dy kohët NDEZJA dhe SHUARJA, që përbëjnë ciklin, duhet të kenë kohëzgjatje të barabartë.

5. SINJALET PLOTËSUESE

(Neni 42 i Kodit Rrugor)

Neni 170

Veçoritë dhe ndarja (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Në bazë të nenit 42, pika 1, e Kodit Rrugor, janë sinjale plotësuese sistemet dhe mjetet sinjalizuese, të përshtatshme për t'u dhënë drejtuesve të mjeteve informacionin e dobishëm, në varësi të trajektores së lëvizjes, në situata të ndryshme të rrugës dhe në kapjen e pengesave, të vendosura në afërsi ose brenda rrugës, mjaft që të jenë të përshtatshme për të përforcuar frytshmërinë e shenjave normale në rrugë.

2. Sinjalet plotësuese ndahen në sinjale:

a) shmangëse normale, anësore;

b) shmangëse të veçanta;

c) mjete dhe sisteme për të sinjalizuar pengesat;

ç) ishuj trafiku.

Neni 171

Shmangësit normalë, anësorë (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Shmangësit normalë, anësorë (fig. II.463) duhen vendosur përgjatë atyre segmenteve rrugore, jashtë qendrave të banuara, ku shpejtësia vendore zotëruese, drejtimi plano-altimetrik apo kushtet klimaterike vendore, e bëjnë të nevojshme pamjen në largësi të ecurisë së aksit të rrugës.

2. Në pjesë të ngjashme të rrugës vendosja e shmangësve duhet të jetë e vazhdueshme, duke shmangur vendosjen e parregullt dhe duke përdorur të njëjtin shmangës.

3. Shmangësit duhet të kenë një hapësirë të njëjtë ndërmjet tyre, e cila të jetë në vijë të drejtë, maksimumi 50 m dhe e vendosur në kthesë sipas një kriteri të ndryshëm, në varësi të rrezes së kthesës. Hapësirat e vendosjes duhet të jenë, sa më shumë që të jetë e mundur, të njëjta në të njëjtën pjesë të rrugës, në mënyrë që të përbëjnë një orientim optik, homogjen.

4. Më poshtë, me tregues, po japim tabelën e hapësirave respektive:

Rrezja e kthesës (në metra)	**Hapësira gjatësore (në metra)**
Deri në 30	6
Nga 30 ÷ 50	8
Nga 50 ÷ 100	12
Nga 100 ÷ 200	20
Nga 200 ÷ 400	30
Mbi 400	Hapësira përshtatur në vijë të drejte

Hapësira duhet të jetë e reduktuar në mënyrë të përshtatshme edhe në vijë të drejtë, në zonat që zakonisht janë me mjegull.

5. Duhet të jenë të vendosur në kufijtë e jashtëm të bankinave dhe jo më pak se 50 cm nga ana e jashtme e rrugës.

6. Lartësia jashtë rrugës e shmangësit duhet të jetë e përfshirë ndërmjet 70 dhe 110 cm, prerja parapëlqehet të jetë në formë trapezi me cepa të rrumbullakosur. Duhet të brendashkruhet në një drejtkëndësh, me përmasa 10 x 12 cm, brinja e vogël e të cilit të jetë paralel me aksin e rrugës.

7. Shmangësit duhet të jenë me ngjyrë të bardhë dhe fasha të zeza, të larta 25 cm, të vendosur në pjesën e sipërme, në të cilën duhet të jenë futur elementet reflektuese, të thyera drejt rrjedhës së trafikut përkatës, në mënyrën si vijon:

a) në rrugë të zakonshme apo në rrugë njëkalimshe: në shmangësin djathtas, duhet të shfaqet një element i vetëm reflektues me ngjyrë të verdhë, me sipërfaqe minimale 60 cm2; në shmangësin majtas duhet të shfaqen dy elemente reflektuese, të verdha, të vendosura vertikalisht dhe mundësisht larg njëri-tjetrit, secili me sipërfaqe aktive minimale prej 30 cm2 .

b) në rrugët me dy drejtime lëvizjeje: në krahun e djathtë duhet të shfaqet një element reflektues, me ngjyrë të kuqe, në krahun e majtë duhet të shfaqet një element reflektues, i bardhë; të dyja elementet reflektuese duhet të kenë një sipërfaqe minimale prej 60 cm2 .

8. Materiali dhe veçoritë duhet të jenë të tillë që të mos përbëjnë rrezik në rast përplasjeje të mjeteve.

9. Veçoritë, fizike dhe kimike, e materialeve që përdorën për ndërtimin e shmangësve normalë, përmasat dhe forma e tyre, si dhe kërkesat fotometrike dhe kolorimetrike të elementeve reflektuese, janë vendosur sipas rregullave teknike, të miratuara me udhëzim të Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit.

10. Në praninë e barrierave të sigurimit, të mureve, parapeteve apo pengesave të tjera, shmangësit mund të zëvendësohen me elemente reflektuese, të fiksuara në objekt, që kanë të njëjtat përmasa dhe veçori, të vendosura dhe në faqen e barrierës apo mbi të. Është mirë që largësia nga toka e elementeve reflektuese të jetë e njëjtë me të atyre të futur në shmangësit normalë.

Neni 172
Shmangësit e veçantë (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Shmangësit e veçantë të cilët tregohen më poshtë, përdorën si sisteme të përhershme, në rastet e parashikuara në këtë nen:

a) shmangës për tunele;

b) shmangës për rrugë malore;

c) shmangës për kthesa të ngushta apo sheshe kthimi;

ç) shmangës për kryqëzime në formë "T-je"

d) shmangës në formën e kthesës;

dh) shmangës të hyrjeve

e) sisteme ndriçuese të kufizimit

2. Shmangësit e veçantë, të përkohshëm përdoren në zonat e kantiereve apo të devijimeve, të shkaktuara nga punimet në vazhdim dhe kanë veçori dhe forma zbatimi të përcaktuara në nenin 33.

3. Shmangësit e veçantë të përhershëm, për të cilët flitet në pikën 1, kanë tipa dhe norma përdorimi si vijon:

a) Shmangësit për tunele (fig. II.464)

Janë të detyrueshëm në tunelet e pandriçuara dhe në ato në vijë të drejtë dhe rekomandohen në të gjitha tunelet, të paktën në 100 metrat e para të tyre. Përbëhen nga panele reflektuese me përmasa 20 cm në bazë dhe 80 cm lartësi, me ngjyrë të verdhë. Nëse tuneli është me dy drejtime lëvizjeje, panelet duhet të jenë dyfaqëshe. Panelet duhet të jenë fiksuar në një mënyrë të tillë që të mos lejojë ndryshimin e tyre me kalimin e kohës. Në prani të barrierave të sigurimit, nuk duhet të dalin nga vëllimi i barrierës drejt rrugës. Largësia ndërmjet paneleve duhet të jetë, maksimumi, 20 m. Një largësi e tillë duhet të reduktohet, sipas rastit, minimale, në 8 m, nëse tuneli është me kthesë dhe në afërsi të hyrjeve, vetëm për 10 metrat e para. Shmangësit e veçantë për tunelet mund të zbatohen kur është nevoja edhe për të theksuar devijime apo ngushtimet e përhershme të rrugës.

b) Shmangësit për rrugët malore (fig. II.465)

Duhet të përdoren në ato rrugë ku bie shumë borë. Vendosja e tyre duhet të jetë në mënyrë të tillë, që, edhe në praninë e borës së madhe, të jetë i dallueshëm shtrati i rrugës. Mund të realizohen me materiale dhe seksione të ndryshme, mjaft që të jenë në gjendje që t'u rezistojnë kushteve të veçanta të malit dhe kushteve që krijohen kur pastrohet bora. Shmangësi, lartësia e të cilit duhet zgjedhur në mënyrë që të mos mbulohet nga trashësia e borës, duhet të ketë shirita të alternuar, secila me lartësi 50 cm, me ngjyra të verdha dhe të zeza. Të paktën njëri nga shiritat duhet të jetë i realizuar me celuloid reflektues, me ngjyrë të verdhë.

c) Shmangësi i kthesave të ngushta apo i shesheve të kthimit (fig. II.466)

Tregon ecurinë e një kthese të ngushtë, ose edhe një shesh kthimi. Sinjali përbëhet nga një panel kënddrejt, i vendosur horizontalisht, ku në sfond të zi është vizatuar një shigjetë me majë të bardhë , të kthyer në drejtim të lëvizjes së mjeteve, të cilave u referohet. Në rrugët jashtëqytetëse ku sinjali është i detyrueshëm në të gjitha kthesat me rreze më të vogël se 30 m dhe me një ecuri të tillë, që shkakton mungesën e shikimit. Një panel i tillë vendoset në anën e jashtme të kthesës, në pozicion mesor dhe në kënd të drejtë me shikimin e drejtuesve të mjeteve të cilave u referohet. Në rrugët me dy drejtime lëvizjeje sinjalet në fjalë duhet të vendosen të kthyer nga çdo drejtim lëvizjeje, në mënyrë që të jenë të shikueshme vetëm nga ana e drejtuesve të mjeteve, të cilave u referohen. Përmasat janë:

1. normal: 60 x 240 cm

2. i madh: 90 x 360 cm

Lartësia e vendosjes caktohet sipas rastit, formës së vendeve dhe altimetrisë, në mënyrë që paneli të bjerë sa më shumë që të jetë e mundur brenda konit të shikueshëm nga drejtuesit e mjeteve.

ç) Shmangësi për kryqëzimet në formë "T-je" (fig. II.467)

Duhet të vendoset përballë degës së kryqëzimit që nuk vazhdon, nën grupin e sinjaleve të drejtimeve, atje ku ka, dhe të jetë në pozicion paralel me rrugën që vazhdon. Përbëhet nga një panel kënddrejtë, i vendosur me krahun e madh horizontal, ku është, në sfond të zi, vizatuar një shigjetë me majë të bardhë, të kthyer nga të dyja drejtimet e jashtme. Ky sinjal është i detyrueshëm, sepse është i vetmi sistem i një pike të tillë anomalish. Përmasat janë:

1. normal : 60 x 240 cm
2. i madh: 90 x 360 cm

d) Shmangës sipas formës së kthesës (fig. II.468)

Quhen të tillë ata shmangës që ndjekin, për një copë rruge, formën e kthesave të ngushta. Zbatohen në seri, me shumë elemente, për të theksuar krahun e jashtëm të kthesës me rreze më të madhe se 30 m dhe kthesat e autostradave, kur është e nevojshme, për të përmirësuar shikimin e ecurisë së rrugës në largësi. Këta shmangës përbëhen nga një panel katror, me përmasa 60 x 60 cm, në rrugë të zakonshme dhe 90 x 90 cm në autostrada dhe në rrugët jashtëqytetëse kryesore, në të cilin është vizatuar, në një sfond të zi, një shigjetë të bardhë me majë. Hapësira gjatësorë ndërmjet elementeve është maksimalja e atyre të parashikuara në tabelën e mëposhtme. Ajo duhet të jetë e tillë që, në çdo rast, të paktën tre shmangës duhet të jenë të shikueshëm brenda konit të shikueshëm nga drejtuesit e mjeteve.

Rrezja e kthesës (në metra)	**Hapësira gjatësore (në metra)**
30 ÷ 50	**8**
50 ÷ 100	**12**
100 ÷ 200	**20**
200 ÷ 400	**30**
> 400 (kur është e nevojshme)	**30 ÷ 50**

dh) Shmangësi i hyrjeve (fig. II.469)

Për kërkesa të veçanta të qarkullimit mund të vendosen tabelëza, me sipërfaqe anësore të vijëzuar me të bardhë dhe të kuq, me lartësi 20 cm. Seksioni i këtyre tabelëzave mund të jetë i rrumbullakët, katror, drejtkëndësh ose trekëndësh. Ky tip shmangësi përdoret për të kufizuar të dyja krahët e hyrjeve dytësore të rrugës, që mund të mos jenë të parasinjalizuara, dhe ato që, për shkak të pozicionit të tyre të veçantë, janë të vështira për t'u parë. Tabelëzat mund të kenë lartësi minimale 1 m nga toka, seksion të përshtatshëm, për të garantuar një shikim të mirë në largësi, dhe të jenë tërësisht reflektuese.

e) Sistemet e shmangies së ndriçuar

Kthesat, pikat kritike dhe anomalitë e tjera rrugore mund të theksohen me sisteme të shmangies së ndriçuar, mjaft që ngjyrat, format dhe mënyra e përdorimit të garantojnë njëtrajtshmëri në ndriçim dhe të shmangë verbimin. Sisteme të tilla iu nënshtrohen miratimit nga Ministria e Transportit dhe nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, e cila autorizon përdorimin e tyre për raste të veçanta.

Neni 173

Sistemet e sinjalizimit të pengesave (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Pengesat, anomalitë dhe pikat kritike të rrugës, kur nuk janë të shmangshme, duhet të sinjalizohen, në të gjitha rastet kur gjykohet e nevojshme, për shkak të pozicionit të tyre, për të shtuar pashmërinë, veçanërisht gjatë natës.

2. Pengesat, pranë ose brenda rrugës, që përbëjnë ngushtim të hapësirës apo rrezik për kullim, duhet të sinjalizohen nëpërmjet shiritave të alternuar, të vijatuar mbi pjesën e rrezikut, në të bardhë reflektuese dhe në të zi, të shmangura me 45 gradë në bazë, të krahut ku kalojnë mjetet.

Ato mund të realizohen dhe në një sipërfaqe, larg nga zona e rrezikut (figurat II.470 dhe II.471).

3. Kur pengesa është e vendosur brenda rrugës, dhe nuk ka qartësi se në cilin krah të saj duhet kaluar, atëherë duhen vendosur sinjalet e përshkruara të "KALIMIT TË DETYRUAR APO TË LEJUAR" (figurat II.82/a; II.82/b; II.83), të kthyera nga ana ku mjetet duhet dhe mund të kalojnë.

4. Përveç sinjaliimit për pengesat brenda rrugës, vënia në dukje e afrimit të tyre duhet të kryhet nëpërmjet vijave tip zebre, mbi rrugë, ose dhe me shirita horizontale, të pjerrëta për orientim.

5. Buzët e trotuareve mund të bëhen edhe më të dukshme nëpërmjet zbatimit të shiritave të alternuar, me ngjyra kontrastuese (bardhezi, ose nëse ka ndalim kalimi, me shirita të alternuar në të verdhë e të zezë).

6. Cepat e shtretërve të luleve apo të bankinave ndarëse të trafikut mund të parasinjalizohen me sisteme të caktuara që duhet të jenë të miratuara nga Ministria e Punëve Publike dhe Transportit dhe Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve.

Neni 174

Mënyra e realizimit të ishujve të trafikut (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Ishujt e trafikut mund të realizohen me mënyrat si vijon:

a) Ishuj të rrafshtë: realizohen nëpërmjet pikturimit me vernik të bardhë ose edhe me perçina me kokë të gjerë apo në formë gjysmësferash. Këto të fundit duhet të kenë një profil të shtypur, me diametër të ndryshueshëm nga 30-50 cm dhe duhet të jenë me ngjyrë të bardhë;

b) Ishuj të kufizuar, me elemente vertikale: realizuar me tabelëza, pllaka, apo steka, të vendosura përgjatë perimetrit të bankinës. Largësia ndërmjet elementeve duhet të jetë e tillë që të nxjerrë në dukje mirë konturet e bankinës;

c) Ishuj të përhershëm: mund të realizohen nëpërmjet hedhjes së betonit të çimentuar apo guralecëve të prerë, ose edhe me material tjetër që mund të sistemohet brenda lulishtes. Buzët mund të jenë të tipit me pengesë apo të tipit të kalueshëm. Kur "ISHULLI" duhet të përdoret për një kalim këmbësorësh dhe përbën zonë strehimi, duhet të jetë ndërprerë në një gjerësi të barabartë me atë të kalimit këmbësor, duke ua bërë të mundur kalimtarëve kalimin në rrafshin e sipërfaqes rrugore.

2. Zona e kufizuar nga perimetri i ishullit është e ndaluar për qarkullimin e të gjitha mjeteve, por mund të përdoret nga këmbësorët si strehë për kalimin e rrugës, për sa kohë që ishulli i trafikut mund të përdoret për një qëllim të tillë.

3. Sistemi i kalimit sipërfaqësor duhet të praktikohet veçanërisht kur ishulli i trafikut është në fazën e provës.

Neni 175

Sinjalizimi i ishujve të trafikut (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Afrimi i një ishulli trafiku i çfarëdo tipi, duhet të sinjalizohet nga një shirit i bardhë, i vazhdueshëm, me gjatësi të mjaftueshme dhe me vija tip zebre nga ana e rrugës, që paraprin ballin e ishullit, siç saktësohet në nenin 148.

2. Në zonat me vija tip zebre mund të zbatohen një sërë elementesh paralele, me profil pak të dalë nga plani i rrugës, të vendosur sipas pjerrësisë së zonës zebër.

3. Elementet, me kënde mundësisht të rrumbullakosura, nuk duhet të dalin më shumë se 5 cm dhe duhet të jenë të lyera me të bardhë. Largësia ndërmjet dy elementeve pasuese duhet të jetë, maksimumi, 2 m.

4. Buzët e ishujve të trafikut dhe të sigurimit mund të bëhen sa më të dukshëm, nëpërmjet zbatimit të shiritave vertikalë, të verdhë, reflektues dhe të zeza.

5. Balli i ishujve të trafikut duhet të sinjalizohet nëpërmjet sistemit me dritë të vetën, për të cilin flitet në nenin 168, pika 5, ose me sistem me ngjyrë të verdhë, reflektuese.

6. Sistemet me dritë reflektuese, të emërtuara shmangës të veçantë të pengesave (fig. II.472), janë, përgjithësisht, me seksion gjysmërrethor, për të lejuar një dallim të mirë të pozicioneve të ndryshme të afrimit. Ato kanë një hapje 40 cm për çdo 50 cm lartësi. Duhet të jenë tërësisht reflektuese dhe, nëse përdoren në vend të kolonëzave ndriçuese në kombinim me to, duhet të jenë me ngjyrë të verdhë.

7. Kur tabela dhe balli i ishullit të trafikut sinjalizohen, shmangësi i veçantë i pengesave duhet të jetë i shoqëruar me sinjale të ndryshme treguese të "KALIMEVE TË DETYRUESHME APO TË LEJUESHME" (figurat II.82/a, II.82/b dhe II.83).

Neni 176

Elementet parafabrikate për bankina sigurimi për këmbësorë dhe kufizues korsish (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Elementet e parafabrikuara për bankina sigurimi për këmbësorë realizohen, përgjithësisht, me beton, të ndërtuar nga seksione të montueshme nëpërmjet inkastrimeve të posaçme. Ato duhet të zbatohen vetëm në zonat urbane, për krijimin e ishujve të strehimit për këmbësorë ose edhe të platformave të ngarkimit.

2. Korsitë e rezervuara, ku lejohet kalimi i vetëm për disa kategori mjetesh, mund të jenë të kufizuara fizikisht, plus shiritave të korsive për të cilët flitet në nenin 138, pikat 6 dhe 7, me elemente me formë të tillë, që të mund të realizojnë një rrethim gjatësor.

3. Elementet e dukshme, që përdoren kryesisht në mjediset e qytetit, përbëhen nga objekte me material plastik apo gome, me ngjyrë të verdhë. Duhet të jenë të pajisura me sistem solid fiksimi në rrugë, në mënyrë që të pengojnë zhvendosjen apo shkuljen për shkak të trafikut, si dhe të lejojnë rrjedhjen e ujërave të shirave.

4. Elementet duhet të kenë një gjerësi nga 15 deri në 30 cm, lartësi 3 deri në 10 cm, me një përbërje dhe formë të tillë që të lejojnë kapërcimin e tyre në rast nevoje. Mund jenë të përshtatura me pllakëza reflektuese apo me sisteme të tjera katadioptrike, për t'i bërë edhe më të dukshme.

5. Kufizuesit e korsisë, për të cilët flitet në pikat 3 dhe 4, duhet të jenë të miratuar nga Ministria e Transportit dhe nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve. Ato vihen në punë me urdhër të entit pronar të rrugës.

Neni 177

Ngadalësuesit e shpejtësisë (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Në të gjitha rrugët mund të vendosen sisteme të ngadalësimit të shpejtësisë, të përbëra nga rripa tërthorë, të shtrira në të gjithë gjerësinë e rrugës, me efekt optik, zanor apo dridhës, të shoqëruar me mjete të përshtatshme sinjalizimi horizontal apo trajtim të sipërfaqes së rrugës.

2. Sistemet e ngadalësimit me efekt optik realizohen nëpërmjet zbatimit në seri të të paktën katër shiritave të bardha reflektuese, me gjerësi në rritje, në drejtim të lëvizjes dhe me ngushtim në ulje. Shiriti i parë duhet të ketë një gjerësi 20 cm, pasuesit me rritje të paktën prej 10 cm (fig. II.473).

3. Sistemet e ngadalësimit me efekt zanor realizohen nëpërmjet ashpërsimit të asfaltit të rrugës, të kryer nëpërmjet gërryerjes apo gërvishtjes së asfaltit apo me anë të zbatimit të shtresave të buta në ulje, të integruara me sistemet reflektuese. Sisteme të tilla mund të shkaktojnë edhe vibrime, me intensitet të kufizuar.

4. Në rrugët, ku lejohet një kufi shpejtësie prej 50 km/orë, mund të bëhen kurrize artificiale, të nxjerra, në dukje nëpërmjet vijave tip zebre, të verdha e të zeza, paralel me drejtimin e lëvizjes, me gjerësi të njëjtë si shenjat dhe me hapësira (fig. II.474), të dukshme si ditën edhe natën.

5. Kurrizet artificiale mund të vendosen në punë vetëm në rrugët e banuara, në parqet publike dhe private, në vilat, etj. Ato mund të vendosen në seri dhe duhet të jenë të parasinjalizuara. Nuk lejohen në rrugët, që përbëjnë itinerare të pëlqyera nga mjetet, që përdoren për shërbime të ndihmës së shpejtë apo të ndërhyrjes së shpejtë.

6. Kurrizet artificiale, për të cilat flitet në pikën 4, përbëhen nga elemente të parafabrikuara apo nga valëzimet e rrugës me profil konveks. Në funksion të kufirit të shpejtësisë, që lejohet në rrugën konkrete, kurrizet artificiale kanë këto përmasa:

a) për kufijtë e shpejtësisë së barabartë apo më të vogla se 50 km/orë, gjerësi jo më pak se 60 cm dhe lartësia jo më shumë se 3 cm;

b) për kufijtë e shpejtësisë së barabartë apo më të vogla se 40 km/orë, gjerësia jo më pak se 90 cm dhe lartësia jo më shumë se 5 cm;

c) për kufijtë e shpejtësisë së barabartë apo më të vogla se 30 km/orë, gjerësia jo më pak se 120 cm dhe lartësia jo më shumë se 7 cm.

Tipat "a" dhe "b" duhet të realizohen me elemente gome apo plastike, tipi "c" mund të realizohet edhe me konglomerat. Në zonën ku vendosen kurrizet artificiale duhet të vendosen masa të përshtatshme për largimin e ujërave. Në vendosjet në seri largësia ndërmjet ngadalësuesve, për të cilët flitet në pikën 4, duhet të lëvizë nga 20 deri në 100 m, sipas pjesës ku vendosen sistemet e ngadalësimit.

7. Parasinjalizimi përbëhet nga sinjali, i cili tregohet në fig. II.50, me një vlerë të fshirë nga 50 në 20, ngjitur me sinjalin që tregohet në fig. II.2, me format të reduktuar, të vendosur të paktën 20 m para. Një seri ngadalësuesish duhet të tregohet nëpërmjet sinjalesh të ngjashme dhe një paneli integral, me fjalën "seri" ose edhe "n..... ngadalësues".

8. Ngadalësuesit e parafabrikuar të shpejtësisë duhet të jenë të lidhur fort me rrugën, për të shmangur zhvendosjet apo shkëputjen e elementeve të veçanta apo pjesëve të tyre, dhe duhet të jenë lehtësisht të heqshëm. Sipërfaqja e sipërme e ngadalësuesve qoftë të parafabrikuar, qoftë strukturor, duhet të jetë e parrëshqitshme.

9. Sistemet ngadalësuese të shpejtësisë miratohen nga Ministria e Transportit dhe nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve. Ato vendosen në punë me urdhër të entit pronar të rrugës, që përcakton tipin e tyre dhe vendvendosjen.

Neni 178

Penguesit e qëndrimit (Neni 42 i Kodit Rrugor)

1. Pengues qëndrimi janë sistemet rrugore, të caktuara për të penguar qëndrimin e mjeteve në zona apo hapësira të caktuara. Ato mund të përdoren për të ndërtuar një pengesë materiale ndaj qëndrimit në mënyrë të rregullt të drejtuesve të mjeteve.

2. Sisteme të tilla mund të harmonizohen edhe për funksione hyrëse si: kufizimi i zonave të këmbësorëve, zonave të parkimit të rezervuar, zonave të blerta, lulishteve dhe hapësirave të rezervuara për përdorime të tjera.

3. Në funksion të objektit rrugor, penguesit janë të tipave të ndryshëm, ndërmjet të cilave enti pronar i rrugës mund të zgjedhë atë më të përshtatshmin, sipas nevojave përkatëse, në varësi të traditës vendore apo mjedisit qytetar.

4. Penguesit kanë formën e pllakëzave, pllakave, kolonave apo bllokut, kordonit. Ata mund të jenë një varg vazosh ose shtretërish me lule apo kazanë mbeturinash, mjaft që të jenë të lidhur me sistemet e tjera të rrugës. Penguesit duhet të ushtrojnë veprim ndaj kalimit të tyre, qoftë për nga lartësia e dukshme që kanë mbi rrugë, qoftë hapësira ndërmjet objekteve, nëse bëhet fjalë për elemente të veçanta, të vendosura gjatë një perimetri.

5. Penguesit mund të jenë të çfarëdolloj materiali: beton, hekur, gizë, alumin, dru apo stikë e padjegshme. Për shkak të formës apo veçorive të tjera, penguesit nuk duhet të krijojnë rrezik për këmbësorët dhe, në mënyrë të veçantë për fëmijët.

6. Penguesit e ndalimit miratohen nga Ministria e Transportit dhe nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve. Ato vihen në funksionim nga enti pronar i rrugës.

6. SINJALET E POLICËVE TË TRAFIKUT
(Neni 43 i Kodit Rrugor)

Neni 179
Sinjalet me dorë të policëve të trafikut (Neni 43 i Kodit Rrugor)

1. Duke lënë të paprekura dispozitat e përfshira në nenin 43 të Kodit Rrugor, për të lejuar rrjedhjen e trafikut të mjeteve që vijnë nga e majta, duke ndaluar mjetet e tjera që vijnë nga krahu i kundërt, policët e ngarkuar për rregullimin e trafikut rrugor, duhet të kryejnë sinjalin me dorë me krahët të shtrira horizontalisht dhe vertikalisht ndërmjet tyre, drejtuar përkatësisht në drejtim të ardhjes dhe të vendmbërritjes së rrjedhës apo rrjedhave në kalim.

2. Sinjalizimet e tjera me dorë të policëve të ngarkuar me trafikun janë:

a) lëkundje e një drite të kuqe, me kuptimin e "NDALIMIT" për përdoruesit e rrugës drejt të cilëve është drejtuar drita e kuqe;

b) tregimi i sinjalit "NDAL DHE RRUGË E LIRË", i kryer me anë të sinjalit të kundërt tregues, të përcaktuar në nenin 23.

Neni 180
Sinjalet e tjera të policëve të trafikut (Neni 43 i Kodit Rrugor)

1. Kur është e nevojshme të ndalet e tërë rrjedha e trafikut, për të lejuar kalimin e mjeteve të përdorura nga policia apo zjarrfikësit dhe autoambulancat, me shërbime urgjence, sipas përkatësisë, polici i trafikut duhet të përdorë një bilbil, duke lëshuar tingull të zgjatur. Me të dëgjuar këtë sinjal, mjetet dhe këmbësorët në lëvizje, duhet të ndalen menjëherë, deri në sinjalin pasues, të rrugës së lirë, i dhënë ky me dy tinguj të shkurtër bilbili. Personat dhe mjetet që ndodhen brenda zonës së kryqëzimit, duhet të nguten për ta boshatisur atë.

2. Një tingull i zgjatur, në rrethana të tjera, mund të përdoret për të ndaluar shkelësit e normave të qarkullimit.

Neni 181
Shikimi i policëve të trafikut (Neni 43 i Kodit Rrugor)

1. Policët e trafikut dhe organet e policisë rrugore, për të cilët flitet në nenin 12 të Kodit Rrugor, gjatë shërbimit të parashikuar nga neni 11, pikat 1 dhe 2 të Kodit Rrugor, kur veprojnë në rrugë, duhet të jenë të shikueshëm në largësi, qoftë ditën qoftë natën, nëpërmjet përdorimit të uniformave të përshtatshme, të përbëra me copë reflektuese, me ngjyrë të bardhë apo gri në argjend, me dritë reflektuese të bardhë.

2. Në orët e natës dhe në rastet e tjera, me dukshmëri të dobët, personeli për të cilin flitet në pikën 1, duhet të ketë, të paktën, beretë apo kaskë, ose edhe kapuç dhe doreza në parakrah, me copë nga ajo e treguar në pikën 1 (fig. II. 475/a). Llojet e veshjeve të treguara më lart mund të jenë të heqshme. Kaska mbrojtëse, e parashikuar në nenin 169 të Kodit Rrugor, duhet të jetë e pajisur me një shirit celuloidi viniliku të bardhë, reflektues, me lartësi jo më pak se 3 cm.

3. Lejohet përdorimi i kambaleve apo i fashave mbi to, me copë reflektuese, kur punohet në kushte të veçanta të shikimit natën (fig. II.475/b).

4. Edhe rripat e mesit, të supit, spaletat, kopsat, çantat, këllëfët e revoles, sendet dhe objektet e tjera të punës, duhet të jenë të konfeksionuara, në tërësi ose pjesërisht, me copë reflektuese.

5. Pjesët e uniformës apo të veshjes, si: kapota, mushamaja, xhakaventa, xhupi apo të tjera të ngjashme me këto, duhet të jenë me copë reflektuese, të paktën 2 cm përreth zonës së gjoksit dhe të pjesës së poshtme.

6. I tërë arsenali i veshjeve me copë reflektuese, në ngjyrë të bardhë apo në gri të argjendtë, të treguara në fig. II.476, këshillohet si veshje edhe për personelin që është shërbim patrulle, me

qëllimet e treguara në pikën 1, gjatë ndërhyrjeve të urgjencës gjatë operacioneve të ndërhyrjes në incidentet rrugore dhe të devijimit të trafikut.

7. Normat e këtij neni zbatohen edhe për personelin ushtarak në shërbim, sipas normave të nenit 12, pika 4, e Kodit Rrugor.

8. Copat reflektuese, për të cilat flitet në pikat 1, 2, 3, 4, 5 dhe 6, duhet të jenë të barabarta me ato që përdoren për veshjet e parashikuara në nenin 36, pika 4, të cilave u shtohet copa e bardhë, reflektuese.

9. Celuloidi vinilik i bardhë, reflektues, për të cilin flitet në pikën 2, duhet të ketë veçori fotometrike, të klasit 1 të disiplinës teknike, për të cilën flitet në nenin 77, pika 9.

7. SINJALIZIMI QË LIDHET ME KALIMIN NË NIVEL TË RRUGËS

(Neni 44 i Kodit Rrugor)

Neni 182

Dispozita të përgjithshme për sinjalizimin e kalimeve në nivel të rrugës (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Në rast avarie të mekanizmit të mbylljes së kalimeve në nivel, me barriera apo gjysmëbarriera, këto zëvendësohen, të paktën, me një kavalet, njëra anë e të cilit duhet të jetë me shirit reflektues, bardhekuq. Barrierat dhe gjysmëbarrierat janë, gjithashtu, të zëvendësueshme me një flamur të kuq reflektues dhe me një fener me dritë të kuqe natën apo në rastet me pashmëri të dobët, të cilat manovrohen nga personi i ngarkuar me mbikëqyrjen e kalimit.

2. Barrierat dhe gjysmëbarrierat duhet të jenë nga ana e jashtme me shirit reflektues, të bardhë e të kuq. Mbi çdo gjysmëbarrierë duhet të vendosen, të paktën dy drita të kuqe nga të cilat njëra duhet të korrespondojë me skajin e lirë. Drita të kuqe mund të vendosen edhe mbi barrierat.

3. Në kalimet në nivel që nuk janë të pajisura me barriera ose gjysmëbarriera, nën kujdesin dhe me shpenzimet e entit të hekurudhës, pa qenë nevoja e zënies së rrugës, duhet të vendosen sinjalet e mëposhtme:

a) KRYQI I SHËN ANDRESË, nëse dukshmëria drejt hekurudhës është e mjaftueshme përgjatë gjithë pjesës së afrimit;

b) KRYQI I SHËN ANDRESË dhe sinjali "NDAL DHE JEP PËRPARËSI", të vendosur në të njëjtën mbështetëse, nëse pashmëria është e mjaftueshme vetëm nga një largësi e afërt me shinat;

c) KRYQI I SHËN ANDRESË dhe një sistem ndriçues me dy drita të kuqe, që shkëlqejnë në mënyrë të alternuar, si edhe me sisteme të sinjalizimit zanor, nëse pashmëria është e pamjaftueshme. Sistemi ndriçues vendoset mundësisht në të njëjtën mbështetëse me sinjalin.

4. KRYQI I SHËN ANDRESË vendoset në të djathtë të rrugës, menjëherë në afërsi të shinave. Ai është i thjeshtë nëse hekurudha është me një binar, por nëse hekurudha është me dy apo më shumë binarë, përdoret sinjali "KRYQI I SHËN ANDRESË" me sistemet e sinjalizimit, të ndriçuara dhe zanore, për të cilin flitet në shkronjën "c" të pikës 2.

5. Në kalimet në nivel, pa barriera apo gjysmëbarriera, ku lëvizja e trenave është shumë e ngadalshme dhe qarkullimi rrugor drejtohet nga një polic trafiku apo nga semafori përkatës, kryqet e SHËN ANDRESË zëvendësohen nga sinjali i kalimit në nivel pa barrierë, i vendosur në të njëjtën largësi me panelin integral që tregon

largësinë në metra nga binari.

6. Nga të dyja krahët e kalimit në nivel, pa barriera dhe gjysmëbarriera, përjashto ato të pajisura me sisteme të sinjalizimit të ndriçuar, për të cilat flitet në pikën 3, duhet të garantohet një pashmëri e mjaftueshme e hekurudhës, duke llogaritur, veçanërisht, shpejtësinë më të madhe të trenit në kalim.

7. Për të garantuar, në çdo rast, pashmërinë, sistemet e sinjalizimit të ndriçuar, për të cilat flitet

në pikën 4, mund të përsëriten në krahun e majtë apo mbi bankinën përballë, në qendër të rrugës dhe, ndër të tjera, duhet të jenë të dukshme nga ana e pasme.

8. Feneri me dritë të kuqe, për të cilin flitet në pikën 1, është i tipit që përdoret nëpër hekurudha.

Neni 183

Veçoritë e shiritave bardhekuq të barrierave (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Sipërfaqja e barrierës apo gjysmëbarrierës në kalimet në nivel të kthyera drejt rrugës, duhet të jetë me shirit të alternuar bardhekuq. Kjo sipërfaqe duhet të jetë jo më pak se 0.2 m2 për çdo metër lineare të barrierës apo gjysmëbarrierës; i vlerësuar në planin vertikal, paralel me barrierën apo gjysmëbarrierën, të paktën për gjysmën e gjerësisë së rrugës pa barriera dhe gjysmëbarriera.

2. Për sa kohë që barrierat janë të pajisura me drita të kuqe, sipërfaqe të tilla mund të përgjysmohen. Një zvogëlim i ngjashëm mund të kryhet edhe kur bëhet fjalë për kalime në nivel, të vendosura mbi rrugë apo shteg kafshësh, të papërshtatshme, si rregull, për kalimin e automjeteve.

3. Sipërfaqja e thënë duhet të jetë në anën e sipërme, horizontale, në një lartësi, në një raport me pikën më të lartë të rrugës, jo më pak se 1.9 m dhe jo më shumë se 1.3 m.

4. Shiritat bardhekuq duhet të jenë të pjerrët ndaj vijës së horizontit, me 45 gradë, dhe duhet të kenë, secili, një gjerësi nga 15 deri në 25 cm.

5. Shiritat bardhekuq duhet të jenë reflektues dhe të realizuar me celuloid të cilësisë së lartë (klasi 2).

Neni 184

Sistemet e sinjalizimit zanor dhe optik të barrierave (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Në kalimet në nivel, të pajisura me barriera, sistemet e sinjalizimit optik, me drita të kuqe, vendosen normalisht aty ku janë parashikuar, në anën e djathtë të karrexhatës, në afërsi të kalimit në nivel. Ato janë të pozicionuara në mënyrë të tillë që të jenë të dukshme nga rruga në largësinë më të madhe të mundshme. Lartësia nga toka te qendra e sistemeve të sinjalizimit zanor duhet të jetë nga 2 deri në 2.5 metra. Veçoritë gjeometrike të këtyre sistemeve tregohen në figurën II.477.

2. Sistemet me dritë të kuqe duhet të kenë intensitet të tillë që të jenë të dukshme ditën dhe në mungesë të mjegullës, të paktën 100 metra larg. Për sa kohë që drita e kuqe është e dukshme nga prapa, sistemi i sinjalizimit zanor mund të lëshojë një sinjal të nivelit dëgjimor, më të vogël nga ai i treguar në pikën 3.

3. Sistemi i sinjalizimit zanor duhet të fillojë të paktën 5 sekonda para fillimit të uljes së barrierës dhe të përfundojë jo më parë se fundi i uljes së saj.

Neni 185

Sistemet e sinjalizimit optik të gjysmëbarrierave (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Në kalimet në nivel, të pajisura me gjysmëbarriera, sistemet e sinjalizimit ndriçues duhet të kenë përmasat që tregohen në figurën II.478. Ato vendosen në anën e djathtë të rrugës dhe menjëherë në afërsi të kalimit në nivel, të pozicionuara në mënyrë të tillë që të jenë të dukshme nga rruga, sa më larg që të jetë e mundur. Largësia nga toka e qendrës së sistemeve duhet të jetë jo më pak se 2 m dhe jo më shumë se 2.5 m. Frekuenca e vezullimit të dritave është 60 ± 10 ndezje në minutë. Veçoritë teknike të sistemeve me dritë të kuqe duhet të jenë të tilla, që intensiteti i dritës së lëshuar të jetë i dukshëm në mungesë të mjegullës, edhe ditën, në largësinë 100 m, brenda një koni 30 gradë në hapje.

2. Sinjalizimi zanor duhet të ketë veçoritë e përcaktuara si të atyre të kalimeve në nivel me barriera që zënë tërë rrugën, përveç nivelit dëgjimor, që mund të jetë më i vogël.

3. Sistemet e sinjalizimit të ndriçuar, me një apo dy drita, që përsëriten në anën e majtë të rrugës, mund të mos jenë menjëherë në afërsi të kalimit në nivel, por në një largësi 30 m. Ato duhet të kenë veçori të njëjta me ato të sistemeve të vendosura në anën e djathtë.
4. Funksionimi i sistemeve të sinjalizimit të ndriçuar duhet të fillojë 30 sekonda para arritjes së trenit më të shpejtë në kalimin në nivel dhe ulja e barrierës duhet të fillojë jo më pak se 5 sekonda pas fillimit të funksionimit të sistemit të sinjalizimit zanor dhe përçues.
5. Mbyllja e barrierave, si dhe funksionimi i sinjalizimeve ndriçuese e zanore, duhet të vazhdojnë deri në fund të kalimit të trenit.

Neni 186

Veçoritë e sistemeve të sinjalizimit të kalimeve në nivel pa barriera (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Sinjalet "KRYQI I SHËN ANDRESË" dhe "DOPIO KRYQI I SHËN ANDRESË", duhet të kenë formën dhe përmasat, të cilat tregohen në figurat II.10/a, II.10/b, II.10/c dhe II.10/ç.

2. Veçoritë dhe mënyra e vendosjes së sinjaleve, për të cilat flitet në pikën 1, duhen të jenë patjetër, në përputhje me këtë rregullore. Në veçanti, ato duhet të jenë të vendosura në një për çdo anë të kalimit në nivel, në largësi jo më të madhe se 10 m nga shina më e afërt.

3. Sistemet e sinjalizimit, të ndriçuar dhe zanor, të kalimeve në nivel pa barriera, duhet të kenë veçori të njëjta me ato të përshkruara në nenin 185, si dhe dy sinjalet e ndriçuara duhet të jenë të vendosura, mundësisht, në të njëjtin krah me KRYQIN E SHËN ANDRESË, menjëherë poshtë tij.

Neni 187

Kavaletet që mund të përdoren në kalimet në nivel (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Kavaletet që mund të përdoren në kalimet në nivel me barriera ose gjysmëbarriera, në rast avarie të mekanizmit të mbylljes, duhet të kenë lartësi të përfshirë nga 1 deri në 1.4 m, gjatësi të paktën 1.5 m dhe të kenë, në pjesën e sipërme, një panel me lartësi 0.25 m të gjatësisë së kavaletit, i cili ka një sipërfaqe nga ana e rrugës me shirit bardhekuq, me pjerrësi 45 gradë, secili me gjerësi që luhatet nga 0.15 në 0.2 m.

2. Mund të zbatohet një kavalet i vetëm për çdo anë të kalimit në nivel, për sa kohë që kavaleti të ketë në pjesën e sipërme një disk me diametër 25 cm, me ngjyrë të kuqe dhe anë të bardhë. Në mungesë të një disku të tillë, duhet të përdoren më shumë kavalete, numri i të cilave shkon në përpjesëtim me gjerësinë e rrugës.

3. Shiritat e bardhë dhe të kuqe dhe disku i kuq me anë të bardhë, duhet të jenë reflektues dhe të realizuar me celuloid me efikasitet të lartë (klasi 2, neni 44 i Kodit Rrugor)

Neni 188

Fushëpamja në kalimet në nivel pa barriera, të papajisura me sinjalizim të ndriçuara
(Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Fushëpamja e hekurudhës në kalimet në nivel pa barriera, të pajisura me sinjalizim të ndriçuar, duhet vlerësuar e mjaftueshme atëherë kur përdoruesi i rrugës ka një pamje të lirë ndaj hekurudhës, që t'i lejojë, në përkatësi me shpejtësinë maksimale të trenave në linjë, një kalim në çastet kur asnjë tren nuk duket në lëvizje.

Neni 189
Kalimi i linjave hekurudhore, lidhëse (Neni 44 i Kodit Rrugor)

1. Kur rruga kalohet në një pjesë të hekurudhës që përbën pikëlidhje dhe kalimi i trenave rregullohet nëpërmjet sinjaleve me dorë, të personelit të ngarkuar për këtë punë, kalimi duhet të sinjalizohet, siç përshkruhet në nenin 85, pika 6, nëpërmjet sinjalit "RREZIQE TË TJERA (fig. II.35), me një panel integral të modelit II.6/c dhe me KRYQIN E SHËN ANDRESË, në afërsi të binarit. Sinjali është fakultativ në qendrat e banuara.

2. Sinjali "RREZIQE TË TJERA" duhet të vendoset në largësinë e duhur me kalimin dhe duhet të përsëritet në afërsi të tij për sa kohë që kryqëzimi duket me sy, ose edhe për çdo situatë tjetër, që e bën të nevojshme.

3. Vendosja e sinjaleve të rrezikut në afërsi të kalimit kryhet me shpenzimet e shfrytëzuesit të hekurudhës apo nga pronari ndërmjetës. Vendosja e sinjaleve të tjera mund të kryhet edhe me shpenzimet e entit pronar të rrugës.

8. KONTROLLI DHE HOMOLOGIMI
(Neni 45 i Kodit Rrugor)

Neni 190
Homologimi dhe miratimi (Neni 45 i Kodit Rrugor)

1. Sa herë që në Kod dhe në këtë rregullore parashikohet homologimi apo miratimi i sinjaleve, i sistemeve, i aparaturave, i mjeteve teknike për disiplinën e kontrollit dhe rregullimit të trafikut, të mjeteve teknike të kapjes dhe specifikimit automatik të shkeljes së normave të qarkullimit, të materialeve, veglave apo të gjithçkaje të parashikuar për këtë qëllim, që janë në përgjegjësinë e Ministrisë së Transportit, i interesuari duhet të paraqesë kërkesë, në formë ligjore, të cilën ia drejton Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve, të shoqëruar me një relacion teknik mbi objektin e kërkesës, për t'u certifikuar nga ente të njohura apo laboratorë të autorizuar për prova të cilave u nënshtrohet elementi, si edhe ndaj çdo elementi tjetër provë, të përshtatshëm për të treguar dobinë dhe frytshmërinë e objektit, për të cilin kërkohet homologimi apo miratimi. Me këtë rast ai duhet të paraqesë të paktën dy kampionë të objektit.

2. Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve në varësi të Ministrisë së Transportit teston, edhe nëpërmjet provave, përshtatshmërinë dhe frytshmërinë e objektit për të cilin kërkohet përforcimi i përshkrimeve të përcaktuara në rregullore, dhe homologon kampionin kur testet kanë dhënë përfundime pozitive. I interesuari duhet të jetë i gatshëm të ofrojë të dhënat më të fundit dhe provat, që mund të kërkohen gjatë shqyrtimit administrativ të homologimit dhe lejon që njeri prej kampionëve të depozitohet pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve.

3. Kur bëhet fjalë për një kërkesë për elementet, për të cilat rregullorja nuk përcakton veçoritë bazë apo përshkrime të veçanta, Ministria e Transportit miraton kampionin, duke ndjekur, për sa është e mundur, procedurën e parashikuar në pikën 2.

4. Në rastet e homologimit apo të miratimit të kampioneve, Ministria e Transportit, me një urdhër, licencon kërkuesin për prodhimin dhe tregtimin e prodhimit. Kur kërkesa për homologim apo miratim hidhet poshtë, ministria nxjerr një urdhër për përsëritjen e kërkesës.

5. Homologimi dhe miratimi i kampioneve është i vlefshëm vetëm me emrin e kërkuesit dhe jo nëpërmjet subjekteve të tjerë.

6. Për fabrikimin e elementeve jo në përputhje me kampionin e njohur, të pranuar nga Ministria e Transportit, sipas kritereve të këtij neni, zbatohet sanksioni, për të cilin flitet në nenin 45, pika 8 e Kodit Rrugor.

7. Në çdo element, që do të homologohet apo do të miratohet, duhet të jetë shënuar numri dhe data e udhëzimit të ministrisë, të homologimit apo të miratimit si dhe emri i fabrikuesit.

8. Prodhuesi merr përgjegjësinë e prodhimit dhe të tregtimit, në përputhje me kampionin e depozituar dhe është i gatshëm për të ushtruar kontrollet përkatëse që kërkohen nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve.

Neni 191

Ndërmarrjet e licencuara për prodhimin e sinjaleve rrugore (Neni 45 i Kodit Rrugor)

1. Kërkesa e licencimit për prodhimin e sinjaleve rrugore, për të cilat flitet në nenin 45, pika 7 e Kodit Rrugor, duhet të paraqitet në Ministrinë e Punëve Publike dhe Transportit dhe në sektorin e specializuar, pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve.

2. Ndërmarrjet duhet t'i bashkëlidhin kërkesës edhe dokumentet e mëposhtme:

a) certifikatë regjistrimi në gjykatë;

b) një deklaratë, me firmën origjinale të presidentit ose të drejtorit administrativ të subjektit, ku rezulton emri i atij që ka besuar përgjegjësinë e prodhimit të sinjaleve rrugore dhe sistemin e cilësisë;

c) një certifikatë të përshtatshmërisë dhe të përdorshmërisë së mjediseve ku punon ndërmarrja, e lëshuar nga komuna, përgjegjëse për punimet që kryhen në zonën e saj;

ç) një certifikatë për parandalimin e zjarreve, lëshuar nga organi përkatës;

d) një kopje të dokumentacionit të paraqitur nga zyrat përgjegjëse për ndotjen e atmosferës dhe grumbullimin e plehrave speciale dhe të mbeturinave të mundshme helmuese dhe të dëmshme për shëndetin;

dh) një deklaratë që tregon se ndërmarrja është në rregull me të gjitha detyrimet fiskale dhe sigurimet shoqërore;

e) një deklaratë e pronësisë dhe e gjendjes së mirë të veglave të përshkruara në nenin 192;

ë) një relacion teknik për veprimtarinë e ndërmarrjes, për fuqinë prodhuese të saj dhe për organizimin teknik, ku t'i kushtohet vëmendje e veçantë prodhimit të materialeve, veglave, aparateve apo sistemeve të sinjalizimit apo të kontrollit të prodhimit;

f) një certifikatë që të provojë nënshtrimin ndaj normave në fuqi për zhurmat e shkaktuara në mjedisin e punës;

g) një certifikatë të rregullores së sigurimit teknik në punë dhe të vendosjes në toke të impianteve.

3. Kërkesat, për të cilat flitet në pikën 2, duhet të tregohen në aktin e licencimit të parë. Ky licencim vlen për dy vjet, duke filluar nga data e lëshimit dhe do të përsëritet me anë të kërkesës që i paraqitet të njëjtit sektor, për të cilin flitet në pikën 1, të paktën dy muaj para skadimit të dyvjeçarit.

Neni 192

Pajisjet teknike dhe veglat (Neni 45 i Kodit Rrugor)

1. Ndërmarrjet, që synojnë të marrin licencën për të cilën flitet në nenin 45, pika 7 e Kodit Rrugor, duhet të kenë, të paktën, një mjedis pune, në përputhje me ligjin dhe të zotërojnë, minimumi veglat e mëposhtme:

a) zbatues për celuloidet prapareflektuese dhe joprapareflektuese, të pajisura me ngjitës të thatë, të vënshëm në punë dhe të ngrohtë. Përmasat duhet të jenë të përshtatshme për prodhimin e çdo tipi të sinjalit rrugor, të parashikuar nga normat e kësaj rregulloreje;

b) zbatues mekanik me rul për celuloidet prapareflektuese dhe joprapareflektuese, të pajisura me ngjitës të ndjeshëm ndaj shtypjeve;

c) vegla për prerjen e celuloideve, të përbëra nga një prerëse, me një seri të plotë thikash, ose edhe nga një prerëse me goditje, ose edhe të dyja së bashku, si dhe nga një vegël të përshtatshme për prerjen e pjesëve unike;

ç) laborator serigrafik, të përbërë të paktën nga një makinë serigrafike, gjysmëautomatike, me

plan ajrimi jo më pak se 100 x 150 cm, me një shasi bazë, me bojëra transparente dhe jotransparente, në përputhje me celuloidet e përdorura, si dhe një dhomë të veçuar për tharjen e tyre. Mjedisi serigrafik duhet të ketë pajisjet e parashikuara nga normat higjeno-sanitare në fuqi;

d) instrument për kontrollin e cilësisë së stampimit serigrafik, i cili lejon verifikimin e koordinatave kolorimetrike;

dh) pajisje të përshtatshme për operacione të stampimit dhe të pastrimit të mbështetëseve.

2. Ndërmarrjet duhet, gjithashtu, të jenë të pajisura me vegla për punimin mekanik të mbështetëseve dhe për lyerjen e tyre. Pajisjet më të domosdoshme janë:

a) vegla për prerjen e metaleve;

b) prerëse-palosëse;

c) punto dhe saldatriçe;

ç) trapano, smeriliatriçe dhe makina të tjera, të nevojshme për punimet metalike;

d) vaska për zgrasatimin e metaleve;

dh) kabinë lyerjeje;

e) furrë tharjeje.

3. Veglat për të cilat flitet në pikën 2, duhet të jenë në gjendje pune dhe të kenë pajisjet e parashikuara nga dispozitat ligjore në fuqi, për parandalimin e fatkeqësive dhe kundër ndotjes së mjedisit.

Neni 193

Kushtet për anulimin dhe pezullimin e licencës (Neni 45 i Kodit Rrugor)

1. Licenca për të cilën flitet në nenin 45, pika 7 e Kodit Rrugor, anulohet nga zyra, kur ndërmarrja ndërpret veprimtarinë prodhuese. Ajo pezullohet kur ndërmarrja ndërpret, përkohësisht, veprimtarinë prodhuese ose edhe kur mungojnë, përkohësisht, mjetet e duhura apo kur vegla, për të cilat u fol në nenin 194, nuk janë në gjendje pune. Në rast të tillë, Ministria e Transportit, jep një afat të pranueshëm për rivendosjen e kushteve për të marrë licencën, e cila deri në atë çast ka qenë, zyrtarisht, e anuluar.

2. Licenca mund të anulohet, gjithashtu, nëse gjatë verifikimit të kryer nga shërbimi përkatës i Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve, nuk plotësohet njëra nga kushtet e mëposhtme:

a) prodhimi i sinjaleve jo në përputhje me normat, që parashikohen nga rregullorja në fuqi apo nga dispozitat e tjera, apo që nuk u përgjigjen kërkesave teknike;

b) mungesa e treguesve të të dhënave dhe elementeve të parashikuara në nenin 77, në pjesën e prapme të sinjaleve;

c) ndërtime të sinjaleve me materiale që nuk u përgjigjet kërkesave të parashikuara nga normat në fuqi;

ç) mosrespektim i sistemit të cilësisë së parashikuar;

d) mosrespektimi i kontrolleve të parashikuara.

KAPITULLI III
PËR MJETET

KREU I
MJETET NË PËRGJITHËSI

Neni 194

Karakteristikat e mjeteve, që përdoren për fëmijët dhe invalidët (Neni 46 i Kodit Rrugor)

1. Mjetet, që përdoren për fëmijët dhe invalidët, duhet të kenë karakteristika ndërtimore të tilla që të mos shkaktojnë kapërcimin e kufijve të poshtëtreguar:

a) gjatësi maksimale: 1.1 m;

b) gjerësi maksimale: 0.5 m, me përjashtim të zonës së përfshirë ndërmjet dy planeve vertikale, në kënd të drejtë ndaj planit mesor-gjatësor të mjetit dhe në largësi ndërmjet tyre prej 0.6 m, atje ku gjerësia maksimale mund të arrijë vlerën 0.7 m;

c) lartësia maksimale 1.35 m, në zonën ku gjerësia maksimale e mjetit mund të kapë vlerën 0.7 m, e ndryshueshme në mënyrë lineare nga 1.35 m deri në 0.8 m, vlera maksimale e arritshme, në lidhje me ekstremin e jashtëm të mjetit;

ç) ndenjëse njëvendëshe;

d) peshë me të gjitha pajimet dhe furniturën e nevojshme: 40 kilogramë;

dh) fuqi maksimale të motorit: 1 kw;

e) shpejtësi maksimale: 10 km/orë për mjetet e pajisura me motor. Ky kufi përshtatet me ndërtimin dhe i referohet numrit maksimal të rrotullimeve të motorit, të deklaruara nga konstruktori dhe në raport me transmisionin më të lartë. Prova kryhet në plan të rrafshtë, në mungesë të erës dhe me drejtues mjeti në pozicionin drejt (pesha 70 ± 5 kg).

2. Kapërcimi, qoftë edhe i një kufiri të vetëm të treguar në pikën e parë, sjell si pasojë futjen e makinës në mjetet për të cilët flitet në nenin 46, pika 1 e Kodit Rrugor.

3. Në raport me kërkesat konstruktive, si edhe në lidhje me makinat e përdorura nga invalidët, Ministria e Transportit mund të vendose, për mjete të tilla, veçori konstruktive të ndryshme nga ato të treguara në pikën 1.

Neni 195

Klasifikimi i mjeteve rrugore për efekt dallimi dhe raportimi në funksion të numrit të akseve dhe të peshës bruto (Neni 47 i Kodit Rrugor)

1. Mjetet rrugore në mbështetje të klasifikimit të ri, sipas nenit 47 të Kodit Rrugor, për t'u dalluar, për efekt raportimi, matjeve të trafikut e të tjera, ndahen në bazë të funksionit, të numrit të akseve dhe të peshës bruto të mjeteve si vijon:

A: Mjete për transport udhëtarësh (Tabela IV.1)

B: Mjete për transport mallrash (Tabela IV.2)

C: Mjete për punime ndërtimi dhe toke (Tabela IV.3)

Neni 196

Karakteristikat konstruktive dhe mënyra e kontrollit të ciklomotorëve (Neni 52 i Kodit Rrugor)

1. Për secilën pjesë përbërëse të ciklomotorëve duhet të respektohen rregullat, për të cilat flitet në shtojcën 1 bashkëlidhur.

2. Kontrolli i ciklomotorëve ka të bëjë me garantimin e faktit që pjesët apo përbërësit që vijojnë më poshtë, të jenë shënuar në mënyrë të qëndrueshme dhe të mbrojtur, me një kod alfanumerik dhe me markën e konstruktorit: silenciator i aspiratorit, karburator, ulluk aspirimi, nëse është i çmontueshëm, cilindër, testate, karter, silenciator i shkarkimit, pulexhë e motorit, pulexhë për kufizimin e shpejtësisë. Gjatë kontrollit duhet të garantohet se në ullukun e aspirimit është shënuar vlera minimale e diametrit të brendshëm. Shkronjat, shifrat dhe simbolet e një shënimi të tillë, duhet të kenë lartësinë minimale 2.5 mm. Kufiri i shpejtësisë maksimale është ai i përcaktuar nga konstruktori dhe i referohet numrit maksimal të rrotullimeve të motorit, të deklaruara nga konstruktori dhe në raport me transmisionin më të lartë. Mënyra e provës vendoset me tabelën e homologimit, të nxjerre nga Ministria e Transportit.

3. Veçoritë konstruktive, për të cilat flitet po në shtojcën I, mund të jenë të përcaktuara nga Ministria e Transportit, me një udhëzim, në përshtatje me kërkesat e sigurimit të qarkullimit dhe me përparimin e teknologjive të prodhimit.

Neni 197

Veçoritë konstruktive të motomjeteve (Neni 53 i Kodit Rrugor)

1. Veçoritë e motorëve të motokarrove, si edhe veçoritë teknike të ndarëses së kabinës së autokarrove, duhet të përmbushin kushtet teknike, për të cilat flitet në shtojcën II të këtij kapitulli.

2. Veçoritë e motorit të motokarrove duhet të jenë deklaruar nga konstruktori dhe të verifikuara me aktin e provës së homologimit.

3. Kufiri maksimal i shpejtësisë së deklaruar verifikohet me provën, e cila kryhet sipas mënyrës së vendosur nga Ministria e Transportit, nëpërmjet tabelave të homologimit.

4. Veçoritë, për të cilat flitet në pikën 1, mund të përcaktohen nga Ministria e Transportit me udhëzim të veçantë, në përputhje me kërkesat e sigurimit të qarkullimit apo përparimit të teknologjive të prodhimit.

Neni 198

Motomjetet për transporte të veçanta dhe motomjete për përdorim të veçantë (Neni 53 i Kodit Rrugor)

1. Në bazë të nenit 53, pika 1 e Kodit Rrugor, janë klasifikuar për transporte të veçanta, motomjetet e pajisura përgjithmonë me njërën nga karroceritë, si vijon:

a) dhomë izometrike ose e zbuluar, me ose pa grup frigoriferik, e vlerësuar si e përshtatshme për transportin e ushqimeve në një regjim me temperaturë të kontrolluar;

b) kazan i kthyeshëm, i mbyllur, me hapje vetëm nga sipër ose nga prapa, për transportin e mbeturinave të forta;

c) cisterna për transportin e lëngjeve apo të ujërave të zeza;

ç) cisterna apo kontenierë të pajisur posaçërisht për transportin e materialeve të shkrira apo në formë pluhuri;

d) karroceri të tjera, të vlerësuara të përshtatshme për transport të veçantë nga Ministria e Transportit.

2. Klasifikohen për përdorim të veçantë, sipas nenit 53, pika 1 e Kodit Rrugor, motomjetet si vijon:

a) të pajisura me shkallë;

b) të pajisura me pompë;

c) të pajisura me vinç gru;

ç) të pajisura me pedane apo me kosh të ngritshëm;

d) të pajisura për ekspozime reklamash;

dh) të pajisura me pastrues;

e) të pajisura me ujitës;

ë) të pajisura me ambulancë apo me laborator të lëvizshëm;

f) të pajisura me saldatriçe;

g) të pajisura me gërmuese;

gj) të pajisura me shpues;

h) të pajisura me sharrë;

i) të pajisura me gjenerator;

j) të pajisura me vegla të tjera, të vlerësuara, nga Ministria e Transportit të përshtatshme për përdorime të veçanta.

3. Motomjeteve të përdorimeve të veçanta, në lejen e qarkullimit u shënohet një kapacitet fiktiv, për qëllime fiskale (taksash), që përcaktohet nga diferenca ndërmjet peshës së përgjithshme të mjetit dhe tarës së këtij mjeti, të pajisur me karroceri normale ose, kur nuk ekziston ky version, me tarën (pesha bosh) e motomjetit (pa karroceri) të rritur me 20 për qind.

Neni 199

Autotrenat e pajisur për ngarkesa të pandashme (Neni 54 i Kodit Rrugor)

1. Sipas përcaktimit të nenit 54, pika 1, shkronja "h", e Kodit Rrugor, përbëjnë një njësi unike, autotrenat e caktuar për transportin e ngarkesave të pandashme, të mbështetura njëkohësisht mbi dy mjete të lidhura njëra me tjetrën, makinë dhe rimorkio, të lidhura ose jo ndërmjet tyre, me anë të timonit, në bazë të normave teknike, të caktuara nga Ministria e Transportit.

Neni 200

Materiale të transportueshme nga makinat e ngarkim-transportit (Neni 54 i Kodit Rrugor)

1. Materiale të përpunuara, sipas nenit 54, pika 1, shkronja 1 e Kodit Rrugor, quhen ato që përdoren në ciklin prodhues të ndërmarrjeve të ndërtimit, nga ndërmarrjet pyjore dhe ato të mbledhjes dhe përpunimit të plehrave të qyteteve, apo të pastrimit të pusetave të ujërave të zeza, nëpërmjet mekanizmave të përshtatshme të vendosura në makinat e ngarkim-transportit.

2. Ministria e Transportit, mund të klasifikojë si materiale të transportueshme nga makinat e ngarkim-transportit edhe materiale të tjera, që rezultojnë si domosdoshmëri operative industriale, heqja e të cilave lidhet me pastërtinë e mjedisit dhe me sigurinë e transportit.

Neni 201

Automjetet për transport dhe për përdorim të veçantë (Neni 54 i Kodit Rrugor)

1. Sipas nenit 54, pika 2 e Kodit Rrugor, klasifikohen automjete për transporte të veçanta ato automjete, të pajisura me njërën nga karroceritë e poshtëshënuara:

a) dhomë izotermike apo e izoluar, me apo pa grup frigoriferik, e njohur si e përshtatshme për transportin e ushqimeve në regjim frigoriferik, në temperaturë të kontrolluar;

b) karroceri të përshtatshme për ngarkimin, përpunimin, transportin dhe shkarkimin e mbeturinave të forta të qyteteve;

c) cisternat për transportin e lëngjeve apo të ujërave të zeza;

ç) cisterna apo kontenierë, të pajisur posaçërisht për transportin e materialeve të shkrira dhe në formë pluhuri;

d) shasi, të pajisura me sisteme kapëse për transportin e kontenierëve apo të shtëpive të lëvizshme, të tipit të unifikuar;

dh) shasi me krahë për transportin e trupave të lidhur;

e) betoniere;

ë) karroceri për transportin e personave në kushte të veçanta dhe që dallohen me anë të një pajisjeje të veçantë, të përshtatshme për këtë qëllim;

f) karroceri të pajisura në mënyrë të veçantë për transportin e materialeve të klasifikuara të rrezikshme nga ADR-ja apo në bazë të normativave përkatëse të Komunitetit Europian;

g) karroceri të veçanta, me udhëzues rrotash dhe plan të pjerrët ngarkimi, të caktuara vetëm për transport automjetesh;

gj) karroceri të tjera, të njohura nga Ministria e Transportit si të përshtatshme për transporte të veçanta.

2. Klasifikohen, në bazë të nenit 54, pika 2 e Kodit Rrugor, për përdorim të veçantë, automjetet e mëposhtme:

a) traktori rrugor;

b) autopastruesja;

c) autopompa;

ç) autopastruesja e borës;

d) autoujitësja;

dh) autoofiçina;
e) automjetet e shkallës dhe automjetet për riparimin e linjave elektrike;
ë) automjetet me vinç gru;
f) automjetet për ndihmën e shpejtë në rrugë;
g) automjetet me pedane apo kosh të ngritshëm;
gj) autobluajtësja shkoqëse;
h) autofshirësja;
i) autoambulanca;
j) automjetet e varrimit;
k) autofurgonët e blinduar, për transportin e të burgosurve;
l) automjetet për dezinfektime;
m) autoreklamat dhe mjetet për ekspozime reklamash, të pajisura me karroceri të veçantë për këtë funksion, që nuk lejon përdorime të tjera dhe ku sendet që transportohen nuk hiqen kurrë nga mjeti;
n) automjetet për radio, televizion, kinema;
o) automjetet e caktuara për shfaqje në lëvizje;
p) automjetet e pajisura me ambulanca të lëvizshme;
q) autotendat;
r) automjetet e pajisura për spërkatje të fushave;
rr) autosaldatriçja;
s) automjet me aparatura telegrafike;
sh) autogërmuesja;
t) autoshpuesja;
th) autosharra;
u) automjetet e pajisura me gjenerator;
v) autopompa për beton;
z) automjetet e tjera të pajisura me vegla të njohura nga Ministria e Transportit, të përshtatshme për përdorim të veçantë.

3. Për automjetet e transporteve dhe të përdorimeve të veçanta, në lejen e qarkullimit u shënohet një kapacitet fiktiv për qëllime fiskale (taksash), i cili përcaktohet nga diferenca ndërmjet peshës së përgjithshme të mjetit dhe tarës së këtij mjeti të pajisur me karroceri normale ose, kur nuk ekziston ky version, me tarën e automjetit (pa karroceri) të rritur me 20 për qind.

Neni 202

Rimorkiot për transport dhe përdorim të veçantë (Neni 56 i Kodit Rrugor)

1. Klasifikohen, në bazë të nenit 56, pika 2, shkronja "c" e Kodit Rrugor, për transport të veçantë, rimorkiot dhe gjysmërimorkiot e pajisura me njërën nga karroceritë e mëposhtme, të vendosura në mënyrë të përhershme:
a) dhomë izotermike apo e izoluar, me ose jo grup frigoriferik, që është e përshtatshme për transportimin e ushqimeve në një regjim temperature të kontrolluar;
b) karroceri të përshtatshme për ngarkimin, përpunimin, transportimin dhe shkarkimin e plehrave të forta të qyteteve;
c) cisternat për transportimin e lëngjeve dhe të ujërave të zeza;
ç) cisterna apo kontenierë, të pajisur posaçërisht për transportin e materialeve të shkrira apo në formë pluhuri;
d) shasi, të pajisura me sisteme kapjeje për transportin e kontenierëve apo të shtëpive të lëvizshme, të tipit të unifikuar;
dh) shasi me krahë për transportin e trupave të lidhur;
e) betoniere;

ë) karroceri të caktuara për transportin e personave në kushte të veçanta dhe të dallueshme nga një pajisje e përshtatshme për këtë qëllim;

f) karroceri, të pajisura posaçërisht për transportin e materialeve të klasifikuara të rrezikshme në bazë të ADR-së apo të normativave përkatëse të Komunitetit Europian;

g) karroceri e veçantë, me udhëzues rrotash dhe plan të pjerrët ngarkimi, e përshtatshme për transportin e makinave;

gj) karroceri të tjera, të njohura nga Ministria e Transportit si të përshtatshme për transport të veçantë.

2. Klasifikohen, në bazë të nenit 56, pika 2, shkronja "d" e Kodit Rrugor, për përdorim të veçantë, këto rimorkio:

a) të caktuara vetëm për t'u shërbyer automjeteve për përdorim të veçantë;

b) të karrocuara në përputhje me automjetin për përdorim të veçantë, të cilit i është caktuar;

c) të përshtatura për transportin në rrugë të mjeteve hekurudhore.

3. Për rimorkiot e përdorimeve të veçanta, në lejen e qarkullimit shënohet një kapacitet fiktiv për qëllime fiskale (taksash), që përcaktohet nga diferenca ndërmjet peshës së përgjithshme të mjetit dhe tarës së këtij mjeti të pajisur me karroceri normale ose, kur nuk ekziston ky version, me tarën e rimorkios (pa karroceri), të rritur me 20 për qind.

Neni 203

Përmasat e mekanizmit të tërheqjes së karrelave (Neni 56 i Kodit Rrugor)

1. Përmasat maksimale, të pranueshme të karrelave, në raport me peshën e automjetit tërheqës bosh, janë:

a) për automjet tërheqës bosh, jo më e madhe se 1000 kg: 2 m gjatësi, përfshi mekanizmin e tërheqjes; 1,2 m gjerësi; 300 kg pesha e përgjithshme, kur është e ngarkuar plot;

b) për automjetet tërheqëse bosh, me peshë mbi 1000 kg: 2,5 m gjatësi, përfshi mekanizmin e tërheqjes; 1,5 m gjerësi; 600 kg pesha e përgjithshme, kur është e ngarkuar plot;

c) për autobusët tek, bosh, me peshë më shumë se 2500 kg: 4,1 m gjatësi, përfshi mekanizmat e tërheqjes; 1,8 m gjerësi; 2000 kg pesha e përgjithshme, kur është i mbushur plot.

2. Megjithatë gjerësia e karrelit nuk duhet ta kalojë atë të automjetit tërheqës dhe lartësia maksimale nuk duhet të kalojë 2,5 m.

3. Karrelat me një rrotë duhet t'i kenë mekanizmat e lidhjes të pajisura me dy ganxha, përshtatshmëria e të cilave duhet të provohet konkretisht, në përputhje me rregullat e nxjerra nga Ministria e Transportit. Për timonët dhe unazat lidhëse të karrelave zbatohen të njëjtat norma të vlefshme për rimorkiot, në përputhje me peshën e përgjithshme.

4. Çdo karrel duhet të dallohet nga një numër progresiv i konstruksionit, i vendosur në pjesën e jashtme të krahut të djathtë të shasisë, nën kujdesin e fabrikës prodhuese.

5. Në lejen e qarkullimit të mjetit tërheqës, duhet të jenë shënuar numri i shasisë, përmasat, karroceria, pesha tërësore dhe sistemi i frenimit të karrelit, i cili është lejuar të tërhiqet.

Neni 204

Pajisjet e makinave bujqësore (Neni 57 i Kodit Rrugor)

1. Pajisjet e makinave bujqësore janë mekanizma që përdoren në veprimtarinë bujqësore dhe pyjore, për të cilat flitet në nenin 57, pika 1 e Kodit Rrugor.

2. Sipas kërkesave të qarkullimit rrugor, pajisjet për të cilat flitet në pikën 1, ndahen në pajisje të montuara dhe gjysmë të montuara. Të dy tipat e pajisjeve janë të montueshme në pikëlidhjet përkatëse të makinës bujqësore.

3. Quhen pajisje të montuara ato pajisje, pesha e të cilave transmetohet në tokë tërësisht, nëpërmjet makinës bujqësore.

4. Quhen pajisje gjysmë të montuara ato pajisje, pesha e të cilave transmetohet, në tokë apo në

rrotat e makinës, pjesërisht. Në një rast të tillë, lidhjet përkatëse duhet të lejojnë një lëkundje të pajisjeve në planin vertikal.

Neni 205

Tërheqësit bujqësorë, me plan ngarkimi (Neni 57 i Kodit Rrugor)

1. Tërheqësit bujqësorë, për të cilat flitet në nenin 57, pika 2, shkronja "a" e Kodit Rrugor mund të jenë të pajisura me plan ngarkimi, edhe të palëvizshëm, në përputhje me rregullat e mëposhtme:

a) kur hapësira minimale e njërit prej akseve është më e vogël ose e barabartë me 1.35 m;

a.1. kur përmasa e planit të ngarkimit nuk mund ta kalojë në gjatësi me 3.4 herë hapësirën minimale dhe në gjerësi 1.6 m;

a.2. kur gjatësia e mjetit nuk mund t'i kapërceje të 6 m;

a.3. kur pesha e mjetit tërheqës, të ngarkuar plot, nuk mund t'i kalojë 3.5 tonët;

b) Kur hapjet minimale të njërës prej akseve të sipërme është më e madhe se 1.35 m, gjatësia e planit të ngarkimit nuk mund ta kalojë me 1.4 herë hapësirën maksimale, të pranueshme për qarkullimin. Gjerësia maksimale e planit të ngarkimit nuk duhet ta kapërceje maksimalen e lejuar për qarkullimin rrugor të tërheqësve bujqësorë, pa pajisje.

2. Në rast shoqërimi të mjeteve tërheqëse bujqësore me rimorkio, me një apo më shumë akse, ose edhe me makinë bujqësore të lidhur, nuk duhet të ketë mbivendosje të planeve të ngarkimit të mjeteve ndaj pjesës së lirë, të parashikuar për mekanizmat e lidhjes.

Neni 206

Kufijtë për transportin e personave me makina bujqësore (Neni 57 i Kodit Rrugor)

1. Transporti i personave, që lidhen me punët bujqësore, mund të lejohet vetëm në kufirin maksimal të dy njësive, vetëm në tërheqësit bujqësorë apo në makinat bujqësore që funksionojnë me dy ose më shumë akse, duke arritur një shpejtësi maksimale jo më shumë se 30 km/orë. Transporti i personave mbi rimorkiot bujqësore lejohet në kufijtë dhe mënyrat e fiksuara nga neni 207. Nuk lejohet, gjithsesi, transporti i personave në këmbë.

2. Për transportin e personave duhet kërkuar nga Drejtoria Rajonale e Shërbimeve të Transportit Rrugor, verifikimi i përshtatshmërisë së makinës. Kjo degë pasi verifikon përshtatshmërinë e makinës, shënon në lejen e qarkullimit numrin e personave që mund të transportohen, përfshirë drejtuesin e mjetit, dhe pajisjet e caktuara.

3. Transporti i personave në rimorkiot bujqësore mund të kryhet vetëm në vendet ku ndodhen fermat bujqësore apo nga vendet ku mblidhet prodhimi bujqësor deri në qendrën e fermës dhe anasjelltas.

Neni 207

Pajisja dhe mekanizmat e makinave bujqësore vetëlëvizëse, për transport personash (Neni 57 i Kodit Rrugor)

1. Ndenjëset për shoqëruesit, të vendosura në makinat bujqësore, vetëlëvizëse, duhet t'u përgjigjen kërkesave të përcaktuara nga firmat prodhuese.

2. Rimorkiot bujqësore, për të kryer transportin e personave, duhet të jenë të tipit të përforcuar, me të paktën dy akse, të pajisura me pajisje frenimi, të tipit të vazhdueshëm dhe automatik, ose dhe të përzier dhe automatik. Ato duhet, ndër të tjera, të jenë të pajisura me susta elastike.

3. Ndenjëset e vendosura në dyshemenë e rimorkios, duhet të jenë të fiksuara mirë, si ana e jashtme dhe nga ajo e pasme dhe në përputhje me një interval jo më shumë se dy ndenjëse, me elemente hekuri dhe me bulona të lidhura drejtpërdrejt me strukturën bazë të mjetit.

4. Ndalohet vendosja e ndenjëseve në spondet e rimorkios si dhe mbështetja e personave në sponde. Ndenjëset duhet të jenë të pajisura me mbështetëse shpatullash, me lartësi të paktën 300 mm dhe me mbështetëse krahësh, anash, të larta të paktën 200 mm.

5. Gjerësia e ndenjëseve për secilin vend nuk duhet të jetë më pak se 500 mm, thellësia jo më pak se 300 mm. Largësia ndërmjet mbështetëseve të shpatullave të ndenjëseve të dy rrathëve paralelë, jo më pak se 800 mm.

6. Korsia gjatësore e ndenjëseve nuk duhet të jetë më pak se 400 mm, e matur nga lartësia e dyshemesë së ndenjëses.

7. Rimorkioja, gjatë transportit të personave, duhet të jetë e pajisur me sponde gjatë gjithë gjatësisë, ose edhe me sponde të larta, e pakta 900 mm. Gjithashtu duhet të ketë një shkallë të palëvizshme.

8. Numri i personave që mund të transportohen, është në varësi me numrin e vendeve dhe nuk duhet të jetë më i madh se 20 vetë.

Neni 208

Shpejtësia teorike dhe ajo e mundshme e makinave bujqësore, vetëlëvizëse (Neni 57 i Kodit Rrugor)

1. Shpejtësia maksimale teorike për konstruksionet e makinave bujqësore, vetëlëvizëse, për të cilat flitet në nenin 57 të Kodit Rrugor, duhet të jetë e llogaritur sipas tabelës së homologimit, të miratuar nga Ministria e Transportit.

2. Shpejtësia maksimale e mundshme duhet të verifikohet sipas tabelës së homologimit, të miratuar nga Ministria e Transportit.

3. Ndaj shpejtësisë maksimale të mjetit të treguar nga konstruktori dhe që përfshihet në kufijtë e parashikuar në nenin 57 të Kodit Rrugor, zbatohen tolerancat e parashikuara nga normativat e përgjithshme.

Neni 209

Kufijtë dhe mënyrat e qarkullimit të makinave teknologjike (Neni 58 i Kodit Rrugor)

1. Makinat teknologjike, për të cilat flitet në nenin 58 të Kodit Rrugor, mund të qarkullojnë në rrugë, në përputhje me rregullat e vendosura nga neni 113 i Kodit Rrugor.

2. Për rastin e pikës 1, makinat teknologjike mund të qarkullojnë me ose pa pajisjet e punës, të njohura nga qendra e miratimit apo homologimit si të çmontueshme, me kusht që për çdo rast të respektohen kufijtë e përmasave dhe e peshës së verifikuar nga kjo qendër, duke përfshirë këtu vlerën e raportit minimal ndërmjet peshës ose peshave që rëndojnë mbi aksin ose akset e përparme, dhe të asaj ose atyre, që rendojnë mbi aksin ose akset e pasme.

3. Të gjitha hollësitë e përshkruara në pikën 2, duhet të jenë të hedhura në librezën e automjetit, të lëshuar nga organi përkatës.

Neni 210

Pajisjet e makinave teknologjike (Neni 58 i Kodit Rrugor)

1. Makinat teknologjike duhet të jenë të miratuara dhe të verifikuara me mjete të ndryshme ndërmjet tyre, në kushte që sistemi i punës të mos pësojë ndryshime, sipas përcaktimeve të bëra në udhëzimin e Ministrisë së Transportit.

Neni 211

Disiplina e mjeteve zhvendosëse të caktuara për punë në zonat e porteve (Neni 58 i Kodit Rrugor)

1. Quhen mjete zhvendosësh, ato mjete të caktuara për transport të kombinuar apo lëvizje të mjeteve dhe kontenierëve të rimorkiuar në zonat e porteve, aeroporteve apo në pikat e shkëmbimit, apo të caktuara për të lidhur dy ose më shumë nga zonat e sipërpërmendura, edhe kur ato janë ndërprerë nga zonat publike.

2. Mjetet zhvendosëse janë përfshirë në makinat teknologjike, për të cilat flitet në nenin 58, pika 2, shkronja "c" e Kodit Rrugor.

3. Rregullat teknike për futjen në qarkullim të mjeteve zhvendosëse, përcaktohen me udhëzim të Ministrisë së Transportit.

Neni 211/a

Ciklomotorë, motomjete e automjete të hershme me interes historik dhe koleksionimi (neni 60, i Kodit Rrugor)

(shtuar me vendimin nr. 880, datë 24.12.2019)

1. "Mjete rrugore të hershme" quhen ciklomotorët, motomjetet e automjetet që plotësojnë kushtet e mëposhtme:

a) të jetë i prodhuar së paku përpara 30 (tridhjetë) vjetësh;

b) të jetë i ruajtur apo i rikonstruktuar në formën e tij origjinale, për shkak të ruajtjes së trashëgimisë historike dhe të kulturës teknike;

c) të mos përdoret në qarkullimin e përditshëm;

ç) të klasifikohet në kategorinë e mjeteve rrugore me vlerë historike;

d) të mos jetë më në prodhim.

2. Mjetet rrugore të hershme regjistrohen në listën e qendrës historike të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, të emërtuar "Regjistri RETRO".

3. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor kryen vlerësimin e klasifikimin e mjeteve rrugore me vlerë historike nëpërmjet kontrollit të mjetit rrugor dhe të dokumentacionit të tij, përcaktimit të prejardhjes, vlerësimit, kategorizimit të mjetit rrugor, pjesëve dhe konstruksioneve të tij, në përputhje dhe me rregulloren e brendshme të hartuar prej saj. Procedurat kryhen përkundrejt tarifave të shërbimit të miratuara nga ministri përgjegjës për transportin.

4. Vlerësimi dhe klasifikimi i mjeteve rrugore në kategorinë e mjeteve rrugore me vlerë historike, bazuar në shtojcën XII, që i bashkëlidhet kësaj rregulloreje, bëhen sipas:

a) vjetërsisë;

b) karakteristikave teknike;

c) ruajtjes së formës.

5. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, pas procedurës së vlerësimit dhe klasifikimit të mjeteve rrugore me karakter historik, kur mjeti rrugor plotëson kushtet e përcaktuara për klasifikim në kategorinë e mjeteve rrugore me karakter historik, lëshon "Certifikatë të njohjes" të mjetit rrugor me afat vlefshmërie 4 (katër) vjet.

6. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor miraton rregulloren lidhur me të drejtat dhe detyrimet e subjekteve, të cilat kanë në pronësi apo posedim një mjet rrugor të hershëm dhe që është i regjistruar në "Regjistrin RETRO". Drejtuesit e mjeteve rrugore me karakter historik janë të detyruar të pajisen me lejedrejtimin përkatës e të zbatojnë rregullat e qarkullimit rrugor gjatë përdorimit të këtyre mjeteve.

7. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor ngre në ambientet e saj qendrën historike. Në qendrën historike mbahen edhe mjetet rrugore që paraqesin rëndësi historike dhe vlerë koleksioni, por që nga ana e institucionit që e ka në inventar nuk mund të

mirëmbahet në kushtet e duhura teknike. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, me fonde të saj apo të donatorëve, mund të financojë projekte që lidhen me ristrukturimin, ruajtjen apo dhe blerjen e mjeteve të hershme rrugore sipas legjislacionit në fuqi.

8. Për rastet kur mjetet nuk disponojnë dokumentacion provues apo kur montimi është kryer nga vetë pronari i mjetit, Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, përmes një komisioni, vendos për miratimin ose refuzimin e regjistrimit të mjeteve historike në "Regjistrin RETRO".

9. Mjetet rrugore të hershme lejohet të qarkullojnë vetëm me autorizim të lëshuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, me afat vlefshmërie maksimale 30 (tridhjetë) ditë vetëm për pjesëmarrjen në organizime, evenimente, panaire, rrugëtime në autokolonë, individuale ose në grupime, rrugëtime për verifikime teknike dhe mirëmbajtjeje. Me të njëjtin afat vlefshmërie të autorizimit, mjeti rrugor i hershëm duhet të disponojë sigurimin e përgjegjësisë ndaj palëve të treta (TPL).

10. Mjetet rrugore të hershme do të pajisen me targë të veçantë pas marrjes së certifikatës së njohjes, sipas modelit të propozuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor dhe të miratuar nga ministria përgjegjëse për transportin.

11. Për të gjithë personat fizikë ose juridikë, që disponojnë të paktën tri mjete në "Regjistrin RETRO", kanë të drejtë të pajisen me një targë të vetme, e cila do të jetë e vlefshme për të gjitha mjetet, pjesë e këtij koleksioni.

12. Institucionet shtetërore kanë detyrimin për të informuar Drejtorinë e Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor lidhur me mjetet rrugore të hershme që kanë në inventarin e tyre. Shitja, nxjerrja jashtë përdorimit apo shitja në formën e skrapeve nuk mund të bëhet pa marrë paraprakisht miratimin e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

Neni 212

Gjatësia maksimale e automjeteve, autotrenave dhe trolejbusëve (Neni 61 i Kodit Rrugor)

1. Gjatësia maksimale prej 16,5 metrash, lejohet për mjetet e përmendura, ku gjatësia e aksit të prerjes, e matur horizontalisht, ndaj pjesës së pasme të gjysmërimorkios, rezulton jo më shumë se 12 m dhe, ndaj një pike çfarëdo të pjesës së përparme të gjysmërimorkios, rezulton jo më e madhe se 2,04 m. Për sa kohë që nuk verifikohet qoftë edhe njëra prej kushteve të përmendura, gjatësia e mjeteve të përmendura nuk mund ta kalojë gjatësinë 15,5 m.

2. Gjatësia maksimale, prej 18,35 m, është e lejuar për autotrena dhe trolejbusë që paraqesin një largësi maksimale prej 15,65 m, e matur paralelisht me aksin gjatësor të autotrenit, ndërmjet skajit të përparmë të zonës së ngarkesës, prapa kabinës, dhe skajit të pasmë të rimorkios së mjetit, pa hapësirën ndërmjet pjesës së pasme të mjetit me motor dhe pjesës së përparme të rimorkios, si dhe një largësi maksimale prej 16,00 m, e matur paralelisht me aksin gjatësor të autotrenit, ndërmjet skajit të përparmë të zonës së ngarkesës prapa kabinës dhe skajit të pasmë të rimorkios së mjetit. Nëse nuk verifikohet as edhe njëra nga kushtet e sipërpërmendura, gjatësia e autotrenave dhe e trolejbusëve nuk mund ta kalojë 18,00 m.

3. Ministria e Transportit, me urdhër, mund të përcaktojë për automjetet, autotrenat dhe trolejbusët, vlera të ndryshme, nga ato të treguara në pikat 1 dhe 2, të përmasave.

Neni 213

Brendashkrueshmëria e mjeteve në kthesë. Zona e pengimit (Neni 61 i Kodit Rrugor)

1. Çdo mjet me motor, apo një kompleks mjetesh, duhet të brendashkruhet në një kurorë rrethore (zonë pengimi), me rreze të jashtme 12,5 m dhe rreze të brendshme 5,3 m. Për komplekset e mjeteve duhet, ndër të tjera, të verifikohen kushtet e brendashkruarjes së kompleksit brenda kurbës, me rrezen më të vogël të përshkuar nga mjeti tërheqës, si edhe mundësia e tranzitit në kurbat altimetrike të sipërfaqes rrugore.

2. Kushtet e brendashkruarjes dhe mundësia e tranzitit, përcaktohen nga tabelat e unifikimit, të lëshuara nga Ministria e Transportit.

3. Për të përcaktuar kushtet e përgjithësuara të përputhjes ndërmjet mjeteve tërheqëse dhe mjeteve të rimorkiuara, Ministria e Transportit përcakton karakteristikat e normalizimit të këtyre mjeteve, të cilat zëvendësojnë provat për të cilat flitet në pikën 1.

Neni 214

Ngarkesa kufitare aksiale (Neni 62 i Kodit Rrugor)

1. Duke u bazuar në ato që janë shkruar në nenin 62 të Kodit Rrugor, pesha maksimale që bie mbi secilin nga akset e mjetit, nuk mund të tejkalojë vlerën limit, të njohur si të lejueshme nga ndërmarrja prodhuese e mjetit. Në rast mosrespektimi, zbatohen sanksionet e parashikuara nga neni 62, pika 7 e Kodit Rrugor.

Neni 215

Vlera maksimale e peshës së rimorkiuar dhe përcaktimi i saj. Procedurat për lidhjen e rimorkiove (Neni 63 i Kodit Rrugor)

1. Vlera maksimale, e lejueshme e peshës së rimorkiuar, si edhe mënyra e procedimit për lidhjen e rimorkiove, vendosen nga shtojca III e këtij kapitulli.

2. Ministri i Transportit mund të nxjerrë udhëzime për përcaktimin, në lejen e qarkullimit të rimorkiove apo gjysmërimorkiove, të tipave apo të klasave të tërheqësve të përshtatshëm për tërheqjen e këtyre rimorkiove apo gjysmërimorkiove, në përputhje me karakteristikat e nevojshme për të garantuar kushtet e sigurimit të qarkullimit të kompleksit dhe të kapacitetit rimorkiues së tërheqësit.

3. Çiftimi i mjeteve që, vetëm ose në kompleks, i kalojnë kufijtë e vendosur në nenet 61 dhe 62 të Kodit Rrugor, lejohet, pas kryerjes së kontrollit nga Drejtoria Rajonale e Shërbimeve të Transportit Rrugor, në përputhje me kushtet e parashikuara nga pika 6, e shtojcës III të këtij kapitulli, me përjashtim të shkronjave "e" dhe "f" të kësaj pike, si edhe të kushteve të tjera teknike, përkatëse, të nxjerra nga Ministria e Transportit. Autorizimi për të qarkulluar për komplekset duhet të jetë shënuar në lejen e qarkullimit të rimorkios apo gjysmërimorkios, në mënyrën e treguar nga kushtet teknike, të sipërpërmendura.

KREU II
MJETET E TËRHEQURA ME KAFSHË, SLITAT DHE BIÇIKLETAT

Neni 216

Sistemet e frenimit të mjeteve të tërhequra me kafshë dhe të slitave (Nenet 64 dhe 69 të Kodit Rrugor)

1. Sistemi i frenimit i mjeteve të tërhequra me kafshë, me katër rrota, me disqe hekuri, i realizuar me cepa, tapa apo tampone, që veprojnë mbi disk, duhet të vihet në punë me anë të një manovele, me vida mekanike apo me vida pa fund. Manovela, që vë në punë frenën, duhet të jetë e vendosur, si rregull, në pjesën e jashtme të njërës prej shtangave. Cepat, tapat apo tamponet, mbështeten mbi sipërfaqen e jashtme të diskut të hekurt dhe me shtypjen e ushtruar, veprojnë mbi frenën.

2. Sistemi i frenave te mjetet e tërhequra me kafshë, me katër rrota, me disqe hekuri, është i barabartë me atë të mjeteve me dy rrota dhe duhet të vendoset në mënyrë të tillë që të veprojë të paktën mbi rrotat e pasme të mjetit.

3. Sistemi frenues i mjeteve të tërhequra me kafshë, me dy rrota të gomuara, përmban dy tambure të vendosura në faqen e brendshme të dy rrotave dhe lidhur me to. Ndaj tambureve të

tilla metalike, zbatohet mekanizmi i frenimit, që mund të përbëhet nga dy cepa, me ferota vepruese, me prirje zgjeruese nga brenda tamburit, ose edhe me një shirit metalik, të pajisur nga brenda me ferota, që veprojnë mbi pjesën e jashtme të tamburit. Cepat, të vendosur brenda tamburit, duke u zgjeruar, hapen në pjesën e brendshme të tamburit dhe bëjnë që freni të veprojë mbi rrotën. Në të njëjtën mënyrë vepron shiriti i hekurit që, duke u shtrënguar, hapet mbi sipërfaqen e tamburit dhe frenon rrotën.

4. Sistemi frenues i mjeteve të tërhequra me kafshë, me katër rrota të gomuara, është i njëjtë me atë të mjeteve me dy rrota. Është e nevojshme që të paktën njëra prej rrotave të pasme të jetë e pajisur me këtë mjet frenimi. Karrocat bujqësore mund të jenë të pajisura me frena që vihen në veprim me anë të një leve të vendosur nën mbështetëse, e cila manovrohet me levën përkatëse të komandës, mjaft që të garantohet frytshmëria e frenimit.

5. Slitat duhet të kenë një mjet frenimi të përbërë nga një apo dy mentesha, të vendosura në shinat e slitës, të cilat manovrohen me leva apo timonë ose edhe nëpërmjet një ruli të vendosur në pjesët e jashtme, gjatësore të të dyja shinave, të pajisura me mentesha e të manovruar nëpërmjet një leve apo timoni ose edhe nëpërmjet zinxhirëve, të lidhur në pjesët e jashtme të shinave. Përdorimi i këtyre mjeteve të frenimit lejohet vetëm në rrugët me borë apo akull, të mjaftueshme për të pasur formë rruge.

Neni 217

Sistemet e sinjalizimit pamor të mjeteve të tërhequra me kafshë dhe të slitave (Nenet 65 dhe 69 të Kodit Rrugor)

1. Sinjalizimi i përparmë, me drita të bardha, të mjeteve të tërhequra me kafshë dhe të slitave, duhet të realizohet nëpërmjet dy fenerëve, drita e të cilëve duhet të jetë e shikueshme, të paktën, në një largësi 100 m.

2. Sinjalizimi i pasmë, me drita të kuqe i këtyre mjeteve, duhet të realizohet nëpërmjet fenerëve, drita e të cilëve duhet të jetë e shikueshme, të paktën në një largësi 100 m.

3. Fenerët e përparmë nuk duhet të projektojnë dritë të bardhë prapa dhe ata të prapmit nuk duhet të projektojnë dritë të kuqe përpara. Drita e këtyre fenerëve mund të prodhohet si me pila apo akumulatorë, edhe me djegie me naftë, benzinë apo lëndë të djegshme, të përshtatshme për qëllime ndriçimi.

4. Sinjalet reflektuese, me të cilat duhet të pajisen mjetet e tërhequra me kafshë si dhe slitat, duhet t'u përgjigjen të njëjtave rregulla, të vlefshme për sinjalet reflektuese të automjeteve. Këto sisteme mund të mbeten të varura por që të mos lëkunden, në mënyrë që të garantohet shikimi gjeometrik i caktuar për secilin prej tyre.

Neni 218

Targat e mjeteve të tërhequra me kafshë dhe të slitave (Neni 67 i Kodit Rrugor)

1. Targat e mjeteve të tërhequra me kafshë dhe të slitave, janë një pllakëz alumini, në formë drejtkëndëshi, me trashësi 7/10 e milimetrit dhe me përmasa 68 mm x 190 mm. Kjo targë, që në cepa duhet të ketë vrima për fiksimin e saj në pjesën e jashtme, djathtas, të mjetit, duhet të ketë sfond të kuq, nëse është e caktuar për transport njerëzish, të gjelbër nëse është e caktuar për transport sendesh, të kaltër nëse është e caktuar për karrocat bujqësore. Lyerja e poshtme duhet të jetë e pjekur me zjarr.

2. Targa duhet të përmbajë të dhënat e mëposhtme:

a) lart, në të majtë: llojin (përcaktimin) e mjetit (mjet për transport njerëzish, mjet për transport sendesh, karrocë bujqësore);

b) lart, në qendër: numrin e amzës së mjetit;

c) në mes: treguesit e bashkisë ose të komunës;

ç) në pjesën menjëherë poshtë: mbiemri dhe emri i pronarit të mjetit ose emërtimi i firmës;

d) poshtë, në të djathtë: shenja rrethore, dalluese e shtetit, e cila mban simbolin e Republikës së Shqipërisë.

3. Targat e mjeteve, të përcaktuara për transportin e sendeve si dhe targat e karrocave bujqësore duhet të kenë në mes, në të djathtë, edhe treguesin e masës së përgjithshme për ngarkim të plotë të lejuar, të tarës dhe të gjerësisë së disqeve. Për mjetet e caktuara për transport personash, gjithashtu, duhet të tregohet numri maksimal i personave të transportueshëm, përfshirë drejtuesin ose drejtuesit e mjetit.

4. Karakteristikat dhe treguesit e targave rezultojnë nga figurat III.1/a, III.1/b, III.1/c, të cilat duhet t'u përshtaten targave të vendosura mbi mjetet.

5. Regjistrimi mbi targë i treguesve, për të cilët u fol në pikën 2, duhet të kryhet kimikisht, përveç emrit të pronarit ose të firmës dhe të numrit të amzës, që duhet të regjistrohen me pantograf ose me punson. Në mënyrë analoge, me pantograf ose me punson, duhet të regjistrohet masa e përgjithshme për ngarkim të plotë, tara, gjerësia e disqeve dhe numri i personave të transportueshëm.

6. Treguesit e targës së njohjes së çdo mjeti të tërhequr me kafshë duhet të merren nga regjistri i amzës për mjete që tërhiqen me kafshë, i cili mbahet nga bashkia ose komuna. Në rast vjedhjeje ose prishjeje të targave të mjeteve të tërhequra me kafshë, shtohet neni 102 i Kodit Rrugor.

7. Çmimi i pajisjes me targa përcaktohet në udhëzimin për të cilin flitet në nenin 67, pika 3, e Kodit Rrugor, i cili mund të azhurnohet me skadencë dyvjetore, me urdhër të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit.

Neni 219

Sistemet e frenave të biçikletave (Nenet 68 dhe 69 të Kodit Rrugor)

1. Sistemet e pavarura të frenave, njëra mbi rrotën e përparme dhe tjetra mbi atë të pasme, mund të veprojnë mbi rrotë (pneumatikun ose diskun) mbi bucelë, si edhe mbi mekanizmat e transmisionit.

2. Komandimi i frenës mund të bëhet me dorë ose me pedale.

3. Transmisioni ndërmjet komandës dhe frenës, mund të jetë realizuar me levë shtange, me cerniere ose me kavo fleksibël.

4. Sistemet për të cilat u fol në pikat 1, 2 dhe 3 mund të zbatohen si brenda, ashtu edhe të strukturave tubore, metalike të mjetit.

Neni 220

Sistemet e sinjalizimit zanor të biçikletave (Nenet 68 dhe 69 të Kodit Rrugor)

1. Tingulli i ziles duhet të jetë me një intensitet të tillë, që të dëgjohet të paktën në një largësi prej 30 m.

Neni 221

Sistemet e sinjalizimit pamor të biçikletave (Nenet 68 dhe 69 të Kodit Rrugor)

1. Drita e përparme është një fener me dritë të bardhë ose të verdhë, me ushqim elektrik, e vendosur në një lartësi të përfshirë ndërmjet një vlere minimale prej 40 cm dhe një vlere maksimale prej 100 cm nga toka dhe e orientuar në mënyrë që aksi optik të takojë terrenin përballë biçikletës jo më shumë se 20 m.

2. Drita e emetuar duhet të japë një ndriçim, i cili, i matur mbi një ekran vertikal, të vendosur 10 m përpara fenerit, duhet të jetë më i madh ose i barabartë me 2 lux, në pikën që i përgjigjet projeksionit mbi ekran të qendrës së fenerit dhe mbi një vijë horizontale, që kalon nga kjo pikë, me një shtrirje 1 m nga e djathta dhe 1 m nga e majta e saj. Në asnjë pikë të ekranit të vendosur 60 cm më lart se ndriçimi horizontal i thënë, drita nuk duhet të kalojë 5 lux.

3. Drita e kuqe e pozicionit të pasmë, me ushqim elektrik ose me refleksion, duhet të jetë në planin e simetrisë së biçikletës, në një lartësi nga toka jo më të madhe se 60 cm, por jo më poshtë se sistemi i dritës reflektuese, dhe të ketë drejtimin e ndriçimit drejt në drejtimin prapa, me aks horizontal, të përfshirë në planin e sipërpërmendur të simetrisë.

4. Pamja nga prapa duhet të jetë siguruar brenda një këndi pamjeje prej ± 15° vertikalisht dhe ± 45° horizontalisht.

5. Intensiteti i dritës së emetuar nuk duhet të jetë me i vogël së 0,05 qiri brenda një këndi pamjeje ± 10° vertikalisht dhe ± 10° horizontalisht.

6. Drejtuesit e biçikletave duhet të sinjalizojnë për ndërrimin e drejtimit dhe për ndalimin me krah ose me një sistem të përshtatshëm drite, analog me ata të përshkruar për të gjitha mjetet e tjera.

7. Sistemet e sinjaleve reflektuese, me dritë të kuqe, duhet të jenë të montuara mbi një mbajtës të përshtatshëm, me aks të referimit horizontal dhe paralel me planin vertikal gjatësor të simetrisë së mjetit. Nuk duhet të ketë pengesë për përhapjen e dritës ndërmjet sistemit dhe syrit të vrojtuesit, të vendosur në hapësirën e përbashkët të dy dyfaqëshave kënddrejtë, të dalat e të cilave, njëra horizontale dhe tjetra vertikale, kalojnë nëpër qendrën e sipërfaqes reflektuese, me kënde përkatësisht 45° dhe 15°. Sistemi duhet të jetë vendosur mbi parafangon e prapme, në një lartësi jo më të madhe se 55 cm nga toka, e matur ndërmjet bordit të sipërm të sistemit dhe tokës, dhe duhet të jetë në një formë të tillë që të mund t'i brendashkruhet një katërkëndëshi me brinjë me gjatësi të tilla që raporti i tyre të mos jetë më i madh se dy. Sistemi mund të jetë i çiftëzuar me dritën e pozicionit të pasmë, mjaft që sipërfaqet ndriçuese të të dyja sistemeve të qëndrojnë të ndara.

8. Sistemet e sinjalizimit reflektues, me dritë të verdhë, të vendosura mbi dy krahët e secilës pedale dhe sistemet analoge, të vendosura mbi të dyja anët e secilës rrotë, duhet të montohen në mënyrë të tillë që sipërfaqja e tyre të jetë jashtë pedaleve dhe rrotave, përkatësisht pingul me planin e pedaleve dhe paralel me planin e rrotave. Ato duhet të kenë formë të tillë që të mund të brendashkruhen në një katërkëndësh me brinjë me gjatësi të tilla që raporti i tyre të mos jetë më i madh se tetë.

9. Vlerat minimale të intensitetit të dritës, në mijë qiri të reflektuara për çdo lux të dritës së bardhë rënëse mbi sistemet e ndryshme, dhe në funksion të këndeve të ndryshme të rënies dhe të thyerjes duhet të jenë si ato të treguara në shtojcën IV, pika 1, e këtij kapitulli.

10. Karakteristikat e materialit reflektues të sistemeve, me dritë të kuqe dhe me dritë të verdhë, janë ato, për të cilat flitet në shtojcën e përmendur më sipër, pikat 2, 3 dhe 4.

11. Tipat e sistemeve të parashikuara nga shtojca e sipërpërmendur duhet të jenë të homologuar nga Ministria e Transportit dhe duhet të mbajnë vulën, në pozicion të dukshëm, elementet për të cilat është folur në nenin 190, pika 7, dhe, nëse për arsyen e montimit është përshkruar një pozicion i përcaktuar, shkrimin "lart" ose diçka të ngjashme.

Neni 222

Shërbim taksie me mjetet e tërhequra me kafshë (Neni 70 i Kodit Rrugor)

1. Tipat e mjeteve të tërhequra me kafshë, me të cilët mund të ushtrohet shërbim taksie, sipas nenit 70, pika 2, shkronja "a", e Kodit Rrugor, dhe mënyrat e homologimit dhe të rishikimit të tyre janë përcaktuar në rregullore teknike, të miratuar nga ministri i Transportit. Tipat duhet të përcaktohen në lidhje me numrin e kafshëve të caktuara për tërheqjen e mjetit, me numrin e personave që transportohen dhe me pengesat në rrugë, në mënyrë që të garantojnë sigurimin e qarkullimit dhe të pasagjerëve.

2. Për të kryer shërbimin si taksi, mjeti, nëse u përgjigjet udhëzimeve dhe tipave për të cilët është folur në rregullore, në pikën 1, duhet të homologohet nga organi përkatës, që bën regjistrimet e nevojshme. Rishikimi i targës bëhet në bazë të targës së vogël, që duhet të përmbajë numrin e targës së mjetit, të parashikuar në nenin 67 të Kodit Rrugor, datën e homologimit dhe

numrin e regjistrimit në regjistrin e lartpërmendur. Targa e vogël duhet të jetë vendosur në pjesën e prapme të mjetit, dhe të jetë e dukshme.

3. Për të marrë lejen për shërbim taksie me mjete të tërhequra me kafshë, për të cilat flitet në nenin 70, pikat 1 dhe 2, të Kodit Rrugor, i interesuari duhet t'i paraqesë kryetarit të bashkisë ose komunës, një kërkesë ku të shënohen të dhënat e gjendjes së tij civile. Nëse mjeti drejtohet nga drejtues të ndryshëm, në kërkesë duhet të shënohen edhe të dhënat e drejtuesve të tjerë.

4. Për të marrë licencën është e nevojshme të plotësohen kërkesat e mëposhtme:

a) aftësia fizike e titullarit dhe e drejtuesve të tjerë të mundshëm, e cila duhet të pranohet nëpërmjet vizitës mjekësore nga organet mjekësore të bashkisë apo komunës. Në këtë rast lëshohet një vërtetim. Për të drejtuar mjetet e shërbimit taksi duhet të jesh në moshë madhore dhe të mos i kesh kaluar 65 vjeç;

b) të kenë të paktën certifikatën e lejes elementare nga titullari ose nga drejtuesit e tjerë të mjeteve;

c) aftësia e kafshës ose e kafshëve që duhet të tërheqin mjetin, të provohet me anë të vizitës së veterinerit, i cili lëshon vërtetimin përkatës;

ç) përputhja e mjetit me tipin dhe kategorinë për të cilën flitet në pikën 1, rezultojnë nga homologimi dhe aftësia e tij për qarkullimin në rrugë, me synim sigurinë e trafikut dhe të personave që transportohen; kjo aftësi duhet të demonstrohet nëpërmjet një ecjeje provë mbi rrugë, nën kontrollin e organit përkatës të bashkisë, i cili lëshon certifikatën.

5. Kur nuk plotësohen kushtet për të cilat u fol në pikën 4, organi përkatës i bashkisë ose komunës i jep kërkuesit të lejes një afat jo më pak se 30 ditë, për rregullimet e nevojshme.

6. Certifikatat, për të cilat u fol në pikën 4, duhet t'i bashkëlidhen kërkesës që i drejtohet kryetarit të bashkisë ose komunës. Këto, pas kontrollit për plotësimin e kërkesave, lëshojnë lejen me emrin e kërkuesit, e cila përmban edhe autorizimin e drejtimit të mjetit për drejtuesit e tjerë, nën përgjegjësinë e titullarit. Leja duhet të mbahet në mjet gjatë shërbimit dhe t'u tregohet organeve të policisë kur ata e kërkojnë.

7. Revizioni i mjeteve të tërhequra me kafshë për shërbim taksie duhet të bëhet çdo 5 vjet. Titullari i lejes i paraqet kërkesën organit përkatës të bashkisë ose të komunës të cilët përcaktojnë vendin dhe kohën e rishikimit. Kjo bëhet me mënyrat e përcaktuara në rregulloren teknike, për të cilën flitet në pikën 1. Për rishikimin e ardhshëm lëshohet certifikata përkatëse, që duhet të mbahet mbi mjet gjatë shërbimit. Mund të jetë vendosur një afat jo më pak se 30 ditë për plotësimin e kërkesave që mungojnë. Nëse mjeti paraqet kushte krejtësisht të papërshtatshme për shërbim, lajmërohet kryetari i bashkisë i cili merr masa për tërheqjen e lejes. Në mënyrë analoge veprohet nëse mjeti nuk paraqitet për revizion në afatin e caktuar.

8. Organi përkatës mund të vendosë në çdo çast, rishikimin e lejes, kur kontrollon ose arrin në përfundimin se mjeti nuk u përgjigjet më kushteve të kërkuara, duke përcaktuar një afat për plotësimet e nevojshme. Në një rishikim të tillë zbatohen dispozitat e pikës 7.

KREU III
MJETET ME MOTOR DHE RIMORKIOT E TYRE

PJESA I
NORMAT KONSTRUKTIVE, PAJISJET DHE KONTROLLET TEKNIKE PËR QARKULLIMIN

1. KARAKTERISTIKA KONSTRUKTIVE, PAJISJET DHE IDENTIFIKIMET (Nenet 71-74 e Kodit Rrugor)

Neni 223

Karakteristikat konstruktive dhe funksionale të mjeteve me motor dhe të rimorkiove të tyre (Neni 71 i Kodit Rrugor)

1. Karakteristikat e përgjithshme konstruktive dhe funksionale të mjeteve, subjekte të kontrollit, janë ato të treguara në shtojcën V të këtij kapitulli. Rreth këtyre karakteristikave, ministri i Transportit, me një udhëzim të dalë nga ai, përcakton mjetet, për secilën kategori, që do të jenë objekte të kontrollit.

2. Për sa është përcaktuar në nenin 71, pika 3, e Kodit Rrugor, udhëzimet që i përkasin rregullave teknike, përfshirë ato të diktuara në rrugë eksperimentale, që kanë lidhje me karakteristikat të cilat në shtojcën e sipërpërmendur, përcaktojnë edhe mënyrat për kërkimin dhe ekzekutimin e kontrolleve përkatëse. Këto urdhra përcaktojnë, gjithashtu, rregullat teknike dhe karakteristikat e përjashtuara nga kontrolli i rastit ku kushtet e tipit të homologimit, kërkojnë miratim për çdo ekzemplar etalon. Rregullat teknike, të lidhura me karakteristikat konstruktive dhe funksionale që kanë të bëjnë me mbrojtjen e mjedisit, për të cilat është folur në shkronjën "E" të shtojcës së cituar, përcaktuar në bazë të kufirit maksimal të lejuar të ndotjes dhe të zhurmave në atmosferë, kufij këta të vendosur sipas udhëzimit të përbashkët të Ministrisë së Transportit dhe Ministrisë së Shëndetësisë.

3. Ministri i Transportit, së bashku me ministrat e tjerë, të interesuar, do të përcaktojnë, në lidhje me nevojat e sigurimit në qarkullim ose të mbrojtjes së mjedisit, karakteristika të tjera konstruktive dhe funksionale, vazhdim i atyre të renditura në pikat e mësipërme.

Neni 224

Sistemet e pajimit të mjeteve me motor dhe rimorkiot e tyre (Neni 72 i Kodit Rrugor)

(ndryshuar pika 3 me vendimin e KM nr. 763, datë 6.12.2005)

1. Udhëzimet e nxjerra në zbatim të pikës 3 të nenit 72, të Kodit Rrugor, që u përkasin sistemeve të pajimit të mjeteve me motor dhe të rimorkiove të tyre, duhet të jenë sipas rregullave të hartuara në mbështetje të akteve të Komunitetit Europian. Sistemet e sipërpërmendura mund të jenë të ngjashme me rregullat që bëjnë pjesë në rregulloren ose në rekomandimet e nxjerra nga zyra europiane për Kombet e Bashkuara, nga komisioni ekonomik për Europën.

2. Bëjnë përjashtim sistemet e ndalimit dhe të mbrojtjes së mjeteve, të caktuara për t'u drejtuar nga invalidë, ose për transportin e tyre, karakteristikat e të cilave janë përcaktuar në udhëzimet e ministrit të Punëve Publike dhe Transportit.

3. Ndalohet vendosja e perdeve, errësimi i xhamave të autoveturave, si dhe përdorimi i xhamave të errëta, të fabrikuara, të pahomologuara nga prodhuesi.

Neni 225

Treguesi i kilometrazhit (Neni 72 i Kodit Rrugor)

1. Shpejtësimatësi i vendosur në automjete duhet të jetë i vulosur në secilën nga pikat e

shkëputjes, të sistemit të lidhjes së aparatit, nëse tërhiqet me force, në mënyrë që të mos dëmtohet matësi, pa thyer qoftë edhe një vulë.

2. Vulat duhet të vendosen nga ofiçina dhe nga montues të aftë për operacione të tilla, të miratuar nga organet përkatëse.

Neni 226

Sinjalet e lëvizshme, shumëfunksionale të ndihmës së shpejtë (Neni 72 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali i lëvizshëm shumëfunksional i ndihmës së shpejtë, me të cilin, sipas nenit 72, pika 3, shkronja "d", e Kodit Rrugor, duhet të jenë pajisur automjetet në qarkullim dhe të cilin drejtuesit e mjeteve duhet ta ekspozojnë në rastet e ndalimit të detyruar të automjetit në njërën prej situatave të vështira dhe të jashtëzakonshme të mëposhtme:

a) sëmundje e menjëhershme e drejtuesit të mjetit;

b) avari në motor, në goma, në frena, në sistemin sinjalizues pamor dhe të ndriçimit;

c) mungesë karburanti;

duhet të jenë të njëjta me karakteristikat e treguara në këtë nen, në nenin 227 si edhe në shtojcën 6 të këtij kapitulli.

2. Mbi pjesën e jashtme të sistemit, të realizuar me elemente reflektuese, duhet të jenë të dukshme shënimet e mëposhtme.

• Ana e përparme: SOS (e përhershme) (figura III.2/a)

• Ana e prapme: SOS dhe njëra nga simbolet e mëposhtme:

a) simboli i kryqit të kuq (figura III.2/b);

b) simboli çelës, rregullues (figura III.2/c);

c) simboli i distributorit (figura III.2/d).

3. Sinjali që mban simbolin e kryqit të kuq, duhet të përdoret në rastin e sëmundjes së menjëhershme të drejtuesit të mjetit; sinjali që mban simbolin e një çelësi rregullues në rastet e avarisë së mjetit; sinjali që mban simbolin e një distributori në rastin e mungesës së karburantit.

4. Sfondi i sinjalit duhet të jetë me ngjyrë të bardhë ose të verdhë, realizuar me elemente reflektuese, me simbole me ngjyrë të kuqe transparente ose të zezë.

5. Përmasat e simboleve dhe karakteristikat e elementit reflektues, duhet të jenë të tilla që të garantojnë, pa marrë parasysh fenomenin e turbullimit të shikimit, dallimin dhe njohjen në largësi të paktën 100 metra, nga një vëzhgues që ka mprehtësi pamore të mjaftueshme, pra 8/10 të paktën në një sy dhe pa lente korrigjuese, si ditën, ashtu edhe natën.

6. Sistemi i sinjalizimit mund të jetë realizuar edhe me shënime të ndritshme, me ngjyrë të kuqe mbi sfond të zi të dukshëm, montuar vetëm nga ana e pasme e mjetit. Karakteret mund të jenë ndërtuar nga elemente që emetojnë dritën e tyre ose që janë të ndritshëm. Është pranuar që shënimet të përsëriten edhe në pjesën e përparme të sinjalizimit, pra të jenë të dukshme nga pjesa e përparme e mjetit. Në këtë rast sfondet duhet të jenë me ngjyrë të bardhë ose të verdhë, me skaje të zeza.

7. Sistemi i sinjalizimit, për të cilin flitet në pikën 6, duhet të shfaqë mbi ekranin përkatës vetëm njërën nga shkrimet e mëposhtme: SËMUNDJE - MOTORI – GOMA - FRENAT - DRITAT- BENZINA - NAFTA.

8. Përmasat dhe qartësia e sfondit duhet të jenë të tilla që të garantojnë, pa marrë parasysh fenomenin e turbullimit të shikimit, lexueshmërinë, të paktën në largësinë 100 metra, duke u nisur nga një vëzhgues që ka mprehtësi pamore të mjaftueshme, ose të paktën 8/10 në një sy dhe pa lente korrigjuese, si ditën, ashtu edhe natën.

9. Sistemi duhet të jetë tip i homologuar nga Ministria e Transportit.

10. Përputhja e sistemit me rregullat teknike vërtetohet nga prania e numrit të miratimit dhe e markës së fabrikës.

11. Pajisja e automjetit me sinjale të lëvizshme, shumëfunksionale, si dhe me kutinë e ndihmës së shpejtë, është detyrë e përdoruesit të automjetit.

Neni 227

Hollësi konstruktive të sinjaleve të lëvizshme, shumëfunksionale të ndihmës së shpejtë (Neni 72 i Kodit Rrugor)

1. Hollësitë konstuktive të sinjalit të lëvizshëm, shumëfunksional të ndihmës së shpejtë, që është subjekt i miratimit sipas nenit 226, janë si më poshtë:

a) faqet e jashtme duhet të kenë përmasa të përshtatshme, për të përmbajtur treguesit e parashikuar;

b) faqet e brendshme të sistemit përdoren për të shënuar me shtyp datën dhe numrin e miratimit, për të futur udhëzimet e përdorimit dhe mesazhe të tjera të panevojshme për t'u lidhur me sinjalizimin e ndihmës së shpejtë, të lexueshëm vetëm për sistem të mbyllur.

c) sistemi, për të cilin flitet në pikën 6 të nenit 226, duhet të ushqehet me bateri të zakonshme të automjetit, duke thithur një fuqi më të madhe se 30 w nga tensioni që jep vetë bateria kur motori dhe gjeneratori janë të ndaluar.

ç) në rastin për të cilin është folur në pikën "c", sinjalizimi duhet të ketë një komandues, i cili lejon ta fikësh edhe nëse është i lidhur me baterinë dhe një komandues të dytë, të pavarur ose jo nga i pari që lejon ndërrimin e shkrimit, që duhet të shfaqet në ekran. Komanduesi duhet të zëvendësojë njëkohësisht si shkrimin e prapmë, ashtu edhe atë të përparme (nëse është parashikuar);

d) sistemi duhet të ketë një bazament të përshtatshëm, që shërben për ta mbajtur së bashku me ekranet në pozicionin e përdorimit mbi pjesën horizontale të mbulesës së automjetit të ndaluar dhe duhet të jetë i tillë, që të sigurojë qëndrueshmërinë e sistemit nën veprimin e një ngarkese statike, jo më të vogël se 2 daN.

2. Veçoritë e shënimeve, të simboleve dhe të materialeve të përdorura, si dhe mënyrat e provës janë ato të treguara në shtojcën VI të këtij kapitulli.

Neni 228

Tabela dhe numrat e identifikimit (Neni 74 i Kodit Rrugor)

1. Karakteristikat, mënyrat e zbatimit dhe treguesit e tabelave, si edhe karakteristikat e numrave të identifikimit, të vendosura nga konstruktori i mjetit ose nga i besuari i tij, janë ato të bazuara në udhëzimet përkatëse të Komunitetit Europian, ose në rekomandimet e nxjerra nga zyra europiane për Kombet e Bashkuara, Komisioni Ekonomik për Europën.

Neni 229

Stampimi i numrit të shasisë (Neni 74 i Kodit Rrugor)

1. Në rast parregullsie ose të mungesës së numrit origjinal të shasisë, për të cilin është folur në nenin 74, pika 3, e Kodit Rrugor, ai ribëhet me stampim, nën kujdesin e organeve përkatëse, në fillim një numër të dallueshëm, nga shenja e vetë zyrës, në bazë të kritereve të treguara në shtojcën VII të kësaj rregulloreje.

2. CERTIFIKATA E MIRATIMIT, E ORIGJINËS DHE E HOMOLOGIMIT, DEKLARATA E PËRPUTHJES (Nenet 75-79 e Kodit Rrugor)

Neni 230

Certifikatë e miratimit (Neni 75 i Kodit Rrugor)

1. Certifikata e miratimit, e lëshuar sipas nenit 75, pika 1, e Kodit Rrugor, duhet të jetë hartuar në bazë të modelit të miratuar nga Ministria e Transportit, dhe duhet të përmbajë të gjitha të

dhënat e nevojshme për hartimin e pjesës teknike të lejes së qarkullimit të mjetit, të cilit i referohet, si dhe numrin e shasisë së këtij të fundit, emrin e fabrikës dhe të tipit.

2. Certifikata e miratimit është e vlefshme si dokumentacion teknik për regjistrimin pasues të mjetit, vetëm nëse shoqërohet nga certifikata e origjinës.

Neni 231

Certifikatë e origjinës (Neni 75 i Kodit Rrugor)

1. Certifikata e origjinës së një mjeti, për të cilën është folur në nenin 75, pika 2, e Kodit Rrugor, duhet të jetë hartuar në bazë të modelit të miratuar ose e njohur nga Ministria e Transportit dhe duhet të përmbajë treguesit e mëposhtëm:

a) fabrikën dhe tipin;

b) vendin e prodhimit ose të montimit, sipas rastit;

c) numrin e shasisë;

ç) të gjitha të dhënat e nevojshme për plotësimin e pjesës teknike të lejes së qarkullimit të mjetit së cilit i referohet;

d) datën e lëshimit.

2. Certifikata e origjinës duhet të jetë e nënshkruar nga titullari i shoqërisë konstruktore ose nga përfaqësuesi legal ose nga i autorizuari i tij. Nënshkrimi, nëse nuk është i depozituar pranë zyrave përkatëse të Ministrisë së Transportit, duhet të jetë i njëjtë dhe po të jetë nevoja i legalizuar sipas ligjit. Për pasojat që janë parashikuar në nenin 230, pika 2, certifikata duhet të jetë e plotë me vulën dhe nënshkrimin e funksionarit të organit përkatës që ka marrë pjesë në kontrollin dhe provën, si dhe me vulën e zyrës së këtij organi.

3. Certifikatat e origjinës, të lëshuara deri në mbarimin e afatit ekzistues ose të lëshuara në një vend të huaj, mund të jenë të ndryshme nga modeli i miratuar sipas pikës 1, dhe mund të mos jenë të plota me të dhënat teknike të mjetit. Megjithatë të dhënat teknike të mjetit duhet të jepen në një dokumentacion të veçantë e të përshtatshëm.

Neni 231/1

Kriteret që duhet të plotësojë subjekti dhe rregullat për kontrollin dhe verifikimin e përputhjes me tipin e homologuar të mjeteve me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre, që prodhohen dhe importohen (Neni 76 i Kodit Rrugor)

(shtuar me VKM nr. 800, datë 30.9.2015)

1. Subjekti, që do të kryejë shërbimin e kontrollit dhe të verifikimit të përputhjes me tipin e homologuar të mjeteve me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre, që prodhohen dhe importohen në Republikën e Shqipërisë (që më poshtë do të quhet Subjekti i Kontrollit dhe Verifikimit), duhet të plotësojë kriteret e mëposhtme.

1.1 Të ketë përvojë të suksesshme mbi 5 (pesë) vjet në realizimin e shërbimeve në fushën e homologimit të mjeteve me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre.

1.2 Të jetë përgjegjës për sigurimin e lejeve ose të licencave sipas kërkesave të ligjeve të Republikës së Shqipërisë për kryerjen e shërbimit të kontrollit dhe të verifikimit të përputhjes me tipin e homologuar të mjeteve me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre (që më poshtë do të quhet Shërbimi i Kontrollit dhe i Verifikimit).

1.3 Të ketë personel drejtues/menaxhues teknik me përvojë pune më shumë se pesëvjeçare në fushat përkatëse të homologimit, me dëshmi /certifikata nga vendet e BE-së, në mënyrë që të garantojë me kompetencë dhe me cilësi këtë shërbim.

1.4 Të ketë staf të mjaftueshëm profesional teknik, i cili të ketë përgatitjen e nevojshme profesionale, me dëshmi/certifikata nga vendet e BE-së, përvojë pune më shume se trevjeçare në këtë fushë, në mënyrë që të kryejë me cilësi këtë shërbim.

1.5 Të ketë qendra të kontrollit dhe të verifikimit të përputhjes me tipin e homologuar të mjeteve

me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre (që më poshtë do të quhen qendra të kontrollit dhe të verifikimit) të shpërndara në territorin e Republikës së Shqipërisë për kryerjen e Shërbimit të Kontrollit dhe të Verifikimit, me kushte të mjaftueshme materiale-teknike dhe kapacitete operacionale, që të garantojnë funksionimin e përshtatshëm në ushtrimin e këtij shërbimi në gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë.

Qendrat e kontrollit dhe të verifikimit duhet të kenë:

a) sipërfaqen totale jo më pak se 1 200 (një mijë e dyqind) m^2;

b) zyra të mjaftueshme për administratën, me sipërfaqe jo më pak se 150 (njëqind e pesëdhjetë) m^2;

c) hapësirën për kontrollin dhe për verifikimin e përputhjes me tipin e homologuar, me sipërfaqe jo më pak se 250 (dyqind e pesëdhjetë) m^2;

ç) vend për parkimin e mjeteve që do të kryejnë kontrollin dhe verifikimin e përputhjes me tipin e homologuar me sipërfaqe jo më pak se 800 (tetëqind) m^2;

d) pajisje kompjuterike së bashku me *software*-ët aplikativë nga fusha përkatëse e homologimit të mjeteve rrugore për verifikimin e karakteristikave të mjeteve rrugore;

dh) pajisjet teknike të nevojshme e të domosdoshme për kontrollin dhe verifikimin e kërkesave e të parametrave teknikë të mjeteve rrugore.

1.6 Të sigurojë vazhdimisht paanshmëri profesionale në marrëdhëniet me grupet e interesit (personat fizikë apo juridikë) të cilët janë të varur në mënyrë direkte apo indirekte nga rezultati i kontrollit dhe të verifikimit të përputhjes me tipin e homologuar të mjetit rrugor për të cilin konstatohet përputhshmëria.

1.7 Të ketë akreditimet/certifikimet në fushën e shërbimeve profesionale sipas standardeve ndërkombëtare ISO 17020 dhe ISO 17025.

1.8 Të ketë certifikatën për menaxhimin e cilësisë ISO 9001 dhe për menaxhimin e sigurisë së informacionit ISO 27001, si dhe sipas legjislacionit të fushës për të siguruar konfidencialitetin dhe mbrojtjen e të dhënave personale.

1.9 Të ketë një sistem unik dhe uniform të ofrimit të Shërbimit të Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore në të gjitha qendrat e kontrollit dhe verifikimit.

1.10 Të ketë kapacitetet e nevojshme për monitorimin e Shërbimit të Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore në kohë reale, përmes sistemeve të teknologjisë informative.

1.11 Të ketë nën vëzhgim me sistemin elektronik të kamerave të gjitha qendrat e kontrollit dhe të verifikimit ku kryhen shërbimet e kontrollit dhe të verifikimit të mjeteve rrugore etj.

1.12 Të jetë subjekt juridik dhe pas përzgjedhjes të jetë i siguruar për përgjegjësinë në ushtrimin e veprimtarisë së këtij shërbimi.

1.13 Të informojë rregullisht ministrinë përgjegjëse për transportin me anë të një raporti mujor me shkrim për gjendjen (funksionale, teknike, kapacitetin etj.) dhe sasinë e mjeteve rrugore që kanë kryer e Kontrollit dhe të Verifikimit, në çdo Qendër të Kontrollit dhe Verifikimit.

2. Shërbimi i Kontrollit dhe i Verifikimit të mjeteve rrugore do të jepet me koncesion /partneritet publik privat në përputhje me legjislacionin në fuqi.

2.1 Përzgjedhja e subjektit, që do të kryejë Shërbimin e Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore, do të realizohet nëpërmjet procedurave transparente dhe konkurruese në përputhje me ligjin nr. 125/2013, "Për koncesionet dhe partneritetin publik privat", të ndryshuar.

2.2 Autoriteti kontraktues për dhënien me koncesion të Shërbimit të Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore në Republikën e Shqipërisë është ministria përgjegjëse për transportin.

2.3 Për të kryer Shërbimin e Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore, subjekti i shpallur fitues nga procedurat konkurruese të ligjit nr. 125/2013, "Për koncesionet dhe partneritetin publik privat", të ndryshuar, do të nënshkruajë kontratën me autoritetin kontraktues, ministrinë përgjegjëse për transportin.

3. Shërbimi i Kontrollit dhe i Verifikimit do të kryhet përpara veprimeve të regjistrimit të mjeteve me motor, rimorkiove dhe sistemeve të tyre, të reja dhe të përdorura, që prodhohen ose importohen në Republikën e Shqipërisë.

3.1 Shërbimi i Kontrollit dhe i Verifikimit të mjeteve rrugore nuk do të aplikohet, për:

a) mjetet rrugore të projektuara dhe të prodhuara për/dhe në emër të ushtrisë;

b) mjetet rrugore të projektuara dhe të prodhuara për/dhe në emër të shërbimit zjarrfikës;

c) mjetet rrugore të projektuara dhe të prodhuara për/dhe në emër të policisë;

ç) mjetet rrugore me destinacion të veçantë dhe të përjashtuara nga autoriteti kontraktues, ministria përgjegjëse për transportin.

3.2 Mjetet me motor, rimorkiot dhe sistemet e tyre, të prodhuara në seri në Republikën e Shqipërisë, duhet të kryejnë Shërbimin e Kontrollit dhe të Verifikimit, për të përcaktuar shkallën e përputhshmërisë, përpara kryerjes së regjistrimit të tyre.

3.3 Mjetet me motor, rimorkiot dhe sistemet e tyre, të prodhuara individualisht në Republikën e Shqipërisë, duhet të kryejnë Shërbimin e Kontrollit dhe të Verifikimit për të përcaktuar shkallën e përputhshmërisë, përpara kryerjes së regjistrimit të tyre.

3.4 Mjetet me motor, rimorkiot dhe sistemet e tyre, të reja, të importuara në seri në Republikën e Shqipërisë, duhet të kryejnë Shërbimin e Kontrollit dhe të Verifikimit, për të përcaktuar shkallën e përputhshmërisë, përpara kryerjes së veprimeve të regjistrimit të tyre.

3.5 Mjetet me motor, rimorkiot dhe sistemet e tyre, të reja, të importuara individualisht në Republikën e Shqipërisë, duhet të kryejnë Shërbimin e Kontrollit dhe të Verifikimit, për të përcaktuar shkallën e përputhshmërisë, përpara kryerjes së veprimeve të regjistrimit të tyre.

3.6 Mjetet me motor, rimorkiot dhe sistemet e tyre, të përdorura, të importuara në Republikën e Shqipërisë, duhet të kryejnë Shërbimin e Kontrollit dhe të Verifikimit, për të përcaktuar shkallën e përputhshmërisë, përpara kryerjes së veprimeve të regjistrimit të tyre.

3.7 Mjete të përdorura do të konsiderohen mjetet rrugore të cilat janë të regjistruara në shtete të tjera dhe që importohen në Republikën e Shqipërisë.

4. Kategoritë e mjeteve rrugore, që do të kryejnë Shërbimin e Kontrollit dhe të Verifikimit përpara kryerjes së veprimeve të zhdoganimit ose të regjistrimit të tyre, janë:

4.1 Ciklomotorët dhe motomjetet e kategorive L1, L2, L3, L4, L5, L6 dhe L7, të përcaktuara në nenin 47 të Kodit Rrugor.

4.2. Mjetet për transport njerëzish me të paktën 4 rrota të kategorive M1, M2 dhe M3, të përcaktuara në nenin 47 të Kodit Rrugor.

4.3 Mjetet për transport mallrash me të paktën 4 rrota të kategorive N1, N2 dhe N3, përcaktuar në nenin 47 të Kodit Rrugor.

4.4 Rimorkiot edhe gjysmërimorkiot të kategorive O1, O2, O3 dhe O4, përcaktuar në nenin 47 të Kodit Rrugor.

5. Procedura për kryerjen e Shërbimit të Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore nga subjekti që plotëson kushtet dhe është i përzgjedhur nga autoriteti kontraktuese është, si më poshtë vijon.

5.1 Personi i interesuar ose përfaqësuesi i prodhuesit të mjeteve bën kërkesën për kryerjen e procedurës së Shërbimit të Kontrollit dhe të Verifikimit, si dhe dërgon mjetin rrugor te subjekti i përzgjedhur për kryerjen e këtij shërbimi.

5.2. Kërkesës për zbatimin e procedurës së Shërbimit të Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore të reja i bashkëlidhet një nga dokumentet: kopje e homologimit të tipit të mjetit nga prodhuesi, të dhënat teknike për mjetin rrugor nga prodhuesi, certifikata e përputhshmërisë së mjetit, rimorkios, pajisjeve dhe pjesëve të mjetit (certifikata e përputhshmërisë nga prodhuesi për mjetet e prodhuara në seri, COC, apo lista e direktivave/rregulloreve ndërkombëtare që përmbush mjeti rrugor i prodhuar individualisht).

5.3 Kërkesës për zbatimin e procedurës së Shërbimit të Kontrollit dhe Verifikimit të mjeteve rrugore të përdorura i bashkëlidhet një nga dokumentet: të dhënat teknike për mjetin rrugor nga prodhuesi, certifikata e përputhshmërisë së mjetit nga prodhuesi, leja e qarkullimit etj.

6. Qëllimi i Shërbimit të Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore nga subjekti që plotëson kushtet dhe është i përzgjedhur nga autoriteti kontraktues është kontrolli dhe verifikimi vlerësues i mjeteve rrugore para regjistrimit për përputhshmërinë me tipin e homologuar.

6.1 Shërbimi i Kontrollit dhe i Verifikimit të mjeteve rrugore që importohen në Republikën e Shqipërisë ka të bëjë me zbatimin e procedurës së:

a) kontrollit identifikues të mjetit rrugor;

b) verifikimit me tipin e miratimit të mjeteve të reja apo të përdorura, pavarësisht nëse janë të riparuara apo të modifikuara etj;

c) identifikimit dhe verifikimit të pjesëve, pajisjeve e sistemeve të tyre.

6.2 Shërbimi i Kontrollit dhe i Verifikimit të mjeteve rrugore ka të bëjë dhe me procedurën e kontrollit të plotësimit të kërkesave teknike që garantojnë siguri në qarkullim, mbrojtje të shëndetit të njerëzve e të mjedisit, si dhe kërkesat e tjera të ndërlidhura me këto mjete, rimorkio apo sisteme të tyre.

6.3 Plotësimi i kërkesave teknike konsiderohet në harmoni të plotë kur, nga kontrolli dhe verifikimi identifikues në dokumentacionin e prejardhjes së mjetit dhe në mjet, është konstatuar se ekziston përputhshmëri me kërkesat e përcaktuara teknike, të cilat janë në përputhje me rregulloret respektive ndërkombëtare dhe që përmbushen të gjitha kushtet e përcaktuara.

6.4 Pas Shërbimit të Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore, kur plotësohen kushtet e përputhshmërisë me tipin e homologuar, subjekti i përzgjedhur nga autoriteti kontraktues lëshon vërtetimin e përputhshmërisë me tipin e homologuar të mjeteve me motor, të rimorkiove dhe sistemeve të tyre (që më poshtë do të quhet vërtetimi i përputhshmërisë).

6.5 Pas Shërbimit të Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore, kur nuk plotësohen kushtet e përputhshmërisë me tipin e homologuar, subjekti i përzgjedhur nga autoriteti kontraktues nuk lëshon vërtetimin e përputhshmërisë.

6.6 Për të rregulluar ose për plotësuar kushtet e përputhshmërisë me tipin e homologuar të mjeteve rrugore, subjekti i përzgjedhur nga autoriteti kontraktues do të përcaktojë një periudhë kohore të arsyeshme, afat deri në 60 ditë, për të bërë përmirësimet e nevojshme nga personi i interesuar.

6.7 Kur dhe mbas periudhës për të bërë përmirësimet e nevojshme, të përcaktuar nga subjekti i përzgjedhur për të kryer Shërbimin e Kontrollit dhe të Verifikimit, rezulton përsëri jo në përputhje me tipin e homologuar, subjekti i përzgjedhur nuk lëshon vërtetimin e përputhshmërisë dhe njofton Drejtorinë e Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor që të mos lejohet të kryhen veprimet e regjistrimit për këto mjete rrugore.

6.8 Modeli i vërtetimit të përputhshmërisë me tipin e homologuar të mjeteve me motor, të rimorkiove dhe të sistemeve të tyre përgatitet nga subjekti i përzgjedhur nga autoriteti kontraktues dhe miratohet nga ministri përgjegjës për transportin.

7. Ankimimi ndaj refuzimit të lëshimit të vërtetimit të përputhshmërisë pas Shërbimit të Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore me tipin e homologuar.

7.1 Kundër refuzimit të lëshimit të vërtetimit të përputhshmërisë së mjetit rrugor, sipas pikës 5.5, të këtij neni, mund të bëhet ankimim sipas dispozitave të Kodit të Procedurave Administrative pranë autoritetit mbikëqyrës të subjektit të përzgjedhur, në Këshillin e Ekspertëve të mjeteve rrugore të ministrisë përgjegjëse për transportin.

7.2 Këshilli i Ekspertëve të mjeteve rrugore përbëhet nga pesë anëtarë, të kualifikuar në fushën përkatëse dhe miratohet nga ministri përgjegjës për transportin.

7.3 Anëtarët e Këshillit të Ekspertëve rekomandohet të jenë inxhinierë të kualifikuar në fushën përkatëse: dy nga bota akademike e fushës përkatëse, dy nga ministria përgjegjëse për transportin dhe që mbulojnë fushën përkatëse dhe një nga subjekti i përzgjedhur nga autoriteti kontraktues për të kryer Shërbimin e Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore.

7.4 Këshilli i Ekspertëve shqyrton ankesat për refuzimin e lëshimit të vërtetimit të përputhshmërisë së mjetit rrugor sipas aktit nënligjor të ministrit përgjegjës për transportin, brenda afatit kohor prej 15 ditësh nga data e pranimit të ankesës.

7.5 Këshilli i Ekspertëve, pasi shqyrton ankesën dhe kërkesat e palëve, jep rekomandime dhe ide konstruktive teknike për gjetjen e zgjidhjes, për të kryer ndryshimet e nevojshme në funksion të përputhshmërisë me kriteret e kërkuara për mjetet rrugore.

8. Mjetet me motor, rimorkiot dhe sistemet e tyre, të cilat importohen në Republikën e Shqipërisë, duhet të jenë të pajisura me vërtetimin e përputhshmërisë me tipin e homologuar nga subjekti i përzgjedhur nga autoriteti kontraktues, në përputhje me pikat e këtij neni, në mënyrë që të mund t'u kryhen veprimet e regjistrimit të tyre nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor.

9.Mjetet me motor, rimorkiot dhe sistemet e tyre, të cilat prodhohen në Republikën e Shqipërisë, duhet të jenë të pajisura me vërtetimin e përputhshmërisë me tipin e homologuar nga subjekti i përzgjedhur nga autoriteti kontraktues, në përputhje me pikat e këtij neni, në mënyrë që të mund t'u kryhen veprimet e regjistrimit të tyre nga Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor.

10. Zgjidhja e kontratës së Shërbimit të Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore me koncesion/partneritet publik privat kryhet, si më poshtë vijon.

10.1 Autoriteti kontraktues gëzon të drejtën të zgjidhë kontratën e koncesionit/partneritetit publik privat në mënyrë të njëanshme, në rast se subjekti që plotëson kushtet dhe është i përzgjedhur nga autoriteti kontraktues nuk plotëson detyrimet dhe kushtet e Shërbimit të Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore.

10.2 Detyrimet dhe kushtet e Shërbimit të Kontrollit dhe të Verifikimit të mjeteve rrugore do të parashikohen shprehimisht në kontratën e koncesionit/partneritetit publik privat ndërmjet autoritetit kontraktues dhe subjektit që plotëson kushtet dhe është i përzgjedhur nga autoriteti kontraktues.

Neni 232

Lejes së qarkullimit (Neni 77 i Kodit Rrugor)

(ndryshuar fjalë në pikën 1dhe 2 me VKM nr. 800, datë 30.9.2015)

1. Çdo modifikim i karakteristikave konstruktive ose funksionale, të treguara në shtojcën V të këtij kapitulli, që përcaktojnë transformimin ose zëvendësimin e shasisë, kërkon kontrollin dhe provën e mjetit përkatës, pranë subjektit të licencuar nga ministri përgjegjës për transportin, sipas kritereve të përcaktuara në aktin nënligjor të ministrit. Kur kjo e fundit është kryer nga më shumë shoqëri, ku për çdo stad pune të kryer nuk është kërkuar të nxirret një certifikatë miratimi, zyra përkatëse, përgjegjëse për kontrollin dhe provën, është ajo ku ka vendndodhjen shoqëria që ka kryer ndërhyrjen e fundit. Në këtë rast fleta e punëve duhet të përbëhet nga përmbledhja e të gjitha fletëve, secila e hartuar nga kjo shoqëri, herë pas here sipas stadeve të ndryshme, me nënshkrimin në mënyrë ligjore të përfaqësuesit legal.

2. Çdo modifikim i masës së përgjithshme, maksimale, ose i masave maksimale në akse, ose i numrit të akseve a interakseve, ose të zbarrave, ose të impiantit të frenave, xhamave ose të elementeve konstruktive të tij mund të lejohen nga qendra konstruktive e mjetit, me certifikatën përkatëse të miratimit pranë subjektit të licencuar nga ministri përgjegjës për transportin, sipas përcaktimeve në aktin nënligjor të ministrit.

3. Azhurnimi i të dhënave të lidhura me modifikimin kryhet nga organi përkatës i DPSHTRR-së, të cilit duhet t'i paraqitet certifikata përfundimtare e miratimit të modifikimit të kryer. Një azhurnim i tillë bëhet nëpërmjet lëshimit të një leje të re qarkullimi, ku të dhënat ndryshohen në mënyrë të vazhdueshme, në bazë të modifikimit.

Neni 233

Gjendja teknike e mjeteve rrugore me motor dhe i rimorkiove të tyre (Neni 78 i Kodit Rrugor)

1. Rregullat teknikë për karakteristikat funksionale dhe për sistemet e pajimit të mjeteve në qarkullim, janë treguar në shtojcën VIII të këtij kapitulli.

2. Rregullat teknike për karakteristikat funksionale dhe sistemet e pajimit të mjeteve, për të cilat është folur në shtojcën VIII, janë në përputhje me udhëzimet përkatëse europiane.

3. Në mungesë të udhëzimeve të Komunitetit Europian ose në mungesë të rregullave apo të rekomandimeve ndërkombëtare, ministri i Transportit mund të përcaktojë rregullat teknike shtesë ose modifikime të atyre për të cilat është folur në shtojcën VIII, duke pasur parasysh nevojat e sigurimit, të zhurmave, të ndotjes që paraqiten në hapësirën e Komunitetit Europian ose atë ndërkombëtar. Rregullat teknike për zhurmat dhe daljet e ndotjeve janë përcaktuar në bazë të vlerave kufi, të përcaktuara me udhëzimin e Ministrisë së Shëndetësisë dhe Ministrisë së Transportit.

3. KONTROLLI TEKNIK I AUTOMJETEVE

(Nenet 79,80 e Kodit Rrugor)

Neni 234

Fusha e kontrollit dhe personeli i ngarkuar për të

(ndryshuar me vendimin nr. 880, datë 24.12.2019)

1. Fusha e kontrollit teknik përfshin të gjitha mjetet rrugore, sipas përcaktimit të nenit 47, pika 1, shkronjat "e", "f", "g", "h", "i", "j", "k" dhe "l", të Kodit Rrugor, të cilat përdorin rrugët publike.

2. Mjetet e reja, për regjistrimin dhe pajisjen me dokumentet përkatëse, kur futen për herë të parë në Republikën e Shqipërisë, duhet të paraqiten në qendrën e regjistrimit të DPSHTRR-së brenda 7 (shtatë) ditëve. Pas regjistrimit dhe pajisjes me dokumentet përkatëse, mjetet duhet të kryejnë kontrollin teknik sipas procedurave të përcaktuara në udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportin.

3. Mjetet që kalojnë kontrollin teknik pajisen me "Certifikatën e kontrollit teknik". Forma, përmbajtja dhe specifikimet e tjera të kësaj certifikate përcaktohen në udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportin. Vlefshmëria e certifikatës së kontrollit teknik është sipas përcaktimeve në Kodin Rrugor.

4. Në certifikatën e kontrollit teknik përcaktohen detyrimisht dhe karakteristikat kryesore që përmban leja e qarkullimit.

5. Qendra e kontrollit teknik organizon dhe mban dokumentacionin e nevojshëm për veprimtarinë që ajo kryen. Dokumentacioni i qendrës së kontrollit teknik është objekt i kontrollit dhe duhet të mbahet në qendrën e kontrollit teknik ose në ambientet e subjektit të licencuar për të kryer kontrollin teknik të mjeteve rrugore.

6. Kontrollet për përputhjen e gjendjes teknike të mjeteve rrugore me kushtet teknike të hartuara nga ministri përgjegjës për transportin, si dhe për të dhënat identifikuese, bëhen drejtpërdrejt në mjet, vizualisht ose nëpërmjet pajisjeve në qendrat e kontrollit teknik.

7. Qendrat e kontrollit teknik duhet të sigurojnë objektivitet dhe cilësi të lartë në testimin e mjeteve rrugore.

8. Qendrat e kontrollit teknik të reja, që të licencohen nga ministri që mbulon veprimtarinë përkatëse, duhet të ndërtohen mbi bazën e kombinimit të kritereve gjeografike (qasja e baraslarguar e njësive administrative) dhe demografike (numri i mjeteve për njësi administrative).

9. Kontrolli teknik i mjeteve rrugore në qendrat e kontrollit teknik kryhet nga subjekte publike ose private, të cilat plotësojnë kriteret e përcaktuara në udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportin.

10. Inspektorët e ngarkuar me kryerjen e testeve të kontrollit teknik duhet të veprojnë në mënyrë të pavarur dhe gjykimi i tyre nuk duhet të ndikohet nga konflikti i interesit i natyrës personale apo ekonomike.

11. Për të siguruar përmbushjen e kërkesave në drejtim të menaxhimit të cilësisë së qendrave të kontrollit, si dhe për të garantuar objektivitetin e cilësinë e lartë të kontrolleve teknike, ministri përgjegjës për transportin përcakton me udhëzim kriteret dhe kërkesat që duhet të plotësojë qendra e kontrollit lidhur me:

a) mjetet dhe pajisjet e kontrollit, të domosdoshme për kryerjen e kontrollit teknik të mjeteve;
b) mirëmbajtjen e pajisjeve të kontrollit, në përputhje me specifikimet e dhëna nga prodhuesi i pajisjes;
c) kalibrimin e pajisjeve të kontrollit, të cilat përdoren për matjet në mënyrë periodike dhe në përputhje me specifikimet e dhëna nga prodhuesi i pajisjes;
ç) kushtet që duhet të plotësojnë personeli që do të kryejë kontrollin teknik të mjeteve dhe kryekontrollori i qendrës lidhur me arsimin, njohuritë dhe përvojën e punës;
d). kompetencat, trajnimet (fillestare e rifreskuese) dhe certifikimin e inspektorëve që kryejnë kontrollin teknik.

Neni 234/1
Mbikëqyrja e qendrave të kontrollit teknik
(shtuar me vendimin nr. 880, datë 24.12.2019)

1. Të gjitha qendrat e kontrollit teknik në territorin e Republikës së Shqipërisë duhet të mbikëqyren. Mbikëqyrja do të kryhet nga një subjekt i specializuar, që mund të jetë subjekt publik ose privat.
2. Kërkesat e zbatueshme për personelin e punësuar nga subjekti mbikëqyrës i qendrave të kontrollit teknik duhet të mbulojnë këto fusha:
a) kompetencë teknike;
b) paanshmëri;
c) standarde kualifikimi dhe trajnimi.
3. Subjekti mbikëqyrës i qendrave të kontrollit kryen detyrat e përcaktuara, si më poshtë vijon:
a) mbikëqyr qendrat e kontrollit;
b) verifikon trajnimin dhe provimet e inspektorëve;
c) auditon;
ç) monitoron;
d) vlerëson vlefshmërinë e rezultateve të kontrolleve teknike;
dh) i propozon ministrit tërheqjen ose pezullimin e licencave të qendrave kontrolluese dhe/ose të certifikatave të inspektorëve.

PJESA II
DESTINACIONI DHE PËRDORIMI I MJETIT

Neni 235
Karakteristikat konstruktive të mjeteve, në lidhje me destinacionin dhe përdorimin e tyre (Neni 81 i Kodit Rrugor)

1. Karakteristikat konstruktive të mjetit në lidhje me sa është vendosur nga neni 81, pika 7 e Kodit Rrugor, duhet të kënaqin rregullat e vendosura në nenin 223, pika 2, shkronja "f", të shtojcës V të këtij kapitulli.

Neni 236
Shërbimi me qira, pa drejtues mjeti, shërbimi me qira me drejtues mjeti dhe shërbim taksie, me autoveturë, me drejtues mjeti për transport personash (Nenet 83-85 e Kodit Rrugor)

1. Për të arritur në një vendmbërritje të mundshme me qira pa drejtues mjeti, automjetet për transport të përzier, dhe autokampet nuk përfshihen në mjete të caktuara për transport për persona, të ndryshme nga autoveturat, për të cilat është folur në nenin 83, pika 2 e Kodit Rrugor.
2. Për të arritur në një vendmbërritje të mundshme me qira me drejtues mjeti si në nenin 84, pika 2, e Kodit Rrugor, janë të përshtatshme për transportimin specifik të personave, si

ambulancat e ashtuquajtura për transport, ashtu edhe ato të ashtuquajtura të ndihmës së shpejtë.

3. Shërbimi taksi kryhet vetëm me autovetura, sipas përcaktimit të nenit 54, pika 1, shkronja "a" e Kodit Rrugor, të pajisura me taksimetër me faturëdhënie. Autovetura taksi duhet të ketë si rregull ngjyrë të verdhë, në dy dyert anësore të ketë të stampuar fjalën "Taksi" dhe mbi autoveturë sinjalin me dritë, ku në sfond të verdhë me shkronja

të zeza shkruhet "taksi", sipas modelit përkatës të Komunitetit Europian.

Autoveturat e shërbimit taksi pajisen me targë të veçantë, në mbështetje të licencës së lëshuar për shërbimin taksi nga organi përkatës. Me udhëzim të veçantë të Ministrisë së Transporteve, përcaktohen rregullat dhe mënyra e funksionimit të shërbimit taksi.

PJESA III
DOKUMENTE PËR QARKULLIMIN DHE PËR REGJISTRIMIN

1. FORMALITETE PËR QARKULLIMIN E AUTOMJETEVE, TË MJETEVE DHE CIKLOMOTORËVE
(Nenet 92-98 e Kodit Rrugor)

Neni 237

Kushtet që duhet të plotësojnë mjetet që hyjnë në Republikën e Shqipërisë për t'u pajsur me leje qarkullimi (Neni 92 i Kodit Rrugor)

(Ndryshuar me VKM nr. 399, datë 12.6.2003)

Kushtet që duhet të plotësojnë mjetet që hyjnë në Republikën e Shqipërisë për t'u pajisur me lejeqarkullimi, certifikatë pronësie dhe certifikatë të përshtatshmërisë teknike (nenet 92, 93 dhe 96 të Kodit Rrugor).

1. Në zbatim të nenit 92 të Kodit Rrugor organet e regjistrimit të DPSHTRR-së lëshojnë lejeqarkullimi dhe japin targa regjistrimi sipas përcaktimeve të dispozitave të Kodit Rrugor ose të kësaj rregulloreje për mjetet, në përputhje me nenin 47, shkronjat f, g, h, i, j, k dhe l të Kodit Rrugor, pasi kërkuesi të paraqesë dokumentin identifikues, deklaratën e marrjes së përgjegjësive administrative dhe:

A. Për mjetet e reja të blera jashtë shtetit:

a) dokumentin e hyrjes, të lëshuar nga organet përkatëse kufitare sipas nenit 316;

b) dokumentin e fitimit të pronësisë, me njërën nga format që parashikon Kodi Civil i Republikës së Shqipërisë;

c) dokumentin e origjinës së mjetit, të lëshuar nga prodhuesi ose agjencia e shitjes e ngarkuar prej tij;

ç) dokumentin e zhdoganimit nga autoriteti shqiptar.

B. Për mjetet e reja të blera në vend:

a) dokumentin e fitimit të pronësisë, me njërën nga format që parashikon Kodi Civil i Republikës së Shqipërisë;

b) dokumentin e origjinës së mjetit, të lëshuar nga prodhuesi ose agjencia e shitjes, e ngarkuar prej tij;

c) dokumentin e zhdoganimit nga autoriteti shqiptar.

C. Për mjetet e përdorura:

Në varësi të blerjes, dokumentet e përcaktuara në shkronjën "A" ose "B", por si dokument i origjinës së mjetit shërben edhe dokumenti shoqërues, prejardhës, me treguesit teknikë të mjetit.

2. Në zbatim të nenit 96 të Kodit Rrugor organet e regjistrimit të DPSHTRR-së lëshojnë certifikatën e përshtatshmërisë teknike të ciklomotorit, pasi kërkuesi të paraqesë dokumentet e përcaktuara në pikën 1.

3. Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit, në bashkëpunim me Ministrinë e Financave dhe Ministrinë e Rendit Publik, përcakton mënyrën dhe afatet e shkëmbimit të të

dhënave për lëshimin e dokumentit të pronësisë mbi mjetin, në zbatim të nenit 93 të Kodit Rrugor. Në rastet kur nuk janë siguruar të dhënat e kërkuara, brenda 90 ditëve nga data e regjistrimit, mbajtësit të lejes së qarkullimit i lëshohet dokumenti i pronësisë.

4. Pajisja me lejeqarkullimi e mjeteve të reja ose të përdorura, që hyjnë në Republikën e Shqipërisë, bëhet vetëm kur të dhënat e kontrollit fizik të mjetit përputhen me të dhënat dhe dokumentacionin shoqërues.

5. Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit përcakton me udhëzim të veçantë procedurat dhe dokumentacionin e nevojshëm për regjistrim. Në udhëzim përcaktohen edhe procedurat dhe dokumentacioni i nevojshëm në rastet e ndryshimit të pronarit, vendit të regjistrimit, si dhe caktohen afatet kohore për kryerjen e tyre.

Neni 238

Shenjë identifikimi për ciklomotorët dhe procedura përkatëse e shpërndarjes (Neni 96 i Kodit Rrugor)

1. Shenja e identifikimit në nenin 96 të Kodit Rrugor, përbëhet nga një targë e vogël, e vendosur në ciklomotor, që dallohet nga një kod alfanumerik.

2. Kushdo që ka në mend të qarkullojë me ciklomotor duhet paraprakisht të pajiset me shenjën përkatëse, duke bërë fillimisht kërkesën drejtuar organeve përkatëse të Ministrisë së Transportit.

3. Shenja është e lidhur ngushtë me personin. E njëjta shenjë lejon mbajtësin të qarkullojë me ciklomotorë të ndryshëm, duke marrë përgjegjësinë e qarkullimit të ciklomotorit që përdor herë pas here.

Neni 239

Transferimi i pronësisë së ciklomotorit (Neni 96 i Kodit Rrugor)

1. Në rastin e transferimit të pronësisë ose të dhënies për përdorim, ose dhënies me qira me të drejtën e blerësit të ciklomotorit, shenja e identifikimit mbetet në pronësi të mbajtësit që e ruan për ta vendosur në një ciklomotor tjetër ose ta kthejë në organin përkatës të Ministrisë së Transportit. Në rast tjetër, organi përkatës do të marrë masat për shënimet e nevojshme.

2. Shenjat e kthyera prishen (shkatërrohen) nga organet përkatëse të Ministrisë së Transportit në të njëjtën mënyrë siç bëhet dhe për targat e regjistrimit të mjeteve me motorë të papërdorshëm.

3. Pronësia e një ciklomotori nuk mund t'i kalojë një personi që nuk është i pajisur me këtë shenjë. Shitësi është i detyruar të verifikojë nëse blerësi është i pajisur me shenjën përkatëse, përpara se ta blejë ciklomotorin.

Neni 240

Karakteristikat dhe mënyrat e vendosjes së shenjave të identifikimit për ciklomotorët (Neni 96 i Kodit Rrugor)

(Ndryshuar pikat 1, 2 dhe 3 me VKM nr. 399, datë 12.6.2003)

1. Shenja e identifikimit të ciklomotorit përmban sipas radhës dy karaktere alfabetike, një karakter numerik, që pasohet nga një karakter alfabetik dhe dy karaktere numerike.

2. Forma dhe përmasat e shenjës së identifikimit të ciklomotorëve janë treguar në figurën III.3/a, pjesë përbërëse e këtij vendimi.

3. Shenja e identifikimit të ciklomotorit ka sfond të bardhë, mbi të cilën një karakter numerik, që pasohet nga një karakter alfabetik dhe dy karaktere numerike.

4. Shenja duhet të jetë e ndriçuar. Ajo duhet të vendoset po në atë mënyrë të parashikuar për

targat e automjeteve, vetëm se lartësia minimale nga toka e bordit të saj të poshtëm, mund të zbresë më poshtë se vlera minimale e parashikuar, me kusht që lartësia të mos jetë më e vogël se rrezja e rrotës ose rrotave të pasme, e matur për mjet të ngarkuar.

5. Vendosja e shenjës për çdo ciklomotor duhet të bëhet në mënyrë të tillë që të bëjë të mundur vendosjen dhe heqjen nga ana e atij që është i ngarkuar për këtë punë.

Neni 241

Procedura për shënimin, dhënien dhe regjistrimin e shenjës së identifikimit për ciklomotorin (Neni 96 i Kodit Rrugor)

1. Shenja e identifikimit i jepet, nga organi përkatës i Ministrisë së Transportit, personit fizik, që ka mbushur moshën 16 vjeç dhe që nuk është përjashtuar nga kjo e drejtë, ose një personi juridik që bën kërkesë, duke treguar rezidencën, gjendjen civile ose adresën në Shqipëri.

2. Kodi alfanumerik i shenjës së identifikimit, së bashku me gjeneralitetin e zotëruesit të ciklomotorit, sipas normave të pikës 1, regjistrohet nga organi përkatës i Ministrisë së Transportit dhe azhurnohet me ndryshimin e rezidencës, të vendit të banimit, ose të masave për anulimin e shenjës.

Neni 242

Detyrime për mbajtësin e shenjës së identifikimit për ciklomotorë (Neni 96 i Kodit Rrugor)

1. Në rast humbjeje, shkatërrimi ose vjedhjeje të shenjës për ciklomotorët, mbajtësi duhet të njoftojë organin përkatës në Ministrinë e Transportit brenda tri ditëve, duke dhënë përshkrimin e dokumentit. Organi përkatës i Ministrisë së Transportit i lëshon, sipas kërkesës së mbajtësit, një shenjë të re, duke e plotësuar me shënimet e duhura.

Neni 243

Targat e përkohshme të qarkullimit (Neni 98 i Kodit Rrugor)

(Riformuluar pika 2 me VKM nr. 399, datë 12.6.2003)

1. Shenja individualizuese e organit përkatës të Ministrisë së Transportit për nxjerrjen targave të përkohshme, për të cilat flitet në nenin 98 të Kodit Rrugor, janë ato të treguara në shtojcën IX të këtij kapitulli.

2. Kriteret për formimin e të dhënave të targave të përkohshme, për të cilat flitet në pikën 1 të nenit 98 të Kodit Rrugor, janë ato që përmban shtojca X e këtij kapitulli.

2. TARGAT
(Nenet 99-101 e Kodit Rrugor)

Neni 244

Përcaktimi i targave të regjistrimit, të përsëritjes, të provës dhe të njohjes (Neni 99 i Kodit Rrugor)

(Riformuluar pika 3 me VKM nr. 399, datë 12.6.2003)

1. Në këtë rregullore quhen targa të regjistrimit:

a) ato të prapme dhe të përparme e automjeteve, për të cilat flitet në nenin 99, pika 1, e Kodit Rrugor; b) ato të prapme të rimorkiove, për të cilat flitet në nenin 99, pika 3, e këtij Kodi,

c) ato të prapme të motomjeteve, për të cilat flitet në nenin 99, pika 2, e po këtij Kodi;

ç) ato të prapme të makinave bujqësore, vetëlëvizëse, për të cilat flitet në nenin 112, pika 1, e Kodit Rrugor;

d) ato të prapme të rimorkiove bujqësore, për të cilat flitet në nenin 112, pika 2, e po këtij Kodi;

dh) ato të prapme të makinave teknologjike, vetëlëvizëse, për të cilat flitet në nenin 113, pika 4, e këtij Kodi.

e) ato të prapmet e makinave teknologjike që tërhiqen, për të cilat flitet në nenin 113, pika 4, e Kodit Rrugor.

2. Quhen targa përsëritëse:

a) ato që përmbajnë të dhënat e regjistrimit të mjeteve tërheqëse, me të cilat duhet të pajisen nga mbrapa rimorkiot dhe vagonetat shtesë, gjatë qarkullimit, sipas nenit 99, pika 4, e Kodit Rrugor;

b) ato që përmbajnë të dhënat e regjistrimit të mjeteve tërheqëse, me të cilat duhet të pajisen nga mbrapa rimorkiot bujqësore dhe makinat bujqësore që tërhiqen, për të cilat është folur në nenin 112, pika 1, e këtij Kodi;

c) ato që përmbajnë të dhënat e regjistrimit të mjeteve tërheqëse, me të cilat duhet të pajisen nga mbrapa makinat teknologjike që tërhiqen, për të cilat flitet në nenin 113, pika 4, e po këtij Kodi.

3. Quhen targa prove targat që i vihen nga mbrapa mjeteve në qarkullim prove, për të cilat flitet në pikën 1 të nenit 97 të Kodit Rrugor.

4. Quhen targa të njohjes, ato me të cilat duhet të pajisen autoveturat dhe automjetet me përdorim të kombinuar, për të cilat flitet në nenin 129, pika 2, e Kodit Rrugor.

5. Quhen targa të veçanta njohjeje, ato me të cilat pajisen mjetet me motor, për të cilat flitet në nenin 132, pika 1 e Kodit Rrugor.

Neni 245

Kritere për formimin e të dhënave të targave të mjeteve me motor dhe të rimorkiove (Neni 99 i Kodit Rrugor)

1. Shenjat individualizuese të organit përkatës të Ministrisë së Transportit për nxjerrjen e targave, për të cilat flitet në nenin 99 të Kodit Rrugor, janë ato të treguara në shtojcën X.

2. Kritere për formimin e të dhënave të targave për të cilat flitet në nenin 99, pika 9, e Kodit Rrugor, janë ato që përmban shtojca X e këtij kapitulli.

3. Për sa është parashikuar në karakteristikat e mjeteve, të caktuara për shërbimin e policisë së shtetit, në raste të nevojave të veçanta, organi përkatës përcakton një renditje dhe një përdorim të karaktereve alfanumerike, të ndryshme nga ato të treguara në pikën 1 të shtojcës X.

Neni 246

Vendosja e targave të regjistrimit, të përsëritjes, të provës dhe të njohjes (Neni 99 i Kodit Rrugor)

(Ndryshuar shkronja "a", "b" dhe "c", pika 1 me VKM nr. 399, datë 12.6.2003, ndryshuar pika 1 me VKM nr.724, datë 1.9.2010)

1. Vendet ku vendosen targat e regjistrimit, të provës dhe të njohjes duhet të paraqesin një sipërfaqe plane ose pothuajse plan, me gjerësi të përshtatshme për të mbajtur targën. Përmasat e tipave të ndryshme të targave janë si më poshtë:

a) Shenja e identifikimit për ciklomotorët:

- formati 130 x 115 mm, figura III.3/1.

b) Targat e regjistrimit për motomjetet:

- formati 212 x 205 mm, figura III.3.

c) Targat e regjistrimit të mjeteve të tjera me motor dhe për rimorkiot, përjashto ato të pikës "a" dhe "b":

- formati 520 x 112 mm, figura III.4/1;

- formati 264 x 205 mm, figura III.4/2.

2. Vendet ku vendosen targat e regjistrimit janë ato të përcaktuara në nenin 244, të kësaj rregulloreje.

Neni 247

Mënyrat e vendosjes së targave (Neni 99 i Kodit Rrugor)

1. Vendet e vendosjes së targës duhet të jenë të tilla që, pas montimit të tyre, duhet të paraqesin karakteristikat e mëposhtme:

a) pozicioni i targës së prapme në drejtim të gjerësisë, me përjashtim të targave të regjistrimit të rimorkiove, të rimorkiove bujqësore dhe të makinave teknologjike që tërhiqen: vija vertikale e mesit të targës nuk duhet të jetë më në të djathtë të planit të simetrisë gjatësorë të mjetit, dhe në çdo rast, në mjetet e tërhequra duhet të sigurohet një largësi e përshtatshme ndërmjet targës së regjistrimit dhe targës së përsëritjes. Bordi anësor i majtë i targës nuk duhet të ndodhet më në të majtë të planit vertikal, paralel me planin gjatësor të simetrisë së mjetit dhe tangjent me seksionin e tërthortë të mjetit, megjithatë gjerësia arrin përmasën e vetë maksimale;

b) pozicioni, në drejtim të gjerësisë së targave të regjistrimit të rimorkiove, të rimorkiove bujqësore dhe të makinave teknologjike: këto targa duhet të vendosen në afërsi të kufirit të djathtë të anës së pasme të mjetit, pa e prekur këtë kufi;

c) pozicioni i targës, në lidhje me planin gjatësor të simetrisë së mjetit: targa është pingul ose pothuajse pingul me planin gjatësor të simetrisë së mjetit;

ç) pozicioni i targës së prapme, në lidhje me vertikalen: targa është vertikale me një kënd tolerimi prej 5°. Megjithatë, në madhësinë të cilën e kërkon forma e mjetit, ajo mund të jetë e mënjanuar nga vertikalja, me një kënd jo më të madh se 30°, kur sipërfaqja mbajtëse e karaktereve alfanumerike është e kthyer lart, me kusht që bordi i sipërm i targës të mos jetë larg tokës më shumë se 1.20 m; me një kënd jo më të madh se 15°, kur sipërfaqja mbajtëse e numrit të regjistrimit është e kthyer poshtë, me kusht që bordi i sipërm i targës të jetë larg tokës më shumë se 1.20 m;

d) lartësia e targës së prapme në lidhje me tokën: lartësia e bordit të poshtëm të targës nga toka nuk duhet të jetë më e vogël se 0.30 m, ndërsa për motomjete 0.20 m; lartësia e bordit të sipërm të targës nga toka nuk duhet të jetë më e madhe se 1.20 m. Megjithatë, nëse praktikisht është e pamundur ta shohësh këtë pozicion, lartësia mund të kalojë 1.20 m, por duhet të jetë sa më afër këtij kufiri, në përputhje me karakteristikat konstruktive të mjetit. Megjithatë nuk duhet t'i kalojë 2 m ;

dh) kushtet gjeometrike të pamjes: targa e prapme duhet të jetë e dukshme në të gjithë hapësirën e përfshirë nga katër planet, nga të cilët: dy vertikale, që kalojnë nga dy bordet anësore të targës, duke formuar nga jashtë një kënd 30° me planin gjatësor, që kalon në mes të mjetit; një plan që kalon në bordin e sipërm të targës, duke formuar me planin horizontal një kënd prej 15° nga lart; një plan horizontal, që kalon nga bordi i poshtëm i targës (megjithëse, nëse lartësia e bordit të sipërm të targës nga toka është më e madhe se 1.20 m, ky plan i fundit duhet të formojë me planin horizontal një kënd 15° nga poshtë);

e) përcaktimi i lartësisë së targës, në lidhje me tokën: lartësitë, për të cilat është folur në shkronjat "ç", "d" dhe "dh" duhet të maten me mjet të ngarkuar.

2. Është lejuar përdorimi i kornizave mbajtëse të targave, me kusht që të jenë material opak dhe të mbulojnë bordurën e targës, në një thellësi jo më të madhe se 3 mm.

Është e ndaluar të zbatohen mbi mbajtësen e targës dhe mbi kokat e vidave të fiksimit materiale që kanë veti reflektuese. Është e ndaluar të vishet targa me materiale të ndryshme, qoftë edhe transparente.

Neni 248

Llojet e targave të mjeteve me motor ose të mjeteve të tërhequra prej tyre, në Republikën e Shqipërisë (Neni 99 i Kodit Rrugor)

(Riformuluar shkronja "c", "f", shtuar shkronjat "g" dhe "h" të pikës 1; shfuqizuar pika 3 me VKM nr. 399, datë 12.6.2003, ndryshuar shkronja "d" e pikës 1 me VKM nr.331, datë 2.6.2006, ndryshuar pika 1 me VKM nr.724, datë 1.9.2010, shtuar shkronja "ll" në pikën 1 me VKM nr. 800, datë 30.9.2015)

1. Targat e mjeteve, që i bashkëlidhen këtij vendimi:

a) Targat e mjeteve rrugore vetëlëvizëse, buxhetore dhe private: sfondi i bardhë, shkronjat dhe numrat të zeza (figurat III.4/1.a, III.4/2.a dhe III.3/a);

b) Targat e mjeteve rrugore në shërbimin taksi: sfondi i verdhë, shkronjat dhe numrat të kuq shenja dalluese T (taksi), (figurat III.4/1.b dhe III.4/2.b);

c) Targat e mjeteve rrugore të përkohshme: sfondi i bardhë, shkronjat dhe numrat të kuq, shenja dalluese PRK (përkohshme), (figurat III.4/l.c, III,4/2.c dhe III.3/c);

ç) Targat e mjeteve rrugore të trupit diplomatik: sfondi i bardhë, shkronjat dhe numrat të gjelbër, shenja dalluese CD (trup diplomatik), (figurat III.4/1.d, III.4/2.d dhe III.3/d);

d) Targat e mjeteve rrugore të shërbimit të trupit diplomatik: sfondi i bardhë, shkronjat dhe numrat të gjelbër, shenja dalluese TR (figurat III.4/1.e, III.4/2.e dhe III.3/e);

dh) Targat e mjeteve rrugore të policisë: sfondi i bardhë, shkronjat dhe numrat blu, shenja dalluese MB (Ministria e Brendshme), (figurat III.4/1.ë, III.4/2.ë dhe III.3/ë);

e) Targat e mjeteve rrugore në provë: sfondi i bardhë, shkronjat dhe numrat të kuq, shenja dalluese PROV, (figurat III.4/l.f, III.4/2.f dhe III.3/f);

ë) Targat përsëritëse: sfondi i bardhë, shkronjat dhe numrat të kuq (figurat III.4/l.g, III.4/2.g dhe III.3/g);

f) Targat e makinave bujqësore: sfondi i gjelbër, shkronjat dhe numrat të bardhë, shenja dalluese MB (makinë bujqësore), (figurat III.4/l.h dhe III.4/2.h);

g) Targat e makinave teknologjike: sfondi i gjelbër, shkronjat dhe numrat të bardhë, shenja dalluese MT (makinë teknologjike), (figurat III.4/l.i dhe III.4/2.i);

gj) Targat e rimorkiove, buxhetore dhe private: sfondi i gjelbër, shkronjat dhe numrat të bardhë, shenja dalluese R (rimorkio), (figurat III.4/l.j dhe III.4/2.j);

h) Targat e rimorkiove bujqësore: sfondi i gjelbër, shkronjat dhe numrat të bardhë, shenja dalluese RB (rimorkio bujqësore), (figurat III.4/l.k dhe III.4/2.k);

i) Targat e rimorkiove teknologjike: sfondi i gjelbër, shkronjat dhe numrat të bardhë, shenja dalluese RT (rimorkio teknologjike), (figurat III.4/l.l dhe III.4/2.l).

ll) Targat e mjeteve rrugore të Ministrisë së Mbrojtjes: sfondi i bardhë, shkronjat dhe numrat jeshilë të errët. Shenja dalluese MM (Ministria e Mbrojtjes), figura III.4/1.m, figura III.4/2.m dhe figura III.3/g.

2. Të gjitha karakteret alfanumerike dhe elementet plotësuese, të vendosura në targa, janë realizuar me mbushje në thellësi 1.4 ± 0.1 mm, që mund të arrijë deri në 0.5 mm, për rrethin ku është stampuar stema zyrtare e Republikës së Shqipërisë, për të cilat është folur në shtojcën XI, pika 3, e këtij kapitulli.

3. Shfuqizuar.

4. Përmasat e targave dhe formati i karaktereve përkatëse janë ato të parashikuara në figurat që i bashkëlidhen kësaj rregulloreje.

5. Sistemi i vënies së targave sipas përcaktimit të bërë në këtë rregullore, hyn në fuqi, sipas nenit 230, pika 7 e Kodit Rrugor, në raport (në mënyrë progresive) në dhënien e targave të tipit të vjetër, ende në gjendje pranë zyrave në organet përkatëse në rrethe.

6. Karakteristikat dhe kërkesat për miratimin e targave duhet t'u përgjigjen kërkesave të rregullores teknike, për të cilën flitet në shtojcën XI të këtij kapitulli.

Neni 249
Modeli i targave (Nenet 99 dhe 101 të Kodit Rrugor)

1. Modelet e targave janë depozituar pranë Ministrisë së Transportit.
2. Targat, për çdo rast, të humbura, të dëmtuara, të vjedhura etj, nuk mund të riprodhohen dhe mendohen të paqena.

Neni 250
Stema zyrtare (Neni 99 i Kodit Rrugor)
(ndryshuar me VKM nr.724, datë 1.9.2010)

Stema zyrtare (emblema), të cilën duhet të mbajnë në të majtë targat e çdo tipi, paraqet sfondin me ngjyrën e flamurit të BE-së, blu, mbi të cilën vendoset shqiponja dhe simboli Al me ngjyrë të bardhë. Në të djathtë të targës, opsionale, sfondi me ngjyrën e flamurit të BE-së, blu, mbi të cilën vendoset viti i parë i regjistrimit në Republikën e Shqipërisë (brenda një rrethi të bardhë) dhe shenja e ndarjes administrative me ngjyrë të bardhë.

Neni 251
Targë e çmontueshme (Neni 99 i Kodit Rrugor)

1. Heqja e targës së automjeteve, sipas nenit 99, pika 8, e Kodit Rrugor, lejohet vetëm nëse targa është vendosur në një mbajtëse, të pajisur në njërën anë me cerniere gjysmë të hapur, në mënyrë që të lejojë heqjen lehtë të saj, duke përballuar një pozicion të caktuar të rrotullimit.

3. HEQJA NGA QARKULLIMI
(Neni 102 i Kodit Rrugor)

Neni 252
Të dhëna për ndërprerjen e qarkullimit (Neni 102 i Kodit Rrugor)

1. Targat e dorëzuara, të mjeteve për të cilat flitet në nenin 102, pika 1 e Kodit Rrugor, asgjësohen nga komisioni i posaçëm i organit përkatës të DPSHTRR-së; për këtë mbahet procesverbal i rregullt.
2. Qendrat e mbledhjes dhe e shitjes së motomjeteve, automjeteve dhe rimorkiove, për të cilat flitet në nenin 102, pika 3 e Kodit Rrugor nuk do të pranojnë grumbullimin e tyre pa pasur dokumentin e çregjistrimit dhe vërtetimin zyrtar, nga dega përkatëse e regjistrimit të mjeteve.
3. Qendrat që merren me grumbullimin, çmontimin, shkatërrimin e shitjen e pjesëve të tyre, janë të detyruar të mbajnë dokumentacionin e nevojshëm sipas modelit të miratuar nga Ministria e Transportit, duke marrë mendimin e ministrive të interesuara.
4. Dokumentacioni për të cilin flitet në pikën 3, i nënshtrohet kontrollit të herëpashershëm dhe jo me pak se 4 herë në vit nga organet përkatëse të DPSHTRR-së dhe ato të policisë.
5. Shitja e pjesëve të ndërrimit të mjeteve nga këto qendra do të bëhet me dokumentacion të rregullt, njëlloj si për pjesët e reja, në përputhje me legjislacionin në fuqi.
6. Ndalohet shitja ose tjetërsimi i shasisë së mjeteve të grumbulluara në këto qendra përveç se shkrirjes.
7. Qendrat e mësipërme janë subjekte private, juridik ose fizik, të pajisura me licencë nga organet përkatëse.

KREU IV
QARKULLIMI NË RRUGË I MAKINAVE BUJQËSORE DHE I MAKINAVE TEKNOLOGJIKE

1. UDHËZIME PËR QARKULLIMIN E MAKINAVE BUJQËSORE JASHTË NORME

(Nenet 103,104 e Kodit Rrugor)

Neni 253

Panele sinjalizimi për makinat bujqësore jashtë norme dhe të makinave bujqësore, me pajisje të mbartura dhe gjysmë të mbartura (Neni 103 i Kodit Rrugor)

1. Makinat bujqësore, që për nevoja funksionale, i kalojnë përmasat e parashikuara nga neni 103 i Kodit Rrugor, duhet të pajisen në anën e pasme, me një panel të lëvizshëm, me përmasa 0.50 x 0.50 m, me vija anësore të bardha dhe të kuqe, me material fluoreshent dhe reflektues, miratuar sipas rregullave teknike të përcaktuara me udhëzim të organit përkatës.
2. Makinat bujqësore të pajisura me pajisje të mbartura ose gjysmë të mbartura që në përmasat gabarite të mjetit, duhet të sinjalizohen me panele të vendosura në to dhe të miratuara, në bazë të kritereve të përcaktuara me udhëzim të organit përkatës.

Neni 254

Sistem shtesë i sinjalizimit pamor të makinave bujqësore (Neni 103 i Kodit Rrugor)

1. Makinat bujqësore, vetëlëvizëse, për të cilat është folur në nenin 103, pikat 7 dhe 8 të Kodit Rrugor, duhet të jenë të pajisura me një ose më shumë sisteme shtesë, me dritë të verdhë, të ndritshme, tip i miratuar nga ministri i Transportit, me qëllim që të garantohet përputhja me rregullat, për të cilat flitet në pikat në vijim.
2. Sistemi duhet të montohet mbi makinën vetëlëvizëse ose, në rastin më kompleks, mbi makinën tërheqëse, ose mbi atë që tërhiqet, në mënyrë të tillë që, lidhur me një plan horizontal, që kalon nga qendra optike e sistemit, të sigurohet një fushëpamje jo më e vogël se 10°, poshtë e lart, mbi harkun prej 360°.
3. Janë lejuar zona të maskuara, që i detyrohen pranisë së pajisjeve ose hollësive konstruktive dhe funksionale të makinës, me kusht që zona të tilla nuk e kalojnë vlerën e përgjithshme të fushëpamjes maksimale prej 60°, me një vlerë maksimale 30° për çdo zonë të veçantë, e matur mbi një plan horizontal, që kalon nëpër qendrën e sistemit. Këndi ndërmjet dy zonave të maskimit nuk duhet të jetë më i vogël se 20°. Shumë zona të vazhduara të maskimit mund të mendohen si një zonë e vetme e maskimit, nëse vlera e tyre e përgjithshme, përfshirë edhe këndet ndërmjet tyre, nuk i kalon 30°.
4. Sipas normës, sistemi duhet të montohet në pjesën më të lartë të trupit të makinës dhe duhet të jetë i çmontueshëm.
5. Qendra optike e sistemit duhet të vendoset të paktën 2 m larg tokës dhe, megjithatë, me lartësi jo më të vogël se ajo e treguesit të drejtimit (sinjaleve).
6. Sistemi shtesë duhet të mbetet në funksion edhe kur nuk është i detyrueshëm përdorimi i sistemeve të sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit.

Neni 255

Ndarja e masave të makinave bujqësore jashtë norme (Neni 103 i Kodit Rrugor)

1. Për makinat bujqësore vetëlëvizëse, jashtë norme duhet të kontrollohet raporti ndërmjet masës që peshon mbi akset drejtuese dhe asaj që peshon mbi akset që mbeten, i cili nuk duhet të jetë kurrë më i vogël se 0.25 me përjashtim të rasteve për të cilat është folur në pikën 2.

2. Ky raport nuk duhet të jetë më i vogël se 0.18 për makina bujqësore vetëlëvizëse jashtë norme, që kanë shpejtësi më të vogël se 15 km/orë ose 0.15 për makinat me gjysmë zinxhir.

Neni 256

Autorizime për qarkullimin e makinave bujqësore jashtë norme (Neni 103 i Kodit Rrugor)

1. Kërkesa për të fituar autorizimin për të cilin flitet në nenin 103, pika 8 e Kodit Rrugor, për qarkullimin e makinave bujqësore, vetëlëvizëse jashtë norme, duhet t'i paraqitet Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve, për vendin e nisjes së udhëtimit dhe e pajisur me fotokopjen e lejes së qarkullimit ose të certifikatës së aftësisë teknike të mjetit. Ajo duhet të mbajë, përveç të dhënave identifikuese të drejtuesit, të dhëna për rrethin dhe për territorin e rrethit në të cilin do të kryhet qarkullimi i vetë mjetit.

2. Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, brenda 10 ditëve nga data e paraqitjes së kërkesës, lëshon autorizimin e përkohshëm, ku përshkruhen kushtet dhe masat paraprake.

3. Titullarët e autorizimit duhet të verifikojnë menjëherë, nën përgjegjësinë e tyre, kufizimet nëse ka, edhe të përkohshme, në rrugën e zgjedhur nga ata vetë.

4. Shoqërimi teknik për mjete që e kalojnë gjerësinë prej 3.20 m duhet të realizohet me anë të mjetit me motor, që paraprin mjetin në një largësi jo më të vogël se 40 m dhe jo më të madhe se 80 m, i pajisur me sistem me dritë të verdhë; drejtuesi i mjeti është i detyruar të sinjalizojë me flamur të kuq për praninë dhe pengesën që makina bujqësore paraqet për ata që lëvizin në rrugë.

5. Drejtuesi i makinës bujqësore, jashtë norme, duhet të pajiset me autorizimin, të cilin ua paraqet kur i kërkohet, organeve të policisë rrugore.

6. Normat për të cilat është folur në pikat 1, 2, 3, 4, 5 zbatohen edhe për transportin e makinave bujqësore jashtë norme që nuk mund të qarkullojnë vetëm, dhe lëvizja e tyre bëhet me rimorkio bujqësore që kanë të paktën dy akse, me masë të përgjithshme maksimale të përshtatshme dhe me pajisje specifike; kërkesa e autorizimit duhet të shoqërohet edhe nga skema grafike, gjatësore dhe tërthore, e mjetit ku janë shënuar pengesat, si dhe shpërndarja e ngarkesës mbi akset e makinave.

2. KONSTRUKSIONI DHE PAJISJA E MAKINAVE BUJQËSORE

(Neni 105 i Kodit Rrugor)

Neni 257

Bllokimi i komandave të sistemeve punuese të mekanizmave të makinave bujqësore (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Komandat e sistemit ose e sistemeve të punës së mekanizmave të ndryshme nuk duhet të veprojnë në mënyrë të pavullnetshme, gjatë ecjes në rrugë të makinave bujqësore.

2. Përveç kësaj, sistemi punues duhet të bllokohet me sistemin e sigurisë, në pozicionin e përcaktuar për ecjen në rrugë.

Neni 258

Sistemet e mbrojtjes, në rast përmbysjeje të traktorit bujqësor (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Traktorët bujqësorë me rrota duhet të pajisen me njërin prej sistemeve të mbrojtjes së drejtuesit të mjetit në rast përmbysjeje të mjetit, të parashikuar nga udhëzimi i lëshuar për këtë qëllim.

Neni 259

Ndenjësja për drejtuesin e traktorit bujqësor (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Ndenjësja për drejtuesin e traktorit bujqësor me rrota pneumatike duhet t'i përgjigjet modelit të miratuar nga shoqëria prodhuese.

Neni 260

Sistemet e sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit të makinave bujqësore (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Makinat bujqësore, vetëlëvizëse dhe që tërhiqen, duhet të pajisen me sisteme të sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit, sipas normave të miratuara nga Komuniteti Europian.

2. Pajisjet bujqësore, mbajtëse ose gjysmëmbajtëse, nëse me hijen e tyre maskojnë sistemet e sinjalizimit pamor ose të ndriçimit të makinave bujqësore vetëlëvizëse, me të cilat janë lidhur, duhet të pajisen me sisteme që maskohen. Këto sisteme montohen mbi mbajtëset e lëvizshme.

3. Me udhëzim të përbashkët të ministrit të Transportit, dhe të ministrit të Bujqësisë dhe Ushqimit, përcaktohen rregulla të ndryshme nga ato të treguara në pikat e mëparshme, në raste të veçanta të sigurimit.

Neni 261

Sistemet e frenimit të makinave bujqësore, vetëlëvizëse (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Sistemet e frenimit të makinave bujqësore, vetëlëvizëse, për të cilat është folur në nenin 57 të Kodit Rrugor, duhet t'u përgjigjen rregullave të Komunitetit Europian.

2. Në provën tip "O" sistemi i frenave të shërbimit të makinave të sipërpërmendura duhet të garantojë uljen e shpejtësisë mesatare, minimale, duke iu referuar shpejtësive të ndryshme, të cilat paraqiten në tabelën III.4, që është pjesë përbërëse e kësaj rregulloreje.

3. Sistemi i frenave të ndalimit të makinave bujqësore duhet të mbajë të palëvizur mjetin, mbi një pjerrësi ngjitëse apo zbritëse më të vogël se 18 për qind; nëse makina bujqësore është e aftë për tërheqje, sistemi duhet të mbajë të palëvizshëm kompleksin e ndërtuar nga makina bujqësore, vetëlëvizëse dhe nga një makinë bujqësore pa frena që tërhiqet, me masë të përgjithshme maksimale të pranuar, mbi një pjerrësi ngjitëse apo zbritëse më të vogël se 12 për qind.

4. Me udhëzim të përbashkët të ministrit të Bujqësisë dhe Ushqimit së bashku me ministrin e Transportit, përcaktohen rregulla të ndryshme nga ato të treguara në pikat e mëparshme, për raste të veçanta të sigurisë.

Neni 262

Masa që rimorkiohet e makinave bujqësore, vetëlëvizëse (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Masa maksimale që lejohet të rimorkiohet përcaktohet në vendin e homologimit të tipit të makinave bujqësore, vetëlëvizëse dhe për tipat e pa homologuar në vendin e provës dhe të kontrollit për secilin tip.

2. Në trenat e përbërë me makina bujqësore, të pajisura me sisteme frenimi, caktimi i masës së rimorkiueshme varet nga plotësimi i dy kushteve të mëposhtme:

a) masa e ngjitur e makinave bujqësore, vetëlëvizëse, të radhitura për lëvizje në plan dhe në kushte statike, të jetë jo më e vogël se 16 për qind e masës së plotë të trenit bujqësor. Për makinat bujqësore, vetëlëvizëse, me tërheqje vetëm mbi aksin e pasmë, masa e ngjitur, e kontrolluar në plan dhe në kushte statike, është marrë e barabartë me 60 për qind e masës së vetë makinës.

b) raporti ndërmjet fuqisë së motorit dhe masës maksimale të trenit bujqësor, e shprehur në tonë, të jetë jo më e vogël se 2.94 kw/ton.

3. Me kërkesë të konstruktorit, në alternativë me rregullat e pikës 1 dhe e kufizuar për

traktorët bujqësorë, kontrollet për përcaktimin e masës së rimorkiueshme duhet të plotësojnë dy kushtet e mëposhtme:

a) që mjeti komplet mund të lëvizë mbi një pjerrësi jo më të madhe se 14 për qind;

b) që mjeti komplet mund të lëvizë me një shpejtësi që nuk ndryshon më shumë se 10 për qind të shpejtësisë maksimale që i përgjigjet numrit të rrotullimeve të fuqisë maksimale të motorit, me raportin më të lartë të transmisionit, ndërmjet regjimeve të çastit maksimal dhe të fuqisë maksimale mbi pjerrësi jo më të vogël se 2 për qind, ose të arrijë shpejtësinë e sipërpërmendur, mbi rrugë të sheshtë, me nxitim mesatar më të vogël se 0.2 m/sek2 , në fushën e përdorimit të raportit më të lartë të transmisionit.

Provat mund të zëvendësohen nga përcaktimi në plan i sforcimeve të tërheqjes në ganxhë, duke pasur parasysh që sforcimi i tërheqjes maksimale të mos jetë më i vogël se shuma 16 për qind e masës që rimorkiohet dhe e 14 për qind e masës së traktorit dhe që sforcimi në tërheqje t'i përgjigjet numrit të rrotullimeve të fuqisë maksimale, me raportin më të lartë të transmisionit, të mos jetë më e vogël se shuma 4 për qind e vetë masës që rimorkiohet dhe 2 për qind e masës së traktorit.

4. Vlera maksimale e masës që rimorkiohet, e përcaktuar si diference ndërmjet masës maksimale të trenit bujqësor dhe masës në lëvizje të makinave bujqësore tërheqëse, e kufizuar nga raporti ndërmjet masës komplekse të makinave bujqësore të rimorkiuara dhe masës së makinës tërheqëse; raporti i thënë nuk duhet të kalojë vlerat e mëposhtme:

a) për makinat bujqësore tërheqëse, të tipit artikular me rrota të gomuara, për makina bujqësore me rrota jo të gomuara ose për ato me zinxhir, cilido qoftë tipi i frenave të kompleksit;

b) për makinat bujqësore tërheqëse me rrota të gomuara nëse sistemi frenave të kompleksit është i tipit mekanik;

c) për makinat bujqësore tërheqëse me rrota të gomuara nëse sistemi i frenave të kompleksit është i tipit të kombinuar dhe automatik;

ç) për makina bujqësore tërheqëse me rrota të gomuara, nëse sistemi i frenave të kompleksit është i tipit të vazhduar dhe automatik.

5. Si masë e makinave bujqësore, merret masa e makinave bujqësore me serbatorë dhe radiatorë të mbushur plot, me drejtues të mjetit me peshë 75 kg, pa marrë parasysh pajisjet mbajtëse ose gjysmëmbajtëse, të kundërpeshës apo dhe të planit të kërkesës.

Neni 263

Sistemi i frenave të rimorkiove bujqësore dhe të makinave teknologjike tërheqëse (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Një rimorkio bujqësore, me masë të përgjithshme për ngarkim të plotë deri në 1.5 tonë, është quajtur pjesë përbërëse e traktorit bujqësor tërheqës, ku përmasat e ngarkesës, përfshirë organet e kapjes, nuk kalojnë 4.00 m në gjatësi dhe 2.00 m në gjerësi.

2. Këto rimorkio mund të mos jenë të pajisura me frena dhe tërhiqen me raport në tërheqje jo më të madh se 1, brenda kufijve të masës së rimorkiuar, të njohur nga traktori, për makina bujqësore të rimorkiuara, pa frena.

3. Me "raport në tërheqje", kuptohet raporti ndërmjet masës për ngarkim të plotë të rimorkios dhe masës së traktorit bujqësor pa zhavorr, të planit të mundshëm të ngarkimit dhe të pajisjeve mbajtëse dhe gjysmëmbajtëse.

4. Çdo rimorkio bujqësore me masë për ngarkim të plotë më të madh se 1.5 tonë dhe deri në 3 tonë duhet të pajiset me një sistem frenash shërbimi. Ky sistem, nëse është i tipit mekanik, mund të jetë me komandim me levë, të tipit të unifikuar, montuar mbi traktor dhe duhet të veprojë mbi rrota, të paktën mbi një aks. Sforcimi muskular i ushtruar mbi komandë nuk duhet ta kalojë vlerën 30 daN.

5. Çdo rimorkio bujqësore me masë për ngarkim të plotë më të madhe se 3 tonë dhe deri në 6 tonë duhet të pajiset me sistem frenash shërbimi, veprues mbi rrota, me të paktën një aks; ky

sistem, nëse është i tipit mekanik, duhet të komandohet nga inercia e rimorkios dhe, në rimorkiot me dy ose më shumë akse, mund të veprojë edhe vetëm mbi aksin e përparmë.

6. Çdo rimorkio bujqësore, me masë për ngarkim të plotë më të madhe se 6 tonë, duhet të pajiset me një sistem frenash shërbimi që përdor një burim energjie të ndryshme nga ajo muskulare e drejtuesit të mjetit ose nga energjia kinetike e rimorkios; veprimi i sistemit duhet të ushtrohet në të njëjtën kohë mbi të gjitha rrotat. Sistemi duhet të sigurojë vetëfrenim të rimorkios për rastet e shkëputjes së pajisjes lidhëse. Karakteristikat konstruktive dhe funksionale, si dhe mënyra e kontrollit të sistemit, duhet t'u përgjigjen rregullave teknike, të vendosura në tabelat e unifikimit të miratuara nga Ministria e Transportit.

7. Vlera numerike e shumës së forcave të frenave në periferi të rrotës së rimorkios, e shprehur në daN, duhet të jetë e barabartë të paktën me 40 për qind të vlerës numerike të masës së përgjithshme për ngarkim të plotë të vetë rimorkios, e shprehur në kg.

8. Çdo rimorkio bujqësore, me masë të përgjithshme për ngarkim të plotë më të madhe se 1.5 tonë, duhet të pajiset edhe me një sistem frenash ndalimi; një sistem i tillë duhet të mbahet si në ngjitje, edhe në zbritje. Rimorkioja ndalon mbi një rrugë me pjerrësi, të paktën të barabartë me 16 për qind. Ky sistem mund të komandohet nga persona në tokë. Sforcimi mbi komandë nuk duhet të kalojë 69 daN.

9. Normat, për të cilat flitet në pikat e mësipërme, zbatohen edhe për makinat bujqësore teknologjike, që tërhiqen, me përjashtimet e parashikuara në nenin 106 pika 1, e Kodit Rrugor.

10. Me udhëzimin e përbashkët të ministrit të Transportit, dhe ministrit të Bujqësisë dhe Ushqimit, mund të përcaktohen rregulla të ndryshme nga ato të treguara në pikat e mëparshme.

Neni 264

Frytshmëria e frenave të trenave të përbërë nga makina bujqësore (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Në trenat e përbërë nga një makinë bujqësore, vetëlëvizëse, për të cilët është folur në nenin 57, të Kodit Rrugor, dhe nga një makinë bujqësore, teknologjike, që tërhiqet pa frena, me masë të përgjithshme për ngarkim të plotë jo më të madhe se ajo e makinës bujqësore, vetëlëvizëse, ose në ata të përbërë nga një traktor bujqësor dhe nga një rimorkio bujqësore e marrë si pjesë përbërëse e vetë traktorit, sipas nenit 264, pika 1, frenimi i fituar me sistemin e frenave të shërbimit duhet të garantojë ngadalësim mesatar, për shpejtësi të ndryshme, të cilat pasqyrohen në tabelën III.4, që është pjesë përbërëse e kësaj rregulloreje.

2. Nëse sistemi komandohet me pedale, rezultati për të cilin u fol më sipër duhet të arrihet duke ushtruar mbi pedal një forcë jo më të madhe se 60 daN.

3. Për të përcaktuar rezultatin pozitiv të frenimit pas ngrohjes së frenave, treni me ngarkesë të plotë lëviz me shpejtësi të përcaktuar, afërsisht sa 80 për qind të shpejtësisë maksimale të kontrolluar, për rrugë zbritëse me pjerrësi 10 për qind dhe gjatësi 1 km, në fund të rrugës forca e mbetur e frenave të shërbimit duhet të garantojë një ngadalësim mesatar minimal, të llogaritur në bazë të largësisë së frenimit, jo më të vogël se 70 për qind e asaj të rregullores dhe as 60 për qind të vlerës përkatëse, në provën me frena të ftohta.

4. Me udhëzimin e përbashkët të ministrit të Transportit, dhe të ministrit të Bujqësisë dhe Ushqimit, mund të përcaktohen rregulla të ndryshme nga ato të treguara në pikat e mëparshme.

Neni 265

Sistemi i timonit të makinave bujqësore (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Sistemi i timonit i makinës bujqësore, vetëlëvizëse, për të cilin është folur në nenin 57 e Kodit Rrugor, duhet t'u përgjigjet rregullave të tabelave të unifikimit, të miratuara nga Ministri i Transportit.

Neni 266

Brezi i pengimit i makinave bujqësore jashtë norme (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Makinat bujqësore vetëlëvizëse, për të cilat flitet në nenin 57, e Kodit Rrugor, dhe për komplekset e tyre, përmasat e të cilave, për nevoja funksionale, e kalojnë masën e përcaktuar nga neni 103 i po këtij Kodi, duhet të brendashkruhen në brezin e pengimit, të përcaktuar në udhëzimet e Ministrisë së Transportit.

Neni 267

Nivelet e zhurmës së makinave bujqësore, vetëlëvizëse (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Për traktorët bujqësorë, për përcaktimin e nivelit të zhurmës në vesh të drejtuesit dhe për kufizimet përkatëse, të pranueshme, vlejnë rregullat e Komunitetit Europian.
2. Për makinat bujqësore, vetëlëvizëse, për përcaktimin e nivelit të zhurmës dhe për kufizimet përkatëse të pranueshme, vlejnë rregullat e përcaktuara nga Komunitetit Europian.
3. Ministria e Transportit përcakton rregullat që i takojnë nivelit të zhurmës së makinës bujqësore në qarkullim, sipas udhëzimeve të Komunitetit Europian.
4. Sistemet e ngarkimit dhe të shkarkimit janë përcaktuar nëpërmjet shënimit me punson të përshtatshëm, të bëra mbi të nga ndërmarrja konstruktive.

Neni 268

Sistemi i sinjalizimit zanor i makinave bujqësore, vetëlëvizëse (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Makinat bujqësore, vetëlëvizëse, për të cilat është folur në nenin 57, e Kodi Rrugor, duhet të pajisen me një sistem sinjalizimi zanor, karakteristikat e të cilit duhet t'u përgjigjen rregullave të Komunitetit Europian.

Neni 269

Sistemi pasqyrë prapashikuese e makinave bujqësore, vetëlëvizëse (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Sistemi pasqyrë prapashikuese për makinat bujqësore, vetëlëvizëse, për të cilët flitet në nenin 57, të Kodit Rrugor, duhet t'u përgjigjet rregullave të Komunitetit Europian.

Neni 270

Mbrojtësi i makinave bujqësore me zinxhirë (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Mbrojtësit janë sisteme përshtatjeje për lëvizjen në rrugë të makinave me zinxhirë, ato vendosen në pjesët e zinxhirit, që prekin token, nëpërmjet kapëseve me të cilat janë të pajisura, me qëllim që të ndalohet dëmtimi i veshjes së rrugës. Mbrojtësit mund të jenë tërësisht metalik ose me elemente gome. Sipërfaqja konvenciale, e përcaktuar për mbështetjen e një mbrojtësi, është sipërfaqja e parashikuar për mbështetjen në tokë, plotësisht të fortë e të sheshtë. Ajo matet në mënyrë konvenciale mbi skicën (vizatimin) e mbrojtësit, duke përjashtuar sipërfaqet e rakorduara.
2. Mbi secilin mbrojtës, së bashku me markën e fabrikës, duhet të vendoset ngarkesa maksimale e pranuar, në kilogram, e përcaktuar, duke shumëzuar me 6.5 sipërfaqen e përcaktuar për mbështetjen e shprehur në cm. Mbrojtësi duhet t'u përshtatet karakteristikave të treguara në tabelën e unifikimit, të nxjerrë nga organet përkatëse të Ministrisë së Transportit.
3. Presioni konvencional i mbështetjes së mbajtëses përcaktohet nga pjesëtimi i masës së makinës, përfshirë edhe pajisjet e mundshme, të parashikuara, me rezultatin e fituar nga prodhimi i numrit të rulave mbajtës, me sipërfaqen konvencionale të mbështetjes së një mbajtësi. Rrotat, që mbajnë zinxhirin, dhe rrotat udhëzuese vlerësohen si rula.

4. Për t'u pranuar qarkullimi në rrugë i makinave me zinxhirë, presioni konvencional i mbështetjes, i përcaktuar në bazë të rregullave për të cilat është folur në pikën 3, nuk duhet të kalojë 6.5 daN/cm2 .

Neni 271

Ganxhat e makinave bujqësore, vetëlëvizëse (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Ganxhat e tërheqjes, të vendosura në makinat bujqësore, vetëlëvizëse ndahen në kategori, si vijon:

A) Për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 6,000 kg, dhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë që të mos peshojnë mbi unazën e ganxhimit;

A.1) për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 3,000 kg dhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë që të mos ushtrojnë në unazë, në kushte statike, një ngarkesë vertikale më të madhe se

250 kg;

B) për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 6,000 kg dhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë që të mos ushtrojnë në unazë, në kushte statike, një ngarkesë vertikale më të madhe se

500 kg;

C) për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 6,000 kg dhe janë të ndërtuar në mënyrë të tillë që të mos ushtrojnë në unazë, në kushte statike, një ngarkesë vertikale më të madhe se

1,500 kg;

Ç) për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 12,000 kg dhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë, që një pjesë e masës së tyre të peshojë mbi unazën e ganxhimit;

Ç.1) për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 20,000 kg dhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë, që një pjesë e masës së tyre të peshojë mbi unazën e ganxhimit;

Ç.2) për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 14,000 kg dhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë që të mos ushtrojnë në unazë, në kushte statike, një ngarkesë vertikale me të madhe se 2,000 kg;

Ç.3) për tërheqjen e makinave bujqësore, që kanë masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 20,000 kg dhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë, që të mos ushtrojnë në unazë, në kushte statike, një ngarkesë vertikale më të madhe se 2,500 kg;

2. Karakteristikat e përmasave dhe ato konstruktive të ganxhave, si dhe kontrollet, provat, mënyra e kryerjes së tyre dhe markimi i identifikimit duhet t'u përgjigjen rregullave të tabelës së unifikimit, të miratuar nga Ministria e Transportit.

3. Tipat e ganxhave duhet të jenë miratuar nga Ministria e Transportit. Mbi çdo tip ganxhë duhet të jenë shënuar në mënyrë të qartë, të heqshme dhe lehtësisht të dukshme marka e fabrikës, kategoria e ganxhës, viti i fabrikimit, data dhe numri i miratimit.

Neni 272

Unazat e gonxhimit të makinave bujqësore që tërhiqen (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Unazat e ganxhimit, të vendosura mbi timonin e makinave bujqësore që tërhiqen, ndahen në kategoritë e mëposhtme:

D) për makina bujqësore, që tërhiqen me masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 6,000 kgdhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë, që masa e përgjithshme të mos peshojë mbi ganxhën e makinave bujqësore tërheqëse;

D.1) për makina bujqësore, që tërhiqen me masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 3,000

kg dhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë, që mbi ganxhën e makinës bujqësore tërheqëse, të mos peshojë një ngarkesë vertikale më e madhe se 250 kg;

D.2) për makina bujqësore, që tërhiqen me masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 6,000 kg dhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë që mbi ganxhën e makinës bujqësore tërheqëse, të mos peshojë një ngarkesë vertikale jo me e madhe se 500 kg;

D.3) për makina bujqësore, që tërhiqen me masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 6,000 kg dhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë që mbi ganxhën e makinës bujqësore tërheqëse, të mos peshojë një ngarkesë vertikale më e madhe se 1,500 kg;

E) për makina bujqësore, që tërhiqen me masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 12,000 kg dhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë që masa e tyre të mos peshojë mbi ganxhën e makinës bujqësore, tërheqëse;

E.1) për makina bujqësore, që tërhiqen me masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 20,000 kg dhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë që masa e tyre të mos peshojë mbi ganxhën e makinës bujqësore, tërheqëse;

E.2) për makina bujqësore, që tërhiqen me masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 14,000 kg dhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë, që mbi ganxhën e makinës bujqësore tërheqëse, të mos ushtrohet një ngarkesë vertikale më e madhe se 2,000 kg;

E.3) për makina bujqësore, që tërhiqen me masë për ngarkim të plotë jo më të madhe se 20,000 kg dhe janë ndërtuar në mënyrë të tillë që mbi ganxhën e makinës bujqësore tërheqëse, të mos ushtrohet një ngarkesë vertikale më e madhe se 2,500 kg.

2. Karakteristikat e përmasave dhe ato konstruktive të unazës së ganxhimit, si dhe kontrollet, provat, mënyra e kryerjes së tyre dhe markimi i identifikimit duhet t'u përgjigjen rregullave të tabelës së unifikimit, të miratuar nga Ministria e Transportit.

3. Tipat e unazave të ganxhimit duhet të jenë miratuar nga Ministria e Transportit. Mbi çdo tip, lloj unaze të ganxhimit, duhet të jenë shënuar në mënyrë të qartë, të heqshme dhe lehtësisht të dukshme, marka e fabrikës, kategoria e unazës së ganxhimit, viti e fabrikimit, data dhe numri i miratimit.

Neni 273

Timoni i makinave bujqësore që tërhiqen (Neni 105 i Kodit rrugor)

1. Timoni i makinave bujqësore që tërhiqen duhet të ketë përmasat e përcaktuara në bazë të llogaritjeve të projektit, në përputhje me kriteret teknike të përcaktuara nga ministri i Transportit; llogaritja bëhet për çdo tip timoni në bazë të masës së përgjithshme për ngarkim të plotë të tipit të mjetit, si dhe duhet të marrë parasysh kërkesat që mund të kontrollohen në kushte të ndryshme pune si dhe karakteristikat e materialit.

Neni 274

Kontrolli në makinat bujqësore të pozicionit të sistemit të tërheqjes, si dhe të ngarkesës vertikale të pranuar mbi të (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Lartësia e sistemit të tërheqjes, me të cilën pajisen makinat bujqësore vetëlëvizëse, si dhe masa maksimale vertikale (Q) e pranuar mbi të, duhet të përcaktohen nga konstruktori, në lidhje me kushtet e qëndrueshmërisë statike dhe dinamike, të makinës bujqësore vetëlëvizëse me makina bujqësore që tërhiqen të lidhura; megjithatë kjo masë nuk duhet të jetë më e madhe se masa që lejon kategoria e ganxhës, që konstruktori deklaron për t'u montuar mbi makinën bujqësore vetëlëvizëse.

2. Lartësia e sistemit, si dhe rregullat për kontrollet dhe provat përkatëse duhet t'i përgjigjen tabelës së unifikimit, të miratuar nga Ministria e Transportit.

Neni 275

Ndotja e mjedisit nga gazi që nxjerrin makinat bujqësore (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Përcaktimi i produktit të ndotur nga gazi i nxjerrë nga motori i tërheqjes së makinave bujqësore, vetëlëvizëse, për të cilat flitet në nenin 57 të Kodit Rrugor, është bërë sipas normave të shoqërisë prodhuese.

Neni 276

Karakteristika konstruktive dhe funksionale të makinave bujqësore (Neni 105 i Kodit Rrugor)

1. Në udhëzimin e përbashkët të ministrit të Transportit, dhe ministrit të Bujqësisë dhe Ushqimit, për kërkesat konstruktive dhe funksionale të makinave bujqësore, mund të përcaktohen karakteristika konstruktive dhe funksionale të ndryshme nga ato të treguara për këto makina në këtë rregullore.

3. CERTIFIKATË PËRSHTATSHMËRIE DHE HOMOLOGIMI, LEJE QARKULLIMI PËR MAKINAT BUJQËSORE

(Nenet 106-109 e Kodit Rrugor)

Neni 277

Makina bujqësore teknologjike që tërhiqen, të përjashtuara nga verifikimi i kërkesave (Neni 106 i Kodit Rrugor)

1. Makinat bujqësore që tërhiqen, të përjashtuara nga detyrimi i nenit 106, pika 1, e Kodit Rrugor, janë ato, karakteristikat konstruktive të të cilave, nuk mund të lejojnë një përputhje të plotë me normat e qarkullimit. Dhe më konkretisht janë makinat që vijojnë:

a) parmenda (plugjet);

b) makina mbjellëse;

c) lesa.

2. Me udhëzimin e përbashkët të ministrit të Transportit dhe ministrit të Bujqësisë dhe Ushqimit mund të përcaktohen kategori të tjera të makinave bujqësore teknologjike që tërhiqen, të cilat përjashtohen nga detyrimi i sipërpërmendur. Në të njëjtin udhëzim përcaktohen mënyrat për qarkullimin e makinave të sipërpërmendura.

Neni 278

Leja e qarkullimit dhe certifikata e përshtatshmërisë teknikë e makinave bujqësore (Neni 107 i Kodit Rrugor)

1. Leja e qarkullimit, e nxjerrë për makinat bujqësore, për të cilat është folur në nenin 57 e Kodit Rrugor, duhet të përmbajë elementet thelbësore të mëposhtme:

a) datën dhe numrin e targës së regjistrimit;

b) të dhëna personale të pronarit;

c) numrin e homologimit të tipit të mjetit (nëse kërkohet);

ç) numrin e shasisë së mjetit;

d) karakteristikat teknike të mjetit.

2. Certifikata e përshtatshmërisë teknike, duhet të përmbajë elementet thelbësore të mëposhtme:

a) numrin e homologimit të tipit të mjeteve (nëse kërkohet);

b) numrin e shasisë së mjetit;

c) karakteristikat teknikë të mjetit.

Neni 279

Regjistrimi, nxjerrja e lejes së qarkullimit dhe e certifikatës së aftësisë teknike, transferimi i pronësisë së makinave bujqësore (Nenet 109 dhe 110 të Kodit Rrugor)

1. Për nxjerrjen e lejeve të qarkullimit, ose të certifikatës së aftësisë teknike për qarkullim, është dega përkatëse e DRSHTRR-së në rrethin ku ndodhet ndërmarrja bujqësore së cilës i përket makina bujqësore, ose ku ndodhet ndërmarrja që kryen punime bujqësore-mekanike ose që merr me qira makina bujqësore ose ku ndodhen entet ose shoqëritë publike, pronare të makinave bujqësore.

2. Organi për të cilin flitet në pikën 1, kur është e nevojshme, kujdeset për regjistrimin e makinave bujqësore në emër të atij që deklarohet pronari, ose në emër të presidentit të entit ose të shoqërisë publike.

3. Deklarata, e cila vërteton se kërkuesi i regjistrimit të një makine bujqësore është titullar i subjektit bujqësor ose i subjektit që kryen punime mekanike bujqësore ose që merr me qira makinat bujqësore, për të cilat është folur në nenin 109, pika 2, e Kodit Rrugor, lëshohet nga organi përkatës i rrethit. Në rastin e enteve ose të shoqërive publike, deklarata lëshohet po nga të interesuarit dhe duhet të sigurojë përdorimin bujqësor të makinës që do të regjistrohet.

4. Transferimi i pronësisë së makinës bujqësore, për të cilën është folur në nenin 57 e Kodit Rrugor, mund të bëhet vetëm në favor të subjektit që ka deklaratën e cituar në pikën 3 dhe shënohet në regjistrat e organeve përkatëse, sipas procedurave të përcaktuara nga ato vetë.

5. Në zbatim të nenit 110 të Kodit Rrugor, ministri i Transportit, në bashkëpunim me Ministrinë e Bujqësisë dhe Ushqimit, harton dhe nxjerr kriteret për kontrollin teknik të makinave bujqësore që qarkullojnë në rrugë.

4. QARKULLIMI I MAKINAVE TEKNOLOGJIKE (Neni 113 i Kodit Rrugor)

Neni 280

Sinjalizimi i makinave teknologjike, jashtë norme (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Makinat teknologjike, që për nevoja funksionale, i kalojnë përmasat e parashikuara neni 113 i Kodit Rrugor, duhet të vihen në dukje me anë të paneleve, të miratuara sipas kritereve të përcaktuara nga ministri i Transportit, i cili përcakton rregullat, numrin dhe vendmontimin e paneleve të sipërpërmendura, si dhe sinjalizimet e tjera, të nevojshme.

Neni 281

Fushëpamja e makinave teknologjike (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Fushëpamja e makinave teknologjike, për të cilën është folur në nenin 58 të Kodit Rrugor, duhet të kontrollohet sipas rregullave teknike, të përcaktuara në udhëzimin e Ministrit të Transportit me udhëzim të tij.

Neni 282

Regjistrimi dhe vendosja e targës së makinave teknologjike (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Makinat, të cilat lejohen të qarkullojnë në rrugë sipas nenit 113 të Kodit Rrugor, duhet të regjistrohen pranë degës së DRSHTRR-së së rrethit përkatës, që merret me nxjerrjen e lejes së qarkullimit dhe të targës së atij që deklarohet pronar i mjetit.

2. Pronari i makinës teknologjike duhet të shënojë, në kërkesën e regjistrimit të mjetit, të dhënat e gjendjes civile dhe adresën.

3. Po në këtë kërkesë, nëse është e nevojshme, duhet të shënohen të dhënat e plota të

ndërmarrjes së cilës i është besuar përdorimi i makinës teknologjike. Ky detyrim nuk kërkohet për makinat teknologjike, vetëlëvizëse, të pajisura me motor me fuqi jo më të madhe se 50 kw. Po kështu, ky detyrim nuk kërkohet për makina teknologjike, si vagoneta rrëshqitëse, motokarro, rula për të shtruar, makina për mbartjen e shinave dhe të ngjashme me to, për ato të caktuara për finiturën dhe trajtimin e mbulesës së rrugës, si dhe për makinat teknologjike që tërhiqen.

4. Në rastin e daljes nga qarkullimi të një makine teknologjike, pronari duhet të njoftojë njërën nga degët përkatëse të DRSHTRR-së, si dhe të kthejë targën e regjistrimit dhe lejen përkatëse të qarkullimit. Zyra e mësipërme lëshon dëftesën përkatëse dhe merr masa për asgjësimin e targës, për anulimin e lejes së qarkullimit dhe ndryshimet që pasojnë, të cilat arkivohen në arkivin përkatës.

5. Për daljen e përkohshme nga qarkullimi të makinës teknologjike, pronari i makinës teknologjike duhet të njoftojë njërën nga degët përkatëse të DRSHTRR-së, duke treguar depozituesin e mjetit në ruajtje, si dhe selinë e tij.

Neni 283

Makina teknologjike: sistemet kundër bllokimit (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Makinat teknologjike të ngjashme konstruktivisht me automjetet e kategorisë N, duhet të pajisen me sisteme kundër bllokimit, në përputhje me normativën në fuqi për këto automjete.

2. Lejohet shkelja e detyrimit të montimit të sistemit kundër bllokimit, nëse prania e tij është e papajtueshme me përdorimin e makinës bujqësore ose kur funksioni i tij mund të kryhet me një sistem tjetër të barasvlefshëm me të.

Neni 284

Pjesët për tërheqjen e makinave bujqësore teknologjike dhe verifikimi i masës maksimale, të rimorkiueshme (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Makinat teknologjike vetëlëvizëse që tërheqin, dhe makinat teknologjike që tërhiqen duhet të jenë të pajisura me mekanizmat e përshtatshme për tërheqje, sipas rregullave të përcaktuara në udhëzimin e ministrit të Transportit. Në të njëjtin udhëzim janë përcaktuar edhe mënyrat e verifikimit të masës maksimale të rimorkiueshme.

Neni 285

Sistemet e frenave të makinave teknologjike, vetëlëvizëse (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Sistemet e frenave të makinave teknologjike, për të cilat flitet në nenin 58 të Kodit Rrugor, me përjashtimet e thëna në pikën 4, duhet t'u përgjigjen rregullave konstruktive të Komunitetit Europian, të ndërmarrjeve, uzinave prodhuese, për automjetet e kategorisë N3.

2. Rregullat e Komunitetit Europian dhe modifikimet e mëvonshme, për sa i përket frytshmërisë së sistemeve, quhen të plotësuara kur është arritur rezultati minimal i provës së tipit "O" (provë e zakonshme e rezultatit me frena të ftohta) dhe të provës tip "I" (prova e humbjes së rezultatit).

3. Prova tip "O" duhet të kryhet me motor të stakuar (shkëputur), me shpejtësi maksimale për konstruksione, me tolerance të paktën deri 10 për qind; prova tip "I" duhet të kryhet me një shpejtësi të përcaktuar, të barabartë me 80 për qind të shpejtësisë së arritur në provën tip "O".

4. Sistemet e frenave të eskavatorëve, me lopata ngarkuese dhe me rrota të çdo mase, me përjashtim të atyre që u përmendën në nenin 211, si dhe të makinave teknologjike, që kanë masë të përgjithshme jo më të vogël se 18 tonë, duhet t'u përgjigjen rregullave konstruktive dhe të frytshmërisë së makinave bujqësore, për të cilat është folur në nenin 261, pikat 1 dhe 2.

5. Në çdo rast, sistemi i frenave të ndalimit duhet të kënaqë kushtet e parashikuara nga neni 261, pika 3.

Neni 286

Sistemet e frenave të makinave teknologjike që tërhiqen (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Makinat teknologjike që tërhiqen, për të cilat është folur në nenin 58 të Kodit Rrugor, me masë të përgjithshme për ngarkim të plotë mbi 3 tonë dhe jo më shumë se 6 tonë duhet të jenë të pajisura me një sistem të frenës së shërbimit, i cili vepron mbi rrota me të paktën një aks; ky sistem, nëse është i tipit mekanik, duhet të komandohet nga inercia e makinës teknologjike që tërhiqet dhe nga veprimi i saj. Në makinat teknologjike që tërhiqen, me dy ose më shumë akse, mund të vendosen frenat edhe vetëm mbi rrotat e aksit të parë.

2. Çdo makinë teknologjike që tërhiqet, me masë për ngarkesë të plotë më të madhe se 6 tonë, duhet të jetë e pajisur me një sistem frenash shërbimi që përdor një burim energjie të ndryshëm nga energjia kinetike e makinës teknologjike që tërhiqet; veprimi i tij duhet të ushtrohet njëkohësisht mbi të gjitha rrotat. Karakteristikat konstruktive të funksionimit si dhe mënyra e kontrollit të sistemit duhet t'u përgjigjen rregullave teknike të tabelës së unifikimit, të miratuara nga ministri i Transportit.

3. Vlera numerike e shumës së forcave të frenave në periferi të rrotave të makinës teknologjike që tërhiqet, e shprehur në daN, duhet të jetë e barabartë, të paktën me 40 për qind të vlerës numerike të masës së përgjithshme për ngarkim të plotë të vetë makinës, shprehur në kg.

4. Çdo makinë teknologjike që tërhiqet me masë të përgjithshme për ngarkim të plotë mbi 1.5 tonë duhet të pajiset me një sistem frenash qëndrimi, me të njëjtat karakteristika si ato të treguara në nenin 263, pika 8.

Neni 287

Makina teknologjike me masë jashtë norme (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Masa që peshon mbi aksin më të ngarkuar të makinave teknologjike jashtë norme, nuk duhet të jetë më e madhe se 13 tonë; vlera më të mëdha së 13 tonë mund të lejohen me kusht që shpejtësia maksimale, e llogaritur dhe e kontrolluar me mënyrat e parashikuara nga neni 208, nuk i kalon kufijtë e mëposhtëm:

a) 25 km/orë për masa mbi 13 tonë dhe jo më të mëdha se 18 tonë;

b) 15 km/orë për masë më të madhe se 18 tonë.

sat e treguara më sipër janë të lejuara edhe mbi akset e tjerë, mjaft që largësia ndërmjet tyre të jetë më e madhe se 1.20 m. Këto akse duhet të jenë të pajisura me varje elastike dhe duhet të kompensojnë ndërmjet tyre ngarkesën për disnivele reciproke prej 10 cm; maksimumi i ngarkesës nuk duhet të kalojë ± 25 për qind të peshës që ushtrohet mbi çdo aks, në kushte të bashkërrafshësisë.

Neni 288

Kontrolli i makinave teknologjike në qarkullim (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Kontrolli i makinave teknologjike të regjistruara është përcaktuar në udhëzimin e ministrit të Transportit, dhe përsëritet jo më pak se në 2 vjet, duke u nisur nga data e parë e regjistrimit të vetë makinës teknologjike.

2. Kërkesat minimale të sigurisë, të miratuara sipas udhëzimit për të cilin është folur në pikën 1 janë, për sa është e zbatueshme, për këto mjete me masë të përgjithshme të përcaktuar në shtojcën VIII të këtij kapitulli.

Neni 289
Karakteristikat konstruktive dhe funksionale të makinave teknologjike (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Ministri i Transportit, me udhëzim të tij, për nevojat konstruktive dhe funksionale të makinave teknologjike, mund të përcaktojë karakteristika, konstruktive dhe funksionale, të ndryshme nga ato të treguara për këto makina në rregullore.

Neni 290
Norma e referimit (Neni 113 i Kodit Rrugor)

1. Në makinat teknologjike, për të cilat flitet në nenin 58 të Kodit Rrugor, zbatohen dispozitat përkatëse të mëposhtme, të makinave bujqësore:
a) neni 208 (shpejtësi teorike dhe praktike);
b) neni 254 (sistem shtesë);
c) neni 255 (shpërndarja e masës së makinave bujqësore jashtë norme);
ç) neni 256, pikat nga 1 deri në 5 (autorizim për qarkullim të makinave bujqësore të jashtëzakonshme);
d) neni 260, pika 1 dhe 2 (sistemet e sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit);
dh) neni 264, pikat 1, 2 dhe 3 (kontroll i frytshmërisë së frenave të kompleksève, të përbërë nga një makinë vetëlëvizëse dhe nga një makinë që tërhiqet, me masë të përgjithshme me ngarkesë të plotë mbi 3 tonë dhe jo më të madhe se ajo e makinës tërheqëse);
e) neni 265 (sistemet e timonit);
ë) neni 266 (brezi i pengimit);
f) neni 267, pikat 2, 3 dhe 4 (niveli i zhurmës);
g) neni 268 (sistemet e sinjalizimit zanor);
gj) neni 269 (sistemet pasqyrë);
h) neni 270 (sistemet e përshtatjes, për ecje në rrugë, të makinave me zinxhirë);
i) neni 275 (ndotja nga gazi shkarkues);
j) neni 278, pikat 1 dhe 2 (leja e qarkullimit).

KAPITULLI IV
DREJTIMI I MJETEVE DHE DREJTIMI I KAFSHËVE

1. LEJE PËR DREJTIMIN E AUTOMJETEVE
(Nenet 114-119 e Kodit Rrugor)

A) DISPOZITA TË PËRGJITHSHME PËR MARRJEN E LEJES SË DREJTIMIT DHE TË CERTIFIKATËS SË AFTËSISË PROFESIONALE, PËR DREJTIMIN E MOTOMJETEVE DHE AUTOMJETEVE
(Nenet 114-116 e Kodit Rrugor)

Neni 291
(ndryshuar me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

1. Për drejtimin e motomjeteve të kategorisë A, kandidati duhet të ketë, minimumi, dy vjet eksperiencë në drejtimin e motomjeteve të kategorisë A2.
2. Plotësimi i kërkesave fizike dhe psikike, siç përmenden në pikën 1, të nenit 114, vërtetohet me lëshimin e certifikatave mjekësore, sipas nenit 309, të kësaj rregulloreje.

3. Dëshmia e veçantë, e përmendur në nenet 114, pika 2, shkronja "b", dhe 117, pika 6, shkronjat "b" deri në "dh", të Kodit Rrugor, është në përputhje me modelin IV.1, që është pjesë përbërëse e rregullores.

Neni 292

Modeli dhe karakteristikat e lejes së drejtimit (Neni 115 i Kodit Rrugor)

(ndryshuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 657, datë 18.12.2002, ndryshuar pika 1 me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

1. Lejedrejtimi, sipas modelit të Bashkimit Evropian, është modeli IV2/A, që është pjesë përbërëse e këtij vendimi.

Kodet, që përmbajnë informacione shtesë ose kufizime, të cilat vihen në krah të numrit 12, në anën e pasme të lejes së drejtimit, do të jenë si më poshtë:

Kodet 01 deri 99 (kodet e harmonizuara të Bashkimit Evropian):

Drejtuesi i mjetit (arsyet mjekësore)

01 Korrigjim i shikimit dhe/ose mbrojtje

01.01 Syze;

01.02 Lente kontakti;

01.03 Syze mbrojtëse;

01.04 Lente të errëta;

01.05 Mbrojtje syri;

01.06 Syze ose lente kontakti.

02. Ndihma dëgjimore/ndihma komunikuese

02.01 Ndihmë dëgjimore për njërin vesh;

02.02 Ndihmë dëgjimore për të dy veshët.

03. Proteza/ortoza për gjymtyrët

03.01 Proteza/ortoza për gjymtyrët e sipërme;

03.02 Proteza/ortoza për gjymtyrët e poshtme.

05. Përdorim i kufizuar (përdorimi i nënkodit i detyrueshëm, drejtimi i mjetit i kufizuar për arsye mjekësore)

05.01 I kufizuar në udhëtime gjatë ditës (p.sh., një orë pas agimit dhe një orë para perëndimit);

05.02 I kufizuar në udhëtime, brenda një rrezeje prej ... km nga vendbanimi i zotëruesit ose vetëm brenda qytetit/rajonit;

05.03 Drejtim i mjetit pa pasagjerë;

05.04 I kufizuar në udhëtime me shpejtësi jo më të madhe se … km/h

05.05 Drejtim i autorizuar vetëm kur shoqërohet nga një zotërues i një lejeje drejtimi;

05.06 Pa rimorkio;

05.07 Ndalim drejtimi në autostrada;

05.08 Ndalohet përdorimi i alkoolit.

Modifikimet e mjetit

10. Kutia e shpejtësisë e modifikuar

10.01 Kuti shpejtësie manuale;

10.02 Kuti shpejtësie automatike;

10.03 Kuti shpejtësie që operon me elektronikë;

10.04 Leva e ndërrimit të marsheve e përshtatur;

10.05 Pa kuti shpejtësie dytësore.

15. Friksion i modifikuar

15.01 Leva e ndërrimit të marsheve e modifikuar;

15.02 Friksion manual;

15.03 Friksion automatik;

15.04 Ndarja e pedalit të friksionit përpara/i palosshëm/i shkëputur.

20. Sistemet e frenimit të modifikuara
20.01 Pedali i frenave i modifikuar;
20.02 Pedali i frenave i zmadhuar;
20.03 Pedali i frenave i përshtatur për përdorim nga këmba e majtë;
20.04 Pedali i frenave për përdorim me shputë këmbe;
20.05 Pedali i frenave i pjerrët;
20.06 Shërbimi i frenave manual (të përshtatura);
20.07 Përdorim maksimal i shërbimit të frenave të përforcuara;
20.08 Përdorim maksimal i frenave të emergjencës, të integruara në shërbimin e frenave;
20.09 Frena parkimi të përshtatura;
20.10 Frena parkimi elektronike;
20.11 Frena parkimi me këmbë (të përshtatura);
20.12 Ndarja e pedalit të frenave përpara/i palosshëm/i shkëputur;
20.13 Frena që operojnë me gju;
20.14 Shërbimi i frenave elektronik.
25. Sisteme të modifikuara përshpejtimi
25.01 Pedal i përshpejtimit i përshtatur;
25.02 Pedali i përshpejtimit për përdorim me shputë këmbe;
25.03 Pedali i përshpejtimit i pjerrët;
25.04 Pedali i përshpejtimit manual;
25.05 Pedali i përshpejtimit me gju;
25.06 Pedal përshpejtimi ndihmës (elektronik, pneumatik etj.);
25.07 Pedali i përshpejtimit në të majtë të pedalit të frenave;
25.08 Pedali i përshpejtimit në të majtë;
25.09 Ndarja e pedalit të përshpejtimit përpara/i palosshëm/i shkëputur.
30. Sisteme të kombinuara frenimi dhe për-shpejtimi të përshtatura
30.01 Pedale paralele;
30.02 Pedale në (ose pothuajse në) të njëjtin nivel;
30.03 Pedal përshpejtimi dhe frena me rrëshqitje;
30.04 Pedal përshpejtimi dhe frena me rrëshqitje dhe me ortozë;
30.05 Pedale përshpejtimi dhe frenimi të palosshëm/të shkëputur;
30.06 Dysheme e ngritur;
30.07 Ndarje në anën e pedalit të frenave;
30.08 Ndarje për protezë në anën e pedalit të frenave;
30.09 Ndarje përpara pedaleve të përshpejtimit dhe frenave;
30.10 Mbështetje thembre/këmbe;
30.11 Pedal përshpejtimi dhe frenash elektrik.
35. Mekanizmat e kontrollit të përshtatur (çelësat e dritave, fshirëse xhami, boria, treguesit e drejtimit etj.)
35.01 Mekanizmat e kontrollit që veprojnë pa ndikimin negativ në timon dhe manovrim;
35.02 Mekanizmat e kontrollit që veprojnë pa lëshuar timonin dhe aksesorët (dorezë, pirun etj.);
35.03 Mekanizmat e kontrollit që veprojnë pa timonin dhe aksesorët (dorezë, pirun etj.) me dorën e majtë;
35.04 Mekanizmat e kontrollit që veprojnë pa timonin dhe aksesorët (dorezë, pirun etj.) me dorën e djathtë;
35.05 Mekanizmat e kontrollit që veprojnë pa lëshuar timonin dhe aksesorët (dorezë, pirun etj.) dhe kombinimi i përshpejtimit dhe mekanizmit të frenimit.
40. Timon i përshtatur
40.01 Timon ndihmës standard;
40.02 Timon ndihmës i përforcuar;
40.03 Timon me sistem rezervë;

40.04 Boshti i timonit i zgjatur;
40.05 Timon i përshtatur (zona e timonit më e madhe dhe/ose më e trashë, timon me diametër të zvogëluar etj.);
40.06 Timon i pjerrët;
40.07 Timon vertikal;
40.08 Timon horizontal;
40.09 Drejtim me këmbë;
40.10 Timon alternativ i përshtatur (levë etj.);
40.11 Dorezë mbi timon;
40.12 Ortozë dore mbi timon;
40.13 Ortozë dore dhe kyç.
42. Pasqyra me pamje nga prapa të përshtatura
42.01 Pasqyrë e jashtme, me pamje nga prapa, në anën e djathtë apo të majtë;
42.02 Pasqyrë e jashtme, me pamje nga prapa, e vendosur me krah;
42.03 Pasqyrë e brendshme shtesë, me pamje nga prapa, që lejon pamjen e trafikut;
42.04 Pasqyrë e brendshme panoramike, me pamje nga prapa;
42.05 Pasqyrë për vendet e padukshme, me pamje nga prapa;
42.06 Pasqyra të jashtme elektrike, me pamje nga prapa;
43. Ndenjësja e drejtuesit e përshtatur
43.01 Ndenjësja e drejtuesit në një lartësi me pamje të mirë dhe në distancë normale nga timoni dhe pedali;
43.02 Ndenjësja e drejtuesit e përshtatur sipas formës së trupit;
43.03 Ndenjësja e drejtuesit me mbështetje anësore për qëndrueshmëri të mirë në qëndrimin ulur;
43.04 Ndenjësja e drejtuesit me krahë;
43.05 Zgjatja e ndenjëses së drejtuesit me rrëshqitje;
43.06 Rripi i sigurimit i përshtatur;
43.07 Rrip sigurimi i tipit parzmore.
44. Përshtatje të motorëve (përdorimi i nënkodeve i detyrueshëm)
44.01 Frena të vetme;
44.02 Frena dore (të përshtatura) (në rrotën e parë);
44.03 Frena këmbe (të përshtatura) (në rrotën e prapme);
44.04 Doreza e pedalit të përshpejtimit (e përshtatur);
44.05 Kutia e shpejtësisë manuale dhe friksion manual (të përshtatura);
44.06 Pasqyra me pamje nga prapa (të përshtatura);
44.07 Komanda (treguesit e drejtimit, dritat e frenimit, ...) (të përshtatura);
44.08 Lartësia e ndenjëses që lejon drejtuesin në pozicionin ulur t'i ketë të dyja këmbët në tokë në të njëjtën kohë.
45. Motorë me kosh
50. E kufizuar në një numër të veçantë mjeti/shasie (numri i identifikimit i mjetit, NIM)
51. E kufizuar në një targë të veçantë mjeti/mjet (numri i regjistrimit të mjetit, NRRM)
Çështjet administrative
70. Shkëmbimi i lejes nr… lëshuar nga … (shenja dalluese BE/OKB në rast të një vendi të tretë; p.sh., 70.0123456789.NL).
71. Përsëritja e lejes nr… (shenja dalluese BE/OKB në rast të një vendi të tretë; p.sh., 71.987654321.HR).
72. E kufizuar në mjetet e kategorisë A, që kanë një kapacitet maksimal prej 125 cc dhe fuqi maksimale prej 11 KV (A1).
73. E kufizuar në mjetet e kategorisë B, të tipit motomjete me 3 rrota simetrike apo mjete me katër rrota (B1).
74. E kufizuar në mjetet e kategorisë C, masa maksimale e autorizuar e të cilave nuk i kalon 7 500 kg (C1).

75. E kufizuar në mjetet e kategorisë D, me jo më shumë se 16 vende, duke përjashtuar vendin e drejtuesit (D1).

76.E kufizuar në mjetet e kategorisë C, masa maksimale e autorizuar e të cilave nuk i kalon 7 500 kg (C1), shoqëruar me një rimorkio, masa maksimale e autorizuar e së cilës i kalon 750 kg, duke u siguruar që masa maksimale e autorizuar e mjetit të formuar në këtë mënyrë nuk i kalon 12 000 kg dhe që masa maksimale e autorizuar e rimorkios nuk e kalon masën e pangarkuar të mjetit tërheqës (C1E).

77. E kufizuar në mjetet e kategorisë D, me jo më shumë se 16 vende pasagjerësh, duke përjashtuar vendin e drejtuesit (D1), shoqëruar me një rimorkio, masa maksimale e autorizuar e së cilës i kalon 750 kg, duke u siguruar që:

a) masa maksimale e autorizuar e mjetit të formuar në këtë mënyrë nuk i kalon 12 000 kg dhe masa maksimale e autorizuar e rimorkios nuk e kalon masën e pangarkuar të mjetit tërheqës;

b) rimorkioja nuk përdoret për të transportuar pasagjerë (D1E).

78. E kufizuar për mjete me kuti shpejtësie automatike.

79. (…) E kufizuar për mjete që janë në përputhje me specifikimet e treguara në kllapa, në përmbajtjen e zbatimit të nenit 10/1), të direktivës 91/439/EEC.

90.01 në të majtë.

90.02 në të djathtë.

90.03 e majta.

90.04 e djathta.

90.05 dorë.

90.06 këmbë.

90.07 e përdorshme.

95. Drejtuesi që zotëron CAP, në përputhje me detyrimin e aftësisë profesionale, të parashikuar nga direktiva 2003/59/EC deri... ëp.sh., 95.01.01.2012].

96. Drejtuesi që ka përfunduar trajnimin apo që ka kaluar një test të aftësive dhe sjelljes për disa kombinime mjetesh.

Kodet 100 e sipër: kode kombëtare, janë të vlefshme vetëm për drejtimin e mjetit në territorin e Shqipërisë.

Kur kodi aplikohet për të gjitha kategoritë, për të cilat është lëshuar leja, atëherë ai mund të printohet poshtë kreve 9, 10 e 11, sipas modelit të lejes së drejtimit.

Në kuptim të njohjes së ndërsjellë të lejeve të drejtimit, barkodet duhet të përmbajnë ato informacione që mund të lexohen në lejen e drejtimit ose ato që janë kryesore në lëshimin e lejes së drejtimit.

2. Për të shmangur rreziqet e falsifikimit të lejes së ndërtimit, ajo të prodhohet me material plastik, polikarbonat dhe me elemente të larta sigurie.

3. Karakteristikat e materialit, që përdoret për lejen e drejtimit, elementet e sigurisë së lartë kundër falsifikimit, mënyra e plotësimit të lejes së drejtimit dhe hollësi të tjera të nevojshme përcaktohen në udhëzimin e Ministrit të Transportit dhe të Telekomunikacionit.

Neni 293

Regjistrimi i grupit të gjakut (Neni 115 i Kodit Rrugor)

(shfuqizuar me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

Neni 294

Tipi i certifikatave të aftësimit profesional

(Neni 115/1 i Kodit Rrugor)

(Ndryshuar me VKM nr. 399, datë 12.6.2003 dhe nr. 940, datë 18.11.2015)

Certifikata e aftësimit profesional, lëshimi dhe modeli i saj, e përmendur në pikat 7 e 8, të nenin 115/1, lëshohet sipas udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin. Gjithashtu, në të jepen edhe karakteristikat e certifikatës së aftësimit profesional.

Neni 294/1

Lejedrejtimi i marrë për mjet me kuti shpejtësie automatike

(shtuar me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

Lejedrejtimi i marrë nëpërmjet provës praktike, me mjet me kuti shpejtësie automatike, i përmendur në pikën 2, të nenit 115/1, të Kodit Rrugor, lejon vetëm drejtimin e mjeteve të pajisura me kuti shpejtësie automatike.

Me mjet të pajisur me kuti shpejtësie automatike kuptohet një mjet në të cilin mungon pedali i friksionit ose leva manuale e friksionit.

Në lejedrejtimet e lëshuara në këto kushte, në fushën 12, të lejedrejtimit, përbri kategorisë, shënohet kodi 78, sipas kodeve të harmonizuara të BE-së.

Neni 295

Kërkesat për nxjerrjen e certifikatës së aftësimit profesional (Neni 115 i Kodit Rrugor)

(Ndryshuar pikat 1 dhe 2 me VKM nr. 399, datë 12.6.2003 dhe shfuqizuar me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

Neni 296

Programi i provimit, për të fituar certifikatën e aftësimit profesional (Neni 116 i Kodit Rrugor)

1. Përmbajtja e programit të provimit për të fituar certifikatën e aftësimit profesional përcaktohet me udhëzim të veçantë të Ministrisë së Transportit.

Neni 297

Mënyra e lëshimit dhe afatet përkatëse të certifikatës së aftësimit profesional (Neni 116 i Kodit Rrugor)

(Shtuar pikat 4 dhe 5 me VKM nr. 399, datë 12.6.2003 dhe shfuqizuar me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

Neni 298

Nxjerrja e certifikatës së aftësimit profesional për konvertim të dokumentit të huaj (Neni 116 i Kodit Rrugor)

1. Titullarët e lejes së drejtimit të një shteti tjetër me kërkesë, mund të fitojnë certifikatën e aftësimit profesional në rastin e konvertimit të saj me lejen e drejtimit të vendit tonë, nëse nga leja e drejtimit të huaj, ose nga ajo e pajisur me certifikatën përkatëse të aftësimit profesional, rezulton që janë të aftë të drejtojnë mjete të përshtatshme për transport, për të cilat flitet në nenin 294.

2. Në rastet për të cilat flitet në pikën 1, certifikata e aftësimit profesional, që kërkohet njëkohësisht me konvertimin e lejes së drejtimit, nxirret pas marrjes së lejes së vendit tonë dhe paraqitjes paraprake të saj.

Neni 299

Certifikata e formimit profesional (Neni 116 i Kodit Rrugor)

1. Drejtuesit e mjeteve, që kryejnë transporte kombëtare e ndërkombëtare të mallrave të rrezikshme, duhet të pajisen, sipas udhëzimit të ministrit të Transportit, me një certifikatë të formimit profesional.

Neni 300

Prova për të fituar certifikatën e aftësisë për drejtimin e trolejbusëve (Neni 116 i Kodit Rrugor)

1. Kërkesa për t'u pranuar në prova, për të fituar certifikatën e aftësisë për drejtimin e trolejbusëve, që i paraqitet zyrës përkatëse të rrethit, duhet të dërgohet nëpërmjet ndërmarrjes së interesuar për aftësimin, e shoqëruar me një deklaratë të po kësaj ndërmarrjeje për fillimin e ushtrimit, me tregues të itinerarit të ndjekur dhe kilometrat e përshkuar, si dhe me dëshminë me anë të së cilës kandidati demonstron se ka një njohje të plotë praktike për drejtimin dhe qarkullimin e trolejbusëve.

2. Provimi ka të bëjë me një provë teorike dhe me një provë praktike, dhe duhet të mbikëqyret nga një funksionar i zyrës përkatëse, për të cilën flitet në pikën 1.

3. Në provën teorike kandidati duhet të demonstrojë se ka njohuri:

a) për ligjet dhe rregullat e qarkullimin rrugor, duke iu referuar drejtimit të trolejbusëve;

b) për normat lidhur me detyrat e drejtuesit të trolejbusit;

c) për strukturën dhe funksionimin e pjesëve që përbëjnë trolejbusët;

ç) për masat e urgjencës në raste prishjeje.

4. Prova praktike ka të bëjë me një eksperimentim të guidës së kryer në një ose më shumë linja të rrjetit të ndërmarrjes së interesuar. Kohëzgjatja minimale e ushtrimit dhe numri minimal i kilometrave që duhen përshkuar përcaktohen nga zyra përkatëse.

5. Kandidatët, të gjykuar të aftë, klasifikohen sipas vlerësimit të notës së marrë.

6. Nota duhet të shprehet me dhjetë dhe të rezultojë në tri vlerësime: njëra për lëndët, për të cilat është folur në shkronjat "a" dhe "b", e pikës 3, tjetra për lëndën, për të cilën flitet në shkronjat "c" dhe "ç" po të kësaj pikë, dhe e fundit për provën praktike.

7. Kandidati për të fituar aftësinë duhet të ketë një notë mesatare 7/10 për të tria vlerësimet, dhe një notë minimale 6/10 për secilën nga lëndët e provës me gojë dhe 7/10 për provën praktike.

8. Kopja e procesverbalit të provimit i dërgohet ndërmarrjes, për të cilën është folur në pikën 1.

9. Përsëritjen paraprake të kërkesës dhe të certifikatave, kandidatët që nuk e kanë

marrë provimin, mund ta paraqesin në një provë të ardhshme, vetëm pasi të jetë përsëritur periudha e ushtrimit dhe të ketë kaluar të paktën një muaj.

Neni 301

Nxjerrja e certifikatës së aftësisë për drejtimin e trolejbusëve (Neni 116 i Kodit Rrugor)

1. Drejtori i zyrës përkatëse u jep kandidatëve që kanë marrë provimin, një certifikatë të atësisë për drejtimin e trolejbusëve, sipas modelit të miratuar nga ministri i Transportit. Certifikata është e vlefshme vetëm nëse shoqërohet me dëshminë e aftësisë për drejtimin e automjeteve të kategorisë D dhe me certifikatën, për të cilën flitet në nenin 116, pika 8, e Kodit Rrugor. Certifikatat e aftësisë, të lëshuara në bazë të normativave të mëparshme në fuqi e ruajnë vlerën.

B) KËRKESAT PËR MARRJEN E LEJES SË DREJTIMIT TË MJETIT

(Nenet 117-119 e Kodit Rrugor)

Neni 302

Kërkesat fizike dhe psikike, për marrjen dhe për përsëritjen e lejes së drejtimit të mjetit (Neni 117 i Kodit Rrugor)

(shtuar pika 1/1, shtuar një fjali në pikën 2 dhe shfuqizuar pika 6 me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

1. Për marrjen dhe për përsëritjen e lejes së drejtimit të mjetit duhet që kërkuesi i saj, pas një

ekzaminimi të plotë mjekësor, të rezultojë i paprekur nga sëmundje fizike ose mendore, ose me mjaftueshmëri organike, fizike, anatomike, funksionale ose mendore, në mënyrë që ta lejojnë për të drejtuar, të tillë që ta pengojë të drejtojë me siguri ata tipa të përcaktuar mjetesh, për të cilët është e vlefshme leja e drejtimit, ashtu si është përcaktuar në nenin 303.

1/1 Për qëllimin e zbatimit të normave minimale, që lidhen me aftësitë fizike dhe psikike për drejtimin e automjetit, kandidatët ndahen në dy grupe:

Grupi 1 (kategoritë A, A1, A2, AM, B, B1 dhe BE)

Kandidatët duhet t'i nënshtrohen një kontrolli mjekësor nëse, gjatë plotësimit të formaliteteve të kërkuara ose gjatë provave, të cilave duhet t'u nënshtrohen para marrjes së lejedrejtimit, rezulton të jenë prekur nga një ose më shumë sëmundje, siç përcaktohet në nenin 303.

Grupi 2 (kategoritë C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 dhe D1E)

Kandidatët duhet t'i nënshtrohen një kontrolli mjekësor para dhënies së lejedrejtimit dhe, më pas, drejtuesit duhet t'u nënshtrohen kontrolleve periodike.

2. Kërkuesi, që u nënshtrohet ekzaminimeve, është i detyruar të paraqesë një certifikatë mjekësorë, të lëshuar nga mjeku i familjes, i cili përjashton praninë e sëmundjeve të dëmshme për të drejtuar mjete me motor si dhe tregon sëmundjet e mëparshme, nëse ka pasur. Gjendja shëndetësore e kandidatëve për lejedrejtim kontrollohet me ekzaminime mjekësore. Procedurat e kontrolleve mjekësore përcaktohen me udhëzim të ministrit përgjegjës për shëndetësinë.

3. Mjekët, për të cilët flitet në nenin 117, pika 2, e Kodit Rrugor, në lëshimin e certifikatës së aftësimit për drejtimin e mjeteve duhet të kenë parasysh, në mënyrë të veçantë sëmundjet patologjike, për të cilat flitet në nenin 303.

4. Mjeku, kur nga rezultatet e vizitës psikike, për të cilat flitet në nenin 117 e Kodi Rrugor, apo nga kërkimet e tjera klinike a laboratorike, zbulon sëmundje fizike, mendore ose gjymtime anatomike a funksionale, për të cilat është folur në nenet 303, 304, 305, 306, mund ta lëshojë certifikatën e aftësimit kur është i bindur, bindje të cilën e deklaron me shkrim (nën përgjegjësinë e vetë profesionale), se këto sëmundje apo gjymtime nuk cenojnë siguri në drejtimin e mjeteve, për të cilat lëshohet kjo dëshmi aftësie.

5. Në raste dyshimi, gjykimi i aftësisë i kalohet në përgjegjësi komisionit mjekësor për të cilin flitet në nenin 117, pika 4, e Kodit Rrugor, që tregon edhe afatin e fundit brenda të cilit do të kryhet kontrolli tjetër. Pikërisht nga ky kontroll varet lëshimi ose përsëritja e lejes së drejtimit të mjetit.

6. Shfuqizuar.

Neni 303

Sëmundjet e invaliditetit (Neni 117 i Kodit Rrugor)

1. Sëmundjet që renditën në shtojcën I e këtij kapitulli, me specifikat përkatëse, përjashtojnë mundësinë e lëshimit të certifikatës së aftësisë për të drejtuar mjetet.

Neni 304

Aftësia e gjymtyrëve (Neni 117 i Kodit Rrugor)

(ndryshuar me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

1. Leja e drejtimit të mjetit nuk u jepet ose u rinovohet kandidatëve ose drejtuesve, të cilët janë prekur nga sëmundje ose anomali të sistemit lokomotor, që i bëjnë të rrezikshëm për drejtimin e një mjeti me motor.

2. Leja e drejtimit të mjetit u jepet, me kushte kufizuese, kandidatëve ose drejtuesve të grupit 1, me aftësi të kufizuara, me aprovimin e komisionit mjekësor. Vendimi do të bazohet mbi një vlerësim mjekësor të specialistit të sëmundjes dhe të anomalisë, me shkrim, dhe pas një prove praktike, i plotësuar me tregimin e tipit të përshtatjes me të cilën duhet të pajiset mjeti, por dhe nevojën ose jo të përdorimit të aparatit ortopedik, gjithnjë nëse nga prova e kontrollit të aftësive dhe të sjelljes rezulton se, me këto mjete, drejtimi i tij nuk është i rrezikshëm.

3. Leja e drejtimit u jepet ose u rinovohet kandidatëve të grupit 1, të prekur nga sëmundje përparuese të aparatit lokomotor, me kushtin që i interesuari t'i nënshtrohet një kontrolli mjekësor periodik, në një periudhë jo më të gjatë se dy vjet, për t'u siguruar se është gjithnjë i aftë të drejtojë mjetin me siguri të plotë.

4. Për grupin 2, të kandidatëve apo të drejtuesve të mjeteve, sipas nenit 302, autoriteti mjekësor kompetent duhet t'u japë rëndësinë e duhur rreziqeve të tjera shtesë, në lidhje me drejtimin e mjetit për këtë grup.

Neni 305

Kërkesa për shikimin (Neni 117 i Kodit Rrugor)

(shtuar pika 14 me VKM nr. 543, datë 13.6.2013 dhe VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

1. Kandidati për leje drejtimi të mjetit duhet t'u nënshtrohet kontrolleve përkatëse, për t'u siguruar për përputhshmërinë e mprehtësisë së shikimit në drejtimin e mjetit me motor, fushën pamore, qartësinë e vështrimit dhe evidentimin e sëmundjeve progresive të syve. Lentet intraokulare nuk duhet të konsiderohen si lente korrektive.

2. Mprehtësia e shikimit të dyanshëm të kandidatit të grupit 1, në momentin e marrjes ose rinovimit të lejes së drejtimit me lente korrektive, nëse është e nevojshme, nuk duhet të jetë më pak se 0,5, duke përdorur të dy sytë njëherazi. Leja për drejtimin e mjetit nuk duhet të jepet dhe as të rinovohet nëse, nga kontrolli mjekësor, rezulton se fusha e shikimit është më e vogël se 1200 në planin horizontal, përveç rasteve të jashtëzakonshme, të justifikuara qartësisht nga mjeku specialist dhe prova pozitive e praktikës. Nëse konstatohet një sëmundje progresive e syve, leja e drejtimit mund të lëshohet ose rinovohet vetëm nga komisioni mjekësor, me kusht që të shoqërohet nga kontrolle mjekësore periodike.

3. Kandidati për marrjen ose rinovimin e lejes së drejtimit, që ka një humbje funksionale, të përgjithshme, të pamjes në njërin sy ose që përdor vetëm një sy, si në rastin e diplopisë, duhet të ketë një mprehtësi shikimi prej, të paktën, 0,6, nëse nevojitet edhe me korrektim optik, me kusht që komisioni mjekësor të vërtetojë se ky kusht viziv monokular është i instaluar prej një periudhe kohe mjaft të gjatë, aq sa kandidati është përshtatur dhe mprehtësia e shikimit nga ky sy është normal.

4. Kandidatët e grupit 2, në momentin e marrjes dhe rinovimit të lejes së drejtimit duhet të zotërojnë një mprehtësi të pamjes së të dy syve, nëse duhet me korrektim optik, prej të paktën 0,8 për syrin më të shëndoshë dhe 0,5 për syrin më pak të shëndoshë. Nëse vlerat prej 0,8 dhe 0,5 janë arritur me korrektim optik, mprehtësia e pakorrektuar e çdo syri duhet të jetë e barabartë me 0,05 ose korrektimi i mprehtësisë minimale (0,8 dhe 0,5) duhet të arrihet me lente, fuqia e të cilave nuk duhet të kalojë, pak a shumë, 8 dioptri apo me ndihmën e lenteve kontakt (vështrim jo i korrektuar = 0,05). Korrektimi duhet të jetë shumë tolerant.

5. Leja e drejtimit të mjetit nuk lëshohet ose rinovohet nëse kandidati ose drejtuesi i grupeve 1 e 2, edhe pas korrektimit, nuk ka një fushë shikimi normale të të dy syve apo nëse është prekur nga diplopia.

6. Në rastin kur reduktimi i pamjes ose i parametrave të tjerë të syve varet nga një sëmundje e aparatit pamor, certifikata duhet të lëshohet nga komisioni mjekësor, i cili përcakton mundësinë që vlera e dëshmisë të jetë e reduktuar për një periudhë jo më të gjatë se dy vjet.

Në vlerësimin e komisionit mjekësor duhet të jepen, sipas rastit, edhe këto kufizime:

a) I kufizuar në udhëtime ditore (p.sh., një orë pas lindjes së diellit dhe një orë para perëndimit të diellit);

b) Drejtimi i mjetit pa pasagjerë;

c) I kufizuar në udhëtime me një shpejtësi jo më të madhe se ... km/orë;

ç) Nuk i lejohet drejtimi i mjetit rrugor në autostradë dhe rrugë interurbane kryesore;

d) Modifikime të pasqyrave të mjetit rrugor ose drejtim i tij pa rimorkio.

Neni 306

Kërkesat për dëgjimin (Neni 117 i Kodit Rrugor)

(ndryshuar me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

Leja e drejtimit të mjetit i jepet ose i rinovohet kandidatit ose drejtuesit të grupeve 1 e 2 me aprovimin e autoritetit mjekësor kompetent, i cili duhet të shprehet me shkrim për defektet e dëgjimit, nëpërmjet treguesit të humbjes së kombinuar.

Neni 307

Koha e reagimit (Neni 117 i Kodit Rrugor)

(ndryshuar fjalë me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

1. Për të marrë ose përsëritur lejen për drejtimin e automjeteve *të grupeve 1 dhe 2* është e nevojshme të reagosh me shpejtësi të mjaftueshme dhe në mënyrë të drejtë, ndaj ngacmimeve të thjeshta të dritës dhe atyre zanore, për të bërë të mundur klasifikimin në secilën provë.

Neni 308

Komisionet mjekësore (Neni 119 i Kodit Rrugor)

(ndryshuar me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

1. Kryetari i komisionit mjekësor, sipas pikës 6, të nenit 117, të Kodit Rrugor, caktohet nga drejtuesi i subjektit shëndetësor.

2. Komisioni përbëhet nga 4 (katër) anëtarë të përhershëm:

a) mjek i përgjithshëm;

b) okulist;

c) mjek ortoped ose kirurg;

ç) neurolog.

3. Kur kontrollit të komisionit i nënshtrohen kandidatë për drejtues mjeti sipas shkronjës "a", të pikës 6, të nenit 117, të Kodit Rrugor, në komision duhet të marrë pjesë edhe një inxhinier mekanik, specialist i Drejtorisë Rajonale të Shërbimeve të Transportit Rrugor. Me kërkesë të të interesuarit, në komision mund të jetë edhe një mjek i caktuar prej tij.

4. Komisioni mund të përfitojë asistencë nga këshilltarë të veçantë ose nga institute mjekësore të specializuara të strukturave publike.

5.Komisioni vepron në një mjedis pranë subjektit shëndetësor. Dokumentacioni i mble-dhjeve dhe dokumentacionet e tjera shëndetësore arkivohen nga subjekti shëndetësor.

6. Certifikata duhet të plotësohet në secilën pjesë që ka lidhje me kërkesat e parashkruara për drejtimin e mjeteve, për të cilën dëshmia është e përshtatshme dhe, nëse është e nevojshme, mund të plotësohet me fletë shtesë.

7. Gjykimet e komisioneve mjekësore janë formuluar sipas mendimit të shumicës së anëtarëve të komisionit. Në rastin e votave të barabarta vlen gjykimi i kryetarit.

8. Brenda muajit shkurt, të çdo viti, drejtuesi i subjektit shëndetësor i dërgon Ministrisë së Transportit dhe asaj të Shëndetësisë një relacion të detajuar mbi funksionimin e subjektit shëndetësor, për vitin paraardhës, duke treguar numrin dhe tipin e vizitave mjekësore të kryera në seancat e ndryshme.

9. Karakteristikat e mjeteve që mund të drejtohen me lejedrejtimi të posaçme, me kodet përkatëse, përcaktohen në nenin 292.

Neni 309

Certifikatat mjekësore (neni 117 i Kodit Rrugor)

(ndryshuar me VKM nr. 543, datë 13.6.2013, ndryshuar fjalë në pikën 3 me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

1. Certifikatat mjekësore duhet të jenë në përputhje me modelet që i bashkëlidhen kësaj rregulloreje dhe plotësohen:

a) "Certifikatë anamneze", modeli IV.4, nga mjeku i familjes, i cili e plotëson atë në bazë të të dhënave që ai disponon për personin në kartelën e tij mjekësore;

b) "Certifikatë mjekësore", modeli IV.5, nga mjekët specialistë sipas përcaktimeve të formularit;

c) "Certifikatë mjekësore", modeli IV.6, nga komisionet mjekësore vendore.

2. Certifikatat duhet të plotësohen në secilën pjesë që kanë të bëjnë me kërkesat e përshkruara për drejtimin e mjeteve rrugore ose të tipave të tyre, të kategorisë së lejes së drejtimit të kërkuar dhe, nëse është e nevojshme, mund të plotësohen me fletë shtesë.

3. Kur në të dhënat e kartelës mjekësore të personit përkatës nuk ka të evidentuara sëmundje invaliditeti, të përcaktuara në nenin 303, shtojca I, mjeku i familjes plotëson "certifikatën e anamnezës", modeli IV.4, dhe e dërgon personin për të kryer vizitat e duhura mjekësore te mjekët specialistë përkatës dhe për plotësimin e "certifikatës mjekësore", modeli IV.5, me fotografi.

4. Kur në të dhënat e kartelës mjekësore të personit përkatës ka të evidentuara sëmundje invaliditeti, të përcaktuara në nenin 303, shtojca I ose gjymtime fizike, mjeku i familjes plotëson "certifikatën e anamnezës", modeli IV.4, dhe e dërgon personin për vizita mjekësore në komisionin mjekësor, ku bëhet dhe plotësimi i "certifikatës mjekësore", modeli IV.6, me fotografi.

Neni 309/1

Kufizime për drejtuesit e motomjeteve (neni 117/1 i Kodit Rrugor)

(shtuar me VKM nr. 543, datë 13.6.2013)

1. Për 3 (tri) vitet e para nga data e marrjes së lejes së drejtimit të kategorisë "A", nuk lejohet drejtimi i motoçikletave me ose pa kosh me fuqi më të madhe se 25 kw dhe/ose me raportin fuqi/peshë më të madhe se 0.16 kw/kg, referuar masës pa ngarkesë.

2. Për 3 (tri) vitet e para nga data e marrjes së lejes së drejtimit të kategorisë "A", nuk lejohet tejkalimi i shpejtësisë sipas nenit 140 të Kodit Rrugor.

3. Në lejen e drejtimit në rubrikën 13 "Kushte kufizuese përdorimi" dhe në lejen e qarkullimit në rubrikën "Shënime", të bëhet shënimi "Neni 117/1 Kodi Rrugor deri më datë …"

Neni 310

Përgjegjësitë e organeve përkatëse në provat e aftësisë për lejet e drejtimit (Neni 119 i Kodit Rrugor)

(Ndryshuar pika 1, shtuar pika 2 me VKM nr. 399, datë 12.6.2003)

Provat e aftësisë për të cilat flitet në nenin 115, 116, 119, 126, 166 e Kodit Rrugor, kryhen në bazë të kritereve të përcaktuara nga DPSHTRR-ja.

Për ushtrimin praktik të drejtimit të mjetit, për të cilin flitet në pikën 9 të nenit 119 të Kodit Rrugor, mund të bëhet përjashtim nga detyrimi i komandave të dyfishta vetëm për mjetet e pajisura në mënyrë të veçantë, për t'u drejtuar nga persona invalidë.

Neni 311

Kërkesat dhe procedurat për marrjen e lejedrejtimit të mjetit (nenet 119-120 të Kodit Rrugor)

(Shtuar fjalë në pikë 1; ndryshuar dy fjalitë e para të pikë 7 me VKM nr. 399, datë 12.6.2003, ndryshuar me VKM nr.1048, datë 16.7.2008, nr. 940, datë 18.11.2015)

1. Për marrjen e lejedrejtimit, personi i interesuar duhet:

a) të dorëzojë dokumentet e nevojshme në një autoshkollë të licencuar për kategorinë e lejedrejtimit të kërkuar;

b) të regjistrohet, nga sektori përkatës i DRSHTRR-së, nën juridiksionin e së cilës ndodhet autoshkolla, dhe të pajiset me leje për vazhdimin e kursit teorik të përgatitjes për kategorinë e kërkuar;

c) të marrë njohuritë teorike pranë autoshkollës, për kategorinë e kërkuar, sipas programit mësimor të miratuar nga ministri që mbulon veprimtarinë përkatëse;

ç) të fitojë provën e kontrollit të njohurive teorike me rezultat pozitiv, pranë sektorit përkatës të DRSHTRR-së;

d) të pajiset me autorizim, për vazhdimin e kursit të ushtrimit të drejtimit të mjetit, për kategorinë e kërkuar, nga sektori përkatës i DRSHTRR-së, nën juridiksionin e së cilës ndodhet autoshkolla;

dh) të kryejë programin e ushtrimit të drejtimit të mjetit pranë autoshkollës, për kategorinë e kërkuar, sipas programit mësimor, të miratuar nga ministri që mbulon veprimtarinë përkatëse;

e) të fitojë provën e verifikimit të aftësive drejtuese e të sjelljes me rezultat pozitiv, pranë sektorit përkatës të DRSHTRR-së.

Për rastet kur parashikohet marrja e lejedrejtimit pa dhënë provën e njohurive teorike, personi i interesuar duhet të plotësojë kushtet sipas shkronjave "a", "dh" e "e", të pikës 1.

Kur kandidati aplikon për një kategori më të lartë se kategoria që ka, ai nuk testohet për njohuritë e dhëna në provimet për kategoritë e marra më parë.

2. Dokumentet që duhen për t'u regjistruar në autoshkollë, janë:

a) dokument identifikimi (kartë identiteti dhe, për shtetasit e huaj, pasaportë dhe leje qëndrimi të vlefshme);

b) 2 dy fotografi me ngjyra, me përmasat 4 x 5 cm;

c) certifikatë mjekësore e kandidatit, që vërteton aftësinë shëndetësore për të drejtuar mjetin rrugor, të kategorisë përkatëse, të lëshuar jo më përpara se gjashtë muaj nga data e paraqitjes së kërkesës për t'u regjistruar në autoshkollë;

ç) lejedrejtimi të mëparshme mjeti (në qoftë se ka).

Me dorëzimin e dokumenteve, përpara se të bëhet regjistrimi në autoshkollë, ndërmjet palëve lidhet një kontratë, ku përcaktohen të drejtat dhe detyrat e secilës palë. Kontrata është pjesë e dokumentacionit që ruhet në autoshkollë.

Pas dorëzimit, nga përfaqësuesi i autoshkollës, të dokumenteve të përmendura në pikën 2, të këtij neni, dhe pas pagesës së tarifave përkatëse, të miratuara nga ministri përgjegjës për transportet, bëhet regjistrimi në sektorin përkatës të DRSHTRR-së. Pas kësaj, DRSHTRR-ja lëshon lejen për provën e kontrollit të njohurive teorike, me një aftat vlefshmërie prej 6 muajsh.

Për provën e kontrollit të njohurive teorike, pranë komisionit përkatës të marrjes në prova, në DRSHTRR, personi i interesuar duhet të paraqesë:

a) dokumentin, sipas modelit të miratuar nga DRSHTRR-ja, që vërteton kryerjen e kursit të njohurive teorike;

b) dokumentin e identifikimit (kartë identiteti dhe, për shtetasit e huaj, pasaportë).

3. Sektori përkatës i DRSHTRR-së merr në provën e kontrollit të njohurive teorike personat e interesuar, kur kanë kryer programin teorik për kategorinë e kërkuar dhe kanë plotësuar afatet kohore, nga data e pajisjes me leje, në sektorin përkatës të DRSHTRR-së, sipas udhëzimit të ministrit që mbulon veprimtarinë përkatëse.

Nëse personi i interesuar fiton provën e kontrollit të njohurive teorike, sektori përkatës i DRSHTRR-së e pajis atë me autorizimin e ushtrimit të drejtimit të mjetit, për kategorinë e kërkuar. Vlefshmëria e provimit teorik të fituar është 6 muaj. Nëse personi i interesuar nuk e fiton provën, ai duhet të vazhdojë përgatitjen teorike dhe mund të rifutet në provë jo më parë se 5 (pesë) ditë nga dita e provës së pafituar.

Autorizimi për ushtrimin e drejtimit të mjetit lëshohet jo më vonë se 6 (gjashtë) muaj nga data e fitimit të provës së teorisë.

Në rastet kur humbet vlefshmëria e testimit teorik të fituar, kandidati rifutet në provën e kontrollit të njohurive teorike pa e përsëritur kursin e teorisë, kundrejt pagesave përkatëse.

Pajisja me autorizim për vazhdimin e kursit të drejtimit të mjetit, pas fitimit të provës së teorisë, bëhet nga DRSHTRR-ja.

Për provën e verifikimit të aftësive drejtuese dhe sjelljes, pranë komisionit përkatës të marrjes në prova, në DRSHTRR, personi i interesuar duhet të paraqesë:

a) dokumentin, sipas modelit të miratuar nga DRSHTRR-ja, që vërteton kryerjen e kursit të ushtrimit të drejtimit të mjetit;

b) dokumentin e identifikimit (kartë identiteti dhe, për shtetasit e huaj, pasaportë).

4. Sektori përkatës i DRSHTRR-së merr në provën e verifikimit të aftësive drejtuese dhe të sjelljes personat e interesuar, kur kanë kryer programin e ushtrimit të drejtimit të mjetit, për kategorinë e kërkuar, dhe kanë plotësuar afatet kohore, nga data e marrjes së autorizimit, në sektorin përkatës të DRSHTRR-së, sipas udhëzimit të ministrit që mbulon veprimtarinë përkatëse.

Nëse personi i interesuar fiton provën e verifikimit të aftësive drejtuese dhe të sjelljes dhe dokumentacioni është i plotë, sektori përkatës i DRSHTRR-së e pajis atë me lejedrejtimi, për kategorinë e kërkuar.

Nëse personi i interesuar nuk e fiton provën, ai duhet të vazhdojë përgatitjen e aftësive drejtuese dhe të sjelljes dhe mund të rifutet në provë jo më parë se 5 (pesë) ditë, nga dita e provës së pafituar.

5. Në përfundim të provave, për çdo person të interesuar që fiton lejedrejtimin plotësohet dosja përkatëse. Dosja, me të gjitha dokumentet, ruhet në arkivin e sektorit përkatës të DRSHTRR-së.

6. Pajisja me lejedrejtimi e personit që shpallet fitues në provën e verifikimit të aftësive drejtuese dhe të sjelljes bëhet pas pagesës së tarifës së shërbimit për lejedrejtimin, të miratuar nga ministri përgjegjës për transportet, si dhe tarifës së pajisjes me lejedrejtimi, sipas legjislacionit në fuqi për taksat kombëtare.

7. Personi i interesuar për lejedrejtimi të kategorisë AM (përfshirë mjetet me tri dhe katër rrota, të kësaj kategorie), duhet të kalojë vetëm provën e njohurive teorike. DPSHTRR-ja përgatit dhe administron procedurat e regjistrimit dhe dhënies së provës së njohurive teorike për kategorinë AM.

8. Kategoritë e lejeve të drejtimit që përftohen vetëm me provën e njohurive të aftësive drejtuese dhe të sjelljes caktohen me udhëzim të ministrit përgjegjës për transportin. Përgatitja e të interesuarit për aftësimin e drejtimit dhe të sjelljes bëhet në autoshkollë. DPSHTRR-ja përgatit dhe administron procedurat e regjistrimit dhe dhënies së kësaj prove.

9. Administrimi i provës së njohurive teorike dhe provës së verifikimit të aftësive drejtuese dhe të sjelljes bëhet sipas rregullave të përcaktuara nga ministri përgjegjës për transportet.

10. Komisioni i marrjes në provë për kontrollin e njohurive teorike duhet të ketë dy anëtarë, inxhinierë mekanikë.

Komisioni zbaton parimin e paanësisë gjatë zhvillimit të provës dhe kontrollit të njohurive.

11. Komisioni i marrjes në provë për verifikimin e aftësive drejtuese dhe të sjelljes duhet të ketë dy anëtarë, inxhinierë mekanikë. Ky komision merr në provë personin e interesuar, në prani të instruktorit të tij të praktikës. Caktimi i kontrollorëve bëhet sipas kritereve të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin.

12. Komisioni i marrjes në provë për kontrollin e njohurive teorike dhe komisioni i marrjes në provë për verifikimin e aftësive drejtuese dhe të sjelljes kanë për detyrë, respektivisht, të vlerësojnë njohuritë teorike dhe të kontrollojnë njohuritë praktike dhe të sjelljes së personit të interesuar, në drejtim të:

- njohjes së rreziqeve të trafikut dhe të vlerësimit të seriozitetit të tyre;
- zotërimit të mjaftueshëm të mjetit të tyre, për të mos krijuar situata të rrezikshme dhe të reagimit siç duhet, nëse ndodhin situata të tilla;
- bindjes ndaj rregullave të trafikut rrugor dhe, në veçanti, të atyre që kanë si qëllim të parandalojnë aksidentet rrugore dhe të mbajnë rrjedhjen e trafikut;
- zbulimit të ndonjë gabimi teknik të rëndësishëm në mjetet e tyre, në veçanti, ato që përbëjnë një rrezik sigurie dhe ndreqjen e tyre në mënyrën e duhur, bazuar në programet e marrjes së njohurive;
- marrjes parasysh të të gjithë faktorëve që ndikojnë sjelljen e drejtimit të mjetit (p.sh.: alkooli, lodhja, shikimi i dobët etj.), në mënyrë që të ruhet përdorimi i plotë i aftësive që nevojiten për të drejtuar mjetin në mënyrë të sigurt;
- ndihmesës në krijimin e sigurisë për të gjithë përdoruesit e rrugëve e, në veçanti, të më të dobëtëve dhe më të ekspozuarve, duke treguar respektin e duhur për të tjerët.

Programet e marrjes së njohurive, sipas kategorive të lejeve të drejtimit, përcaktohen me udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportin. Testet e bazuara në programet e sipërpërmendura përgatiten nga DPSHTRR-ja, në bashkëpunim me grupet e interesit. Përmbajtja e testeve ndryshohet në vazhdimësi. DPSHTRR-ja duhet të njoftojë autoshkollat 30 ditë përpara se të zbatojë testet e reja për provën e kontrollit të njohurive teorike të personave të interesuar.

2. AUTOSHKOLLA

(Nenet 121-123 e Kodit Rrugor)

Neni 312
Shenjat dalluese për ushtrimin e guidës (Neni 120 i Kodit Rrugor)

1. Për automjetet, siç parashikohet në nenin 120, pika 4 e Kodit Rrugor, shenja dalluese duhet të jetë një panel katërkëndor, me kënde të rrumbullakosura, që përmban shkrimin AUTOSHKOLLA, në ngjyrë të zezë mbi sfond të bardhë, prapareflektues, i cili vendoset mbi kabinë për autoveturat dhe para dhe prapa për motorët, kamionët dhe autobusët. Shenja duhet të jetë e lexueshme, ditën dhe natën, nga të dyja anët. Përmasat e shenjës dalluese dhe ato të shkrimit përcaktohen sipas rasteve për të cilat nevojiten, (figurat IV.1, IV.2).

Neni 312/1
Leje drejtimi me pikë (neni 120/1 i Kodit Rrugor)

(shtuar me VKM nr. 543, datë 13.6.2013 dhe ndryshuar me VKM nr. 298, datë 8.4.2015, shtuar pika 3/1, shtuar pikat 8 dhe 9 me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

1. Sasia e pikëve që i zbriten çdo mbajtësi lejedrejtimi mjeti, për rastet e shkeljes së normave të sjelljes, është sipas lidhjes nr. 1, "Tabela e pikëve për shkeljet e normave të sjelljes", që i bashkëlidhet këtij vendimi dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Mbajtësi i lejedrejtimit që ka humbur totalin e pikëve dhe mbajtësi i lejedrejtimit, i cili, pas njoftimit të shkeljes së parë, që përfshin një humbje prej, të paktën, pesë pikësh, kryen edhe dy shkelje të tjera, brenda dymbëdhjetë muajve nga data e shkeljes së parë, që kanë të bëjnë me shkurtim prej, të paktën, pesë pikësh secila, duhet t'i nënshtrohet provimit të kualifikimit teorik në Drejtoritë Rajonale të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

3. Në rastet e përmendura në pikën 2, të këtij neni, mbajtësit i tërhiqet lejedrejtimi nga organet e Policisë Rrugore dhe, së bashku me vendimin për heqjen e pikëve, i dërgohen Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

Rifitimi i pikëve, me anë të provimit të kualifikimit teorik, është i vlefshëm pas përfundimit të kohës së pezullimit të lejedrejtimit.

3/1 Përgjatë kohës kur kandidati përgatitet pranë një autoshkolle për t'u pajisur me një lejedrejtimi tjetër, nga ajo që ka, pasi ka humbur totalin e pikëve ose i është hequr lejedrejtimi ekzistues, procesi i përgatitjes dhe i testimit përfundohen pa ndërprerje.

Kandidati pajiset me lejedrejtimi të re vetëm pasi të ketë përfunduar afati i pezullimit dhe pasi të ketë fituar provimin e kualifikimit teorik për rifitimin e pikëve të humbura.

4. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor përgatit dhe administron procedurat e regjistrimit dhe të dhënies së provimit të kualifikimit teorik.

5. Tarifa e regjistrimit dhe e provimit të kualifikimit teorik miratohen nga ministri përgjegjës për transportin, në bazë të statutit të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

6. Pyetjet e provimit të kualifikimit përzgjidhen nga kapitulli 5, "Normat e sjelljes", të Kodit Rrugor.

7. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor përgatit strukturën dhe pyetjet e provimit të kualifikimit teorik, të cilat i publikon në faqen e saj të internetit, së bashku me përgjigjet respektive.

8. Mbajtësi i lejedrejtimit fiton provimin e kualifikimit kur përgjigjet saktë, jo më pak se, 90 për qind të sasisë së pyetjeve.

9. Të gjithë mbajtësit e lejedrejtimit, të cilëve u është hequr lejedrejtimi pas hyrjes në fuqi të ligjit nr. 175/2014, do të trajtohen sipas pikës 4, të nenit 215, të Kodit Rrugor.

Neni 313

Licenca për autoshkollë (Neni 121 i Kodit Rrugor)

(ndryshuar pikat 3, 7, 8, 10, 11 e 12 me VKM nr. 1048, datë 16.7.2008, nr. 543, datë 13.6.2013, ndryshuar shkronja "ç" e pikës 3, hequr fjalë në pikën 7, ndryshuar pika 8, shfuqizuar parafrafi i parë i pikës 9, ndryshuar pikat 10, 11, 12, 13 dhe shfuqizuar pika 16 me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

1. Veprimtaria e edukimit rrugor të formimit dhe instruktimit të drejtuesve të mjeteve rrugore me motor do t'i nënshtrohet pajisjes me licencë, me kodin VII.3.A "Autoshkollë", sipas përcaktimeve të parashikuara në ligjin nr. 10 081, datë 23.2.2009 "Për licencat, autorizimet dhe lejet në Republikën e Shqipërisë", të ndryshuar, dhe në vendimin nr. 538, datë 26.5.2009 të Këshillit të Ministrave "Për licencat, autorizimet dhe lejet që trajtohen nga/apo nëpërmjet Qendrës Kombëtare të Licencimit (QKL) dhe disa rregullime të tjera nënligjore të përbashkëta", të ndryshuar.

2. Përgatitja e drejtuesve të mjeteve rrugore me motor bëhet vetëm në autoshkolla, kundrejt pagesës. Tarifa e pagesës përcaktohet nga subjektet, juridike e fizike, shtetërore dhe private, që organizojnë autoshkollën.

3. Për pajisjen me licencë për veprimtarinë e autoshkollës, subjektet fizike ose juridike, private ose shtetërore, duhet të paraqesin pranë Qendrës Kombëtare të Licencimit (QKL) këto dokumente:

a) Dëshminë e aftësisë profesionale të mësuesit të teorisë ose, në mungesë të saj, nga kërkuesi, kontratën me një person të pajisur me këtë dëshmi, i cili do të jetë edhe drejtuesi teknik i autoshkollës;

b) Dëshminë e aftësisë profesionale për instruktorët e praktikës dhe kontratat që provojnë marrëdhëniet e kërkuara të punës;

c) Dokumentet e pronësisë ose të marrjes me qira të një klase për zhvillimin e mësimit të teorisë;

ç) Dokumentet e pronësisë të subjektit kërkues, për çdo mjet rrugor, të çdo kategorie lejedrejtimi apo dëshmie dhe certifikate profesionale, për të cilat kërkon licencën.

d) Rregullore të brendshme të funksionimit të autoshkollës;

dh) Dokumentin që vërteton pagesën e tarifës së pajisjes me licencë në QKL.

4. Kushtet e licencimit, dokumentet shoqëruese, afatet e vlefshmërisë dhe procedurat e shqyrtimit të kërkesave për pajisjen me licencë, me kodin VII.3.A "Autoshkollë", janë ato të përcaktuara në ligjin nr. 10 081, datë 23.2.2009 "Për licencat, autorizimet dhe lejet në Republikën e Shqipërisë", të ndryshuar, dhe në vendimin nr. 538, datë 26.5.2009 të Këshillit të Ministrave "Për licencat, autorizimet dhe lejet që trajtohen nga/apo nëpërmjet Qendrës Kombëtare të Licencimit (QKL) dhe disa rregullime të tjera nënligjore të përbashkëta", të ndryshuar.

5. Kohëzgjatja e kurseve për përgatitjen teoriko-praktike në autoshkollë përcaktohet nga lloji i lejes së drejtimit, në mbështetje të akteve nënligjore, të nxjerra nga ministria përgjegjëse për transportin rrugor.

6. Për përgatitjen e plotë, teorike dhe praktike, të kandidatëve, subjektet që organizojnë autoshkollat duhet të realizojnë programet e teorisë dhe të praktikës, të hartuara dhe të miratuara nga ministria përgjegjëse për transportin rrugor.

7. Autoshkolla nuk mund të programojë më shumë se 6 (gjashtë) orë mësimi teorik për një mësues teorie e 8 (tetë) orë mësimi praktik në ditë për një instruktor praktike.

8. Në rastet kur përgatitja e kandidatit bëhet në autoshkollë, juridiksioni i aktivitetit të së cilës nuk është i njëjtë me vendbanimin, dosja e lejes së drejtimit, pas përfundimit të përgatitjes dhe marrjes së testimit, dërgohet në DRSHTRR-në ku ka vendbanimin aplikuesi.

Pagesa e transferimit të dosjes bëhet nga kandidati, përpara pajisjes me lejedrejtimi.

9. Strukturat e DRSHTRR-së janë të detyruara të marrin në prova teorike dhe praktike çdo kandidat që ka kryer ciklin e plotë të përgatitjes teorike e praktike, ka dorëzuar dokumentacionin e plotë dhe ka paguar tarifat e shërbimit. Pas përfundimit të provave, komisioni plotëson dokumentet, sipas modelit të miratuar nga DPSHTRR-ja.

10. Mjetet rrugore, që përdoren gjatë përgatitjes praktike dhe provave për lejedrejtimi e certifikata të aftësisë profesionale, duhet të plotësojnë kushtet teknike si më poshtë vijon:

a) Për kategorinë A1, motor pa kosh, me cilindratë prej, të paktën, 120 cm^3 dhe të aftë për një shpejtësi, të paktën 90 km/orë. Për lejedrejtimi të posaçme të kësaj kategorie, prova bëhet me motor me tri dhe katër rrota dhe që arrin shpejtësinë, të paktën 60 km/orë;

b) Për kategorinë A2, motor pa kosh, me cilindratë, të paktën, 400 cm^3 dhe një fuqi, të paktën 25 kW;

c) Për kategorinë A, motor pa kosh, me cilindratë, të paktën 600 cm^3 dhe një fuqi, të paktën 40 kW;

ç) Për kategorinë B, automjet me katër rrota, i kategorisë B, i aftë të arrijë shpejtësinë, të paktën, prej 100 km/orë;

d) Për kategorinë BE, kombinim i një automjeti të kategorisë B dhe një rimorkioje, me masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 1000 kg, me kapacitet shpejtësie prej, të paktën 100 km/orë, që nuk përfshihet në kategorinë B; pjesa e ngarkesës së rimorkios do të përbëhet nga një trup i mbyllur, i cili është, të paktën, aq i gjerë dhe i lartë sa mjeti motorik; trupi i mbyllur mundet, gjithashtu, të jetë pak më i gjerë sesa mjeti motorik, duke u siguruar që pamja nga prapa është e mundur vetëm nga përdorimi i pasqyrave të jashtme, me pamje nga prapa, të mjetit motorik; rimorkioja duhet të jetë me një masë të përgjithshme minimale reale prej 800 kg;

dh) Për kategorinë B1, motomjet me katër rrota (kategoria L7), që arrin, të paktën, 60 km/orë;

e) Për kategorinë C, një mjet i kategorisë C, me një masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 12 000 kg, me një gjatësi prej, të paktën, 8 m, me një gjerësi prej, të paktën, 2,40 m dhe një kapacitet shpejtësie prej, të paktën, 80 km/orë, i pajisur me frena kundër bllokimit, i pajisur me një kuti shpejtësie që ka, të paktën, tetë shkallë të lëvizjes përpara, dhe pajisjen e regjistrimit, siç është përcaktuar nga legjislacioni në fuqi; karroceria duhet të jetë në formën e një trupi të mbyllur, i cili është, të paktën, aq i gjerë dhe i lartë sa kabina; mjeti, gjatë provës, duhet të ketë një

masë të përgjithshme minimale reale prej 10 000 kg;

ë) Për kategorinë CE, mjet i artikuluar ose një kombinim i mjetit të provës së kategorisë C dhe një rimorkio me gjatësi, të paktën, 7,5 m; si mjet i artikuluar dhe i kombinuar duhet të ketë një masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 20 000 kg, një gjatësi prej, të paktën, 14 m dhe një gjerësi prej, të paktën, 2,40 m dhe duhet të arrijë shpejtësinë prej, të paktën, 80 km/orë, e pajisur me frena kundër bllokimit, e pajisur me një kuti shpejtësie që ka, të paktën, tetë shkallë të lëvizjes përpara dhe me pajisje regjistruese, siç është përcaktuar nga legjislacioni në fuqi; karroceria duhet të jetë në formën enjë trupi të mbyllur, i cili është, të paktën, aq i gjerë dhe i lartë sa kabina; si mjeti me rimorkio, edhe ai i kombinuari, duhet të jenë me një masë të përgjithshme minimale reale prej 15 000 kg;

f) Për kategorinë C1, një mjet i kategorisë C1, me një masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 4 000 kg, me një gjatësi prej, të paktën, 5 m, dhe duhet të arrijë shpejtësinë prej, të paktën, 80 km/orë; i pajisur me frena kundër bllokimit dhe me pajisje regjistruese, siç është përcaktuar nga legjislacioni në fuqi; karroceria duhet të jetë në formën e një trupi të mbyllur, i cili është, të paktën, aq i gjerë dhe i lartë sa kabina;

g) Për kategorinë C1E, një kombinim i përbërë nga një mjet i kategorisë C1 dhe një rimorkio, me një masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 1 250 kg; ky kombinim duhet të jetë, të paktën, 8 m i gjatë, dhe që arrin shpejtësinë prej, të paktën, 80 km/orë; karroceria duhet të jetë në formën e një trupi të mbyllur, i cili është, të paktën, aq i gjerë dhe i lartë sa kabina; karroceria mundet, gjithashtu, të jetë pak më e gjerë se kabina, duke u siguruar që pamja prapa është e mundur vetëm nga përdorimi i pasqyrave të jashtme, me pamje nga prapa, të mjetit motorik; rimorkioja duhet të jetë me një masë të përgjithshme minimale reale prej 800 kg;

gj) Për kategorinë D, një mjet i kategorisë D, me një gjatësi prej, të paktën, 10 m, një gjerësi prej, të paktën, 2,40 m, dhe që arrin një shpejtësi prej, të paktën, 80 km/orë; i pajisur me frena kundër bllokimit dhe me pajisje regjistruese, siç është përcaktuar në legjislacionin në fuqi;

h) Për kategorinë DE, një kombinim i përbërë nga një mjet i kategorisë D, dhe një rimorkio me një masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 1 250 kg, një gjerësi prej, të paktën, 2,40 m, dhe që arrin një shpejtësi prej, të paktën, 80 km/orë; karroceria duhet të jetë në formën e një trupi të mbyllur, i cili është, të paktën, 2 m i gjerë dhe 2 m i lartë; rimorkioja duhet të jetë me një masë të përgjithshme minimale reale prej 800 kg;

i) Për kategorinë D1, një mjet i kategorisë D1, me një masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 4 000 kg, me një gjatësi prej, të paktën, 5 m, dhe që arrin shpejtësinë prej, të paktën, 80 km/h; i pajisur me frena kundër bllokimit dhe me pajisje regjistruese, siç është përcaktuar nga legjislacioni në fuqi;

j) Për kategorinë D1E, një kombinim i një mjeti të kategorisë D1 dhe një rimorkioje, me një masë maksimale të autorizuar prej, të paktën, 1 250 kg, dhe që arrin shpejtësinë prej, të paktën, 80 km/orë; karroceria duhet të jetë në formën enjë trupi të mbyllur, i cili është, të paktën, 2 m i gjerë dhe 2 m i lartë; rimorkioja duhet të jetë me një masë të përgjithshme minimale reale prej 800 kg.

11. Mjetet rrugore mësimore, përveç atyre të kategorive A1, A2 dhe A, duhet të jenë të pajisura me pedale të dyfishta (gaz, freksion, frena), ndërsa mjetet me kuti shpejtësie automatike vetëm (gaz frena), që përdoren nga vendi ku qëndron instruktori. Në mes të instruktorit dhe drejtuesit të mjetit nuk duhet të ketë pengesa që vështirësojnë ndërhyrjet e instruktorit për të vepruar në drejtimin e mjetit rrugor. Mjetet rrugore mësimore duhet të jenë me pamje të jashtme të rregullt dhe në gjendje të mirë teknike, në të kundërt, nga kontrollorët, që mbulojnë veprimtarinë e transportit rrugor dhe nga organet e policisë rrugore, duhet të merren masa deri në bllokimin e tyre, pa mbajtur përgjegjësi për vijueshmërinë e autoshkollës.

12. Mësuesit e teorisë duhet të jenë të pajisur me dëshmi të aftësisë profesionale "Mësues teorie", e cila është e vlefshme si për përgatitjen e kandidatëve për lejedrejtimi edhe për kandidatët për CAP.

Instruktorët e praktikës duhet të jenë të pajisur me dëshmi të aftësisë profesionale për lejedrejtimi dhe, kur përgatitin kandidatë për CAP, duhet të kenë edhe certifikatën e aftësimit

profesional (CAP), në varësi të kandidatëve që përgatitin.

Dëshmitë e aftësisë profesionale për mësuesit e teorisë dhe instruktorët e praktikës së autoshkollave jepen nga strukturat e DPSHTRR-së, pas testimit përkatës. Përgatitja e tyre bëhet sipas programeve të përcaktuara në aktin nënligjor të nxjerrë nga ministri përgjegjës për transportin.

Dëshmia e aftësisë profesionale e mësuesit të teorisë është pa afat. Rinovimi i saj bëhet për rastet kur ajo dëmtohet, humbet ose kur poseduesi i saj ndryshon vendbanimin. Dëshmia e aftësisë profesionale, e instruktorit të praktikës, lëshohet për një afat 5-vjeçar, me të drejtë rinovimi, nëse poseduesi zotëron aftësitë e kërkuara fizike e psikike dhe shfrytëzohet vetëm për ato qëllime, për të cilat ajo është lëshuar. Të drejtën e anulimit të dëshmisë së aftësisë profesionale, kur mbajtësi i saj kryen shkelje, në mënyrë të përsëritur, të legjislacionit rrugor ose kur shpërdoron detyrën apo nuk merr pjesë në kurset periodike të formimit profesional, të organizuara nga DPSHTRR-ja, e ka organi që e ka lëshuar atë.

DPSHTRR-ja pajis me autorizim të veçantë instruktorin e praktikës, për përgatitjen e kandidatëve të autoshkollës në të cilën ai është i punësuar. Në asnjë rast, instruktori i praktikës nuk mund të përgatitë kandidatë, të cilët nuk i përkasin autoshkollës për të cilën është autorizuar.

Mësuesit e teorisë dhe instruktorët e praktikës duhet të plotësojnë edhe këto kushte:

-Mësuesit e teorisë duhet të jenë të pajisur me diplomën e Fakultetit të Inxhinierisë Mekanike ose të jenë oficerë transporti, diplomuar në Akademinë e Forcave Tokësore, si dhe të jenë të pajisur, të paktën, me lejedrejtimi të kategorisë B;

- Instruktorët e praktikës duhet të plotësojnë kërkesat e pikës 2, të nenit 120, të Kodit Rrugor, si dhe të kenë përfunduar arsimin e mesëm.

13. Kur mjeti rrugor mësimor drejtohet nga një kandidat, në të lejohet të hipë edhe një kandidat tjetër, përveç instruktorit, ndërsa kur mjeti rrugor është autobus, me të cilin përgatiten persona që do të pajisjen me lejedrejtimi të kategorive D1 dhe D, mund të udhëtojnë vetëm pjesëtarët e të njëjtit grup, por jo më shumë se 8 (tetë) persona.

14. Është e drejtë e çdo kandidati, që vazhdon autoshkollën, të ankohet te drejtuesi i autoshkollës ose strukturat përgjegjëse në DPSHTRR për aktivitetin e autoshkollës, kur vëren se mungojnë kushtet, nuk bëhen përpjekjet e nevojshme për përvetësimin e programit të detyruar mësimor teoriko-praktik.

15. Përgatitja praktike e kandidatëve bëhet si më poshtë vijon:

a) Fillimisht në fushë, rrugë e mjedise ku nuk ka lëvizje, për të marrë më parë reflekset e nevojshme, pastaj në rrugë e mjedise ku nuk ka lëvizje të dendura;

b) Në rrugë jashtë qyteteve e qendrave të banuara, ditën dhe natën;

c) Në rrugë, brenda qyteteve dhe me dendësi të madhe lëvizjeje, ditën dhe natën.

16. Shfuqizuar.

Neni 314

Kontrolli i autoshkollave (neni 121 i Kodit Rrugor)

(ndryshuar me VKM nr. 543, datë 13.6.2013)

1. Ministria përgjegjëse për transportin rrugor, Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor dhe strukturat përkatëse në drejtoritë rajonale ushtrojnë kontroll mbi veprimtarinë e autoshkollave. Përbëjnë objekt kontrolli veçanërisht:

a) dokumentacioni për licencimin dhe aftësinë profesionale të personelit;

b) dokumentacioni për administrimin e aktivitetit të përcaktuar në aktet në zbatim;

c) kushtet e zhvillimit të mësimit teorik, mjediset dhe pajisjet didaktike që mundësojnë zhvillimin normal të tij;

ç) dokumentacioni dhe gjendja teknike e mjeteve rrugore të autoshkollës sipas normave ligjore në fuqi;

d) ndjekja e seancave të zhvillimit të mësimit teorik dhe praktik;

dh) respektimi i udhëzimeve, rregulloreve apo urdhrave të nxjerrë nga ministria përgjegjëse, në zbatim të Kodit Rrugor.

2. Për kontrollin e kryer, hartohet procesverbal, ku shënohen parregullsitë në dokumentacion apo për mënyrën e funksionimit të autoshkollës. Një kopje e procesverbalit u jepet në moment drejtuesit teknik, pronarit të autoshkollës ose përfaqësuesit të tij ligjor dhe duhet të nënshkruhet nga palët.

3. Drejtuesi teknik i autoshkollës, pronari ose përfaqësuesi ligjor, brenda 5 (pesë) ditësh nga data e dorëzimit të procesverbalit duhet të njoftojë strukturën përkatëse të DPSHTRR-së, që ka kryer kontrollin për shmangien e të metave që janë shënuar në procesverbal.

4. Në rastin e mosrespektimit të njoftimit dhe të përmirësimit të parregullsive, të përmendura në pikat 2 e 3 të këtij neni, struktura përkatëse në DPSHTRR ose në DRSHTRR, merr masa për pezullimin e veprimtarisë së autoshkollës në zbatim të pikës 3 të nenit 121 të Kodit Rrugor. Për raste të dokumentuara, që përcaktohen në pikën 4 të nenit 121 të Kodit Rrugor, DPSHTRR-ja, publikon në Regjistrin Kombëtar të Licencave dhe Lejeve vendimin e revokimit, në përputhje me parashikimet e neneve 12 e 14 të ligjit nr. 10 081, datë 23.2.2009 "Për licencat, autorizimet dhe lejet në Republikën e Shqipërisë". Si për rastin e pezullimit ose të revokimit të licencës strukturat e DPSHTRR-së njoftojnë zyrtarisht drejtuesin e autoshkollës.

Neni 315

Identifikime të mjeteve rrugore të regjistruara në shtetet e huaja dhe shenjat dalluese të shtetit shqiptar (nenet 127 dhe 131 të Kodit Rrugor)

(ndryshuar me VKM nr. 543, datë 13.6.2013)

Leja e drejtimit e lëshuar nga një shtet i huaj në kuptimin e pikës 3 të nenit 127 të Kodit Rrugor, pezullohet nga institucioni i prefektit, në juridiksionin e të cilit është konstatuar shkelja.

Neni 316

Regjistrimi i automjeteve dhe i motomjeteve për eksport, import, ekspozita që u përkasin qytetarëve shqiptare, rezidente jashtë shtetit ose të huajve (Neni 132 i Kodit Rrugor)

1. Regjistrimi i mjeteve të treguara në nenin 132 të Kodit Rrugor bëhet vetëm pranë organeve përkatëse kufitare, ku shënohet pronari i mjetit, targa e regjistrimit e shtetit përkatës, lloji i mjetit dhe numri i shasisë së mjetit. Në bazë të dokumentit të lëshuar nga organet e mësipërme, dega përkatëse e DRSHTRR-së lëshon një leje provizore qarkullimi dhe një targë të përkohshme, sipas nenit 243.

Neni 317

Leja e drejtimit të shërbimit për personelin që zhvillon shërbimin e policisë rrugore (Neni 137 i Kodit Rrugor)

1. Leja e drejtimit për shërbim i jep të drejtë titullarit të drejtojë motomjete, autovetura, automjete kamione për transport të përzier, të personave dhe të sendeve, për përdorim të veçantë ose për transporte të veçanta. I lëshohet personelit që ka kryer cikël të përshtatshëm ushtrimi, me karakter teorik e praktik.

2. Mësimi teorik dhe ushtrimi i guidës dhe provimi për marrjen e lejes së drejtimit duhet të zhvillohen sipas programeve të përcaktuara në udhëzimet e ministrit të Rendi Publik.

3. Leja e drejtimit për shërbimin mund të shfuqizohet ose në raste më të rënda, zhvleftësohet nga organi që e ka lëshuar kur personi gjatë përdorimit të mjetit u ka shkaktuar dëme personave ose sendeve, nga mungesa e përvojës ose nga pakujdesia.

KAPITULLI V
NORMAT E SJELLJES

1. KUFIZIMET E SHPEJTËSISË
(Nenet 138-140 e Kodit Rrugor)

Neni 318
Detyrimi për kufizimin e shpejtësisë (Neni 138 i Kodit Rrugor)

1. Detyrimi për kufizimin e shpejtësisë, për të cilin flitet në nenin 138, pika 1, e Kodit Rrugor, fillon nga çasti kur drejtuesi i mjetit arrin të parashikojë mundësinë e një rreziku, pavarësisht nga prania e një sinjali rreziku.

Neni 319
Kufizimi i përkohshëm i shpejtësisë (Neni 139 i Kodit Rrugor)

1. Pranë shkollave, instituteve, mjediseve sportive, ose kur zhvillohen manifestime të ndryshme, nën kujdesin e entit pronar, mund të vendosen në rrugë ose në pjesë të saj kufizime të përkohshme të shpejtësisë, për të gjithë kohën ose për orë të veçanta të ditës, kur ky kufizim është i nevojshëm për sigurimin e qarkullimit. Për këto kufizime, drejtuesi duhet të vihet në dijeni me anë të sinjaleve të përcaktuara.
2. Nëse ka situata të veçanta rreziku, enti pronar i rrugës përcakton kufizime të përkohshme të shpejtësisë, nëpërmjet sinjaleve të sipërpërmendura, përgjatë rrugës.

Neni 320
Kufizimi i përhershëm i shpejtësisë (Neni 140 i Kodit Rrugor)

1. Në pjesën e pasme të mjeteve, të treguara në nenin 140, pika 4, e Kodit Rrugor, duhet të vihet në mënyrë të dukshme, një shenjë dalluese, me material reflektues, ku është shënuar shifra e kufizimit të shpejtësisë.
2. Shenja dalluese duhet t'u përgjigjet karakteristikave të shënuara më poshtë:
a) përmasat dhe ngjyrat: si në figurën V.1;
b) materiali mbrojtës: alumin ose shtresë ngjitëse;
c) materiale prapareflektuese: letër transparente e një cilësie të lartë (klasa 2).

Neni 321
Aparatet dhe mjetet për kontrollin e kufizimeve të shpejtësisë (Neni 140 i Kodit Rrugor)

1. Aparaturat e caktuara për kontrollin e zbatimit të kufizimit të shpejtësisë duhet të jenë të ndërtuara në mënyrë të tillë që të arrijnë qëllimin, duke fiksuar shpejtësinë e mjetit, në mënyrë të qartë dhe të pranueshme, duke mbrojtur, në këtë mënyrë, përdoruesin.
2. Aparatet e veçanta duhet të miratohen nga ministri i Rendit Publik. Së bashku me miratimin duhet të përcaktohet një përqindje tolerance, e cila do të llogaritet, herë pas here, në favor të shkelësit.
3. Kontrolli për zbatimin e kufizimit të shpejtësisë, mund të kryhet edhe sipas nenit 140, pika 6, e Kodit Rrugor, nëpërmjet shënimeve kronologjike, të shtypura mbi biletat e autostradës, në çastin e daljes dhe të pagimit të taksës, duke krahasuar shënimet me largësinë nga hyrja dhe dalja, e cila rezulton në tabelat largësimatëse, zyrtare të enteve pronare. Në këtë rast përcaktimi i shpejtësisë është i shoqëruar me gabim relativ, në favor të shkelësit 5 deri në 10 për qind sipas shpejtësisë që rezulton, përkatësisht më e vogël se 40 km/orë, dhe më e vogël se 110 km/orë.
4. Për kapjen e shkeljeve të kufizimeve të shpejtësive, aparaturat për të cilat flitet në pikën 1,

duhet të administrohen drejtpërdrejt nga organet e policisë rrugore, për të cilat flitet në nenin 12 të Kodit Rrugor.

2. RREGULLAT E LËVIZJES SË MJETEVE.

(Nenet 141-152 e Kodit Rrugor)

Neni 322
Lëvizja në rreshta paralelë (Neni 142 i Kodit Rrugor)

1. Në rastin e lëvizjes në rreshta paralelë lejohet lëvizja e një rreshti të mjeteve, duke respektuar rreshtin përbri. Secili prej rreshtave duhet të lëvizë gjithmonë brenda korsisë së vetë.

2. Në lëvizjen në vijë të drejtë, me rreshta paralelë, është e detyrueshme për mjetet pa motor dhe ciklomotorët të zënë korsinë djathtas, duke qëndruar sa më afër kufirit të rrugës.

3. Kur, në qarkullimin në rreshta paralelë, lejohet, sipas nenit 142, pika 3 e Kodit Rrugor, ndërrimi i korsive, kush kryen këtë manovrim duhet të njoftojë në kohë të përshtatshme, me përdorimin e sistemeve të sinjalizimit, por, në çdo rast, nuk duhet të pengojë ose të rrezikojë mjetin që lëviz në korsinë që do të zihet.

4. Përpara së të kryhet ndërrimi i korsive, drejtuesi i mjetit duhet të sigurohet:

a) që korsia, që mendohet të zihet, duhet të jetë e lirë për një pjesë të mjaftueshme, përpara dhe mbrapa, duke përdorur, nëse është e domosdoshme, sistemin e pasqyrave;

b) që mjeti, që paraprin, të mos ta ketë nisur këtë manovër ose të mos ketë sinjalizuar fillimin e manovrës.

5. Ne rrugët që hyjnë në udhëkryq, edhe nëse nuk kanë sinjalizimin përkatës, drejtuesit e mjeteve duhet të vendosen në kohën e duhur në korsi, të ndarë me vija, të caktuar për manovrat që ata kanë ndërmend të kryejnë, duke u vendosur kështu në kolonë, e cila duhet të ruhet gjatë fazës së kalimit të këtij udhëkryqi. Pasi është kryer një herë zgjedhja e korsisë, drejtuesi i mjetit është i detyruar të respektojë drejtimin e korsisë, sepse, në mënyrë absolute janë të ndaluara ndryshimet e papritura të drejtimit në rrugët e hyrjes në udhëkryq.

6. Ashtu si në udhëkryqet me semaforë dhe me sinjalizim me dorë, drejtuesit e mjeteve me dy rrota, në korsinë përkatëse të drejtimit të zgjedhur, duhet të vendosen përbri mjeteve të tjera, në pritje të dritës së gjelbër.

7. Manovrimi zigzag, për të shkuar pranë vijës së ndalimit, është i ndaluar.

Neni 323
Parakalimi (Neni 146 i Kodit Rrugor)

1. Nuk lejohet parakalimi në korsitë e përshpejtimit dhe të ngadalësimit.

2. Parakalimi nga e djathta lejohet për shpejtësi të kufizuara dhe me kujdes të veçantë, kur mjeti që paraprin ka sinjalizuar për kthimin e tij majtas.

3. Nuk lejohet parakalimi pranë udhëkryqeve, në largësi jo më të vogël se 50 m nga vija e ndalimit, të parregulluar me semaforë ose pa polic trafiku. Nëse mjeti ndalon për të lejuar kalimin e këmbësorëve ose për t'i dhënë përparësi mjeteve të tjera, duhet të ndalojnë edhe ato mjete që lëvizin në rreshtat e tjerë, paralelë.

Neni 324
Largësia e sigurisë ndërmjet mjeteve (Neni 147 i Kodit Rrugor)

1. Largësia e sigurisë ndërmjet dy mjeteve varet, gjithmonë, nga shpejtësia, nga reflekset e drejtuesit, nga kushtet e trafikut, nga valëzimet e rrugës, nga kushtet atmosferike, nga tipi dhe gjendja e mjetit, nga sasia e ngarkimit, si dhe nga çdo rrethanë tjetër që ndikon.

2. Largësia e sigurisë duhet të jetë, të paktën e barabartë me hapësirën e përshkuar gjatë kohës

që kalon nga çasti kur parashikohet rreziku deri në frenimin e mjetit, jo më e vogël në vlera numerike, se katrori i të dhjetave të shpejtësisë, shprehur në km.

Neni 325
Kthimi (Neni 152 i Kodit Rrugor)

1. Brenda qytetit manovra e kthimit 180° (në formë "U-je") është e ndaluar, në rast se për ta kryer atë është e nevojshme të kapërcesh vijën e mesit të rrugës, shënuar me vijë të gjatë, të vazhdueshme, kthimi është plotësisht i ndaluar pranë udhëkryqeve, si dhe në rastet e parashikuara nga neni 152, pika 6, e Kodit Rrugor.

Neni 326
Kufijtë maksimalë zanorë (Neni 153 i Kodit Rrugor)

1. Emetimet zanore, nga sistemet për të cilat është folur në nenin 153, pika 4 e Kodit Rrugor duhet të jenë me ndërprerje dhe në çdo rast të mos vazhdojnë më shumë se tri minuta.

3. NDALIMI, QËNDRIMI DHE PUSHIMI I MJETEVE
(Nenet 155-163 e Kodit Rrugor)

Neni 327
Ndalimi dhe qëndrimi i mjeteve, në përgjithësi (Neni 155 i Kodit Rrugor)

1. Në rastin e vendosjes së mjeteve në kolonë, drejtuesi i mjetit nuk mund ta ndalojë dhe as ta qëndrojë mjetin në mënyrë që të pengojë lëvizjen në udhëkryq, pa qenë i sigurt se mund ta lirojë këtë hapësirë, për të bërë të mundur kalimin e këmbësorëve dhe qarkullimin tërthorazi.
2. Në zonat e qëndrimit, ku me anë të sinjalizimit horizontal kufizohen hapësirat për secilin mjet, drejtuesit janë të detyruar të sistemojnë mjetin e tyre brenda hapësirës së caktuar, pa zënë vendet në vazhdim.
3. Manovrat e treguara në nenin 155, pika 7, e Kodit Rrugor, në rastet e lejuara nga kjo normë, duhet të kryhen në kohë të përshtatshme, lidhur me kushtet e trafikut, në mënyrë që drejtuesi të jetë sa më i sigurt.

Neni 328
Ndalimi i automjeteve të shërbimit publik në linjë për transport personash (Neni 155 i Kodit Rrugor)

1. Pjesa e rrugës, e kufizuar me shenja horizontale, e caktuar për ndalimin e autobusëve dhe e autobusëve të shkollave, për hipjen apo zbritjen e pasagjerëve, duhet të tregohet gjithmonë me sinjalin vertikal, të përshtatshëm. Përcaktimi i vendit bëhet nën kujdesin e drejtuesit të shërbimit, në marrëveshje paraprake me entin pronar të rrugës.
2. Në rrugët ndërqytetëse, me një karrexhatë dhe me dy kalime, vendet e ndalimit duhet të vendosen në pozicion të tillë, larg tyre të paktën 50 m, në pozicion njëra përpara tjetrës, sipas drejtimit përkatës të lëvizjes.
3. Në qendrat e banuara dhe në rrugët ndërqytetëse, vendet e ndalimit të mjeteve, duke pasur parasysh hapësirën e udhëkryqit, janë pas hapësirës së kryqëzimit, maksimumi në një largësi jo më të vogël se 30 m. Nëse numri i linjave dhe numri i mjeteve janë të tilla që të pengojnë hapësirën e kryqëzimit, vendi i qëndrimit duhet të jetë më përpara, të paktën 20 m, nga pragu i kryqëzimit.
4. Kur është e nevojshme për të parapërgatitur një vendndalim menjëherë pas ose përpara një kthese, përveç rastit të vendndodhjes në hapësirën e qëndrimit në sheshin e përshtatshëm jashtë rrugës, enti pronar i rrugës duhet të përcaktojë, për çdo rast dhe me shumë kujdes, largësinë më

të përshtatshme të vendit të qëndrimit nga vetë kthesa, për të shmangur në këtë mënyrë, rrezikun nga parakalimi i një autobusi të ndaluar.

5. Në qendrat e banuara, vendet e qëndrimit nuk duhet të jenë në krah të atyre të tramvajeve të pajisura me brez shpëtimi, me kusht që hapësira ndërmjet bordeve të vazhduara të brezit të shpëtimit dhe të trotuarit të jetë të paktën 6 m. Në çdo rast, kur është e mundur, vendet e qëndrimit duhet të jenë vendosur në hapësirat e jashtme të rrugës, të pajisura me kthesa të përshtatshme për hyrjen dhe daljen.

6. Përgjatë rrugëve qytetëse, ku qëndrimi i autobusëve, i autobusëve të shkollave mund të paraqesë pengesë ose rrezik për qarkullimin, nëse rrugët janë të ngushta, duhet të parashikohen sheshe të vogla qëndrimi, jashtë rrugës. Sheshet e vogla të qëndrimit, duhet të kenë një gjerësi minimale prej 3 m dhe një gjatësi prej 12 m. Përveç kësaj duhet të parashikohen kthesa për hyrje dhe dalje me gjatësi minimale prej 30 m (figura V.2). Sheshet e vogla të qëndrimit duhet të jenë të pajisura me një trotuar ose me një vend më të ngritur, të pajisur me mjetet e përshtatshme për qëndrimin e pasagjerëve që presin.

7. Vendet e qëndrimit të autobusit, për të cilat flitet në këtë nen, duhet të ndërtohen vetëm në zonat e treguara në pikat e mësipërme, në mënyrë që të shmanget zënia e rrugës nga pasagjerët, që hipin e zbresin nga mjetet, duke zvogëluar kapacitetin e rrugës dhe duke penguar trafikun.

Neni 329

Ndalimi dhe parkimi i mjeteve (Neni 156 i Kodit Rrugor)

1. Nuk lejohet të ndalosh e t'u kërkosh informacion policëve të trafikut, kur kjo mund të shkaktojë pengesa në trafik.

2. Drejtuesit, që parkon mjetin në rastet e lejuara, duhet të vërë në punë frenin e ndalimit dhe, si rregull, duhet të ketë kujdes që të fusë në funksion raportin më të ulët të ndërrimit të shpejtësisë. Në rrugët me pjerrësi të fortë duhet të bëhet parkimi i mjetit me rrota të kthyera, dhe për mjetet me masë të përgjithshme për ngarkim të plotë më të madhe se 3.5 tonë duhet të vendosen pengueset, që bllokojnë rrotat (pyka).

3. Mjeti i parkuar duhet ta ketë motorin të fikur.

Neni 330

Licencë për shërbimin e largimit (heqjes) dhe mjetet e përshtatshme për të (Neni 157 i Kodit Rrugor)

1. Shërbimi i largimit të mjeteve, sipas nenit 157 të Kodit Rrugor mund të bëhet edhe nga subjektet e licencuara nga enti pronar i rrugës, por me kusht që të kenë të paktën njërin nga mjetet, me karakteristika teknike të përcaktuara për këtë punë.

2. Për licencën jep udhëzime enti pronar i rrugës. Në licencë bashkëlidhen rregullat teknike të mjetit. Licenca duhet të përmbajë targën e mjetit, datën dhe numrin e identifikimit dhe të homologimit, kohën për të cilën vlen licenca dhe tarifat që zbatohen, sipas një rregulloreje unike të miratuar nga ministri i Transportit, në bashkëpunim me ministrin e Financave.

3. Për procedurën e largimit të mjeteve, që përbën, sipas nenit 157, pika 4 e Kodi Rrugor, sanksionin administrativ plotësues, zbatohen dispozitat e nenit 211 të Kodit Rrugor dhe të nenit 362, të kësaj rregulloreje.

4. Është i ndaluar largimi i mjeteve, të caktuara për shërbime të policisë, të ambulancave, të zjarrfikësve, të ndihmës së shpejtë, si dhe ato të mjekëve, që gjenden në shërbim për raste emergjence. Këto të fundit duhet të jenë pajisur me shenjën dalluese, të caktuar.

Neni 331
Pajisja me çelës për bllokimin e mjeteve (Neni 157 i Kodit Rrugor)

1. Pajisja me çelës për bllokimin e rrotave të mjeteve, të parashikuara nga neni 157, pika 3, e Kodit Rrugor, duhet të ketë karakteristikat e mëposhtme:

a) të jetë realizuar me dy krahët e pincës, e përshtatshme për të bllokuar rrotën e mjetit dhe e rregullueshme, që të jetë e përshtatshme për tipa të ndryshëm rrotash;

b) të lejojë fiksimin, me anë të pincave, në anë të diskut, pa pasur mundësi të hiqet edhe kur rrota është e shfryrë.

c) të pengojë lëvizjen e mjetit përpara ose prapa, me anë të sforcimit maksimal tërheqës, që vepron mbi rrotën e bllokuar;

ç) të jetë realizuar dhe të përdoret në mënyrë të tillë që të mos dëmtojë mjetin;

d) të jetë i pajisur me veshje nga ana që mbështetet mbi rrotën e mjetit;

dh) të mos ketë ndonjë të dalë më të madhe se 10 cm nga përmasat gabarite të mjetit;

e) të jetë i pajisur, të paktën, me një çelës bllokues të sigurimit ose me një sistem mbyllës me "numrator rrotullues", të paktën me katër numra;

ë) të mos ketë peshë të përgjithshme, më të madhe se 30 kg;

f) të jetë i lyer me ngjyrë të verdhë.

2. Për procedurën e bllokimit të mjeteve, që përbën, sipas nenit 157, pika 4 e Kodit Rrugor, sanksionin administrativ plotësues, dhe të heqjes së bllokimit, zbatohen dispozitat e nenit 211 të Kodit Rrugor, dhe të nenit 363, të kësaj rregulloreje.

3. Është i ndaluar bllokimi i mjeteve të caktuara në shërbim të policisë, edhe në rastet private, të ambulancave, të zjarrfikësve, të ndihmës së shpejtë, si dhe të mjeteve të mjekëve që kryejnë shërbime emergjence, dhe të invalidëve, të cilët duhet të jenë të pajisura detyrimisht me shenja dalluese.

Neni 332
Zënia e karrexhatës (Neni 159 i Kodit Rrugor)

1. Në rastin e aksidentit rrugor, që sjell zënien e karrexhatës nga mjetet e dëmtuara, të cilat nuk mund të hiqen në kohë, drejtuesi ose pasagjerët e mjetit të dëmtuar duhet të paralajmërojnë menjëherë, me anë të një ose më shumë sinjaleve, të tipit të parashikuar nga neni 160 i Kodit Rrugor. Nëse këta e kanë të pamundur ta bëjnë, paralajmërimi duhet bërë nga polici i trafikut ose nga roja e rrugës ku ndodh ngjarja.

2. Masat e nevojshme, për të shmangur rrezikun në qarkullim, nga prania e substancave rrëshqitëse, apo që marrin zjarr ose të rrezikshme, janë:

a) parasinjalizimi i zonës së rrezikshme, me anë të sinjalit të parashikuar në nenin 160 të Kodit Rrugor, nëse është nevoja vendoset në mes të rrugës;

b) sinjale paralajmëruese me dorë, nga drejtuesi i mjetit, me qëllim që të pengojnë kalimin në zonën e rrezikshme të mjeteve që vijnë nga ana ku nuk është vendosur sinjali;

c) heqja e lendeve të rrezikshme dhe kthimi i rrugës në gjendjen e mëparshme, me hedhje të skorjeve, rërës, tallashit ose të ndonjë materiali tjetër, të përshtatshëm.

3. Në rastet e parashikuara nga pikat 1 dhe 2, drejtuesit ose pasagjerët e këtyre mjeteve të detyruar të lajmërojnë sa më shpejt organin e policisë që ndodhet më afër vendit të aksidentit.

Neni 333
Parasinjalizimi dhe vendosja e sinjaleve të lëvizshme të rrezikut (Neni 160 i Kodit Rrugor)

1. Të gjitha mjetet e treguara në nenin 54 të Kodit Rrugor, të ndaluar me një rrugë jashtë qendrave të banuara, dhe për çdo ngarkesë të rënë aksidentalisht mbi të, duhet të

parasinjalizohen, sipas nenit 160, pika 1, e Kodit Rrugor, kur verifikohen rrethanat e mëposhtme:

a) ditën, kur mjeti ose ngarkesa nuk shihen qartë, në një largësi prej 100 m, nga drejtuesi i një mjeti që vjen nga pas;

b) natën, për mjetin, kur mungojnë ose janë të pamjaftueshme dritat e pasme të vendosura në të, ose në rastet kur ngarkesa bie nga mjeti.

2. Në rastet kur, sipas nenit 160, pika 1 e Kodit Rrugor, është parashikuar parasinjali, drejtuesi duhet të vendosë sinjalin mbi rrugë, prapa mjetit ose pengesës që parasinjalizon në një largësi gjatësore prej 50 m, të tillë që në çdo rrethanë, të shikohet qartë, në një largësi prej 100 m, nga drejtuesit e mjeteve që vijnë. Në rast kryqëzimi në largësi 50 m, sinjali vendoset në pozicionin më të përshtatshëm.

3. Sinjali duhet të vendoset, në korsinë e zënë nga mjeti i ndaluar ose nga pengesa, në një largësi jo më të vogël se 1 m nga buza e jashtme e rrugës, i drejtuar nga ana që vijnë mjetet.

4. Drejtuesi i mjetit duhet të ketë kujdes që ta heqë sinjalin në çastin e largimit të pengesës.

Neni 334

Tipi dhe homologimi i sinjalit të lëvizshëm të rrezikut (Neni 160 i Kodit Rrugor)

1. Sinjali i lëvizshëm i rrezikut, i treguar në nenin 160, pika 2 e Kodit Rrugor është me përmasat e treguara në figurën II.35 e nenit 101 të rregullores.

2. Lejohen sinjalet e lëvizshme të rrezikut të homologuara në shtetet europiane.

Neni 335

Karakteristika të ngjyrave, fotometrike dhe teknologjike të sinjalit të lëvizshëm të rrezikut (Neni 160 i Kodit Rrugor)

1. Materiali prapareflektues, që, sipas nenit 160, pika 2 e Kodit Rrugor duhet të veshë faqen punuese të sinjalit të lëvizshëm të rrezikut, duhet të ketë koordinata triokromatike, me ngjyrë të kuqe dhe të bardhë, që përfshihen në zonën e diagramës standard të ngjyrës CIE 193, që pasqyrohen në tabelën në vazhdim. Faktori i ndriçueshmërisë nuk duhet të jetë më i vogël se vlera minimale e përshkruar për të dyja ngjyrat, e treguara po në këtë tabelë.

2. Koeficienti ajror i intensitetit të ndriçueshmerisë së materialit dritëpërthyes, duhet të ketë, për ngjyrën e kuqe dhe të bardhë dhe për këndet e ndryshme të divergjencës dhe ndriçueshmërisë, vlera jo më të vogla se vlerat minimale, të dhëna nga tabelat në vazhdim.

3. Materiali dritëpërthyes duhet të ngjitet shumë mirë me mbështetësen mbi të cilën është vendosur, pa asnjë pikë shkëputjeje.

Ngjyra		**Koordinatat e 4 pikave që kufizojnë zonat e lejuara në diagramën kolimetrike C.I.E. 1931**				**Faktori minimal i ndriçueshmërisë**
		1	**2**	**3**	**4**	
E bardhë	**X**	**0.305**	**0.355**	**0.355**	**0.285**	**0.40**
	Y	**0.305**	**0.355**	**0.375**	**0.325**	
E kuqe	**X**	**0.690**	**0.595**	**0.565**	**0.655**	**0.03**
	Y	**0.690**	**0.315**	**0.341**	**0.345**	

Neni 336

Kolona ushtarake, kortezhi dhe raste të ngjashme me to (Neni 161 i Kodit Rrugor)

1. Drejtuesit e mjeteve, që bëjnë pjesë në kolonat ushtarake ose në kolonat e trupave, ose në

kortezhe, janë të detyruar të zënë anën e djathtë të rrugës, pa krijuar pengesa për qarkullimin normal.

2. Kolonat ose grupet e nxënësve duhet, për sa është e mundur, të ecin në trotuare. Në lëvizjen në rrugë, kur është e nevojshme, duhet të procedojnë në mënyrë të tillë që të mos të pengojnë qarkullimin e mjeteve.

3. Formacionet e marshimet e këmbësorëve nuk mund të lëvizin mbi ura.

4. Drejtuesit e mjeteve, që bëjnë pjesë në kolonat e treguara në pikën 1, janë të detyruar të respektojnë largësinë e sigurisë, për të cilën është folur në nenin 147 të Kodit Rrugor, si dhe të gjitha normat e tjera, që kanë lidhje me dritat dhe sinjalizimet pamore.

5. Në rastin e kolonave të automjeteve, me një numër më të madh se pesë njësi, përpara mbi mjetin e parë të kolonës në drejtimin e lëvizjes, duhet të jetë vendosur një tabelë, me sfond të bardhë, ku është shkruajtur me shkronja të zeza "FILLIMI I KOLONËS" dhe prapa një tabele me sfond të bardhë, me mbishkrimin po me shkronja të zeza "FUNDI I KOLONËS". Mbi mjetin e fundit të kolonës, në drejtim të lëvizjes duhet të vendoset përpara tabela analoge me mbishkrimin "FUND I KOLONËS" dhe prapa tabela tjetër me mbishkrimin "FILLIMI I KOLONËS".

4. NGARKESAT QË DALIN JASHTË GABARITEVE TË MJETIT DHE TRANSPORTI I MALLRAVE TË RREZIKSHME

Neni 337

Panelet për sinjalizimin e daljes gjatësore të ngarkesës (Neni 162 i Kodit Rrugor)

1. Panelet katërkëndëshe për sinjalizimin e daljes gjatësorë të ngarkesës, të vendosura në anët e të dalave, sipas nenit 162, pika 6 e Kodit Rrugor duhet t'i përgjigjen tipit të treguar në figurën V.3 dhe duhet të kenë një sipërfaqe minimale 2,500 cm2 . Kjo sipërfaqe duhet të jetë e veshur me material prapareflektues, me vija të alternuara bardhekuqe të zhvendosura me kënd 45°.

2. Paneli, për të cilin flitet në pikën 1,duhet të shihet si ditën edhe natën. Mbi sipërfaqen e panelit të ndërtuar sipas normës, me llamarinë metalike, duhet të vendoset materiali përthyes, i klasës së dytë, si për vijat e bardha ashtu edhe për ato të kuqe.

3. Kur ngarkesa del përgjatë të gjithë gjerësisë së pjesës së prapme të mjetit, panelet e sinjalizimit duhet të jenë dy, të vendosura tërthorazi, nga secili skaj i ngarkesës ose i pjesës së dalë.

4. Pas fabrikimit, provës dhe miratimit të paneleve të sinjalizimit, të parashikuara nga ky nen zbatohen dispozitat e nenit 191.

Neni 338

Kthimi i dokumenteve (Neni 162 i Kodit Rrugor)

1. Nëse sistemimi i përshtatshëm i ngarkesës, sipas nenit 162 pika 9 e Kodit Rrugor, bëhet menjëherë, dokumentet e tërhequra kthehen në kohën e duhur, kontrolli paraprak i organit kontrollues shënohet qartë në procesverbalin e mbajtur për shkeljen.

2. Nëse rregullimi është shtyrë për më vonë, kthimi i dokumenteve të tërhequra duhet t'i kërkohet komandës nga e cila varet organi kontrollues, që do të procedojë për kthimin e dokumenteve pas vërtetimit se udhëtimi kryhet sipas kushteve të kërkuara nga neni 162, pika 9 e Kodit Rrugor. Shënimi duhet të jetë i qartë në procesverbalin e përmendur më sipër.

Neni 339

Përcaktimi i peshës së mjeteve (Nenet 165,166 e Kodit Rrugor)

1. Për përcaktimin e saktë të masës së mjetit, organet e policisë rrugore, kur nuk janë të pajisura me instrumentet matëse të peshës, vendosin që pesha të matet në zonën më të afërt, ku

ndodhet një peshorë publike, e përshtatshme për peshimin e mjeteve, dhe në mungesë të kësaj, me çfarëdolloj peshoreje private, me kusht që të jetë sipas rregullave të përshkruara në ligj.

5. QARKULLIMI NË AUTOSTRADË

(Nenet 173,174 e Kodit Rrugor)

Neni 340

Udhëzime për qarkullimin në autostradë dhe në rrugët ndërqytetëse kryesore (Neni 173 i Kodit Rrugor)

1. Janë të ndaluara garat me motorë dhe garat sportive, në përgjithësi, në autostradë. Në autostrada ose në zonat pranë tyre janë të ndaluara të gjitha veprimet apo situatat që mund të sjellin rrezik në sigurinë e qarkullimit. Enti pronar urdhëron subjektin përgjegjës që të shmangë situatën e rrezikshme dhe në rastin e moszbatimit procedohet sipas kapitullit 6, kreu II, pjesa II e Kodit Rrugor.

2. Për arsye teknike ose të sigurisë, enti pronar mund të ndërpresë trafikun, për të gjitha kategoritë e mjeteve ose për disa prej tyre, në pjesë të caktuara të autostradës, ose mund të përcaktojë mënyra të veçanta për shfrytëzimin e pjesëve të kësaj autostrade.

3. Automjetet, për të cilat flitet në nenin 54, pika 1, shkronja "a" e Kodit Rrugor nuk lejohen të qarkullojnë në autostradë ose në rrugët ndërqytetëse kryesore nëse nuk janë në gjendje, nga ana konstruktive, të ecin me shpejtësi të paktën 80 km/orë në rrugë të drejtë. Enti pronar, sipas nenit 140, pika 2 e Kodit Rrugor, mund të përcaktojë kufijtë minimalë të shpejtësisë për kategoritë e tjera të mjeteve, për të cilat është folur në nenin 54 të Kodit Rrugor.

4. Shërbimi për parandalimin dhe për kontrollin e shkeljeve të normave, që rregullojnë përdorimin e autostradës, kryhet, si rregull, nga personeli i treguar në nenin 12, pika 1, shkronjat "a" dhe "b" të Kodit Rrugor. Gjithashtu ky shërbim kryhet edhe nga personeli i administratës së shtetit sikurse tregohet në nenin 12, pika 3, e Kodit Rrugor.

5. Kontrolli i kushteve dhe i kufizimeve, të treguara në nenin 173 të Kodit Rrugor si dhe në këtë nen, duhet, si rregull, të kryhet në hyrje të autostradës dhe mjeti i cili mendohet jo i rregullt nuk lejohet të qarkullojë në të. Nëse kontrolli bëhet pas hyrjes, mjeti i parregullt duhet të largohet nga autostrada, në daljen e parë pas vendit të kontrollit, nën mbikëqyrjen e agjentit ose të funksionarit kontrollues.

Neni341

Ndihma e shpejtë rrugore dhe largimi i mjeteve (Neni 174 i Kodit Rrugor)

1. Veprimtaria e ndihmës së shpejtë rrugore dhe ajo e largimit të mjeteve në autostrada u besohet, me licencë të lëshuar nga entet pronare të rrugës, subjekteve të autorizuara për ushtrimin e veprimtarisë së autoriparimit.

6. MJETE PA DHE ME TAHOGRAF

(Neni 176 i Kodit Rrugor)

Neni 342

Dokumentet e udhëtimit (Neni 176 i Kodit Rrugor)

(shfuqizuar me VKM nr. 1243, datë 10.9.2008)

Neni 343

Tahografi (Neni 177 i Kodit Rrugor)

(shfuqizuar pikat 2 dhe 3 me VKM nr. 1243, datë 10.9.2008)

1. Të gjitha mjetet e treguara në nenin 54 të Kodit Rrugor me peshë maksimale bruto mbi 3500 kg duhet, detyrimisht, të pajisen me tahograf, sipas nenit 177, pika 1 e Kodit Rrugor.
2. Shfuqizuar.
3. Shfuqizuar.

7. QARKULLIMI I BIÇIKLETAVE
(Neni 180 i Kodit Rrugor)

Neni 344
Qarkullimi i biçikletave (Neni 180 i Kodit Rrugor)

1. Çiklistët në lëvizjen e zakonshme në rrugë ku lëvizin dhe mjete të tjera, duhet të mos bëjnë shmangiet e papritura, ose lëvizje zigzage që mund të bëhen pengesë ose rrezik për mjetet që vijnë pas.
2. Në rastin e kalimit të rrugës me trafik të dendur dhe, në përgjithësi, kur e kërkojnë rrethanat, çiklistët janë të detyruar të kalojnë rrugën duke mbajtur mjetin për dorë.
3. Në çdo rast, kur duan të kthehen majtas, të kthehen djathtas apo të ndalojnë, çiklistët duhet të japin sinjal në kohën e duhur, me krah.
4. Gjysmë ore pas perëndimit të diellit, gjatë të gjithë periudhës së errësuar dhe ditën, nëse kushtet atmosferike kërkojnë ndriçimin, biçikletat që nuk janë të pajisura me sistemet përkatëse të sinjalizimit pamor, nuk mund të përdoren, por vetëm të merren për dore.
5. Pajisja e përshtatshme, sipas nenit 180, pika 5, e Kodit Rrugor, për transportin me biçikletë të një fëmije deri në 6 vjeç, përbëhet me një ndenjëse të përshtatshme dhe me vende për të mbështetur krahët, këmbët dhe shpinën. Ndenjësja nuk duhet t'i kalojë përmasat gabarite të biçikletës, kjo duhet të vendoset në mënyrë të tillë që të mos pengojë pamjen e drejtuesit dhe t'i japë mundësi e liri lëvizjeje. Kjo ndenjëse duhet të fiksohet me trupin e biçikletës dhe të jetë e pajisur me një sistem mbrojtës për këmbët dhe krahët e fëmijës.
6. Për qarkullimin e biçikletave në rrugëkalimet (pista) për biçikletat, si është përcaktuar në nenin 3 të Kodit Rrugor, zbatohen, kur është e mundur, normat përkatëse të qarkullimit të mjeteve.
7. Atje ku pistat e biçikletave ndërpriten, duke u futur në rrugë me trafik të shpejtë, çiklistët janë të detyruar t'i kryejnë manovrat me kujdes shumë të madh, duke shmangur ndryshimet e papritura të drejtimit.

8. QARKULLIMI I AUTOKAMPEVE
(Neni 183 i Kodit Rrugor)

Neni 345
Impiantet e pastrimit higjeno-sanitar (Neni 183 i Kodit Rrugor)

1. Impiantet e pastrimit higjeno-sanitar, të caktuara për mbledhjen e mbeturinave organike apo për mbledhjen e ujërave të pastër a të ndotur, në impiantet e brendshme të autokampeve, janë realizuar sipas udhëzimeve të mëposhtme:
a) enti pronar i rrugës ose i autostradës, pronari ose administruesi i vendit të sistemuar për qëndrimin dhe parkimin e autokampeve, si dhe pronari dhe administruesi i vendeve të servisit të pajisur me impiant pastrues ose të ofiçinës së asistencës mekanike, me një sipërfaqe të përgjithshme jo më të vogël se 10 m2, duhet t'i dërgojë, organit përkatës të pushtetit vendor për territorin, kërkesën për ndërtimin e impiantit higjeno-sanitar, sipas rregullave të urbanistikës;
b) impianti hijeno-sanitar, duhet të lidhet me kanalizimet publike, kur ekzistojnë, ose me ato private, sipas autorizimeve dhe kërkesave urbanistike. Impiantet e pastrimit të vendeve të shërbimit, të pajisura me impiante pastrimi, ose të ofiçinave të ndihmës mekanike, duhet të kenë

një kapacitet të përshtatshëm për të mbledhur dhe pastruar, sipas normave në fuqi, ujërat e mbledhura në impiantet e brendshme të autokampit, në varësi me numrin shesheve të vogla të qëndrimit për autokampet. Nëse nuk rezulton një zgjidhje e pastrimit, pa furnizim, teknikisht dhe ekonomikisht e praktikuar, do të lindë nevoja e sigurimit të impiantit të marrjes dhe të mbajtjes, me shkarkim periodik nëpërmjet autoboteve dhe me kontributin e impianteve të trajtimit.

c) për impiantet e realizuara në territorin e parqeve kombëtare ose të krahinës ose në vende të mbrojtura duhet të merret autorizimi nga enti titullar i pasurisë shtetërore natyrore;

ç) vendi ku është vendosur impianti higjeno-sanitar, duhet të ketë një sipërfaqe të përshtatshme, që të lejojë shkarkimin e përkohshëm e të paktën dy automjeteve dhe duhet parashikuar me shkallë të hyrjes dhe të daljes në rastin e vendosjes brenda të vendeve të shërbimit ose të qëndrimit.

2. Administrimi dhe mirëmbajtja e impiantit higjeno-sanitar mund t'u besohet, me leje, ndërmarrjeve të specializuara ose subjektit administrues të sipërfaqes natyrale të mbrojtur, në zonën e punimeve të bonifikimit ku vendoset impianti.

3. Koncesionari është dorëzënës për mbulimin e çfarëdo dëmi civil ose të mjedisit që mund të jetë shkaktuar nga impianti ose nga mjetet që hyjnë.

4. Për realizimin e impianteve higjeno-sanitare brenda fushave zbatohen udhëzimet për të cilat flitet në këtë nen.

5. Çdo vend, në të cilin është realizuar një impiant higjeno-sanitar, duhet të tregohet nën kujdesin e enteve administruese, me sinjalin e përshtatshëm rrugor (figura II.377). Simboli i këtij sinjali në format të zvogëluar (figura II.179) mund të integrohet në sinjalet treguese.

9. QARKULLIMI I PERSONAVE TË DHËNË PAS ALKOOLIT DHE I INVALIDËVE

(Nenet 184,185 e Kodit Rrugor)

Neni 346

Drejtimi i mjetit nën ndikimin e alkoolit (Neni 184 i Kodit Rrugor)

1. Kontrolli i drejtuesve të mjeteve rrugore nën ndikimin e alkoolit, sipas nenit 184, pika 4 e Kodit Rrugor, kryhet nëpërmjet analizave të ajrit që del gjatë frymëmarrjes.

- kur përqendrimi i alkoolit në ajrin që del nga frymëmarrja është 0,2-0,5 g/l (gram për litër) drejtuesi është nën ndikimin e alkoolit.
- kur përqendrimi i alkoolit në ajrin që del nga frymëmarrja është mbi 0,5 g/l drejtuesi është i dehur.

2. Përqendrimi, për të cilin u fol në pikën 1, duhet të rezultojë nga të paktën dy përcaktime, të kryera në një interval kohor prej 5 minutash.

3. Në kryerjen e kontrolleve të sipërpërmendura, ose nëse personi kundërshton, në çdo rast mbetet detyrë e personit që mban procesverbalin të shënojë në njoftimin për krimin, sipas Kodit Rrugor të procedurës penale, si dhe ligjit nr. 8385 datë 26.11.1999, rrethanat kuptimplota të gjendjes së dehur, duke u nisur, në veçanti, nga gjendja e personit dhe nga mënyra se si ai ka drejtuar mjetin.

4. Pajisja me të cilën kryhet matja e përqendrimit të alkoolit në ajrin që del nga frymëmarrja quhet etilometër dhe mund të masë, në mënyrë të përgjithshme, përveç përqendrimit të alkoolit metilik edhe atë të alkoolit isopropilik. Ajo, përveç tregimit të rezultatit të matjes duhet që, nëpërmjet një stampuesi të përshtatshëm, t'i japë këto prova të dokumentuara.

5. Etilometrat duhet t'u përgjigjen kërkesave të përcaktuara me rregulloren teknike, të miratuar nga ministri i Rendit në bashkëpunim me ministrin e Shëndetësisë. Kërkesat mund të azhurnohen me kërkesë të këtyre ministrave, kur e kërkojnë rrethana të veçanta ose modifikime të karakterit teknik.

6. Etilometrat në përdorim duhet t'u nënshtrohen kontrolleve dhe provave, sipas mënyrave të

përcaktuara nga ministri i Rendit, në bashkëpunim me ministrin e Shëndetësisë. Në rastin e rezultatit negativ të kontrollit dhe provave, etilometri tërhiqet nga përdorimi.

7. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, merr masa për homologimin e tipit të etilometrave, në bazë të kontrolleve dhe provave, bërë në institutet e specializuara në këtë fushë, të përcaktuara nga Ministria e Shëndetësisë.

Neni 346/1

Instrumentet e testimit dhe të evidentimit (Neni 198 i Kodit Rrugor)

(shtuar me VKM nr. 297, datë 24.5.2006)

Çdo instrument që përdoret nga organet e kontrollit për evidentimin e shkeljeve duhet të jetë i homologuar, në përputhje me standardet e BE-së.

Neni 347

Rishikimi i lejes së drejtimit (Neni 185 i Kodit Rrugor)

1. Vizita mjekësore për rishikimin e lejes së drejtimit, parashikuar nga neni 185, pika 3 e Kodit Rrugor, kur e kërkon rasti, duhet të bëhet në një kohë sa më të shkurtër dhe t'i komunikohet të interesuarit brenda tridhjetë ditëve nga data e nxjerrjes së certifikatës nga qendrat, për të cilat është folur në këtë nen.

2. Organi përkatës, në udhëzimin me të cilin urdhëron drejtuesin t'i nënshtrohet vizitës mjekësore, të parashikuar nga neni 117, pika 4, shkronja "c", e Kodit Rrugor, përcakton edhe afatin brenda të cilit drejtuesi duhet të veprojë, afat që nuk duhet t'i kalojë tridhjetë ditë.

3. Rezultati i vizitës mjekësore i komunikohet, nën kujdesin e drejtuesit, organit përkatës brenda 15 ditëve. Në rastin e rezultatit pozitiv, organi përkatës vendos, brenda një kohë sa më të shkurtër, ndërprerjen e pezullimit të lejes së drejtimit dhe urdhëron dorëzimin e saj. Në rastin e një përgjigjeje negative, organi përkatës, brenda një kohë sa më të shkurtër, vendos anulimin e lejes së drejtimit, sipas neni 128, pika 1, shkronja "a" e këtij Kodi Rrugor.

Neni 348

Struktura dhe sistemi i shenjave për lëvizjen e invalidëve (Neni 186 i Kodit Rrugor)

1. Për rastet që flitet në nenin 186, pika 1, e Kodit Rrugor, entet pronare të rrugës, duhet të përgatitin dhe të mbajnë funksionale të gjitha strukturat, për të lejuar dhe mundësuar lëvizjen e invalidëve.

2. Për qarkullimin dhe parkimin e mjeteve në shërbim të invalidëve me aftësi të pakta për të lëvizur, dhe organi përkatës i bashkisë ose komunës jep autorizim përkatës, pas një kontrolli specifik shëndetësor. Autorizimi dallohet me anë të "shenjës dalluese për invalidë", për të cilën flitet në figurën V.4. Treguesi i strukturave, për të cilat flitet në pikën 1, duhet të vihet re me anë të sinjalit "simboli i arritshmërisë", si tregohet në figurën V.5.

3. Për lëshimin e autorizimit, për të cilin flitet në pikën 2, i interesuari duhet t'i paraqesë një kërkesë-pronë organeve përkatëse të bashkisë ose komunës ku ai banon, ku, përveç deklarimit, nën përgjegjësinë e tij, të të dhënave personale dhe të elementeve objektive që justifikojnë kërkesën, duhet të paraqesë certifikatën mjekësore, të lëshuar nga zyra mjekësore vendore ku të shënohet qartë se nga vizita mjekësore është vlerësuar se personi, i cili kërkon autorizim, ka aftësi shumë të pakta për të lëvizur. Autorizimi ka vlerë 2 vjeçare. Përsëritja e tij bëhet me paraqitjen e certifikatës së mjekut kurues, i cili përshkruan kushtet shëndetësore për të cilat bëhet lëshimi i autorizimit.

4. Për invalidët e përkohshëm, si pasojë e një fatkeqësie ose për arsye të tjera patologjike, autorizimi mund të lëshohet për një kohë të përcaktuar, por sipas procedurave të treguara në pikën 3. Në këtë rast, certifikata përkatëse mjekësore duhet të specifikojë periudhën e menduar të

invaliditetit. Edhe autorizimet e përkohshme mund të përsëriten sipas përcaktimit, ashtu si është në pikën 3.

5. Për rastet që i kërkojnë kushtet e veçanta të invaliditetit të personit të interesuar, organi përkatës i bashkisë ose i komunës, në një urdhëresë mund të caktojë falas, një hapësirë të përshtatshme për parkim, që dallohet nga një sinjal i përshtatshëm, i treguar në targën e mjetit të autorizuar për ta përdorur (figura II.79/a).

KAPITULLI VI
KUNDËRVAJTJET E PARASHIKUARA NGA KODI RRUGOR DHE SANKSIONET PËRKATËSE

KREU I
KUNDËRVAJTJET ADMINISTRATIVE DHE SANKSIONET PËRKATËSE

PJESA I
KUNDËRVAJTJET ADMINISTRATIVE, QË DËNOHEN ME MASA ADMINISTRATIVE, ME GJOBË DHE ZBATIMI I KËTYRE MASAVE

(Nenet 194-203 e Kodit Rrugor)

Neni 349

Procesverbali, njoftues i kontrollit (Neni 198 i Kodit Rrugor)

(shtuar pikat 5 me VKM nr. 297, datë 24.5.2006, ndryshuar pika 5 dhe shtuar pika 6 me VKM nr. 42, datë 30.1.2019)

1. Procesverbali duhet të përmbajë ditën, orën dhe vendin ku ka ndodhur shkelja, të dhënat e gjendjes civile dhe vendbanimin e shkelësit dhe, sipas rastit, të dhënat për pronarin e mjetit, ose të subjektit solidar të datës dhe të numrit të dëshmisë së aftësisë, të tipit të mjetit dhe të targës së njohjes, përmbledhjen e fakteve, citimin e normës së shkelur dhe deklarata të tjera, të mundshme, të cilat shkelësi kërkon t'ia bashkëlidhë procesverbalit.

2. Përveç kësaj, kontrolluesi duhet ta pajisë shkelësin me të dhënat e nevojshme rreth mënyrës për të arritur pagimin, për sa është e lejuar, duke saktësuar shumën e përgjithshme që duhet paguar, afatin e pagimit, zyrën ose komandën pranë së cilës do të kryhen veprimet dhe numrin e llogarisë, korrente, postare ose bankare që mund të jetë nevoja të përdoret për këtë qëllim.

3. Procesverbalet duhet të regjistrohen kronologjikisht në regjistrat përkatës, nga ku rezultojnë të dhënat e mëposhtme: numri i regjistrimit, data dhe vendi i shkeljes, norma e shkeljes, mbiemri dhe emri i shkelësit dhe i përgjegjësit solidar, tipi dhe targa e mjetit, rezultatet e procedimit përfundimtar. Numri i regjistrimit duhet të jetë progresiv, për vitin kalendarik.

4. Procesverbali, në përgjithësi, duhet të jetë i modelit VI.1 i cili i bashkëlidhet kësaj rregulloreje; nëse është hartuar me sisteme të mekanizuara ose me hartimin e të dhënave, duhet të përmbajë të njëjtët tregues si modeli.

5. Procesverbali i prodhuar nga pajisjet digjitale është sipas modelit VI.2, që i bashkëlidhet këtij vendimi dhe është pjesë përbërëse e kësaj rregulloreje dhe duhet të përmbajë të njëjtët tregues të procesverbalit të modelit VI.1 të saj.

6. Modalitetet e përdorimit të pajisjeve digjitale dhe mënyrat e transferimit të të dhënave digjitale në kohë reale në sistemin elektronik *e*-gjoba përcaktohen me udhëzim të ministrit të Brendshëm.

Neni 350

Raste kur është i pamundur njoftimi i menjëhershëm (Neni 199 i Kodit Rrugor)

1. Rastet kur është i pamundur njoftimi i menjëhershëm, të parashikuara nga neni 199, pika 1 e Kodit Rrugor, janë si më poshtë:

a) pamundësia për të arritur një mjet, që lëviz me shpejtësi shumë të madhe;

b) kalim i një kryqëzimi me semafor, kur është ndezur drita e kuqe;

c) parakalim në kthesë;

ç) zbulimi i një shkeljeje nga një funksionar ose një agjent, në bordin e një mjeti për transport publik;

d) zbulimi i shkeljes, me anë të mjeteve me pajisje të përshtatshme, që bëjnë të mundur përcaktimin e kundërvajtjes, më pas ose pasi mjeti objekt është larguar nga vendi i kontrollit;

dh) zbulimi i shkeljes në mungesë të shkelësit dhe të pronarit të mjetit.

Neni 351

Mënyra e njoftimit jo të menjëhershëm (Neni 199 i Kodit Rrugor)

1. Nëse njoftimi, për rastet për të cilat flitet në nenin 350, nuk është bërë në çastin kur është diktuar shkelja, organi kontrollues plotëson procesverbalin me të dhënat për kohën, vendin, duke specifikuar arsyet për të cilat nuk ishte i mundur njoftimi i menjëhershëm. Këtë, ai ia transmeton komandës ose zyrës nga e cila ai varet.

2. Zyra ose komanda, nga e cila varet organi kontrollues, merr elementet e tjera të nevojshme për të proceduar, dhe vepron sipas nenit 350.

3. Procesverbali i hartuar nga organi kontrollues qëndron në zyrë ose në komandë, ndërsa subjekteve të cilat duhet të njoftohen u dërgohet njëra prej origjinaleve ose kopja origjinale nën kujdesin e përgjegjësit të kësaj zyre ose komande, ose nga një i deleguar (autorizuar) i tij. Procesverbalet, e hartuara me sisteme të mekanizuara ose me hartimin e të dhënave, dallohen nga modeli i gatshëm, i cili mban kokën e zyrës ose të komandës së sipërpërmendur.

4. Zbatohen udhëzimet, për të cilat është folur në nenin 349, pikat 3 dhe 4.

Neni 352

Njoftimet e procesverbaleve subjekteve të huaja (Neni 199 i Kodit Rrugor)

1. Kur njoftimi i bëhet mbajtësit të certifikatës së pronësisë ose njërit prej subjekteve të treguara në nenin 194 të Kodit Rrugor, i cili me deklaratën që përmban, në rastin e shitblerjes, të dhënat e aktit noterial, njofton zyrën ose komandën proceduese se ai nuk është më pronar i mjetit, as titullar i ndonjë të drejte, për të cilat flitet në nenin 194, në datën e diktimit të shkeljes, që po procedohet. Zyra ose komanda e interesuar, nëse vërtetojnë saktësinë e njoftimeve të marra, ia përsërisin njoftimin zyrës përgjegjëse, me akuzën përkatëse të shpenzimeve të mëtejshme, brenda afateve kohore të parashikuara nga neni 199 i Kodit Rrugor. Këto afate hyjnë në fuqi nga data e marrjes nga zyra ose komanda e njoftimeve nga marrësi i njoftimit të mëparshëm.

2. Përsëritja e njoftimit mund të kryhet, ndaj zyrës përgjegjëse, nga çasti në të cilin përcaktohet identiteti dhe adresa e tij e saktë, por jo më tepër së 1 vit nga dita në të cilën është kryer shkelja.

3. Në rastin e njoftimit të kryer ndaj një subjekti të huaj për shkeljen, për arsye të marrjes gabim të numrit të targës ose të leximit të rezultateve të regjistrave publike ose për ndonjë arsye tjetër, zyra ose komanda proceduese, me kërkesë të të interesuarit ose me nismën e saj, kryen kontrolle të përshtatshme, i transmeton organit përkatës procesverbalet për arkivim, ose, nëse është e mundur, procedon me njoftimin e bërë ndaj zyrës përgjegjëse brenda afateve të parashikuara.

4. Në rastin për të cilin flitet në pikën 3, kërkesa e të interesuarit duhet të paraqitet brenda afatit për të cilin flitet në nenin 202 të Kodit Rrugor. Zyra ose komanda proceduese mund të tregojë gabimet, sipas pikës 3, deri në krijimin e listës.

Neni 353
Pagesat e masës së gjobës (Neni 200 i Kodit Rrugor)

1. Për çdo pagesë të kryer, plotësohet dhe lëshohet dëftesa përkatëse, nga organi që kryen veprimin. Për pagesat e kryera nëpërmjet postës ose bankës vlejnë dëftesat përkatëse të derdhjeve.
2. Në çdo dëftesë, përveç shumës së paguar, shënohet mbiemri dhe emri i shkelësit ose i subjektit solidar, data e lëshimit, norma e shkelur dhe vendi ku ka ndodhur shkelja.
3. Procesverbalet, sipas të cilave është kryer pagesa, mbahen për 5 vjet në arkivin e komandës ose zyrës nga e cila varet organi kontrollues.

Neni 354
Kërkesë për ndihmë tek organi përkatës (Neni 201 i Kodit Rrugor)

1. Në rastin e kërkesës për ndihmë, të bërë nëpërmjet postës, data e paraqitjes merret data kur është dërguar me postë letra rekomande.
2. Kur kërkesa i paraqitet dorazi organit përkatës, sipas normës përkatëse të nenit 201 të Kodit Rrugor, ajo i përcillet zyrës ose komandës, së cilës i përket organi kontrollues, për plotësime.

Neni 355
Parashkrimi dhe rezultatet e pagesave (Neni 203 i Kodit Rrugor)

1. Pagesa e kryer në masë më të ulët në krahasim me sa është parashikuar nga Kodi Rrugor, nuk ka vlerën e pagesës për shlyerjen e detyrimit.
2. Në rastet për të cilat flitet në pikën 1, shuma e derdhur është marrë si paradhënie për shlyerjen e plotë të detyrimit, sipas procesverbalit të bërë, dhe shuma që do të regjistrohet në listë është e barabartë me diferencën ndërmjet asaj të detyruar, sipas nenit 348, pika 2, dhe paradhënies së derdhur.
3. Kjo pagesë, pas 60 ditëve pas njoftimit, por përpara krijimit të listës, përveç shpenzimeve të procedurës nuk merr parasysh nxjerrjen e vetë listës. Në këtë rast duhet të lëshohet dëftesa e njëjtë me atë për të cilën është folur në nenin 352. Shuma e marrë është pjesë e të ardhurave për të cilat flitet në nenin 203 të Kodit Rrugor, së bashku me ato të marra nëpërmjet listave.

Neni 356
Regjistrimi i gabuar në listë (Neni 203 i Kodit Rrugor)

1. Në rast të një regjistrimi të gabuar në listë autoriteti administrativ që ka nxjerrë listën sipas nenit 203, pika 2 e Kodit Rrugor, i kërkon arkës fshirjen, duke njoftuar degën përkatëse të financës në rreth.

Neni 357
Dëftesa e derdhjes për kaucion ose tërheqja e lejes së drejtimit (Neni 205 i Kodit Rrugor)

1. Shuma e marrë nga agjenti kontrollues, sipas nenit 205, pika 1, e Kodit Rrugor, duhet të derdhet në zyrën ose në komandën nga e cila ai varet. Mandatpagesa e lëshuar sipas nenit 348 i bashkëlidhet kopjes së procesverbalit të dhënë nga agjenti kontrollues sipas nenit 199, pika 4 e Kodit Rrugor dhe ruhet nga zyra ose komanda, sipas nenit 348, pika 3.
2. Kur derdhet kaucioni ose tërhiqet leja e drejtimit sipas nenit 205, pikat 1 dhe 3, e Kodit Rrugor, si njëra ashtu edhe tjetra duhet t'i kthehen të interesuarit në çastin kur bëhet pagesa në masë të zvogëluar, sipas nenit 205 të Kodit Rrugor. Një kopje e procesverbalit i jepet të interesuarit.

3. Në rastin e derdhjes së kaucionit, nëse nuk bëhet pagesa dhe nuk është paraqitur kërkesa për ndihmë, sipas nenit 199 të Kodit Rrugor, shuma e derdhur depozitohet në vendin e mbledhjes së taksave, ashtu si parashikohet në nenin 205 të Kodit Rrugor.

4. Në rastin e tërheqjes së lejes së drejtimit, nëse nuk bëhet pagesa, sipas nenit 200 të Kodit Rrugor, dokumenti mbahet në zyrën ose komandën e interesuar, që do ta mbajë dokumentin në dispozicion të organit përkatës por duhet t'i paraqesë atij edhe raportin e shkeljes, së bashku me procesverbalin e kontrollit, në bazë të nenit 202 të Kodit Rrugor. Organi përkatës jep udhëzim edhe përkthimin, si dhe masat e nevojshme për kryerjen e detyrimeve që rrjedhin.

Neni 358

Derdhja në zyrën përkatëse (Neni 205 i Kodit Rrugor)

1. Shuma që i takon shtetit, sipas nenit 205, pika 1 e Kodit Rrugor, duhet të derdhet çdo muaj, nga administrata e zyrës përkatëse.

2. Zyrat e regjistrimit ia komunikojnë organit të financës me anë të përmbledhjeve të përmuajshme, që përmbajnë treguesit e shumës së derdhur nga secila administratë.

Neni 359

Të ardhurat nga shkeljet, që u përkasin enteve përkatëse (Neni 205 i Kodit Rrugor)

1. Entet përkatëse kanë detyrë të regjistrojnë në bilancin e tyre të përvitshëm, në një kapitull përkatës, hyrjet dhe daljet e të ardhurave në bazë të nenit 205 të Kodit Rrugor.

2. Për shumat e arkëtuara dhe për shpenzimet e kryera, sipas nenit 205 të Kodit Rrugor, këto ente duhet t'i paraqesin organit përkatës të financave, raportin përfundimtar të të ardhurave nga gjobat dhe shpenzimet për to.

PJESA II
MASAT ADMINISTRATIVE, PLOTËSUESE TË MASAVE ADMINISTRATIVE ME GJOBE

(Nenet 209-214 e Kodit Rrugor)

Neni 360

Sekuestrimi i mjetit (Neni 209 i Kodit Rrugor)

1. Në rastin e sekuestrimit të mjetit, sipas nenit 209, pika 2, e Kodit Rrugor, mjeti është sjellë në vendin e zgjedhur për t'u ruajtur, sipas pikave 3 dhe 4, nën kujdesin e organit të policisë. Nëse drejtuesi është i pranishëm, mjeti dërgohet në vendin e zgjedhur për t'u ruajtur, por nën kontrollin e organeve të policisë. Në të gjitha rastet e tjera kjo bëhet me transferimin ose me tërheqjen e mjetit me mjete që mendohen më të përshtatshme, për të mos dëmtuar mjetin; shpenzimet përkatëse përfshihen në shpenzimet për kryerjen e sekuestrimit.

2. Ruajtja e mjetit dhe e sendeve të tjera të sekuestruara është e mira të bëhet pranë zyrës ose komandës së cilës i përket organi që kontrollon shkeljet. Mënyra e marrjes, dorëzimit dhe e ruajtjes të mjetit dhe të sendeve të sekuestruara, përcaktohen me udhëzim të ministrit të Rendit Publik.

3. Për emërimin e rojës dhe për t'i besuar sendet e sekuestruara hartohet një procesverbal i cili nënshkruhet nga kryetari i zyrës ose i komandës dhe nga roja; kopja e procesverbalit i jepet të interesuarit.

4. Nëse nuk është e mundur ose nuk ia vlen ta ruash një mjet ose sendet e tjera të sekuestruara pranë zyrës ose i komandës për të cilën flitet në pikën 2, kryetari i kësaj zyre ose i komandës vendos që sekuestrimi të vendoset në një vend të përshtatshëm në njërin nga subjektet publike ose private, të treguara në një listë të përvitshme, të vendosur nga organi përgjegjës. Subjekti i

sipërpërmendur është quajtur roje; ky emërtim dhe vendi në të cilin ruhet sendi janë shënuar në procesverbalin e ngarkimit të detyrës, i cili nënshkruhet nga kryetari i zyrës ose i komandës dhe nga roja. Kopja e procesverbalit i jepet të interesuarit.

5. Në procesverbalin e emërimit të rojës, hartuar sipas pikës 3, ose sipas pikës 4, duhet të përmendet mjeti i sekuestruar dhe të dhënat e identifikimit të tij, si dhe gjendja e funksionimit në çastin kur i dorëzohet rojës. Nëse bëhet fjalë, për ndonjë send tjetër, ai dhe gjendja e tij duhet të shënohen në procesverbal. Gjithashtu, në procesverbal duhet të shprehen qartë detyrat e rojës për ruajtjen e mjetit si dhe detyrimet e tij për ta paraqitur mjetin e sekuestruar sa herë që kërkohet nga autoritetet përgjegjëse. Gjithashtu, në procesverbal shënohen edhe sanksionet ndaj rojës për shkeljen e detyrës. Nëse është e nevojshme vendosja e sendeve të sekuestruara, vendosja dhe përshkrimi i vulës duhet të përmendet në procesverbal.

6. Për mosrespektim të disa prej formaliteteve për të cilat flitet në pikën 5, roja nuk shkarkohet nga kryerja e detyrave dhe nga përgjegjësia përkatëse.

7. Në sekuestrimin e mjetit ose të sendeve të tjera të parashikuara nga Kodi Rrugor, dhe për ruajtjen përkatëse zbatohet Kodi Civil.

8. Nuk mund të kryhet largimi i mjeteve dhe sendeve të tjera të sekuestruara nga vendi në të cilin ruhen, vetëm në rastet kur e kërkon ligji ose për arsye të motivuara. Në këtë rast duhet të hartohet procesverbali i nënshkruar nga roja dhe duhet të njoftohet i interesuari, të cilit i tregohet vendi i ri i ruajtjes. Edhe në këtë rast, si në rastin kur është e nevojshme të zëvendësohet roja, hartohet procesverbali, shënohet vendi i ri i ruajtjes, i zgjedhur sipas kritereve, dhe kërkesave për të cilat flitet në pikat 2 dhe 4, e në të cilin përmbahen kërkesat për të cilat flitet në pikën 5; procesverbali nënshkruhet nga roja i ri dhe për këtë njoftohet edhe i interesuari.

Neni 361

Shitja dhe shkatërrimi i mjeteve dhe i sendeve të tjera të sekuestruara (Neni 209 i Kodit Rrugor)

1. Shitblerja dhe shkatërrimi i mjeteve dhe i sendeve të tjera të sekuestruara kryhet nën kujdesin e degës së financës në të cilin gjenden pasuritë e sekuestruara.

2. Për shitblerjen dhe shkatërrimin e mjeteve dhe të sendeve të tjera të sekuestruara, organet e policisë rrugore, që kanë marrë pjesë në sekuestrim, i dorëzojnë degës së financës kopjen e procesverbalit të sekuestrimit, urdhrin e konfiskimit dhe kontrollin e njoftimeve të ardhshme për të interesuarit.

Neni 362

Ndalimi administrativ i mjetit (Neni 210 i Kodit Rrugor)

1. Në rastet e ndalimit administrativ të mjetit, të vendosur sipas nenit 210, pikat 1 dhe 7 të Kodit Rrugor, zbatohen normat e sekuestrimit të mjetit, për të cilin është folur në nenin 360.

2. Në rastet e kthimit të mjetit, të parashikuara nga neni 210, pika 2 e Kodit Rrugor, ai kryhet, ndaj subjektit të treguar, nga organi i policisë së vendit ku ruhet mjeti, në prani të rojës, i cili nënshkruan dhe procesverbalin.

Neni 363

Largimi i mjetit (Neni 211 i Kodit Rrugor)

1. Sanksioni administrativ i largimit të mjetit, për të cilin është folur në nenin 211 , pika 1, është zbatuar nga organet e policisë që diktojnë shkeljen nëpërmjet transferimit dhe depozitimit të mjetit në vendet e treguara nga enti pronar i rrugës, i cili ka për detyre t'i pajisë këto vende, në mënyrë që mjetet e vendosura në të, të jenë të sigurta dhe të caktojë një rojë sipas ligjeve. Entet pronare duhet të plotësojnë çdo vit një listë për vendet e pajisura sipas këtyre kërkesave, të

tregojë numrin e mjeteve që mund të vendosen në to dhe t'ua komunikojë organeve të policisë, për të cilat flitet në nenin 12 të Kodit Rrugor të ngarkuar për kryerjen e sanksionit. Nëse në një vend të caktuar depozitimet janë më shumë se një, organet e sipërpërmendura të policisë duhet të zgjedhin për transferimin dhe depozitimin e mjetit të hequr, vendin më pranë vendit të shkeljes, në kufijtë e kapacitetit të tij.

2. Transferimi i mjetit nga vendi i shkeljes në vendin e depozitimit kryhet ose drejtpërdrejt me mjetet e përshtatshme të enteve pronare ose me mjetet që u përkasin shoqërive të cilave u lejohet shërbimi sipas nenit 157, pika 2, e Kodit Rrugor, dhe nenit 330. Në çdo rast mjetet e përshtatshme për largim duhet të kenë karakteristikat e përshkruara në nenin 11. Organi i policisë që kryen veprimin e lëvizjes së mjetit, kur është e mundur, i komunikon të interesuarit largimin dhe vendin e depozitimit.

3. Për rojën, i cili ka përgjegjësinë për ruajtjen e vendit të depozitimit, sipas pikës 1, zbatohen dispozitat për ruajtjen e sendeve, në rastet e sekuestrimit, për të cilin flitet në nenin 360.

4. Për përgjegjësinë e vendit të depozitimit që sipas pikës 1 është në rolin e rojës, zbatohen dispozitat mbi ruajtjen në rast sekuestrimi për të cilin flitet në nenin 360.

5. Për kthimin e mjetit të larguar, i interesuari ose personi i autorizuar prej tij, duhet t'i paraqitet rojës së vendit ku është vendosur mjeti, fletën e kthimit dhe të derdhë shpenzimet për ndërhyrjen, largimin dhe ruajtjen. Për kthimin e mjetit hartohet një procesverbal, i cili nënshkruhet nga roja dhe nga pronari i mjetit ose nga personi i autorizuar prej tij, ku deklarohet në mënyrë të qartë, pas kontrollit paraprak, se mjeti nuk ka pësuar dëme të dukshme gjatë largimit dhe qëndrimit në sekuestrim. Një kopje e këtij procesverbali i jepet të interesuarit. Për pagimin e shpenzimeve të lartpërmendura lëshohet dëftesa përkatëse.

6. Për rastin e shkatërrimit të mjetit të larguar, parashikuar nga neni 211, pika 4 e Kodit Rrugor, zbatohen dispozitat e nenit 361.

Neni 364

Bllokimi i mjeteve (Neni 211 i Kodit Rrugor)

1. Në rastet e bllokimit të mjeteve, për të cilat flitet në nenin 211 , pika 3 e Kodit Rrugor, organi i policisë që dikton shkeljen, merr masa edhe nëpërmjet personelit të specializuar, duke vendosur në rrota pajisjet e përshkruara nga neni 331, mënyrat e vendosjes të të cilave tregohen në të njëjtin nen.

2. Për zhbllokimin, titullari që e ka këtë të drejte, duhet t'i bëjë kërkesë organit të policisë, për të cilin flitet në pikën 1, si dhe të derdhë shpenzimet e ndërhyrjes, të bllokimit dhe të largimit sipas tabelave të përgatitura dhe të azhurnuara çdo vit nga enti pronar i rrugës. Nëse derdhja kryhet direkt në organin e policisë të sipërpërmendur, këta janë të detyruar të japin dëftesën. Largimi kryhet sipas mënyrave për të cilat flitet në pikën 1. Për largimin është hartuar një procesverbal, një kopje e të cilit i jepet atij që heq bllokimin.

3. Në rastin e shitblerjes ose të shkatërrimit të mjetit të bllokuar, zbatohen dispozitat e nenit 361.

Neni 365

Tërheqja e dokumenteve të qarkullimit, të targës ose të lejes së drejtimit (Neni 212 i Kodit Rrugor)

1. Në rastet e parashikuara nga neni 212, pika 1 e Kodit Rrugor, për tërheqjen e dokumenteve të qarkullimit ose të dëshmisë së aftësisë, organi kontrollues duhet të pranojë që mjeti të depozitohet dhe të ruhet në një vend të përcaktuar nga ai që është i autorizuar ose nga drejtuesi i mjetit. Nëse është nevoja, agjenti jep leje të përkohshme për qarkullim të kufizuar, për aq kohë sa është e nevojshme për ta çuar mjetin në vendin e sipërpërmendur, ku do të ruhet. Në këtë rast, përdoret rruga më e shkurtër, e cila pasqyrohet edhe në procesverbal. Nëse i autorizuari ose

drejtuesi i mjetit nuk kanë ndonjë vend për këtë qëllim, organi kontrollues vepron për ruajtjen e mjetit, në bazë të nenit 360.

2. Në rastet për të cilat ligji vendos tërheqjen e menjëhershme të një dokumenti të qarkullimit ose të dëshmisë së aftësisë, agjenti që zbulon shkeljen, për t'i mundësuar drejtuesit lëvizjen e mjetit për në vendin e treguar prej tij, vendos në fshirësen e xhamit kopjen e procesverbalit të kontrollit me shënimin e mëposhtëm:

ZYRA/KOMANDA_____

PROCESVERBA.L

I nënshkruari deklaron t'i ketë tërhequr drejtuesit të mjetit
zotit/zonjës:_____ me Targë _____
- lejen e drejtimit klasa._____ Nr._____
- lejen e qarkullimit të mjetit me Targë _____Nr._____
- Librezën e automjetit Nr._____
- certifikatën e pronësisë së mjetit_____

për shkeljen e nenit_____të Kodit Rrugor.

Ky shënim është hartuar sipas dhe në zbatim të nenit_____të Rregullores,
për të lejuar udhëtimin me mjet deri në qendrën administrative _____

Data_____

Agjenti kontrollues

_____

(Firma)

3. Në rastet e tërheqjes së targës, sipas nenit 212, pika 1 e Kodit Rrugor, agjenti kontrollues merr masa për ta tërhequr targën pasi mjeti të jetë vendosur në njërin nga vendet e treguara në pikën 1, dhe ia dërgon zyrës ose komandës nga i cili varet. Për tërheqjen është hartuar procesverbali përkatës, kopja e të cilit i jepet të autorizuarit. Në vendin ku ruhen mjetet, në rastin e tërheqjes së targës, zbatohen dispozitat për të cilat flitet në pikën 1.

Neni 366

Pezullimi i lejes së drejtimit të mjetit në rastet e përsëritura (Neni 214 i Kodit Rrugor)

1. Për të lejuar zbatimin praktik të sanksionit, sipas nenit 214, pika 3, e Kodit Rrugor, zgjatja e periudhës së pezullimit të lejes së drejtimit të mjetit, për arsye të disa shkeljeve të kësaj dispozitë ligjore, ose parashikimi i sanksionit të tërheqjes së lejes së drejtimit, në rastet e parashikuara nga Kodi në fuqi, pranë çdo zyre përkatëse të rrethit është ndërtuar një skedar, ku shënohen emrat e titullarëve të lejes së drejtimit, sipas rendit alfabetik, të dhënat e urdhrit për pezullimin e dëshmisë së aftësisë, me periudhën përkatëse, data dhe numri i shkeljes dhe data e daljes së urdhrit. I njëjti shënim bëhet edhe në rastet e tërheqjes së lejes së drejtimit. Organi përkatës është i detyruar t'i bëjë këto shënime me daljen ose me komunikimin e urdhrit për pezullim.

2. Në skedarin, për të cilin flitet në pikën 1, duhet të shënohen të gjitha urdhrat e ndërprerjes dhe të shfuqizimit të lejes së drejtimit, për shkeljet e bëra në territorin për të cilin janë përgjegjës

zyrat e sipërpërmendura, edhe pse kjo shkelje është bërë nga titullari i lejes së drejtimit të lëshuar jashtë shtetit.

KAPITULLI VII
DISPOZITA PËRFUNDIMTARE DHE TRANSITORË

KREU I
DISPOZITA PËRFUNDIMTARE
(Nenet 221-231 e Kodit Rrugor)

Neni 367
Arkivi kombëtar i rrugëve (Neni 221 i Kodit Rrugor)

1. Arkivi kombëtar i rrugëve, duhet të përmbajë, sipas nenit 221, pikat nga 1 deri në 4 të Kodit Rrugor, të gjitha të dhënat përkatëse të gjendjes teknike dhe juridike, të rrugëve, me treguesit e trafikut të mjeteve dhe të aksidenteve, është domosdoshmërisht i informatizuar dhe i ndarë në pesë seksione, me hyrje të drejtpërdrejta, të lidhura ndërmjet tyre, të afta që të japin një vizion të përzgjedhur dhe të plotë të të dhënave nga të cilat rezultojnë.

2. Seksioni i parë përmban listën e rrugëve, të ndara në kategori, siç tregohen në nenin 2 të Kodit Rrugor; për çdo rrugë është treguar gjendja teknike dhe juridike e saj, me të dhënat përkatëse të rrugës, përshkueshmëria në pjesë të ndryshme të saj, karakteristikat teknike gjeometrike dhe ndërtimore të infrastrukturës, karakteristikat e mjeteve qarkulluese dhe kufizimet e trafikut qoftë edhe të përkohshëm, si dhe të gjitha zëniet, ndërtesat, kalimet, sipas neneve 20 deri në 33 të Kodit Rrugor.

3. Seksioni i dytë përmban treguesit për trafikun e mjeteve mbi çdo rrugë, gjithmonë të grupuar sipas kategorive, për të cilat flitet në nenin 2 të Kodit Rrugor. Për çdo rrugë tregohet sasia e trafikut të mjeteve, të ndara me pjesë, të rrugëve të veçanta, për periudha të ndryshme të kohës, dhe për kategori të ndryshme të mjeteve.

4. Seksioni i tretë përmban treguesit e aksidenteve, të lokalizuara për çdo rrugë; për këtë duhet të tregohet vendi i saktë ku ka ndodhur aksidenti, tipi i mjetit ose tipat e mjeteve të përfshira në këtë aksident, me të gjitha të dhënat e përshtatshme për t'u identifikuar, sasia dhe llojet e aksidenteve, pasojat dëmtuese të sendeve dhe të personave; të dhënat e gjendjes civile të personave të përfshirë në aksident, me tregues të tipit të dëshmisë së aftësisë dhe vitin e marrjes së saj nga drejtuesit e mjeteve të përfshira në aksident , dhe të dhënat e përgjegjësit të mjetit, nëse këta nuk drejtonin mjetin; sanksionet administrative, kryesorë ose ndihmëse, të parashikuara sipas vetë aksidentit.

5. Seksioni i katërt përmban gjendjen e përshkueshmërisë nga mjetet e klasifikuara mjete teknologjike, sipas nenit 54, pika 1, shkronja "n", e Kodit Rrugor; kjo gjendje e përshkueshmërisë duhet të tregohet për çdo rrugë. Derisa nuk fillon të funksionojë arkivi kombëtar i rrugëve dhe seksioni i sipërpërmendur, listat e parashikuara nga neni 221, pika 4, e Kodit Rrugor janë krijuar dhe azhurnuar, në bazë të treguesve të sjellë nga entet e treguara në pikën 4, të cilat dorëzohen për çdo vit, brenda 31 janarit me të dhënat përkatëse të vitit të mëparshëm, për t'ia dërguar Ministrisë së Transportit, e cila plotëson listat në kohën e duhur.

6. Seksioni i pestë përmban të dhënat që dërgohen çdo muaj nga entet pronare, përkatëse, treguese, të marra nga sistemet paralajmëruese, për të cilat flitet në nenin 370, pika 3.

7. Seksioneve të sipërpërmendura u dërgohen në mënyrë të rregullt azhurnime të reja nëpërmjet të dhënave të marra nga entet pronare të rrugëve, të cilat janë të detyruara në bazë të nenit 221, pika 3, e Kodit Rrugor si edhe nëpërmjet komunikimit telematik, të marrë nga arkivi kombëtar i mjeteve dhe i gjendjes civile të personave, të kualifikuar për drejtimin e mjetit.

8. Të dhënat për krijimin dhe azhurnimin e herëpashershëm të seksioneve jepen, në bazë të udhëzimeve të hartuara nga Ministria e Transportit, Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve për

rrugët shtetërore, nga shoqëritë koncesionare dhe nga entet e tjera pronare të rrugëve në rrethe. Udhëzimet duhet të jenë në përputhje me udhëzimet dhe rregulloret europiane, komunitare dhe ndërkombëtare.

9. Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, e cila është në vartësi të Ministrisë së Transportit merr masa për mbajtjen e arkivit kombëtar të rrugëve. Pjesa më e madhe e shpenzimeve për mbajtjen e arkivit përballohen nga të ardhurat, për të cilat flitet në nenin 223 të Kodit Rrugor.

10. Ministri i Transportit, në bazë të të dhënave të a.k. të rrugëve, vendos çdo tri vjet për regjistrimin e trafikut dhe për publikimin e këtij regjistrimi.

Neni 368

Arkivi kombëtar i mjeteve (Neni 221 i Kodit Rrugor)

1. Arkivi kombëtar i mjeteve, i ngritur pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, sipas nenit 221, nga pikat 5, 6, 7, 8 dhe 9, të Kodit Rrugor, përmban të dhënat përkatëse e të dhënat e aftësive profesionale sipas pikave "e" "f" "g" "h" "i" "j, "k" "l" të nenit 47 të Kodit Rrugor të cilat duhet të jenë të informatizuara. Të dhënat e këtij arkivi administrohen brenda sistemit informatik të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, në pesë seksione të veçanta, me hyrje të drejtpërdrejtë, të lidhura ngushtë ndërmjet tyre, të afta për të dhënë një vizion të përzgjedhur ose të plotë të të dhënave të grumbulluara.

2. Seksioni "homologime" përmban karakteristikat teknike të mjeteve, të përcaktuara nga kontrollet dhe provat e homologimit dhe të pranimit në qarkullim.

3. Seksioni "gjendja civile" përmban të dhënat e gjendjes civile të personave, fizikë dhe juridikë, sipas certifikatës së pronësisë ose sipas deklaratave lidhur me mjetet e administruara nga arkivi kombëtar, pronarë, blerës, përdorues, qiramarrës ose blerës me këste të këtyre mjeteve.

4. Seksioni "regjistrime" përmban, për çdo mjet, të dhënat e identifikimit, ngjyrën, të dhënat përkatëse të nxjerrjes së lejes së qarkullimit dhe të certifikatës së pronësisë. të dhënat përkatëse të të gjitha problemeve të tjera, teknike dhe juridike, të vetë mjetit.

5. Seksioni "transport mallrash dhe udhëtarësh" përmban datën dhe numrin e autorizimeve dhe të licencave të lëshuara në favor të automjeteve të përshtatshme për transport mallrash dhe udhëtarësh për llogari të të tretëve dhe për llogari të vetë, si dhe gjendjen në azhurnim të vazhdueshëm të regjistrit kombëtar të personave, fizikë dhe juridikë, që ushtrojnë autotransportin e mallrave dhe udhëtarëve për llogari të të tretëve.

6. Seksioni "aksidente" përmban, për çdo mjet të dhënat përkatëse për aksidente, në të cilat është përfshirë mjeti, me tregues për secilin aksident, me të dhënat anagrafike të drejtuesit, mënyrat e kohës dhe të vendit në të cilin ky është verifikuar, natyrën dhe sasinë e dëmeve të kryera, pasojat që kanë rrjedhur.

7. Seksionet për të cilat flitet në pikat 2 dhe 5 furnizohen me të dhëna në mënyrë automatike duke përdorur të dhënat që ka sistemi informatik i Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor dhe azhurnohen, në mënyrë të vazhdueshme, nga zyrat qendrore dhe në bazë të këtij organi. Seksioni, sipas pikës 6, në mënyrë të vazhdueshme merr të dhëna dhe azhurnohet me të dhënat e transmetuara me rrugë telematike ose me bobina magnetike, nga autoriteti policor që ka vënë re aksidentin. Transferimi i të dhënave të nevojshme për furnizimin dhe azhurnimin e seksioneve, sipas pikave 3, 4 dhe 6, do të kryhet nga sistemi informatik i shoqatave të drejtuesve të automjeteve, nga autoriteti policor dhe nga shoqëritë e sigurimeve, sipas modeleve dhe procedurave të përcaktuara nga Ministria e Transportit në bashkëpunim me ministritë e tjera të interesuara, brenda një muaji nga dita e plotësimit të formaliteteve të aksidentit ose të kallëzimit të aksidentit.

8. Për mbajtjen e arkivit kombëtar të mjeteve, për të cilat u fol në këtë nen, dhe për regjistrin kombëtar të personave të kualifikuar për të drejtuar mjete, për të cilët flitet në nenin 369 të kësaj rregulloreje, ngarkohet sistemi informatik i Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të

Transportit Rrugor. Mënyrat e këshillimit u janë besuar programeve të ngritura interaktive ose që do të ngrihen në sistemin informatik të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor.

9. Arkivi i mjeteve është në marrëdhënie telematike me arkivin e rrugëve, për të cilët flitet në nenin 367 dhe me regjistrin kombëtar të personave, të kualifikuar për të drejtuar mjetet, për të cilat u fol në nenin 367.

10. Për të siguruar të dhëna të përshtatshme dhe në kohë, për nevojat e administratës shtetërore, Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, me hyrjen në fuqi të kësaj rregulloreje, administron qendrën e përpunimit të të dhënave dhe merr të gjitha përgjegjësitë e nevojshme për të garantuar informatizimin e procedurave, si dhe drejtimin administrativ kontabël të këtij sistemi.

Neni 369

Regjistri kombëtar i personave të aftësuar për drejtimin e mjeteve (Neni 221 i Kodit Rrugor)

1. Zyra e regjistrit kombëtar të personave të kualifikuar për të drejtuar mjetet, është ngritur pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, sipas nenit 221, pikat 8, 9, 10 dhe 11 të Kodit Rrugor dhe përmban të dhënat përkatëse për aftësinë, për të cilën flitet në nenin 115 të Kodit Rrugor. Ajo duhet të jetë e informatizuar dhe të dhënat e saj duhet të administrohen brenda sistemit informativ të kësaj drejtorie, në pesë seksione të veçanta, me hyrje të drejtpërdrejtë, të lidhura ngushtë ndërmjet tyre dhe të afta për të dhënë një vizion të përzgjedhur dhe të plotë të të dhënave.

2. Seksioni "'kualifikim" përmban për çdo drejtues dhe për secilin kualifikim të kryer, të dhënat përkatëse për procedimin e marrjes të lejes së drejtimit, të kërkesës për autorizim për t'u ushtruar në guidë deri në rezultatet e provës, nëse janë të nevojshme, si dhe të gjitha procedurat e mëtejshme si marrja, rimarrja, rishikimi, pezullimi, shfuqizimi; përmban gjithashtu të dhënat përkatëse të certifikatës së aftësimit profesional.

3. Seksioni "gjendja civile" përmban të dhënat e gjendjes civile të personave fizikë, që kanë kryer kualifikimin për drejtim mjeti.

4. Seksioni "shkelje" përmban të dhënat përkatëse të shkeljeve të bëra nga secili person i kualifikuar për drejtim mjeti, me tregues të vendit, të datës, të tipit të shkeljes dhe të organit kontrollues me procesverbalin e njoftimit dhe targën e mjetit që ka kryer shkeljen.

5. Seksioni "sanksione" përmban të dhënat përkatëse të sanksioneve, si për sanksione administrative, ashtu edhe për sanksione administrative plotësuese, si dhe të sanksioneve penale, për normat e shkelura të qarkullimit rrugor.

6. Seksioni "aksidente" përmban, për çdo drejtues, të dhënat përkatëse të aksidenteve ku është përshirë drejtuesi, me tregues për secilin aksident, të dhënat e mjetit, mënyrën, kohën dhe vendin ku është kryer aksidenti, natyrën dhe sasinë e dëmeve, si dhe të dhënat përkatëse mbi procedurën deri në zbatimin e sanksioneve për të cilat është folur në pikën 5.

7. Seksionet, për të cilat është folur në pikat 2 dhe 3, publikohen rregullisht duke përdorur të dhënat që janë mbledhur në sistemin informatik të organit qendror përkatës dhe azhurnohen vazhdimisht nga zyrat, qendrore dhe ato periferike, të këtij organi. Seksionet për të cilat flitet në pikat 4 dhe 5, publikohen duke përdorur të dhënat në sistemin informativ të organit përkatës dhe azhurnohet vazhdimisht me të dhënat që transmetohen, mbi bobina magnetike ose në rrugë telematike, nga organi që e ka vënë re shkeljen dhe nga organi që ka sanksionin. Seksioni, për të cilin flitet në pikën 6, publikohet gradualisht dhe azhurnohet vazhdimisht me të dhënat që transmetohen në rrugë telematike ose magnetike, nga autoriteti i policisë që ka parë aksidentin dhe nga kompania e sigurimeve ku është denoncuar aksidenti. Transferimi i të dhënave të nevojshme për publikimin dhe për azhurnimin e seksioneve për të cilat flitet në pikat 4, 5 dhe 6 kryhet në një kohë të shkurtër, siç përcaktohet në udhëzimin e ministrit të Transportit dhe të

ministrit të Rendit Publik, me afatin prej një muaji, përkatësisht nga data e shkeljes, nga data e aksidentit dhe, për kompanitë e sigurimeve, nga data e paraqitjes së denoncimit të aksidentit.

8. Hyrja dhe këshillimi në regjistrin kombëtar bëhet sipas mënyrave për të cilat flitet në nenin 368, pika 8, e kësaj rregulloreje.

9. Regjistri themeltar i të kualifikuarve për guidë është në marrëdhënie telematike me arkivin e rrugëve dhe me arkivin e mjeteve për të cilët flitet në nenet 367 dhe 368.

Neni 370

Sisteme monitorimi (Neni 222 i Kodit Rrugor)

1. Sistemet e monitorimit, për të cilat flitet në nenin 222, pika 1, e Kodit Rrugor, janë vendosur nga entet pronare të rrugës në vendet e caktuara të secilës rrugë, në atë vend ku vendosja rezulton më e përshtatshme, në përputhje me udhëzimet e Komunitetit Europian dhe të dosjeve të qarkullimit rrugor që nxirren nga Ministria e Transportit brenda dy muajve nga hyrja në fuqi e Kodit Rrugor. Entet pronare, ia bëjnë të ditur, në kohën e duhur, Ministrisë së Transportit vendet e vendosjes dhe i shënojnë këto në regjistrin rrugor, brenda tridhjetë ditëve nga njoftimi. Treguesi mund të jetë modifikuar ose azhurnuar nga enti pronar çdo herë që e kërkojnë nevojat e trafikut dhe të qarkullimit.

2. Ruajtja dhe mirëmbajtja e këtyre sistemeve bëhet nga enti pronar i rrugës. Enti pronar ka për detyrë të dërgojë çdo muaj të dhënat e nxjerra nga sistemet e paralajmërimit të arkivit kombëtar të rrugës, për të cilët flitet në nenin 222 të Kodit Rrugor, në përputhje me udhëzimet përkatëse të përcaktuara nga ministri i Transportit.

3. Për sistemet që tregojnë për ndotjen zanore dhe atmosferike, për të cilat flitet në nenin 222, pika 2, e Kodit Rrugor, enti pronar ka për detyrë të shqyrtojë udhëzimet e dhëna nga ministri i Shëndetësisë si dhe ministri i Transportit. Në këto udhëzime tregohen vendet për çdo rrugë në të cilat, duhen vendosur sistemet, mënyrat e vendosjes dhe funksionimin e tyre. Enti pronar i rrugës ka për detyrë që t'ia dërgojë çdo muaj arkivit kombëtar të rrugëve të dhënat e mbledhura, për të cilat flitet në nenin 221 të Kodit Rrugor, sipas udhëzimeve të përcaktuara bashkërisht nga ministri e Transportit dhe ai i Shëndetësisë.

Neni 371

Rregullore për të drejtat që kanë të interesuarit për operacionet tekniko-administrative, që janë nën përgjegjësinë Ministrit të Transportit, dhe detyrimet për koncesione, autorizime, licenca dhe lejet që janë në përgjegjësi të enteve pronare të rrugëve (Neni 223 i Kodit Rrugor)

1. Shuma e të ardhurave për operacionet teknike dhe tekniko-administrative në përgjegjësi të Ministrisë së Transportit janë fiksuar në tabelën VII.1, që është pjesë përbërëse e kësaj rregulloreje. Ato zbatohen me hyrjen në fuqi të Kodit Rrugor dhe duhet të derdhen nga të interesuarit në aktin e paraqitjes së kërkesës për leje, miratime, homologime dhe autorizime, të parashikuara nga Kodi, në llogarinë rrjedhëse të përshtatshme që i dërgohet Ministrisë së Transportit nëpërmjet Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve.

2. Shuma e të ardhurave që duhet derdhur nga të interesuarit, për të marrë ose rimarrë autorizime, licenca dhe leje nga entet pronare të rrugëve, përcaktohet nga vetë entet, të cilat kanë detyrë t'i komunikojnë për çdo vit Ministrisë së Transportit nëpërmjet Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve.

3. Shumat, për të cilat është folur në pikat 1 dhe 2, janë të azhurnuara çdo dy vjet dhe kanë të njëjtën masë me të tëra variacionet e pranuara nga INSTAT-i; të treguesit të çmimeve për konsum për familjet e punëtorëve dhe të nëpunësve, të verifikuara në të dyja vitet e mëparshme. Kur është nevoja, brenda 1 dhjetorit të çdo dyvjeçari, ministri i Transportit përcakton, për sa ai kanë përgjegjësi, shumën e re që zbatohet nga 1 janari i vitit paraardhës, me rrumbullakimin, më

shumë se një mijë lekë nëse tri shifrat e fundit kalojnë pesëqind lekët dhe atyre më të ulëta, në rast të kundërt.

Neni 372

Shfuqizimi i vendimeve dhe i udhëzimeve të rregullores së mëparshme, në fuqi dhe marrja e udhëzimeve komunitare (Neni 226 i Kodit Rrugor)

1. Të gjitha vendimet, urdhrat dhe udhëzimet e Këshillit të Ministrave, të dala në zbatim të Kodit Rrugor të mëparshëm, shfuqizohen.
2. Të gjitha urdhrat dhe udhëzimet teknike, të nxjerra nga ministrat përkatës të fushave përkatëse, në zbatim të normave të rregullores të mëparshme, shfuqizohen.
3. Ngarkohen ministrat përkatës që, brenda 12 muajve nga data e miratimit të kësaj rregulloreje, të nxjerrin urdhrat, udhëzimet dhe akte normative në zbatim të detyrave që dalin nga vënia në jetë e kësaj rregulloreje.
4. Udhëzimet e Komunitetit Europian, në fushat për të cilat flet kjo rregullore, janë zbatuar me mënyrat për të cilat flitet në nenin 224 të Kodit Rrugor.

KREU II
DISPOZITA TRANZITORE
(Nenet 232-235 e Kodit Rrugor)

Neni 373

Hyrja në fuqi e normave të kësaj rregulloreje (Neni 235 i Kodit Rrugor)

1. Rregullorja e mësipërme hyn në fuqi më .....[1]

KRYEMINISTRI
Ilir Meta

Tiranë më, 1999

SHTOJCA TË KAPITULLIT III

SHTOJCA I

Neni 196

(Karakteristikat konstruktive dhe mënyrat e kontrollit të ciklomotorëve)

1. Karakteristikat konstruktive të ciklomotorëve, për të cilat flitet në nenin 196, janë si më poshtë:

a) Silenciatori i thithjes: seksioni i përgjithshëm i dritareve të thithjes nuk duhet të jetë më i vogël se 1.1 herë se ai i difuzorit të karburatorit.

b) Karburatori: (vetëm për ciklomotorët me dy rrota), diametri minimal i difuzorit nuk duhet të kalojë 12 mm.

c) Tubi i thithjes: Mund të jetë një trup, së bashku me cilindrin ose mund të jetë i çmontueshëm. Në rastin e parë, dhe nëse realizohet seksioni minimal i thithjes, tubi i thithjes duhet të ketë spesor jo më të madh se 2.5 mm, me mbajtës për riforcim; përjashtohen nga kushti i mësipërm dritaret e pranimit dhe seksionet e tubit të thithjes, që e paraprijnë për një thellësi prej 10 mm. Në rastin e dytë tubi i thithjes, nëse në të realizohet seksioni minimal, duhet të ketë

[1] Pika 14, "Furnizimi me karburant", i tabelës së karakteristikave konstruktive, teknike dhe funksionale, të rrugëve sipas klasifikimit të manualit të sinjalizimit rrugor, bashkëlidhur rregullores, shfuqizohet.

seksion të brendshëm pothuajse të qëndrueshëm në krahasim me atë minimal të thithjes dhe spesor të qëndrueshëm, jo më të madh se 2.5

mm për një gjatësi jo më të vogël se 15 mm; lejohen nervaturat e përforcimit. Seksioni i hyrjes së cilindrit duhet të jetë i rakorduar me seksionin e brendshëm të gypit. Përgjatë gjithë tubave të thithjes nuk duhet të vendosen elemente që prishen lehtë.

ç) Guarnicioni i testatës: nuk duhet të ketë një spesor më të madh se 0.5 mm në gjendje shtrëngimi.

d) Guarnicioni cilindrit karter: nuk duhet të ketë një spesor më të madh se 0.5 mm në gjendje shtrëngimi.

dh) Pistoni: kur pistoni gjendet në pikën e vdekur më të lartë, nuk duhet të mbulojë dritaret e thithjes. Kjo nuk zbatohet në pjesët e kanalit të zbrazjes, që përputhen me dritaret e thithjes, në rastin e shpërndarjes me fletë. Rrotullimi i pistonit me 180° nuk duhet të rrisë fuqinë e motorit.

e) Cilindri dhe testata: nuk duhet të ketë ndërprerje artificiale në tubat e kalimit të gazit që mund të modifikohen lehtë ose të hiqen.

ë) Sistemi i shkarkimit: pjesa e tubit të shkarkimit që gjendet brenda silenciatorit, duhet të jetë e salduar me pjesën e jashtme me vetë tubin dhe të jetë e palëvizshme.

f) Ndenjësja: për ciklomotorin me dy rrota, sipërfaqja e përshtatshme, që shërben për të mbajtur ndenjësen, nuk duhet të kalojë gjatësinë 0.40 m. Për ciklomotorin me tri rrota, në kabinën e drejtuesit, duhet të ketë një gjerësi të lirë, të paktën 0.60 m, dhe një ndenjëse, me një gjerësi jo më të madhe se 0.50 m.

SHTOJCA II

Neni 197

(Karakteristikat konstruktive të motomjeteve)

1. Karakteristikat konstruktive të motomjeteve janë si më poshtë:

a) numri maksimal i cilindrave: 2 (për motorë me djegie të brendshme):

b) vëllimi maksimal: 300 cm3 për motorë me ndezje të komanduar në dy kohë, 550 cm3 për motorë me ndezje të komanduar në katër kohë, duke përjashtuar turbofryrjen në të dyja rastet; 800 cm3 për motorë me ndezje spontane;

c) seksioni minimal i karburatorit ose i karburatorëve nuk merret me bokolla, të futura me presim ose që hiqen lehtë;

ç) seksioni i përgjithshëm i valvulave të thithjes për çdo cilindër të motorëve me 4 kohë nuk duhet të jetë më i madh se 1.3 herë nga seksioni minimal i karburatorit, si është përcaktuar në shkronjën "c";

d) seksioni minimal i tubit në testatë të çdo cilindri të motorëve me 4 kohë, nuk duhet të jetë më i madh se seksioni i karburatorit, si është përcaktuar në shkronjën "c";

dh) për motorët "diesel", sistemi i kufizimit të regjimit maksimal në boshllëk të motorit i realizuar me një tolerance ± 150 rrotullime/minutë;

e) spesori i pareteve të çdo dege të kolektorit, i zvogëluar sa më shumë që të jetë e mundur, në pikën më të ngushtë të mos jetë më shumë se 3 mm;

ë) për motorët me 2 kohë, korniza e dritave të thithjes, në cilindër ose në karter, me një unazë çeliku të ngurtë, me spesor të paktën 1 mm dhe e gjatë të paktën 3 mm, për seksionin më të ngushtë; në alternativë montimi i kolektorit të thithjes me vida, në mënyrë që të mos çmontohet pa çarje;

f) në motorët me 2 kohë, duke montuar një piston të rrotullueshëm me 180°, fashatura nuk duhet të ndryshojë;

g) për motorët me 4 kohë deklarimi i fashaturës, ngritja dhe diametri i valvolave;

gj) spesori i guarnicionit në kokë, jo më i madh se 1.8 mm dhe i atij ndërmjet cilindrit dhe karterit jo më të madh se 0.5 mm.

2. Karakteristikat teknike të paretit ndarës së kabinës duhet të sigurojnë që:

a) të jetë solide me strukturën e mjetit dhe e vendosur në një largësi jo më të madhe se 25 cm nga ndenjësja e drejtuesit në pozicionin e tërheqjes maksimale;

b) të ketë një nivel të rezistencës ndaj ngarkesës së tillë që të mbajë një shtytje pingul me paretin, të shpërndarë njëtrajtësisht në shtesën e brendshme të saj, të barabartë me 80 për qind të ngarkesës maksimale të deklaruar në homologim;

c) përbëhet në një sipërfaqe të vazhduar, me pjesë xhami të fiksuara për kontroll të kabinës, për ngarkesë jo më të madhe se 2,500 cm^2.

SHTOJCA III

Neni 215

(Vlera maksimale e masës së rimorkiuar dhe përcaktimi i saj. Procedura për kapjen e rimorkiove)

1. Vlera maksimale e pranuar, e masës së rimorkiuar kufizohet nga raporti ndërmjet masës së përgjithshme, për ngarkim të plotë të rimorkios, dhe masës së përgjithshme për ngarkim të plotë të kamionit (motorit tërheqës), përbërës të një kompleksi mjetesh. Ky raport, për rreth 100 kg, nuk duhet të kalojë:

a) 1.45 => nëse kompleksi i mjeteve është i pajisur me sistem frenash të tipit të vazhduar dhe automatik;

b) 0.8 => nëse kompleksi i mjeteve nuk është i pajisur me sistem frenash të tipit të vazhduar dhe automatik. Për autoveturat, për automjetet për transport të kombinuar, të personave dhe të sendeve, dhe për autokarvanët, në çdo rast, vlera e masës së rimorkiuar nuk mund të jetë më e madhe se vlera e tarës së këtyre mjeteve;

c) 0.5 => në rastet në të cilat rimorkio nuk është pajisur me sistem frenash ose kur tërhiqet një mjet që nuk vlerësohet si rimorkio, përveç sa është thënë në nenin 11, pika 4, shkronja "e".

2. Për autoartikularët, vlerat maksimale për të cilat u fol më sipër i referohen raportit ndërmjet masës maksimale mbi akset e gjysmërimorkios dhe tarës së tërheqësit, shtuar ngarkesën maksimale që peshon mbi samar. Për masë të rimorkiuar të tërheqësit duhet të kuptohet masa e përgjithshme, për ngarkim të plotë të gjysmërimorkios.

3. Për traktorët rrugorë, të pajisur me sistem frenash të tipit të vazhduar dhe automatik, të paaftë për të kaluar shpejtësinë 40 km/orë, vlera maksimale e raportit është rritur në

4. Për transportin e jashtëzakonshëm, për të cilin flitet në nenin 10 të Kodit Rrugor, vlera maksimale e raportit mund të rritet në gjashtë, kur kamioni (mjeti tërheqës) nuk mund ta kalojë gjatë procesit të tërheqjes shpejtësinë 40 km/orë dhe të ketë peshë të ngjitur jo më të vogël se 75 për qind të vetë masës së përgjithshme.

5. Provat për përcaktimin e masës 'se rimorkiuar, që kryhen për ngarkim të plotë, duhet të pranojnë:

a) që kompleksi i mjeteve të mund të nisët mbi një pjerrëso prej 8 për qind.

b) që komleksi i mjeteve të mund të lëvize me një shpejtësi, që nuk ndryshon më shumë së 10 për qind të shpejtësisë që i përgjigjet numrit të rrotullimeve të fuqisë maksimale të motorit, me raportin më të lartë të transmisionit, mbi një pjerrësi jo më të vogël se 1 për qind; kontrolli mund të kryhet duke verifikuar se shpejtësia mesatare mbi rrugë të sheshtë të mos jetë me i vogël se 0.1 m/sec2, në fushën e përdorimit të raportit më të lartë të transmisionit, ndërmjet regjimeve të momentit maksimal dhe të fuqisë maksimale. Kjo provë nuk kryhet në rastin e mauneve, për të cilat është verifikuar se raporti ndërmjet fuqisë maksimale të motorit dhe masës së përgjithshme të kompleksit të mos jetë më e vogël se 5.88 kw/ton.

6. Për tërheqjen e një rimorkioje ose të një gjysmërimorkioje është e nevojshme që:

a) pajisjet e tërheqjes të jenë të tipit të miratuar dhe të pajtueshëm ndërmjet tyre;

b) të jenë kontrolluar kushtet e brendashkrimit të kthesës, të parashikuara në nenin 213;

c) sistemet e frenimit të të dyja mjeteve, që bëjnë pjesë në kompleksin e mjeteve, të jenë të pajtueshme ndërmjet tyre;

ç) sistemi i lidhjes së sistemeve të frenave, të ndriçimit dhe të sinjalizimit pamor të jenë të pajtueshme ndërmjet tyre;

d) përmasat e mjeteve të veçanta ose të kompleksit të mjeteve nuk i kalojnë kufijtë për të cilat flitet në nenin 61 të Kodit Rrugor, duke bërë përjashtim për mjetet e përshtatshme për transport mjetesh dhe të konteinerëve, për të cilët flitet në nenin 9, pika 3, shkronja "d" dhe "e" të Kodit Rrugor, kur për këto mjete nuk kërkohet autorizimi për qarkullim sipas pikës 6 të këtij neni;

dh) masat e mjeteve të veçanta ose të kompleksit të mjeteve nuk i kalojnë kufijtë për të cilët flitet në nenin 62 të Kodit Rrugor;

e) janë shqyrtuar të gjitha detyrimet e përshkruara nga normativa për transportin e mallrave në përgjithësi, dhe të mallrave të rrezikshme, kur bëhet fjalë për mjete të caktuara për këto.

SHTOJCA IV

Neni 221

(Sistemet e sinjalizimit pamor të biçikletave)

1. Karakteristikat dhe vlerat e intensitetit të ndriçimit të reflektuar, në mijë qiri për çdo lux të dritës së bardhë rënëse, të përshkruara në funksion të këndeve të ndryshme të rënies dhe të përthyerjes, janë ato të treguara në tabelat e mëposhtme:

Ngjyra	**Nr.**	**Pozicioni**	**Sip.minimal e secilit sistem (cm^2)**	**Këndi i divergjencës**	**Këndi i rënies**		
					0^0	**20^0**	**40^0**
E kuqe	1	Prapa	25	± 20'	30	20	12
				± 2^0	6	3	2
E verdhë	4	Pedalet	8	± 20'	20	12	5
	4	Anësore		± 2^0	4	3	2

2. Materiali reflektues i sistemeve me dritë të kuqe, të ndritshme, me ngjyrë të bardhë me temperaturë të ngjyrës së barabartë me 2,848 gradë K (gradë absolute), duhet të reflektojë dritë me koordinatat kolorimetrike të mëposhtme:

X = 0.652 ÷ 0.648

Y = 0.341 ÷ 0.342

Z = 0.007 ÷ 0.010

3. Materiali reflektues i sistemeve me ngjyrë të verdhë duhet të reflektojë dritë me koordinatat kolorimetrike të mëposhtme:

X = 0.573 ÷ 0.556

Y = 0.421 ÷ 0.437

Z = 0.007 ÷ 0.006

4. Materialet reflektues duhet të kenë karakteristika të tilla, që të jenë rezistente ndaj nxehtësisë, ndaj dritës së diellit, ndaj mjegullës së dendur, ndaj luhatjeve të temperaturës, ndaj abrazionit, e ndaj solventeve.

SHTOJCA V

Neni 223

(Karakteristika konstruktive dhe funksionale të mjeteve me motor dhe rimorkiove të tyre)

A. PESHAT, PËRMASAT DHE PAJISJET
a) Tara.
b) Pesha e Përgjithshme.
c) Pesha mbi akse.
ç) Përmasat maksimale të pengesës.
d) Numri i akseve dhe ndërakseve.
dh) Daljet maksimale.
e) Lartësia minimale nga toka ndërmjet dy gomave.
ë) Përmasat e brendshme të kabinës dhe përcaktimi i numrit të vendeve.
f) Tipi i strukturës mbajtëse.
g) Karroceria.
gj) Pajisje të veçanta.

B. KARAKTERISTIKAT KRYESORE
a) Përcaktimi i shpejtësisë llogaritëse.
b) Verifikimi i shpejtësisë maksimale.
c) Fuqia e motorit.
ç) Përcaktimi i konsumit të karburantit.
d) Prova e përshpejtimit në planin horizontal.
dh) Aftësia nisëse në ngjitje.
e) Raporti fuqi/peshë.
ë) Pesha e rimorkiuar.
f) Tipi i transmisionit dhe raportet.

C. SIGURIMI AKTIV
a) Vendosja e sistemeve të sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit.
b) Impianti elektrik.
c) Boria.
ç) Fshirësit e projektorëve (për ato që janë të pajisur nga fabrika).
d) Frenat, sistemi i frenimit dhe elementet përbërëse.
dh) Pasqyrat që shohin prapa.
e) Shkrirja dhe heqja e avullit nga xhamat e mjetit.
ë) Ngrohja e kabinës.
f) Serbatorët e karburantit dhe parandalimi i ndezjes.
g) Dyert (brava dhe cerniera pedan).
gj) Fushëpamja e drejtuesit të mjetit dhe agjentit verifikues nga jashtë.
h) Fshirësja dhe larësja e xhamave.
i) Disqet dhe rrotat.
j) Pneumatikët.
k) Sistemi i pedaleve të komandës.

Ç. SIGURIMI PASIV
a) Goditje dhe përmbysje.
b) Sigurim kundër vjedhjes.
c) Xhama të sigurimit.
ç Kapëset e rripit të sigurimit.

d) Paragoditës për autoveturat.
dh) Mbrojtëse e prapme kundër ndotjes.
e) Mbrojtje kundër spostimit të ngarkesës.
ë) Mbrojtje anësore.
f) Parafangot.
g) Vendi për të vendosur këmbët.
gj) Mekanizmi i kthimit.
h) Sistemimi i brendshëm, rezistenca e ndenjtëseve dhe kapja e tyre.
i) Rripi i sigurimit.
j) Sistemi i mbajtëses së fëmijëve.
k) Mbështetësja e kokës.
l) Të dalat (cepat) e jashtme.
m) Kufizimi i vënies në punë të materialeve të caktuara.
n) Identifikimi i mjeteve të gjata dhe/ose të rënda.
o) Paraspërkatje.
p) Enë të thjeshta, nën presion.
q) Pyka për mbajtjen e mjetit.

D. MBROJTJA E MJEDISIT DHE E SHËNDETIT
a) Pajisje kundër zhurmës nga radioja.
b) Zhurmë e jashtme e mjeteve me motor.
c) Dalja e papastërtive nga mjetet me motor, me vetëndezje dhe ndezje të detyruar.
ç) Pozicioni i tubit të shkarkimit.
d) Kohëzgjatja e sistemit kundër ndotjes nga shkarkimi.
dh) Kutia e ndihmës së shpejtë.
e) Fiksja e zjarrit.

DH. NORMA PËR KATEGORI TË VEÇANTA MJETESH
a) Karakteristikat e ambulancave.
b) Karakteristikat e mjeteve me interes historik ose koleksionist.
c) Karakteristikat e autobusëve.
ç) Karakteristikat e mjeteve të përshtatshme për transport mallrash.
d) Karakteristikat e autokarvanëve.
dh) Karakteristikat e mjeteve për transport personash, me shërbim me qira, me drejtues mjeti ose të shërbimit "taksi".
e) Karakteristikat e mjeteve të blinduara dhe/ose të përshtatshme në shërbim të policisë.
ë) Karakteristikat e ciklomotorëve.
f) Karakteristikat e katërrrotëshave, me motor.
g) Pajisje të veçanta të mjeteve që ushqehen me gaz të lëngshëm ose jo.
gj) Karakteristika të trolejbusëve.
E. DISPOZITA FISKALE
a) Vendi ku vendoset targa.
b) Fuqia fiskale.
c) Fuqia fiskale e motorëve elektrikë.
ç) Targa të vogla dhe regjistrimi.
d) Markimi identifikues i motorit.
dh) Ngjyra e karrocerisë.

E. TË NDRYSHME
a) Tahometri.
b) Tahografi.

c) Marshi i lëvizjes mbrapsht.

ç) Pajisje të kapjes dhe të tërheqjes së kamionëve me rimorkio, mauneve dhe të autobusëve fizarmonikë.

d) Çiftëzimi sipas tipave ose klasave të tërheqësve me rimorkio ose gjysmë rimorkio.

dh) Sistemi i rimorkimit të mjeteve në avari ose që kanë qëndruar kundërvajtje.

e) Identifikimi i komandave, llambave të kontrollit dhe indikatorëve.

ë) Mbajtësja e kaskës për motomjetet.

f) Mbajtësja e valixheve.

g) Mbajtësja e skive.

gj) Antenat e radios dhe të radiotelefonit.

SHTOJCA VI

Neni 227

(Hollësi konstruktive të sinjaleve të lëvizshme, shumëfunksionale, të ndihmës së shpejtë)

1. Cilësitë e shënimeve dhe të simboleve të sinjaleve të lëvizshme, shumëfunksionale, të realizuara me letër prapareflektuese janë:

a) Faqja e parë: shënimi SOS i zi, mbi fushë të bardhë ose të verdhë me përmasa 350 ± 10 mm x 250 ± 10 mm, shkruar me shkronja të mëdha, me lartësi 140 ± 5 mm;

b) faqja e dytë: kjo faqe është e përbërë nga një SOS fiks dhe nga një simbol i ndryshueshëm me anë të dy skedave dyfaqëshe. Shënimi SOS i zi, në fushë të bardhë ose të verdhë, me përmasa 100 ± 5 mm x 250 ± 10 mm, shkruar me shkronja të mëdha, me lartësi 80 ± 5 mm x 250 ± 10 mm dhe janë:

• KRYQI I KUQ, ngjyrë të kuqe; lartësia e simbolit: 200 ± 5 mm.

• ÇELËSI ANGLEZ, në ngjyrë të zezë; lartësia e simbolit: 200 ± 5 mm.

• DISTRIBUTOR I KARBURANTIT në ngjyrë të zezë; lartësia e simbolit: 200 ± 5 mm.

2. Koordinata trikromatike e kampioneve përfaqësuese të sinjalit të lëvizshëm, shumëfunksional, të realizuar me letër prapareflektuese, me ngjyrë të bardhë ose të verdhë, të plotësuar në çdo pjesë, duhet të përfshihen në zonën e diagramës kolorimetrike të vitit 1931 të hartuar nga Komisioni Internacional për ndriçimin (CIE), të kufizuara nga katër pika të përcaktuara në tabelën e mëposhtme.

Ngjyra	**Koordinatat e 4 pikave që kufizojnë zonat e lejuara në diagramën kolimetrike CIE 1931**			
	1	**2**	**3**	**4**
X	**0.305**	**0.300**	**0.285**	**0.335**
E bardhë				
Y	**0.360**	**0.310**	**0.325**	**0.375**
X	**0.545**	**0.487**	**0.427**	**0.465**
E kuqe				
Y	**0.454**	**0.423**	**0.483**	**0.534**

3. Mënyrat e kontrollit të sinjaleve të lëvizshme, shumëfunksionale, edhe pse bëhen sipas përshkrimeve të pikave 5 dhe 8, të nenit 226, janë përcaktuar nga Ministria e Transportit.

SHTOJCA VII

Neni 229

(Shënimi zyrtar i numrit të shasisë)

(Ndryshuar pika 1 me VKM nr. 399, datë 12.6.2003)

1. Shënimi i një numri të caktuar zyrtar bëhet në rastet kur numri i identifikimit të shasisë është ndryshuar, prishur ose është i palexueshëm, si rezultat i një vepre penale ose arsyeje tjetër, gjë që duhet provuar vetëm përmes ekzaminimit nga organet përkatëse të specializuara të Ministrisë së Rendit Publik ose për raste të veçanta, të shprehura me vendim gjykate, ose mungon, kur mjeti është prodhuar në vend. Shënohet një numër i përbërë nga 8 (tetë) shifra, nga të cilat gjashtë të parat paraqesin numrin e protokollit të praktikës zyrtare (me shtimin e zërave të mundshme, nëse është e nevojshme) dhe dy të fundit tregojnë vitin kalendarik, kur është stampuar numri i shasisë.

2. Shënimi (stampimi) bëhet sipas procedurave të përcaktuara nga DPSHTRR-ja.

SHTOJCA VIII

Neni 233

(Frytshmëria në qarkullim i mjeteve me motor dhe i rimorkiove të tyre)

1. Rregullat teknike, për të cilat flitet në nenin 233 janë si vijon:

a) Rrota, gomat dhe sistemet ekuivalente.

Si rrotat ashtu edhe gomat, ose sistemet ekuivalente, të montuara në automjete, motomjete, ciklomotorë, rimorkio dhe filomjete duhet të jenë shumë rezultative e pa dëmtime, që mund të cenojnë sigurinë. Faqja shkelëse (shtresa me lule e kapertonit) duhet të ketë vizatim dhe reliev të dukshëm mbi të gjithë sipërfaqen; thellësia e prerjeve kryesore të faqes shkelëse duhet të jetë të paktën 1 ,60 mm për automjete, filomjetet dhe rimorkiot, të paktën 1,00 mm për motomjete dhe të paktën 0,50 mm për ciklomotorët. Me prerje kryesore kuptohen prerjet e gjera të vendosura në zonën qendrorë të faqes shkelëse, që mbulon rreth tri të katërtat e kësaj sipërfaqjeje.

b) Sistemi i frenimit.

Duhet t'i përgjigjen, për sa është parashikuar nga udhëzimet 92/54/CEE dhe të garantojë një rezultat jo më të vogël se 80 për qind nga ajo e parashikuar për mjetin e ri.

c) Sistemi i sinjalizimit pamor dhe i ndriçimit, impianti elektrik.

Sistemet e sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit duhet të jenë të tipit të miratuar për kategorinë së cilës i përket mjeti dhe të mbajnë të dukshme datën dhe numrin e miratimit. Këto sisteme duhet të kenë fuqi të plotë vepruese: në veçanti natën e me mot të kthjellet, dritat e pozicionit të përparme dhe të prapme duhet të jenë të dukshme në një largësi jo më të vogël se 150 m dhe targa e pasme duhet të jetë e lexueshme të paktën 20 m larg. Lartësia nga toka, si dhe kuotat e tjera të vendosjes së sistemeve të sinjalizimit pamor dhe të ndriçimit duhet të përfshihen brenda kufijve të parashikuar; përpara sistemeve nuk duhet të ketë xhama ose ekrane, që nuk janë pjesë përbërëse e vetë sistemeve; ose nëse janë dy pajisje, të vendosura në mënyrë simetrike, ato duhet të jenë të të njëjtit tip e të së njëjtës ngjyrë; orientimi duhet të jetë i saktë dhe, për projektorët, duhet të kenë mundësinë e rregullimit në horizontal dhe vertikal; nëse janë vendosur sisteme, vënia në punë e të cilave është lejuar në mënyrë fakultative, ato duhet të jenë të miratuara dhe t'u përgjigjen kërkesave të përcaktuara në këtë rregullore. Impianti elektrik dhe tensioni i ushqimit në kapëset e sistemeve në përdorim duhet t'u përgjigjen rregullave të përcaktuara me tabelën e unifikimit të karakterit përfundimtar.

ç) Sisteme të sinjalizimit zanor.

Duhet të vendosen, në mënyrë të dukshme, data dhe numri i miratimit. Në kushtet normale të montimit, të ushqyer nga bateria e ngarkuar, ose në rastin e sistemeve të ushqyera nga alternatori

për një shpejtësi të këtij të fundit prej

1,800 rrotullime/minutë, duhet të japin një nivel të zërit subjektiv, të matur mbi aksin e mjetit, 30 m përpara tij, jo më pak se vlerat e mëposhtme:

- 80 dB për sistemet e sinjalizimit zanor të automjeteve, trolejbusëve dhe motomjeteve;
- 75 dB për sistemet e sinjalizimit zanor të motocikleve, me litrazh jo më të madh se 125 cm3;
- 70 dB për sistemet e sinjalizimit zanor të ciklomotorëve;
- 80 dB për sistemet e sinjalizimit zanor të posaçëm për autobusët;
- 90 dB për sistemet shtese të alarmit.

d) Niveli i zhurmës së sistemeve të shkarkimit.

Niveli i zhurmës duhet të matet, për një mjet të palëvizur dhe nuk duhet të kalojë vlerën e kontrollit të përcaktuar në vendin e miratimit ose të homologimit.

dh) Nxjerrja e ndotjeve (papastërtive).

Duhet të respektohen vlerat kufi të përcaktuara në udhëzimet 92/55/CEE.

e) Mundësia e shikimit.

Të gjithë xhamat, nëpërmjet të cilëve sheh drejtuesi, nuk duhet të jenë të thyer, as në ndonjë pjesë të veçantë.

ë) Karroceria dhe shasia.

Karroceria dhe shasia duhet të jenë në gjendje të mirë përdorimi dhe të mirëmbajtura. Në veçanti shasia nuk duhet të jetë e thyer, as edhe në pjesë të veçanta.

f) Sistemet në përgjithësi dhe miratimi i tyre.

Të gjitha sistemet duhet të jenë në gjendje shumë të mirë. Subjektet e miratuara duhet të mbajnë, në mënyrat e përshkruara, datën dhe numrin e miratimit të tyre.

SHTOJCA IX

Neni 243-245

(Targat)

1. Shenjat e targave, sipas ndarjes administrative, në Republikën e Shqipërisë janë si më poshtë vijon:

Nr.	Shenja	Rrethi	Nr.	Shenja	Rrethi	Nr.	Shenja	Rrethi
1	**BR**	Berati	13	**ER**	Kolonja	25	**PE**	Peqini
2	**BZ**	Bulqiza	14	**KO**	Korça	26	**PR**	Përmeti
3	**MT**	Burreli	15	**KR**	Kruja	27	**DI**	Peshkopia
4	**DL**	Delvina	16	**KV**	Kuçova	28	**PG**	Pogradeci
5	**DV**	Devolli	17	**KU**	Kukësi	29	**PU**	Puka
6	**DR**	Durrësi	18	**LA**	Kurbini	30	**SR**	Saranda
7	**EL**	Elbasani	19	**LE**	Lezha	31	**SH**	Shkodra
8	**FR**	Fieri	20	**LB**	Librazhdi	32	**SK**	Skrapari
9	**GJ**	Gjirokastra	21	**LU**	Lushnja	33	**TP**	Tepelena
10	**GR**	Gramshi	22	**MK**	Mallakastra	34	**TR**	Tirana
11	**HS**	Hasi	23	**MA**	Malësia e Madhe	35	**BC**	Tropoja
12	**KJ**	Kavaja	24	**MR**	Mirdita	36	**VL**	Vlora

SHTOJCA X

Neni 245

(Kritere për formimin e të dhënave të targave të mjeteve me motor dhe të rimorkiove)

(Ndryshuar pika 1 dhe 2 me VKM nr. 399, datë 12.6.2003, ndryshuar shkronjat "ë" dhe "g" me VKM nr.331, datë 2.6.2006, ndryshuar pika 1 me VKM nr.724, datë 1.9.2010, shtuar shkronjat "nj" dhe "o" në pikën 1 me VKM nr. 800, datë 30.9.2015)

1. Kriteret për krijimin e të dhënave janë:

a) Targa e mjeteve rrugore vetëlëvizëse (e përparme dhe e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike, tre karaktere numerike dhe dy karaktere alfabetike, (figurat III.4/1.a dhe III.4/2.a);

b) Targa e mjeteve rrugore të shërbimit taksi (e përparme dhe e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike, tri karaktere numerike dhe karakterin alfabetik "T" (figurat III.4/1.a dhe III.4/2.b);

c) Targa e motomjeteve (e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike dhe tri karaktere numerike (figura III.3/a);

ç) Targa provë e mjeteve rrugore, rimorkiove, makinave bujqësore dhe teknologjike (e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike, një karakter numerik dhe katër karaktere alfabetike "PROV" (figurat III.4/l.f dhe III.4/2.f);

d) Targa provë e motomjeteve (e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, një karakter alfabetik, një karakter numerik dhe katër karaktere alfabetike "PROV" (figura III.3/f);

dh) Targa e përkohshme e mjeteve rrugore, rimorkiove, makinave bujqësore dhe teknologjike (e pasme), mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike, një karakter numerik dhe tri karaktere alfabetike "PRK" (figurat III.4/l.c dhe III,4/2.c);

e) Targa e përkohshme për motomjetet, (e pasme), mban, sipas radhës, emblemën, një karakter alfabetik, një karakter numerik dhe tri karaktere alfabetike "PRK" (figura III.3/c);

ë) Targa e mjeteve rrugore të trupit diplomatik (e përparme dhe e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike "CD", katër karaktere numerike dhe një karakter alfabetik (figurat III.4/1.d dhe III.4/2.d). Targa e motomjeteve të trupit diplomatik (e pasme) mban sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike "CD", dy karaktere numerike dhe dy karaktere alfabetike (figura III.3/d);

f) Targa e mjeteve rrugore të shërbimit të trupit diplomatik, (e përparme dhe e pasme), mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike "TR", katër karaktere numerike dhe një karakter alfabetik (figurat III.4/1.e dhe III.4/2.e). Targa e motomjeteve të shërbimit të trupit diplomatik (e pasme) mban sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike "TR", dy karaktere numerike dhe dy karaktere alfabetike (figura III.3/e);

g) Targa e makinave bujqësore (e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike, dy karaktere alfabetike "MB", dhe dy karaktere numerike (figurat III.4/l.h dhe III.4/2.h);

gj) Targa e makinave teknologjike (e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike, dy karaktere alfabetike "MT" dhe dy karaktere numerike (figurat III.4/l.i dhe III.4/2.i);

h) Targa e rimorkiove (e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike, një karakter alfabetik "R" dhe tri karaktere numerike (figurat III.4/l.j dhe III.4/2.j);

i) Targa e rimorkiove bujqësore (e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike, dy karaktere alfabetike "RB" dhe dy karaktere numerike (figurat III.4/l.k dhe III.4/2.k);

j) Targa e rimorkiove teknologjike (e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike, dy karaktere alfabetike "RT" dhe dy karaktere numerike (figurat III.4/l.l dhe III.4/2.l);

k) Targa e mjeteve rrugore të policisë (e përparme dhe e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike "MB", tri karaktere numerike dhe dy karaktere alfabetike

(figurat III.4/1.ë dhe III.4/2.ë);

l) Targa e motomjeteve të policisë (e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike "MB", dy karaktere numerike dhe një karakter alfabetik (figura III.3/ë).

nj) Targa e mjeteve rrugore të Ministrisë së Mbrojtjes (e përparme dhe e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike "MM", tri karaktere numerike dhe dy karaktere alfabetike (figurat III.4/1.m dhe figura III.4/2.m).

o) Targa e motomjeteve të Ministrisë së Mbrojtjes (e pasme) mban, sipas radhës, emblemën, dy karaktere alfabetike "MM", dy karaktere numerike dhe një karakter alfabetik (figura III.3/g).

2. Karakteret numerike për të cilat u fol në të gjitha shkronjat e pikës 1, marrin të gjitha vlerat nga 0 në 9. Progresioni, brenda fushës numerike, shkon nga e djathta në të majtë. Karakteret alfabetike, të parashikuara në këto pika, shkojnë në mënyrë progresive nga e djathta në të majtë. Karakteret alfabetike të përdorshme janë: A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N,O P, R, S, T, U, V, X, Y, Z (tabelat nga III.3, *tabelat III.3/a dhe III.3/b* deri në III.4/e) që janë pjesë përbërëse e kësaj rregulloreje).

SHTOJCA XI

Neni 248

(Karakteristikat konstruktive, përmasat, karakteristikat fotometrike kromatike dhe të lexueshmërisë së targave, kërkesat për pranimin e tyre)

(shfuqizuar pika 1.3 me VKM nr. 399, datë 12.6.2003)

RREGULLORE TEKNIKE

HYRJE

Përfundimi

Kjo rregullore shërben për të kontrolluar aftësinë e targave me sfond prapareflektues, për përdorim të veçantë, për çka janë të caktuara, dhe për të pranuar kërkesat e rezistencës dhe të qëndrueshmërisë në kohë të karakteristikave fizike të materialeve me të cilat janë ndërtuar.

Fusha e zbatimit

Kjo rregullore zbatohet në targat e regjistrimit, përsëritëse, të provave dhe të njohjes të përcaktuara nga kjo rregullore dhe të realizuara me një shtresë prapareflektuese, të vendosur mbi mbajtës alumini.

1. RREGULLA QË ZBATOHEN PËR TARGAT

1.1. *Rregulla të përgjithshme.*

Targat e trajtuara në këtë rregullore janë realizuar:

a) duke fiksuar karaktere alfanumerike (mbushje me thellësi 1,4 mm ± 0,1 mm), një mbështetës metalik të mbuluar me shtresë prapareflektuese, vetëngjitëse, të tipit të njohur si të përshtatshëm, në bazë të kontrolleve teknike, të kryera nga Ministria e Transportit;

b) duke ngjyrosur sfondin e shkronjave, të shifrave dhe të simboleve me bojë me ngjyra të përshkruara nga rregullorja;

c) duke vendosur stemën zyrtare të Republikës së Shqipërisë;

ç) duke mbuluar sipërfaqet e jashtme me një shtresë, bojë transparente.

1.2. *Përmasat dhe kompozimi grafik i targave*

Targat, me përmasa të përcaktuara në figurat që i bashkëlidhen kësaj rregulloreje, duhet të kompozohen me karaktere alfanumerike, si ato të treguara në këto figura.

1.3. *Ngjyrat*

Shfuqizuar

1.4. *Vrima dhe kunja*

Targat duhet të realizohen me katër vrima fiksimi, me diametër 5 mm dhe me kunja të rakorduara. Vendi i vrimave në targa duhet të jetë si ai i treguar në figurën bashkëngjitur.

2. RREGULLA TË ZBATUARA PËR PËRBËRËSIT E TARGAVE

2.1. *Mbështetëse metalike*

Mbështetësja metalike duhet të jetë llamarinë alumini, tip A 199,5 UNI 9001, pjesa e dytë, në gradimet H 12, H 14 ose H 24, me spesor 1,00 ± 0,05 mm, plani i origjinës i nënshtrohet trajtimit mbrojtës fosforo-kromatik, sipas UNI 4718 ose kromatik, sipas UNI 4719.

2.2. *Shtresat prapareflektuese*

Shtresat prapareflektuese të targave duhet të jenë prej materiali plastik, të butë, plotësisht të shtrirë, me spesor të njëtrajtshëm dhe vetëngjitës, d.m.th të mbajë prapa një ngjitës gati për përdorim, të mbrojtur nga një fletë me spesor minimal "liner", që të ngjitet menjëherë pa qenë nevoja për të përdorur ujë, ngjitëse ose pajisje të veçantë. Këto shtresa, të ndara nga fleta mbrojtëse për të cilën u fol me sipër, duhet të ngjiten në çfarëdo mbështetëse të fortë, plotësisht të shtrirë dhe shumë të pastër. Përveç kësaj ato duhet të jenë të mbushura në thellësi, prej 1.5 mm; duhet të jenë të ngjyrosshme, si me bojë ashtu edhe me pastë serigrafike, të kenë karakteristika fizike të qëndrueshme në kohë dhe të jenë rezistente ndaj agjentëve kimikë. Përshtatja e shtresave për kërkesat e përshkruara është pranuar nga Ministria e Transportit, sipas procedurave të ilustruara në këtë rregullore.

2.3. *Ngjyrat dhe transparentet mbrojtëse*

Bojërat, pastat serigrafike, ngjyrat opake, transparente dhe solventet, që marrin pjesë në prodhimin e targave duhet të jenë ato të përcaktuara në dokumentacionin teknik, të paraqitur në aktin e kërkesës për dëshminë e aftësisë së shtresës. Ato duhet të kenë karakteristika fizike të qëndrueshme në kohë dhe duhet të jenë rezistente ndaj veprimit të agjentëve kimikë. Transparentet mbrojtëse, përveç kësaj, duhet të jenë rezistente ndaj gërryerjes.

3. PROCEDURA E PRANIMIT

3.1. *Targat*

Në aktin e pajisjes me targa të degës përkatëse në Drejtorinë e Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, do të kontrollojë që targat të jenë realizuar sipas rregullave të pikës 1, me llamarinë të tipit të përshkruar dhe me shtresë prapareflektuese, sipas asaj të tipit të njohur, të pranuar. Në rastin kur targat nuk janë të përshtatshme për defekt të fabrikimit të lëndëve të para, çështja shqyrtohet nga Ministria e Transportit.

3.2. *Dëshmia e aftësisë së shtresave prapareflektuese dhe të bojërave për targat*

3.2.1. Përcaktimi i tipit

Për dëshminë e aftësisë, tipi i një shtrese përcaktohet nga:

a) emërtimi tregtar;

b) materiali;

c) ngjyra;

ç) karakteristikat teknike.

3.2.2. Kërkesa

Instituti Poligrafik përcakton, në mënyrë periodike, konkurset për pajisjet e shtresave prapareflektuese të targave. Prodhuesi i shtresave, ose përfaqësuesi i tij legal, që do të marrë pjesë në gare me një tip shtrese që ende nuk ka fituar dëshminë e aftësisë, duhet t'i bashkëlidhë ofertës dhe dokumentacionit të kërkuar nga Instituti Poligrafik një kërkesë për dëshminë e aftësisë të shtresës së filmit, së bashku me dokumentet e mëposhtme:

a) aktin e nënshkrimit, me të cilin deklaron se pranon kontrollin e përshtatshmërisë së shtresave të sjella;

b) autorizimin nëpërmjet të cilit kërkon dëshminë e aftësisë, të noterizuar ose, në rastin kur i deleguari banon jashtë shtetit, nga autoriteti konsullor përkatës (vetëm në rastin kur kërkuesi i dëshmisë së aftësisë nuk është prodhuesi i shtresave);

c) relacioni teknik, që përshkruan tipin e shtresës së paraqitur për dëshmi, së bashku me të dhënat që duhen dhe me të gjitha instruksionet me të cilat Instituti Poligrafik merr pjesë në proceset e prodhimit dhe të grumbullimit të shtresave. Në relacion duhet të jenë përshkruar me detaje pastat serigrafike, bojërat, dhe ngjyrat opake dhe transparente, të përshtatshme për shtresat, mënyrën e zbatimit të tyre, si dhe solventet që përdorën për të hequr njollat e bojës, që mund të realizohen në vendin e punës etj.;

ç) deklaratë ku garantohet se shtresat, e përdorura sipas rregullave që përmbahen në relacionin teknik, janë të garantuara për pesë vjet.

3.2.3. Paraqitja e kampioneve

Për çdo tip të shtresës, për të cilën është kërkuar dëshmia e aftësisë, kërkuesi do të paraqesë shtresën, bojën dhe transparentin mbrojtës, në masën e dyfishit të asaj që nevojitet për kryerjen e kontrolleve, për të cilat flitet në pikat 4 dhe 5. Kampionet do të përgatiten, në praninë e teknikëve kërkues, nga Instituti Poligrafik që do të përdorë fletë alumini, të tipit të caktuar për prodhim, për provat për të cilat flitet në pikën 4. Edhe provat, për të cilat flitet në pikën 5, që kryhen vetëm nëse të gjitha provat për të cilat flitet në pikën 4 kanë rezultat pozitiv, gjithashtu, duhet të jenë të pajisura, për çdo tip shtrese për të cilën është kërkuar dëshmia e aftësisë, me një bobinë me gjatësi minimale prej 200 m dhe gjerësi 0.111 m, si dhe me bojërat dhe me transparentet mbrojtëse. Prodhimet, për të cilat është folur më lart, duhet të mbajnë një shënim, që bën të mundur identifikimin.

3.2.4. Procedura administrative

Instituti Poligrafik, pas mbledhjes së dokumentacionit dhe të materialeve të nevojshme për dëshminë e aftësisë, nën kontrollin e Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, bën anonime kampionet e përgatitura sipas pikës 3.2.3 dhe ia dërgon Ministrisë së Transportit, për provat për të cilat flitet në pikën 4. Për provat për të cilat flitet në pikën 5 Instituti Poligrafik vendos materialet e ardhura për Drejtorinë e Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, që i bën ato anonime dhe ia kthen Institutit Poligrafik, për kryerjen e provave. Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor dhe Instituti Poligrafik, kryejnë kontrollet teknike, të parashikuara nga pikat 4 dhe 5, dhe përfundimin ua përcjellin Ministrisë së Transportit, që nxjerr aktin e dëshmisë së aftësisë. Kjo dëshmi mund t'i lëshohet kërkuesit vetëm nëse të gjitha kontrollet, për të cilat u fol më sipër, kanë qenë pozitive, dhe pasi të jetë dhënë një deklaratë, që tregon përbërjen kimike të produkteve, e cila është quajtur po kaq e nevojshme sipas Institutit Poligrafik dhe të Institutit të Higjenës, për kontrolle në fushën e higjenës dhe të sigurimit të punëtorëve.

3.3. *Vlera e dëshmisë së aftësisë*

Dëshmia e aftësisë, e dhënë nga Ministria e Transportit, ka vlerë për pesë vjet dhe autorizon titullarin e dëshmisë:

a) të marrë pjesë në konkursin e pajisjeve, të thëna me lart, shpallur nga Instituti Poligrafik, duke ofruar shtresa identike me kampionin e quajtur të përshtatshëm;

b) të markojë shtresat që dërgohen në Institutin Poligrafik me një simbol të identifikimit që nuk hiqet, pa pasur asnjë korrigjim, i përbërë nga shenja e dëshmisë së fituar e të vendosura sipas shembullit të dhënë në figurën III.5.

3.4. *Përputhja e prodhimit*

3.4.1. Ministri i Transportit, në bashkërendim me Drejtorinë e Standardeve, vendos përgatitjen e kampioneve e të shtresave në Institutin Poligrafik, dhe verifikon përputhjen me rregullat teknike të kësaj rregulloreje.

3.4.2. Sanksionet për mospërputhje në prodhim.

Në rastet kur kampionet e përgatitura nuk kënaqin rregullat e rregullores, Ministria e Transportit mund të procedojë për shfuqizimin e dëshmisë së aftësisë së dhënë. Në këtë rast nuk dërgohet në Institutin Poligrafik shtresa e markuar, me numrin e dëshmisë së shfuqizuar.

3.5. *Miratimi për vlerën e dëshmisë së aftësisë*

3.5.1. Miratim pesëvjeçar

Afati i dëshmisë së aftësisë, përcaktuar nga Ministria e Transportit, sipas pikës 3.2.4., mund të miratohet në pesë vjet.

3.5.2. Kërkesa

Miratimi i afatit është kërkuar nga titullari i dëshmisë së aftësisë jo më vonë se gjashtë muaj nga mbarimi i miratimit të parë, me një kërkesë të drejtuar Ministrisë së Transportit, nëpërmjet Institutit Poligrafik. Kërkesa duhet t'i referohet dëshmisë së aftësisë së fituar me parë.

3.5.3. Paraqitja e kampioneve

Për çdo tip të shtresës, për të cilën është kërkuar miratimi i aftësisë, kërkuesi do të paraqesë shtresën, bojën, dhe transparentin mbrojtës, në një sasi dyfish të asaj të nevojshme për përgatitjen e kampioneve që përdoren për provat, për të cilat flitet në pikën 3.5.4. Kampionet do të përgatiten, në praninë e teknikëve të kërkuesit, nga Instituti Poligrafik, me fletën e aluminit të tipit të caktuar për prodhim.

3.5.4. Procedura administrative

Instituti Poligrafik, ia dërgon kampionet Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor. Kjo drejtori, pas kryerjes së provave të fotometrisë, ngjitjes, dhe të rezistencës ndaj gërryerjes të transparenteve mbrojtëse, me kriteret për të cilat është folur përkatësisht në pikat e mëposhtme 4.2, 4.3, 4.8 dhe 4.9, ia komunikon rezultatin Ministrisë së Transportit, e cila nxjerr aktin e miratimit të afatit të dëshmisë së aftësisë. Ky miratim i jepet titullarit të dëshmisë, i cili vazhdon ta përdorë edhe për pesë vjet të tjerë.

4. RREGULLA DHE METODOLOGJIA E PROVAVE PËRKATËSE TË SHTRESAVE PRAPAREFLEKTUESE DHE TË BOJËRAVE TRANSPARENTE

4.1. Kolorimetri

Ngjyrat e shtresave prapareflektuese, që përdoren në prodhimin e targave, të mbrojtura nga bojëra transparente, të zbatuara sipas instruksioneve të deklaruara nga prodhuesi në relacionin teknik, duhet të kenë koordinata kolorimetrike të përfshira brenda katrorëve, të përcaktuar me anë të treguesve të koordinatave të kulmeve.

4.1.1. Përcaktimet e kryera me ndriçuesin "C" të CIE-s.

4.1.1.1. Ngjyra "e bardhë",

Pikët	**1**	**2**	**3**	**4**
X	0.315	0.360	0.338	0.295
Y	0.305	0.360	0.377	0.323

me kufi minimal të reflektimit 34 për qind.

4.1.1.2. Ngjyra "e verdhë",

Pikët	**1**	**2**	**3**	**4**
X	0.490	0.538	0.478	0.443
Y	0.430	0.460	0.520	0.477

me kufi minimal të reflektimit 27 për qind.

4.1.2. Përcaktimet e kryera me ndriçuesin "A" të CIE-s

4.1.2.1. Ngjyra "e bardhë",

Pikët	**1**	**2**	**3**	**4**
X	0.450	0.548	0.417	0.372
Y	0.513	0.404	0.359	0.405

4.1.2.2. Ngjyra "e verdhë"

Pikët	1	2	3	4
X	0.585	0.610	0.520	0.505
Y	0.385	0.390	0.480	0.465

4.2. Fotometria

4.2.1. Norma

4.2.1.1. Vlerat minimale

Në tabelën e mëposhtme janë vendosur, në mcd/lux cm 2, vlerat e lejuara për koeficientin specifik të intensitetit të ndriçimit CIE-s për shtresat prapareflektuese për targat, të ndriçuara me ndriçues "A" të CIL-së.

"**E BARDHË**":

Këndi i thyerjes	Këndi i rënies ±50	±30°	±40°
12'	4.5	2.20	1.40
20'	3.5	1.70	0.70
2'	0.30	0.20	0.10

"**E VERDHË**":

Këndi i thyerjes	Këndi i rënies ±5°	±30°	±40°
12'	3.70	1.80	0.80
20'	2.80	1.40	0.60
2'	0.25	0.16	0.08

4.2.1.2. Vlerat maksimale

CIL-ja që i përgjigjet një këndi të thyerjes prej 20° dhe një këndi të rënies prej 5°, duhet të rezultojë jo më i madh se vlera 7 mcd/lux cm2 .

4.2.2 Metodologjia e provës

Kontrolli i përputhjes me rregullat fotometrike kryhet mbi katër kampione, të përbëra nga katërkëndësha të shtresave të mbrojtura me trasparente, të zbatuar sipas udhëzimeve të deklaruara nga prodhuesi në relacionin teknik, me përmasa minimale 70 x 100 mm, të vendosura mbi mbajtës metalik të sheshtë; madhësitë maten mbi kampionin në largësi 15 ± 0.15 m nga burimi i dritës (lente e daljes nga projektori) dhe prova vlerësohet pozitive nëse të katër kampionet janë karakterizuar nga vlerat e CIE-s në kufijtë minimalë dhe maksimalë të treguar më sipër.

4.3. Ngjitja

4.3.1. Normat

Ngjitësi vetëngjitës i shtresave prapareflektuese duhet të jetë i tillë që shtresa e vendosur mbi një mbajtës alumini, të shështë dhe të pastër, duke iu nënshtruar një force tërheqëse 0.333 N/cm për 5 minuta, nuk shkëputet nga mbështetësja për më shumë se:

a) 5 cm në temperaturën e mjedisit;

b) 8 cm në të ngrohtë (70°C ± 2°C).

4.3.2. Metodologjia e provës.

4.3.2.1. Në temperaturën e mjedisit

4.3.2.1.1. Përgatitja e kampioneve

Një kampion shtresë mbahet për 4 orë nën presion 0.175 bar, në temperaturën prej 70°C ± 2°C dhe në lagështi 65 për qind ± 5 për qind. Pas sjelljes së kampionit në temperaturën e mjedisit, priten dy kampione me madhësi 3 x 15 cm dhe hiqet me dorë "lineri", pa përdorur ujë ose solvente të tjera. Në këtë fazë duhen parë nëse "lineri" do të prishet me thithjen e adesivit nga sipërfaqja e shtresës prapareflektuese.

4.3.2.1.2. Nga çdo kampion ngjiten 10 cm në një pllakë alumini, me faqe të lëmuar, krejt të pastra dhe pa vajra dhe mbahen për të paktën 48 orë në një mjedis me temperaturë 20°C ± 2°C dhe 65 për qind ± 5 për qind lagështi. Më pas pllaka mbahet në pozicion horizontal me dy kampionet në sipërfaqen e poshtme dhe ushtrohet forca prej 1 daN në çdo skaj të lirë të kampioneve, duke i bërë të mundur që ato të varen lirisht, në një kënd prej 90° me sipërfaqen e pllakës në provë. Pasi kalojnë pesë minuta nga zbatimi i masave, matet gjatësia e rripit që është shqitur. Prova gjykohet e mirë (favorshme) nëse në fazën e heqjes së linerit nuk janë verifikuar prishje ose thithje të ngjitësit, dhe nëse të dyja kampionet janë shqitur nga pllaka për një gjatësi jo më të madhe se 5.00 cm.

4.3.2.2. Në të ngrohtë

4.3.2.2.1. Përgatitja e kampioneve. Procedohet si në pikën 4.3.2.1.1

4.3.2.2.2. Çdo kampion ngjitet 10 cm në një pllakë alumini me faqe të lëmuar, krejt të pastër dhe pa vajra dhe mbahet për të paktën 48 orë, në një mjedis me temperaturë 20°C ± 2°C dhe 65 për qind ± 5 për qind lagështi. Me pas kampioni futet në furre në temperaturë 70°C ± 2°C për 4 orë.. Menjëherë pas daljes nga furra termostatike, zbatohet forca prej 1 daN në skajet e lira të kampioneve dhe procedohet si në pikën 4.3.2.1.2. Prova gjykohet e mirë nëse në fazën e heqjes së "linerit" nuk janë verifikuar prishje, ose thithje të ngjitësit, dhe nëse të dyja kampionet janë shqitur nga pllaka për një gjatësi jo më të madhe se 8.00 cm.

4.4. Zgjatshmëria

4.4.1. Normat

Shtresat e caktuara për targat duhet të karakterizohen nga një zgjatim pa prishje më të madh se 45 për qind.

4.4.2. Metodologjia e provës

Prova kryhet duke iu nënshtruar tërheqjes së pesë rripave të shtresës dhe duke matur zgjatimin që i përgjigjet prishjes. Prova kryhet në temperaturën 20°C ± 2°C të mjedisit, me rripa të shtresës, të gjera të paktën 25.5 mm, duke zbatuar ngarkesën me shpejtësi 300 mm/min.

4.4.3. Vlerësimi i rezultateve

Përcaktohet si zgjatim i një kampioni vlera:

$$a = \frac{L_R - L_U}{L_U}$$

a = zgjatimi

LR = largësia ndërmjet kapëseve të dinamometrit, që i përgjigjet prishjes së kampionit.

LU = largësia ndërmjet kapëseve të dinamometrit me kampion nën veprimin e një parangarkese prej 0.5 N, dhe prova është vlerësuar e mirë (e pranueshme) nëse:

A) a max- a min është më e vogël ose e barabartë me 0.20;

B) mesatarja e tri vlerave të "a"-së përfshirë ndërmjet "a max" dhe "a min" është më e madhe ose e barabartë me 0.45.

4.5. Qëndrueshmëria ndaj veprimit të agjentëve kimikë

4.5.1. Norma

Shtresat dhe bojërat trasparente mbrojtëse, të caktuara për targat, duhet të paraqesin karakteristika të qëndrueshmërisë ndaj ujit të distiluar, të karburanteve për autotërheqësit, të vajrave lubrifikantë, të solucioneve alkalinë dhe të mjegullës së dendur. Cilësia kontrollohet duke i vënë nën veprimin e agjentëve kimikë të përmendur më lart, kampionet e përbëra nga shtresa e vendosur mbi një pllakë alumini, sipas mënyrave të përcaktuara. Në fund të provave, nuk duhet

të paraqesin asnjë defekt të dukshëm, si:

a) bula;

b) plasaritje;

c) ndryshim të dukshëm të ngjyrës;

d) shqitje nga mbajtësi metalik;

dhe, përveç kësaj, koeficienti specifik i intensitetit të dritës nuk duhet të zbresë më poshtë se vlerat minimale, të përshkruara në pikën 4.2.1.1. Nëse në provën me sy (pamore) vihen re ndryshime kromatike, procedohet me përcaktime të tjera kolorimetrike, duke pranuar se kampioni vazhdon t'u përgjigjet sistemeve të pikës 4.1.

4.5.2. Metodologjia e provës

4.5.2.1. Përgatitja e kampioneve

Kampionet e shtresës, paraprakisht të mbajtur për 4 orë nën trysninë 0.175 bar, në temperaturën 70°C ± 2°C dhe 65 për qind + 5 për qind lagështi priten në katërkëndësha me përmasa minimale 70 x 100 mm, më pas vendosen në katërkëndësha prej fletësh alumini për targat me të njëjtat përmasa. Kampionet e fituara kështu, të mbuluara me transparente mbrojtëse, të vendosura sipas instruksioneve të deklaruara nga prodhuesi në relacionin teknik, lihen të pushojnë për të paktën 48 orë, në temperaturën 20°C ± 2°C.

4.5.2.2. Prova për zhytje (banje)

Gjatë kësaj periudhë, kampionet, dy për çdo banjë, u nënshtrohen agjentëve kimikë, si është përcaktuar më poshtë:

Agjentët kimikë	Temperatura në banjë	Koha e zhytjes
Karburanti (70 për qind isottan dhe 30 për qind	20° ± 2° c	30 min
Vaj lubrifikant shtese	20° ± 2° c	2 orë
Solucion alkalin (karbonat sodik në 3 për qind uje te distiluar)	20° ± 2° c	2 orë
Uje i distiluar	20° ± 2° c	24 orë

4.5.2.3. Prova në dhomën klimatike

Dy kampionet i nënshtrohen veprimit të mjegullës së dendur, të fituar nga një solucion me klorur sodik, 5 për qind në temperaturën 35 ± 2° C. Koha e zgjatjes së provës është 96 orë.

4.5.3. Prova e kampioneve

Pas pesë minutash nga dalja nga banja ose nga dhoma klimatike, kampionet thahen dhe pastrohen me një copë të butë dhe ekzaminohen përkundrejt një kampioni të virgjër. Provat fotometrike dhe përcaktimet kolorimetrike kryhen të paktën 24 orë pas daljes.

4.5.4. Interpretimi i rezultateve

Provat quhen të kryera me rezultat të mirë nëse të gjitha kampionet janë në përputhje me rregullat e pikës 4.5.1.

4.6. Qëndrueshmëria ndaj vjetërimit

4.6.1. Norma

Shtresat dhe bojërat transparente mbrojtëse, të caktuara për targat duhet të paraqesin karakteristikat e qëndrueshmërisë në kohë dhe të qëndrueshmërisë ndaj veprimit të agjentëve atmosferikë (dritës së diellit dhe shiut). Kjo cilësi verifikohet duke i nënshtruar kampionet e përbëra nga shtresa mbi fletë alumini nën veprimin e vjetërimit artificial, sipas mënyrave të përcaktuara. Në fund të vjetërimit shtresat e ekzaminuara me sy nuk duhet të paraqesin asnjë defekt të dukshëm, si:

a) flluska;

b) plasaritje;

c) ndryshim të dukshëm të ngjyrës;

ç) shqitje nga mbështetësja metalike;

dhe përveç kësaj koeficienti i intensitetit të dritës nuk duhet të zbresë më poshtë se 50 për

qind e vlerës minimale të përshkruar në pikën 4.2.1.1. Në rast se në provën me sy vihen re ndryshime kromatike, atëherë procedohet me përcaktime të reja kolorimetrike, duke pranuar që kampioni u përgjigjet kampionit të rregullave të pikës 4.1.

4.6.2. Metodologjia e provës

4.6.2.1. Përgatitja e kampioneve

Përgatiten tri kampione, duke proceduar ashtu si është treguar në pikën 4.5.2.1.

4.6.2.2. Vjetërimi artificial

Të tri kampionet i nënshtrohet vjetërimit, duke përdorur aparatin Weather - Ometer Atlas tip DMC/ER, të pajisur me kampionmbajtëse Atlas VPD, programuar sipas ciklit të mëposhtëm:

a) vetëm veprimi i rrezeve 102 min;

b) aksion i përbërë spërkatjeje me ujë dhe rrezatim për 18 min;

c) temperatura e ujit në hyrje të aparatit të spërkatjes 16° ± 5° C;

ç) temperatura maksimale brenda aparatit 63° ± 2° C;

Për një periudhë të përgjithshme njëorëshe, që mund të jetë edhe e vazhdueshme.

4.6.3. Prova e kampioneve

Procedohet në të njëjtën mënyrë siç është shprehur në pikën 4.5.3.

4.6.4. Vlerësimi i rezultatit

Zbatohen po të njëjtat kritere të përshkruara në pikën 4.5.4., duke saktësuar se nevojat fotometrike quhen të plotësuara nëse CIE-ja e matur nuk rezulton më pak se 50 për qind e vlerës minimale të përshkruar në pikën 4.2.1.1.

4.7. Qëndrueshmëria mekanike në bazë të temperaturës

4.7.1. Normat

Shtresat prapareflektuese dhe bojërat transparente mbrojtëse për targat duhet të paraqesin karakteristika të mira të qëndrueshmërisë ndaj përplasjeve në kushtet e temperaturës së ulët. Kjo nevojë quhet e plotësuar nëse shtresa e vendosur në mbajtësen e aluminit dhe në kushtet e përcaktuara të lagështisë dhe temperaturës, goditet me një goditës sferik, sipas procedurave të ilustruara më poshtë, nuk paraqet, në zonën e jashtme të pikës së goditjes, të çara ose ciflosje të dukshme.

4.7.2. Metodologjia e provës

4.7.2.1. Përgatitja e kampioneve

Përgatiten tri kampione, duke proceduar ashtu si është treguar në pikën 4.5.2.1.

4.7.2.2. Kushtëzimi i kampioneve

Të tria kampionet vendosen për dy orë në ujë të distiluar, në temperaturë të mjedisit (20° ± 2°). Më pas thahen me një copë të butë dhe mbahen për 24 orë në temperaturën e mjedisit në një kriostat -20° ± 2° C.

4.7.2.3. Pajisja e provës

Për provën e goditjes përdoret një goditës në rënie të lirë, me karakteristikat e mëposhtme:

a) masa 500 g;

b) lartësia e rënies 25 cm;

c) goditësi sferik prej çeliku, me diametër 12.7 mm;

ç) plani i mbështetjes së kampionit në gomë 50° shorë.

4.7.2.4. Kryerja e provës

Kampionet, menjëherë pas daljes nga kriostati, çimentohen me dy goditje të shpejta dhe të njëpasnjëshme.

4.7.2.5. Vlerësimi i rezultateve

Prova gjykohet e mirë nëse të tria kampionet e ekzaminuara në një largësi prej 25 cm, nuk paraqesin të çara ose ciflosje të dukshme mbi sipërfaqen e jashtme në një zonë rrethore që rrethon zonën e goditjes me diametër 6 mm.

4.8. Zhytja

4.8.1. Normat

Shtresat prapareflektuese për targat duhet të jenë të zhytshme, në një thellësi zhytëse prej 1.5

mm. Ky rezultat verifikohet duke zhytur kampionet me thellësi zhytjeje 1.5 mm. Kjo cilësi verifikohet duke zhytur kampionet e përbëra nga shtresa dhe fleta e aluminit për targa me spesor 1.00 ± 0.05 mm sipas procedurës së ilustruar më poshtë, duke kontrolluar që shtresa të mos prishet.

4.8.2. Metodologjia e provës

4.8.2.1. Përgatitja e kampioneve

Përgatiten tri kampione, të përmasave 100 x 100 mm, duke proceduar ashtu siç është treguar në pikën 4.5.2.1, por pa vendosjen e transparentes mbrojtëse.

4.8.2.2. Pajisjet e provës

Për provën e zhytjes përdoret:

a) një shpues çeliku, me spesor 2.00 mm, sipas figurës III.6;

b) një pllakë gome, me përmasa 100 x 100 x 15 mm, me durueshmëri 80° ± 5° shorë;

c) presë prej 20,000 daN.

4.8.2.3. Kryerja e provës

Presa ka:

a) shpuesin;

b) kampionin;

c) gomën,

dhe zbatohet një force prej 20,000 daN.

4.8.2.4. Vlerësimi i rezultateve

Prova quhet e mirë nëse të tria kampionet e ekzaminuara në një largësi prej 25 cm nuk paraqesin plasaritje ose të çara të dukshme.

4.9. Qëndrueshmëria ndaj gërryerjes të transparenteve mbrojtëse

4.9.1. Norma

Bojërat transparente, të vëna për mbrojtjen e targave, duhet të paraqesin karakteristika të qëndrueshmërisë ndaj gërryerjes. Kjo qëndrueshmëri verifikohet duke vendosur kampionet e mbrojtura me bojëra transparente nën veprimin e një grushti rëre dhe duke verifikuar që shtresa nuk shqitet.

4. 9.2. Metodologjia e provës

4.9.2.1. Përgatitja e kampioneve

Përgatiten tri kampione, me përmasa 70 x 100 mm, duke proceduar ashtu si është treguar në pikën 4.5.2.1. Duhet pasur kujdes që të lyhen me bojë të zezë përpara se të mbrohen me transparenten mbrojtëse.

4.9.2.2. Pajisja e provës

Përdoret një aparat, i cili lejon rënien e lirë të rërës normale (rërë e larë që kalon në një sitë me vrima 1.0 mm dhe pastaj nga një sitë me vrima 0.5 mm), nëpërmjet një vrime cilindrike, me diametër 8 mm dhe me lartësi 20 m. Pajisja është treguar në figurën III.8.

4.9.2.3. Kryerja e provës

Bien, në rënie të lirë, nga një lartësi prej 200 cm nga qendra e kampionit, që do të provohet, të vendosur me pjesën më të gjatë, me pjerrësi me 45° nga vertikalja, 20 kg rërë e normalizuar.

4.9.2.4. Vlerësimi i rezultateve

Prova quhet e mirë nëse tri kampionet, e ekzaminuara nga një largësi 25 cm, nuk paraqesin dukshëm heqjen e bojës së zezë.

5. PROVA TEKNOLOGJIKE:

Provat e përshkruara më poshtë duhet të kryhen pranë impianteve të përcaktuara nga

Instituti Poligrafik:

5.1. Prova e zhytshmërisë pa stazhionimin e ndërmjetëm

Duhet të pajiset me një bobinë, me gjatësi minimale 200 m dhe gjerësi 0.111 m; prova ka të bëjë me zhytjen e 100 ekzemplarëve të targës numerike të pasme për automjeteve me shenjën "AN" dhe 100 me shenjën "MI", të shtypura. Nëse është e nevojshme, menjëherë pas vendosjes së shtresës, shiriti mund të ngrohet në një temperaturë 40°-50°C në një furrë me gjatësi 2.5 m;

shpejtësia e shiritit është rreth 10 m/min. Nuk duhet të vihen re shqitje ose prishje të shtresës.

5.2. Prova e vendosjes së bojës

Bojërat duhet të jenë përdorur mbi një linjë bojatisjeje, që parashikon një lyerje me rul, me dy kalime, dhe më pas qëndrimi në furrë IR për 90 sec., në një temperaturë maksimale 140°C. Pas daljes nga furra bojërat duhet të jenë plotësisht të thata.

5.3. Prova e zbatimit të mbrojtësit transparent

Prova duhet të kryhet në kushtet e mëposhtme (kohëzgjatja në faza të ndryshme):

a) fishkje 15 min;

b) paratharje (80°C) 11 min;

c) tharje (120°C) 20 min.

Në dalje nga impianti boja duhet të duket plotësisht e thatë dhe e copëtuar, të shkëputura nga mbajtëset, duke mos dhënë mundësinë e ngjitjes midis tyre.

SHTOJCË XII

(shtuar me vendimin nr. 880, datë 24.12.2019)

Neni 211/a

(**Ciklomotorë, motomjete e automjete të hershme me interes historik dhe koleksionimi**)

1. Emërtimi i kategorisë së vjetërsisë

Shenja e kategorisë së vjetërsisë	**Emërtimi i kategorisë së vjetërsisë**	**Periudha e prodhimit**
A	E para	Nga mjeti i parë i prodhuar deri më 31.12.1904
B	Veteran	1.1.1905 deri më 31.12.1918
C	Antike	1.1.1919 deri më 31.12.1930
D	Post-Antike	1.1.1931 deri më 31.12.1945
E	Post 1945	1.1.1946 deri më 31.12.1960
F	Post 1960	1.1.1961 deri më 31.12.1970
G	Post 1970	1.1.1971 deri më 30 (tridhjetë) vjet vjetërsi.

2. Emërtimi i kategorisë teknike

Shenja e kategorisë teknike	**Emërtimi i kategorisë teknike**
A	Standard
B	Modifikim

C	Kopje
X	E pranueshme

3. Emërtimi i kategorisë së ruajtjes së formës

Shenja e kategorisë së ruajtjes	Emërtimi i kategorisë së ruajtjes
1	Origjinal
2	Burimor (autentik)
3	Rinovuar
4	Rikonstruktuar

SHTOJCA TË KAPITULLIT IV

SHTOJCA I

Neni 303
(Sëmundjet e invaliditetit)
(ndryshuar me VKM nr. 940, datë 18.11.2015)

1. Sëmundjet kardiovaskulare

Sëmundjet që mund të shfaqë kandidati ose drejtuesi me lëshimin apo rinovimin e një lejedrejtimi të mjetit ose një dëmtim i papritur i sistemit të tij kardiovaskular, i tillë që të provokojë një ndryshim të menjëhershëm të funksioneve të tij qendrore, formojnë një rrezik për sigurinë rrugore.

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit të prekur nga çrregullime të rënda të ritmit të zemrës.

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të prekur nga Angina Pectoris, që manifestohet në gjendje qetësie (gjumi) ose emocionale.

Leja e drejtimit të mjetit i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të grupeve 1 e 2, mbartës të pajisjes për normalizimin e ritmit kardiak, në bazë të mendimit të një mjeku të autorizuar dhe nën kontroll mjekësor, për një periudhë jo më të gjatë se dy vjet.

Leja e drejtimit të mjetit i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të mjetit të grupeve 1 e 2, prekur nga hipertensioni arterial apo infarkti i miokardit, pas mendimit të një mjeku specialist të autorizuar, nën kontroll mjekësor, për një periudhë jo më të gjatë se dy vjet.

2. Diabeti

Leja e drejtimit të mjetit i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të mjetit të grupit 1, të prekur nga diabeti melitus, pas aprovimit të një mjeku specialist të autorizuar, nën kontroll mjekësor, për në periudhë jo më të gjatë se dy vjet.

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të mjetit të grupit 2, të prekur nga diabeti melitus, që trajtohet me insulinë.

Përjashtim mund të bëjnë raste të jashtë-zakonshme, të justifikuara nga mendimi i një mjeku specialist të autorizuar, nën kontroll mjekësor, për një periudhë jo më të gjatë se dy vjet.

3. Sëmundjet neurologjike

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të prekur nga një

sëmundje neurologjike e rëndë, që paraqet çrregullime të ekuilibrit dhe bashkëveprimit, përveçse në rastet e aprovimit, lëshuar me shkrim nga një mjek specialist i autorizuar, pas kontrolleve mjekësore periodike dhe për një periudhë jo më të gjatë se dy vjet.

Kriza e epilepsisë dhe shqetësimet e tjera që shoqërohen me humbje të papritura të vetëdijes, kur shfaqen në momentin e drejtimit të mjetit, paraqesin rrezik të madh për sigurinë rrugore.

Leja e drejtimit të mjetit i lëshohet ose i rinovohet, për një periudhë jo më të gjatë se dy vjet, kandidatit ose drejtuesit të grupit 1, i cili, pas kontrollit mjekësor periodik, të rregullt, me aprovim të mjekut specialist të autorizuar, nuk ka shfaqur asnjë krizë apo çrregullim të vetëdijes prej dy vjetësh, pavarësisht nga marrja e terapisë kundër epilepsisë.

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të grupit 2, i cili shfaq kriza epilepsie ose shqetësime të tjera të papritura, që mund të shoqërohen me humbje të vetëdijes.

4. Shqetësimet psikike

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të grupit 1, të prekur rëndë nga:

- shqetësime psikike, të pësuara ose të fituara si pasojë e një sëmundjeje, traume ose ndërhyrjeje neurokirurgjikale;
- prapambetje mendore;
- shqetësime të sjelljes nga plakja ose nga shqetësime të rënda të aftësisë së gjykimit, të sjelljes dhe të përshtatjes, që lidhen me personalitetin, përveç në rastet kur kërkesa është mbështetur nga një mjek specialist i autorizuar dhe nën kontroll mjekësor të rregullt, për afate kohore jo më shumë se dy vjet.

Autoriteti mjekësor kompetent duhet t'u japë rëndësinë e duhur rreziqeve ose dëmeve të tjera që lidhen me drejtimin e mjetit të kandidatit ose drejtuesit të grupit 2.

5. Alkooli

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit në gjendje të varësisë ndaj alkoolit apo që nuk mund të ndajë drejtimin e mjetit nga konsumi i alkoolit.

Leja e drejtimit të mjetit i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të grupit 1, në gjendje varësie ndaj alkoolit, në përfundim të një periudhe gjashtëmujore të asistencës mjekësore, nga një mjek specialist i autorizuar.

Autoriteti mjekësor kompetent duhet t'u japë rëndësinë e duhur rreziqeve ose dëmeve të tjera, që lidhen me drejtimin e mjetit të kandidatit ose drejtuesit të grupit 2.

6. Drogat dhe substancat medicinale

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të mjetit në gjendje varësie ndaj substancave psikotrope ose që, edhe pse nuk është i ndërvarur, abuzon rregullisht me to, cilado qoftë kategoria e lejes së drejtimit të kërkuar.

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të mjetit të grupit 1, që konsumon rregullisht substanca psikotrope, të çfarëdo forme, të afta të kompromettojnë aftësinë e tij për të drejtuar mjetin pa rrezik, në rastin në të cilin sasia e marrë është e tillë sa të ketë një ndikim fatal mbi aftësinë e drejtimit të mjetit.

Autoriteti mjekësor kompetent duhet t'u japë rëndësinë e duhur rreziqeve ose dëmeve të tjera që lidhen me drejtimin e mjetit të kandidatit ose të drejtuesit të grupit 2.

7. Sëmundjet e aparatit urogjenital

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të grupit 1, që vuan nga insuficienca e rëndë renale, pa marrjen e mendimit të një mjeku të autorizuar dhe me kusht që i interesuari t'i nënshtrohet një kontrolli mjekësor periodik.

Leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të grupit 2, që vuan nga insuficienca e rëndë renale e pakthyeshme, përveçse në raste të jashtë-zakonshme, të justifikuara nga mendimi i një mjeku të autorizuar dhe me kontroll mjekësor të rregullt.

8. Të tjera

Leja e drejtimit të mjetit i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të grupit 1, që ka pësuar një trapiant organi ose transplantim artificial, i cili ndikon në përshtatshmërinë e drejtimit të

mjetit, pas marrjes së mendimit të një mjeku të autorizuar dhe, sipas rastit, kontrollit mjekësor të rregullt.

Autoriteti mjekësor kompetent duhet t'u japë rëndësinë e duhur rreziqeve ose dëmeve shtesë që lidhen me drejtimin e mjetit të kandidatëve ose drejtuesve të grupit 2.

Në përgjithësi, leja e drejtimit të mjetit nuk i lëshohet ose i rinovohet kandidatit apo drejtuesit të prekur nga një sëmundje e papërmendur në paragrafët e mësipërm, e cila mund të formojë ose të përcaktojë një paaftësi funksionale, të tillë sa të kompromet ojë sigurinë rrugore, në momentin e drejtimit të mjetit, përveçse në rastin kur kërkesa është e mbështetur nga mendimi i një mjeku të autorizuar dhe, eventualisht, nën kontroll mjekësor të rregullt.

Lidhja nr. 1

Tabela e pikëve për shkeljen e normave të sjelljes

(neni 120/1 i Kodit Rrugor)

(ndryshuar me VKM nr. 298, datë 8.4.2015)

KODI RRUGOR		**SASIA E PIKËVE QË DO TË HIQEN**	
Neni	**Pika**	**Për herën e parë**	**Për përsëritje**
140	**9**	**3** (tre)	**5** (pesë)
		6 (gjashtë), për drejtues që zotëron lejedrejtimi më pak se 3 vjet	**10** (dhjetë), për drejtues që zotëron lejedrejtimi më pak se 3 vjet
141	**10**	**3** (tre)	**8** (tetë)
143	**2**		brenda 1 viti **3** (tre)
143	**3**		brenda 1 viti **5** (pesë)
143	**4**		brenda 1 viti **5** (pesë)
143	**5**		brenda 1 viti **5** (pesë)
143	**6**		brenda 1 viti **7** (shtatë)
143	**7**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
143	**8**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
144	**4**		3 here brenda 2 vjetësh **8** (tetë)
145	**1**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
145	**2**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
145	**3/a**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
145	**3/b**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
145	**3/c**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
145	**3/d**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
145	**4**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)

KODI RRUGOR		SASIA E PIKËVE QË DO TË HIQEN	
Neni	**Pika**	**Për herën e parë**	**Për përsëritje**
146	**9**		brenda 2 vjetësh **8** (tetë)
146	**10**		brenda 2 vjetësh **5** (pesë)
146	**11**		brenda 2 vjetësh **5** (pesë)
146	**12**		brenda 2 vjetësh **5** (pesë)
146	**13**		brenda 2 vjetësh **5** (pesë)
146	**14**		brenda 2 vjetësh **6** (pesë)
147	**5**		brenda 1 viti **8** (tetë)
148	**5**		brenda 1 viti **8** (tetë)
166	**8**	**10** (dhjetë)	
170	**8**	**3** (tre)	
174	**1/a**	**3** (tre)	
174	**1/c**	**8** (tetë)	
174	**1/d**	**8** (tetë)	
175	**3**	**10** (dhjetë)	
175	**4**	**8** (tetë)	
177	**2**	**3** (tre)	
184	**2**	**8** (tetë)	brenda 1 viti **10** (dhjetë)
184	**10**	**8** (tetë)	brenda 1 viti **10** (dhjetë)
185	**1**	**10** (dhjetë)	brenda 1 viti **15** (pesëmbë-dhjetë)
185	**2**	**10** (dhjetë)	brenda 1 viti **15** (pesëmbë-dhjetë)
187	**6**	**8** (tetë)	
KODI RRUGOR		**SASIA E PIKËVE QË DO TË HIQEN**	
Neni	**Pika**	**Për herën e parë**	**Për përsëritje**
187	**7**	**15** (pesëmbëdhjetë)	
190	**1**	**10** (dhjetë)	
190	**2**	**10** (dhjetë)	
190	**4**	**10** (dhjetë)	
190	**5**	**5** (pesë)	

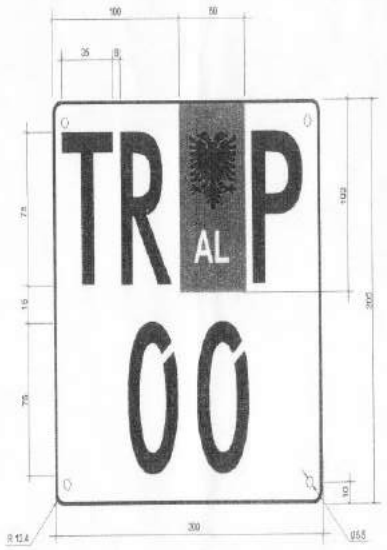


Fig. III.4 d/3

Targat e parkoheshme per motomjete

Fig. III.4 f/3
Targat e provës per motomjete

Fig. III.3 neni 240, 246
Shenja e identifikimit per automjete

Fig. III.3 neni 240, 246
Targat e regjistrimit per motorrajdet

Figura III.4/1.a, neni 248

Figura III.4/2.a, neni 248

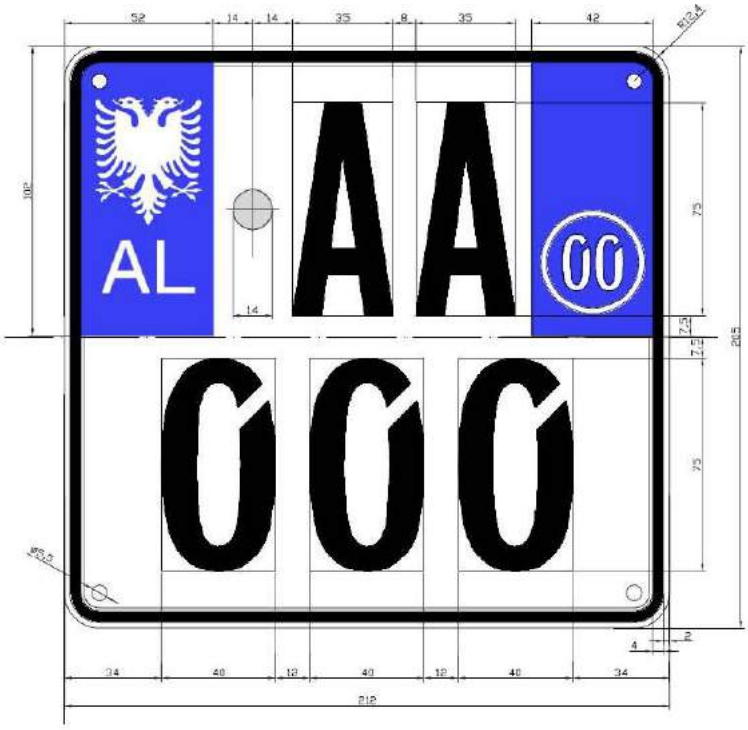


Figura III.3/a, neni 248

Figura III.4/1.b, neni 248

Figura III.4/2.b, neni 248

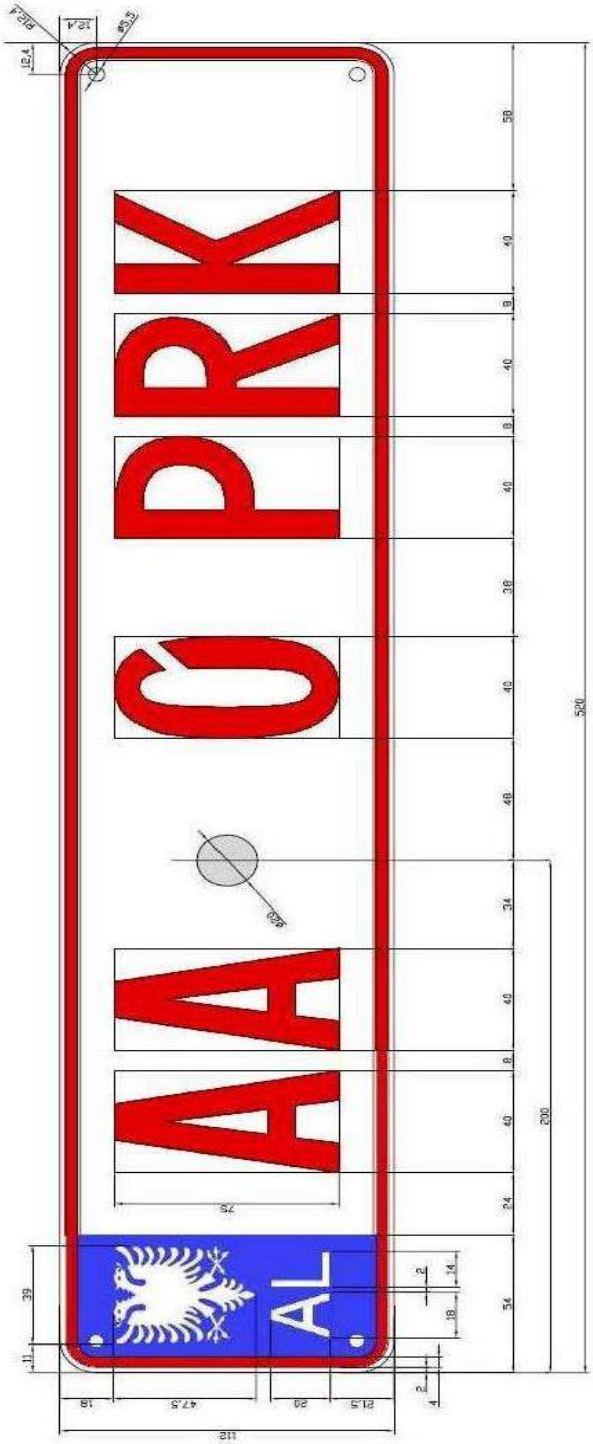


Figura III.4/1.c, neni 248

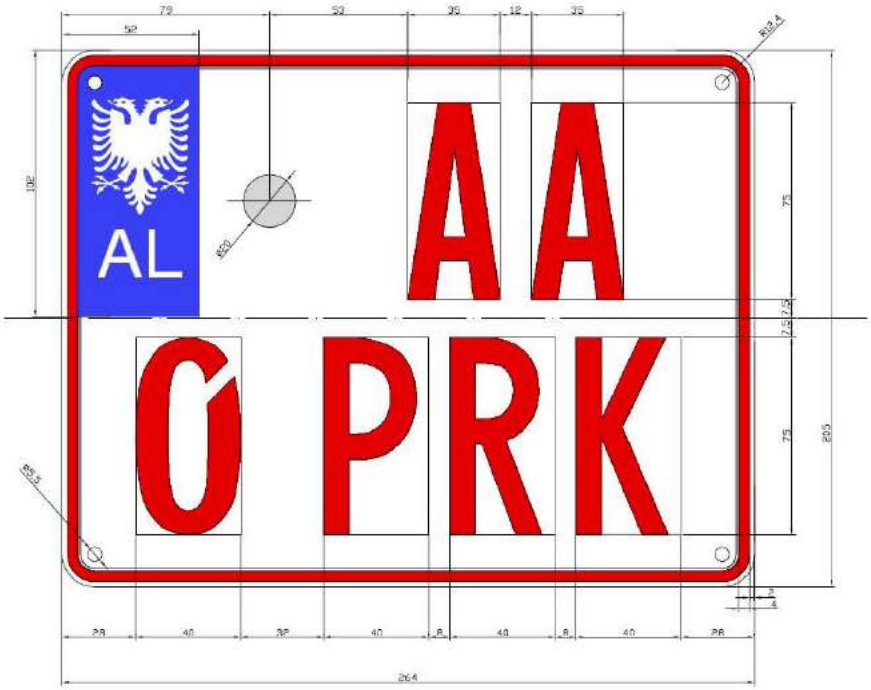


Figura III.4/2.c, neni 248

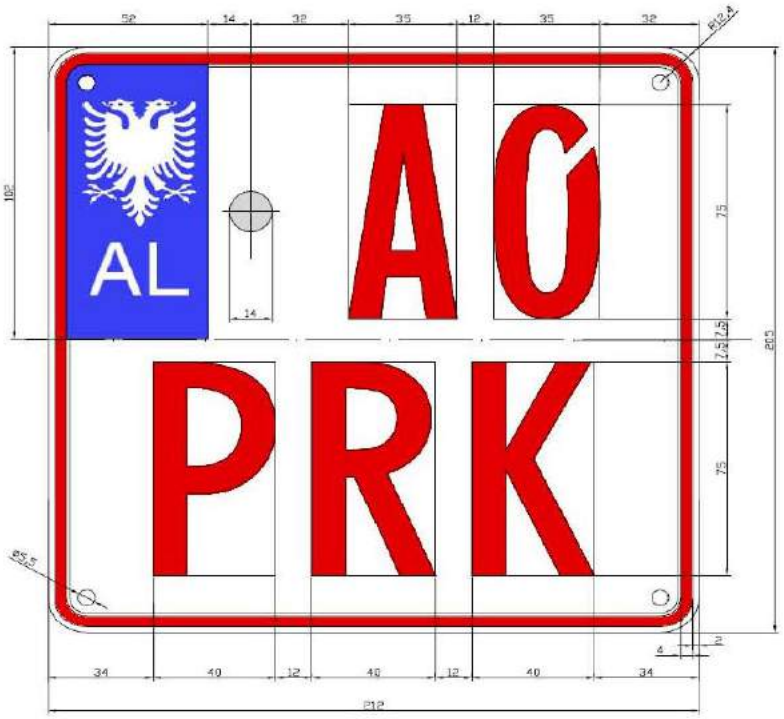


Figura III.3/c, neni 248

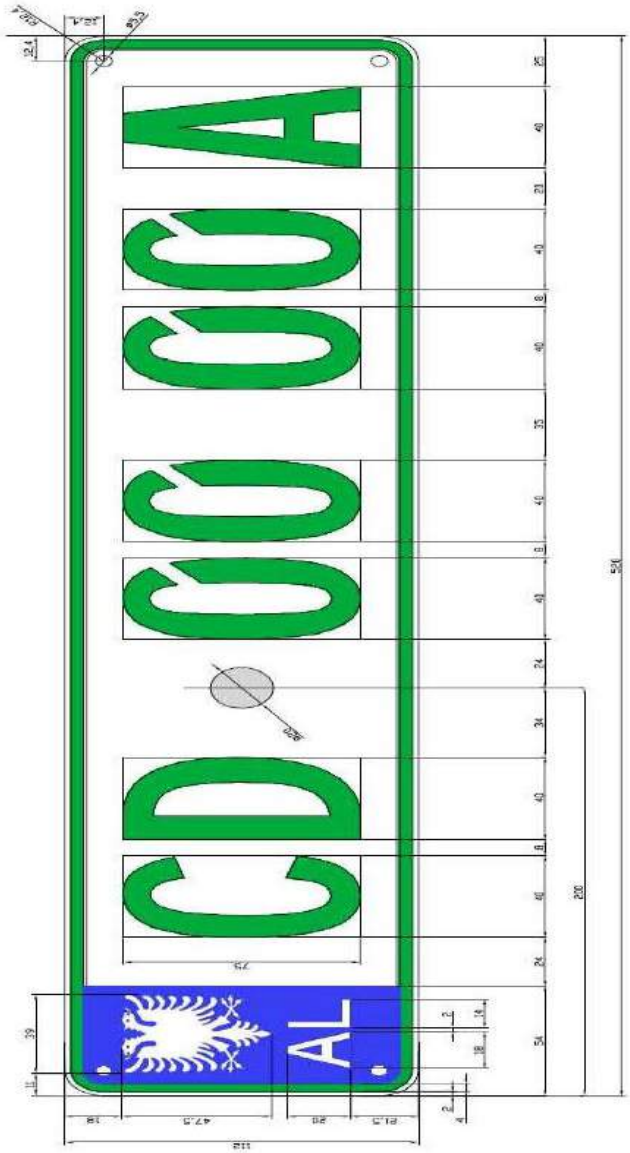


Figura III.4/1.d, neni 248

Figura III.4/2.d, neni 248

Figura III.3/d, neni 248

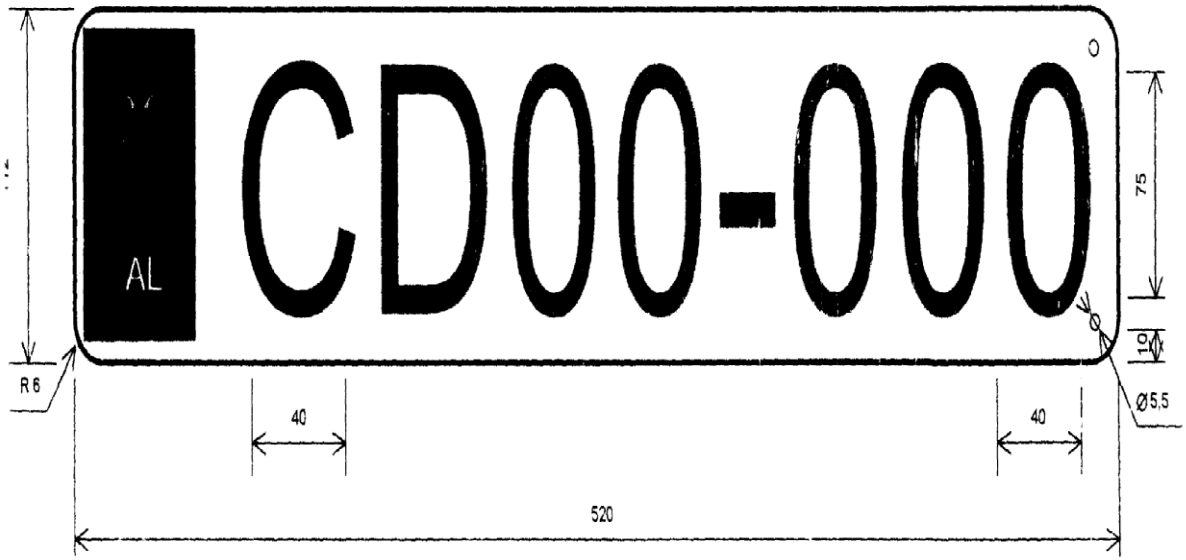


fig. III 4 d/1.a

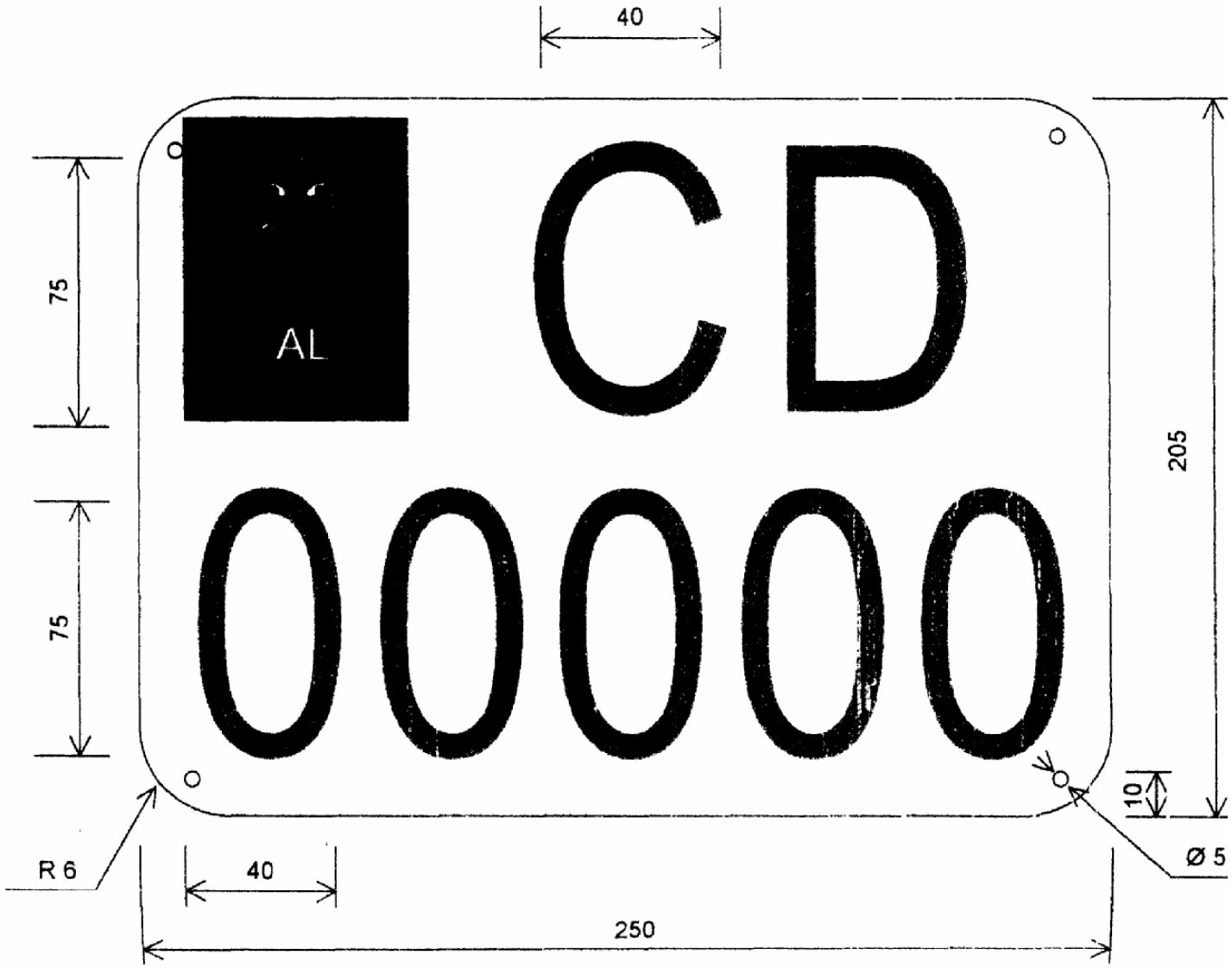


fig. III 4d/2.a

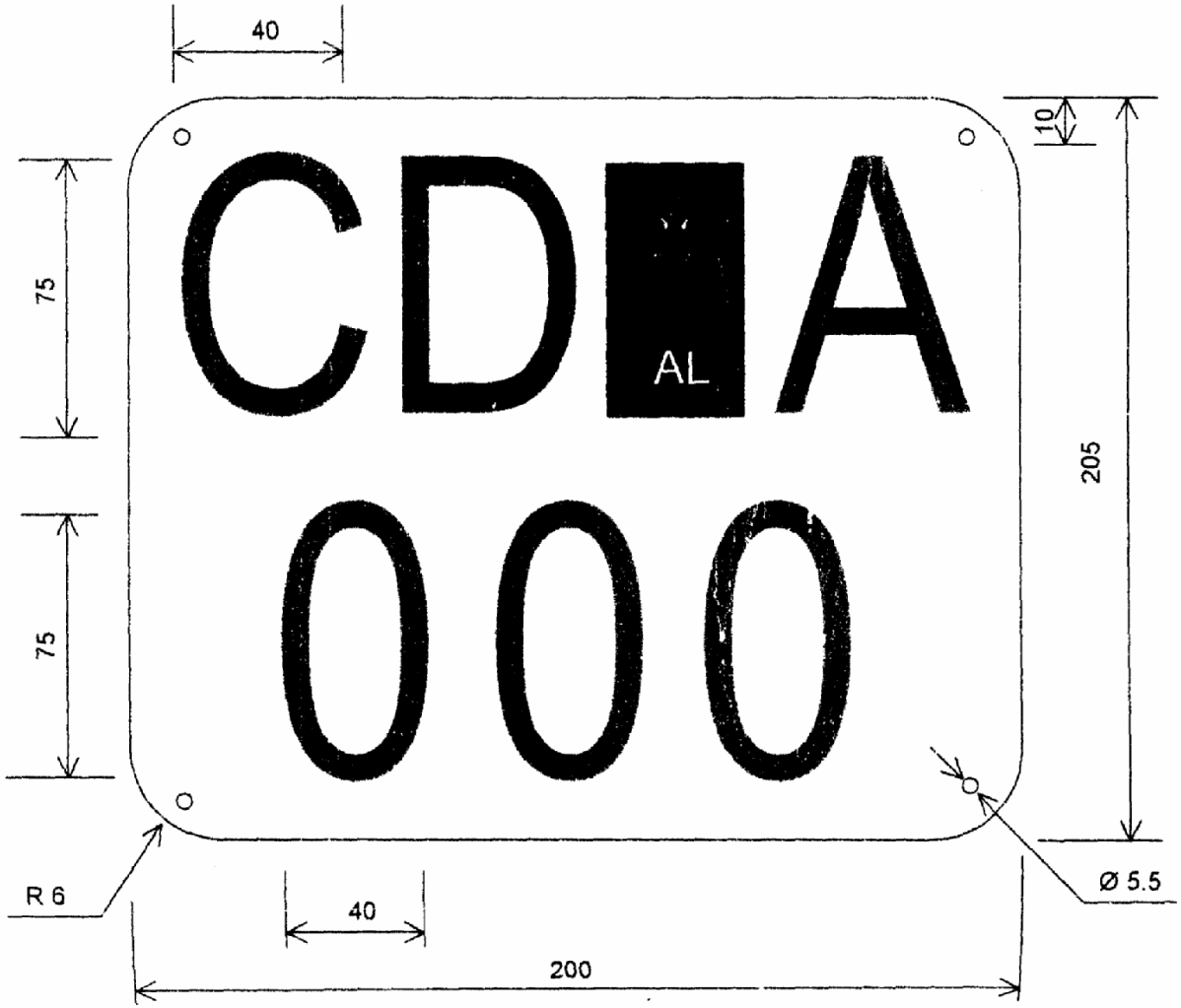


fig. III 4h/1

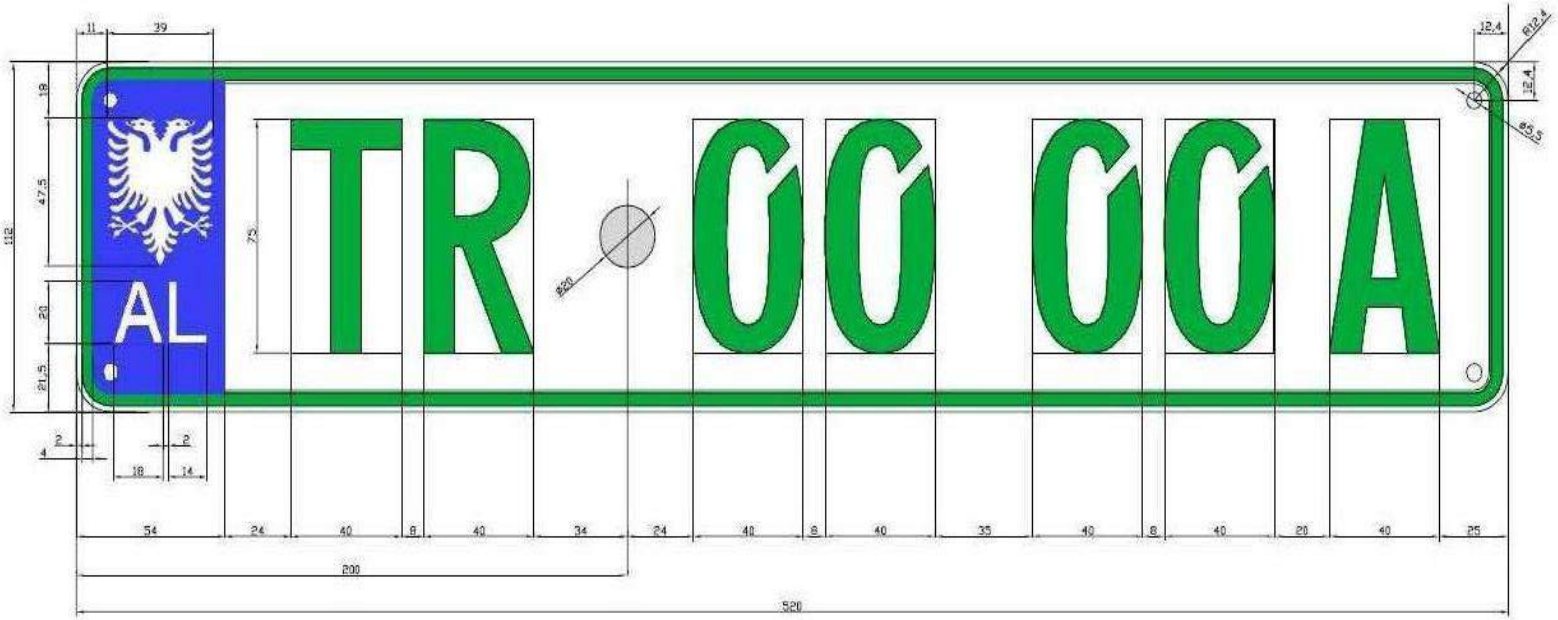


Figura III.4/1.e, neni 248

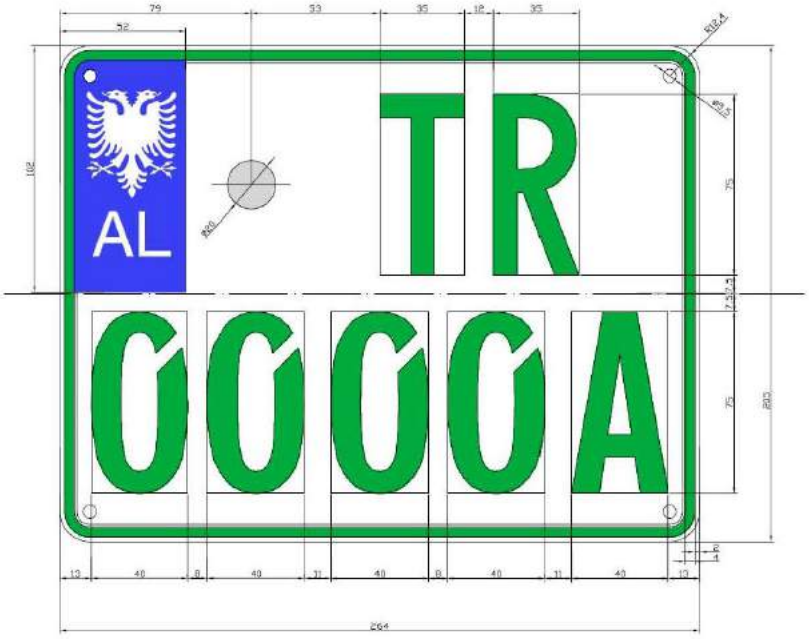


Figura III.4/2.e, neni 248

Figura III.3/e, neni 248

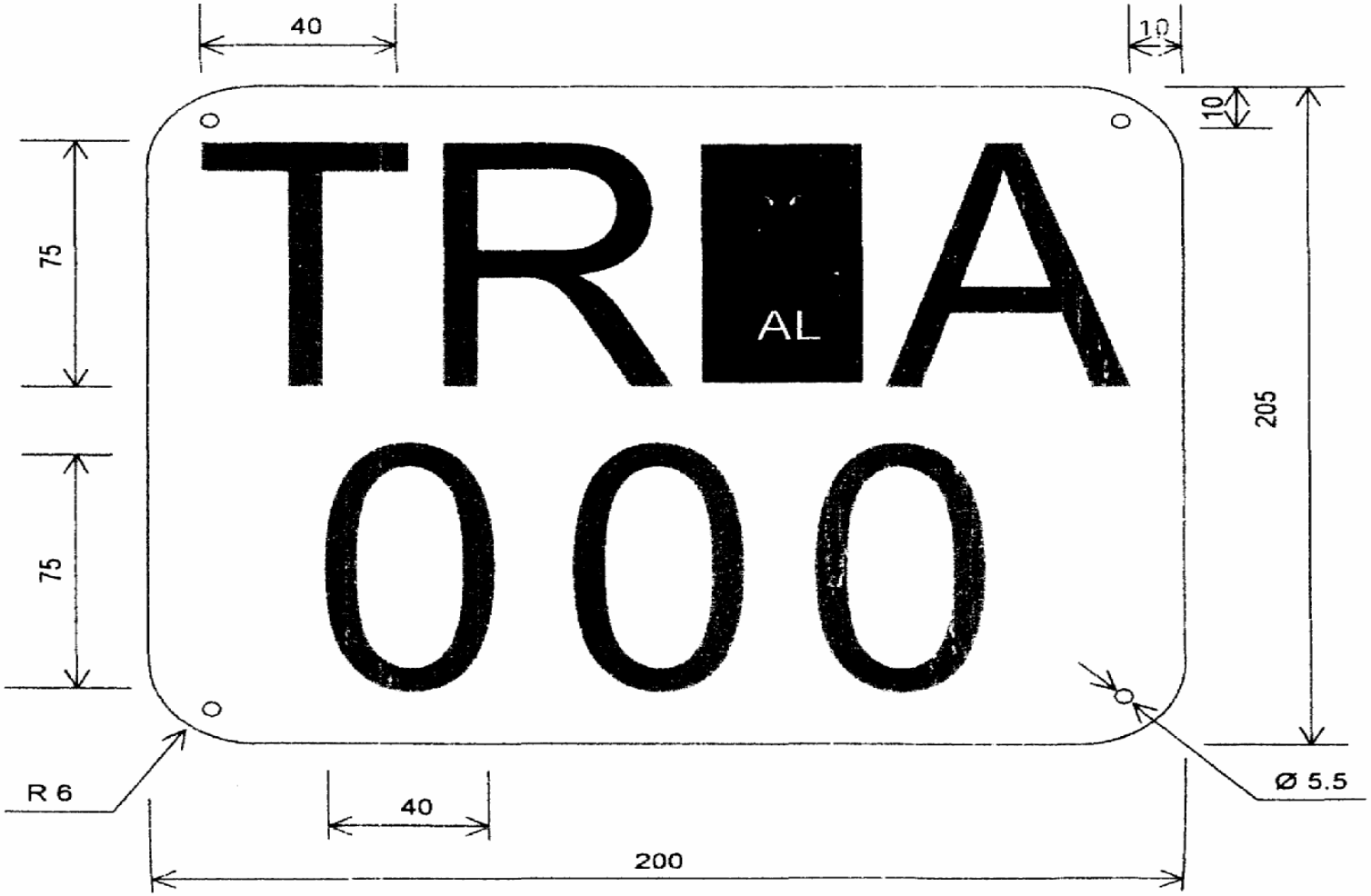


fig. III 4h/2

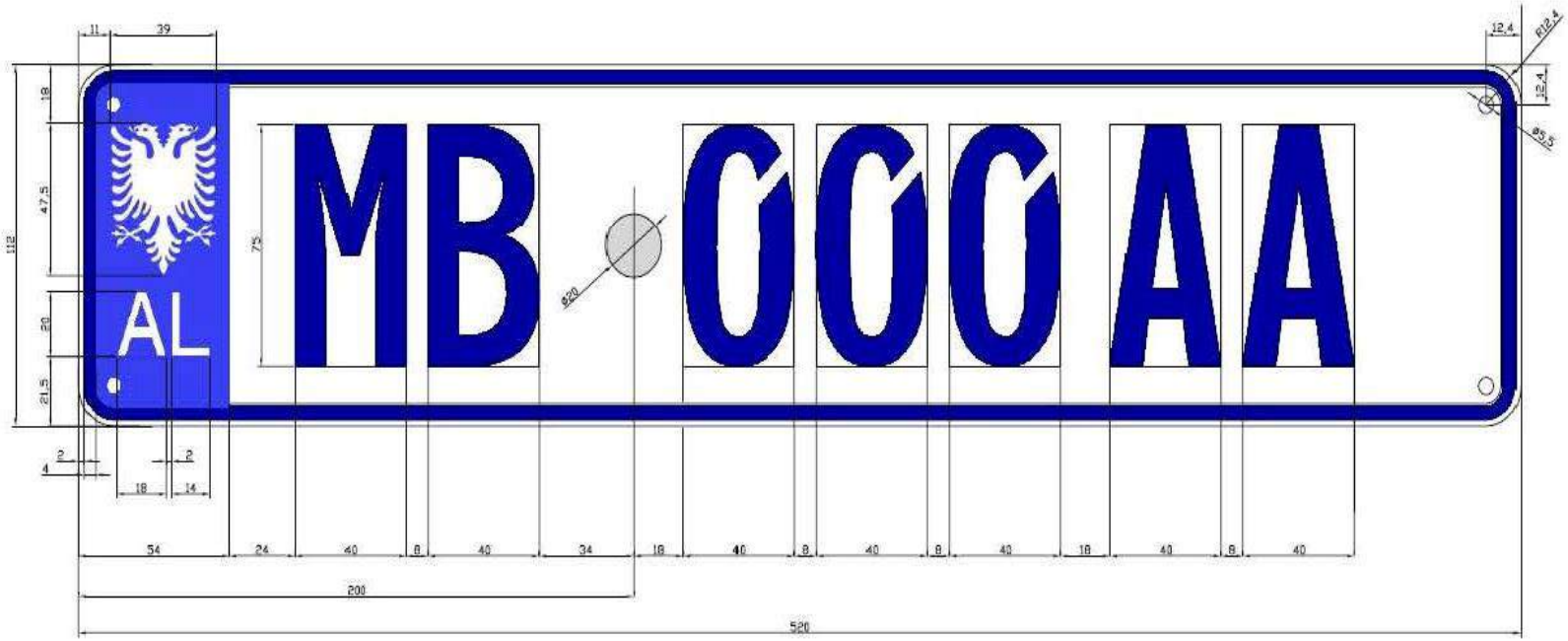


Figura III.4/1.ë, neni 248

Figura III.4/2.ë, neni 248

Figura III.3/ë, neni 248

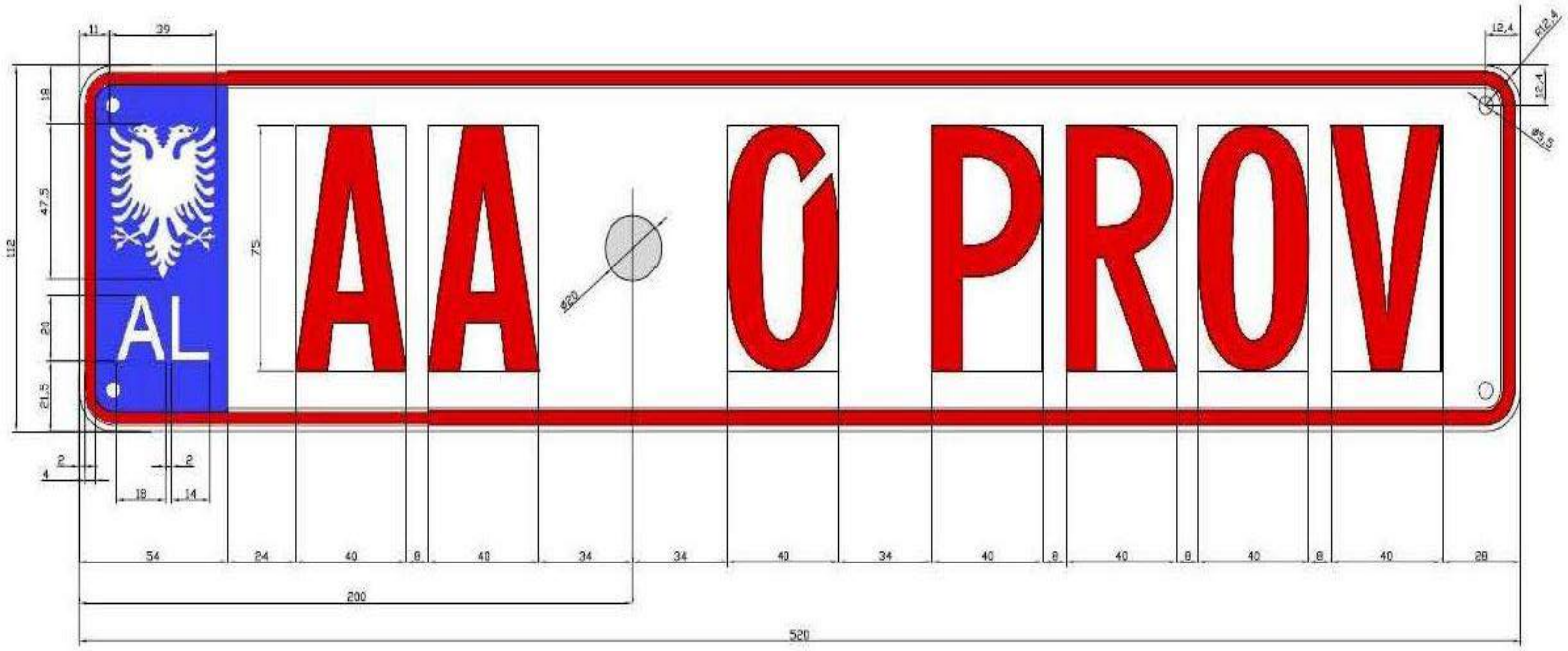


Figura III.4/1.f, neni 248

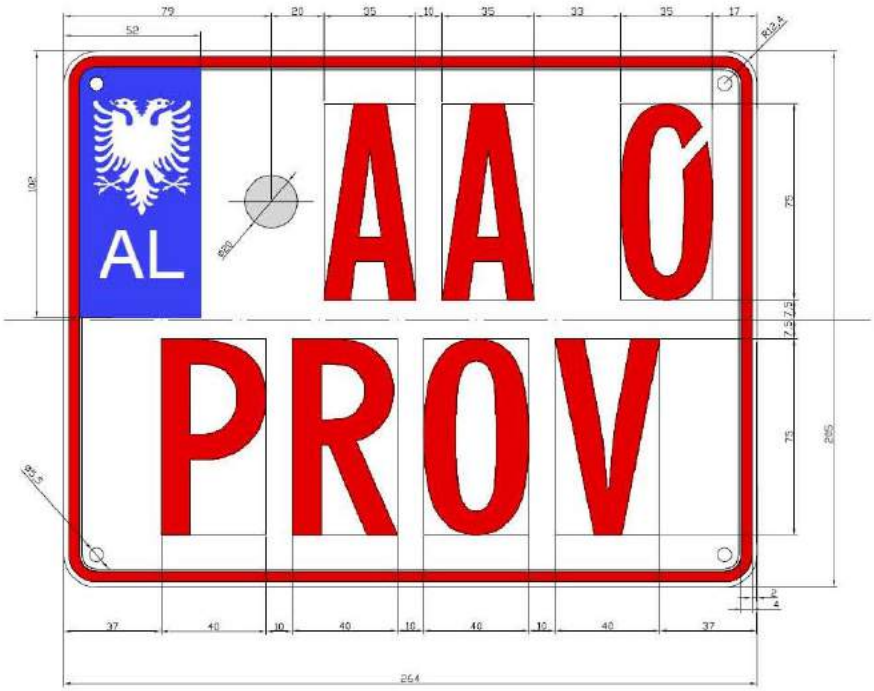


Figura III.4/2.f, neni 248

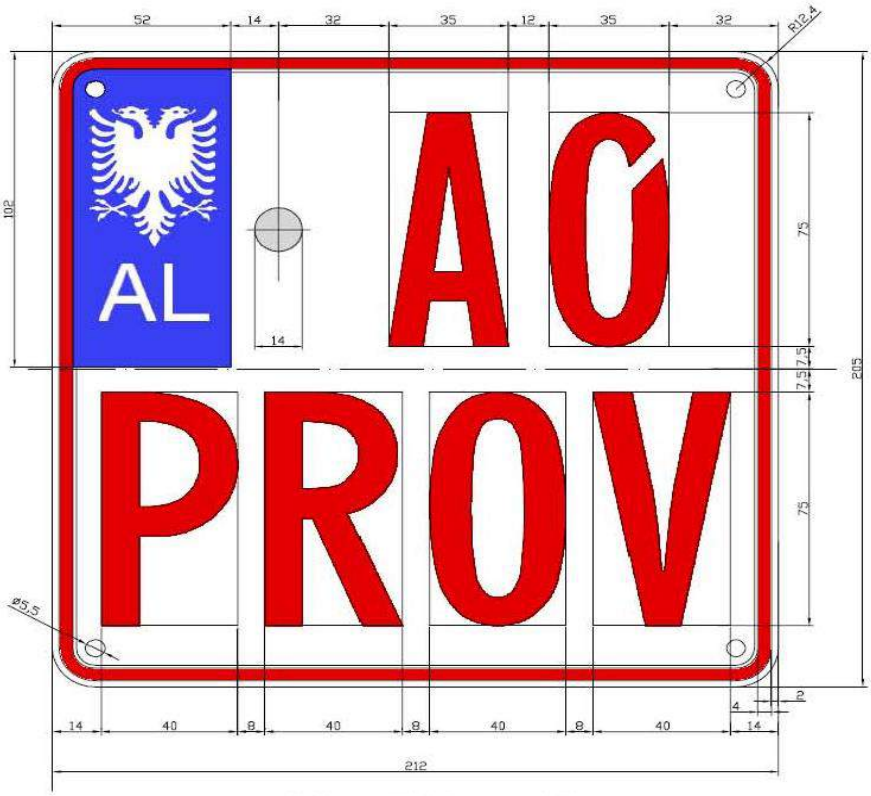


Figura III.3/f, neni 248

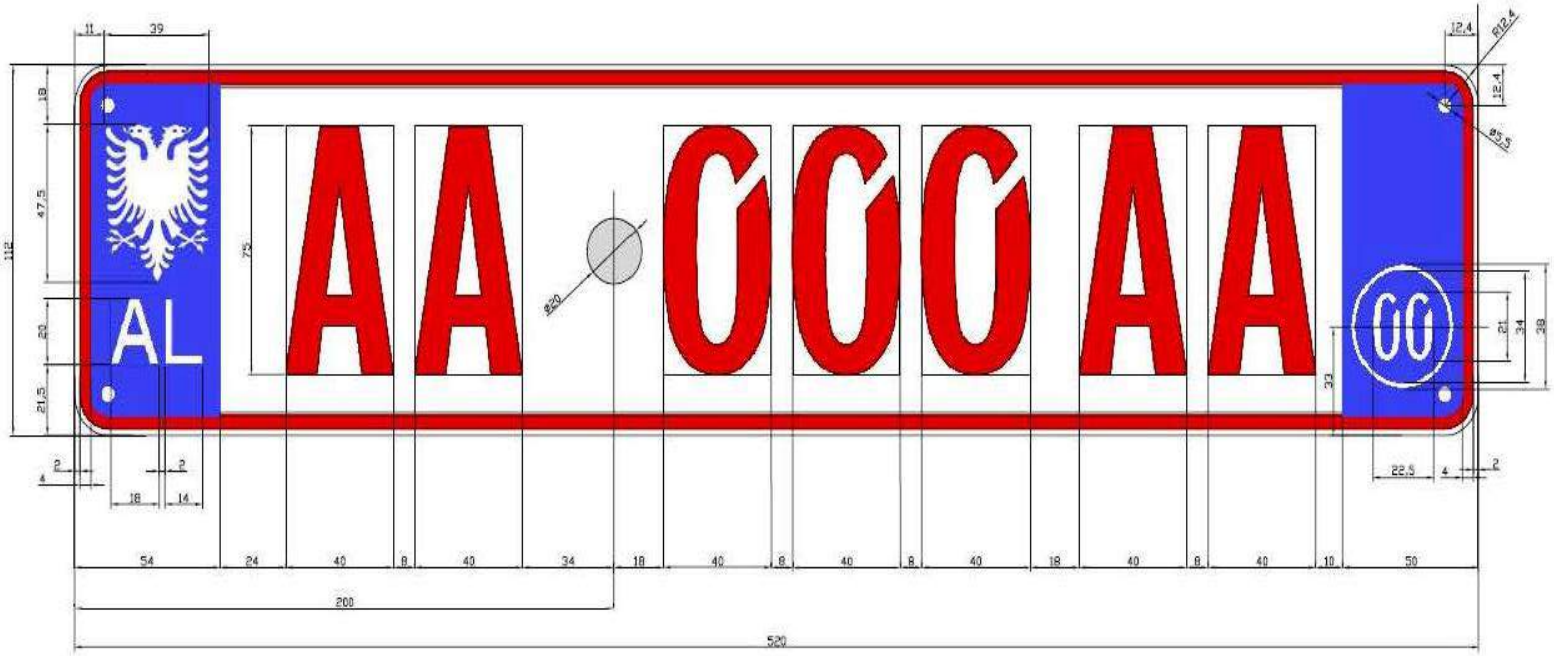


Figura III.4/1.g, neni 248

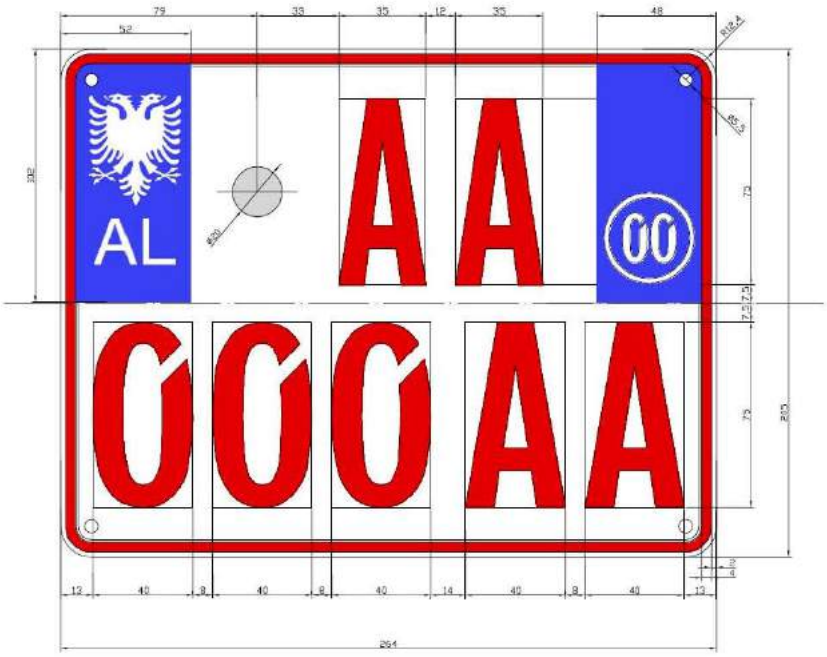


Figura III.4/2.g, neni 248

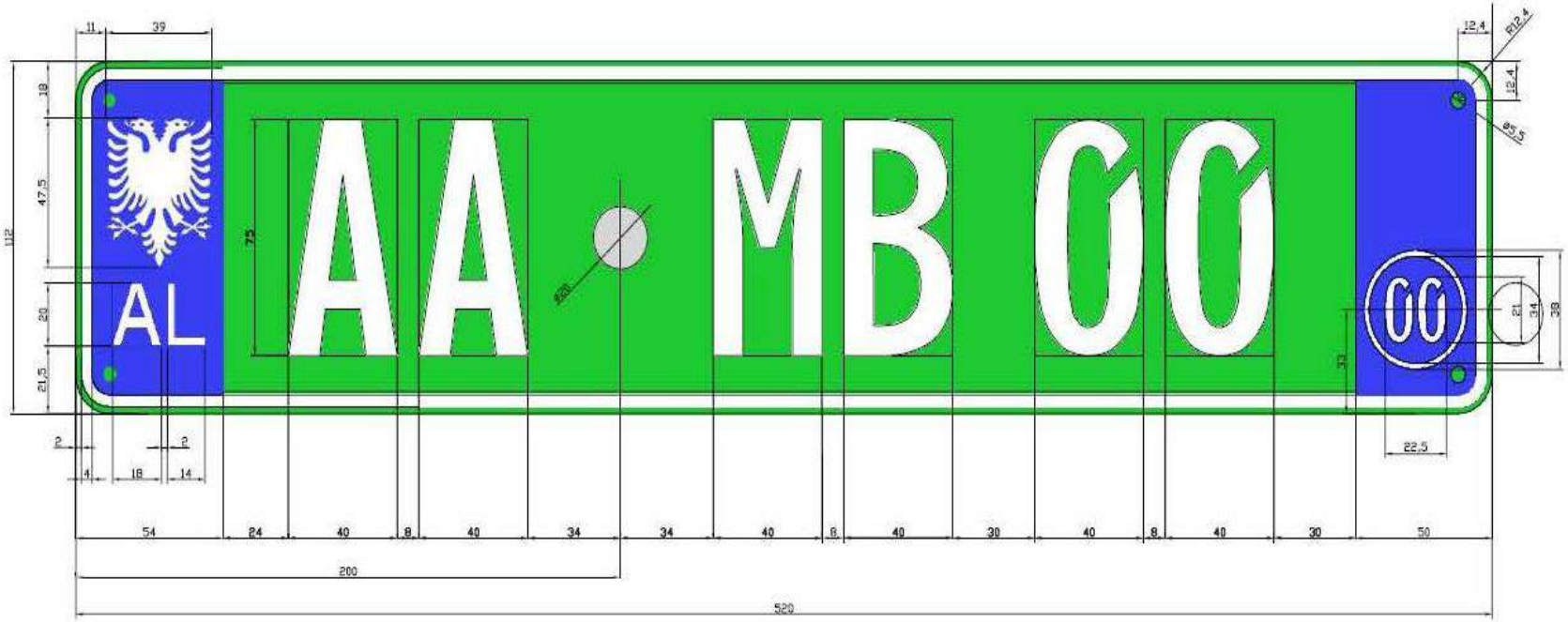


Figura III.4/1.h, neni 248

Figura III.4/2.h, neni 248

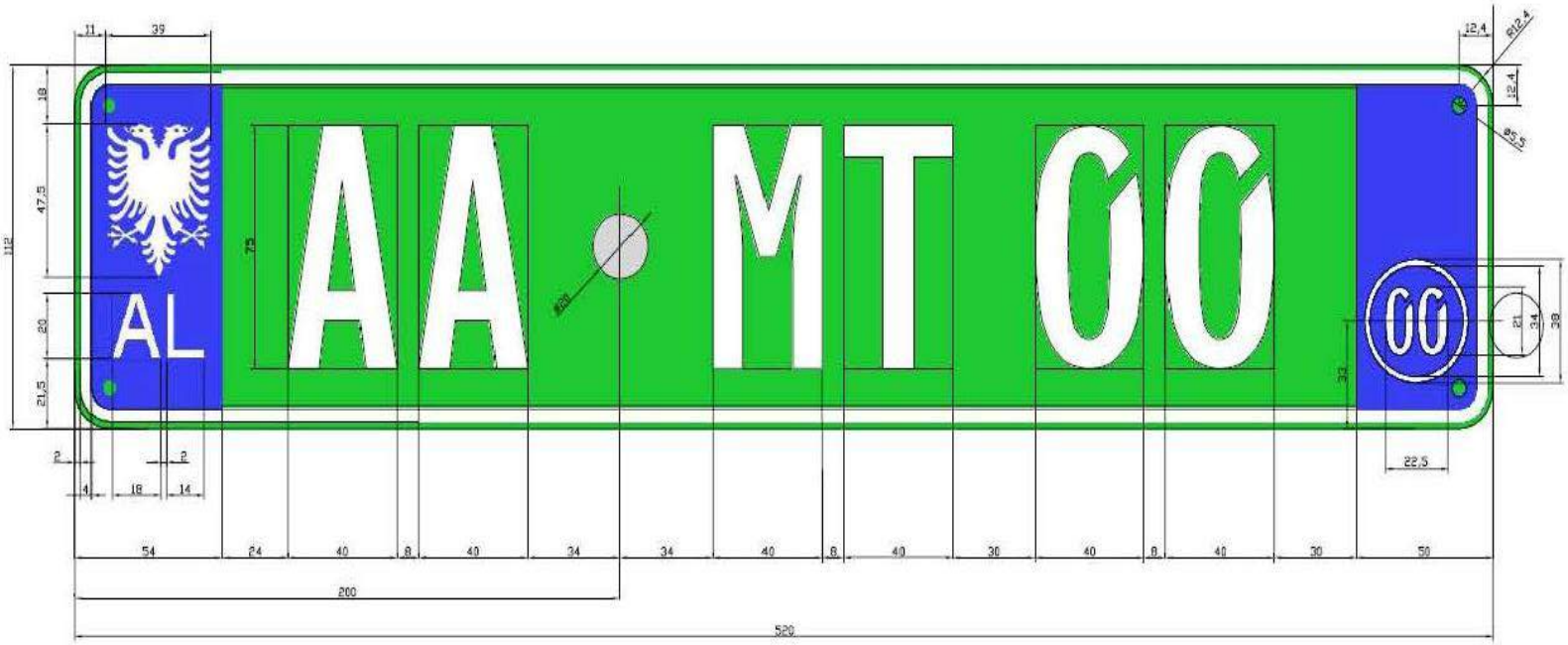


Figura III.4/1.i, neni 248

Figura III.4/2.i, neni 248

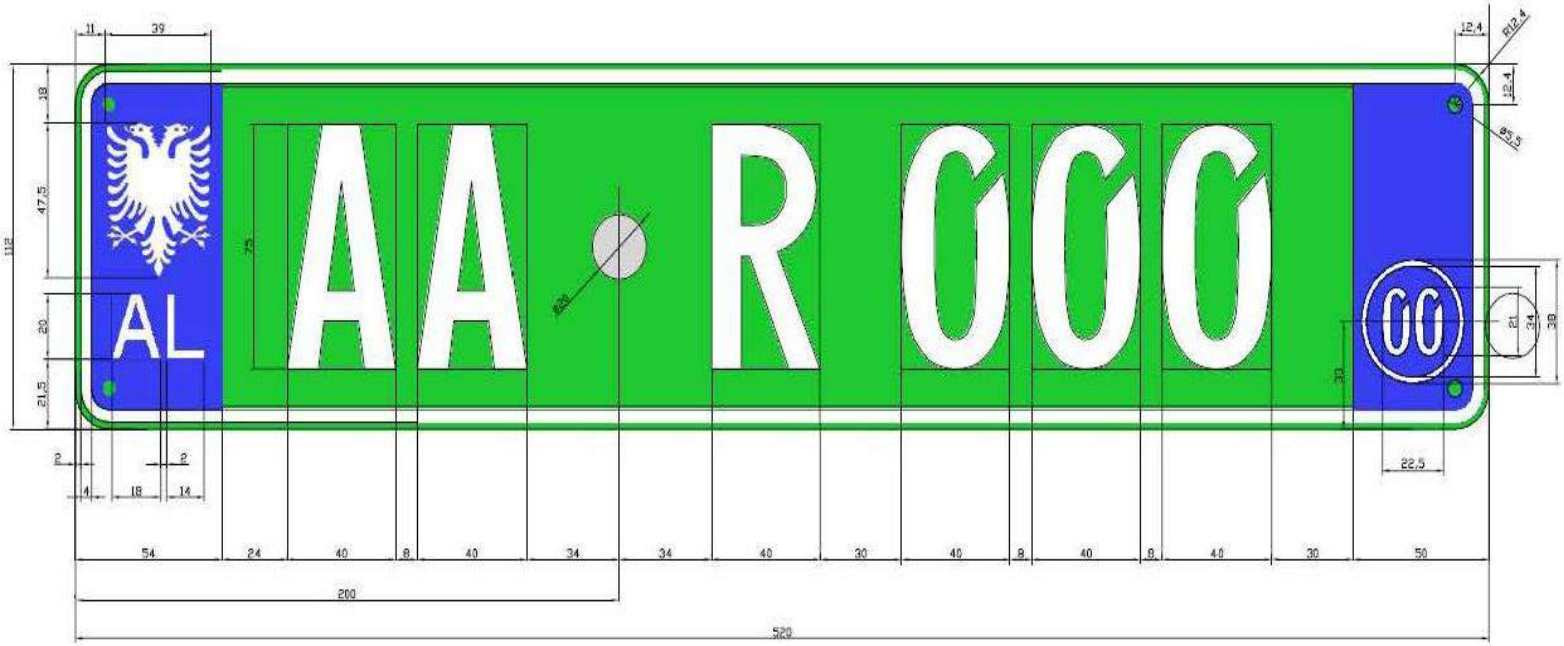


Figura III.4/1.j, neni 248

Figura III.4/2.j, neni 248

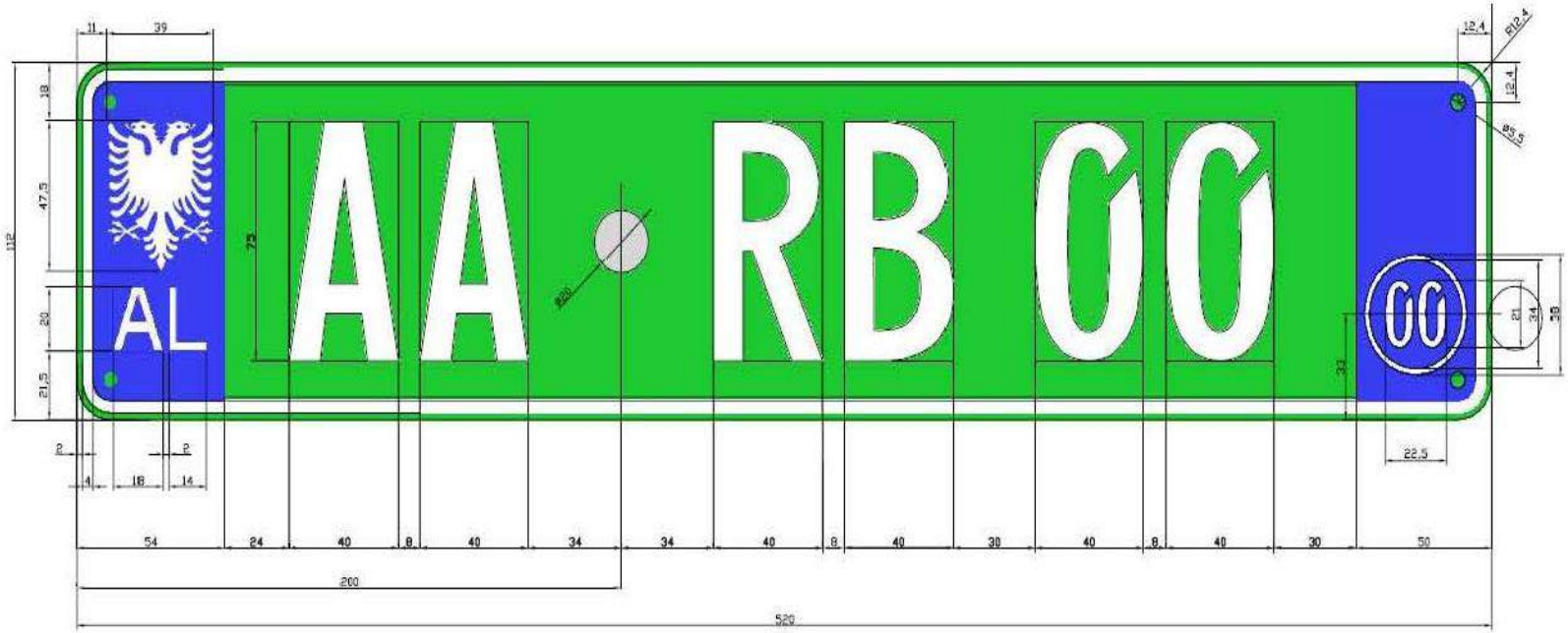


Figura III.4/1.k, neni 248

Figura III.4/2.k, neni 248

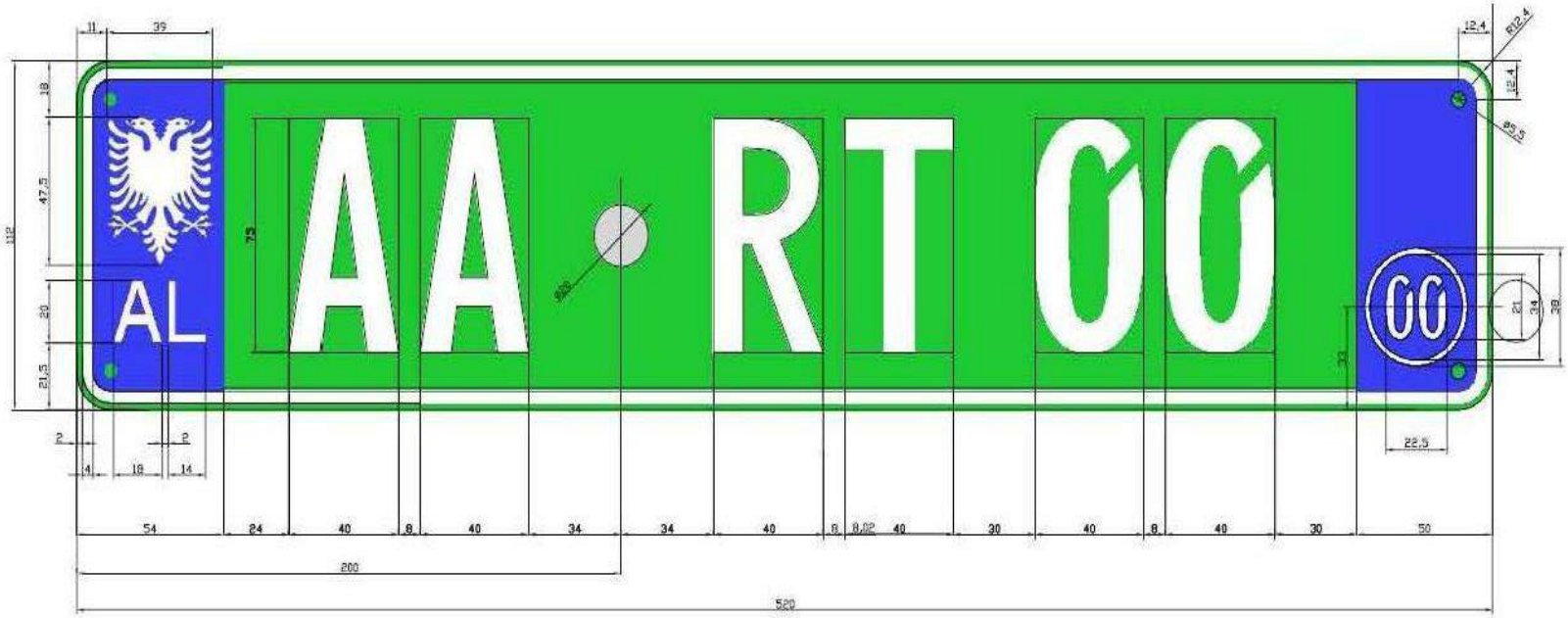


Figura III.4/1.l, neni 248

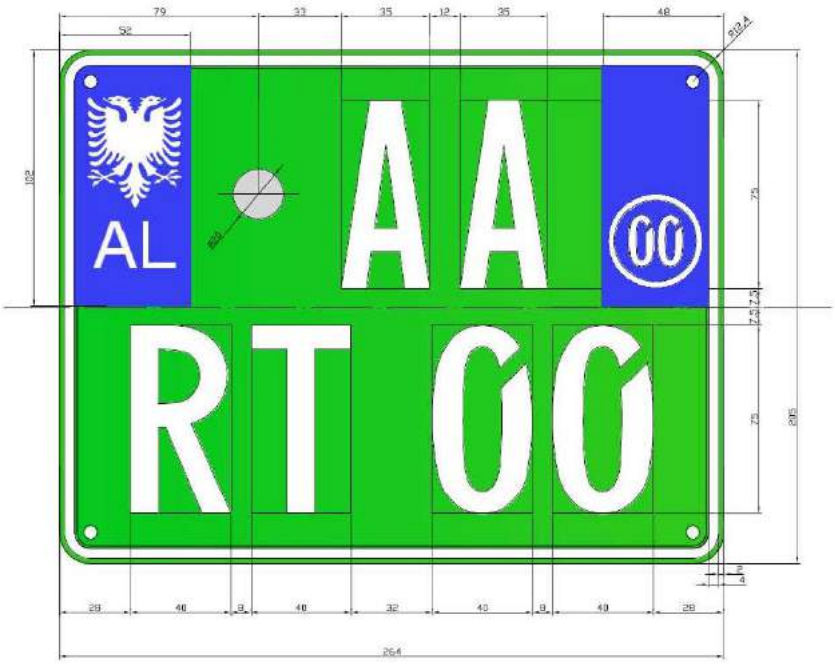


Figura III.4/2.l, neni 248

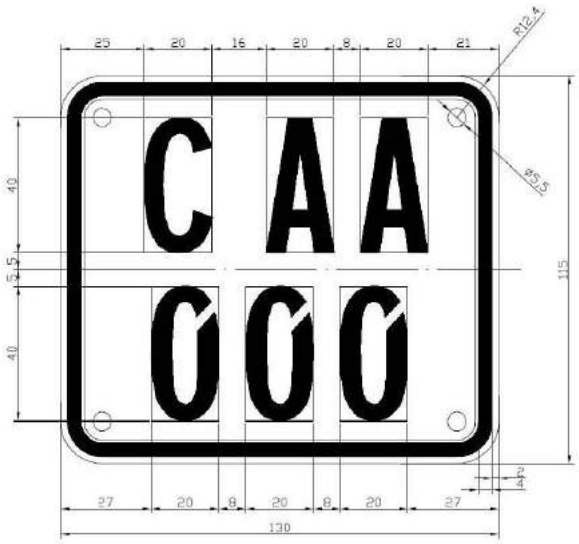


Figura III.3/1, neni 246

MODELI VI.2

(shtuar me VKM nr. 42, datë 30.1.2019)

REPUBLIKA E SHQIPERISË
MINISTRIA E BRENDSHME
PROÇES VERBAL I KONSTATIMIT TË SHKELJES
Nr Serial:
ID Oficeri:

DATA/VENDI
Data: | Ora:
Adresa:

SHKELËSI
JO PREZENT

MJETI
Marka: | Targa:
Tipi: | Kapaciteti:

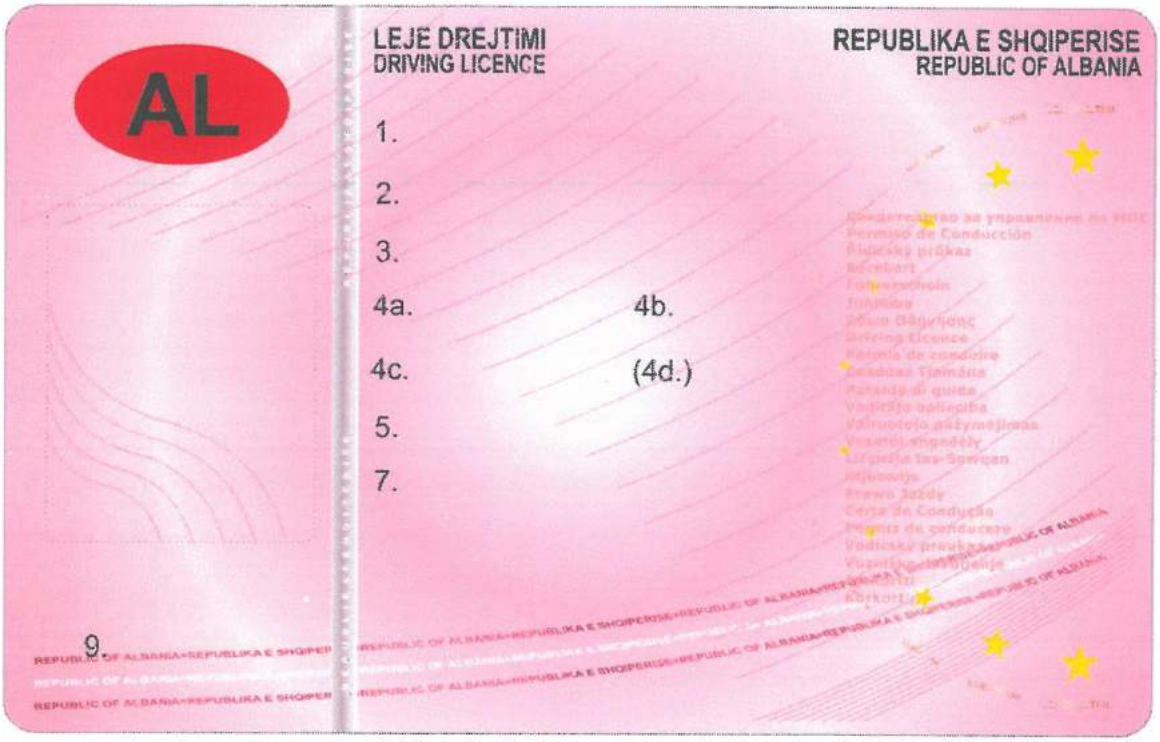
PRONARI
Emër Mbiemër:
Adresa:

SHKELJA

SANKSIONI
Të gjobitet me:

Pagesa behet brenda 5 diteve kur merr forme te prere. Me kalimin it pasuhet 2% kamat ne dite. Kodi i llogarise ekonomike te kamati te Jete P125500.
Kodi i Institucionit: 1016020
Kodi i Degës se Thesarit: 3535
Kodi i Llogarise Ekonomike: 711541Ø

SHKELËSI **PUNONJËSI I POL**


AL
LEJE DREJTIMI
DRIVING LICENCE
REPUBLIKA E SHQIPERISE
REPUBLIC OF ALBANIA
1.
2.
3.
4a.
4b.
4c.
(4d.)
5.
7.
9.

EUROPIAN UNION DRIVING LICENCE MODEL
9.
10.
11.
12.
13.
AM
A1
A2
A
B1
B
C1
C
D1
D
BE
C1E
CE
D1E
DE
12.
1. Mbiemri 2. Emri 3. Data dhe vendi i lindjes 4a. Data e leshimit 4b. Data e vefshmerise
4c. Leshuar nga 5. Numri ljes dejimit 10. Data e kualifikimit 11. Data e vefshmerise 12. Kodet

Lidhja nr. 1

Tabela e pikëve për shkeljen e normave të sjelljes

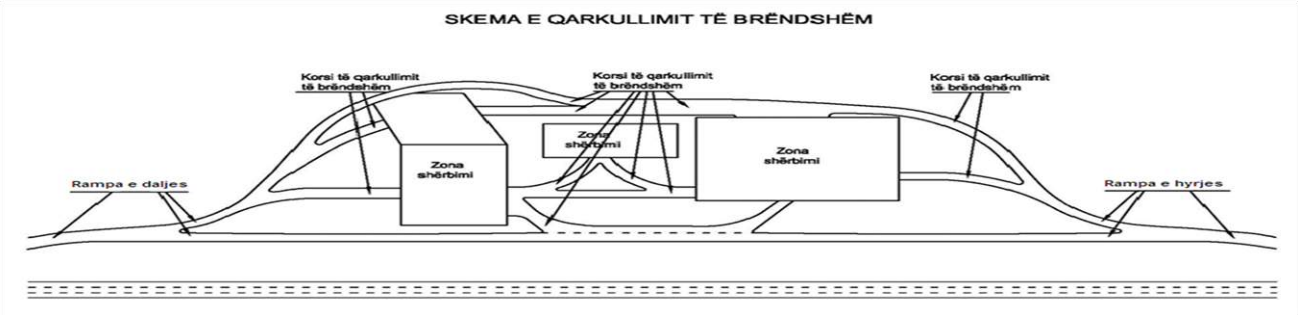
(neni 120/1 i Kodit Rrugor)

(ndryshuar me VKM nr. 298, datë 8.4.2015)

KODI RRUGOR		SASIA E PIKËVE QË DO TË HIQEN	
Neni	**Pika**	**Për herën e parë**	**Për përsëritje**
140	**9**	**3** (tre)	**5** (pesë)
		6 (gjashtë), për drejtues që zotëron lejedrejtimi më pak se 3 vjet	**10** (dhjetë), për drejtues që zotëron lejedrejtimi më pak se 3 vjet
141	**10**	**3** (tre)	**8** (tetë)
143	**2**		brenda 1 viti **3** (tre)
143	**3**		brenda 1 viti **5** (pesë)
143	**4**		brenda 1 viti **5** (pesë)
143	**5**		brenda 1 viti **5** (pesë)
143	**6**		brenda 1 viti **7** (shtatë)
143	**7**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
143	**8**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
144	**4**		3 here brenda 2 vjetësh **8** (tetë)
145	**1**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
145	**2**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
145	**3/a**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
145	**3/b**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
145	**3/c**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
145	**3/d**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
145	**4**		brenda 1 viti **6** (gjashtë)
KODI RRUGOR		**SASIA E PIKËVE QË DO TË HIQEN**	
Neni	**Pika**	**Për herën e parë**	**Për përsëritje**
146	**9**		brenda 2 vjetësh **8** (tetë)
146	**10**		brenda 2 vjetësh **5** (pesë)
146	**11**		brenda 2 vjetësh **5** (pesë)
146	**12**		brenda 2 vjetësh **5** (pesë)

146	**13**		brenda 2 vjetësh **5** (pesë)
146	**14**		brenda 2 vjetësh **6** (pesë)
147	**5**		brenda 1 viti **8** (tetë)
148	**5**		brenda 1 viti **8** (tetë)
166	**8**	**10** (dhjetë)	
170	**8**	**3** (tre)	
174	**1/a**	**3** (tre)	
174	**1/c**	**8** (tetë)	
174	**1/d**	**8** (tetë)	
175	**3**	**10** (dhjetë)	
175	**4**	**8** (tetë)	
177	**2**	**3** (tre)	
184	**2**	**8** (tetë)	brenda 1 viti **10** (dhjetë)
184	**10**	**8** (tetë)	brenda 1 viti **10** (dhjetë)
185	**1**	**10** (dhjetë)	brenda 1 viti **15** (pesëmbë-dhjetë)
185	**2**	**10** (dhjetë)	brenda 1 viti **15** (pesëmbë-dhjetë)
187	**6**	**8** (tetë)	
KODI RRUGOR		**SASIA E PIKËVE QË DO TË HIQEN**	
Neni	**Pika**	**Për herën e parë**	**Për përsëritje**
187	**7**	**15** (pesëmbëdhjetë)	
190	**1**	**10** (dhjetë)	
190	**2**	**10** (dhjetë)	
190	**4**	**10** (dhjetë)	
190	**5**	**5** (pesë)	

ANEKSI 1



ANEKSI 2

Karakteristikat gjeometrike të projektimit të korsive të ngadalësimit dhe përshpejtimit

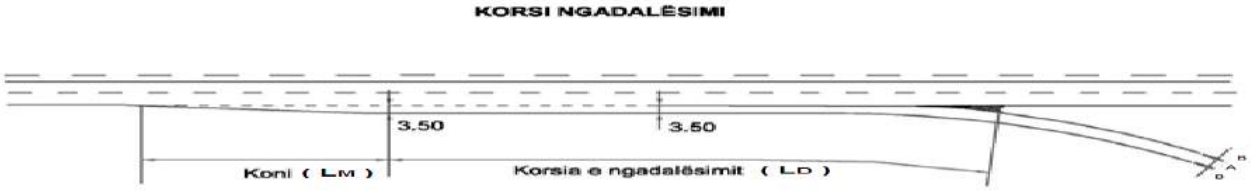


Figura 1.1: Elementet e korsisë së ngadalësimit

Korsitë e ngadalësimit janë projektuar për gjatësinë e manovrimit LM dhe gjatësinë e ngadalësimit LD (figura 1.1).

Gjatësia e manovrimit LM dhe gjatësia e ngadalësimit LD përcaktohen në tabelat 1 dhe 2.

Parametri LM përshkruan gjatësinë e hyrjes në një korsi ngadalësimi. Ai varet nga shpejtësia e kryqëzimit VJ dhe përcaktohet në tabelën 1.

Tipi i rrugës	Gjatësia e hyrjes LM [m]
Autostradë	30
Interurbane kryesore	30
Interurbane dytësore	20

Tabela 1: Gjatësia e hyrjes LM

Gjatësia e ngadalësimit LD varet nga shpejtësia e kryqëzimit VJ dhe tregohet në tabelën 2.

Tipi i rrugës	Gjatësia e ngadalësimit LD[m]
Autostradë	100
Interurbane kryesore	65
Interurbane dytësore	35

Tabela 2: Gjatësia e ngadalësimit LD

Gjatësia dhe gjerësia e korsisë së ngadalësimit do të jetë:
- Autostradat:
Gjatësia e korsisë ≥130 m
Gjerësia e korsisë 3,5m pa bankinat
Gjerësia e rampës 6 m së bashku me bankinat
- Interurbane kryesore:
Gjatësia e korsisë ≥ 95 m
Gjerësia e korsisë 3,5m pa bankinat
Gjerësia e rampës 5 m së bashku me bankinat
- Interurbane dytësore dhe lokale:
Gjatësia e korsisë ≥55 m
Gjerësia e korsisë 3,5m pa bankinat
Gjerësia e rampës 5 m së bashku me bankinat
Këndi ndërmjet aksit të rrugës kryesore dhe aksit të rampës hyrëse, 30^0.

Figura 1.2: Elementet e korsisë së përshpejtimit

Gjatësia dhe gjerësia e korsisë së përshpejtimit do të jetë:
- Autostradat:
Gjatësia e korsisë ≥300 m
Gjerësia e korsisë 3,5m pa bankinat
Gjerësia e rampës 6 m së bashku me bankinat
- Interurbane kryesore:
Gjatësia e korsisë ≥ 100 m
Gjerësia e korsisë 3,5m pa bankinat
Gjerësia e rampës 5 m së bashku me bankinat
- Interurbane dytësore dhe lokale:
Gjatësia e korsisë ≥ 70 m
Gjerësia e korsisë 3,5m pa bankinat
Gjerësia e rampës 5 m së bashku me bankinat

Këndi ndërmjet aksit të rrugës kryesore dhe aksit të rampës në dalje, 45^0.
Këndi ndërmjet aksit të rrugës kryesore dhe rampës hyrëse dhe asaj në dalje të pikës së karburantit, për rrugët urbane kryesore, dytësore dhe ato lokale, është 45^0.

BAZA E TË DHËNAVE TË AKSIDENTEVE RRUGORE
Manual për futjen e të dhënave
(shtuar me VKM nr. 739, datë 9.9.2015)

1. Parathënie

Të pasurit në dispozicion i të dhënave të aksidenteve rrugore, është një domosdoshmëri për çdo sistem të menaxhimit të sigurisë rrugore. Të dhënat e azhurnuara të aksidenteve janë të nevojshme për identifikimin e problemeve të sigurisë rrugore dhe për ngritjen e informacionit publik. Të dhënat e aksidenteve janë një element vendimtar për çdo ndërhyrje të sigurisë rrugore, me qëllim parandalimin e aksidenteve rrugore.

Por nuk janë vetëm përshkrimi i rrethanave të aksidentit të nevojshme. Ndihma e faktorëve të tillë, si karakteristikat e rrugës dhe të trafikut, parametrat e mjeteve lëvizëse, informimi për personat e përfshirë në aksident, duhet të jenë të regjistruara po aq mirë.

Sistemi i të dhënave të aksidenteve (SDA) zbatohet për të gjithë rrjetin rrugor shqiptar.

Programi bazohet në kompetencën e policisë rrugore, për të kryer një hetim të aksidentit, si dhe një raport mbi rrethanat e aksidentit. Të dhënat e hedhura përpunohen dhe analizohen, me qëllim që:

- të përdoren nga vetë policia për plane strategjike në marrjen e veprimeve për të përmirësuar sigurinë rrugore;
- të përdoren nga organizma të tjerë përgjegjës për sigurinë rrugore për hartimin dhe zbatimin e strategjive gjithëpërfshirëse;
- të përdoret nga entet pronare të rrugëve; si dhe
- nga institucione të tjera të përfshira në sigurinë rrugore.

Mbledhja e të dhënave bëhet nga njësitë rajonale të policisë rrugore që operojnë në vendndodhje, duke plotësuar raportin e aksidentit rrugor.

Për të bërë një analizë efektive, për të nxjerrë konkluzione sa më të sakta, nga të dhënat është e nevojshme që të plotësohen këto kërkesa thelbësore:

- saktësia (për të përshkruar saktësisht parametrat e veçantë);
- kompleksiteti (për të përfshirë të gjitha veçoritë brenda sistemit të dhënë);
- disponueshmëria (që të jenë të disponueshme nga të gjithë përdoruesit);
- njëtrajtshmëria (për t'u përdorur përcaktime standarde).

Parametri i fundit (njëtrajtshmëria) është i një rëndësie të veçantë për krahasimet. Edhe në nivel kombëtar është e rëndësishme që edhe përcaktimet lokale të përputhen me ato kombëtare.

Shumë studime të sigurisë rrugore janë të drejtuara në përmirësimin e cilësisë së parametrave të rrugëve. Problemi më i madh kur drejton këto studime është përcaktimi i vendndodhjes së saktë të aksidentit. Si pasojë, disponueshmëria e një metode lokalizimi, është një element kryesor për çdo sistem informimi rrugor. Pa një njohuri të besueshme të vendndodhjes së aksidentit dhe pa të dhëna të përshtatshme, mundësitë për të zgjidhur të metat lokale janë të limituara.

Një pikë rreziku (*blackspot*) është një term që përdoret në menaxhimin e sigurisë rrugore për të përcaktuar një vend ku aksidentet janë të përqendruara. Pa një lokalizim të saktë të aksidenteve rrugore, specialistët e sigurisë rrugore, nuk janë në gjendje të gjejnë dhe të trajtojnë me efektivitet pikat e rrezikut në rrjetin e tyre të rrugëve. "Lokalizime të pasakta" do të thotë identifikime të gabuara dhe humbje në kohë dhe në anën financiare.

2. Përkufizime

"Ngjarje rrugore", ngjarje që ndodh në një rrugë publike ose në një rrugë private në të cilën publiku ka të drejtën e aksesit. Përfshin të paktën një automjet në lëvizje me të paktën një person të plagosur apo të vrarë, si dhe ato vetëm me dëme materiale, të raportuar nga shërbimet e policisë rrugore.

"Ngjarje rrugore vetëm me dëme materiale", ngjarje që ndodh në një rrugë publike ose në një rrugë private në të cilën publiku ka të drejtën e aksesit. Përfshin të paktën një automjet në lëvizje, vetëm me dëme materiale, të raportuar nga shërbimet e policisë rrugore.

"Aksident rrugor", ngjarje që ndodh në një rrugë publike ose në një rrugë private në të cilën publiku ka të drejtën e aksesit. Përfshin të paktën një automjet në lëvizje me të paktën një person të plagosur apo të vrarë, të raportuar nga shërbimet e policisë rrugore.

"Personi i vrarë në 30 ditë", vdekja brenda 30 ditëve, si pasojë e një aksidenti rrugor.

"Aksident fatal", aksidenti me të paktën një person të vrarë ndërmjet personave të tjerë të përfshirë, pavarësisht nga serioziteti i plagosjes.

"Aksident me plagosje", aksidenti me të paktën një person të plagosur ndërmjet personave të përfshirë, pa specifikimin e llojit të plagosjes.

"Aksident me plagosje të rënda", aksidenti që ka sjellë si pasojë gjymtimin, shëmtimin ose çdo dëmtim tjetër të përhershëm të shëndetit, ndërprerjen e shtatzënisë ose ka qenë i rrezikshëm për jetën në çastin e shkaktimit të tij.

"Aksident me plagosje të lehta", aksidenti që ka shkaktuar te personat e përfshirë, paaftësi të përkohshme më tepër se 9 (nëntë) ditë.

"I panjohur", aksidenti për të cilin nuk raportohet serioziteti i plagosjes në mesin e personave të përfshirë.

"Përplasje këndore", përplasje ndërmjet automjeteve që lëvizin. Automjeti i parë ka një pikë përplasjeje anësore, automjetet e tjera kanë një pikë përplasjeje ballore.

"Përplasje zinxhir", përplasje ndërmjet më shumë se dy automjeteve që lëvizin. Automjeti i parë ka një pikë përplasjeje të pasme, automjeti tjetër ka një pikë përplasjeje ballore, e kështu me radhë dhe për automjetet e tjera që vijnë pas.

"Përplasje me kafshë", përplasje ndërmjet automjeteve dhe kafshëve.

"Përplasje me pengesën", përplasje ndërmjet automjetit në lëvizje dhe pengesës, në ose jashtë rrugës. Pengesë fikse ose në lëvizje. Përfshin pemë, postera, barrierat e sigurisë etj.

"Përplasje me makinë të parkuar", përplasje ndërmjet mjetit që lëviz dhe automjetit të parkuar.

"Përplasje me këmbësorin", përplasje ndërmjet automjetit që është duke lëvizur dhe këmbësorëve.

"Përplasje ballore", përplasje ndërmjet dy automjeteve që udhëtojnë në drejtim të kundërt në të njëjtën rrugë. Të dyja automjetet kanë një pikë përplasjeje ballore.

"Përplasje anësore" përfshin përplasje këndore, përplasje krah për krah. Automjeti i parë ka një pikë përplasjeje anësore, automjetet e tjera kanë një pikë frontale ose përplasjeje anësore.

"Aksident i një automjeti të vetëm, kur nuk ka pengesa", aksidenti në të cilin është përfshirë vetëm një automjet. Përfshin automjetin e dalë nga rruga.

"Përplasje krah për krah", përplasje ndërmjet dy automjeteve, ku të dyja automjetet kanë një pikë përplasjeje anësore.

"Përplasje e pasme", përplasje ndërmjet dy automjeteve që udhëtojnë në të njëjtin drejtim, në të njëjtën rrugë. Automjeti i parë ka një pikë të pasme përplasjeje, automjeti tjetër ka një pikë ballore përplasjeje.

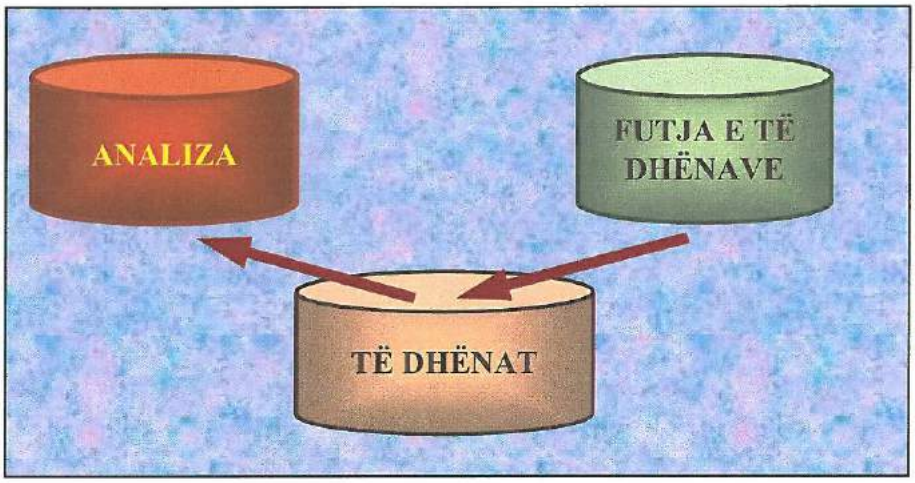
"Pikë rreziku" është vendi ku në një segment rruge me rreze 300 m, kanë ndodhur të paktën dy aksidente me pasojë vdekjen apo plagosje të rënda, brenda një periudhe 3-vjeçare.

3. Hyrje

Baza e të dhënave të aksidenteve rrugore, në bazë të raportit të aksidentit rrugor, përmban informacion për 32 të dhëna të ndryshme që kërkohet të plotësohen për një aksident rrugor, përkatësisht:

- Viti	- Muaji	- Ditë javе
- Ora	- Rrethi	- Qarku
- Rruga	- Serioziteti	- Tipi i aksidentit
- Rrethinat	- Tipi i sipërfaqes	- Gjeometria e rrugës
- Kushtet e rrugës	- Moti	- Kushtet e ndriçimit
- Faktorë të tjerë	- Lloji i automjetit	- Defektet e automjetit
- Limiti i shpejtësisë së lejuar	- Mosha e automjetit	- Sjellja e drejtuesit
- Kërkesat e automjeteve	- Leja e drejtimit	- Eksperienca në drejtim
- Kombësia e drejtuesit të automjetit	- Testi i alkoolit	- Sjellja e këmbësorëve
- Kategoria e përdoruesve të rrugës	- Gjinia	- Grup-mosha
- Tipi i plagosjes/dëmtimit	- Përdorimi i rripit/helmetës	

Komponentët kryesorë të bazës së të dhënave janë:



Të dhënat e pamanipuluara mbahen të ndara në dosjen *albaniadata.mdb*, në fund, ndërkohë që, moduli i futjes së të dhënave *albaniaentry.mdb* dhe moduli i analizimit *albaniaanalysis.mdb* në fillim, shkruajnë dhe lexojnë të dhënat nëpërmjet lidhjeve që krijohen nga sistemi.

Të gjitha dosjet ruhen në direktorinë *c:\road_safety_database*.

Baza e të dhënave përbëhet nga 12 tabela kryesore ku mbahen të dhënat e mëposhtme:

- të dhëna të përgjithshme të aksidentit
- defektet e automjetit
- mosha e automjetit
- eksperienca në drejtim
- sjellja e drejtuesit të automjetit
- sjellja e këmbësorëve
- lloji i automjetit
- nevojat e automjetit
- dështmia e drejtuesit të automjetit
- kombësia e drejtuesit të automjetit
- testi i alkoolit
- përfshirja në aksident

Tabelat kanë një kolonë të përbashkët, *Nr. i aksidentit*, e cila është kolona kryesore që bashkon të dhënat e të gjithë bazës së të dhënave. Përveç kësaj, ka edhe shumë tabela të tjera ndihmëse me tituj për kodet e ndryshme që përdoren.

4. Kërkesat e sistemit, instalimi dhe vënia në punë:

- sistemi kërkon një kompjuter me të paktën 128 MB memorie të RAM-it;
- kompjuteri duhet të ketë të paktën 500 MB zonë të lirë në njësinë qendrore të njësisë C:\.;
- kompjuter me sistem operimi *Windows XP/98/2000/NT*;
- kompjuter me paketë *Office 2003 Professional* që përmban modulet *MS Access, MS Excel, MS Query, MS Word* dhe njësi (*database*) *ODBC*;
- menutë janë projektuar për rezolucion ekrani nga 600 deri në 800 pixels.

Shënim 1. Nëse paketa *MS Office Professional* nuk është instaluar siç përshkruhet më sipër, aplikimi i analizimit nuk do të funksionojë!

Shënim 2. Për të shmangur paralajmërimet e sigurisë në *Access 2003*, veprohet si më poshtë: Nga menuja kryesore në *MS Access*, shkohet në *Tools_Macro_Security* ku përzgjidhet opsioni *Low*.

Ky opsion lejon përdorimin e makrove dhe kodit *Visual Basic* pa paraqitur në ekran paralajmërimin normal.

Aplikimi është zhvilluar në *MS Access 2003* që përdor *MS Excel*, *MS Query* dhe *MS Word* për prezantimin e të dhënave.

Instalimi bëhet nëpërmjet programit *Setup* që jepet në CD. Gjithashtu, mund të bëhet edhe mekanikisht duke kopjuar dosjet *albaniadata.mdb, albaniaentry.mdb* dhe *albaniaanalysis.mdb* nga CD-ja në direktorinë *c:\road_safety_database*.

Kini parasysh që, nëse dëshironi të punoni direkt në *MS Access*, duke anashkaluar aplikimin, kjo është e mundur nëse veprohet si vijon: Duke përdorur *Windows Explorer*, klikoni dy herë mbi dosjen *albaniaentry.mdbduke* mbajtur të shtypur tastin *Shift*. Baza e të dhënave do të hapet në model *MS Access*. Për të filluar aplikimin që këtu, hapni formën *FWelcome*.

Për të filluar aplikimin normalisht, klikohet mbi ikonën e instaluar në desktop (ekranin e kompjuterit). Aplikimi mund të fillohet edhe nga klikimi dy herë mbi dosjen *albaniaentry.mdb* që gjendet në direktorinë *c:\road_safety_database*.

Shënim 3. Aplikimi është i lidhur me të dhënat e dosjes *albaniadata.mdb* në direktorinë *c:\road_safety_database*. Kjo bëhet automatikisht nga aplikimi dhe në qoftë se lidhjet humbasin rastësisht ato mund të rikthehen duke përdorur *Link Table Manager in MS Access (Tools_Database Utilities_Linked Table Manager)*

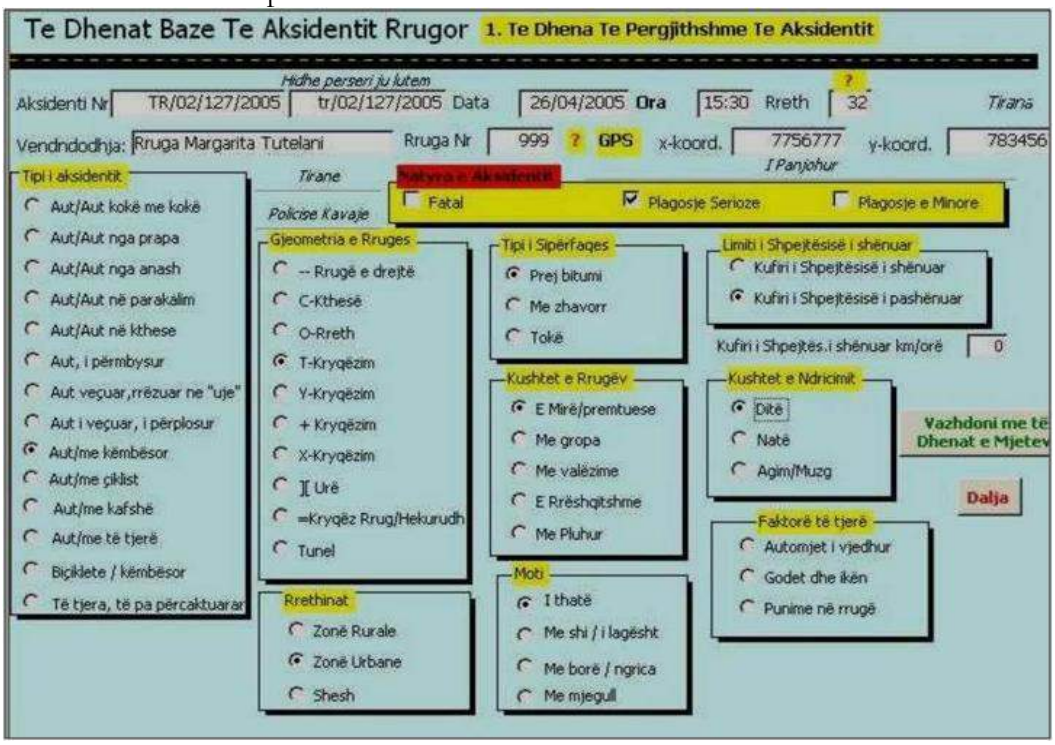
5. Menuja kryesore

Pas ekranit mirëseardhës shfaqet menuja kryesore që jepet më poshtë:

Menuja paraqet disa opsione në butonat e komandave në të majtë dhe të djathtë dhe, gjithashtu, tregon edhe numrin e aksidenteve të regjistruar në tabelën e të dhënave.

5.1 Futja e të dhënave në sistem

Për pasqyrimin e informacionit të raportit të aksidentit rrugor në tabelën e të dhënave duhet të plotësohen katër tabela të ndryshme. Tabela e parë mbulon informacionin e përgjithshëm të aksidenteve dhe ka formën e mëposhtme:



Secila fushë ka vlera të paracaktuara karakteresh për të shmangur futjen e të dhënave të pasakta. Për plotësimin e tabelës ndiqen rregullat dhe formatet e dhëna më poshtë:

Numri i aksidentit. Kjo e dhënë e detyrueshme përdoret për të identifikuar çdo aksident. Formati i përdorur është QARKU/KK/NNN/VVVV ku QARKU shërben për shënimin e shkurtimit të Qarkut,

si p.sh., TR, VL, SH etj. (shih shtojcën 2 për shkurtimet e përdorura). KK-ja shërben për shënimin e kodeve të komisariateve në qarqe. Kështu, EL03 është kodi për Komisariatin e tretë në Elbasan i cili është në Gramsh. NNN është numri rendor i aksidentit gjatë vitit, duke filluar nga numri 1. Në tabelën e dhënë më sipër është regjistruar aksidenti i 127-të në Komisariatin nr. 2 në Tiranë (në 2005). VVVV-ja shërben për shënimin e vitit, 2005 e kështu me radhë. Kini parasysh që edhe vizat ndarëse "/", janë pjesë e numrit të identifikimit të aksidentit.

Për shkak të rëndësisë së numrit të aksidentit si fushë kryesore, në bazën e të dhënave, operatorit që merret me futjen e të dhënave i kërkohet që numrin e aksidentit ta regjistrojë dy herë për qëllime krahasimi.

Duhet të kihet parasysh që numri i aksidentit përdoret edhe për të identifikuar raportet e policisë për analizimin e pikave të zeza të aksidenteve ose për studime më të thella për aksidentet. Prandaj, dosja e policisë duhet të ketë një referencë të numrit të aksidentit për të garantuar identifikimin.

Data. Shënimi i datës është, gjithashtu, i detyrueshëm dhe duhet të jepet në formatin që vijon DD/MM/VVVV, p.sh. 02/03/2005.

Koha. Ora e ndodhjes së aksidentit shënohet në formatin që vijon OO:MM, p.sh. 08:30.

Rrethi. Edhe kjo është një fushë e detyrueshme, d.m.th. programi nuk përparon nëse lihet një fushë bosh. Në fushë shënohet kodi për rrethin përkatës nga 1–36. kodet e rretheve gjenden në shtojcën 2.

Vendndodhja, rruga dhe koordinatat GPS. Këto fusha përdoren për identifikimin e vendndodhjes së aksidentit. Për sa i përket rrugës, mund të shënohet numri i rrugës nacionale ose kodi për një rrugë lokale. Kur klikohet në "?" hapet pasqyra e rrugëve ku gjenden edhe kodet përkatëse. Për secilin rreth do të jepet një tabelë (e printuar) e rrjetit rrugor lokal. Kjo arrihet nga dosja *Excel, local road network.xls* që ruhet në *c:\road_safety_database*, por duhet të kihet parasysh që kodet për rrugët lokale nuk kanë ende një përcaktim zyrtar. Prandaj, kodet përdoren vetëm për tabelën e të dhënave. Për të nxjerrë kodin e seksionit duhet të konsultohet harta e rrethit përkatës.

Për rrugët ndërlidhëse dhe ato të qyteteve të cilat nuk mund të identifikohen përdoret kodi 999, "I Panjohur".

Megjithatë, për identifikimin e aksidentit duhet të përdoren koordinatat GPS. Në të ardhmen sistemi SIA do të përmirësohet për të pasur edhe funksionin e GIS-së.

Natyra e Aksidentit. Edhe kjo është një fushë e detyrueshme e cila duhet të plotësohet. Klasifikimi varet nga natyra e dëmtimit që kanë pësuar personat e aksidentuar. Në rast vdekjeje, sigurisht që aksidenti është fatal. Nëse personi i aksidentuar ka pësuar dëmtime të lehta atëherë kemi aksident me pasojë plagosje etj.

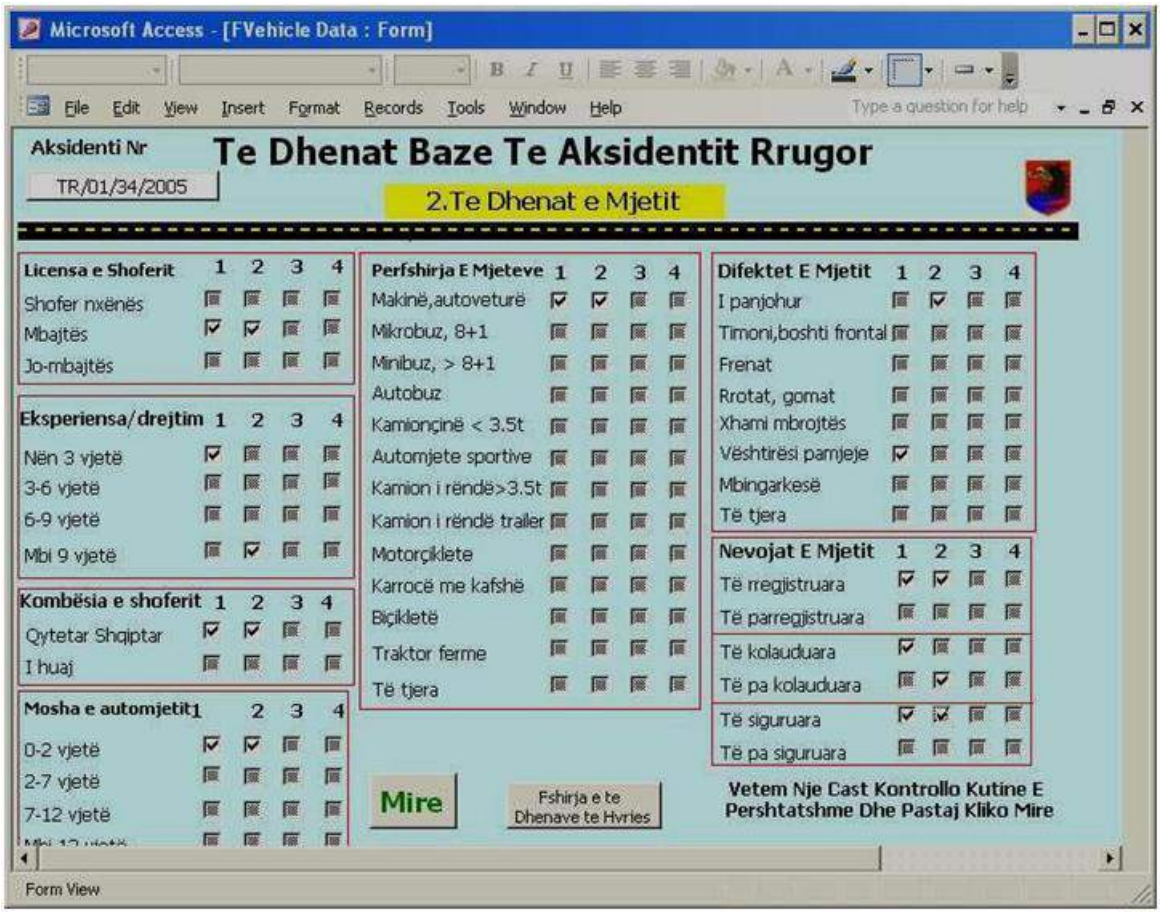
Për udhëzimet në lidhje me plotësimin e fushave duhet të konsultohet dokumenti i veçantë për përdorimin e kodeve.

Në fund të dritares dialoguese gjenden dy opsione, *Vazhdoni me të dhënat e automjetit* ose *Dalja*.

Kur vazhdohet me të dhënat e automjetit shfaqet një dritare dialoguese me mesazhin që në disa fusha mungon informacioni, për shembull:

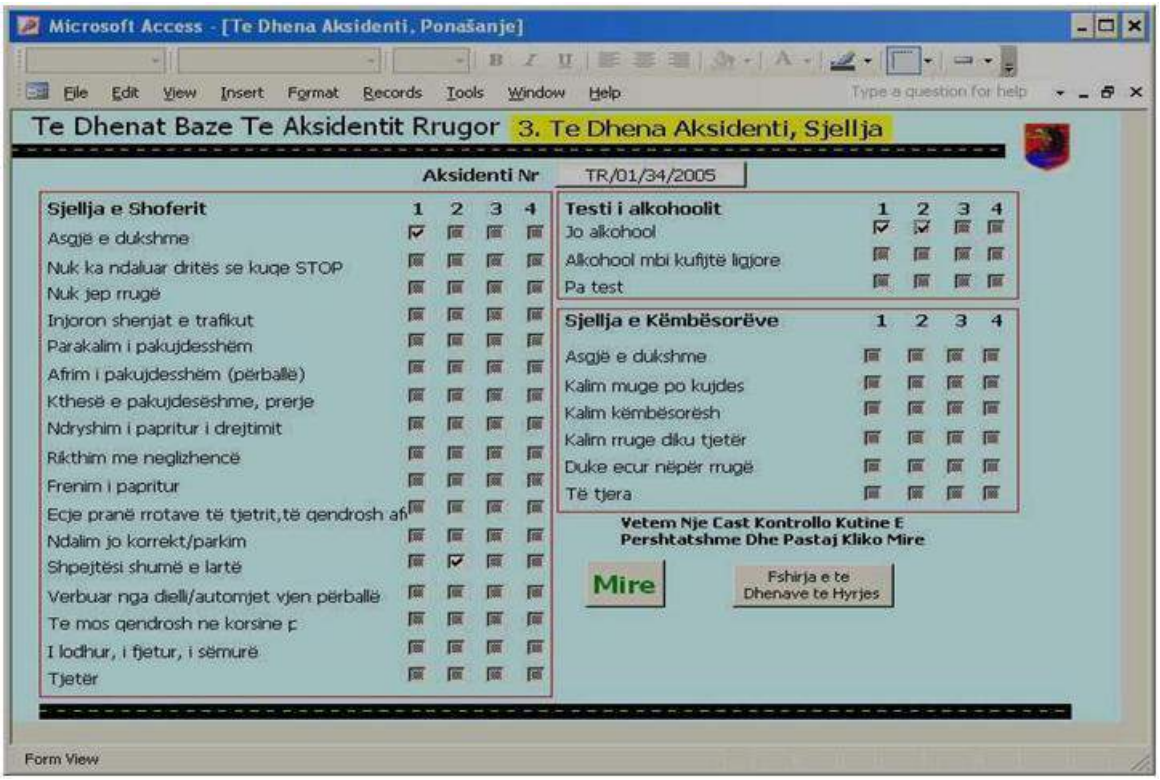
Më pas operatori ka mundësinë e pasqyrimit të të dhënave që ishin harruar.

Tabela e dytë për futjen e të dhënave mbulon informacionin rreth automjeteve të përfshira në aksident:



Për secilën të dhënë klikohet kutia përkatëse. Numri i automjetit, p.sh. 1, duhet t'i korrespondojë të njëjtit automjet për të gjitha ndryshoret.

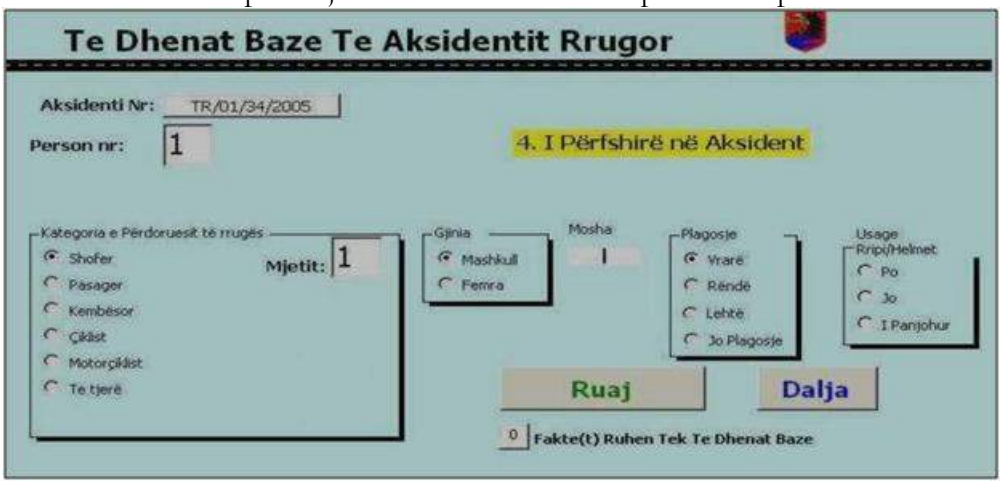
Kur klikohet mbi butonin *Mirë* kalohet te tabela *Sjellja*, d.m.th., të dhënat për drejtuesit e automjeteve, këmbësorët dhe testin e alkoolit.



Si me tabelën e mëparshme, numri i drejtuesit të automjetit duhet t'i korrespondojë numrit të

automjetit, d.m.th., automjeti nr. 1 ➔ drejtuesi i automjetit 1 etj. Nëse në aksident është përfshirë edhe ndonjë këmbësor, kutia përkatëse do të shënohet për kujtesë me të kuqe.

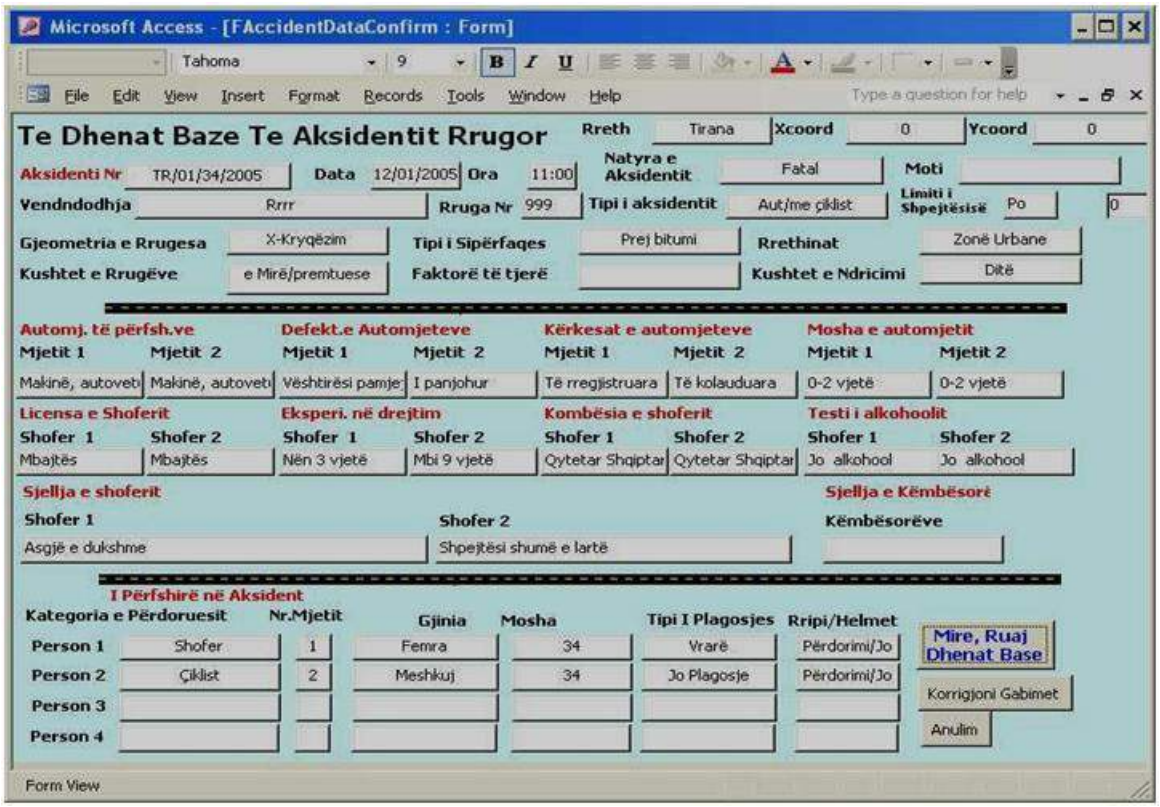
Tabela e katërt dhe e fundit për futjen e të dhënave mbulon personat e përfshirë në aksident:



Si vlerë bazë, sistemi jep *Personi nr. = 1, Mjeti = 1, Kategoria = Shofer, Gjinia = Mashkull*. Në varësi të kodit për "Serioziteti", sistemi do të plotësojë "Lloji i plagosjes". Për pasojë, operatori që fut të dhënat do t'i pranojë këto vlera automatike ose do ta korrigjojë informacionin. Pastaj duhet të jepet mosha dhe përdorimi i rripit/helmetës.

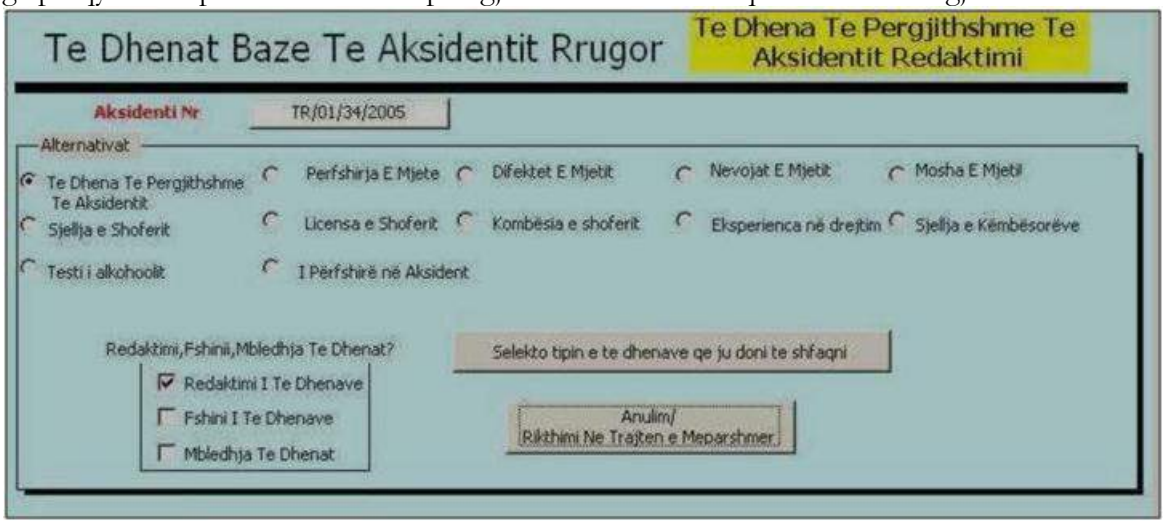
Kur mbarohet me këtë hap, mund të klikohet mbi butonin *Ruaj* për të ruajtur të dhënat dhe për të vazhduar me personin e dytë. Teksti nën butonin *Ruaj* do të tregojë që *1 fakte(t) ruhen te të dhënat bazë*:

Kur është futur informacioni për të gjithë personat, atëherë klikohet butoni *Dalja*. Pas kësaj del një tabelë konfirmuese e cila paraqet të gjithë informacionin e futur:



Shënim. Në këtë fazë, i gjithë informacioni i futur ruhet në tabelat e përkohshme, i cili nuk është regjistruar në bazën e të dhënave. Kështu që, gabimet e mundshme mund të korrigjohen duke klikuar mbi butonin *Korrigjoni gabimet*.

Nga pasqyra e mëposhtme mund të përzgjidhet informacioni që duhet të korrigjohet:



Operatori duhet të tregojë, gjithashtu, nëse ai kërkon të redaktojë, korrigjojë të dhënat ose të fshijë informacionin e tepërt.

Në këtë shembull duhet të korrigjohen *Të dhënat bazë të aksidentit rrugor*:

Pasqyra paraqet të dhënat që janë futur, operatori bën ndryshimet e nevojshme dhe klikon mbi butonin *OK* dhe kthehet te pasqyra e mëparshme ku mund të jepen të dhëna të tjera për korrigjim. Ose, operatori mund të anulojë veprimin për t'u kthyer te dritarja e *Konfirmimit të të dhënave të aksidentit*.

Në atë tabelë, kur klikohet mbi butonin *Ruaj* informacioni shkruhet/regjistrohet në bazën e të dhënave, pra është përfunduar futja e të dhënave të *Formularit të regjistrimit të automjetit* dhe përdoruesi kthehet te menuja kryesore.

5.2 Redaktimi i të dhënave

Në menunë kryesore të *Aksidentit*, shtypja e butonit *Redaktimi/shikimi i të dhënave* tregon që përdoruesi dëshiron të korrigjojë të dhënat që ka futur.

Operatori duhet të tregojë aksidentin të cilin ai do të redaktojë, d.m.th. të japë numrin e aksidentit. Ai, gjithashtu, duhet të tregojë se cilin lloj informacioni dëshiron të ndryshojë, d.m.th. cila tabelë duhet të korrigjohet. Pasi të ketë bërë këtë, ai fut të dhënat e sakta në tabelat përkatëse, në rastin tonë *Të dhënat bazë të aksidentit rrugor*.

Ndryshohet informacioni i fushave të prekura dhe kur klikohet butoni *Mirë* operatori kthehet te pasqyra e mëparshme. Në këtë pikë, mund të zgjidhet një tabelë tjetër për t'u ndryshuar ose përdoruesi mund të kthehet te menuja kryesore e aksidentit.

5.3 Fshirja e një aksidenti nga baza e të dhënave

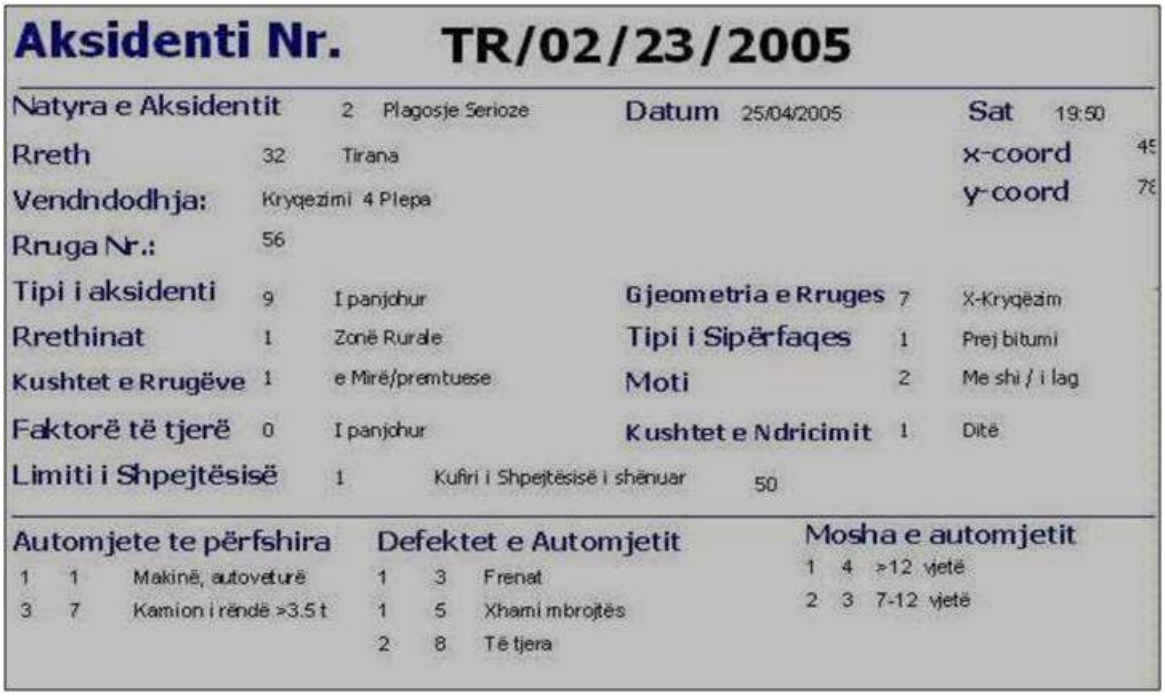
Me kalimin e kohës lind nevoja për të fshirë një aksident i cili mund të jetë regjistruar gabimisht. Kur klikohet mbi butonin *Fshini një aksident* shfaqet kutia e mëposhtme dialoguese:

Operatori duhet të japë numrin e aksidentit. Më pas, do të shfaqen jo më pak se tri mesazhe paralajmëruese, të cilat i japin atij mundësinë të ndryshojë mendje nëse nuk është i sigurt pasi fshirja nga baza e të dhënave është e pakthyeshme.

5.4 Printimi i informacionit të një aksidenti

Ky opsion zgjidhet kur dikush dëshiron të shohë të gjithë informacionin që është futur për një aksident.

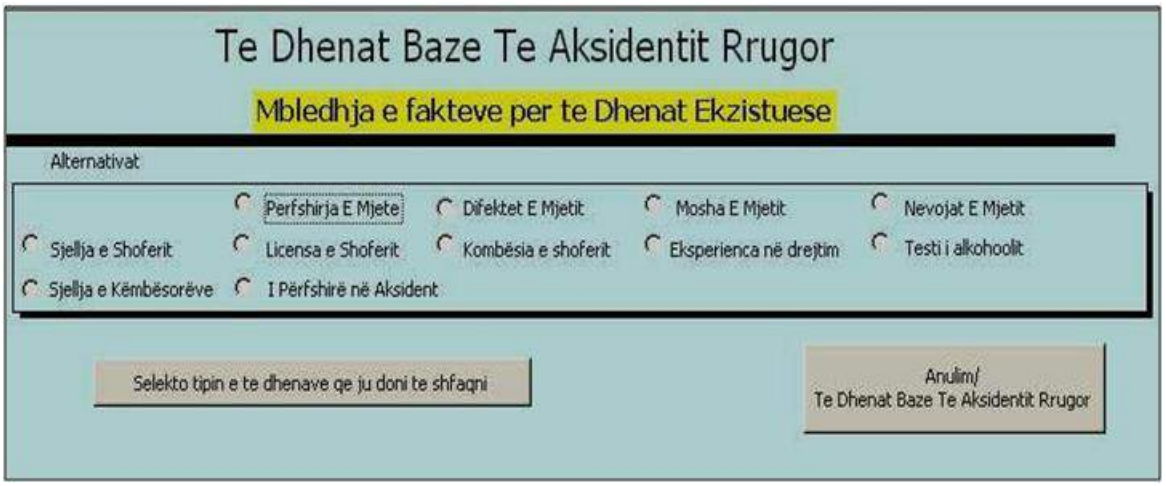
Jepet numri i aksidentit dhe në ekran shfaqet një raport i cili mund të printohet (i shkurtuar).



5.5 Mbledhja e fakteve shtesë për të dhënat ekzistuese

Ndonjëherë mund të lindë nevoja që të shtohet informacion për një aksident i cili është regjistruar tashmë. Kjo mund të ndodhë kur në listën e personave të përfshirë në aksident do të shtohet edhe një pasagjer. Gjithashtu, mund të ndodhë edhe kur në aksident janë përfshirë më shumë se katër automjete.

Kur përzgjidhet ky opsion, menuja kryesore paraqet tabelën e mëposhtme:



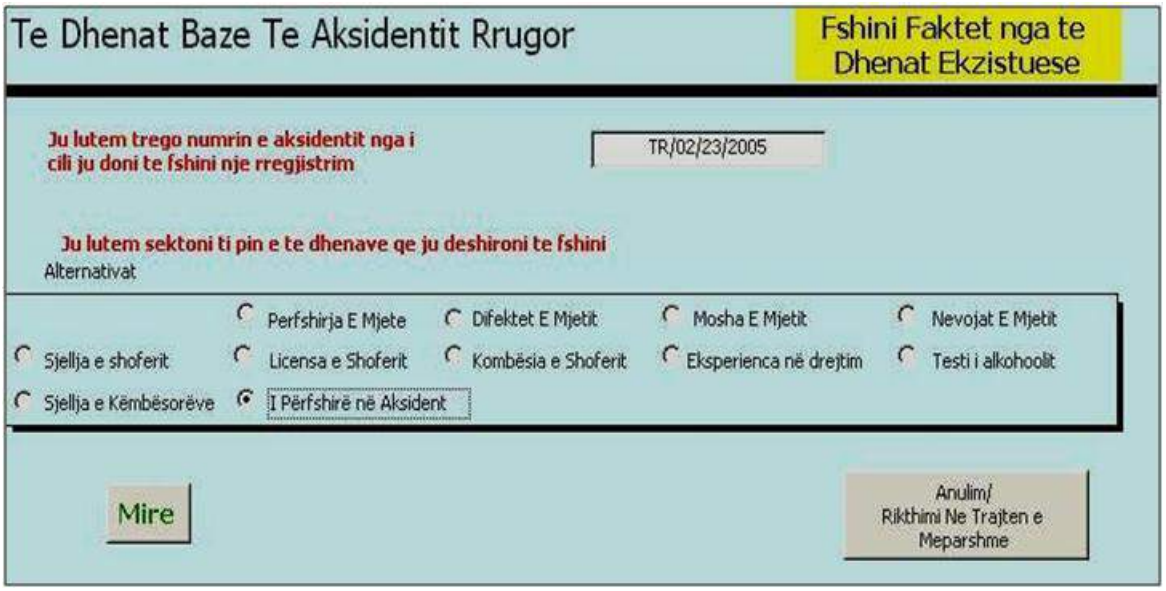
Si zakonisht, operatori duhet të përzgjedhë llojin e informacionit që shtohet. Nëse, për shembull, do të shtohet një automjet te *Lloji i mjetit*, atëherë shfaqet pasqyra e mëposhtme:

Jepet numri përkatës i aksidentit si te numri i automjetit, ndoshta 3, nëse ka tashmë informacion për dy automjete të tjera, si dhe kodi përkatës për tipin e automjetit. Kur klikohet butoni *Mirë* kthehemi te menuja e mëparshme.

5.6 Fshirja e fakteve nga të dhënat ekzistuese

Njëkohësisht, mund të lindë nevoja edhe për të fshirë informacion nga një aksident i regjistruar tashmë në bazën e të dhënave. Nëse, për shembull, në fillim të regjistrimit të të dhënave ishin regjistruar më shumë se një drejtues automjeti , kjo e dhënë mund të fshihet.

Do të shfaqet pasqyra e mëposhtme:



Si zakonisht, operatori duhet të tregojë llojin e të dhënës që do të fshihet. Në rastin e një drejtuesi automjeti, e dhëna do të ishte *I përfshirë në aksident*.

Pasi të përzgjidhet e dhëna që duhet fshirë, përdoruesi duhet të shtypë butonin *Delete* (Fshij) në tastierë dhe pastaj të përgjigjet *Yes* (Po), kur pyetet nëse dëshiron që të fshijë të dhënën e përzgjedhur. Kjo është një procedurë standarde për fshirjen e të dhënave në *MS Access*.

5.7 Ndryshimi i numrit të aksidentit

Në raste të rralla lind nevoja për ndryshimin e numrit të aksidentit. Nëse, gabimisht, numri i aksidentit është regjistruar *TR/002/27/2004* në vend të *TR/002/27/2005*, atëherë numri i aksidentit duhet ndryshuar.

Numri i aksidentit do të ndryshohet automatikisht në të 12 tabelat.

5.8 Mbajtja e kopjes rezervë të bazës së të dhënave

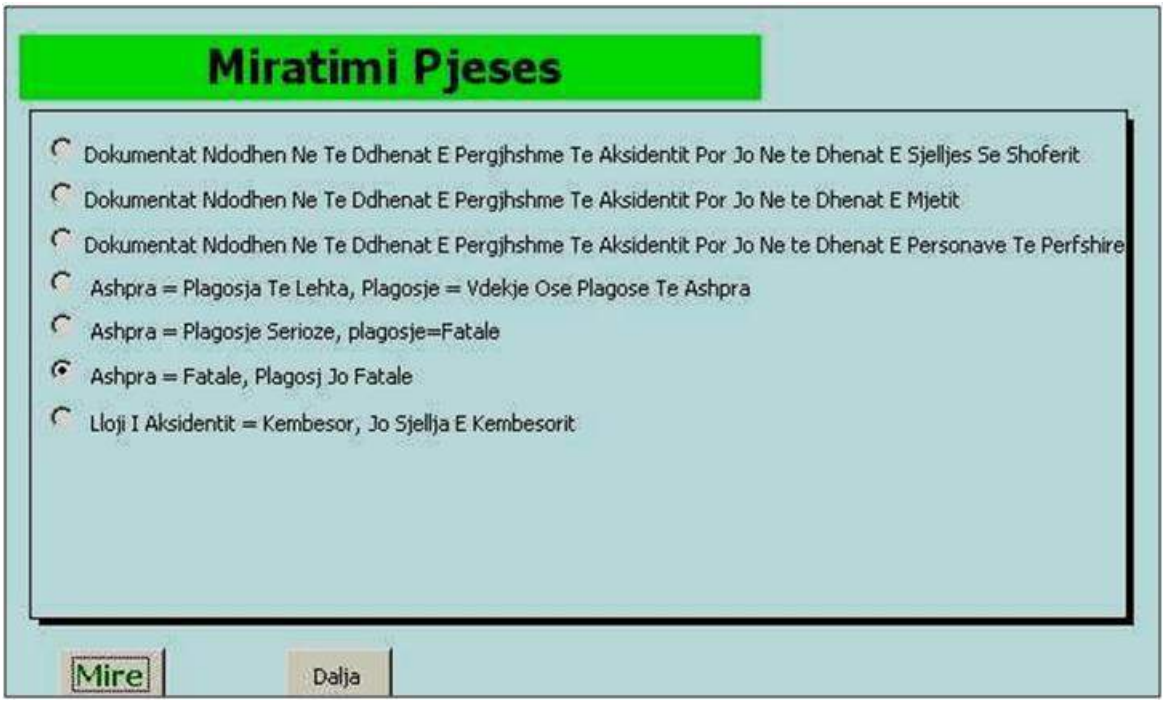
Ky opsion kopjon tabelën e të dhënave *albaniadata.mdb*, në direktorinë *c:\road_safety _database\database backup* (si kopje rezervë). Sigurisht që i zoti i kompjuterit duhet të garantojë që rutinat e rezervave janë aktive në kompjuter për të kopjuar informacionin e vlefshëm në një vend të ndarë nga kompjuteri. Nëse nuk përdoret kaseta rezervë, rekomandohet që baza e të dhënave dhe aplikimi të kopjohen në një CD-ROM.

Kur shtypet ky buton, shfaqet konfirmimi i mëposhtëm:

5.9 Mirëmbajtja e bazës së të dhënave

Mirëmbajtja e bazës së të dhënave me një numër të madh rekordesh dhe ndryshoresh do të thotë që lind nevoja për të pasur funksione të cilat kontrollojnë informacionin e pasaktë që nuk janë dalluar në momentin e futjes së të dhënave në program. Në rastin tonë, baza e të dhënave organizohet në dymbëdhjetë tabela të ndryshme dhe lind nevoja të kontrollohen të dhënat teke, të dhënat që ekzistojnë në një tabelë por jo në të tjerat.

Për shembull, informacioni rreth një aksidenti në tabelën e sjelljes së këmbësorit duhet të jetë edhe në tabelën e të dhënave të përgjithshme. Të gjitha aksidentet duhet të kenë të paktën informacionin e përgjithshëm rreth aksidentit, informacionin e automjetit, sjelljen e drejtuesit të automjetit dhe të personave të përfshirë në aksident.



Në rastin e parë, ne duam të dimë nëse kemi ndonjë aksident fatal ku nuk kishte dëmtime të regjistruara fillimisht.

Kur klikohet butoni *Mirë* shfaqet pasqyra e mëposhtme:

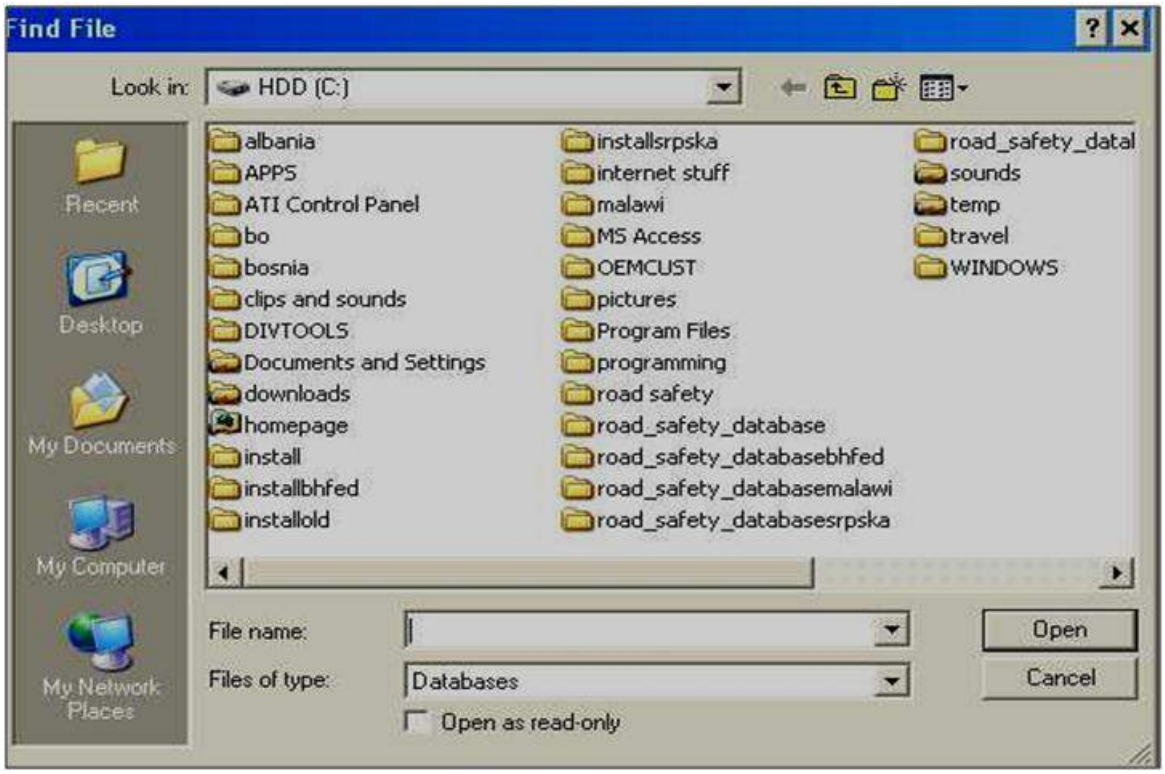
accident no	severity	date	time	rreth	injury
FR/02/12/2005	1	12/04/2005	12:22:00	2	4
TR/01/23/2005	1	12/03/2005	11:23:00	2	4
TR/02/0123/200	1	25/04/2005	21:30:00	32	3
TR/01/34/2005	1	12/01/2005	11:00:00	32	4
*					

Siç duket, janë katër aksidente ku *Serioziteti* është *Fatal* (kodi=1) por kodi i dëmtimit nuk është *Vrarë* (kodi=1). Duhet të bëhet një rishqyrtim për t'u siguruar se cili prej kodeve është gabim, *Serioziteti* ose *Vrarë*.

5.10 Importimi i të dhënave

Ky opsion jep mundësinë e importimit të të dhënave nga një pozicion, direktori, CD ose rrjet tjetër. Tabela e të dhënave që do të importohet duhet të ketë patjetër të njëjtën strukturë të dhënash. Një skenar i mundshëm mund të jetë që futja e të dhënave është bërë në disa pozicione të ndryshme dhe më vonë bëhet bashkimi i tyre në një.

Kur shtypet ky buton jepet dritarja dialoguese e cila e fton përdoruesin të zgjedhë pozicionin nga ku do të importohet tabela e të dhënave:



Siç mund të shihet, aty hapet një dritare dialoguese standarde *Windows* dhe pasi të jepet pozicioni fillon importimi. Nëse importimi i tabelës së të dhënave është i suksesshëm, atëherë numri i rekordeve në tabelë që jepet në menunë kryesore do të përshtatet përkatësisht. Nëse importimi i tabelës së të dhënave dështon, atëherë numri i rekordeve në tabelë mbetet i njëjtë.

5.11 Eksportimi i të dhënave

Njëkohësisht, të dhënat e aksidenteve mund të eksportohen në një bazë tjetër të dhënash *Access*. Të dhënat mund të përzgjidhen nga data, për shembull, nëse duam, mund të përzgjedhim një vit të tërë. Në këtë rast shfaqet pasqyra e mëposhtme:

Siç edhe mund të shihet, tabela quhet *eksport.mdb* dhe ndodhet/ruhet në direktorinë *c:\road_safety_database*.

5.12 Pasqyra e rrjetit të rrugëve lokale

Më në fund, aplikimi i ofron përdoruesit mundësinë për të parë rrjetin e rrugëve lokale. Kjo është një dosje në *Excel* dhe jep informacion të detajuar mbi rrjetin e rrugëve lokale të rrethit.

REPUBLIKA E SHQIPERISE

MINISTRIA E PUSHTETIT VENDOR DHE DECENTRALIZIMIT

DREJTORIA E INVESTIMEVE

INVENTARI I RRUGEVE RURALE

QARKU BERAT

Nr.	RRETHI - KOMUNA	EMERTIMI I RRUGEVE	GJATESIA GJITHSEJ	KLASIFIKIM Rajonal
1	2	3	4	5
A	RRETHI BERAT			
1101	Komuna CUKALAT	Rruga Donofrose - Cukalat	3.5	-
1102		Rruga Donofrose - Slanice	1.5	-
1103		Velmisht - Donofrose	4	4
1104	Komuna KUTALLI	Rruga Kutalli - Gorican	4	-
1105		Pobrat-Donofrose	4.2	
1106		Rruga Kutalli - Samatice	5	-
1107	Komuna POSHNJE	Rruga Syzeze - Banjaj	1.4	-
1108		Rruga Syzeze - Grope	1.8	-
1109		Rruga Ciflik - Arrez - Polican	5	-
1110		Ura Kucit - Gorican	5	-
1111	Komuna OTLLAK	Rruga Kthesa - Dyshnik - Dushni	1.1	-
1112	Komuna VERTOP	Rruga per ne Kapinove	11	-

SHTOJCA 1

RAPORTI I AKSIDENTIT RRUGOR

RAPORTI AKSIDENTIT RRUGOR — **POLICIA E SHTETIT**

Natyra e aksidentit	VDEKJE			PLAGOSJE E RENDE			PLAGOSJE E LEHTE
1. Aksidenti Nr.	2. Data:		3.Ora:	4. Rreth:	Kodi	7. Pozicioni GPS X	Y
5 Vendndodhja :	6. Rruga Nr. :		Emri	Kodi	Varianti	8. Kodi i Policit	Emer, Mbiemer / Firma

9.Tipi i Aksidentit
Aut/Aut koke me koke
Aut/Aut nga prapa
Aut/Aut nga anash
Aut/Aut ne parkalim
Aut/Aut ne kthese
Aut. i pembysur
Aut vequar rreshtat "tuje"
Aut vequar, i peplasur
Aut/ me kembesor
Aut/ me çiklist
Aut/ me kafshe
Aut/ me te tjere
Biciklete me kembesor
Te tjera papercaktuara
10. Gjeometria e Rruges
— Rruge e drejte
C - Kthese
O - Rreth
T - Kryqezim
Y - Kryqezim
+ - Kryqezim
X - Kryqezim
] [- Ure
= Kryq.Rrug/Hekurudh
Ω - Tunel

11.Rrethinat
Zone Rurale
Zone Urbane
Shesh

12 Tipi i Siperfaqes
Prej Bitumi
Me zhavorr
Toke

13 Kushtet e Rruges
E mire/pemtnese
Me gropa
Me valezime
E reshqitshme
Me plukur
14 Moti
I thate
Me shi / i lagesht
Me bore / ngjica
Me mjegull
15 Faktore te tjere
Automjet i vjedhur
Godet dhe ikeu
Punime ne rruge

16.Limiti i Shpejtesise i lejuar
Kufiri i shpejtesise i lejuar
Kufiri i shpejtesise i palejuar
Kufiri shpejt. shemuar km/h

17 Kushtet e Ndriçimit
Dite
Nate
Agim / Muzg

18 Leja e drejtimit	1	2		4
Kursant nxenes				
Pajisur leje drejtimi				
Pa pajisur leje drejtimi				

19 Eksperienca drejtim	1	2	3	4
Nen 3 vjet				
3 – 6 vjet				
6 – 9 vjet				
Mbi 9 vjet				

20 Kombesia e Shoferit	1	2	3	4
Qytetar Shqiptar				
I Huaj				

21.Automjete te perfshira	1	2	3	4
Makine autoveture				
Mikrobuz 8 + 1				
Mikrobuz >8 + 1				
Kamioncine < 3,5 t				
Automjete sportive				
Kamion i rende > 3,5 t				
Kamion i rende + Trajler				
Motoçiklete				
Karroce me kafshe				
Biçiklete				
Traktor bujqesor				
Te tjera				

22. Defektet e Automjetit	1	2	3	4
I panjohur				
Timoni, boshti frontal				
Frenat				
Rrotat , Gomat				
Xhuni mbrojtes				
Veshtiresi punje				
Mbingarkese				
Te tjera				

23. Kerkesat e Automjeteve	1	2	3	4
Te zregistruara				
Te pa zregistruara				
Te kolaudhuara				
Te pa kolaudhuara				
Te siguruara				
Te pa siguruara				
24. Moshа e Automjetit	1	2	3	4
0 – 2 vjet				
2 – 7 vjet				
7 – 12 vjet				
Mbi 12 vjet				
25. Sjellja e Shoferit	1	2	3	4
Asgje e dukshme				
Nuk i ndalon dites se kuqe STOP				
Nuk jep rruge				
Injoron shenjat e trafikut				
Parkalim i paligjshem perballe				
Afrim i paligjshem perballe				
Kthese e paligjshme, pozicion				
Ndryshim i papritur i drejtimit				
Rikthim me neglizhence				
Frenim i papritur				
Ecje prane shotave te tjetrit				
Ndalim jo korrekt / parkim				
Shpejtesi shume e larte				
Verbuar nga dielli / automjet perballe				
Te mos qendrosh ne zonen e afert				
I lodhur, i pergjumur, i tensiuar				
Tjeter				

26. Testi i alkolit	1	2	3	4
Jo alkol				
Alkol mbi kufijte ligjore				
Pa test				
27. Sjellja e kembesoreve	1	2	3	4
Asgje e dukshme				
Kalim rruge pa kujdes				
Kalim kembesoresh				
Kalim rruge dilu tjeter				
Duke ecur neper rruge				
Te tjera				

I PERFSHIRE NE AKSIDENT

	28. Kategoria e Perdoruesve te Rruges						29.Nr. mjetit	30. Gjinia		31. Mosha	32. Tipi i plagosjes				33. Perdorimi			
	shofer	pasagjer	kembesor	çiklist	motoçiklist	te tjere		M	F		Vrare	Rende	Lehte	Jo plagos	Rripi po	Rripi jo	Helmeta po	Helmeta jo
Person 1																		
Person 2																		
Person 3																		
Person 4																		
Person 5																		
Person 6																		
Person 7																		
Person 8																		
Person9																		

Vereejtje:

REPUBLIKA E SHQIPËRISË

MANUALI
I
SINJALIZIMIT
RRUGOR

HYRJE

Zhvillimet bashkëkohore në rrjetin rrugor urban dhe interurban si dhe fenomenet e dukshme që janë konstatuar, e bëjnë të domosdoshëm realizimin e një manuali për aplikimin konkret të sinjalizimit rrugor në tërë gamën e tij.

Hartimi i manualit të sinjalizimit rrugor, është mbështetur në legjislacionin në fuqi :

1. Ligjin Nr. 8378, date 22.07.1998, "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë"
2. Vendimin Nr. 153, date 07.04.2000 të Këshillit të Ministrave, "Rregullore për Zbatimin e Kodit Rrugor"
3. Konventa "Mbi shenjat dhe sinjalet e rrugës" e datës 8 Nëntor 1968.

Manuali i Sinjalizimit Rrugor do të shërbejë :

1. Për të gjithë entet pronare të rrugëve si dhe subjektet projektuese e zbatuese të sinjalizimit rrugor.
2. Për studimin dhe hartimin e projekteve të sinjalizimit rrugor si dhe për mirëadministrimin e sinjaleve rrugore;
3. Për zbatimin në praktikë të kërkesave të sinjalizimit rrugor;

Duke ju referuar numrit të madh të aksidenteve të cilat kanë ardhur si rezultat i mos respektimit të rregullave të sinjalizimit rrugor të përkohshëm gjatë punimeve në rrugë apo dhe mos vendosja e këtij sinjalizimi në rastin e aksidenteve rrugore në rrugët urbane dhe interurbane edhe për shkakun e mosnjohjes së këtij sinjalizimi rrugor si dhe skemave shoqëruese për mirëmenaxhimin e trafikut rrugor gjatë punimeve në rrugë, u konsiderua e nevojshme përfshirja në këtë manual dhe i rregullave të sinjalizimit të përkohshëm rrugor, për të ndihmuar entet pronare të rrugëve të menaxhojnë integralisht trafikun rrugor duke shmangur aksidentet rrugore gjatë punimeve në rrugë si dhe efektivat e policisë rrugore në vendndodhjen e aksidentit .

SI PËRDORET MANUALI

NDARJA TEMATIKE Manuali ndahet në dy pjesë:

E PARA - Përshkruhen rregullat mbi sinjalet vertikale, horizontale bazuar në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë, Rregulloren e zbatimit të Kodit Rrugor si dhe Konventën mbi shenjat dhe sinjalet e rrugës.

E DYTA – Trajtohen në mënyrë të hollësishme situatat e veçanta që hasen shpesh gjatë zbatimit, për të siguruar një qarkullim komod dhe të sigurt për përdoruesit e rrugës.*(aneksi A).*
Po ashtu trajtohen skemat "model" të vendosjes së sinjaleve të përkohshëm gjatë punimeve në rrugë si dhe në rastin e aksidenteve rrugore *(aneksi B)*

MBËSHTETËSIT Teksti është i pajisur me një seri

Skedash: Të cilat japin karakteristikat e tipeve të ndryshme të sinjaleve vertikale të trajtuara, lidhur me përmasat, ngjyrat, vendosjen dhe bashkëvendosjen, etj.
Të grupuara në renditje progresive jepen në fillim të aneksit A.

Skemash: Të cilat japin grafikisht zgjidhjen e problemeve të ndryshme, duke ndihmuar në kuptimin e rregullave të tekstit.
Të grupuara në renditje progresive jepen në aneksin A dhe në aneksin B.

Figurash: Të cilat bëjnë lidhjen grafike me argumentin e trajtuar. Janë emërtuar njëlloj si në Rregulloren në zbatim të Kodit Rrugor.
Kur nuk janë vendosur në tekst janë grupuar në renditje progresive në aneksin A.

Tabelash: Të cilat ndihmojnë për të shkruar në mënyrë të rregullt gërmat dhe numrat në rrugë dhe në sinjale. Gjithashtu shërbejnë për të zgjedhur largësitë e paralajmërimit.
Të grupuara në renditje progresive jepen në fund të aneksit A.

Pamjesh: Të cilat përmbajnë zgjedhjen e saktë të përmasave të sinjalit, karaktereve, distancave, pozicionimit, etj.
Janë të përfshira në tekst.

NENET Nenet e cituara i referohen Rregullores së Zbatimit të Kodit Rrugor, përveç rasteve kur theksohet ndryshe.

NGJYRAT Ngjyrat e figurave janë thjesht treguese. Karakteristikat e ngjyrave të përdorura në sinjalet, janë të përcaktuara në mënyrë specifike sipas neneve 76 dhe 77/9

PËRCAKTIME DHE KLASIFIKIME RRUGËSH

(neni 2 i Kodit Rrugor)

Në zbatim të normave të Kodit Rrugor, përcaktohet se "rrugë" quhet zona për përdorim publik e destinuar për qarkullimin (me qarkullim nënkuptohet lëvizja, ndalimet dhe qëndresat) e këmbësorëve, të mjeteve dhe kafshëve (neni 2/1, i Kodit Rrugor).

Rrugët përcaktohen sipas nenit 2, të Kodit Rrugor:

- *rrugë interurbane*: rrugë jashtë një qendre të banuar;
- *rrugë urbane*: rrugë brenda një qendre të banuar;
- *shtegkalim*: rrugë me bazament natyror e formuar për kalimin e këmbësorëve ose të kafshëve.
- *qëndër e banuar*: bashkësi ndërtesash, e kufizuar përgjatë rrugëve në hyrje dhe në dalje me sinjalet përkatëse të fillimit dhe të mbarimit. Me një bashkësi ndërtesash nënkuptohet një grupim i vazhdueshëm, me intervale rrugësh, sheshesh, kopshtesh ose jo të ngjashme me to, të ndërtuara nga jo më pak se njëzet e pesë ndërtesa dhe zona me përdorim publik me hyrje automjetesh ose këmbësorësh në rrugë.

Sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale, në zbatim të nenit 2/2, të Kodit Rrugor, rrugët klasifikohen si vijon:

- **A** - *autostradë*;
- **B** - *rrugë interurbane kryesore*;
- **C** - *rrugë interurbane dytësore*;
- **D** - *rrugë urbane kryesore*;
- **E** - *rrugë urbane dytësore*;
- **F** - *rrugë lokale*.

Rrugët e përcaktuara në këtë mënyrë, duhet të kenë karakteristikat minimale të dhëna në tabelën që vijon:

TABELA E KARAKTERISTIKAVE KONSTRUKTIVE, TEKNIKE DHE FUNKSIONALE E RUGEVE SIPAS KLASIFIKIMIT

Nr.	Klasifikimi / Përcaktime rrugore	A Autostradë	B Rrugë interurbane kryesore	C Rrugë interurbane dytësore	D Rrugë urbane kryesore	E Rrugë urbane dytësore	F Rrugë lokale
1	**Karrexhata**	të pavarura ose të ndara nga trafikndarës të pakapërcyeshëm	të pavarura ose të ndara nga trafikndarës të pakapërcyeshëm	të vetme me të paktën një korsi lëvizjeje për sens	të pavarura ose të ndara nga trafikndarës	të vetme	të vetme
2	**Korsi**	të paktën 2 për çdo drejtim lëvizjeje	të paktën 2 për çdo drejtim lëvizjeje	të paktën 1 për çdo drejtim lëvizjeje	të paktën 2 për çdo drejtim lëvizjeje	të paktën 1 për çdo drejtim lëvizjeje	të paktën 1 korsi lëvizjeje
3	**Korsi emergjence**	po	jo	jo	Po *	jo	jo
4	**Korsi përshpejtimi dhe ngadalësimi**	po	po	jo	eventual	jo	jo
5	**Korsi biçikletash**	jo	jo	jo	po	jo	jo
6	**Bankina**	të shtruar në të dy anët e karexhatës	të shtruar në të dy anët e karexhatës	të shtruar në të dy anët e karexhatës	të shtruar në të dy anët e karexhatës	të shtruar në të dy anët e karexhatës	eventuale
7	**Trotuar**	jo	jo	jo	Po e përshtatur për M.P.A.K.	Po e përshtatur për M.P.A.K	eventuale
8	**Kryqëzim në nivel**	jo	jo	po	po me semaforë	po	po
9	**Kryqëzim në disnivel**	po	po	jo	eventual	jo	jo
10	**Kryqëzim me rrethrotullim**	jo	po	eventual	eventual	eventual	eventual
11	**Hyrje private ose anësore**	jo	po të koordinuara	po	po	po	po
12	**Rrethim për mbrojtjen e rruges**	Po	Jo	Jo	Eventual (ne vende te vecanta)	Jo	Jo

13	**Sistem asistence përgjatë rrugës**	po të paktën çdo 12 – 15 km	jo	jo	jo	jo	jo
14	**Furnizim me karburant**	jo	Çdo 12 – 15 km	Çdo 12 – 15 km	Jo me pak se 5 km nga njeri tjetri.	Jo	Jo
15	**Destinacione të përdorimit**	Për disa kategori automjetesh	Për disa kategori të mjeteve me motorr (për kategori të veçanta mjetesh ato duhen përcaktuar)	për mjete dhe këmbësore	për mjete dhe këmbësore	për mjete dhe këmbësore	për mjete dhe këmbësore
16	**Sinjale rrugore**	po	po	po	po	po	po
17	**Semaforë**	jo	Eventual	jo	Po (me kamera të fshehta)	po	jo
18	**Vend kalimi këmbësorësh**	jo	po	po	po	po	po
19	**Vend pushimi ose Parkimi**	po	po	jo	po	po	jo
20	**Xhep ndalimi**	jo	jo	po	jo	po	po
21	**Shpëtues**	jo	po	jo	po	po	jo
22	**Monitorim elektronik i trafikut**	po (në gjithë gjatësinë)	po (vetëm në hyrje dalje qytetesh)	jo	Po (në kryqëzim mbi 1000 mjete në orë piku)	jo	jo
23	**Shpejtësia maksimale e lejuar**	110 km/h	90 km/h	80 km/h	40 km/h	40 km/h	40 km/h

* Korsi e rezervuar për mjetet e shërbimit publik si : autobuz urban, zjarfikës, ambulancë (M.P.A.K.) Mjete të personave me aftësi të kufiz

Gjithashtu është quajtuar *rrugë shërbimi* rruga që ndodhet anash rrugës kryesore (autostradë, rrugë interurbane kryesore, rrugë urbane kryesore) e cila ka funksionin e lejimit të qëndrimit, si dhe grupimin e hyrjeve nga pronat që ndodhen në krah të rrugës kryesore dhe e kundërta, si edhe për lëvizjet dhe manovrimet e mjeteve të cilat nuk lejohen në vetë rrugën kryesore (neni $2/_4$, i Kodit Rrugor).

Rrugët sipas përdorimit, funksionit dhe nevojave të karakterit administrativ, ndahen në rrugë: (neni $2/_6$, i Kodit Rrugor)

- *shtetërore;*
- *rrethi (qarku);*
- *komunale;*
- *të brendëshme;*
- *shërbimi;*
- *ushtarake;*

ku entet pronare janë përkatësisht :

- *Shteti;*
- *rrethi (qarku);*
- *bashkia, ose komuna;*
- *subjekt privat ose shtetëror;*
- *komanda e Repartit ushtarak;*

Klasifikimi i rrugëve, sipas nenit 2/2 apo sipas nenit 2/5 të Kodit Rrugor, është në kompetëncë të:

- Ministrisë që mbulon veprimtarinë e Transportit, përsa i përket rrugëve shtetërore (neni 2/7 i Kodit Rrugor);
- Rrethit (qarkut) përsa i përket rrugëve të tjera (neni 2/7 i Kodit Rrugor).

Rrugët e klasifikuara në këtë mënyrë janë të regjistruara në Arkivin Kombëtar të Rrugëve të parashikuar nga neni 220 i Kodit Rrugor.

PËRCAKTIME RRUGORE DHE TRAFIKU

(neni 3 i Kodit Rrugor)

Sipas normave të Kodit Rrugor, përcaktimet rrugore dhe të trafikut kanë kuptimin vijues: (neni 3/1÷56 i Kodit Rrugor) Këto skema ndodhen në aneksin A.

Bankina: pjesë e rrugës e përfshirë ndërmjet kufirit të karrexhatës dhe elementit gjatësor me të afërm: trotuarit, trafikndarësit, argjinaturës, buzës së brendëshme të kanalit, ose buzës së sipërme të skarpatës. (**Skemat 1** dhe **2**)

Brez i rezervuar: shirit toke, jashtë kufirit rrugor, në të cilën është e ndaluar për pronarin e tokës të kryejë ndërtime, rrethime, të mbjella, depozitime, etj. (**Skema 2**).

Brez për qëndrime anësore: pjesë e rrugës në anë të karrexhatës, e ndarë me një vijë kufitare të ndërprerë e që përfshin rreshtin e vendeve të qëndrimit dhe korsinë përkatëse të manovrës.
(shih kapitullin Ndalimi, Qëndrimi, dhe Pushimi në Situata të veçanta). (**Skema 2**).

Brez i përkatësisë: shirit toke i ndodhur ndërmjet karrexhatës dhe kufirit rrugor. Është pjesë e pronësisë rrugore dhe mund të përdoret vetëm për realizimin e pjesëve të tjera te rugës. (**Skema 2**)

Brigjet e rrugës: zonë e terrenit që vjen menjëherë pas buzës së poshtme ose të sipërme të skarpatës së trupit rrugor, përkatësisht kur rruga është e ngritur ose e thelluar në terren. (**Skema 2**)

Degë kryqëzimi: pjesë rruge që bën pjesë në një kryqëzim. (**Skema 3**)

Ishull shpëtues: pjesë e rrugës e ngritur ose e kufizuar dhe e mbrojtur në mënyrë të përshtatshme, e destinuar për mbrojtjen dhe qëndrimin e këmbësorëve, në vendkalimet e këmbësorëve ose në ndalesa të transportit kolektiv.
(shih kapitullin Pengesat në Situata të veçanta) (**Skema 4**)

Ishull trafiku: pjesë e rrugës, e kufizuar në mënyrë të përshtatshme dhe e pashkelshme, e destinuar për rregullimin e rrymave të trafikut. (**Skema 4**)

Ishull trafik ndarës: pjesë gjatësore e rrugës, e pakalueshme nga mjetet, e destinuar për ndarjen e rrymave të mjeteve. (**Skema 2**)

Ishull udhëzues: pjesë e rrugës, e kufizuar në mënyrë të përshtatshme dhe e pashkelshme, e destinuar për rregullimin e rrymave të trafikut. (**Skema 4**)

Kalim në disnivel: kryqëzim në nivele të ndryshme, në të cilin rrymet e trafikut nuk ndërpriten ndërmjet tyre. (**Skema 6**)

Kalim në nivel: kryqëzim në nivel i rregulluar dhe i sinjalizuar në mënyrë të përshtatshme, me qëllim sigurimin e qarkullimit ndërmjet një ose më shumë rrugësh dhe një linje hekurudhore që kalon nëpër sipërfaqen rrugore. (**Skema 3**)

Kanal: vepër arti e destinuar për rrjedhjen e ujrave të shiut, borës ose të drenazhimit, i ndërtuar përgjatë ose tërthor rrugës. (**Skema 2**)

Karrexhata: pjesë e rrugës e destinuar për lëvizjen e mjeteve; ajo është e përbërë nga një ose më shumë korsi lëvizjeje dhe përgjithësisht, është e shtruar dhe e kufizuar nga vija anësore (**Skemat 1**).

Korsi: pjesë gjatësore e rrugës me gjerësi të përshtatshme për lejimin e kalimit të një rreshti të vetëm mjetesh (**Skema 1**)

Korsi biçikletash: pjesë gjatësore e rrugës e kufizuar në mënyrë të përshtatshme, e rezervuar për qarkullimin e biçikletave.
(shih kapitullin Korsi biçikletash në Situata të veçanta)

Korsi emergjence: korsi e veçantë në anë të karrexhatës e destinuar për ndalesat e emergjencës, për kalimin e mjeteve të ndihmës së shpejtë dhe në raste të rralla, për lëvizjen e këmbësorëve, kur kjo është e lejuar (**Skema 1**)

Korsi lëvizjeje: korsi përbërëse e karrexhatës, normalisht e kufizuar nga shenja horizontale (**Skema1**).

Korsi ngadalësimi: korsi e veçantë për të lejuar daljen e mjeteve nga një karrexhatë në mënyrë që të mos shkaktojë ngadalësimin e mjeteve që nuk marrin pjesë në një manovër të tillë (**Skema 4**).

Korsi e rezervuar: korsi lëvizje e destinuar vetëm për qarkullim të një ose të vetëm disa kategori mjetesh (**Skema 5**).

Korsi e specializuar: korsi e destinuar për mjetet që kryejnë manovra të caktuara, si parakalim, ngadalësim, shpejtim, manovra për qëndrim etj.

Korsi shpejtimi: korsi e veçantë për të lejuar dhe lehtësuar hyrjen e mjeteve në karrexhatë (**Skema 4**).

Krahu i kryqëzimit: pjesë rruge që bën pjesë në një kryqëzim. (**Skema 3**)

Kryqëzim në disnivel: bashkësi e infrastrukturave (mbikalime, nënkalime dhe rampa) që lejon zhvendosjen e rrymave të mjeteve ndërmjet degëve të rrugëve të vendosura në nivele të ndryshme (**Skema 6**).

Kryqëzim në nivel: zonë e përbashkët për disa rrugë, e organizuar në mënyrë të tillë që të lejojë zhvendosjen e rrymave të trafikut nga njëra rrugë te tjetra (**Skema 3**).

Kthesë: rakordim gjatësor ndërmjet dy pjesëve të drejta të rrugës, që kanë akse të cilat ndërpriten. (**figura II, 420**)

Kufi rrugor: fundi pronësisë rrugore, i cili rezulton nga aktet e blerjes ose nga dokumentat e shpronësimit të projektit të miratuar. Në mungesë të tyre, kufiri formohet nga buza e jashtme e hendekut të sigurimit apo kanalit, kur ai ekziston, ose nga këmba e skarpatës, nëse rruga është në lartësi, ose nga buza e sipërme e skarpatës, nëse rruga është në thellësi (**Skema 2**).

Parkimi: zonë ose infrastrukturë e vendosur jashtë karrexhatës, e destinuar për qëndrimin e rregulluar ose jo të mjeteve.
(shih kapitullin Qëndrime, Ndalime dhe Parkime në Situata të veçanta) si dhe (**Skemat 118,119,120**)

Pjerrësi: pjerrësi e rrugës me pjerrëzim gjatësor të vazhdueshëm

Qarkullimi: është lëvizja, ndalimi dhe qëndrimi i këmbësorëve, mjeteve dhe kafshëve në rrugë.

Qendër e banuar: bashkësi ndërtesash, e kufizuar përgjatë rrugëve në hyrje dhe në dalje me sinjale të posaçme të fillimit dhe të fundit. Me bashkësi ndërtesash kuptojmë një grupim të vazhdueshëm dhe të ndërprerë nga rrugë, sheshe, lulishte ose të njëjtë me to, të përbërë nga të paktën 25 ndërtesa dhe nga zona të përdorimit publik me hyrje për mjetet dhe këmbësorët në rrugë.

Rakordim konkav: rakordim ndërmjet dy pjerrësish të ndryshme njëra pas tjetrës, me akse që ndërpriten nën sipërfaqen e rrugës. Pjesë e rrugës me karakteristikë gjatësore konkave.

Rakordim konveks: rakordim ndërmjet dy pjerrësish të ndryshme njëra pas tjetrës, me akse që ndërpriten mbi sipërfaqen e rrugës. Pjesë e rrugës me karakteristikë gjatësore konvekse.

Rampë kryqëzimi: rrugë e destinuar për lidhjen e dy degëve të një kryqëzimi (**Skema 6**).

Rugë interurbane: rrugë jashtë qëndrave të banuara.

Rrugëkalim këmbësorësh: pjesë e rrugës e ndarë nga karrexhata me një vijë të verdhë, ose një mbrojtëse të posaçme paralele me të, e destinuar për kalimin e këmbësorëve. Ajo kryen funksionin e një trotuari rrugor në mungesë të tij.

Rrugëkalim mjetesh: hyrje ose dalje të një zonë anësore, e përshtatshme për qëndrimin e një ose më shumë mjeteve.
(shih kapitullin Rrugë për kalim të mjeteve në Situata të veçanta)

Rrugë ndërkombëtare: rrugë ose pjesë të rrugës që bëjnë pjesë në itinerare të përcaktuara nga marrëveshjet ndërkombëtare.

Rrugë urbane: rrugë brënda një qëndre të banuar.

Rrymë trafiku: bashkësi mjetesh (rrymë mjetesh), ose këmbësorësh (rrymë këmbësorësh), që lëvizin në rrugë në të njëjtën sens lëvizjeje në një ose më shumë rreshta paralele, duke ndjekur një trajektore të caktuar.

Shesh qëndrimi: pjesë e rrugës me gjatwsi tw kufizuar nw krah dhe gjatw bankinws e destinuar pwr qwndrimin e mjeteve.
(Shih Kapitullin Qëndrimi, dhe Pushimi në Situata të veçanta).

Shpëtuese: shih (Ishull shpëtues). (**Skema 4**)

Shtegkalim: rrugë me bazament natyror e formuar për kalimin e këmbësorëve ose të kafshëve.

Trafikndarës: pjesë gjatësore e rrugës, e pakalueshme nga mjetet, e destinuar për ndarjen e rrymave të mjeteve (**Skema 1**)

Trotuar: pjesë e rrugës jashtë karrexhatës, e ngritur ose e kufizuar dhe e mbrojtur, e destinuar për këmbësorët (**Skema 5**).

Udhëzues: bashkësi treguesish të destinuar pëër perëzgjedhjen e rrymave të trafikut dhe për t'i udhëzuar ne drejtime të caktuara.

Vendkalim këmbësorësh: pjesë e rrugës e shënuar në mënyrë të përshtatshme dhe e organizuar, në të cilën këmbësorët, gjatë kalimit nga njëra anë e rrugës në tjetrën, kanë përparësi ndaj automjeteve.
(shih kapitullin Vendkalim këmbësorësh në Situata të veçanta) (**Skema 50** dhe **51**).

Xhep ndalimi: pjesë e rrugës jashtë karrexhatës, e destinuar për ndalimin e mjeteve publike të linjës, ngjitur me trotuarin ose me një hapësirë tjetër pritjeje për këmbësorët.
(shih kapitullin Autobuz (Bus) në Situata të veçanta).

Zonë kryqëzimi: pjesë e kryqëzimit në nivel, në të cilën ndërpriten dy ose më shumë rryma trafiku (**Skema 3**).

Zonë ndërrimi:	pjesë e rrugës me sens unik, gjatë së cilës rryma paralele trafiku, në lëvizje në të njëjtin sens, mund të ndryshojnë pozicionin e tyre reciprok pa pasur nevojë të ndalen .
Zonë me trafik të kufizuar:	zonë, në të cilën hyrja dhe qarkullimi i mjeteve janë të kufizuara në orë të caktuara, ose për kategori të caktuara mjetesh. (shih kapitullin Hapësirë qarkullimi e rregulluar në Situata të veçanta).
Zonë rigrupimi:	pjesë e karrexhatës para vijës së ndalimit, e destinuar për grumbullimin e mjeteve në pritje për rrugë të lirë, përgjithësisht e ndarë në korsi të specializuara e të kufizuara nga vija gjatësore të pandërprera.
Zonë rrugore:	sipërfaqja e përfshirë brënda kufijve rrugorë; përfshin karrexhatën dhe brezat e përkatësisë. (**Skema 2**)
Zonë përzgjedhjeje:	pjesë e rrugës, e sinjalizuar në mënyrë të përshtatëshme, ku lejohet ndryshimi i korsisë, me qëllim që mjetet të kalojnë në korsi të specializuara.
Zonë urbane këmbësore:	zonë e ndaluar për qarkullimin e automjeteve, përveç atyre të shërbimit të urgjencës dhe mjeteve në shërbim të personave me aftësi të kufizuar lëvizjeje, që kanë përmasa dhe shpejtësi të krahasueshme me biçikletat. (shih kapitullin Hapësira për qarkullim të rregullt në Situata të veçanta).
Zonë e veçantë:	zonë urbane, në të cilën janë në fuqi rregulla të posaçme qarkullimi në mbrojtje të këmbësorëve dhe të mjedisit, e kufizuar nga sinjale të posaçme fillimi dhe fundi.(shih kapitullin Hapësira për qarkullim të rregullt në Situata të veçanta. (shih kapitullin Hapësira për qarkullim të rregullt në Situata të veçanta).

SINJALIZIMI VERTIKAL

neni 39 i Kodit Rrugor

Sinjalet vertikale, si ato të rrezikut, urdhëruese ose treguese duhet të kenë në pjesën e përparme të dallueshme nga përdoruesit e rrugës, formën, përmasat, ngjyrën dhe karakteristikat, në përputje me normat e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor dhe sipas figurave e tabelave që janë pjesë plotësuese e saj. (neni 75/1).

Kompetencat

Rreziqet, urdhërat dhe informacionet për përdoruesit e rrugës, përcaktohen nga enti pronar i rrugës, sipas një projekti specifik referuar një zone të tërë ose një itinerari të veçantë (neni 75/2).

Vendimet merren bashkarisht me pronarët e rrugëve kufizuese të interesuara (neni 75/2).

Për të operuar me zgjidhjet nga informacioni, enti duhet të ketë parasysh tipologjinë e rrugës, intervalin e shpejtësisë së projektuar, tipologjinë e trafikut, etj., (neni 75/3).

Panelet me mesazhe të ndryshueshme

Janë parashikuar nga Kodi panele me mesazhe të ndryshueshme, pra panele në të cilat të dhënat mund të ndryshohen nëpërmjet komandës në distancë (neni 75/4).

Këto panele i japin përdoruesit të dhëna të nevojshme për drejtimin, rreziqet, ose urdhërat, në ato vende ku këto të dhëna mund të ndryshojnë në kohë (neni 168/2).

Sinjalet në këto panele duhet të jenë krejtësisht të njëjtë me ato të vendosura vertikalisht fikse, pra të kenë të njëjtat përmasa, formë, ngjyrë, figura dhe gërma (neni 75/4), pamvarësisht nëse janë realizuar me pika ose në mënyrë jo të vazhdueshme (neni 168/2).

Është e detyrueshme që ndryshimi midis dy mesazheve të njëpasnjëshëm, të jetë sa më i shkurtër i mundëshëm, në mënyrë që të mos shpërqëndrojë drejtuesin nga drejtimi i mjetit (neni 75/4).

Gjithashtu sinjalet me mesazh të ndryshueshëm duhet të jenë të dallueshëm në çdo konditë dukshmërie dhe nuk duhet të shkaktojnë fenomenin e verbimit (168/2).

Rregullimi

Ndalohet përdorimi i sinjaleve të ndryshëm nga ata që përcakton rregullorja, me përjashtim të rasteve të autorizuara nga Ministria që mbulon Transportin, Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore. (neni 75/5).

Mund të mbeten në përdorim sinjale të vendosur që paraqesin vetëm shmangie të vogla nga ato të parashikuara, me kusht që të garantohet dukshmëria (si ditën e natën) dhe instalimi i përshtatshëm (neni 75/5).

Çdo zëvendësim duhet, sigurisht, të kryhet në sinjale krejt të rregullt (neni 75/5).
Në anën e mbrapme të sinjalit, me ngjyrë të mbyllur duhet, në mënyrë të qartë, të tregohet (neni 75/7) :
- Enti ose administrata pronare e rrugës;
- Marka e firmës që ka prodhuar sinjalin;
- Viti i prodhimit;
- Numri i autorizimit të Ministrisë që mbulon Transportin, për prodhuesin e sinjaleve rrugore.

Këto të dhëna nuk duhet të zënë më shumë se 200 cm^2.
Për sinjalet e përhershme duhet shënuar edhe ekstremet e renditjes gjatë vendosjes (neni 75/7).

Publiciteti

Ndalohet ndërthurja ose bashkëvendosja me çdo lloj publiciteti (neni 75/6).
Gjithsesi enti pronar i rrugës mund të lejojë publicitetin e shërbimeve kryesore, së bashku me sinjalet rrugore në rastet e parashikuara nga rregullorja (neni 75/6).

Dukshmëria e sinjaleve

Për një dukshmëri sa më të mirë të sinjaleve duhet të garantohet hapësirë pa pengesa midis drejtuesit dhe sinjalit.
Proçesi logjik që kalon drejtuesi, duhet të jetë (neni 77/1) :
- perceptimi i pranisë së një sinjali;
- lidhja logjike me sinjalitikën rrugore;
- njohja e formës dhe e ngjyrës;
- leximi;
- zbatimi i sjelljës së kërkuar ose të zgjedhur.

Në rastet kur nuk është e mundur të garantohet dukshmëria e kërkuar në kapitujt respektivë (sinjale rreziku, urdhëruese ose treguese), distancat mund të ndryshojnë, me kusht që sinjali të paraprihet nga një sinjal i ngjashëm, i plotësuar me panel plotësues **model II 1** (neni 77/4).

Dukshmëria e për pasojë pamja e sinjalit (forma, ngjyra dhe simbolet), duhet të jenë të njëjta, si ditën ashtu edhe natën (neni 77/5). Natën dukshmëria mund të sigurohet me ndriçim ose reflektim (neni 75/6).

Shënim: Në të njëjtën mbajtëse nuk mund të vendosen sinjale me karakteristika ndriçimi ose reflektimi të ndryshme midis tyre. (neni 77/13).

Shiritat reflektues

Reflektimi, arrihet duke përdorur shirita plastmasi të veçantë. Karakteristikat kolorometrike, fotometrike, dhe të jetëgjatësisë së shiritave reflektues që përdoren për sinjalet rrugore, përcaktohen me udhëzim të Ministrisë që mbulon Transportin, të botuara në Fletoren Zyrtare (neni 77/9)

Egzistojnë dy lloje shiritash materiali reflektues (neni 77/10):

- Me reflektim normal (klasi 1);
- Me reflektim të rritur (klasi 2).

Këto të fundit janë të detyrueshme tek sinjalet (neni 77/12):

- jep përparësi;
- ndal dhe jep përparësi;
- jep përparësi nga e djathta;
- ndalim parakalimi;
- sinjale paralajmëruese dhe të drejtimit të instaluara për herë të parë.

Në rastet e tjera vendosja e tyre është fakultative.

Zgjedhja e tipit të plasmasit reflektues bëhet nga enti pronar i rrugës në funksion të rëndësisë së sinjalit si dhe ndikimit që ai ka lidhur me sigurinë, shpejtësinë e ecjes dhe ndriçimin e ambientit (neni 77/11).

Përmasat

Përmasat e sinjaleve mund të ndryshohen, me autorizim të Ministrisë që mbulon Transportin: (neni 78/4)

- për situata rrugore ose të trafikut të veçantë, të përhershme;
- në funksion të shpejtësisë së lëvizjes dhe gjërësisë së rrugës.

Përmasat e sinjaleve mund të ndryshohen pa autorizimin e Ministrisë që mbulon Transportin: (neni 78/6)

- për situata rrugore ose trafik të veçantë të përkohshëm.

Në rastet që nuk jepen në tabela, përmasat e sinjaleve përcaktohen nga madhësia e gërmave, lexueshmëria e kërkuar në funksion të shpejtësisë mesatare të lëvizjes, si dhe nga numri i automjeteve të regjistruara (neni 78/7).

Sinjalet e mëdha
(neni 78/2)

Duhet të përdoren në këto raste :

- në anën e djathtë të rrugëve interurbane me dy ose më shumë korsi për çdo sens;
- në anën e djathtë të rrugëve urbane me tre ose më shumë korsi për çdo sens;
- për vendosje sipër karrexhatës.

Në qoftë se përsëriten nga krahu i majtë, këta të fundit mund të jenë edhe me përmasa normale.

Sinjalet e vogla
(neni 78/3)

Mund të përdoren vetëm në rastet kur hapësira e disponueshme nuk lejon përdorimin e sinjaleve me përmasa normale.

Sinjalet e përbëra

Kështu quhet një panel në të cilin shfaqen dy ose më shumë sinjale njëkohësisht (neni 78/5).
Mund të përbëhet edhe nga sinjali dhe paneli plotësues përkatës, në rastet kur dukshmëria është një kërkesë themelore (neni 81/13).

Përmasat e sinjalit të përbërë

Duhet te jenë të tilla që të përmbajnë disqe me diametër jo më të vogël se 40 cm ose trekëndësh me brinjë jo më të vogël se 60 cm (neni 78/5) (**Skema 8** *aneksi A*).

I vetmi përjashtim janë sinjalet e përbërë që i referohen pushimit të mjeteve, në të cilët disku i ndalimpushimit ka diametrin 30 cm (neni 78/5), (**Skema 9** *aneksi A*).
Ngjyra e sfondit të paneleve të sinjaleve të përbëra duhet të jetë e bardhë për sinjalet e përhershëm. Përkundrazi do të jetë e verdhë për ato që përmbajnë sinjale përshkruese të përkohshme.

Vendosja

Sinjalet vertikale vendosen, si rregull në anën e djathtë të rrugës (neni 79/1) (shih **skemën II A**, faqe 28).
Gjithashtu mund të vendosen edhe (neni 79/1) :

- në ishujt trafikndarës;
- sipër karrexhatës;
- të përsëritura në anën e majtë të rrugës;

Për motive të sigurisë ose në rast se është parashikuar në mënyrë të veçantë nga rregullat për sinjalin.
Sinjalet, që vendosen në buzë të rrugës (sinjalet anësore) distancën midis buzës vertikale nga ana e rrugës dhe buzës së trotuarit ose anës së jashtme të bankinës, duhet t'a kenë (neni 79/2):

- minimumi 30 cm;
- maksimumi 100 cm.

Pranohen distanca më të vogla, kur kjo kushtëzohet nga hapsirat, me kusht që sinjali të mos dalë mbi karrexhatë (neni 79/2).
Mbajtëset e sinjaleve duhet të fiksohen në distancë jo më të vogël se 50 cm nga buza e trotuarit ose nga ana e jashtme e bankinës (neni 79/2).
Në prani të barrierave metalike, mbajtëset mund të vendosen tek ato, me kusht që sinjali të mos dalë më shumë se vetë barrierat (neni 79/2).
Lartësia nga toka, duke kuptuar lartësinë e fundit të sinjalit ose panelit plotësues më të ulët (neni 79/3) duhet të jetë, me përjashtim të sinjaleve të lëvizshëm (neni 79/5) :

- minimumi 60 cm;
- maksimumi 220 cm.

Në rrugët urbane, për kushte ambienti të veçanta, sinjalet mund të vendosen edhe në lartësi më të mëdha, sidoqoftë jo më shumë se 450 cm (neni 79/5)
Në rrugët urbane, **në trotuare ose rrugë të rezervuara për këmbësorë**, duhet të kenë një lartësi min.220cm, me përjashtim të paneleve semaforike (neni 79/5), (shih **Skemën 10** *aneksi A*).

Në pjesë uniforme të rrugës sinjalet duhet të vendosen, sa të jetë e mundur, në lartësi të njëjtë (neni 79/4).
Vendosja (neni 79/13), në variantin e lëvizshëm ose me karakter të përkohshëm, mund të lejohet në rast të :

- motiveve të vërtetuara të punimeve;
- situatave emergjente të ambientit;
- situatave të veçanta të trafikut;
- kantjereve rrugore;
- paisjeve të punimit, fikse ose të lëvizshme.

Vendosja sipër karrexhatës
(neni 79/6 /12)

Sinjalet e vendosura sipër karrexhatës duhet të kenë lartësi dhe pjerrësi ndaj planit perpendikular me sipërfaqen e rrugës, në funksion të altimetrisë (profilit gjatësor) të saj.
Këto sinjale duhet të kenë lartësinë minimale 510 cm, përveç rasteve kur vendosen në vepra me lartësi më të vogël (p.sh. tunel, mbikalim). Pjerrësia për sinjalet e vendosur 510 cm lart, është 3 gradë nga ana që vijnë mjetet.
(shih **skemën II B** faqe 28)

Mbajtëset dhe mbështetësit e sinjaleve vertikale

Mbajtëset dhe mbështetëset e sinjaleve vertikale duhet të jenë përgjithësisht metalike. Përdorimi i materialeve të tjera duhet të miratohet nga Ministri që mbulon Transportin (neni 80/1).
Mbështetëset me seksion rrethor duhet të kenë një pjesë kundër rrotullimit të sinjalit ndaj mbështetëses, si dhe të vetë mbështetëses ndaj tokës (neni 80/2).
Seksioni i mbështetëses duhet të garantojë qëndrueshmërinë e sinjalit edhe në kondita të vështira atmosferike (neni 80/3) .
Qëdrueshmëria e mbështetëseve të sinjaleve, si dhe e bazamenteve e fiksueseve të tyre, duhet të llogaritet ose verifikohet nga specialistët e entit pronar të rrugës (neni 124/10).
Efekti i korrozionit duhet të merret parasysh si për mbajtëset ashtu edhe për mbështetëset (neni 80/4). Për karakteristikat teknike të mbajtëseve dhe mbështetësve ka një rregullore të Ministrisë që mbulon Transportin.
Çdo mbështetëse duhet të ketë vetëm një sinjal (neni 80/5) . Lejohet bashkimi i maksimumi dy sinjaleve, në rastet kur është e nevojshme të vendosen më shumë sinjale rreziku ose sinjale urdhëruese, nët ë njëjtin vend (neni 80/5).

Panelet plotësues

Panelet plotësues janë me formë drejtkëndore dhe duhet të përmbajnë simbole ose shënime të qarta dhe konçize (neni 81/2).

Tek panelet plotësues është i ndaluar shkrimi, kur është parashikuar një simbol i veçantë. Po ashtu është e ndaluar të përdoret sinjali "RREZIQE TË TJERA" i shoqëruar me panel plotësues, kur është parashikuar një sinjal i veçantë (neni 81/12).

Panelet plotësues janë të modeleve të mëposhtme (neni 81/3):

modeli **II 1** për largësitë;

modeli **II 2** për shtrirjet (zgjatjet);

modeli **II 3** për të treguar periudhat kohore;

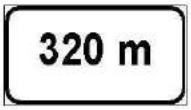
modeli **II 4** për të treguar përjashtime ose kufizime;

modeli **II 5** për të treguar fillimin, vazhdimin dhe fundin;

modeli **II 6** për shpjegime ose tregues;

modeli **II 7** për të treguar ecurinë e rrugës kryesore;

LARGËSIA

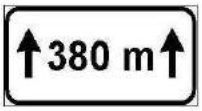


Modeli II 1/a, neni 81

Modeli II 1/b, neni 81

Tregon largësinë, të shprehur në metra ose kilometra (me afërsi deri në 10 metra), ndërmjet sinjalit dhe fillimit të pikës objekt-treguese, ku zbatohet kushti teknik (neni 81/4)

SHTRIRJA



Modeli II 2/a, neni 81

Modeli II 2/b, neni 81

Tregon shtrirjen, domethënë gjatësinë të shprehur në metra ose në kilometra (me afërsi deri në 10 metra), të pjesës së rrugës së rrezikshme ose ku zbatohet kushti teknik (neni 81/5).

VLEFSHMËRIA KOHORE

3/a

3/c

3/b

3/d

Modeli II 3, neni 81

Modeli II 3/a do të thotë "i përhershëm";

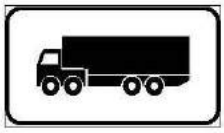
Modeli II 3/b tregon orët e vlefshmërisë në çdo ditë;

Modeli II 3/c tregon vlefshmërinë në ditët e festave;

Modeli II 3/d tregon vlefshmërinë në ditët e punës;

Tregon kohën e vlefshmërisë, d.m.th. ditën, orën ose minutat, me anë të shifrave ose të simboleve, gjatë të cilave është në fuqi kushti teknik.

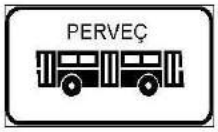
KUFIZIMI



Modeli II 4/a, neni 81

Saktëson vlefshmërinë e sinjaleve urdhërues për një ose disa kategori përdoruesish. Simbolet jepen me ngjyrë të zezë në një sfond të bardhë (neni 81/7).

PËRJASHTIMI

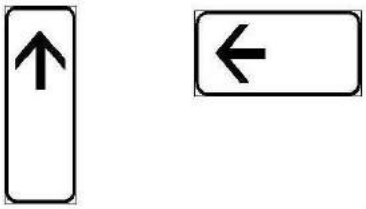


Modeli II 4/b, neni 81

Autorizon një përjashtim nga sinjalet urdhërues për një ose disa kategori përdoruesish (neni 81/7).

Simbolet përkatëse me ngjyrë të zezë në një sfond të bardhë do të paraprihen nga fjala "PËRVEÇ" (neni 81/7).

FILLIMI



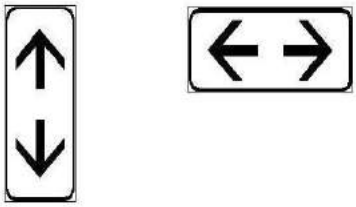
Modeli II 5, neni 81

Tregon fillimin e një sinjali urdhërues, të rrezikut ose tregues (neni 81/8).

Përdorimi i panelit "FILLIM"

Nga momenti që koncepti i fillimit shprehet në çdo sinjal, përdorimi i tij duhet të kufizohet vetëm në rastet kur është i nevojshëm evidentimi i rrethanave (neni 81/8).

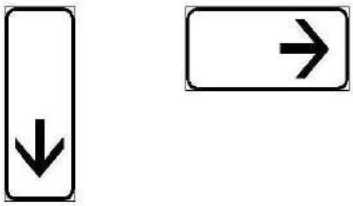
VAZHDIMI



Modeli II 5, neni 81

Tregon vazhdimin e një sinjali urdhërues, të rrezikut ose tregues (neni 81/8).

FUNDI



Modeli II 5, neni 81

Tregon mbarimin e vlefshmërisë së një sinjali urdhërues, të rrezikut ose tregues (neni 81/8).

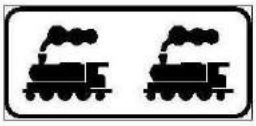
Saktësimi

Ky model, në raste të veçanta ose të përkohshme, shpjegon kuptimin e sinjalit kryesor ose shton një tregim për të specifikuar vetë sinjalin (neni 81/9).
Simbolet, që përdoren për panelet plotësuese model 6, përveç të tjerave, mund të autorizohen nga Ministria që mbulon Transportin janë (neni 81/10) :

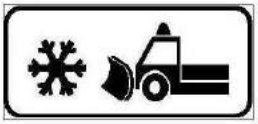
Modeli	**Kuptimi**
II 6/a	sinjalizim horizontal në ripunim
II 6/b	aksident
II 6/c	kalim binarësh
II 6/d	borëpastruese në veprim
II 6/e	zonë që përmbytet
II 6/f	varg mjetesh
II 6/g	mjete punimi në veprim
II 6/h	rrugë e rrëshqitshme nga akulli
II 6/i	rrugë e rrëshqitshme nga shiu
II 6/l	kamionë në ngadalësim
II 6/m	zonë rimorkimi të detyruar
II 6/n	sinjal i korsisë
II 6/p1	kthesë
II 6/p2	numri i kthesës
II 6/q1	pastrim mekanik i rrugës
II 6/q2	pastrim mekanik i rrugës

Modeli II.6/a, neni 81

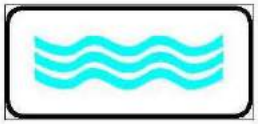
Modeli II.6/b, neni 81



Modeli II.6/c, neni 81



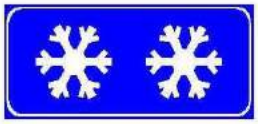
Modeli II.6/d, neni 81



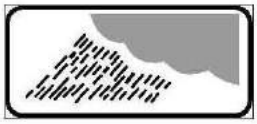
Modeli II.6/e, neni 81

Modeli II.6/f, neni 81

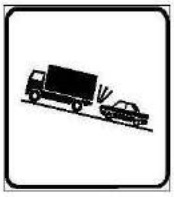
Modeli II.6/g, neni 81



Modeli II.6/h, neni 81



Modeli II.6/i, neni 81



Modeli II.6/l, neni 81

Modeli II.6/m, neni 81

Modeli II.6/n, neni 81

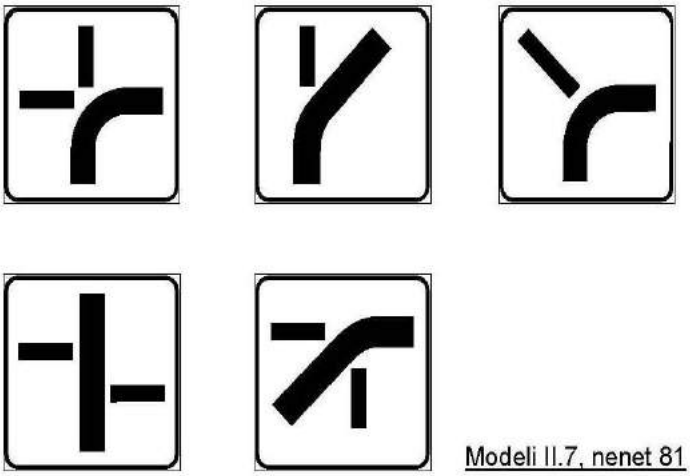
Modeli II.6/p1, neni 81

Modeli II.6/p2, neni 81

Modeli II.6/q1, neni 86

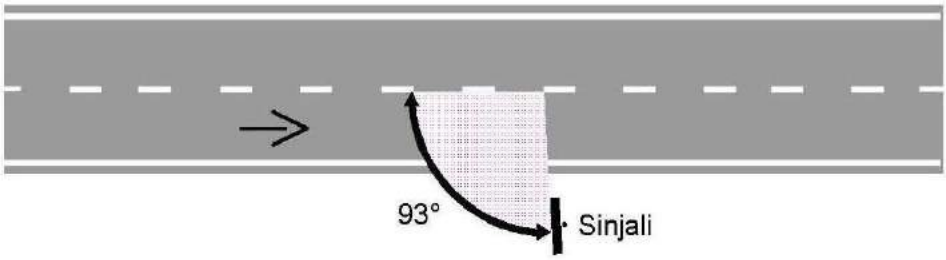
Modeli II.6/q2, neni 81

VAZHDIMI I RRUGËS KRYESORE



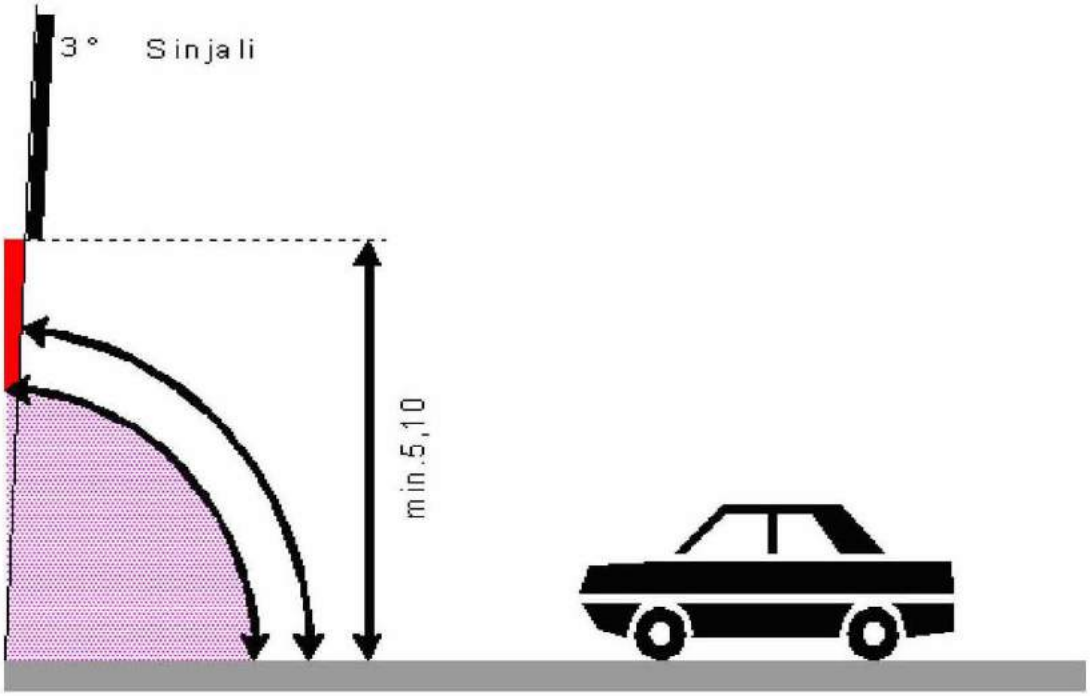
Modeli II.7, nenet 81

Ky model tregon vazhdimin e rrugës që ka përparësi ndaj rrugëve të tjera. Simboli është me ngjyrë të zezë mbi fushë të bardhë. (neni 81/11)



Skema II A, neni 79

Vendosje anësore në vijë të drejtë



Skema II B, neni 79

Vendosje sipër karrexhatës

SINJALET E RREZIKUT

neni 39 i Kodit Rrugor

Të përgjithshme

Sinjalet e rrezikut duhet të vendosen kur egziston një situatë reale rreziku në rrugë, që nuk perceptohet shpejt nga një drejtues mjeti në kushte normale dhe që zbaton rregullat e qarkullimit (neni 82/2).

Forma

Këto sinjale kanë formë trekëndëshi barabrinjës me kulm të drejtuar lart (neni 82/1).

Përmasat

Përmasat jepen në **Skedën 17** (neni 78/1).

Ngjyrat

Për këto sinjale përdoren zakonisht ngjyrat e bardhë, e kuqe dhe e zezë (neni 76/1), me përjashtim të rasteve të veçanta të parashikuara.

Hapësirat minimale të shikueshmërisë

Përmasat minimale të hapësirës së shikueshmërisë së sinjaleve të rrezikut, në mënyrë indikative, jepen më poshtë :

Tipi i rrugës	Hapësira e shikueshmërisë
Autostradë dhe rrugë interurbane kryesore	150 m
Rrugë interurbane dytësore, rrugë urbane kryesore (me shpejtësi më të madhe se 40 km/orë	100 m
Rrugë të tjera	50 m

Plotësime

Në rastet kur hapësira e shikueshmërisë është më e vogël se 20% ndaj minimumeve të dhëna më sipër, përmasat mund të zvogëlohen, mjafton që sinjali të paraprihet nga një tjetër, i njëjtë, i plotësuar me panelin përkatës **Modeli II 1**.

Sinjalet e rrezikut, si rregull, vendosen në një distancë rreth 150 m nga pika e fillimit të rrezikut të paralajmëruar (neni 79/7).

Në rrugët urbane me shpejtësi maksimale të lejuar më të vogël se 40 km/orë, distanca mund të zvogëlohet në përshtatje me kushtet vendore (neni 79/7).

Në rastet kur nuk është e mundur të respektohen distancat, sinjali i rrezikut duhet të plotësohet me panelin përkatës Model II 1 që jep distancën e saktë nga rreziku.

Për motive sigurie, ai gjithsesi mund të paraprihet nga një tjetër, i njëjtë, që po ashtu jep distancën e saktë nga rreziku (neni 82/3).

Vendosja

Sinjalet e rrezikut duhet të vendosen në anën e djathtë të rrugës. Në rrugët me dy ose më shumë korsi për çdo sens lëvizje, duhet të merren masa, në lidhje me kushtet vendore, me qëllim që sinjalet të dallohen edhe nga drejtuesit e mjeteve që kalojnë në korsitë e brendëshme. Kjo bëhet duke i përsëritur në anën e majtë ose sipër karrexhatës (neni 82/4).

Në këtë rast, në qoftëse tregimi i rrezikut vlen për të gjithë karrexhatën, sinjali vendoset me qendër në përputhje me aksin e saj. Nëqoftëse i referohet vetëm një korsie, duhet të vendoset mbi aksin e asaj korsie dhe të plotësohet nga një shigjetë të vendosur nën të (**modeli II 6**/n), me majën e drejtuar poshtë. (neni79/6).

Shtrirja-Vlefshmëria

Nëse sinjali përdoret për të treguar një rrezik që shtrihet (zgjat) për një pjesë rruge me gjatësi të caktuar, (për shembull, seri kthesash të rrezikshme, rrugë e prishur, punime në rrugë, etj.) kjo e fundit duhet të tregohet në panelin plotësues SHTRIRJE.

Nëse në këtë pjesë të rrugës ka kryqëzime, sinjali duhet përsëritur pas çdo kryqëzimi. Shtrirja maksimale, pas së cilës sinjali, sidoqoftë duhet përsëritur, nuk mund të jetë më shumë se 3 km (neni 82/5).

Kur shtrirja e një pjese rruge të sinjalizuar nuk përcaktohet lehtësisht, vazhdimi dhe fundi i rrezikut, mund të sinjalizohen përmes të njëjtit sinjal të plotësuar nga paneli VAZHDIM ose FUND (neni 82/6)

Nëse kushti i rrezikut kufizohet në kohë, sinjali duhet të plotësohet me panelin plotësues të VLEFSHMËRISË KOHORE (neni 81/6).

Kombinime

Në rast vendosje në të njëjtën mbajtëse të një sinjali rreziku dhe një sinjali urdhërues, sinjali i rrezikut duhet të jetë gjithmonë më lart atij urdhërues. (**Skema 12** *aneksi A*) (neni 82/7).

RRUGË E DEFORMUAR (VALËZUAR) (Neni 83)

Figura II 1, nenet 83

Paralajmeron nje pjese te rruges ne gjendje te keqe ose te shtruar ne menyre jo te rregullt.

Figura II 2, nenet 83,177
kurriz

Figura II.3, neni 83
gropë

Përdoret për të paralajmëruar një anomali altimetrike të mysët dhe të lugët (konkave) përgjatë rrugës (neni 83/3).

KTHESË

Figura II.4, neni 84
nga e djathta

Figura II.5, neni 84
nga e majta

Paralajmëron një kthesë të rrezikshme nga e djathta dhe nga e majta, për shkak të karakteristikave planimetrike të rrugës ose të pamjes së pamjaftueshme.

KTHESË E DYFISHTË

Figura II 6, neni 84
e para nga e djathta

Figura II 7, neni 84
e para nga e majta

Paralajmëron një varg kthesash të rrezikshme të pandërprera, nga të cilat **Figura II 6** e para nga e djathta dhe **Figura II 7** e para nga e majta.

KALIM NË NIVEL ME BARRIERA

Figura II 8, neni 85

Paralajmëron një vendkalim hekurudhor i përforcuar me pengesa ose gjysëmpengesa.

KALIM NË NIVEL, PA PENGESA

Figura II 9, neni 85

Paralajmëron një vendkalim hekurudhor, pa pengesa.

KRYQI I SHËN ANDREAS

Figura II 10/a, nenet 85,186

Lajmëron afrimin e menjëhershëm të një vendkalimi hekurudhor, me një binar pa pengesa, dhe tregon detyrimin për të ndalur, në përputhje edhe me shiritin e ndalimit.

KRYQ I DYFISHTE I SHËN ANDREAS

Figura II 10/b, nenet 85,186

Lajmëron afrimin e menjëhershëm te një vendkalimi hekurudhor pa pengesa, me dy ose më tepër binarë, dhe tregon detyrimin për të ndalur, në përputhje me shiritin e ndalimit.

KRYQI I SHËN ANDREAS I VENDOSUR VERTIKALISHT

Figura II 10/c, nenet 85,186

Ka të njëjtin kuptim me sinjalin e fig. II.10/a. Në këtë rast vendosen vertikalisht, për mungesë hapësire.

KRYQ I DYFISHTE SHËN ANDREAS I VENDOSUR VERTIKALISHT

Figura II 10/d, nenet 85,186

Ka të njëjtin kuptim me sinjalin e fig. II 10/b. Vendoset vertikalisht për mungesë hapësire.

PANEL I PARË, I DYTË, I TRETË LARGËSITREGUES

Figura II 11/a

Figura II 11/b

Figura II 11/c

Sinjali i parë plotësues, me tri vija të kuqe, të pjerrëta, vendosur poshtë sinjalit të figurës II 8 dhe II 9.
Sinjali i dytë plotësues, me dy vija të pjerrëta të kuqe, vendosur në 2/3 e largësisë ndërmjet linjës hekurudhore dhe panelit të parë largësitregues.
Paneli i tretë plotësues, me një vijë të kuqe të pjerrët, vendosur në 1/3 e largësisë ndërmjet linjës hekurudhore dhe panelit të parë largësitregues.

VENDKALIM TRAMVAJI

Figura II.12, neni 86

Parasinjalizon një linje tramvaji, brenda ose jashtë qendrave të banuara, të parregulluar me semaforë, që ndërpret ose kufizon pjesën e rrugës me automjete.

VENDKALIM KËMBËSORËSH

Figura II.13, neni 133

Paralajmëron një vendkalim këmbësoresh, i dalluar nga shenjat përkatëse mbi rruge, në rrugët jashtëqytetëse dhe ato qytetëse me kufizim të shpejtësisë më të madhe nga shpejtësia e përcaktuar në nenin 142/1 të Kodit Rrugor

VENDKALIM BIÇIKLETASH

Figura II.14, nenet 86,133

Paralajmëron një vendkalim biçikletash, qe dallon nga shenjat përkatëse mbi rruge, në rrugët jashtëqytetëse dhe ato qytetëse me kufizim të shpejtësisë më të madhe nga shpejtësia e përcaktuar në nenin 142/1 të Kodit Rrugor

Figura II. 15, neni 87
zbritje e rrezikshme

Figura II. 16, neni 87
ngjitje e tatëpjetë

(**Figura II 15**) Paralajmëron një zbritje të rrezikshme, si pasojë e faktorëve vendorë, veçanërisht të disfavorshëm. Pjerrësia është shprehur në përqindje.

(**Figura II 16**) Paralajmëron një ngjitje të rrëpirët të rrezikshme, si pasojë e faktorëve vendorë të disfavorshëm. Pjerësia është shprehur në përqindje.

NGUSHTIM SIMETRIK

Figura II 17, neni 88

Paralajmëron një ngushtim të rrezikshëm të rrugës në të dy anët.

NGUSHTIM ASIMETRIK

Figura II 18, neni 88
nga e majta

Figura II 19, neni 88
nga e djathta

Në këtë rast ngushtimi i përket vetëm njërës anë të karrexhatës. Këshillohet që me udhëzim të Ministrisë që mbulon veprimtarinë e Transportit të vendosen pajisje të veçanta për të rregulluar qarkullimin në prani të ngushtimeve. (neni 88/4).

Kombinime

Në fillim të ngushtimeve në të cilat shihet e nevojshme vendosja e një sensi të vetëm lëvizjeje të alternuar, për kufizime të përmasave të korsive dhe duke mbajtur parasysh ecurinë planimetrike të rrugës, si dhe tipin dhe përmasat e mjeteve të cilave u lejohet kalimi, duhet të përdoren sinjalet: E DREJTË PËRPARËSIE, NË DREJTIMET NJËKALIMSHE TË ALTERNUARA (**figurat II 41** dhe **45**) (nenet 108 dhe 112).

Figura II.41, nenet 37,108

Figura II.45, nenet 37,41,112

Në rrugët me dy ose më shumë korsi për sens lëvizjeje ngushtimet që sjellin reduktim të numrit të korsive tregohen me sinjalet: NDRYSHIME NË NUMRIN E KORSIVE NË DISPOZICION (**figura II 341** dhe **343**) (neni 133/20).

Figura II.341, neni 13

Figura II.343, neni 133

Në ngushtime me sens të vetëm të alternuar dhe në të cilat daljet nuk janë të dukshme njëra nga tjetra ose të dallueshme prej 50m, duhet të vihet në punë një impiant semaforik funksionues për të gjithë ditën. Nëse zgjatja e ngushtimit është e kufizuar në kohë, impianti semaforik mund të zëvendësohet nga sinjalizime manuale.

URË E LËVIZSHME

Figura II 20, neni 89

Tregon një urë të lëvizshme por sidoqoftë të manovrueshme. Sinjali mund të plotësohet me panelin e parë largësimatës të përdorur në kalimet në nivel (**figura II 1/a**) dhe me nje panel **model II 3** tregues i orareve të manovrës ose i funksionimit.

BANKINË ME RREZIK SHEMBJEJE

Figura II.21 neni 90

Sinjalizon një pjese rruge me bankinë që shembet ose jo të praktikueshme, ose rrezik për rënie në një gropë të thellë ose në një thellësi në rast parkimi (neni 90/1). Sinjali duhet të plotësohet nga një panel **model II** 2 që tregon shtrirjen e kësaj pjese rruge (neni 90/2).

RRUGË E RRËSHQITSHME

Figura II 22, neni 91

Paralajmëron një pjesë rruge që në kushte të veçanta mund të paraqesë një sipërfaqe në rrezikshmëri rrëshqitjeje.Kushtet e veçanta, kryesisht shiu, akulli ose shkaqe të tjera të lokalizuara,

FËMIJË

Figura II.23, neni 92

Paralajmëron vënde nga kalojnë fëmijë, të shkollave, kopshteve, parqeve publike, fushat e lojës e të tjera të ngjashme me këto.

KAFSHË TË LIRA

Figura II.24, neni 93
Kafshë shtëpiake,të lira,

Figura II.25, Neni 93
Kafshë shtëpiake,të egra

Tregojnë afrimin në një pjesë rruge, ku mund të shfaqen ose mund të kalojnë kafshë.

DREJTIM QARKULLIMI TË DYFISHTË

Figura II.26, neni 94

Paralajmëron një pjesë të së njëjtës rrugës, me drejtim qarkullimi të dyfishtë, kur pjesa pararendëse ishte me qarkullim me një kalim.

QARKULLIM RROTULLUES

Figura II.27, nenet 94,120

Paralajmëron një ndërprerje të rrugëve jashtë qytetëse, me qarkullim rrotullues

DALJE NË MOL OSE NË PENDË (PRITË)

Figura II 28, neni 95

Paralajmëron përdoruesin që rruga që po përshkohet të çon në një mol ose në një pendë lumi ose kanali, me rrezik rënie në ujë.

MATERIALE TË PAQËNDRUESHME NË RRUGË

Figura II 29, neni 96

Paralajmëron praninë mbi rrugë të zhavorit, çakullit, granilit ose të materialeve të tjera, të paqëndrueshme, që mund të zvogëlojnë në mënyrë të rrezikshme bashkëveprimin e mjetit me rrugën, ose të godasin në largësi.

RËNIE GURËSH

Figura II.30/a, neni 96
nga e majta

Figura II.30/b, neni 96
nga e djathta

Sinjalizon një pjesë të rrugës ku ekziston rrezik:
- për rënie gurësh e dherash;
- për prani të mundshme të tyre në karrexhatë.
Ekziston një version djathtas dhe një majtas i sinjalit për t'iu përshtatur më mirë situatës që jep.

SEMAFOR

Figura II 31/a, nenet 97,167

Figura II 31/b, nenet 97,167

Paralajmëron një impiant semaforik me vendosje vertikale (31/a) dhe horizontale (31/b) të fenerëve.(neni 97/1)

Simboli

Tre rrathët e ngjyrosur të semaforit duhet të jenë reflektues. Rrethi i verdhë mund të zëvendësohet nga një sinjal i verdhë, i ndritshëm, vezullues. (neni 97/2)

Tre rrathët mund të vendosen qoftë vertikalisht qoftë horizontalisht, sipas vendosjes efektive të fenerëve (neni 97/3). Përmasat e sinjalit duhet të jenë të formatit të madh (**Skeda 17**) kudo që kushtet e impiantit e lejojnë (neni 97/4).

MJET FLUTURUES

Figura II.32, neni 98

Paralajmëron mundësinë e zhurmave te forta, të paparashikuara ose verbimin nga drita e fortë, shkaktuar nga mjetet fluturuese të kuotave të ulëta.

ERË E FORTË, ANËSORE

Figura II 33, neni 99

Paralajmëron një pjesë të rrugës ku mund të verifikohen erëra të forta, si në zona të ekspozuara, dalje nga tuneli, fundi i pjesëve që gjënden në mes të zonave malore ose situata të ngjashme.

Kombinime

Sinjali mund të kombinohet me atë SHPEJTËSI E KËSHILLUESHME (**figura II 312**), ose shpejtësia që këshillohet të mos kalohet në kushte meteorologjike të erërave të forta anësore.

Figura II.312, neni 133

Figura II.313, neni 133

Sinjali mund të plotësohet me një panel plotësues **model II 2** dhe në fund të pjesës së sinjalizuar duhet të vendoset sinjali FUND I SHPEJTËSISE SE KËSHILLUAR (**figura II 313**).

RREZIK ZJARRI

Figura II 34, neni 100

Tërheq vëmendjen rreth rrezikut të ndezshmërisë së zonave pyjore, ose afrimin e vendeve, ngjitur me rrugën me rrezik të madh zjarri.

Sinjali duhet të plotësohet nga paneli plotësues **model II 2** me treguesin e shtrirjes së zonës me rrezik (neni 100/2).

RREZIQE TË TJERA

Figura II.35, nenet 81,85,101,189,333

Paralajmëron një rrezik të ndryshëm nga ato të treguar në sinjalizime të tjera rreziku.

Është i detyrueshëm një panel plotësues model II 6, një simbol ose një mbishkrim që saktëson natyrën e rrezikut. (neni 101/1).

Kombinime

Sinjali gjithmonë duhet të plotësohet nga paneli model II 6 (neni 101/2) ose nga një panel i cili, në rast se simboli përkatës nuk është parashikuar ose nuk ekziston, me shkrim të shkurtuar, tregon natyrën e rrezikut (neni 81/12).

Përjashtime

Në situata të emergjencës dhe në pritje të sinjalt të veçantë ose të panelit plotësues, sinjali mund të përdoret përkohësisht pa panel (neni 101/2).

SINJALET PËRSHKRUESE

Sinjalet që japin përshkrime të vendosura nga autoritetet kompetente të rrugës për përdoruesit e saj, ndahen në tre lloje: (neni 102/1):

- sinjale përparësie;
- sinjale ndalimi;
- sinjale detyruese;

Të përgjithshme

Sinjalet përshkruese duhet të vendosen në pikën ku fillon detyrimi ose sa më afër tij (neni 79/8).

Të pajisur me panelin plotësues **model II 1** mund të jepen më përpara me qëllim paralajmërimi (neni 79/8).

Gjatë pjesës së rrugës të sinjalizuar me sinjal përshkrues sinjalet duhet të përdoren pas çdo kryqëzimi (neni 102/2).

Përsëritja mund të bëhet duke përdorur sinjale me format të reduktuar, të plotësuar me panele plotësues **model II 5/a2** ose **II 5/b2** (neni 102/4).

Termi përshkrues tregohet duke përdorur të njëjtin sinjal të pajisur me panel **model II 5/a3** ose **II 5/b3** (neni 102/5), me përjashtim të rasteve kur është parashikuar një sinjal i veçantë i fundit të përshkrimit (detyrimit).

Sinjalet e FUNDIT (mbarimit) të detyrimit ose ndalimit, duhet të vendosen sa më afër të jetë e mundur, ose pikërisht në pikën ku përfundon ndalimi ose detyrimi. (neni 79/10)

Vendosja

Sinjalet përshkruese vendosen në anën e djathtë të rrugës (neni 102/3).

Në rrugët me dy ose më shumë korsi për çdo drejtim lëvizje, duhet të merren masa, në lidhje me kushtet vendore, me qëllim që sinjalet të dallohen edhe nga drejtuesit e mjeteve që kalojnë në korsitë e brendëshme. Kjo bëhet duke i përsëritur në anën e majtë ose sipër karrexhatës. Në këtë rast, në qoftëse urdhri vlen për të gjithë karrexhatën, sinjali vendoset në qendër në përputhje me aksin e saj; Nëqoftëse i referohet vetëm një korsie, duhet të vendoset mbi aksin e asaj korsie dhe të plotësohet nga një shigjetë të vendosur poshtë (**modeli II 6**/n), me majën të drejtuar poshtë (neni 79/6).

Plotësimi

Nëse përshkrimi kufizohet njëkohësisht për një ose disa kategori mjetesh, simbolet përkatëse vendosen në panelin plotësues **model II 4/a** (neni 102/6).

Nëse duhet të lejohet një përjashtim i njëkohshëm nga një ose më shumë kategori mjetesh përdoret paneli plotësues **model 44/b** me simbolin që paraprihet nga fjala **"PËRVEÇ"** (neni 102/6).

Hapësirat minimale të shikueshmërisë

Përmasat minimale të hapësirës së shikueshmërisë të sinjaleve të përshkrimit, në mënyrë indikative, jepen më poshtë:

Tipi i rrugës	Hapësira e shikueshmërisë
Autostradë dhe rrugë interurbane kryesore	250 m
Rrugë interurbane dytësore, rrugë urbane kryesore (me shpejtësi më të madhe se 40 km/orë	150 m
Rrugë të tjera	80 m

Në rastet kur hapësira e shikueshmërisë është më e vogël se 20% ndaj minimumeve të dhëna më sipër, përmasat mund të zvogëlohen, mjafton që sinjali të paraprihet nga një panel tjetër, i njëjtë, plotësues i panelit përkatës **modeli II 1**.

Kompetencat

Në anën e mbrapme të sinjalit përshkrues, me përjashtim të atyre që përdoren në kantieret rrugore, duhet të jepen të dhënat e bazës juridike për vendosjen e sinjalit.

SINJALET E NDALIMIT

Të përgjithshme

Sinjalet e ndalimit ju ndalojnë pëdoruesve të rrugës qarkullimin ose drejtime të veçanta të lëvizjes, një manovër të veçantë, ose vendosin kufizime.
Sinjalet e ndalimit ndahen në *të përgjithshëm* dhe *të veçantë*:

» quhen *të përgjithshëm* ato që u drejtohen të gjitha mjeteve;
» quhen *të veçantë* ato që u drejtohen vetëm një kategorie mjetesh ose kategorie të veçantë përdoruesish (neni 113/2).

Forma

Sinjalet e ndalimit kanë formë rrethore (neni 113/1).

Përmasat

Përmasat jepen në **Skedën 16** (neni 78/1).

Ngjyrat

Tek sinjalet përdoren kryesisht ngjyrat: e bardhë, blu, e kuqe, dhe e zezë (neni 76/1) përveç rasteve të parashikuara ndryshe.

Përmbajtja

Vlerat numerike të vendosura në sinjale, ju referohen gjithmonë përmasave dhe peshës efektive të mjetit në momentin e kalimit të tij.

Kombinimi

Nëse kushtet vendore të impiantit nuk e lejojnë përdorimin e sinjalit të vetëm të ndalimit ose të sinjaleve të ndalimit të plotësuar nga panele kufizuese **model II 4/a**, lejohet përdorimi në një sinjal të vetëm maksimumi me dy simbole që lidhen me kategorinë e mjeteve objekt i ndalimit (neni 115/2).

NDALIM QARKULLIMI
(neni 114/1a)

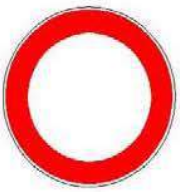


Figura II 46, neni 114

Tregon se është e ndaluar hyrja në një rrugë ku qarkullimi nuk lejohet në dy drejtimet e lëvizjes.

NDALIMKALIMI (DREJTIM I NDALUAR)
(nenet 114, 120/5)

Figura II 47, nenet 114, 120

Tregon se është e ndaluar hyrja në një rrugë e cila lejohet të kalohet në drejtimin e kundërt në cilësinë e lëvizjes me një drejtim.

NDALIM PARAKALIM
(nenet 30, 37, 114/1c)

Figura II 48, nenet 30, 37, 114

Tregon ndalimin e parakalimit për mjetet me motor, me përjashtim të ciklomotorëve dhe motoçikletave, edhe nëse manovra mund të kryhet brenda gjysëmkarrexhatës (me ose pa shirit te vazhdueshëm) (neni 114/1c).

Shiritat reflektues

Sinjali duhet të realizohet me shirita reflektuese me efikasitet të lartë (klasa 2).

LARGËSIA MINIMALE E DETYRUESHME
(neni 114/1ç)

Figura II 49, neni 114

Tregon ndalimin për të ndjekur mjetin që paraprin në një distancë më të vogël se ajo e dhënë në metra në sinjal (neni 114/1ç).

KUFIZIMI MAKSIMAL I SHPEJTËSISË
(neni 114/1d)

Figura II 50, nenet 30, 37, 114, 177

Tregon shpejtësinë maksimale në kilometra për orë, me të cilën mjeti mund të levizë në pjesën e rrugës së përcaktuar nga sinjali, duke mbetur të paprekura normat e sjelljes sipas nenit 140 të Kodit Rrugor ose kufizimet e mundshme minimale të vendosura për një kategori të caktuar mjetesh.

NDALIM SINJALIZIMI ZANOR
(neni 114/1dh)

Figura II 51, neni 114

Tregon që është i ndaluar, përveç në rast rreziku të menjëhershëm, përdorimi i lajmëruesve akustikë (neni 114/1dh).

NDALIM PARAKALIMI PËR MJETET E RËNDA ME NGARKESË TË PLOTË, MË TË MADHE SE 3,5 TON
(nenet 30, 115/1a)

Figura II 52, nenet 30, 115

Tregon ndalimin e parakalimit të automjeteve me motor për automjetet e rënda me ngarkesë të plotë më të madhe se 3.5 ton të treguar ne lejen e qarkullimit dhe të përshtatur për transportin e personave.

Përjashtime

Lejohet parakalimi i mjeteve pa motor vetëm nëse manovra mund të kryhet brenda gjysëmkarrexhatës (me ose pa shirit të pandërprerë).

Kompetencat

Pesha mund të përcaktohet në mënyra të ndryshme nga enti pronar i rrugës dhe, në këtë rast, sinjali duhet të pajiset me panelin plotësues që do të tregojë këtë vlerë.

Shiritat reflektues

Sinjali duhet të realizohet me shirita reflektuese me efikasitet të lartë (klasa 2).

NDALIMQARKULLIMI PËR MJETERET QË TËRHIQEN NGA KAFSHË
(neni 115/1b)

Figura II 53, neni 115

NDALIMQARKULLIMI PËR KËMBËSORË
(neni 115/1c)

Figura II 54, neni 115

NDALIMQARKULLIMI PËR BIÇIKLETA
(neni 115/1ç)

Figura II 55, neni 115

NDALIMQARKULLIMI PËR MOTOÇIKLETA
(neni 115/1d)

Figura II 56, neni 115

NDALIMQARKULLIMI PËR MJETET ME KRAHË
(neni 115/1dh)

Figura II 57, neni 115

NDALIMQARKULLIMI PËR TË GJITHA MJETET
(neni 115/1e)

Figura II 58, neni 115

Ndalohet lëvizja e të gjitha automjeteve, përfshirë motomjetet me tre dhe katër rrota.

NDALIMQARKULLIMI PËR AUTOBUZËT
(neni 115/1ë)

Figura II 59, neni 115

NDALIMQARKULLIMI PËR MJETET ME NGARKESË TË PLOTË,
MBI 3,5 TONË DHE
MBI.....TONË
(neni 115/1f)

Figura II 60/a, neni 115 Figura II 60/b, neni 115

Ndalimi i rezervohet mjeteve të papërshtatshme për transport njerëzish, pesha e të cilave tregohet në dokumentat e qarkullimit.

Mund të përcaktohet një vlerë e ndryshme nga pesha e lejuar për transport duke e dhënë këtë vlerë në ngjyrë të bardhë në brendësi të profilit të mjetit në skicuar në sinjal (**figura II 60/b**) ose nëpërmjet panelit plotësues.

NDALIMQARKULLIMI PËR MJETET ME MOTOR QË TËRHEQIN NJË RIMORKIO
(neni 115/1g)

Figura II 61, neni 115

Nuk quhen rimorkio karrocat me jo më shumë se dy rrota për të cilat nuk vlen ndalimi.

Përjashtime

Përjashtime të mundshme për rimorkiot, të cilat nuk kalojnë një peshë të caktuar, mund të tregohen me anë të një paneli plotësues.

NDALIMQARKULLIMI PËR MAKINA BUJQËSORE
(neni 115/1gj)

Figura II 62, neni 115

NDALIMQARKULLIMI I MJETEVE QË TRANSPORTOJNË MALLRA TË RREZIKSHME
(neni 115/1h)

Figura II 63, neni 115

NDALIMQARKULLIMI I MJETEVE QË TRANSPORTOJNË LENDË PLASËSE OSE PRODUKTE LEHTËSISHTT TË NDEZSHME
(neni 115/1i)

Figura II 64/a, neni 115

Përjashtime të mundshme për transport të sasive të vogla mund të tregohen me panel plotësues i cili duhet të tregojë sasinë.

NDALIMQARKULLIMI I MJETEVE QË TRANSPORTOJNË PRODUKTE QË BASHKËVEPROJNË DHE E NDOTIN UJIN
(neni 115/1i)

Figura II 64/b, neni 115

Përjashtime të mundshme për sasi të vogla mund të tregohen me panel plotësues i cili duhet të tregojë sasinë.

NDALIMQARKULLIMI I MJETEVE QË KALOJNË GJERËSINË NË ..METRA
(neni 116/1a)

Figura II 65, neni 116

Duhet të vendoset vetëm nëse gjerësia e mjeteve që lejohet të qarkullojnë në rrugë është më e vogël se ajo e vendosur nga neni 61 i Kodit Rrugor.

Shih paragrafët Plotësime dhe Përmbajtje në faqet 41 dhe 42

NDALIMQARKULLIMI I MJETEVE QË KALOJNË LARTËSINË NË KOMPLEKS MË TË MADHE SE ... METRA
(neni 116/1b)

Figura II 66, neni 116

Duhet të vendoset vetëm nëse lartësia e mjeteve që lejohet të qarkullojnë në rrugë është më e vogël se ajo e përcaktuar nga neni 61 i Kodit Rrugor.

Shih paragrafët Plotësime dhe Përmbajtje në faqet 41 dhe 42

NDALIMQARKULLIMI I MJETEVE OSE I KOMPLEKS MJETEVE, QË KALOJNË GJATËSINË MË TË MADHE NË ... METRA
(neni 116/1c)

Figura II 67, neni 116

Duhet të vendoset vetëm nëse gjatësia e mjeteve ose e kompleksit të mjeteve që lejohet të qarkullojnë në rrugë është më e vogël se ajo e vendosur nga neni 61 i Kodit Rrugor.

Shih paragrafët Plotësime dhe Përmbajtje në faqet 41 dhe 42

NDALIMQARKULLIMI I MJETEVE QË KALOJNË NJË MASË MË TË MADHE SE ....TONË
(neni 116/1ç)

Figura II 68, neni 116

Duhet të vendoset vetëm nëse pesha e lejuar në rrugë është më e vogël se ajo e vendosur nga neni 62 i Kodit Rrugor, për mjetet që lejohet të qarkullojnë në këtë pjesë rruge.
Shih paragrafët Plotësime dhe Përmbajtje në faqet 41 dhe 42

Sinjali mund të plotësohet me panel plotësues **model II 6** i cili do të tregojë numrin maksimal të mjeteve që lejohet të qarkullojnë njëkohësisht.

NDALIMQARKULLIMI I MJETEVE QË KALOJNË MASËN PËR AKS MË TË MADHE SE .... TONË
(neni 116/1d)

Figura II 69, neni 116

Duhet të vendoset vetëm në rastin në të cilin pesha për aks me gjithë ngarkesë, e lejuar për qarkullim është më e vogël se ajo e vendosur nga neni 62 i Kodit Rrugor.

Shih paragrafët Plotësime dhe Përmbajtje në faqet 41 dhe 42

RRUGË E LIRË
(nenet 30, 117/1a)

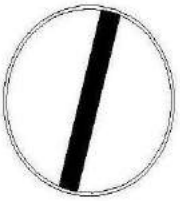


Figura II 70, nenet 30, 117

Tregon pikën në të cilën urdhërimet e dhëna më parë pushojnë së qëni të vlefshme.

Sinjali është në sfond në ngjyrë të bardhë me shirit në ngjyrë të zezë.

FUND I KUFIZIMIT TË SHPEJTËSISË
(nenet 30, 117/1b)

Figura II 71, nenet 30, 117

Duhet të përdoret sa herë që rifillojnë kufijtë e përgjithësuara të shpejtësisë të cilat janë në fuqi në atë rrugë (neni 117/1b).
Në rastet kur dëshirohet të vihet një kufizim ndryshe, por gjithsesi më i madh se ai i përmendur, duhet të përdoret sinjali **KUFIRI MAKSIMAL I SHPEJTËSISË** (figura II 50) që do të tregoj kufizimin e ri, pa vendosur sinjalin **FUND I KUFIZIMIT TË SHPEJTËSISË MAKSIMALE (figura II 71)**.
Sinjali është me sfond në ngjyrë të bardhë me simbol në ngjyrë gri të errët dhe shirit në ngjyrë të zezë.

FUNDI I NDALIMPARAKALIMIT
(nenet 30, 117/1c)

Figura II 72, nenet 30, 117

Tregon fundin e ndalimit të parakalimit për të gjitha mjetet.

Sinjali është me sfond të bardhë me simbol në ngjyrë gri të errët dhe shiriti është detyrimisht në ngjyrë të zezë.

FUNDI I NDALIM PARAKALIMIT PËR MJETET E RËNDA ME NGARKESË TË PLOTË, ME MASË MË TË MADHE SE 3.5 TON
(nenet 30, 117/1ç)

Figura II 73, nenet 30, 117

Sinjali është me sfond në ngjyrë të bardhë me simbol në ngjyrë gri të errët dhe shirit në ngjyrë të zezë.

NDALIMPUSHIMI
(neni 118/1a)

Figura II 74, neni 118

Shih kapitullin Ndalimi, qëndrimi dhe pushimi në "Situata të Veçanta"

NDALIMQËNDRIMI
(neni 118/1a)

Figura II 75, neni 118

Shih kapitullin Ndalimi, qëndrimi dhe parkimi në "Situata të Veçanta"

PARKIM
(neni 118/1c)

Figura II 76, neni 118

Shih kapitullin ndalimi, qëndrimi, pushimi dhe parkimi në "Situata të Veçanta"

PARALAJMËRIM PARKIMI
(neni 118/1ç)

Figura II 77, neni 118

Shih kapitullin Ndalimi, qëndrimi, pushimi dhe parkimi në "Situata të Veçanta"

RRUGËKALIMI
(neni 118/1d)

Figura II 78, neni 118

Shih kapitullin Rrugëkalime në "Situata të Veçanta"

PUSHIM I LEJUAR PËR KATEGORI TË VEÇANTA AUTOMJETESH
(neni 118/2/3)

Figura II 79/a

Figura II 79/b

Figura II 79/c

Shih kapitullin Ndalimi, qëndrimi, pushimi dhe parkimi në "Situata të Veçanta"

RREGULLIME TË NDRYSHUESHME TË VENDQËNDRIMIT NË QENDRËN E BANUAR
(neni 118/4)

Figura II 79/d, neni 118

Shih kapitullin Ndalimi, qëndrimi, pushimi dhe parkimi në "Situata të Veçanta"

SINJALET E DETYRIMIT

Të përgjithshme

Sinjalet e detyrimit vendosin për përdoruesit një sjellje të veçantë, ose një kusht të veçantë qarkullimi i cili duhet të respektohet (neni 119/1). Ndahen në *të përgjithshme* dhe *të veçanta*.

Forma

Sinjalet e detyrimit janë në formë rrethore (neni 119/1).

Përmasat

Përmasat janë ato të dhëna në **Skedën 15** (neni 78/1).

Ngjyrat

Sinjalet e detyrimit të përgjithshme përdorin ngjyrën e bardhë për simbolet dhe ngjurën blu për sfondin; ato të veçantat ngjyrën e zezë për simbolet, të bardhë për sfondin dhe të kuqe për kornizën (neni 119/2).

Plotësime

Sinjalet e detyrimit u drejtohen të gjithë përdoruesve, përveç përjashtimeve të dhëna në panelet plotësuese **model II 4**.

DETYRIME
TË PËRGJITHSHME

DREJTIME TË DETYRUESHME
(nenet 30, 120/1a)

Figura II 80/a

Figura II 80/b

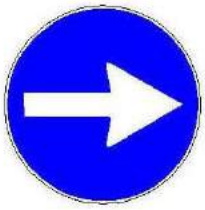


Figura II 80/c

Figura II 80/d

Figura II 80/e

Vendosje gjatësore

I tregojnë drejtuesit të mjetit drejtimin e vetëm të lejuar (neni 120/2).

Plotësime

Sinjalet e figurës **II 80/a÷c** zakonisht vendosen në pikën në të cilën fillon detyrimi (neni 120/2).

Sinjalet e figurës **II 80/d÷e** zakonisht vendosen përpara pikës në të cilën fillon detyrimi (neni 120/2).

Sinjalet e figurës **II 80/d÷e** mund të plotësohen nga paneli plotësues **model II 1** (neni 120/2).

DREJTIME TË LEJUESHME
(nenet 30, 120/1b)

Figura II 81/a

Figura II 81/b

Figura II 81/c

I sinjalizojnë drejtuesit të mjetit drejtimet e vetme të lejuara (neni 120/3).

Vendosje gjatësore

Zakonisht sinjalet vendosen para pikës në të cilën fillon detyrimi (neni 120/3).

KALIM I DETYRUESHËM MAJTAS OSE DJATHTAS
(neni 30,120/4,173,175)

Figura II 82/a

Figura II 82/b

Vendosje gjatësore

Tregon detyrimin për të kaluar djathtas ose majtas në një pengesë, një ishull, një brez shpëtimi, një trafikndarës, ose sinjalizon devijimin në rast të punimeve në rrugë ose për shkaqe të tjera (neni 120/4).

Plotësime

Sinjalet duhet të vendosen në fillinin e ishullit të trafikut, të trafikndarësit, etj., në mënyrë që të perceptohet në kohë dhe të bëhet i qartë tregimi i kalimit të detyruar (neni 120/5).

Në rast se rruga e treguar ka një trafikndarës më të madh se 1,50m, sinjalet mund të plotësohen nga sinjali **DREJTIM I NDALUAR** (**figura II 47**) të vendosur në krahun e kundërt të fillimit të trafikndarësit.

KALIME TË LEJUESHME
(nenet 30,120/4,173,175)

Figura II 83, nenet 30, 120, 173, 175

Lejon kalimin nga të dyja anët e një pengese, ishulli etj .

Vendosje gjatësore

Sinjalet duhet të vendosen në fillimin e ishullit të trafikut, të trafikndarësit, etj, në mënyrë që të jenë të perceptueshme (shikueshme) në kohë dhe të bëhet i qartë tregimi i kalimit të detyruar. Shih kapitullin Pengesa në "Situata të Veçanta"

QARKULLIM RRETHOR
(neni 120/6)

Figura II 84, neni 120

Vendosje gjatësore

I tregon drejtuesve të mjeteve detyrimin e qarkullimit sipas drejtimit të dhënë nga shigjetat (neni 120/6).

Vendosja

Sinjali duhet të vendoset në pragun e zonës në të cilën kryhet qarkullimi rrethor (neni 120/6).

Në rrugët interurbane ky sinjal gjithmonë paraprihet nga sinjali **PARALAJMËRIM I QARKULLIMIT RRETHOR** (**figura II 27** faqe 37) (neni 120/6). Shih kapitullin Rrethore në "Situata të Veçanta"

KUFIZIMI MINIMAL I SHPEJTËSISË
(neni 120/1d)

Figura II 85, neni 120

I tregon drejtuesit të mjetit që qarkullon në rrugë, ose në një ose më shumë korsi objekt të sinjalit, kufirin minimal të shpejtësisë të cilën janë të detyruar të mbajnë (neni 120/7).

U ndalohet mjeteve të cilat nuk janë në gjendje të arrijnë këtë shpejtësi minimale, të zënë këtë rrugë ose korsi (neni 120/7).

FUNDI I KUFIZIMIT MINIMAL TË SHPEJTËSISË
(neni 120/1d)

Figura II 86, neni 120

Fundi i detyrimit duhet të tregohet me sinjalin përkatës, detyrimisht të shenjuar nga një shirit i kuq (neni 120/7).

ZINXHIRË TË DETYRUESHËM PËR DËBORË
(nenet 120, 133/18)

Figura II 87, nenet 120, 133

I tregojnë drejtuesit të mjetit detyrimin për të qarkulluar, duke u nisur nga pika ku është vendosur sinjali, me zinxhirë ose goma dëbore (neni 120/8).

Vendosje gjatësore

Sinjali zakonisht është i vendosur në pikën në të cilën fillon detyrimi (neni 120/8).

Kombinime

Sinjali mund të përfshihet në sinjalin **RRUGË E LIRË** (shih paragrafin Rrugë e Lirë në kapitullin Sinjale të lokalitetit dhe lokalizimeve) duke mbajtur vlerat e veta të përcaktuara.

RRUGË KALIMI PËR KËMBËSORË
(neni 120/9a)

Figura II 88, neni 120

Vendosje gjatësore

Tregon se rruga ose pjesë e saj është e rezervuar për këmbësorët

Sinjali vendoset në fillim të rrugës, të një itinerari ose rrugë të rezervuar vetëm për këmbësorët (zonë këmbësorësh).

FUNDI I RRUGËS SË KALIMIT PËR KËMBËSORË
(neni 120/10)

Figura II 89, neni 120

Tregon fundin e një rruge a zone të rezervuar për këmbësorët.

RRUGËKALIM PËR BIÇIKLETA
(neni 120/9b)

Figura II 90, neni 120

Tregon se rruga ose një pjesë e saj është e rezervuar për biçikleta (neni 120/9b). Shih kapitullin Zonë për biçikleta në "Situata të Veçanta"

Vendosje gjatësore

Sinjali duhet të vendoset në fillim ose gjatë vazhdimit të një zone, të një korsie ose të një itinerari të rezervuar për qarkullim biçikletash (neni 122/9b).

Sinjali duhet të përsëritet pas çdo ndërprerjeje ose pas çdo kryqëzimi (neni 120/9b).

FUNDI I RRUGËKALIMIT PËR BIÇIKLETA
(Neni 120/10)

Figura II 91 neni 120

Tregon fundin e zonës së rezervuar për biçikleta.

RRUGËKALIMI PËR BIÇIKLETA, NGJITUR ME TROTUARIN
(neni 120/9c)

Figura II 92/a, neni 120

Tregon fillimin e një korsie ose piste për biçikleta, ngjitur dhe paralel me një trotuar ose gjithsesi një kalim të rezervuar për këmbësorët (neni 120/9c).

Mund të realizohet në mënyrë të tillë që të respektojë vendosjen reale gjeometrike të pistës së biçikletave në lidhje me trotuarin.

FUNDI I RRUGËS SË KALIMIT PËR BIÇIKLETA, NGJITUR ME TROTUARIN
(neni 120/10)

Figura II 93/a, neni 120

Tregon fundin e një rrugëkalimi për biçikleta ngjitur me trotuarin.

RRUGËKALIM I REZERVUAR PËR KAFSHË BARRE OSE ME SHALË
(neni 120/9ç)

Figura II 94, neni 120

Tregon se rruga ose një pjesë e saj është e rezervuar për kafshë barre ose me shalë (neni 120/9d).

Vendosje gjatësore

Sinjali duhet të vendoset në fillim ose në vazhdim të një piste ose të një kalimi të veçantë (neni 120/9d).

FUNDI I RRUGËS SË KALIMIT TË REZERVUAR PËR KAFSHË BARRE OSE ME SHALË

Figura II 95, neni 120

Tregon fundin e zonës së rezervuar për kafshë barre ose me shalë.

DETYRIME TË VEÇANTA

NDAL - DOGANA
(neni 121/1a)

Figura II 96

Figura II 97/a

Figura II 97/ b

Tregon një vendkalim doganor ku është i detyrueshëm ndalimi (neni 121/2).

Në të njëjtin sinjal, poshtë shiritit horizontal, mund të vendoset fjala "doganë" në gjuhën e vendit kufitar.

Në kufijtë e vendeve anëtarë të Bashkimit Europian sinjali zëvendësohet nga ai i **figurave II 97/a** dhe **b**.

NDAL POLICIA
(neni 121/3)

Figura II 98, neni 121

Shenja e një postoblloku të policisë ku duhet detyrimisht të ndalohet (neni 121/3).

Shenja është e lëvizshme, duhet të vendoset në distancë të përshtatshme me postobllokun, në mënyrë që drejtuesi i mjetit të marë masat e duhura pas perceptimit të sinjalit. Sinjali, duhet të vendoset në mënyrë që të mos përbëjë rrezik për qarkullimin, duhet të përsëritet në pikën e ndalimit.

Në rast të një rruge që çon në një vendkalim kufiri, lejohet të përsëritet shenja në gjuhën e shtetit kufitar.

NDAL – STACION
(neni 121/4)

Figura II 99, neni 121

Paralajmëron një stacion ku është e detyrueshme të ndalohet për veprimet e hyrje – daljes, si në autostradë, ashtu edhe në hyrje të kontrolluara (neni 121/4)
Në rast të një rruge që çon në një vendkalim kufiri, lejohet të përsëritet shenja në gjuhën e shtetit kufitar.

SINJALET E PËRPARËSISË

Të përgjithshme

Përparësia duhet të bëhet e ditur me anë të sinjaleve përshkruese që duhet të vendosen, nga dhe me shpenzimet e pronarit të rrugës që ka përparësinë. Sinjalet që tregojnë përdoruesve që duhet të japin ose që kanë përparësi, ndahen në dy kategori :

- sinjalet që detyrojnë përdoruesit të japin përparësi;
- sinjalet që ju tregojnë përdoruesve që në kryqëzimet ose njëkalimet e alternuara, drejtuesit e mjeteve që vijnë nga rruga tjetër ose në drejtim të kundërt kanë detyrim t'ju japin përparësi.

Është e rëndësishme të theksohet se sinjalet e përparësisë duhet të pajisen me panelet plotësuese **model II 1** ose **model II 5/a2** dhe **b2** (neni 103/2).

JEP PËRPARËSI
(neni 104/1)

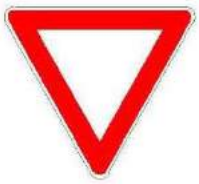


Figura II 36, neni 104

Sinjali duhet të përdoret për t'ju treguar drejtuesve detyrimin për të dhënë përparësi mjeteve që qarkullojnë në të dy drejtimet e rrugës në të cilën ata do të futen ose do të kalojnë (neni 104/1).

Plotësime

Sinjali mund të plotësohet me panelin plotësues **mod II 7** (neni 103/3).

Kombinimi

Sinjali mund të vendoset së bashku, në të njëjtën mbajtëse, me sinjalet e drejtimit të detyruar, që vendosen gjithmonë më poshtë. (neni 103/5)

Mënyra e vendosjes

Për mënyrën e vendosjes shih kapitullin Kryqëzime në "Situata të Veçanta"

Shirita reflektimi

Sinjali duhet të realizohet duke përdorur shirita reflektimi me efikasitet të lartë (klasi 2).

NDALO DHE JEP PËRPARËSI
(neni 105/1)

Figura II 37, neni 105

Sinjali duhet të vendoset nëpër kryqëzime ose në vende që nuk gëzojnë të drejtën e përparësisë, për t'ju treguar drejtuesve të mjeteve detyrimin për të ndaluar para vijës tërthore të ndalimit në kryqëzim dhe për të dhënë përparësi para se të futen në kryqëzim ose në fluksin e qarkullimit (neni 105/1).

Plotësime

Sinjali mund të plotësohet në panelin plotësues **model II 7** (neni 105/3).

Kombinime

Sinjali mund të vendoset, në të njëjtën mbajtëse së bashku me sinjalet e drejtimit të detyruar, që vendosen gjithmonë poshtë të parit (neni 103/5).

Mënyra e vendosjes

Për mënyrën e vendosjes shih Kapitullin Kryqëzimet në "Situata të veçanta".

Shiritat reflektues

Sinjali duhet të realizohet duke përdorur shirita plasmasi reflektues me efikasitet të lartë (klasa2)

PARALAJMËRIMI PËR TË DHËNË PËRPARËSI
(neni 106/1)

Figura II 38, neni 106

Duhet të vendoset në pjesën më të afërt të hyrjes në rrugën me të drejtë përparësie jashtë qendrave të banuara dhe, brenda qendrave të banuara, në pjesën më afërt të kryqëzimeve me rrugë të cilat kanë kufizim të shpejtësisë jo më të madhe se ajo e vendosur nga neni 140/1 i Kodit Rrugor, pra kur kushtet e trafikut kërkojnë vendosjen për motive sigurie ose disiplinimi të qarkullimit.

Në vendin ku vendosen këto sinjale, mund të vendosen edhe sinjale të paralajmërimit të kryqëzimit, të plotësuar me sinjalin e përparësisë, në të cilën jepet konfigurimi topografik i kryqëzimit (neni 106/2).

Plotësime

Sinjali mund të plotësohet me panelin plotësues **model II 7** (neni 103/3). Largësia midis sinjalit të paralajmërimit dhe shiritit tërthor të ndalimit shtohet në panelin plotësues **model II 1** të vendosur sipër vetë sinjalit (neni 106/3). Në rast se ekzistojnë kryqëzime të tjera midis sinjalit të paralajmërimit të përparësisë dhe kryqëzimit, sinjali duhet të përsëritet pas çdo kryqëzimi, i plotësuar me panelin **model II 1** që tregon distancën përkatëse (neni 106/4).

PARALAJMËRIMI PËR T'U NDALUAR DHE PËR TË DHËNË PËRPARËSI
(neni 104/1)

Figura II 39, neni 106

Duhet të vendoset në pjesën më të afërt të hyrjes në rrugën me të drejtë përparësie jashtë qendrave të banuara dhe, brenda qendrave të banuara, në pjesën më afër kryqëzimeve me rrugë të cilat kanë kufizim të shpejtësisë jo më të madhe se ajo e vendosur nga neni 140/1 i Kodit Rrugor, pra kur kushtet e trafikut kërkojnë vendosjen për motive sigurie ose disiplinimi të qarkullimit.

Në vendin ku vendosen këto sinjale, mund të vendosen edhe sinjale të paralajmërimit të kryqëzimit, të plotësuar me sinjalin e përparësisë, në të cilën jepet konfigurimi topografik i kryqëzimit (neni 106/2).

Plotësime

Sinjali mund të plotësohet me panelin plotësues **model II 7** (neni 103/3). Largësia midis sinjalit të paralajmërimit dhe shiritës tërthore të ndalimit, shtohet në panelin plotësues **model II 1** të vendosur sipër vetë sinjalit (neni 106/3). Në rrugët e përmendura më sipër kur ekzistojnë kryqëzime të tjera midis sinjalit të paralajmërimit të përparësisë dhe kryqëzimit, sinjali duhet të përsëritet pas çdo kryqëzimi, i plotësuar me panelin **model II 1** që tregon distancën përkatëse (neni 106/4).

KRYQËZIM ME PËRPARËSI NGA E DJATHTA
(neni 109/1)

Figura II 40, nenet 41, 104, 107

Sinjali duhet të vendoset në rrugët interurbane për të lajmëruar një kryqëzim midis dy ose më shumë rrugëve, në të cilat mbizotëron rregulli i përgjithshëm i përparësisë nga e djathta (neni 107/1).

Ky sinjal, në qendrat e banuara, mund të përdoret vetëm kur kushtet e trafikut këshillojnë vendosjen për motive të sigurisë (neni 107/1).

Mënyra e vendosjes

Për mënyrën e vendosjes shih kapitullin Kryqëzimet në "Situata të Veçanta"

Shiritat Reflektuese

Sinjali duhet të realizohet me shirita reflektuese me efikasitet të lartë (klasa 2).

JEP PËRPARËSI NË RRUGË NJËKALIMSHE TË ALTERNUARA
(neni 108/1)

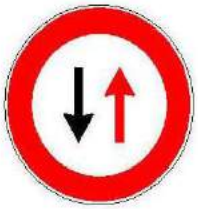


Figura II 41, nenet 37, 108

Rekomandohet që pajisjet e veçanta për të rregulluar qarkullimin në prani të ngushtimeve mund të vendosen drejtëpërsëdrejti nga organet kompetente.

Mënyra e vendosjes

Sinjali duhet të përdoret në fillim të ngushtimeve të përhershme, në rastet në të cilat është e nevojshme të vendoset një drejtim unik ecjeje i alternuar, për përmasa të kufizuara të korsisë, duke mbajtur parasysh planimetrinë e rrugës si dhe tipet dhe përmasat e mjeteve të cilat lejohet të qarkullojnë. (neni 108/1)

Në ngushticë një kalimshe të alternuara, në të cilat hyrjet nuk duken nga njëra - tjetra ose janë më tepër se 50 m larg, duhet të vendoset impiant semaforik që funksionon gjatë gjithë ditës (neni 108/3)

Sinjali duhet të ketë në pjesën e mbrapme të vendosur nga prodhuesi, shkrimin që vërteton bazën juridike të vendosjes (neni 108/2).

E DREJTA E PËRPARËSISË
(neni 109/1)

Figura II 44, nenet 109, 111

Sinjali duhet të përdoret për të treguar një pjesë rruge që gëzon të drejtën e përparësisë (neni 111/1)

Plotësime

Sinjali mund të plotësohet me panelin plotësues **model II 7** (neni 103/3).

Përmasat

Sinjali mund të përsëritet në format më të vogël para dhe pas çdo kryqëzimi ose eventualisht, në ishuj trafikndarës të kryqëzimeve të kanalizuara, i plotësuar me panelin plotësues **model II 7** (neni 111/2).

Mënyra e vendosjes

Për mënyrën e vendosjes shih kapitullin Kryqëzimet në "Situata të Veçanta"

FUNDI I TË DREJTËS SË PËRPARËSISË
(neni 109/1)

Figura II 42, neni 109

Ju tregon përdoruesve të rrugës me të drejtë përparësie që rruga nuk e gëzon më atë të drejtë (neni 109/1).

Mënyra e vendosjes

Për mënyrën e vendosjes shih kapitullin Kryqëzimet në "Situata të Veçanta"

KRYQËZIMET ME TË DREJTË PËRPARËSIE
(neni 110/1)

Fig. II.43/a, neni 110

Fig. II.43/b, neni 110

Fig. II.43/c, neni 110

Fig. II.43/d, neni 110

Fig. II.43/e, neni 110

Sinjali duhet të vendoset në rrugët interurbane dhe, aty ku shikohet e arësyeshme, në rrugët urbane, për të paralajmëruar një kryqëzim në rrugë jo kryesore (neni 112/1).

Egzistojnë këto variante :

Figura	*Emërtimi*	*Aplikimi*
Fig II 43/a	Kryqëzim me të drejtë përparësie	Kryqëzim në 4 degë
Fig II 43/b	Kryqëzim në formë"T" me të drejtë përparësie nga e djathta	Hyrje vetëm nga e djathta
Fig II 43/c	Kryqëzim në formë "T" me të drejtë përparësie nga e majta	Hyrje vetëm nga e majta;
Fig II 43/ç	Hyrje nga e djathta	Korsi shpejtësie nga e djath
Fig II 43/e	Hyrje nga e majta	Korsi shpejtësie nga e majta

Plotësimi

Tre sinjalet e para mund të plotësohen me paneli plotësues **model II 7** (neni 103/3).

Mënyra e vendosjes

Për mënyrën e vendosjes shih kapitullin Kryqëzime në "Situata të Veçanta"

KRYQËZIME TË SEMAFORIZUARA

Sinjale përparësie të vendosura në kryqëzimet e rregulluara me semafor, nënkuptohen të vlefshëm vetëm kur semafori nuk punon ose është me të verdhë pulsuese. Në këto raste nuk duhet të përdoret asnjë panel plotësues me këtë specifikë.

SINJALET TREGUESE

Të përgjithshme
(neni 122/1)

U japin përdoruesve të rrugës informacionin e nevojshëm për:
- të qarkulluar me rregullsi dhe të sigurtë;
- të thjeshtuar dallimin e:
  - itinerareve;
  - qëndrave administrative;
  - shërbimet dhe impiantet rrugore të nevojshme.

Kompetencat
(neni 75/2)

Enti pronar i rrugës vendos për informacionet që duhet t'i jepen përdoruesve sipas një projekti të veçantë që i referohet një zone të tërë ose itinerareve të veçanta.

Klasifikimi dhe qëllimi

Sinjalet treguese, në varësi të informacioneve që ato përmbajnë, ato ndahen (neni 39/1C Kodit Rrugor):
- *paralajmëruese* në afërsi të kryqëzimeve, informojnë paraprakisht për drejtime të mundshme ose lejojnë zgjedhjen paraprake të pozicioneve në karrexhatë në raport me vendin të cilin duan të arrijnë (neni 125);
- *drejtimi*: në përgjigje të kryqëzimeve, tregojnë degëzimin e kryqëzimeve për t'u ndjekur për të arritur lokalitetet e dhëna në sinjalet e paralajmërimeve (neni 126);
- *pohuese:* në dalje të kryqëzimeve ose përgjatë një itinerari, konfirmojnë drejtimin, rrugën ose itinerarin të cilit i përket, për të evituar gabime në rrugë e sipër (neni 130);
- *tregim rruge dhe largësimatës progresiv;* (neni 127)
- *tregues itinerari;* (neni 128)
- *tregues i qendrave administrative;* (neni 129)
- *tregues emri rruge;* (neni 131)
- *tregues turistik dhe territorial;* (neni 132)
- *tregues të nevojshëm për drejtimin e mjetit* (neni 133)
- *tregues shërbimesh të nevojshme* (neni 134)

Cilësitë dhe kriteret për shfrytëzim
(neni 75/2, 125/2 dhe /6)

Projekti i sistemit të sinjaleve treguese, për të garantuar sigurinë dhe rrjedhshmërinë e qarkullimit të këmbësorëve dhe mjeteve, duhet të ketë cilësitë themelore të mëposhtëme:

- ***Përshtatshmëria:*** numri, lloji dhe vendosja e sinjaleve duhet t'i përshtaten gjendjes së rrugës, për të lejuar perceptimin e menjëhershëm dhe korrekt dhe për të mos hutuar përdoruesit.

Në shembullin e **Skemës 13** (aneksi A), janë përballur dy instalime sinjalesh drejtimi: e para, e gabuar, jep drejtime konfuze e shumë paperceptueshme, e dyta, e cila i bindet tipareve të përshtatshmërisë, lejon një perceptim të qartë dhe të menjëhershëm.

- ***Koherenca:*** në të njëjtin itinerar duhet të jepen të njëjtat informacione. Domethënë duhet të ndiqen kriteret e mëposhtëme:

- Informacionet që ndodhen në sinjalet e përzgjedhjes, paralajmërimit, drejtimit dhe konfirmimit, si dhe të gjitha sinjalet e vendosura përgjatë itinerarit, duhet të jenë koherente midis tyre, të plota dhe të koordinuara;
- Sinjalet e paralajmërimit duhet të tregojnë qendrat e arritshme nga secili degëzim, për të realizuar një përzgjedhje dhe drejtim të përshtatshëm të rrymave të mjeteve;
- Sinjalet e drejtimit duhet të tregojnë të njëjtat qendra administrative të dhëna nga sinjalet e paralajmërimit;
- Në të njëjtën kohë, sinjalet e konfirmimit duhet të sigurojnë përdoruesin mbi korrektësinë e drejtimit të zgjedhur, tregojnë emrin e qendrës së treguar nga sinjalet e mëparshme të drejtimit;
- Informacionet mbi drejtimet që duhen ndjekur përsëriten në të gjitha kryqëzimet, me përjashtim të atyre në të cilat struktura e rrugëve që degëzohen nuk lë të dyshohet për saktësinë e itinerarit;
- Një shembull i aplikimit të kriterit të koherencës jepet në **Skemat 14** dhe **14a** (aneksi A), të cilat ilustrojnë rastin e dy kryqëzimeve të njëpasnjëshme (e para interurbane, e dyta urbane) përgjatë një itinerari rrugor.

- ***homogjeniteti*** : në të njëjtin itinerar, nga fillimi në fund, sinjalitika e tregimit duhet të realizohet me të njëjtin grafik, simbologji, ngjyrë dhe largësi të leximit.

Nisur nga kompleksiteti i sinjaleve të tregimit, vlejnë gjithashtu kriteret e përgjithshme të mëposhtëme:

- informacionet që duhet t'u jepen përdoruesve duhet të jenë të plota dhe të sakta, kështu që duhet të zgjidhen me shumë kujdes dhe vëmëndje (neni 122/5);

- sinjalet e drejtimit duhet të respektojnë ambientin rrethues dhe të harmonizohet me të (neni 122/3);

- sinjalet e drejtimit duhet të realizohen dhe të lidhen në mënyrë që të jenë lehtësisht të shikueshme dhe të kuptueshme (neni 122/3).

Detyrueshmëria

Sinjalet e tregimit janë të detyrueshme dhe duhet të jetë konform (neni 122/7) cilësive dhe kritereve të dhëna më sipër, në rrugët e mëposhtme:

- autostradë (Tipi A)
- rrugë interurbane (Tipi B dhe C);
- rrugë urbane kryesore (Tipi D) me shpejtësi më të madhe se 40 km/orë (neni 140/1 Kodit Rrugor);
- itinerarët e hyrjes dhe daljes nga qëndrat e banueshme, me përjashtim të kryqëzimeve me rrugët lokale të paasfaltuara ose të pa rëndësishme.

Përmasat
(neni 78/1 dhe /7)

Si rregull kryesor, përmasat e sinjaleve treguese varen nga sasia e informacionit që përmbajnë, dhe përcaktohen duke patur parasysh elementët e mëposhtëm, të përshkruar në vijim nga ky kapitull (tabelat e dhëna përmbajnë shembujt lidhur me pika të ndryshme):

- shpejtësinë lokale mbizotëruese **Skemat 15** dhe **15a**;
- hapësirën e paralajmërimit **Skema 16**;
- largësinë e leximit **Skemat 17** dhe **17a**;
- numrin e mbishkrimeve **Skemat 15** dhe **15a**;
- lartësinë e shkronjave **Skemat 17** dhe **17a**; **15** dhe **15a**;
- hapësirën ndërmjet shkronjave **Tabelat II 22a ÷ n**;
- hapësirën ndërmjet rrjeshtave dhe anëve **Skema 18**;
- madhësinë e kornizave **Skema 18**;

Këto **Skema dhe tabela** ndodhen në aneksin A.

Vendosja e përmasave të sinjaleve është një operacion që kryhet me kujdes dhe vëmëndje, duke mbajtur parasysh hapësirën e paralajmërimit, ose pjesët e hëpësirës që, duke u përshkruar me një shpejtësi të caktuar, i lejojnë përdoruesit të rrugës të perceptojë mesazhin që përmban sinjali dhe të vendosë cilin veprim të bëjë për pasojë. Mekanika e perceptimit përbëhet nga fazat:

- ***dallimi i sinjalit***: konsiston në hasjen e ekzistencës së një sinjali përgjatë rrugës; në këtë fazë është i rëndësishëm roli i kornizave, ose e thënë më mirë shenja optike në sfondin e peisazhit;
- ***njohja***: gjatë kësaj faze përdoruesi identifikon llojin e sinjalit, domethënë klasën e mesazhit që mund të merret prej tij; dhe përgatitet për leximin e mbishkrimit ose njohjes së simboleve, duke dalluar paraprakisht elementët e veçantë (për shembull mund të përqëndrohet vëmëndja vetëm mbi shtojcat blu, nëse interesi tij kufizohet në një vendarritje interurbane).

- Elementët që thjeshtësojnë njohjen janë forma e sinjalit (që lejon dallimin e kategorisë: rrezik, detyrim, tregim, etj.), dhe ngjyra e tij (që lidhet për shembull me llojin e rrugës ose vendarritjen të cilës i referohet tregimi);

- *leximi i mbishkrimit ose dallimi i simbolit*: është faza në të cilën përdoruesi kupton mesazhin e sinjalit dhe vendos, për pasojë, lëvizjen që duhet bërë; për të thjeshtëzuar leximin e mbishkrimeve duhet të bëhet kujdes maksimal në realizimin e një kompozimi grafik të ekuilibruar mjaftueshëm, duke përmasuar me kujdes elementët e veçantë në panel, domethënë: lartësinë e karatereve dhe hapësirën ndërmjet tyre, anët ndërmjet mbishkrimit dhe buzëve, pozicionet reciproke të mbishkrimeve, etj.;

- *largësia e lexueshmërisë*: është pjesa e hapësirës, që ndodhet në hapësirën e dallimit që larg, e cila lejon leximin e mbishkrimit; në fuksion të tij përcaktohet lartësia e shkronjave, sipas formularëve të dhënë në paragrafin në vijim. Përgjatë të njëjtit itinerar, largësia e leximit të sinjaleve të ndryshme duhet të ruhet e njëjtë, sipas kriterit të homogjenitetit.

Vendosja e përmasave të sinjaleve kryhet sipas fazave në vijim:

- përkufizimi i shpejtësisë lokale që mbizotëron në rrugë;

- zgjedhja e tipit të alfabetit sipas përshkrimeve të dhëna në paragrafin më poshtë;

- përcaktimi i hapësirës së lajmërimit, vetëm për sinjalet e paralajmërimit, në fuksion të shpejtësisë që mbizotëron, duke përdorur diagramën e **Skemës 16**;

- vlerësimi i largësisë së leximit më të përshtatshme për situatën, duke mbajtur parasysh numrin e veprimeve që përdoruesi duhet të kryejë duke e përshkruar;

- përcaktimi i lartësisë minimale të shkronjave në funksion të largësisë së leximit, përmes **tabelave 1a+c,** faqe 72 (duke marrë parasysh vlerat e lartësisë minimale që i përgjigjen një shkrimi të vetëm) ose diagramat e **Skemave 17** dhe **17a**;

- përcaktimi i lartësisë minimale të shkronjave, vetëm për sinjalet që përmbajnë tre ose më shumë mbishkrime, në funksion të shpejtësisë lokale mbizotëruese dhe të numrit të mbishkrimeve, duke përdoruar **tabelat 1a+c** ose diagramat e **Skemave 15** dhe **15a**. Lartësia më e madhe e mbishkrimeve të pranishme në më shumë se dy rradhë lidhet me nevojën për të garantuar një largësi leximi më të madhe, e domosdoshme për leximin e plotë të shkrimit;

- vendosja e blloqeve të ndara të mbishkrimeve në brendësi të panelit dhe shënjimi i shigjetave të mundshme;

- Vendosja e përmasave përfundimtare të tabelës, me qëllim që të përmbajë informacionet e quajtura të domosdoshme, sipas një faqosjeje grafike të ekuilibruar dhe kritereve të përshtatshmërisë, koherencës dhe homogjenitetit.

Përshkrimet që i përkasin sinjaleve të vetme ose situatave të veçanta jepen në Skema të posaçme përshkruese.

Mbishkrimet
(neni123)

Karakteret alfabetike dhe numrat e përdorur janë: (tabelat ilustrojnë tipet e ndryshme) (neni 123/5):

Tabelat II 22 a+n

- *Alfabeti NORMAL*

  - shkronja pozitive të vogla; **tabela II 22a**
  - shkronja pozitive të mëdha; **tabela II 22b**
  - shkronja negative të vogla; **tabela II 22d**
  - shkronja negative të mëdha; **tabela II 22e**

-

- *Numra NORMAL*

  - karaktere pozitive; **tabela II 22c**
  - karaktere negative **tabela II 22f**

- *Alfabeti NGJESHUR*

  - shkronja pozitive të vogla; **tabela II 22g**
  - shkronja pozitive të mëdha; **tabela II 22h**
  - shkronja negative të vogla; **tabela II 22l**
  - shkronja negative të mëdha; **tabela II 22m**

- Numra të NGJESHUR

  - karaktere pozitive; **tabela II 22i**
  - karaktere negative **tabela II 22n**

- ***Vendosja e shkronjave të mëdha*** (neni 123/6):

  - emra të përveçëm gjeografikë: rrethe, qytete, qendrat e banuara, komunat, fshatrat.

- ***Vendosja e shkronjave të vogla*** (neni 123/6):

  - emra të përgjithshëm dhe të përveçëm që i përkasin pikave të interesit publik urban;
  - emra të rrugëve urbane dhe interurbane;
  - lagje, stacione, porte, aeroporte, zyra, ente, komanda, zyra administrative, spitale, qendra qytetesh, emra rrugësh, parqe;
  - mbishkrime të tjera të ndryshme të emrave gjeografikë.

- ***Vendosja e shkronjave të ngjeshura*** (neni 123/7)

  - në mungesë të hapësirës;
  - në prani të fjalëve ose grupeve të fjalëve të pashkurtueshme.

- ***Vendosja e shkronjave negative***:

  - në lidhje me kombinimin kromatik karakter- sfond, siç është dhënë në **Skemën 19**;
  - trashësia e karaktereve negative duhet të reduktohet në masën 15% në krahasim me ato pozitivet (neni 123/10).

- ***Pranohen shkrutime të emrave shumë të gjatë*** (neni 123/9).

- ***Hapësira ndërmjet karaktereve***:

  - është e njëjtë për një alfabet të dhënë;
  - përbëhet nga drejtëkëndësha përmbledhës të karaktereve të dhënë nga **tabelat II 22 a+n**;
  - është e pavarur nga gjatësia e fjalëve, ashtu siç shfaqet dukshëm në shembullin e **tabelës II 18**

- ***Lartësia e karaktereve***: përcaktohet në funksion të hapësirës së shikimit, të largësisë së leximit të kërkuar nga lloji i rrugës dhe nga shpejtësia që mbizotëron (neni 123/8):

- ***Largësia e lexueshmërisë***: lartësia e karaktereve duhet të përputhet me largësinë e lexueshmërisë sipas asaj që i korrespondon të shprehur nga diagramet e dhëna në **Skemat 17** dhe **17a**. Sipas llojit të rrugës, gjithsesi respektohen vlerat minimale të largësisë së lexueshme, të dhëna më poshtë, të cilave duhet t'i përgjigjet një lartësi e përshtatshme e karaktereve:

- autostrada (Tipi A): 150 m;
- rrugë interurbane kryesore (Tipi B): 150 m;
- rrugë interurbane dytësore (Tipi C): 100 m;
- rrugë urbane kryesore (Tipi D): 100 m;
- rrugë urbane dytësore (Tipi E): 60 m;
- rrugë lokale (Tipi F): 60 m;

Është e nevojshme, gjithsesi, që entet pronare të rrugës të përdorin largësi të lexueshme më të madhe se ajo minimale;

- ***Shpejtësia lokale mbizotëruese***: në sinjalet që paraqesin më shumë se dy mbishkrime, lartësia e karaktereve duhet të jetë më e madhe se minimalja, për të garantuar një largësi leximi më të madhe, dhe kjo llogaritet duke u nisur nga vlera e shpejtësisë mbizotëruese e shprehur në km/orë, sipas procedurës në vijim: përcaktohet largësia e lexueshmërisë në funksion të shpejtësisë lokale mbizotëruese me formulën empirike:

$$\mathbf{D = N \cdot V / 3{,}6}$$

në të cilën simbolet kanë këto kuptime:

D = largësia e lexueshmërisë e shprehur në metra;
N = numri i rreshtave të pranishëm në mbishkrim;
V = shpejtësia lokale mbizotëruese e shprehur në km/orë;

Nxirret gjatësia minimale e gërmave "**H**", e shprehur në centimetra, nga formulat:

H = D / 8 për alfabetet normale,
H = D / 6 për alfabetet e ngjeshura;

- **Tabelat 1a+c** faqe 72, paraqesin vlerat e gjatësisë minimale të gërmave, të llogaritura në funksion të vlerave të shpejtësisë lokale mbizotëruese, dhe të kufijve të largësisë minimale të lexueshme; enti pronar i rrugës ka të drejtë të përdorë gërma me lartësi më të madhe se sa minimalia e kërkuar;

- diagramet e **Skemave 15** dhe **15a** shprehin përpjestimin midis lartësisë së gërmave dhe shpejtësisë lokale mbizotëruese në rastin e sinjaleve me më shumë se dy mbishkrime.

Tabela 1a

Lartësia minimale e karaktereve – Autostradë (Tipi A) dhe rrugë interurbane kryesore (Tipi B)								
	1 ose 2 mbishkrime		3 mbishkrime		4 mbishkrime		5 mbishkrime	
Shpejtësia [km/orë]	Karaktere normale [cm]	Karaktere të ngjeshura [cm]	Karaktere normale [cm]	Karaktere të ngjeshura [cm]	Karaktere normale [cm]	Karaktere të ngjeshura [cm]	Karaktere normale [cm]	Karaktere të ngjeshura [cm]
Deri në 110	**20**	**26**	**20**	**26**	**20**	**26**	**20**	**26**
120	20	26	20	26	20	26	22	28
130	**20**	**26**	**20**	**26**	**20**	**26**	**24**	**30**

Tabela 1b

Lartësia minimale e karaktereve – Rrugë interurbane (Tipi C) dhe rrugë urbane kryesore (Tipi D)								
	1 ose 2 mbishkrime		3 mbishkrime		4 mbishkrime		5 mbishkrime	
Shpejtësia [km/orë]	Karaktere normale [cm]	Karaktere të ngjeshura [cm]	Karaktere normale [cm]	Karaktere të ngjeshura [cm]	Karaktere Normale [cm]	Karaktere të ngjeshura [cm]	Karaktere Normale [cm]	Karaktere të ngjeshura [cm]
Deri në 70	14	18	14	18	14	18	14	18
80	14	18	14	18	14	18	14	20
90	**14**	**18**	**14**	**18**	**14**	**18**	**16**	**22**
100	14	18	14	18	14	20	18	24
110	14	18	14	18	16	20	20	26

Tabela 1c

Lartësia minimale e karaktereve – Rrugë interurbane dytësore (Tipi E) dhe rrugë lokale (Tipi F)								
	1 ose 2 mbishkrime		3 mbishkrime		4 mbishkrime		5 mbishkrime	
Shpejtësia [km/orë]	Karaktere Normale [cm]	Karaktere të ngjeshura [cm]	Karaktere normale [cm]	Karaktere të ngjeshura [cm]	Karaktere normale [cm]	Karaktere të ngjeshura [cm]	Karaktere normale [cm]	Karaktere të ngjeshura [cm]
Deri në 40	8	10	8	10	8	10	8	10
50	**8**	**10**	**8**	**10**	**8**	**10**	**10**	**12**
60	8	10	8	10	8	12	10	14
70	8	10	8	10	10	14	12	16
80	8	10	8	10	12	16	14	20
90	**8**	**10**	**10**	**14**	**14**	**18**	**16**	**22**
100	8	10	10	14	14	20	18	24
110	8	10	10	14	16	20	20	26

Simbolet

Përdoren në këto raste:
- në shtesë ose në zëvendësim të mbishkrimeve (neni 123/1);
- lexim i dobët i sinjaleve për teprim të mbishkrimeve (neni 123/3);
- kompozim i papërshtatshëm i sinjaleve për teprim të mbishkrimeve (neni 123/3).

Simbolet e parashikuara nga rregullorja janë ilustruar në **figurat II 100÷231** (neni 123/2).

Përdorimi i simboleve të paparashikuar është i mundur vetëm me autorizim të Ministrisë që mbulon veprimtarinë e Transportit (neni 123/4).

Kornizat

Kornizat e paneleve përbëjnë një element kryesor për perceptimin korrekt të sinjaleve, meqënëse kontribuojnë në përkufizimin e shenjës optike të sfondit.

Skema 18 paraqet parametrat dhe formulat që duhen përdorur për të përmasuar (formatuar) kornizat e sinjaleve të drejtimit katror, drejtëkëndësh dhe drejtëkëndësh të theksuar.

Shkurtimet

Lejohen për emra të përbërë ose shumë të gjatë (neni 123/1 - /9).

Pikat kryesore

Lejohen për të përmirësuar menjëhershmërinë e informacionit (neni 123/1).

Numërimi i rrugëve

Lejohen për të përmirësuar menjëhershmërinë e nformacionit (neni 123/1).

NGJYRAT

Ngjyrat e sfondit

Lidhen me llojin e rrugës së i cilës i referohet tregimi, sipas përkatësisë së mëposhtëme të vlefshme në përgjithësi dhe të ilustruar nga shembujt e mëposhtëm të **Skemës 19** (neni 76/2):

bardhë	: rrugë urbane;	(Tipi D, E, F)
jeshile	: autostradë;	(Tipi A)
blu	: rrugë interurbane;	(Tpi B,C, F)
kafe	: pika me interes historik; turistik, etj. – emërtime gjeografike;	
zezë	: zona industriale, etj.;	
portokall	: autobuz shkolle dhe taksi;	
kuqe	: SOS, aksidente;	
kuqe dhe e bardhë	: sinjale dhe vija;	
hiri	: sinjale horizontale;	
verdhë	: sinjale të përkohshme (Të gjitha tipet)	

Disa sinjale të karakterizuara nga një ngjyrë sfondi e përshtatshme me llojin e rrugës në të cilën gjenden, mund të përmbajnë zona ose shtesa të ngjyrave të ndryshme, që i përkasin llojit të rrugës ose të vendarritjes të cilit i referohet treguesi, siç jepet ne **Skemën 19** dhe në shembujt e tjerë të sinjaleve treguese (neni 122/8);

Nëse sinjalet përmbajnë një ose më shumë tregime të së njëjtës natyrë, ngjyra e sfondit është tamam ajo e / ose atyre drejtimeve të cilat ato tregojnë, pavarësisht nga lloji i rrugës në të cilën ato gjenden (neni 122/9).

Shkrimet në sfond

Lidhen me tipin e rrugës të cilës i referohet tregimi, sipas përkatësisë së mëposhtëme të vlefshme në përgjithësi (neni 76/3):

- sfond i bardhë	: shkrime të zeza;
- sfond i bardhë	: shkrime blu;
- fushe i bardhë	: shkrime gri;
- sfond jeshil	: shkrime të bardha;
- sfond blu	: shkrime të bardha;
- sfond kaf	: shkrime të bardha;
- sfond i zi	: shkrime të verdha;
- sfond portokall	: shkrime të zeza;
-sfond i kuq	: shkrime të bardha;
- sfond i verdhë	: shkrime të zeza.

Simbolet

Lidhen me llojin e rrugës të cilës i referohet tregimi, sipas përkatësisë së mëposhtëme, të vlefshme në përgjithësi (neni 76/4):

- sfond i bardhë	: simbole të zeza;
- sfond i bardhë	: simbole blu;
- sfond i bardhë	: simbole gri;
- sfond jeshil	: simbole të bardha;
- sfond blu	: simbole të bardha;
- sfond kaf	: simbole të bardha;
- sfond i zi	: simbole të verdha;
- sfond portokalli	: simbole të zeza;
- sfond kuq	: simbole të bardha;
- sfond i verdhë	: simbole të zeza.

Kornizat

Lidhen me ngjyrën e sfondit të tabelës sipas përkatësisë së mëposhtëme (neni 125/6):

- sfond i bardhë	: kornizë e zezë;
- sfond jeshil	: kornizë e bardhë;
- sfond blu	: kornizë e bardhë;
- sfond kaf	: kornizë e bardhë;
- sfond i kuq	: kornizë e bardhë;
- sfond portokalli	: kornizë e zezë;
- sfond i zi	: kornizë e verdhë;
- sfond i verdhë	: kornizë e zezë.

Korniza të shkëputura

Trashësia është sa gjysma e kornizës së sinjalit dhe ngjyrat që përdoren janë:

- e bardhë në afrimet midis: blu, jeshil, kafe;
- e zezë në afrimet midis: bardhë, e verdhë.

FAQOSJE GRAFIKE
(neni 78/7)

Duhen ndjekur kriteret e përgjithshme të mëposhtme:

- ndarje në blloqe e tregimeve që i përkasin drejtimeve të ndryshme dhe që drejtohen nga një shigjetë (shih **tabelën II 21 figurat majtas,**);
- ndarja ndërmjet blloqeve duhet të jetë e perceptueshme me qartësi dhe e menjëhershme;
- faqosja e blloqeve dhe vijëzimi i shigjetave pa i dhënë rëndësi të veçantë simetrisë së degëve me shigjetat;
- rradhitje e elementëve përbërës (shih **tabelën II 21 figura djathtas**);
  - djathtas, nëse vendoset në afërsi të anës së djathtë të sinjalit,
  - majtas, nëse vendoset në afërsi të anës së majtë të sinjalit,
  - qendër, nëse vendoset në qendër të sinjalit;
- respektimi i rregullave që lidhen me alfabetin (shih paragrafin e Përmbajtjes në këtë Kapitull);
- hapësirë e saktë midis rradhëve dhe anëve:
  - intervalet, anët dhe shkëputjet influencojnë kontrastin e saktë midis mbishkrimeve dhe sfondit së tabelës;
  - intervalet ndërmjet rrjeshtave dhe shkëputjet nga anët dhe nga kornizat nuk duhet të jenë më të vogla se lartësia e gërmave të mëdha ose të vogla të larta (shih **Skemën 18**);
- përmasim i saktë i kornizave perimetrike dhe të shkëputura.

VENDNDODHJA
(neni 124)

Vlejnë normat e përgjithshme të përshkruara në kapitullin Sinjalizimi Vertikal.
Normat e veçanta lidhur me sinjalet e paralajmërimit, të drejtimit, ose të situatave të tjera të veçanta, jepen në Rregulloren e zbatimit të Kodit Rrugor (nenet 125, 126 dhe 127 ÷ 134)

Instalime mbi rrugën e kalimit të mjeteve, të sinjaleve të korsisë (neni 79/6 dhe /12 neni 124)

Sinjalitika e paralajmërimit dhe e drejtimit mund të vendoset mbi karrexhatë, dhe në veçanti mund të marrë karakteristikat e sinjalitikës së korsisë, kur ekzistojnë një ose më shumë nga kushtet e mëposhtëme(neni 124/7 dhe 125/5):

- dy ose më shumë korsi për çdo sens të lëvizjes;
- kryqëzime të kanalizuara ose planimetrisht komplekse;
- vëllim i madh trafiku me përqindje të lartë të makinave me lartësi gabarite të madhe;
- mbizotërim i shpejtësisë së lartë;
- itinerare autostradale (Tipi A), unaza (Tipi A dhe B), drejtime kryesore të vendkalimeve ose itinerare të hyrjes ose daljes nga qendrat urbane;
- pamundësi e realizimit të një sinjalitike anësore efikase.

Për instalim të sinjaleve, vlejnë normat e përgjithshme të dhëna në kapitullin Sinjalitika Vertikale; mund të përdoren ura, mbikalime ose vendndodhje të tjera dhe pozicione të përshtatshme (neni 124/9).
Në lidhje me pikën e vendosjes që i përket kryqëzimit të cilit i referohet, sinjalet e korsisë marrin funksionet e mëposhtme:

- shumë më përpara	: paralajmëruse;
- më përpara	: përzgjedhje;
- prag kryqëzimi	: drejtim;
- fillim i korsive të ngadalësimit	: drejtim;
- korsi të kthesës	: drejtim;
- të përpjeta, etj.,	: drejtim;
- paskryqëzime	: konfirmim;
- pas hyrjeve	: konfirmim.

Forma dhe përmasat e sinjaleve të korsisë janë përshkruar në **Skemën 20**. Përmbajtja e secilit panel duhet t'i referohet korsisë përkatëse, mbi të cilën ajo është pozicionuar.

VERIFIKIME (neni 122/4)

Enti pronar i rrugës, ose enti përdorues në marrëveshje me të, duhet të kryejë periodikisht verifikimet e sinjalitikës treguese për të vlerësuar:

- përpuethshmërinë funksionale ndaj kërkesave të trafikut dhe nevojave të përdoruesve;
- përputhshmërinë ndaj kërkesave të përshtatshmërisë, koherencës dhe homogjenitetit, përballë ndryshimeve të pandërprera të ambientit në të cilin është vendosur;
- gjendjen e mirëmbajtjes për një eficencë perfekte.

SINJALET PARALAJMËRUESE

Të përgjithshme

Sinjalet e paralajmërimit përdoren për të informuar përdoruesit e rrugës për afërsinë e një kryqëzimi nga i cili degëzohen disa rrugë, me qëllim thjeshtimin e zgjedhjes së drejtimit të interesuar.

Për përdorimin e tyre duhen respektuar kriteret e përshtatshmërisë, koherencës dhe homogjenitetit (shih paragrafin Cilësitë dhe kriteret në kapitullin "Sinjalet Treguese").

Ndahen në dy lloje alternative (neni 125/8):

- paralajmërim të kryqëzimeve, për t'u përdorur kryesisht në rrugë me një korsi për çdo drejtim të lëvizjes;
- sinjal të përzgjedhjes, për t'u përdorur kur karrexhata është e ndarë në dy ose më shumë korsi për çdo drejtim të lëvizjes, duke patur vendarritje të ndryshme;

Vendndodhja

Vlejnë rregullat e përgjithshme të dhëna në kapitullin "Sinjalet Vertikale" (neni 79).

Për sinjalet e paralajmërimit të kryqëzimeve dhe të përzgjedhjes duhet të sigurohet një hapësirë lajmërimi në funksion të shpejtësisë lokale mbizotëruese, konform vlerave të dhëna në **tabelën 2**; të njëjtat vlera janë dhënë edhe në diagramën e **Skemës 16** (aneksi A) (neni 124/1).

Tabela 2 – Hapësira minimale e shikueshmërisë së sinjaleve të paralajmërimit

Shpejtësia lokale mbizotëruese [km/orë]	*Hapësira e përshquarjes* [m]
50	100
70	140
90	170
110	200
130	250

Dukshmëria
(neni 77/12)

Për sinjalet e paralajmërimit është i detyrueshëm përdorimi i sipërfaqeve Skemuese me eficencë të lartë (klasa 2).

Kompetencat
(neni 125/14)

Sinjalet e paralajmërimit të kryqëzimeve dhe të përzgjedhjes janë ne ngarkim të entit pronar.

SINJALET E PARALAJMERIMIT TË KRYQEZIMEVE

Çdo sinjal paralajmërimi mund të përmbajë tregimin e një kryqëzimi të vetëm (neni 125/4).

Lejohet një shmangie nga ky rregull nëse (neni 124):

- largësia ndërmjet dy kryqëzimeve është më e vogël se 250 m;
- shpejtësia lokale mbizotëruese ose rrethana të tjera të veçanta nuk lejojnë respektimin e largësive të dhëna, **tabelën 2**.

Dy shembuj të sinjaleve të paralajmërimit, me tregimin e dy kryqëzimeve, janë ilustruar në **figurat II 236** dhe **237**

Përmbajtja
(neni 125/2 dhe /3)

Përmbajtja përfaqëson skemën e kryqëzimit dhe është e përbërë nga elementët e mëposhtëm:

Shigjetat

- mund të jenë të trashësive të ndryshme sipas gjeometrisë dhe rëndësisë së rrugës;
- duhet të jenë të përmasave të tilla që të mund të lejojnë një faqosje të saktë të mbishkrimeve.

Mbishkrimet

- tregojnë emrat e qendrave administrative të arritshme përmes degëve të ndryshme të kryqëzimit;
- në çdo drejtim të shënuar duhet, mundësisht, të vihet emri i një qendre të vetme;
- në rast të kundërt, numri i qendrave duhet të jetë i kufizuar për të përmbushur kriterin e përshtatshmërisë.

Simbolet

- është i mundur përdorimi i tyre;
- simboli është e mira të vendoset para mbishkrimit; në rastet në të cilat ky vend prish ekuilibrin e faqosjes grafike, simboli do të vendoset pas mbishkrimit;
- treguesit e rrugëve, autostradave, itinerareve ndërkombëtare, duhet të shoqërohen nga simboli përkatës i identifikimit (neni 125/13).

Sinjalet

- mbi shigjetat që përmbajnë sinjalet e paralajmërimit të kryqëzimeve mund të paraqiten sinjale rreziku ose urdhëruese, në format të vogël, në degëzimin e kryqëzimit ku qëndron rreziku ose kufizimi. (neni 125/7).
- Përsa i përket përdorimit të karaktereve dhe simboleve vlejnë rregullat e përgjithshme të dhëna në kapitullin "Sinjalet Treguese"
- Shembujt që i përkasin sinjaleve paralajmëruese janë dhënë në kapitullin Kryqëzime në "Situata të Veçanta"

Ngjyrat

Vlejnë rregullat e përgjithshme të dhëna në paragrafin Ngjyrat në kapitullin "Sinjale Treguese"

Vendndodhja

Vlejnë rregullat e përgjithshme të parashtruara në kapitullin "Sinjalet Vertikale" dhe në ato që lidhen me paralajmërimet e dhëna në pjesën e fillimit të këtij kapitulli (nenet 79 dhe 124/1).

Sinjalet e paralajmërimit të kryqëzimeve vendosen në një largësi nga pika në të cilën fillon manovra e kthimit, ose në fillim të korsisë së ngadalësimit, në funksion të shpejtësisë lokale mbizotëruese, në përputhje me vlerat e dhëna në **tabelën 3** dhe në diagramën e **Skemës 21** (aneksi A) (neni 124/2).

Largësia e vendndodhjes së sinjaleve të paralajmërimit të kryqëzimeve		
Shpejtësia lokale mbizotëruese [km/orë]	Largësia e vendndodhjes [m]	
	Kryqëzim me korsi shpejtimi	Kryqëzime pa korsi shpejtimi
50		60
70		80
90	30	100
110	40	130
130	50	

Tabela 3

Në prani të kushteve të tilla:

- autostradë (Tipi A);
- rrugë interurbane kryesore (Tipi B);
- situata të veçanta të trafikut ose sigurisë;

Sinjalet e vendosura në largësinë e treguar në pikën e mësipërme duhet të paraprihen nga një ose më shumë sinjale analoge të vendosura në largësi të përshtatshme (në përputhje me rregullat e përgjithshme); kjo largësi duhet të jepet në një panel të posaçëm plotësues **modeli II 1**.

Në veçanti, në autostrada (Tipi A) dhe në rrugë interurbane kryesore (Tipi B) të pajisura me korsi emergjence, vendoset të paktën një sinjal paralajmërimi 500 m nga pika në të cilën fillon manovra e kthimit, ose e fillimit të korsisë së ngadalësimit (neni 124/4) (neni 174/4 Kodit Rrugor).

	Shembuj që i përkasin vendndodhjes së sinjaleve të paralajmërimit janë dhënë në kapitullin Kryqëzime në "Situata të Veçanta"
Sinjalizimi i korsisë	Vlejnë rregullat e përgjithshme të parashtruara në kapitullin "Sinjalet Treguese"
SINJALE TË PËRZGJEDHJES	Zëvendësojnë sinjalet e paralajmërimit të kryqëzimeve në rrugë me karrexhata të ndara në dy ose më shumë korsi për çdo drejtim lëvizjeje me drejtime të ndryshme.
Të përgjithshme (neni 125/8)	Shërbejnë për të lejuar zgjedhjen paraprake të vendosjes në karrexhatë në raport me drejtimin që drejtuesit e mjeteve duan të ndjekin.
Përmbajtja (neni 125/9/10/12)	Sinjali i përzgjedhjes paraqet korsitë korresponduese të vijëzuara në karrexhatën që i afrohet një kryqëzimi. Ai përbëhet nga elementët e mëposhtëm:
Shirita të shkëputur	- paraqesin korsitë e disponueshme;
Shigjetat	- tregojnë drejtimet e lejuara të lëvizjes për secilën korsi; - duhet të bashkërendohen me shigjetat horizontale të përzgjedhjes të paraqitura në sipërfaqen e rrugës; - në korespondencë të çdo korsie vendoset një shigjetë e vetme; - shigjeta vendoset mundësisht në pjesën e poshtme të sinjalit; - madhësia e shigjetave duhet të jetë në përpjestim me atë të sinjalit; - lartësia e shigjetave ndryshon nga ⅓ në ¼ të asaj të sinjalit; - shigjetat e përdorura janë dhënë në **Skemën 22** (aneksi A) dhe janë ndarë në llojet e mëposhtëme: ▪ vertikale drejtuar lart; ▪ e kthyer, drejtuar djathtas ose majtas; ▪ drejtuar lart dhe djathtas ose majtas; ▪ drejtuar djathtas ose majtas.
Mbishkrimet	- tregojnë vendarritjen.
Simbolet	- është i mundur përdorimi i tyre; - treguesit e rrugës, autostradave, itinerareve ndërkombëtare, duhet të jenë të shoqëruara nga simboli përkatës i identifikimit (neni 125/13).

Shembuj të sinjaleve të përzgjedhjes dhe të përdorimit të tyre, janë ilustruar në **figurat II 244** dhe **245** dhe në kapitullin Kryqëzimet të "Situatave të Veçanta"

Ngjyrat

Vlejnë rregullat e përgjithshme të dhëna në paragrafin Ngjyrat të kapitullit "Sinjalet Treguese"

Vendndodhja

Vlejnë rregullat e përgjithshme lidhur me paralajmërimet e dhëna në pjesën e fillimit të këtij kapitulli.

Sinjali i përzgjedhjes duhet të vendoset në harmoni me fillimin e zonës së përzgjedhjes që i paraprin kryqëzimit.

Në prani të këtyre kushteve:

- autostrada (Tipi A);
- rruga interurbane kryesore (Tipi B);
- rrugë interurbane dytësore (Tipi C);

Nëse nuk është i mundur respektimi i hapësirës së lajmërimit të dhënë në funksion të shpejtësisë lokale mbizotëruese, sipas sa është parashtruar në rregullat e përgjithshme dhe në **tabelën 2**, sinjali i përzgjedhjes duhet të përsëritet më përpara me një sinjal të ngjashëm të vendosur në largësi të përshtatshme (në zbatim të rregullave të përgjithshme); kjo largësi duhet të jepet në një panel të posaçëm plotësues, **modeli II 1** (neni 124/5).

Sinjalizimi i korsisë

Vlejnë rregullat e përshkruara në kapitullin "Sinjalet Treguese"

SINJALE TË DREJTIMIT

neni 39/1 C i Kodit Rrugor

Të përgjithshme

Përdoren në harmoni me çdo kryqëzim dhe tregojnë degëzimin e kryqëzmit që duhet ndjekur për të arritur qendrat e ndryshme administrative.

Kriteret e përdorimit

Të gjithë emrat e qendrave që shfaqen në sinjalet e paralajmërimit ose të përzgjedhjes që i paraprijnë kryqëzimit, duhet të figurojnë në sinjalet përkatëse të drejtimit dhe, në dy llojet e sinjaleve, duhet të jenë të njëjtë (*kriteri i koherencës*).

Nëse shihet e nevojshme, mund të shtohen sinjale drejtimi që i përkasin vendarritjeve dytësore, derisa nuk prishet perceptimi i sinjaleve kryesore të drejtimit (*kriteri i përshtatshmërisë*).

Emri i një qendre i vënë në një sinjal drejtimi duhet të përsëritet në sinjalet e mëpasme, në drejtim të udhëtimit, deri tek vetë qendra (*kriteri i koherencës dhe i homogjenitetit*), (neni 126/6).

Një shembull i sistemit sinjalizimit të koordinuar është ilustruar në **Skemat 14 dhe 14a** (aneksi A).

Përmbajtja

Përsa i përket mbishkrimeve dhe simboleve vlejnë:

- normat e përgjithshme të përshkruara në kapitullin Sinjalet Treguese;
- normat e veçanta të dhëna në kapitullin Sinjalet e Paralajmërimit.

Përsa i përket përmasave të sinjaleve të cilat janë përbërëse të sinjaleve të drejtimit rekomandohen **Skedat 5** dhe **6**.

Në sinjalet e drejtimit urban, në rastin e lajmërimit për një qendër interurbane, dhe në çdo rast të sinjaleve të drejtimit interurban, përveç emrit të qendrës duhet te tregohet largësia në kilometra, e shprehur në shifra pa simbolin "km" (neni 126/5). Shifra që tregon largësinë e shprehur në kilomentra duhet të ndjekë gjithmonë emrin e qendrës administrative.

Mund të shtohet një simbol ndërmjet atyre të parashikuar nga rregullorja. Për vendin e tyre vlen sa më poshtë:

- sinjalet urbane:
  - simboli vendoset ndërmjet emrit dhe shigjetës;
- sinjalet interurbane:
  - simboli vendoset nga ana e kundërt e shigjetës.

Mund të vendoset simboli i identifikimit të rrugës (neni 126/5).

Sinjali i drejtimit mund të jetë i përbërë nga kombinacioni i një simboli, si ai i **figurave II 100÷231**, me një shigjetë horizontare, përshkruar në **skedën 10** (neni 130/7).
Sinjali i drejtimit mund të përbëhet nga kombinimi i një shigjete me një sinjal të identifikimit të rrugës, përshkruar në kapitullin sinjalet e identifikimit të rrugëve dhe largësimatësit progresiv dhe të ilustruar në **figurat II 269, 270** dhe **271** (neni 127/5).

Ngjyrat
(neni 126/7)

- Vlejnë rregullat e përshkruara në paragrafin "Ngjyrat" në kapitullin Sinjalet Treguese.

Forma dhe Përmasat

Për formën e sinjaleve të drejtimit vlejnë normat e mëposhtëme:

- në brendësi të *qendrave të banuara*:
  - forma drejtëkëndëshe, me shigjetë në drejtim të qendrës administrative. (neni 126/1);
- në rrugët interurbane:
  - forma drejtëkëndëshe me shigjetën, që sipas rastit tregojnë drejtime nga e djathta ose nga e majta (neni 126/2);
  - forma drejtëkëndëshe, me shigjetë me drejtim lart, nëse tregojnë drejtimin drejt.

Normat e sapo dhëna vlejnë në funksion të lokalizimit të sinjaleve dhe jo nga përmbajtja e tyre; domethënë, në një qendër të banuar (për shembull) sinjalet që drejtojnë në qendrat interurbane gjithsesi janë të tipit drejtëkëndësh me shigjetë.
Sinjalet me shigjetë (të përdorura në rrugët interurbane të tipit A, B, C ose F) janë të orientuara në drejtim të qendrës së shënjuar (neni 126/2).

Përmasat e sinjaleve në tërësinë e tyre dhe të përbërësve të veçantë jepen respektivisht:

- në **Skedën 5** për sinjalet drejtëkëndore me shigjetë
- në **Skedën 6** për sinjalet drejtëkëndore me shigjetë ose drejtëkëndore me shigjetë drejt.

Forma dhe përmasat e sinjaleve të drejtimit të përbëra nga kombinacione të një simboli me një shigjetë horizontale, janë përshkruar në **Skedën 10**.
Sinjalet e drejtimit mund të jenë të përbëra edhe nga kombinacione të një shigjete horizontale me një sinjal identifikimi të rrugës, edhe në të njëjtin panel, siç përshkruhet në shembujt e figurave II 269, 270 dhe 271; në këtë rast përmasat janë ato të dhëna në **Skedën 1**, të kështillueshme në formate normale dhe të vogla; nëse tabela është realizuar me bashkimin e dy paneleve drejtëkëndore, secili prej tyre ka lartësinë sa gjysma e bazës.

Vendndodhja
(neni 124/6)

Sinjalet vertikale të drejtimit duhet të jenë të vendosura në një prej pikave më të mundshme ndërmjet:

- në prag të kryqëzimit;
- në ishujt trafikndarës të posaçëm;
- në kufijtë e daljes nga kryqëzimi

Pamja
(neni 77/12)

Sinjalet duhet të vendosen me orientim të tillë që të shihen shumë mirë nga rryma e trafikut që lëviz në atë drejtim.
Për sinjalet e drejtimit është i detyrueshëm përdorimi sipërfaqeve Skemuese me eficencë të lartë (celuloid) (klasa 2).

Sinjalet e korsisë
(neni 126/3)

Vlejnë rregullat e përshkruara në kapitullin Sinjalet Treguese.
Shigjetat që do të përdoren duhet të jenë të tipit të përshkruar në **Skemën 22** (aneksi A):
- duhet të vendosen me orientim nga poshtë, në pjesën e poshtme të secilit sinjal të korsisë;
- nëse tregojnë një korsi në dalje, në kthesë ose gjithsesi një korsi të ndryshme nga korsitë e drejta, duhet të futen në cepin e poshtëm djathtas ose majtas, sipas drejtimit të korsisë;
- nëse tregojnë një korsi të drejtë, duhet të vendosen në qendër të sinjalit përkatës të korsisë, me majë të shigjetës në përputhje me aksin e saj;
- nëse sinjali i drejtimit është së bashku me një ose më shumë sinjale të përzgjedhjes, shigjeta duhet të jetë e tipit analog me sinjalet e paralajmërimit, të dhëna në **Skemën 22**

Grupe sinjalizimi të përbashkët
(neni 126/8)

Sinjalet e drejtimit mund të grupohen në mënyrë të arsyeshme në një grup sinjalesh të përbashkëta.
Në çdo grup sinjalizimi të përbashkët duhet të respektohen kriteret në vijim:
- çdo grup nuk duhet të përmbajë më shumë se 6 sinjale. Për të vendosur më shumë sinjale, ato do të ndahen në disa grupe, duke respektuar megjithatë kriterin e përshtatshmërisë; në rast se nuk është e mundur vendosja e më shumë grupeve sinjalizimi të përbashkëta, numri i sinjaleve të pranishme në grupin e vendosur nuk mund të jetë gjithsesi më i madh se 6;
- grupet më të vogla, me shigjeta treguese të të njëjtit drejtim, duhet të vendosen në pikat më të përshtatshme të kryqëzimit, duke respektuar normat për vendndodhjen të dhëna më sipër;
- të gjitha sinjalet e vendosura në të njëjtin grup duhet të kenë të njëjtat përmasa, pavarësissht nga gjatësia e mbishkrimit që përmbajnë;
- ndërmjet dy sinjaleve ose grupi sinjalesh që tregojnë drejtime të ndryshme dhe vendosen në të njëjtën mbajtëse, është e nevojshme një ndarje vertikale prej 5 cm, siç tregohet në **Skemën 23** (aneksi A);

- përkatësisht me drejtimin e shigjetave, sinjalet vendosen duke respektuar rradhitjen e mëposhtme të vendosjes nga lart, poshtë:

  - sinjalet me shigjetë treguese "drejt";
  - sinjalet me shigjetë treguese "majtas";
  - sinjalet me shigjetë treguese "djathtas"

- ndërmjet sinjaleve që tregojnë drejtimin e rrugës, duhet të respektohet dhe vendosja nga lart poshtë, sipas ngjyrës së fushës, shih shembullin e tabelës 13 e 23

  - e bardha: qendrat e banuara
  - e gjelbër: autostradat
  - blu: rrugë interurbane
  - kafe: drejtime turistike e territoriale
  - e zezë: drejtime industriale e tregëtare

- në çdo grup, sinjalet e ndryshme për secilin drejtim duhet të zbatohen duke i vendosur afër atyre që kanë të njëjtën ngjyrë të sfondit;
- duke iu bindur tipareve të koherencës, rradha e vendosjes nga lart poshtë të qendrave duhet të jetë mundësisht e njëjtë me atë të sinjaleve të konfirmimit, të mëpasme; shihni për këtë shembullin e **Skemave 14** dhe **14a**;
- nëse grupi është vendosur majtas, shigjetat vertikale duhet të pozicionohen në krahun e djathtë të sinjalit, siç ilustrohet në **Skemën 24** (aneksi A);

Veç atyre të përmendura në **Skemat 13**, **14**, **14a**, dhe **23** (aneksi A), shembuj të ndryshëm të vendosjes së saktë të sinjaleve të drejtimit janë ilustruar në kapitullin Kryqëzime të Situatave të Veçanta .

Kompetencat

Detyrimet në ngarkim të entit pronar të rrugës, në të cilën janë vendosur sinjalet e drejtimit:

- vendosja e skeleteve të mbështetjes së sinjaleve të vetme ose të grupeve të përbashkëta;
- vendosja e sinjaleve të vetme që tregojnë vende urbane me interes publik;
- vendosja e sinjaleve të vetme që tregojnë qendra administrative të arritshme me kalueshmëri normale.

Detyrime në ngarkim të enteve të veçanta të interesuara, me autorizim të entit pronar të rrugës:

- vendosja dhe vënia në punë e sinjaleve me tregime të veçanta (sinjale industriale, hotelerie, etj.)

SINJALET POHUESE

Të përgjithshme

Sinjalet pohuese duhet të sigurojnë përdoruesin për korrektsinë e drejtimit të zgjedhur, duke treguar emrin e qendrës të dhënë tashmë në sinjalet e mëparshme të paralajmërimit dhe të drejtimit, ashtu siç ilustrohet në **Skemat 14** dhe **14a** (aneksi A). Në dalje nga kryqëzimet dhe përgjatë itinerareve, ato pohojnë drejtimin, rrugën dhe itinerarin të cilit i përkasin, për të shmangur gabimet gjatë përshkimit (neni 130/2).

Konkretizojnë tiparet e shprehura nga kriteret e përshtatshmërisë, koherencës dhe të homogjenitetit, të ilustruara në pjesën hyrëse të sinjaleve treguese (neni122/2).

Përmbajtja

Sinjali mund të përmbajë shumë emra lokalitetesh, të ndjekura nga largësitë përkatëse kilometrike, si për shembull **në figurën II 285 me sfond blu** (neni 130/4).

Rradha e mbishkrimeve duhet të përkojë me rradhën e qendrave përgjatë itinerarit.

Karakteret e mbishkrimit kanë madhësi të ndryshme sipas rëndësisë së qendrës që tregohet.

Përsa i përket mbishkrimeve dhe simboleve vlejnë rregullat e përgjithshme për sinjalet treguese.

Sinjali i pohimit mund të përkojë me sinjalin e identifikimit të rrugës, të trajtuar në paragrafin Sinjalet – emër rruge të kapitullit Sinjale të lokalitetit dhe lokalizimit të kombinuar me shigjeta vertikale; në këtë rast simbolet e identifikimit, në zbatim të kritereve të homogjenitetit dhe koherencës duhet të shfaqen edhe në sinjalet përkatëse të paralajmërimit të kryqëzimeve, përzgjedhjes dhe drejtimit (neni 130/6).

Sinjali i pohimit mund të përbëhet nga simbolet e **figurës II 100÷231** të kombinuara me shigjeta vertikale, siç ilustrohet në **Skedën 10** (neni 130/7).

Sinjalet e pohimit mund të përbëhen edhe nga kombinime të një shigjete vertikale me një sinjal identifikimi të rrugës, edhe mbi të njëjtin panel, siç paraqitet në shembujt e **figurës II 286**.

Në këtë rast përmasat janë ato që rezultojnë nga bashkimi i dy paneleve katror të tipit të paraqitur nga **Skeda 1**, këshillohet në formate normal dhe të vegjël.

Nëse tabela është realizuar nga bashkimi i një paneli katror me një panel drejtëkëndësh, ky i fundit ka lartësi të njëjtë me gjysmën e lartësisë së bazës. Paneli i vetëm i mundshëm që rezulton nga ky bashkim ka përmasat e sinjalit drejtëkëndësh së përshkruar në **Skedën 2**.

Në rrugët urbane, funksioni i pohimit mund të kryhet edhe nga një sinjal tërësisht i njëjtë me atë të drejtimit me shigjeta vertikale me drejtim lart; për të ilustruar këtë rast drejtojuni sinjaleve të drejtimit, trajtuar në paragrafin e mësipërm (neni 130/5).

Ngjyrat
(neni 126/7)

Vlejnë rregullat e përshkruara në paragrafin "Ngjyra" në kapitullin Sinjalet Treguese.

Vendndodhja

Sinjalet e pohimit vendosen normalisht pas degeve të daljes nga kryqëzimi dhe në dalje nga qendrat e banuara (neni 130/1).

Në autostrada dhe në rrugë interurbane (Tipi A dhe B), sinjali i pohimit duhet të vendoset rreth 500 m pas fundit të korsisë së përshpejtimit (neni 130/3).

SINJALET E IDENTIFIKIMIT TE RRUGËVE DHE LARGËSIVE METRIKE PROGRESIVE

Të përgjithshme

Përdoren për t'i dhënë përdoruesve informacionet në vijim:

- varësinë administrative të rrugës (rrugë shtetërore, rrugë rrethi, etj.);
- numrin e identifikimit të rrugës;
- vendndodhjen gjatë rrugës, të shprehur si largësi kilometrike progresive.

Përmbajtja dhe ngjyrat

Sinjalet e identifikimit të rrugës, të ilustruar në **figurat II 256÷260**, japin një simbol të përbërë nga kodi administrativ i rrugës i ndjekur nga numri i identifikimit dhe ka karakteristikat e mëposhtme (neni 127/1):

- itineraret ndërkombëtare:	E + numrin, në sfond te gjelbër;
- autostradë:	A + numrin, në sfond te gjelbër;
- tunele:	T + numrin, në sfond te gjelbër;
- rrugë shtetërore:	RSH + numrin, në sfond blu;
- rrugë rrethi:	RR + numrin, në sfond blu;
- rrugë komunale	K + numrin, në sfond të bardhë.

Lartësia e mbishkrimeve që përmbajnë simbole, të vendosura në sinjale drejtimi, nuk duhet të jetë më e vogël se 8 cm (neni 127/4).

Sinjalet e identifikimit të rrugës të kombinuara me shigjeta horizontale, ilustruar në **figurat II 269**, **270** dhe **271**, mund të përdoren si sinjale pohimi dhe janë përshkruar në kapitullin përkatës (neni 127/5).

Sinjalet e identifikimit të rrugës të kombinuara me shigjeta vertikale, ilustruar në **figurën II 286**, mund të përdoren si sinjale pohimi dhe janë përshkruar në kapitullin përkatës (neni 127/5).

Sinjalet largësive metrike progresive, ilustruar në **figurat II 261** dhe **262**, japin largësitë e shprehura në kilometra; mund t'i shtohet treguesi i hektometrave në shifra romake (neni 127/2).

Largësimatësit progresiv mund të kombinohen me simbolin e identifikimit të rrugës dhe me sinjalin e pohimit, siç përshkruhet në **figurën II 265**.

Në rrugët e hapura për trafik është e lejuar mbajtja në punë e sinjaleve të largësive metrike (gurëve kilometrikë) (neni 127/2).

Përmasat

Sinjalet e identifikimit të rrugës, nëse përdoren të vetëm kanë përmasat e dhëna në **Skedën 1**, këshillohet në format normal dhe të vogël.

Sinjalet drejtëkëndësh kanë lartësi të barabartë me gjysëm e lartësisë së bazës. Për sinjalet e identifikimit të rrugës të bashkuar me shigjeta horizontale ose vertikale, të cilat kryejnë funksionet e drejtimit ose të pohimit, drejtojuni kapitujve përkatës.

Sinjalet e largësive metrike progresiv kanë përmasat e treguara në **figurat II 261** dhe **262**.

Vendndodhja

Sinjalet e identifikimit të rrugës mund të jenë të vendosura: (neni 127/3)

- si sinjale më vete;
- tek sinjalet e paralajmërimit, përzgjedhjes, drejtimit dhe pohimit.

SINJALE TË ITINERARIT

Të përgjithshme

Përdoren para daljes nga autostradat (Tipi A) dhe nga rrugët interurbane kryesore (Tipi B) për të treguar qendrat dytësore ose të largëta dhe pika me interes publik, turistik ose gjeografik të arritshme përmes kalimit normal nga ajo dalje (neni 128/1/2)

Përmbajtja

Përbëhet nga kombinime të përbërësve të mëposhtëm (shih figurën II 272);

- një panel drejtëkëndësh i bardhë, që mban emrin e daljes në ngjyrë të zezë;
- një panel drejtëkëndësh me një ngjyrë të përshtatshme me rrugën në të cilën është vendosur, i mbyllur nga një kornizë e bardhë dhe që përmban jo më shumë se 5 rrjeshta me mbishkrim, që lidhen me qendrat e arritshme nga kjo dalje;
- një panel plotësues **model II 1** që tregon largësinë nga dalja, me përmasa që i përshtaten atyre të sinjalit.

Ngjyrat

Mbishkrimet që lidhen me qendrat urbane, turistike ose gjeografike duhet të jenë të përfshira në brendësi të tabelës me ngjyra sipas specifikimeve të dhëna në paragrafin »Ngjyrat« në Kapitullin Sinjalet Treguese.

SINJALET E QENDRAVE ADMINISTRATIVE DHE VENDNDODHJET

Të përgjithshme

Përdoren për të lokalizuar pikat e territorit për qëllime të qarkullimit rrugor.
Janë të klasifikuara kështu :

- sinjale të fillimit dhe mbarimit të qendrave të banuara ;
- sinjale të lokalizimit të pikave me interes publik;
- sinjale të emrit të rrugës dhe numrit të godinave;
- sinjale turistike dhe të territorit.

Kompetencat dhe plotësime të veçanta

Nuk lejohet t'i shtohet emrit të qendrave të banuara ndonjë mbishkrim tjetër, dhe as të vihet poshtë sinjalit ndonjë shkrim, qoftë edhe me panel shtesë.

Sinjalet jo të saktë duhet të bëhen të saktë nën kujdesin e atij që i ka vënë në punë.

Enti pronar i rrugës duhet të vendosë riparimin nga ai që i takon dhe, në rast të mospërmbushjes brenda gjashtëdhjetë ditëve, mund të marrë masa me ngarkimin e shpenzimeve përkatëse.

SINJALET E FILLIMIT DHE FUNDIT TË QENDRAVE TË BANUARA
(neni 129/4/6)

Të përgjithshme

Janë sinjale të qendrave të banuara të detyrueshme dhe përdoren për të treguar emrat e tyre.

Kanë vlerë edhe për të sinjalizuar kufirin e shpejtësisë dhe ndalimin e sinjaleve akustike (nenet 140/1 dhe 154/3 të Kodit Rrugor), pra nuk është i nevojshëm përdorimi i sinjaleve përkatëse përshkruese (neni 129/4).

Nuk duhet të përdoren për të treguar hyrjen në territorin komunal, për këtë qëllim mund të përdoren sinjalet territoriale me sfond ngjyrë kafe, të përshkruara në paragrafin Sinjalet turistike dhe territoriale të këtij kapitulli.

Një shembull i sinjalit të qendrës së banuar, së bashku me sinjale të territorit komunal dhe të fillimit dhe fundit të rrethit është dhënë në **Skemën 25** (aneksi A).

Përmbajtja dhe njyrat

Sinjali FILLIMI I QENDRËS SË BANUAR është i formës drejtëkëndëshe, me sfond të bardhë me kornizë dhe gërma të zeza.

Emri i qendrës së banuar duhet të shkruhet i plotë dhe pa shkurtime (neni 129/5).

Nëse qendra e banuar ka emër të përbërë, përshkrimi mund të bëhet në dy rrjeshta (neni 129/5).

Nëse qendra e banuar është një fraksion (pjesë e vogël e veçant afër qytetit ose komunës), emri i komunës mund të figurojë ndërmjet kllapave dhe në format të reduktuar (neni 129/5).

Nuk lejohet t'i shtohet asnjë mbishkrim tjetër emrit të qendrës së banuar.

Sinjali **FUNDI I QENDRËS SË BANUAR** është i përbërë nga (neni 129/6):

- një sinjal i qendrës së banuar me sfond të bardhë dhe gërma të zeza, me një diagonale me ngjyrë të kuqe, që fillon nga poshtë majtas dhe shkon djathtas lart (neni 129/6);
- një sinjal pohimi me sfond blu dhe mbishkrime në të bardhë, mbajtës i emrave të dy ose tre qendrave të banuara të mëpasme të plotësuar me largësitë përkatëse në kilometra:
    - rrjeshti i parë lart i sinjalit të pohimit tregon qendrën e banuar më të afërt;
    - rrjeshtat më poshtë tregojnë një ose më shumë qendra të banuara të rëndësishme që vijnë më pas, për shembul kryqendrën e rrethit.

Përmasat
(neni 129/3)

Sinjalet e fillimit dhe fundit të qendrës së banuar mund të vendosen:

- në anë të karrexhatës;
- mbi karrexhatë.

Përmasat përkatëse për të dy rastet jepen në **Skedën 8**.

Vendndodhja - Montimet

Sinjali i fillimit të qendrës së banuar duhet të vendoset në fillim të saj, përgjatë gjithë rrugëve që çojnë në qendrën e treguar, në përputhje me pikat në të cilat përdoruesit duhet të përshtasin lëvizjen e tyre në zbatim të kufizimeve të shpejtësisë, të ndalimit të sinjaleve akustike dhe të ndalimeve të tjera të vlefshme për qëndrën e banuar.

Gjithashtu nuk duhet të vendosen në kufijtë përkatës komunalë ose në pika të tjera, nëse këto janë larg nga qendra e banuar, sepse do të vendosnin kufizime të papërshtatshme për mjetet (neni 129/4).
Për të vendosur disiplinimin e qarkullimit rrugor, komunat duhet të marrin masa, me vendim të Këshillit, për saktësinë e kufijve të qendrës së banimit (neni 4 i Kodit Rrugor).

SINJALET E FILLIMIT DHE MBARIMIT TË PREFEKTURËS OSE FILLIM DHE MBARIM I RRETHIT
(neni 129/7)

Të përgjithshme

Janë sinjale të qëndrave të banuara të mundshme. Nuk lejohet t'i shtohet asnjë tregues tjetër emrit të rrethit ose qendrës së banuar në rrugë interurbane.

Përmbajtja dhe njyrat

Sinjali përmban:
- në pjesën më të sipërme, emrin e prefekturës ose rrethit në të cilin hyhet;
- më poshtë, emrin e rrethit nga i cili dilet (neni 129/7).

Mbi emrin e rrethit nga i cili dilet vendoset një diagonale me ngjyrë të kuqe, që fillon poshtë majtas dhe lart djathtas (neni 129/7).

Sfondi i sinjalit është me ngjyrë jeshile ose blu sipas llojit të rrugës në të cilën është vendosur, mbështur në rregullat e përgjithshme të ngjyrave të sinjaleve treguese.

Mbishkrimet dhe kornizat duhet të jenë me ngjyrë të bardhë.

Një shembull i sinjaleve të rretheve dhe qendrave të banuara në rrugë interurbane, së bashku me sinjalet e qendrës së banuar dhe territorit komunal, jepet në **Skemën 25**.

Përmasat

Përmasat jepen në **Skedën 8**.
Këshillohen përmasat 90x200 cm. (neni 129/7)

SINJALE TË LOKALIZIMIT TË PIKAVE ME INTERES PUBLIK
(neni 129/9)

Të përgjithshme

Përdoren për të treguar lokalizimin e vendeve ose zonave të interesit publik që nuk mund të gjenden ndryshe (neni 129/9).

Një shembull i sinjaleve jepet në **figurat II 277÷284**.

Përmbajtja dhe ngjyrat

Janë të përbëra nga simbolet përkatëse të vendit të cilin duan të tregojnë dhe nga një shigjetë horizontale e drejtuar në drejtim të hyrjes së tij (neni 129/10).
Përgjithësisht ngjyra e sfondit është e bardhë; korniza dhe shigjeta janë të zeza.
Në rast të tregimit të pikave me interes turistik, sinjali është i ngjyrës kafe me shigjeta dhe kornizë të bardhë.

Përmasat

Janë të njëjtat me sinjalet që tregojnë shërbime të impianteve të nevojshme, të përshkruara në **Skedën 3**.

Vendndodhja

Vendosen pingul me aksin e rrugës, në përputhje me pikën e shënuar (neni 129/10).

SINJALET EMER-RRUGE
(neni 131/1)

Të përgjithshme

Tregojnë emrin e rrugës, të sheshit, të shëtitores etj, dhe të çfarëdolloj tjetër vendi të ndryshëm (neni 131/1).

Përmbajtja dhe ngjyrat

Mbishkrimet janë me ngjyrë të zezë.
Kornizat janë me ngjyrë blu (neni 131/3).
Sinjali mund të përmbajë tregimin e godinave që i përkasin asaj pjese të rrugës.

Përmasat

Përmasat dhe karakteristikat e tjera janë ilustruar në **skedën 4** (neni 131/3).

Vendndodhja/Montimi

Duhet të vendosen në qendrat e banuara, në përputhje me kryqëzimet, në të dyja anët e të gjitha rrugëve (neni 131/1).
Vendosja mund të bëhet (neni 131/4):

- mbi *fenerët semaforik*;
  - pjesa e dalë, e gjitha mbi trotuar, drejtohet nga ana e jashtme e karrexhatës;
  - lartësia e bordit të poshtëm të sinjalit duhet të jenë ndërmjet 3,00 dhe 3,50 m nga shresa e rrugës;
- në sheshe, rrugë me pemë, etj.:
  - mbi mbajtës të vendosur në bordin e trotuarit. Çdo mbajtës mund të mbajë sinjalet e dy rrugëve në kënd, të vendosur në lartësi të ndryshme dhe sipas këndit të formuar nga dy rrugët;
- në shtylla ose mbajtës të ndriçimit publik ose të ndonjë tipi tjetër;
- me ngjitje në mur, nëse rrethanat e mundësojnë.

Përveç rasteve të pamundësisë materiale ose të ndonjë specifike tjetër lartësia nga sipërfaqja e rrugës është ndërmjet 2,50 dhe 3,00 m.

Një shembull i vendosjes është dhënë në **figurën II 291**.

Bashkëvendosja

Në rrugët me një drejtim, sinjali EMËR-RRUGË duhet të vendoset së bashku me sinjalin DREJTIM I VETËM PARALEL, mbi të njëjtin mbajtës e më sipër tij (neni 131/5).

Në këtë rast sinjali i drejtim të vetëm duhet të ketë të njëjtat përmasa me emrin e rrugës; një shembull është ilustruar në **figurën II 292** (neni 131/5).

Figura II 292 neni 131

Sinjali EMËR-RRUGE nuk duhet të vendoset sëbashku me tabelat publicitare (neni 131/8).

SINJALE TE NUMRAVE CIVIL TË BANESAVE

Është një sinjal i veçantë i përdorur për të treguar numrin e banesave civile, të vetme ose bllok banesash, sipas normave të rregullave vendore përkatëse (neni 131/7). (**figura II 293**).

Figura II 293 neni 131

Është i lejuar aplikimi, për çdo dhjetë numra afërsisht, i një numri godine pingul me aksin e rrugës, i fiksuar në shtyllën e ndriçimit publik ose në një mbështetës tjetër të disponueshëm, në mënyrë që të duket pingul me rrymat e trafikut.

SINJALE TURISTIKE DHE TERRITORIALE
(neni132/1)

Të përgjithshme

Sinjalet e këtij grupi janë të ndara në tipet e mëposhtëme (neni 132/1):

- sinjale turistike;
- sinjale industriale;
- sinjale hoteliere;
- sinjale territoriale;
- sinjale të vendeve me interes publik.

Përmasat

Forma dhe përmasat e sinjaleve varen nga angazhimi që ato kryejnë:

- si sinjale drejtimi:
  - vlejnë rregullat e përshkruara në **Skedën 5** dhe **6** dhe në kapitullin Sinjale drejtimi;
- si sinjale lokalizimi të pikave me interes publik:
  - vlejnë rregullat e përshkruara në **Skedën 3**;
- si sinjale treguese të hotelerive:
  - sugjerohen përmasat e dhëna në **Skedën 7**;
- si sinjale treguese territoriale:
  - vlejnë normat e dhëna në **Skedën 8** dhe **9**.

Përmbajtja dhe gjyrat

Simbolet e gjendura në sinjalet në fjalë janë përfshirë ndërmjet atyre të ilustruara në **figurat II 100÷231** (neni 132/1).

Treguesit turistik dhe territorial mund të përfshihen në sinjalet e mëposhtëme:

- udhëzuese
- turistike
- territoriale
- qendrat e banuara dhe territorit (neni 132/1).

Sfondi i sinjaleve është në ngjyrë kafe (neni 132/4).
Mbishkrimet dhe kornizat janë në ngjyrë të bardhë (neni 132/4).

Në rast të futjes së simboleve turistike dhe territoriale në sinjale të tjera, për ngjyrat vlejnë rregullat e përshkruara në paragrafin Ngjyrat të kapitullit Sinjalet treguese (neni 76/2).

Nëse përdoren si sinjale drejtimi mund të vendosen të vetme.

Nëse përdoren si sinjale lokalizimi mund të vendosen të vetme dhe në pozicione të pavarura, por nuk duhet të pengojnë dukshmërinë e sinjaleve të tjera.

Vendosja
(neni 132/2)

Montimi i tyre është i mundur vetëm në rrugët që çojnë drejtëpërsëdrejti në vendin e treguar.
Largësia ndërmjet sinjaleve dhe vendit të treguar, përveç rasteve të pamundësisë, nuk mund të jetë më e madhe se 10 m larg nga vendi

Kompetencat
(neni 132/3)

Detyrimi për furnizimin, montimin dhe mirëmbajtjen e sinjaleve në fjalë është në ngarkim të subjektit të përcaktuar nga organi përkatës.

Në rast se flitet për subjekte të ndryshëm nga enti pronar i rrugës, duhet të merret autorizim paraprak i këtij të fundit, i cili do të vendosë kriteret teknike për montimin.

SINJALE TURISTIKE DHE TË TERRITORIT
(neni 132)

figura II 294, neni 132

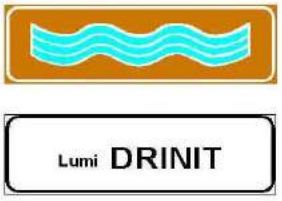


figura II 295, neni 132

Përdoren për të treguar vendndodhjen territoriale dhe informacione të tjera të dobishme.
Janë me ngjyrë kafe, me kornizë dhe shkrime në ngjyrë të bardhë.
Nëse tregojnë territore të komunave kanë formë dhe përmasa si në **skedën 8**. Në **Skemën 25** (aneksi A) jepet një shembull i zbatimit.
Për të dhënë informacione me interes turistik ose të territorit, për shembull, emrin e një lumi të kalueshëm, etj., përdoret paneli i dhënë në **skedën 9**; nëse përdoret formati drejtëkëndësh, paneli duhet të ketë lartësinë sa një e treta (⅓) e bazës. Një shembull i sinjalit turistik dhe territorial jepet në **figurën II 294** dhe **295**.

TREGUESIT INDUSTRIAL

Figura II 296, neni 132

Të përgjithshme

Sinjalet me tregues industrialë mund të montohen, sipas vlerësimit të entit pronar të rrugës, në rast se, për konfigurimin e vendeve dhe të rrjetit rrugor, e quan të nevojshme vendosjen e një sistemi sinjalizues, informativ, të fillimit të zonës industriale (neni 132/5).

Montimi i këtyre sinjaleve duhet të respektojë kushtet në vijim:
- nuk duhet të cënohet siguria e qarkullimit;
- nuk duhet të cënohet efikasiteti i pjesës tjetër të sinjalizimit
- montimi duhet të bëhet në pozicion të pavarur (neni 132/5).

Sinjali i drejtimit, me treguesin ZONË INDUSTRIALE dhe simbolin përkatës, mund të vendoset në kryqëzime dhe, aty ku është e nevojshme, i kombinuar me një grup sinjalizues të përbashkët që mund të ndodhet aty (neni 132/6).

Nuk pranohet futja e asnjë emri industrie në këto sinjale:
- paralajmërim kryqëzimi;
- përzgjedhje;
- pohimit (neni 132/6).

Në qendrat e banuara, ku zonat industriale janë të lokalizuara, duhet të përdoren sinjale që tregojnë kolektivisht zonën industriale (neni 132/7).

Industritë e vetme dhe qendra të veçanta do të tregohen më tutje në kryqëzimet lokale, përgjatë itinerareve kryesore të hyrjes në zona industriale (neni 132/7).

Fjalët dhe simbolet treguese dhe logove të ndërmarrjeve mund të jenë të riprodhuara, ne hapësirën e rezervuar për simbolin, me grafikën e vet, për ta bërë më lehtë të dukshme; në rast të kundërt hapësira e rezervuar për simbolin lihet e bardhë (neni 132/8). Shembuj të sinjaleve industrialë dhe të montimit të sinjalitikës industriale jepen përkatësisht në **figurën II 296** dhe në **Skemën 27** (aneksi A).

TREGUESIT E HOTELERISË
(neni 132/9)

Të përgjithshme

Sinjalet treguese të hotelerisë duhet të bëjnë pjesë në një sistem të përbashkët dhe autonom të sinjalizimit tregues nëse, enti pronar e gjykon se është i domosdoshëm shënimi për në hotelet e ndryshme. (neni 132/9).

Sinjalizimi i treguesve hoteliere përfshin (neni 132/10):

- një sinjal me funksione paralajmërimi të një pike informacioni turistiko-hotelerie ose të një sinjali të mëpasëm informacioni;
- një sinjal për informim të përgjithshëm rreth numrit, kategorisë (të treguar edhe me simbologjinë me yje), emërtimit të hoteleve;
- një seri sinjalesh paralajmërimi dhe drejtimi, të vendosura në pozicione të pavarura dhe që nuk pengojnë sinjalizimin tregues, për të drejtuar përdoruesit në intenerarin e zgjedhur;

Një shembull i vendosjes së sinjalizimit të hotelerisë jepet në **Skemën 28** (aneksi A).

Përmbajtja dhe ngjyrat

Sinjalet treguese të hotelerisë janë me fushë të bardhë, me korniza, simbole, shkrime dhe kompozime grafike siç specifikohet në **skedën 7** dhe të thjeshtuara në **figurat II 298÷301** (neni 132/11).

Përmasat

Përmasat e gërmave të sinjaleve të ndryshme të hotelerisë duhet të jenë të tilla që të njehsojnë largësinë e lexueshmërisë.

Kompetencat

Vendosja e sistemit sinjalizues të drejtimeve të hotelerisë bëhet me autorizim të entit pronar të rrugës, i cili përcakton mënyrën e vendosjes (neni 130/9).

SINJALE TË DOBISHME VENDTREGUESE
(neni 133/1)

Sinjalet e kësaj kategorie japin të dhëna lidhur me vendndodhjen ose paralajmërojnë situata të cilat drejtuesit e mjeteve duhet të kenë parasysh për të rritur sigurinë dhe rregullin e qarkullimit (neni 133/1).

Në varësi nga vendosja, këto sinjale kanë dy funksione të ndryshme (neni 133/1):

- *vendndodhjen*, nëse vendosen në lidhje me vendin e treguar;
- *lajmërimin*, nëse janë së bashku me një shigjetë që tregon drejtimin që duhet ndjekur ose me një panel plotësues **model II 1** që jep largësinë midis sinjalit dhe vendit të treguar.

Nëqoftëse nuk jepet ndryshe, përmasat janë si në **skedën 1** dhe **2** (neni 131/1).

Kur përdoren si shtojca, përmasat e tyre duhet të përshtaten me ato të sinjalit të cilit i janë shtuar dhe kompozimit të tij grafik (neni 133/1).

Spital
(neni 133/2)

figura II 302, neni 133

Përdoren për të treguar afërsinë e një spitali, shtëpie kurimi, klinike, etj.

Ky sinjal ka edhe qëllimin e lajmërimit të përdoruesve të rrugës për masat që duhen marrë në këtë situatë.
Emri i spitalit mund të jepet me panel plotësues **model II 6**.

Kur spitali ka edhe shërbimin e urgjencës, sinjali vendoset bashmë me sinjalin NDIHMË E SHPEJTË, të dhënë në paragrafin Sinjale të shërbimeve të nevojshme të këtij kapitulli.

Një shembull i vendosjes jepet në **Skemën 29** (aneksi A).

Vendkalim këmbësorësh
(neni 133/3)

figura II 303, neni 133

Tregon një vendkalim këmbësorësh, i cili:

- nuk është i rregulluar me impiant semaforik;
- nuk është pjesë e një kryqëzimi.

Është gjithmonë i dyanshëm, edhe në rrugët me një drejtim.
Mund të vendoset:

- në të dy anët e karrexhatës;
- në ishullin shpëtues trafikndarës;
- mbi karrexhatë.

Në rrugët interurbane (Tipi B, C, F) dhe në ato urbane kryesore (Tipi D), duhet të paraprihet nga sinjali i rrezikut me funksion paralajmërimi (**figura II 13**); një shembull i vendosjes jepet në **Skemën 30** (aneksi A).

Në rastin e sinjaleve me dritë të vetën, këshillohet kombinimi me burime drite për të ndriçuar vijat e bardha horizontale.

Urdhërat e tjera për vendkalimet e këmbësorëve jepen në kapitullin "Vendkalime për këmbësorët në Situata të Veçanta".

Autobus shkolle
(neni 133/4)

figura II 304, neni 133

Tregon një vendqëndrim të autobusëve që transportojnë nxënës shkollash ose është i vendosur në autobusë që tregon se autobusi është i përshtatshëm për transportin e fëmijëve për dhe nga shkolla.

Është gjithmonë me pamje dyfaqëshe dhe vendoset në anë të trotuarit pingul me aksin e rrugës.

SOS
(neni 133/5)

figura II 305, neni 133

Tregon një sistem të kërkimit të ndihmës së shpejtë, ose për asistencë. Vendoset në të dyja anët, pingul me aksin e rrugës.

Nuk vendoset nëse sistemi i kërkimit të ndihmës është vendosur në një xhep pushimi të dhënë me sinjalin përkatës, të dhënë në kapitullin Sinjale të shërbimeve të nevojshme dhe të ilustruar në **figurën II 329 me sfond blu**.

Nënkalim dhe mbikalim këmbësorësh
(neni 133/6)

figura II 306, neni 133

figura II 307, neni 133

Tregon një nënkalim ose mbikalim për të kapërcyer rrugën.

Sinjalet vendosen në të dyja anët e rrugës dhe, pingul me aksin e rrugës.

Vendosen në fillim të shtratit të rrugës.

Mund të montohet edhe me tre elementë me faqe të vendosura në 60^0 midis tyre.

Plan i pjerrët këmbësorësh
(neni 133/6)

figura II 308, neni 133

Vlejnë rregullat për sinjalet e nënkalimeve dhe të mbikalimeve

Rrugë pa dalje
(neni 133/7)

figura II 309, neni 133

I vendosur në fillim të një rruge, tregon që ajo është pa dalje për automjetet. Ka simbol të përcaktuar dhe topografi të pandryshuar.
Simboli i përbërë vetëm nga shiriti i kuq, mund të vendoset si plotësues në sinjale të paralajmërimit të kryqëzimeve ose të përzgjedhjes, për të treguar një rrugë pa dalje të atij kryqëzimi.
Shembuj të vendosjes jepen në kapitullin "Kryqëzime".

Paralajmërim i rrugës pa dalje (neni 133/7)

figura II 310, neni 133

figura II 311, neni 133

Paralajmëron kryqëzimin e një rruge me një rrugë tjetër pa dalje. Jep skemën grafike të vendosjes së rrugëve të kryqëzimit.
Shembuj të vendosjes jepen në kapitullin "Kryqëzime".

Shpejtësi e këshillueshme
(neni 133/8)

figura II 312, neni 133

figura II 313, neni 133

Jep shpejtësinë që këshillohet të mos tejkalohet në kushte optimale të trafikut dhe të motit.

Mund të vendoset në rrugët interurbane (tipi B dhe C) ose autostrada (tipi A) në përputhje me kthesa të rrezikshme ose me pjesë rruge ku fryjnë erëra të forta.

Mund të vendoset së bashku me një panel plotësues të shtrirjes, **model II 2**.

Në fund të pjesës së sinjalizuar, vendoset sinjali i fundit të shpejtësisë së këshilluar (fig. II. 313).

Rrugë e rezervuar për mjetet me motor
(neni 133/9)

figura II 314, neni 133

figura II 315, neni 133

Tregon fillimin e një rruge, e ndryshme nga autostrada, e rezervuar për qarkullimin e mjeteve me motor.

Përdoret për rrugët në të cilat duhen zbatuar të njëjtat rregulla që rregullojnë qarkullimin në autostrada.

Sinjali duhet të vendoset në të gjithë hyrjet e këtyre rrugëve dhe zëvendëson sinjalet e ndalimit për mjetet pa motor.

Mund të shtohet një panel plotësues model II 1 për të treguar largësinë ndërmjet tabelës dhe fillimit të rrugës, në lartësinë e kryqëzimit të fundit.

Ka përmasa minimale 90 x 90 cm.

Në çdo dalje duhet të vendoset sinjali i fundit të rrugës së rezervuar për mjetet me motor (fig. II 315)

Tunel
(neni 133/10)

figura II 316, neni 133

Tregon fillimin e një tuneli natyral ose artificial.

Vendoset para hyrjes së tunelit. Emri i tunelit mund të jepet me një panel plotësues **model II 6**.

Gjatësia mund të tregohet me një panel plotësues **model II 2**.9

Për një shembull vendosjeje shih kapitullin Tunel në "Situata të veçanta" si dhe **Skemën 60** (aneksi A)

Urë

(neni 133/11)

figura II 317, neni 133

Tregon fillimin e një ure, mbikalimi rrugor, rrugë – urë e të tjera të ngjashme me to.

Vendoset në fillim të urës.

Emri i urës ose i rrjedhës së ujit të kapërcyer, mund të jepet me anë të një paneli plotësues **model II 6**.

Gjatësia e shprehur në metra, mund të jepet me anë të një paneli plotësues **model II 2**.

Për një shembull vendosjeje, shih kapitullin Urë në "Situata të veçanta" si dhe **Skemën 111** (aneksi A)

Zonë banimi
(neni 133/12)

figura II 318, neni 133

figura II 319, neni 133

Shih kapitullin Zonë banimi në "Situata të veçanta".

Zonë këmbësore
(neni 133/13)

figura II 320, neni 133

figura II 321, neni 133

Shih kapitullin Zonë banimi në "Situata të veçanta".

Zonë e trafikut të kufizuar
(neni 133/14)

figura II 322, neni 133 figura II 323, neni 133

Shih kapitullin Zona banimi në "Situata të veçanta".

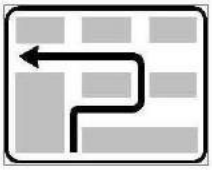
Vendkalkim biçikletash
(neni 133/15)

figura II 324, neni 133

Tregon një vendkalim të karrexhatës, nga ana e një rruge për biçiklistët, të shënuar edhe me sinjalizim horizontal.
Mund të vendoset me dy faqe, nga të dyja krahët e rrugës, ose sipër saj.

Në rrugët interurbane (Tipi B, C,F) dhe në ato urbane kryesore (Tipi D), duhet të paraprihet nga sinjali i rrezikut me funksion paralajmërimi (**figura II 14**). Në këtë rast vendosja është e njëjtë me atë të sinjalit të vendkalimit të këmbësorëve, të dhënë në **Skemën 30** (aneksi A).
Në rastin e sinjaleve me dritë të vetën, këshillohet kombinimi me burime drite për të ndriçuar tek sinjalet horizontale.

Kthesë gjysmëdrejt nga e majta
(neni 133/16)



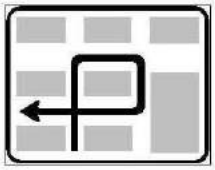


figura II 325, neni 133 figura II 326, neni 133

Lajmëron detyrimin e manovrave alternative për t'u kthyer majtas, kur në kryqëzimin e ardhshëm, ndalohet kthimi majtas.

Ky sinjal përgatit përdoruesin për të kryer një kthesë në dy mënyra:

- kthesë e tipit gjysmëdrejtë, që jepet në **figurën II 325**;
- kthesë e tërthortë, që jepet në **figurën II 326**.

Simbolika e sinjaleve vendore është e pandryshueshme sido që të jetë.
Shiritat reflektues duhet të jenë të bardhë dhe gri.

Kthim prapa
(neni 133/16)

figura II 327, neni 133

Mund të konsiderohet një variant i veçantë i përdorimit të sinjalit kthesë nga e majta.

Tregon praninë e një vepre arti, nën ose mbikaluese, në një rrugë me karrexhata të pavarura të përshtatshme për t'u kthyer nga drejtimi i nisjes.

Sheshpushimi
(neni 133/17)

figura II 328, neni 133

figura II 329, neni 133

Tregon praninë e një sheshpushimi në anë të rrugës për të kryer një ndalesë. Vendoset rreth 10 m nga fillimi i sheshpushimit.

Tranzitimi
(Kalueshmëria)
(neni 133/18)

Përdoret kur është e nevojshme të bëhen të ditura, në kohën e duhur, kushte rrugore të vështira ose pakalueshmëria e rrugës.

figura II.330 neni 133/18

Paralajmëron tregimet ose detyrat që kanë të bëjnë me kalueshmërinë:

- gjendje të përkohshme të kalueshmërisë në rrugë malore;
- kufizime të mundshme të kalueshmërisë;
- rekomandimin ose detyrimin për vendosjen e zinxhirëve ose gomave të dëborës.

Vendosja

Sinjali vendoset:
- në fillim dhe gjatë pjesëve në ngjitje, në pjesët e kryqëzimeve rrugore;
- në dalje të zonave të banuara ndërmjetëse.

Sinjali përbëhet nga një panel drejtëkëndor që jep emrin e pjesës fundore të rrugës së cilës i referohet, në të cilin vendosen tre panele të lëvizshëm (**a**, **b** dhe **c**) që mund të shfaqen vetëm, ose të kombinuar, sipas asaj që duan të tregojnë.

Përmasat

Përmasat e këshillueshme janë:
- paneli kryesore: 200x135 cm;
- panelet e lëvizshme: 35x105 cm.

Shiritat reflektues përdoren me të gjitha ngjyrat.

Të tre panelet e lëvizshëm mund të japin këto të dhëna:
- ***paneli a*:**
  - sfond jeshil dhe fjala "e hapur" në ngjyrë të bardhë: rrugë e lirë;
  - sfond i kuq dhe fjala "e mbyllur", në ngjyrë të bardhë: rrugë e pakalueshme.
- ***paneli b:***
  - i gjithi i bardhë pa asnjë simbol;
  - sinjali i **figurës II 87**: zinxhirët të detyrueshëm;
  - simboli i **figurës II 181** dhe **182**: këshillim për vendosjen e zinxhirëve ose goma "dëbore".
- ***paneli c*:**
  - i gjithi i bardhë pa asnjë simbol;
  - emra qendrash të banuara ose kilometrazh progresiv: vendin deri ku rruga është e kalueshme..fig.II.331 -336

Janë të mundshme këto kombinime:
- **rrugë e hapur:**
  - *paneli a:* sfond jeshil dhe fjala "e hapur" e përsëritur në disa gjuhë;
  - *paneli b:* asnjë e dhënë; sinjal i **figurës II 87**; simbol i **figurave II 181** dhe **182**;
  - *paneli c:* asnjë e dhënë;
- **rrugë e mbyllur**
  - *paneli a:* sfond i kuq me fjalën "e mbyllur" e përsëritur në disa gjuhë;
  - *panel b:* sinjal i **figurës II 87**; simbol i **figurave II 181** dhe **182**;
  - *paneli c:* asnjë e dhënë; pika deri në të cilën rruga është e kalueshme.

Shembull të panelit kryesor dhe të paneleve të lëvizshme jepen në **figurat II 330÷336**.

Përdorim korsie
(neni 133/19)

figura II 337, neni 133

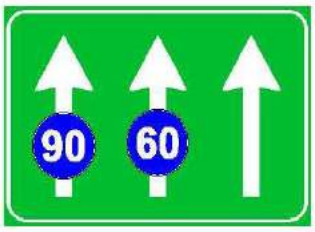


figura II 338, neni 133

Tregon mënyrën për përdorimin e korsive të veçanta të rrugës, ose dhe të korsive që janë në gjëndje pune në drejtimin e lëvizjes.

Mund të përdoren për të treguar korsinë e destinuar për mjete që lëvizin me shpejtësi që përbën pengesë për qarkullimin.

Përmasat dhe shembujt jepen në **figurat II 337÷340**.

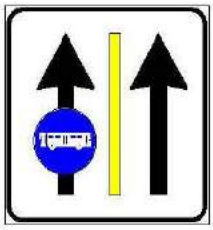


figura II 339, neni 133

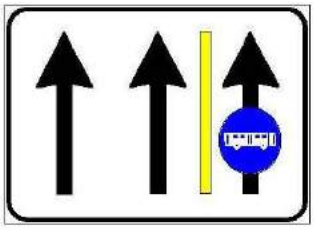


figura II340, neni 133

Ndryshim korsish në gjendje pune
(neni 133/20)

figura II 341, neni 133

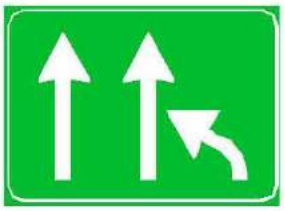


figura II 343, neni 133

figura II 342, neni 133

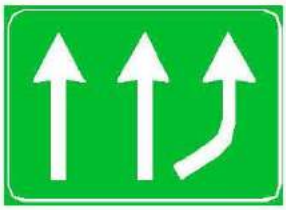


figura II 344, neni 133

Sinjalizon një ndryshim të përhershëm në zvogëlim ose në zmadhim të numrit të korsive të përdorshme në drejtim të lëvizjes.

Përmasat dhe shëmbujt jepen në **figurat II 341÷344**.

Nëse korsia ka gjatësi më të madhe se 500 m, dhe në përputhje me kushtet dhe karakteristikat e rrugës, duhet të përdoret sinjali i paralajmërimit i përbërë nga i njëjti sinjal tërësor i panelit plotësues **model II 1.**

Autostradë dhe rrugë interurbane kryesore
(neni 133/21, 23)

figura II 345, neni 133

figura II 347, neni 133

Tregon fillimin e një autostrade (tipi A) ose të një rruge interurbane kryesore (tipi B).

Janë të mundshme këto vendosje:

- të vetme, në fillim të autostradës ose rrugës së cilës i referohet, me funksion lokalizimi;
- së bashku me një panel që jep kushtet e veçanta të qarkullimit të vlefshme për autostradën ose rrugën, në fillim të hyrjes së saj, me qëllim paralajmërimi.

Ngjyrat janë:

- jeshile për autostradat (tipi A);
- blu për rrugët interurbane kryesore (tipiB).

Ato kanë përmasat e mëposhtëme:

- sinjal i lokalizimit: 300x170 cm;
- sinjal i paralajmërimit: 300x120 cm pjesa e majta;
  300x180 cm pjesa e djathtë.

Sinjali në formë të reduktuar (**figura II 161**) mund të vendoset me sinjalet e paralajmërimit, përzgjedhjes, drejtimit, për të identifikuar drejtimin ose tek një rrugë interurbane kryesore.

Shembujt jepen në **figurat II 345** dhe **347**.

Fundi i autostradës dhe fundi i rrugës interurbane kryesore
(neni 133/22, 23)

Figura II 346, neni 133

Është i njëjtë me sinjalin e autostradës ose rrugës interurbane kryesore, por me një vijë diagonale me ngjyrë të kuqe, që fillon majtas poshtë dhe shkon djathtas lart.

Me funksion paralajmërimi vendoset së bashku me panelin plotësues **model II 1**.

Përmasat janë të njëjta me sinjalin e fillimit.

Rrugë njëkalimshe paralele
(neni 133/24)

Figura II 348, neni 133

Përdoret në kryqëzimet për të treguar se qarkullimi në rrugën që ndërpritet lëvizja është me një drejtim, sipas shigjetës. Në këtë rast rruga mund të shfrytëzohet në të gjithë gjerësinë e saj.

Vendoset paralel me aksin e rrugës.

Kur vendoset vetëm, ka përpasat normale 25x100 cm.

Është mirë që të vendoset së bashku me sinjalin EMER RRUGE dhe në këtë rast ka të njëjtat përmasa;

Si shembull vendosjeje shih Kapitullin Kryqëzime në "Situata të veçanta".

Nëse kryqëzimi është me semafor, të dy sinjalet mund të vendosen mbi panelin semaforik dhe për të vlejnë normat e vendosjes që jepen në paragrafin sinjale emër rruge të këtij kapitulli.

Rrugë njëkalimshe ballore (neni 133/25)

Figura II 349, neni 133

Vendoset përpendikular me aksin e rrugës dhe mund të jetë së bashku me sinjalin drejtim i vetëm paralel. Vendoset në të djathtë e në të majtë të fillimit të rrugës me një drejtim dhe mund të përsëritet në të majtë.

Është e rëndësishme, për të garantuar sigurinë e qarkullimit, që sinjalet e rrugës me një drejtim dhe drejtim njëkalimësh paralel, të vendosen pas sinjalit të ndalim kalimit të vendosur në krahun tjetër të hyrjes.

Paralajmërim i shmangësit të këshilluar (neni 133/26)

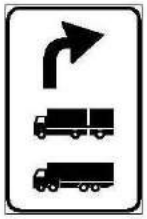


Figura II 350, neni 133

Figura II 351, neni 133

Duhet të përdoret për të paralajmëruar drejtimin e lëvizjes së këshilluar për mjetet me masë të përgjithshme më të madhe se 3,5 ton, për të evituar që këto mjete të kalojnë në një qendër të banuar ose pjesë të saj.
Formohet nga bashkimi i simbolit të një mjeti me një shigjetë të modelit që jepet në **Skemën 22** (aneksi A), **rasti a** dhe që vendoset sipër simbolit të mjetit. Përmasat jepen në **skedën 2**.

Në pikën e ndryshimit të drejtimit duhet të vendoset sinjali i drejtimit të këshilluar për kamionët, i njëjtë me atë të paralajmërimit, por me shigjetën e drejtimit.

Kufijtë e shpejtësisë së përgjithshme (neni 133/27)

Figura II 352, neni 133

Sinjali duhet të vendoset në afërsi të kufijve tokësorë ose detar kombëtar dhe tregon kufizimet e përgjithshme të shpejtësisë që janë në fuqi në Shqipëri.

Në pjesën e sipërme të tabelës vendosen emri, simboli ndërkombëtar dhe flamuri i shtetit shqiptar.

Kufizimet e shpejtësisë vendosen sipas këtij rregulli, nga lart – poshtë:

- shpejtësia maksimale e lejuar për lëvizje brenda qendrave të banuara;
- shpejtësia maksimale e lejuar për lëvizje jashtë qendrave të banuara;
- shpejtësia maksimale e lejuar për lëvizje në rrugët interurbane kryesore (tipi B);
- shpejtësia maksimale e lejuar për lëvizje në autostrada (tipi A);

Simboli dhe pozicioni i tyre jepen në **figurën II 352**.
Përmasat janë 150x250 cm.
Tabelat janë me sfond të bardhë.
Simbolet e dy kuadrateve të para janë me ngjyrë të zezë.
Kuadrati i dytë është me diagonale të kuqe për të treguar fundin e qendrës së banimit

SINJALE TË SHËRBIMEVE TË NEVOJSHME

Të përgjithshme
(neni 134/1)

Japin të dhëna që, edhe pse nuk lidhen ngushtësisht me drejtimin e mjeteve dhe qarkullimin e tyre, mund të jenë të nevojshme për përdoruesit e rrugës.

Në varësi nga vendndodhja e tyre, kanë dy funksione të ndryshme (neni 134/1):

- *lokalizimin*, kur vendosen në vendin e treguar;
- *paralajmërimin*, kur janë së bashku me shigjetën që tregon drejtimin që duhet ndjekur ose me një panel plotësues **model II 1** që jep largësinë ndërmjet sinjalit dhe vendit të treguar.

Përbëhen nga një panel që ka simbolin përkatës të shërbimit të treguar.

Përmbajtja dhe ngjyrat
(neni 134/1)

Si rregull i përgjithshëm, ngjyrat e sfondit janë të njëjta me ato të rrjetit rrugor në të cilin është vendosur sinjali.
Sinjalet që tregojnë një shërbim të rëndësishëm për turistët kanë sfondin me ngjyrë gështenjë.
Emërtimi mund të vendoset në hapësirën poshtë simbolit.

Përmasat

Nëse nuk është specifikuar ndryshe, përmasat jepen në **skedën 3** (neni 134/1).
Simbolet e këtyre sinjaleve, kur përdoren si shtojca në sinjalet e paralajmërimit, përzgjedhjes, drejtimit ose tregimit, kanë përmasa në përshtatje me sinjalin të cilit i janë shtuar dhe kompozimit grafik përkatës (neni 134/1).

Kompetencat
(neni 35
i Kodit Rrugor)

Entet e mëposhtëme:
- pronarët e rrugëve, jashtë qendrave të banuara;
- komunat, në qendrat e banuara, edhe për rrugët private të hapura për përdorim publik dhe rrugët lokale;

autorizojnë vendosjen e sinjaleve që tregojnë vende të shërbimeve rrugore, përveç sinjaleve që lajmërojnë shërbimin e urgjencës mjekësore, që vendoset nga vetë entet.

Vendosja dhe mirëmbajtja e këtyre sinjaleve është në ngarkim të pronarëve.

Ndihmë e shpejtë
(neni 134/2)

Figura II 353, neni 134

Tregon një strukturë sanitare të organizuar për shërbime të urgjencës.

Itineraret që të çojnë për atje duhet të sinjalizohen me sinjalin "NDIHMA E SHPEJTË". Ky ka funksion paralajmërimi dhe vendoset në kryqëzimet më të rëndësishme të rrugës kryesore.

Kur shërbimi i urgjencës ndodhet në brendësi të një spitali, sinjali vendoset bashkë me sinjalin SPITAL të përshkruar në paragrafin "Sinjale" që japin informacione të nevojshme për drejtuesit; një shembull i bashkëvendosjes jepet në **Skemën 29** (aneksi A).

Ndihmë teknike
(neni 134/3)

Figura II 354, neni 134

Tregon një ofiçinë mekanike ose pika servisi përgjatë rrugës interurbane.

Telefon
(neni 134/4)

Figura II 355, neni 134

Tregon një kabinë telefonike përgjatë rrugës interurbane.

Furnizim
(neni 134/5)

Figura II 356, neni 134

Figura II 357, neni 134

Tregon një impiant furnizimi me karburant, përgjatë një rruge interurbane.
Nëse impianti shpërndan edhe benzinë pa plumb, një prej simboleve bëhet me ngjyrë jeshile

Ndalim autobuzi

(neni 134/6)

Figura II 358, neni 134

Tregon pikat e qëndrimit të mjeteve të transportit publik interurban. Hapësira blu mund të përdoret për të saktësuar shërbimet, linjat, oraret.
Nëse hapësira nuk është e mjaftueshme mund të plotësohet me panelin **model II 6** i cili ka përmasat e specifikuara në **skedën 9**
Sinjali mund të përdoret edhe përgjatë rrugëve urbane.

Ndalim Tramvaji
(neni 134/7)

Figura II 359, neni 134

Tregon pikat e ndalimit të një linje tramvaji. Përdoren të njëjtat rregulla të përshkruara për stacionet e autobuzëve.

Informacione
(neni 134/8)

Figura II 360, neni 134

Tregon një vend informacioni turistik ose të një natyre tjetër.

Hotel për të rinjtë (neni 134/9)

Figura II 361, neni 134

Tregon një hotel apo bujtinë për të rinjtë.

Zonë për piknik
(neni 134/10)

Figura II 362, neni 134

Tregon një hapësirë të pajisur me tavolina, stola dhe pajisje të tjera të ndryshme, ku përdoruesi i rrugës mund të qëndrojë dhe pushojë.

Kamp
(neni 134/11)

Figura II 363, neni 134

Tregon afrimin e një strukture pritjeje të kompletuar dhe të autorizuar për tenda, kampe dhe autokampe.
Përdoret në rrugët interurbane dhe në ato urbane periferike.

Radioinformacion rrugor
(neni 134/12)

Figura II 364, neni 134

U tregon përdoruesve frekuencën e valës në të cilën mund të marrin lajme të nevojshme për qarkullimin rrugor.

Në rrugët normale vendosen rreth 1 km pas përfundimit të qëndrave të banuara.
Dhënia e informacionit dhe vendosja në punë është në ngarkim të entit pronar.

Motel
(neni 134/13)

Figura II 365, neni 134

Tregon një motel afër në rrugën interurbane.
Mund të përdoret vetëm në rrugët interurbane

Bar dhe restorant
(neni 134/14)

Figura II 366 neni 134

Figura II 367 neni 134

Tregon afrimin e një bari ose restoranti në rrugët interurbane.
Janë të ndaluara në qendrat e banuara.

Parkim ndërrim mjeti
(neni 134/15)

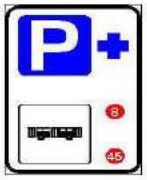


Figura II 368 neni 134

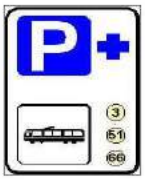


Figura II 369 neni 134

Figura II 370 neni 134

Figura II 371 neni 134

Tregon ose lajmëron një parkim të vendosur posaçërisht në një stacion ose në fund të një linje shërbimi të transportit publik ose në një itinerar këmbësorësh.

Sinjali lidhur me mjetet publike është i përbërë nga një panel i bardhë i tipit të **figurës II 286** që jep:

- në pjesën e sipërme simbolin e parkimit (**figura II 170**), së bashku me simbolin "+" në ngjyrë të zezë;
- në pjesën e poshtëme simbolin e shërbimit publik (tramvaj, metro, autobuz, etj.), (**figura II 141÷144**), së bashku me të dhënat kryesore lidhur me vendarritjet ose numrat e ndryshme të linjave.

Sinjali lidhur me itineraret e këmbësorëve përbëhet nga një panel në ngjyrë kafe i tipit (**figura II 286**) që jep:

- në pjesën e sipërme simbolin e parkimit (**figura II 170**), së bashku me simbolin "+" në ngjyrë të bardhë;
- në pjesën e poshtëme simbolin e ekskursionistëve (**figura II 207**), së bashku me shënimin e vijave të bardha të këmbësorëve.

Mund të shtohet një panel plotësues **model II 3** me emrin e vendqëndrimit.
Një shembull i sinjaleve të parkimit të këmbimit jepet në **figurat II 368÷371**.

Mjete mbi tren dhe mjete në vazhdim
(neni 134/16)

Figura II 372 neni 134

Figura II 373 neni 134

Vendoset në afërsi të një stacioni hekurudhor për të lajmëruar drejtuesit e mjeteve për shërbimin e transportit të autoveturave në vazhdim të udhëtuesve.
Vendoset nën kujdesin dhe me shpenzimet e entit hekurudhor, me marrëveshje paraprake me entin pronar të rrugës.

Mjete në anije
(neni 134/17)

Figura II 374 neni 134

Tregon një port apo molet dhe pikat e imbarkimit të mjeteve në traget.Vendoset në afërsi të një porti ose në hyrje të një qendre të banuar, përgjatë rrugës për në port.

Nëse ekzistojnë kalata të ndryshme, sinjalet e vendosura në brendësi të zonës portuale duhet të përmbajnë tregimin e vendarritjeve të anijeve.

Tregimi i qendrave të vendarritjes duhet të shprehet në gjuhën shqip dhe në gjuhën e vendit të mbërritjes së anijeve.

Lejohet përdorimi i siglës automobilistike të kombit të mbërritjes, në gërma të zeza brenda një trajte vezake të bardhë.

Nëse nevojiten informacione të tjera të nevojshme, mund të shtohet një panel plotësues **model II 6**.

Taksi
(neni 134/18)

Figura II 375 neni 134

Tregon vendndodhjen e një zonë parkimi të rezervuar për mjete të shërbimit publik.

Përmasat janë:

- normale: 40x60 cm;
- të mëdha: 60x90 cm.

Zona është e kufizuar nga vija të verdha, të plotësuara me shkrim horizontal "TAXI", me të njëjtën ngjyrë të vedhë.

Zonat e shërbimit
(neni 134/19)

Figura II 376 neni 134

Në rrugët interurbane përdoret një sinjal i përbërë ku jepen simbolet e shërbimeve të ofruara.Duhet të përdoren simbolet përkatëse, ilustruar në **figurat II 100÷231**.

Në brendësi të zonës mund të përdoren sinjale me vetëm një simbol të shërbimit për të treguar vendin e saktë dhe rrugën që duhet ndjekur për ta arritur.

Zonë e pajisur me mjete shkarkimi
(neni 134/20)

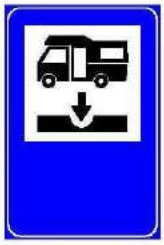


Figura II 377 neni 134

Tregon një zonë të rezervuar për ndalimin dhe parkimin e autokarvanëve, e pajisur me impiante të mbledhjes së mbeturinave organike dhe ujrat e papastra dhe të zeza, që janë depozituar në depozitën e autokarvanit, apo të mjeteve të tjera.

Policia
(neni 134/21)

Figura II 378 neni 134

Figura II 379 neni 134

Figura II 380 neni 134

Figura II 381 neni 134

Tregon selinë më të afërt të një poste ose zyre të një organi policie.

Në sinjal duhet të jepet rrethi, adresa dhe numri i telefonit.

Vendoset përgjatë rrugëve interurbane në afërsi të hyrjeve të zonave të banuara.

Sinjali është me sfond të bardhë me shkrime në ngjyrë të zezë.

Përmasat janë 90x60 cm.

SINJALIZIMI HORIZONTAL

neni 40 i Kodit Rrugor

Të përgjithshme

Sinjalet horizontale, të shënuara në rrugë, shërbejnë për të rregulluar qarkullimin, për të drejtuar përdoruesit dhe për të dhënë udhëzime dhe tregues të dobishëm për sjellje të veçanta për t'u mbajtur. (neni 40/1 i Kodit Rrugor).

Sinjalet horizontale ndahen në (neni 40/2 i Kodit Rrugor) :

- shirita gjatësore;
- shirita tërthore;
- vendkalime këmbësorësh ose biçikletash;
- shigjeta drejtuese;
- shkrime dhe simbole;
- shirita kufizuese të vendeve të qëndrimit ose për vendqëndrimet e rezervuara;
- ishuj trafiku ose sinjalizimi paraprak për pengesa brenda karexhatës;
- shirita kufizuese të stacioneve të qëndrimit të mjeteve të transportit publik të linjës;
- sinjale retroreflektuese integrative të sinjalitikës horizontale;
- sinjale të tjera të parashikuara nga aktet në zbatim;
- sinjale horizontale të ndaluar.

Nuk lejohet (neni 40/10 Kodit Rrugor):

- Ndalimi në rrugët , anët e të cilës dallohen nga një shirit e vazhduar ;
- qarkullimi mbi shiritat gjatësore, përveçse kur ndërrohet korsi;
- qarkullimi i mjeteve të paautorizuara në korsitë e rezervuara.
- Në vendkalimet e këmbësorëve drejtuesit e mjeteve duhet tu japin përparësi këmbësorëve që kanë filluar kalimin. Vendkalimet e këmbësorëve duhet të jenë gjithmonë të kalueshme dhe për karrocat me rrota të invalidëve .

Materialet

Të gjitha sinjalet horizontale duhet të realizohen me materiale të tilla që të jenë të dukshme si ditën edhe natën , si kur bie shi edhe kur shtrati i rrugës është i lagur (neni 135/1).

Sinjalet horizontale duhet të jenë të realizuara me materiale të pa thërmueshme dhe nuk duhet të dalin me shumë se 3 mm mbi sipërfaqen e shtruar të rrugës (neni 135/3).

Ngjyrat
(neni 135/5)

Ngjyrat e sinjaleve horizontale janë si më poshtë

- e bardhë;
- e verdhë;
- e kaltër;
- e verdhë , e kombinuar me të zezë.

Përdorimi i tyre është përcaktuar për çdo kategori sinjalesh në nene të veçanta në Rregulloren e Zbatimit të Kodit Rrugor. Mund të përshtaten ngjyrat e sistemit të sinjalizimit vertikal kur sinjalet ose simbolet përkatëse të përfaqësuara në të përsëriten në, sipërfaqen e rrugës.

Efektiviteti

Sinjalet horizontale duhet të mbahen gjithmonë në gjëndje pune në rast të rishtrimit të sipërfaqes të rrugës, ato duhet të zëvendësohen në kohën teknikisht të nevojshme. Mungesa e sinjaleve horizontale në rastin e rihapjes së trafikut, duhet të bëhet e ditur me përdorimin e sinjaleve të **figurës II 35** së bashku me panelin **model II 6/a** (neni 135/7).

Sinjalet horizontale, kur nuk u përgjigjen më qëllimeve për të cilat janë venë, duhen të hiqen apo të prishen, në një mënyrë të tillë të përshtatshme që të mos shkaktojnë më pas ngatërresa në sinjalet e reja që do të vihen (neni 135/8).

SHIRITAT GJATËSORË
(neni 136)

Shiritat gjatësore shërbejnë për të ndarë drejtimet e lëvizjes apo korsitë, për të kufizuar rrugën ose për të orientuar mjetet drejt drejtimit të duhur.

Shiritat gjatësore ndahen në:
- shirita ndarës në drejtim të lëvizjes ;
- shirita korsish;
- shiritat anësorë të rrugës ;
- shirita orientimi;
- shirita drejtues, në kryqëzime.

Gjerësia minimale e të gjitha shiritave gjatësore përveç atyre të anëve është (neni 138/1):

- 15 cm për autostradat dhe rrugët interurbane kryesore;
- 12 cm për të gjitha llojet e tjera të rrugëve;

Të tilla shirita mund të jenë të pandërprera ose të ndërprera; gjatësia e pjesëve dhe intervaleve të shiritave të ndërprera në vijë të drejtë është dhënë në **tabelën** e mëposhtëme (neni 136/3) ndërsa në **Skemën 31** (aneksi A) janë dhënë të gjitha tipet e shiritave.

Tabela e shiritave gjatësore të ndërprera

lloji shiritit	*pjesa [m]*	*intervali [m]*	*qëllimi aplikimit*
a	4,5	7,5	ndarje e drejtimit të lëvizjes dhe korsive të lëvizjes në pjesë me shpejtësi të parashikuar më të madhe se 110 km/orë
b	3,0	4,5	ndarje e drejtimit të lëvizjes dhe korsive të lëvizjes në pjesë me shpejtësi të parashikuar ndërmjet 50 km/orë dhe 110 km/orë
c	3,0	3,0	ndarje e drejtimit të lëvizjes dhe korsive të lëvizjes në pjesë me shpejtësi të parashikuar jo më të madhe se 50 km/orë ose në tunele
ç	4,5	1,5	shirita të paralajmërimit të afrimit të një shiriti të vazhdueshëm
d	3,0	3,0	për të përkufizuar korsitë e shpejtësisë dhe të ngadalësisë
dh	1,0	1,0	për shirita të anëve dhe për të ndërprerë shiritat e pandërprera që i korrespondojnë hyrjeve anësore ose itinerareve të biçikletave, triçikleve, etj.
e	1,0	1,5	për shirita të drejtimit në kryqëzime
ë	4,5	3,0	për shirita të ndarjeve të korsive të kthyeshme

Në kthesa, intervalet e shiritave tipi "a" dhe "b" mund të jenë të zvogëluara në mënyrë të arsyeshme. Shiritat e tipit "ç' nuk janë të detyrueshme (neni 137/11).

Shirita të ndarjes së drejtimeve të lëvizjes (neni 137)

Ndarja e drejtimeve të lëvizjes mund të bëhet me anë të katër tipeve të shiritave:

- shirita të pandërprera;
- shirita të dyfishta ku njëra është e ndërprerë;
- shirita të dyfishta të pandërprera;
- shirita të ndërprera.

Shiritat duhet të jenë të pandërprera (neni 137/2):

- në rrugë me dy korsi lëvizjeje, për sa kohë që nuk mund të lejohet zënia, qoftë edhe e çastit, e korsive plotësuese për parakalim;
- më afërsi të kryqëzimeve në nivel;
- në zonat ballore;
- në afërsi të vendkalimeve të këmbësorëve dhe biçikletave;
- në afërsi të pjesëve të rrugës në të cilat pamshmëria është e dobët, si për shembull në kthesa dhe në pjesë të ngritura;
- në afërsi të kalimeve hekurudhore në nivel;
- në afërsi të ngushtimeve të rrugëve.

Shtrirja e një shiriti të vazhdueshëm nuk duhet të jetë më i vogël se 30 m përveç rastit në të cilin dy kryqëzime janë aq pranë , sa që nuk lejojnë një gjatësi të tillë (neni 136/5).

Përgjatë kthesave, në pjesët e ngritura dhe në ngushtime, të cilat nuk kanë drejtim njëkalimësh të alternuar, shiriti i vazhdueshëm i ndarjes së drejtimeve të lëvizjes duhet të ketë gjatësi të tillë, që të mos lejojë zënien e korsisë plotësuese për të gjithë pjesën e rrugës në të cilën pamja nuk është e mjaftueshme (neni 137/3).

Dy shirita përbri njëri-tjetrit, ku njëri është i vazhdueshëm dhe tjetri i ndërprerë, duhet të përdoren kur njëri prej dy drejtimeve të lëvizjes ka një largësi pamjeje të kufizuar (neni 137/4). Kjo mund të ndodhë në kthesa (shih kapitullin Kthesa në Situata të veçanta), në kurrize rrugore (shih kapitullin Kurrize rrugore në Situata të veçanta) dhe për të lejuar parakalimin e mjeteve në dalje nga zona të kryqëzimit (shih kapitullin Kryqëzime në Situata të veçanta).

Gjatësia e këtyre shiritave përbri njëri-tjetrit nuk duhet të jetë më e vogël se 30 m.

Vetëm mjetet që lëvizin në të djathtë të shiritit të ndërprerë kanë mundësinë t'i tejkalojnë të dyja (neni 40/4 Kodit Rrugor).

Dy shirita të pandërprerë përbri njëri-tjetrit duhet të përdoren në këto raste:

- në rrugë me një karrexhatë me dy ose me shumë korsi për drejtim të lëvizjes;
- kur dy ose më shumë korsi në të njëjtin drejtim të lëvizjes janë kufizuar nga shirita të pandërprera;
- kur ndarja e drejtimeve të lëvizjes nuk përputhet me aksin e rrugës;
- kur vendoset një trafikndarës, edhe jo i parafabrikuar, për t'i dhënë një siguri më të madhe qarkullimit, duke ndarë dy drejtime të lëvizjes; në këtë rast, nëse hapësira ndërmjet dy shiritave është më e madhe se 50 cm, ajo duhet të evidentohet me shirita të bardha paralele pingul me aksin e rrugës.

Largësia ndërmjet dy shiritave përbri njëri-tjetrit duhet të jetë jo më e vogël se gjerësia e një prej dy shiritave (neni 137/1).

Shiritat e pandërprera mund të jenë të ndërprera në përputhje me rrugën ose hyrjet anësore, vetëm nëse garantohet një pamje e mjaftueshme për kalimin dhe kthimin (neni 137/9).

Në të gjitha rastet e tjera të ndarjes së drejtimeve të lëvizjes zbatohen shiritat e ndërprera.

Shiritat e korsisë
(neni 138)

Përcaktimi i madhësisë së korsisë, e marrë si largësia ndërmjet akseve të shiritave që kufizojnë korsinë (neni 40 i Kodit Rrugor) është në varësi të funksionit të tipit të rrugës të tipit të automjetit në kalim dhe e rregullimit të saj. Madhësia e korsisë zgjidhet në këto përmasa : 2,75 m – 3 m – 3,25 m – 3,5 m – 3,75 m; ndërsa për korsitë e emergjencës madhësia zgjidhet në intervalin ndërmjet 2 dhe 3,5 m (neni 138/1).

Në hyrjen e kryqëzimeve të qyteteve, madhësia e korsisë mund të reduktohet në 2,5 m, përsa kohë që këto korsi nuk përdoren për mjete të rënda apo për transport publik (neni 138/2).

Gjerësia e korsisë së lëvizjes përgjatë shtratit të rrugës duhet të mbahet e njëjtë sa më shumë të jetë e mundur, përveç rasteve kur afrohen krzqëzimet apo vendet e sigurimit në stacionet e qëndrimit të tramvajeve. Në kthesa duhet të realizohet një zgjerim i përshtatshëm në funksion të tipit të mjeteve në kalim dhe të rrezes së kthesës (neni 138/3).

Shiritat e korsisë mund të jetë të pandërprera ose të ndërprera dhe të me ngjyrë të bardhë ose të verdhë.

Në zonat ballore, në afërsi të kryqëzimeve shiritat e ndarjes së korsive duhet të jenë të pandërprerë, në pjesën më të afërt me vijën e ndalimit, për të paktën 30 m (neni 138/4).

Shiritat e korsisë së rrugës me të drejtë përparësie mund të jenë të zgjatura në brendësi të zonës së kryqëzimeve, por duhet të jenë të ndara. Shiritat e korsive nuk mund të jenë të zgjatura në brëndësi të zonave të kryqëzimeve për sa kohë që ekzistojnë shiritat e drejtimit (neni 138/5).

Korsitë e rezervuara, nëse nuk janë të mbrojtura nga elementë të ngritur, janë të ndara nga korsitë e tjera të lëvizjes përmes dy shiritave të pandërprera përbri njëra-tjetrës, një i bardhë 12 cm dhe një e verdhë 30 cm, të larguara nga njëra-tjetra me 12 cm.

Shiriti i verdhë duhet të jetë i vendosur në bazë të korsisë së rezervuar (neni 138/6). Shih **Skemën 32** (aneksi A).

Shkrimet janë të tipit të paraqitur në **Skemën 32**.

Pistat e biçikletave, nëse nuk janë të mbrojtura nga elementë të ngritur nga sipërfaqja, janë të ndara nga korsitë përmes dy shiritave të pandërprera përbri njëri-tjetrit, një i bardhë prej 12 cm dhe një i verdhë prej 30 cm, në një largësi prej 12 cm nga njëri-tjetri . Shiriti i verdhë duhet të jetë i vendosur në bazë të korsisë së rezervuar (neni 138/7).

Shih **Skemën 33** (aneksi A) edhe për simbolin.

Shiritat anësorë të rrugës
(neni 139)

Anët e rrugës tregohen me shirita me ngjyrë të bardhë (neni139/1).

Shiritat anësorë janë të pandërprerë kur i përkasin korsisë së emergjencës dhe bankinave dhe mund të vendosen në pjesët e rrugës ku nuk lejohet ndalimi (neni 139/2).

Shiritat anësorë janë të ndërprera kur i përkasin një rruge me detyrimin dhënie përparësie, me degëzime, me korsi të shpejtimit dhe të ngadalësimit, me sheshe ose zona ndalimi dhe me rregullim në trotuar të mjeteve (neni 139/3).
Shih **Skemën 42** (aneksi A).

Gjerësia minimale e shiritave të anëve është (neni 139/4):
- 25 cm për autostradat dhe rrugët interurbane kryesore;
- 15 cm për interurbanet dytësore, urbanet kryesore dhe urbanet dytësore;
- 12 cm për rrugët lokale.

Shiritat anësorë të autostradave dhe të rrugëve interurbane kryesore, në zonat me mjegull ose në zonat në të cilat shpesh verifikohen kushte të ndryshme të motit, mund të pajisen me elementë të ngritur të cilët prodhojnë një efekt zanor ose një vibracion të mjeteve për të lajmëruar drejtuesin e mjetit rreth vendndodhjes së tij në lidhje me anët e rrugës. Kjo vendosje mund të bëhet në të gjitha ato raste kur shihet e nevojshme (neni 139/4).

Shiritat e pandërprera të anëve mund të shkelen vetëm nga mjetet që janë në shërbim të interesit publik dhe nga mjetet që duhet të kryejnë një qëndrim për emergjencë (neni 40/9 i Kodit Rrugor).

Shiritat ndërlidhës

Shiritat ndërlidhës janë shirita të pandërprera, të pjerrëta, në ngjyrë të bardhë (neni 140) dhe përdoren në varësi të ndryshueshmërisë së gjerësisë së rrugës së përdorur nga trafiku, ose të korsive (neni 140/1).

Pjerrësia e shiritave të ndërlidhjes ndaj aksit të rrugës nuk duhet të kalojë 5% për rrugët urbane, të lagjeve dhe të rrugëve lokale dhe 2% në rrugët e tjera , përveç rasteve kur kjoështë e pamundur për shkak të pranisë të kryqëzimeve të ngritura .Shih **Skemën 43** (aneksi A) (neni 140/2).
Nëse shiritat ndërlidhës përkufizojnë zonat e ndaluara për trafik, në këto rase këto zona mund të vijëzohen me vija të pjerrta në formë zebre (neni 140/3).

Shiritat ndërlidhës për të shmangur trafikun nga pengesa ose ishuj trafiku brenda rrugës, duhet të vijëzohen me vija të pjerrta në formë zebre (neni 140/4), si në **Skemën 43**.

Shiritat drejtues në kryqëzime
(neni 141)

Shiritat e drejtimit në kryqëzime janë të tipit "d" sipas tabelës së nenit 136/2 Këto shirita janë të kthyera, të ndërprera, me ngjyrë të bardhë dhe mund të jenë të vijëzuara në kryqëzime për të drejtuar mjetet sipas trajektores së saktë. Shih **Skemën 78** dhe **Skemën 81** (aneksi A) (neni 141/2).

Shiritat e drejtimit në kryqëzime mund të shënjohen edhe për të treguar kufijtë e zënies së kthesave nga gjerësia e tramvajeve (neni 141/2).

Shiritat e tërthortë
(neni 142)

Një shirit i tërthortë i vazhdueshëm tregon kufirin përpara të cilit drejtuesi i mjetit ka detyrimin të ndalojë makinën për të respektuar urdhërat semaforike, sinjalin NDALO DHE JEP PERPARESI, (**figura II 37**), sinjalin KALIM NE NIVEL (**figurat II 8** dhe **9**) apo dhe nje sinjal manual të dhënë nga personeli që kryen shërbimin e policisë rrugore (neni 40/5 i Kodit Rrugor).

Një shirit i tërthortë i ndërprerë tregon kufirin përpara të cilit drejtuesi i mjetit ka detyrim të ndalojë mjetin, nëse është e nevojshme, për të respektuar sinjalin JEP PERPARESI (**figura II 36**) (neni 40/6 i Kodit Rrugor).

Shiritat e tërthorta, ose shiritat e ndalimit, janë të pandërprera ose të ndërprera dhe me ngjyrë të bardhë.

Ato të pandërprerat kanë gjerësi minimale prej 50 cm dhe përdoren në kryqëzimet me semafor, në kalimet në nivel, në vendkalimet e kërmbësorëve me semafor dhe në prani të sinjalit NDALO DHE JEP PERPARESI (**figura II 37**) (shih **Skemën 44** aneksi A) (neni 142/1).

Shirita e ndalimit duhet (neni 142/2 dhe /3):

- të jetë paralele me rrugën kryesore;
- të jetë në prag të kryqëzimeve dhe, gjithsesi, e vendosur në mënyrë që të ndihmojnë manovrat e kthimit;
- të jetë e shënuar në mënyrë që drejtuesi i mjetit të mund të ndalojë në kohën e duhur para shiritit dhe të ketë pamjen më të madhe të mundshme;
- të jetë jashtë korsisë së shpejtimit;
- të lidhë anën e rrugës me shiritn gjatësore të ndarjes së drejtimeve të lëvizjes ose, në rrugët me një drejtim, me anën tjetër të rrugës;
- për rrugët pa ishuj shpëtimi ose ishuj trafikndarës, shirita duhet të lidhet me një shirit të vazhdueshëm gjatësor, të gjatë të paktën 10 m në qendrat e banuara dhe 25 m jashtë nga qendrat e banuara.

Shiriti tërthor i ndalimit, në prani të sinjalit **JEP PËRPARËSI** (**figura II 36**), është i përbërë nga një seri trekendëshash të bardhë të vijëzuar me kulme nga drejtuesi i mjetit për t'a detyruar të japë përparësi; këto trekëndësha kanë një bazë të përfshirë ndërmjet 40 dhe 60 cm dhe një lartësi të përfshirë ndërmjet 60 dhe 70 cm. Këshillohet të lihet një hapësirë ndërmjet dy trekëndëshave të afërt gati sa ½ e bazës dhe gjithashtu të mos shënjohen trekëndësha të paplotë. Shih **Skemën 34** (aneksi A) (neni 142/4).

Në kryqëzimet që rregullohen me semafor, shiriti i ndalimit shënjohet para vendkalimit të këmbësorve dhe 1 m larg tij. Shih **Skemën 35** (aneksi A) (neni 142/4).

Kalimet që këmbësorët ose biçikletat
(neni 143, 144)

Sinjalet horizontale të **VENDKALIMEVE PER KËMBËSORËT** janë dhënë në kapitullin Vendkalime këmbësorësh në "Situata të veçanta", ndërsa sinjalet horizontale të vendkalimeve të biçikletave janë dhënë në kapitullin Zona të biçikletave në "Situata të veçanta".

Shigjetat drejtuese
(neni 40)(neni 145)

Shigjetat drejtuese janë (neni 145/2):

- shigjeta djathtas për korsitë e caktuara për kthime djathtas;
- shigjeta drejt për korsitë e caktuara për kalimin drejt të kryqëzimeve dhe për të miratuar drejtimin e lëvizjes në rrugët njëkalimshe ;
- shigjetat majtas për korsitë e caktuara për kthimin majtas;
- shigjetat djathtas e shoqëruar me shigjetat drejt për korsitë e caktuara për kthimin djathtas dhe për vazhdimin drejt të kryqëzimit;
- shigjetat majtas të bashkuara me shigjetat drejt të caktuara për kthimin majtas dhe për vazhdimin drejt të kryqëzimit;
- shigjeta për rihyrje.

Përmasat e shigjetave janë të vendosura sipas **Skemave 36÷41**.

Ngjyra e shigjetave drejtuese është e bardhë (neni 145/1).
Shigjetat drejtuese mund të vendosen edhe për të treguar drejtime të lejuara dhe të ndaluara. Shih **Skemën 40** aneksi A **(fig II 439)** (neni 145/4).

Pozicioni i shigjetave në brendësi të korsisë është vendosur në **Skemën 48** aneksi A (Fig II.440) (neni 145/5).
Maja e shigjetave të vendosura në afërsi të vijës së ndalimit duhet të jetë larg saj të paktën 5 m (neni 145/6).

Intervali gjatësor mes më shumë shigjetave të barabarta të përsëritura gjatë të njëjtës korsi nuk duhet të jetë më pak se 10 m .Numri i shigjetave që përsëriten duhet të jetë i matur me gjatësinë e zonës së paraseleksionimit dhe të hyrjes(neni 145/7).

Shkrimet dhe simbolet
(neni 40) (neni 146)

Shkrimet dhe simbolet duhet të kenë karakteristikat e mëposhtme:

- karakteret që do të përdoren janë ato të **tabelave II 26/a ,b,c,ç** (neni 146/1);
- shkrimet duhet t'i referohen vetëm emrit të rrugëve dhe qëndrave administrative dhe të jenë me fjalë lehtësisht të kuptueshme edhe nga të huaj (neni 146/2);
- shkrimet duhet të kufizohen në një numër minimal fjalësh (neni 146/3) gjithsesi në mënyrë të tillë që të shmangen keqkuptimet mbi kuptimin e tyre;
- shkrimet duhet të jenë në ngjyrë të bardhë përveç fjalëve BUS, TRAM dhe TAXI që janë në ngjyrë të verdhë (neni 146/4);
- shkrimet kanë përmasa të ndryshme në funksion të tipit të rrugës dhe bëhen sipas **tabelave II 26/a÷d**;
- gërmat dhe fjalët që bëjnë pjesë në një shkrim rrjeshtohen në anën e poshtme pingul me aksin e rrugës (neni 146/6);
- nëse shkrimi përmban shumë rrjeshta, këto duhet të jenë të larguar ndërmjet tyre sa dyfishi i madhësisë së gërmave më të mëdha (neni 146/7).

Në prani të sinjalit vertikal **NDALO DHE JEP PËRPARËSI** (**figura II 37**) shirita e ndalimit duhet të plotësohet nga shkrimi STOP në sipërfaqe i cili duhet të jetë larg nga shirita e ndalimit nga 1 në 3 m. Shiko **Skemat 44** dhe **45 (fig.II432/a)** (neni 146/8).

Në prani të sinjalit vertikal **JEP PERPARESI** (**figura II 36**), shirita e ndalimit mund të plotësohet nga simboli i **Skemës 34**. Ky simbol nuk mund të jetë më pak se 2 m larg nga kulmet e trekëndëshave që përbëjnë vijën e ndalimit (neni 146/9).

Në afërsi të kalimeve hekurudhore duhet të vendoset, në përberje të sinjaleve vertikale, në çdo korsi në afërsi të kalimit, një Kryq i Shën Andresë me shkronjat PL brënda tij.
Ngjyra e sinjaleve të tij është e bardhë dhe përmasat përcaktohen nga fig II.443.
Shiko **Skemën 49** (aneksi A) (neni 146/10).

Simbolet mund të jenë përsëritës të sinjaleve vertikale ose të simboleve me të cilat ato shprehen. E rëndësishme është që të jenë të formuar në funksion të llojit të rrugës për të lejuar një perceptim të saktë.

Shembuj të kësaj norme janë simbolet **RRUGËKALIM BIÇIKLETASH** e shkrimet e shpejtësisë së kështilluar të dhëna në **Skemën 46** (aneksi A) (neni 146/11).

Shiritat e kufizimit të vendqëndrimeve ose të vendqëndrimeve të rezervuara (neni 147)	Shiritat e kufizimit të vëndqëndrimeve ose të vëndqëndrimeve të rezervuara janë dhënë në kapitullin Pushimi, Qëndrimi dhe Parkimi në "Situtata të veçanta".
Parasinjalizimi i ishujve të trafikut ose të pengesave brenda rrugës (neni 148)	Sinjalizimi horizontal i ishujve te trafikut, korsisë së paralajmërimit, emergjencës dhe trafikndarësve por edhe sinjalet e pengesave brenda rrugës janë dhënë në kapitullin Pengesa të "Situatave të veçanta".
Shiritat e kufizimit të ndalimeve të mjeteve të shërbimit publik, kolektiv të linjës. (neni 149)	Shiritat e përkufizimit të ndalimit të mjeteve që shërbejnë për transport publik të linjës janë dhënë në kapitullin Autobus të "Situatave të veçanta"
Sistemet prapareflektuese, përbërëse të sinjaleve horizontale (neni 151)	- sistemet prapareflektuese përdoren për të përforcuar sinjalet horizontale (neni 151/1); - ato duhet të kenë trupin dhe pjesët përthyese në të njëjtën ngjyrë me sinjalin horizontal që përforcojnë (neni 151/2); - sipërfaqja reflektuese minimale, për çdo faqe të përdorshme, duhet të jetë prej 20 cm^2 (neni 151/3); - lartësia maksimale nga sipërfaqja duhet të jetë 2,5 cm (neni 153/4); - duhet të fiksohen me sisteme të përshtatshme për të evituar shkëputjen; - frekuenca e vendosjes së pajisjeve duhet të jetë 10 m në vijë të drejtë dhe 3 m në kthesa (neni 151/4).
Sisteme të tjera për sinjalizimin horizontal (neni 152)	Sisteme të tilla si perçina, pllakëza apo tipe të tilla të ngjashme me to duhet të vendosen në rafshin e rrugës ose paksa të nxjerrë (neni 152/1). Seria e gozhdëve ose kunjave mund të realizohet me çdo lloj materiali, mjafton që të jetë i përshtatshëm për t'u parë dhe i fortë për t'u bërë shenjë në karrexhatë. Mund të përdoren, me kuptimin e shiritit së vazhdueshëm, kudo që ajo gjen aplikim (neni 152/2). Largësia ndërmjet anëve të dy elementëve të njëpasnjëshëm të këtyre pajisjeve nuk duhet të jetë më e madhe se 1 m
Sinjalet horizontale të ndaluara (neni 153)	Për rrugët e caktuara për trafik publik nuk lejohet asnjë shënjë e paheqëshme, përveç atyre të parashikuara nga këto norma, përjashto dhe treguesit që lidhen me garat në rrugë apo me veprimtari sportive. Për treguesit lidhur me sportet në rrugë ose garat sportive, sinjalet duhet të realizohen me materiale të lëvizshme dhe të heqshme përpara rivendosjes së qarkullimit normal.

SINJALET E NDRIÇUESHËM

neni 39 i Kodit Rrugor

Sinjalet vertikale të ndriçueshme, si ato të rrezikut dhe ato përshkruese, duhet të kenë pjesën e përparme të dallueshme nga përdoruesit e rrugës. Janë me ndriçim transparent, ngjyra, formë, përmasa dhe karakteristika, të sinjaleve normale vertikale, për të siguruar një ndriçim të njëtrajtshëm dhe të mos shkaktojnë verbim (neni 154/1)

Kompetencat

Sinjalet e ndriçueshëm vlerësohen nga enti pronar i rrugës, sipas një projekti (studimi) specifik, referuar një zone ose një itinerari të veçantë trafiku (neni 75/2,3)

Të përgjithshme

Sinjalet e ndriçueshme treguese me rëndësi për zona, mund të jenë të ndritshme në mënyrë transparente, me kusht që ngjyrat, forma dhe përmasat të jenë ato të përcaktuara për sinjalet vertikale normale (neni 155/1).

Funksioni

Fenerët semaforik, përjashto fenerët semaforik të verdhë të shkëlqyeshëm, shërbejnë për rregullimin në kohë, përparimin e rrymës së trafikut në një kryqëzim apo në një karrexhatë me disa korsi (nei 156).

Ngjyrat dhe rradha e ndezjes së dritave

Fenerët semaforik normal për automjete janë me tre ngjyra, në formë të rrumbullakët të vendosur vertikalisht: e kuqja sipër, e verdha në mes dhe e gjelbra poshtë.
(neni 157/1) (Figura II, 449)

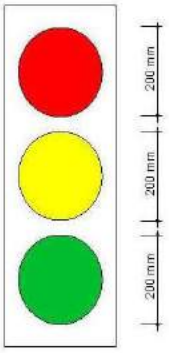


Figura II 449, neni 157

Rradha e ndezjes së dritave është:

- e para, drita e gjelbër
- e dyta, drita e verdhë
- e treta, drita e kuqe

Kur feneri semaforik normal është vendosur në një trup me sinjalizimin tregues, të vendosur sipas karexhatës, pozicioni i dritave mund të jetë horizontal, me dritën e kuqe majtas, të verdhën në mes dhe të gjelbrën djathtas. (neni 157/2) (figura II 232).

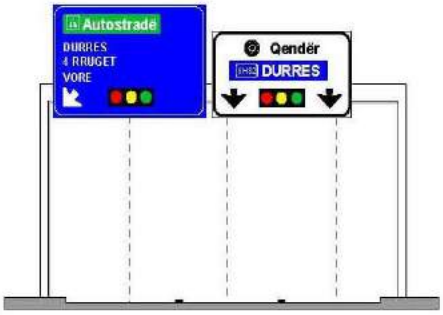
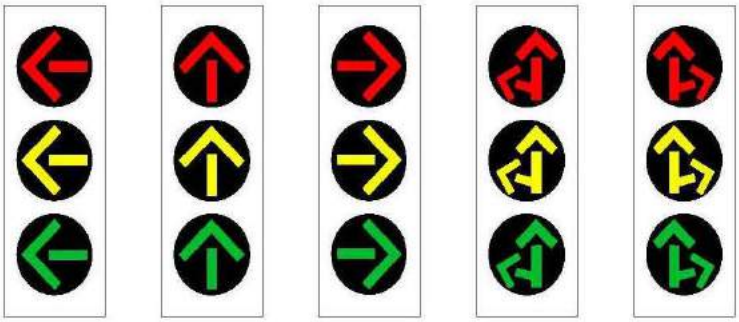


Figura II.232, nenet 124,157

FENERËT SEMAFORIK TË KORSIVE
(neni 158)

Në rrugët njëkalimshe, të alternuara, feneri semaforik normal mund të jetë i dubluar me një fener të kuq të vendosur sipër tij, për të siguruar sinjalin e kuq në rast të një djegie të llambës në sinjalin e parë të kuq. (neni 157/5)

Janë semaforë me tre ngjyra në formën e shigjetave të ndriçuara, të vendosura vertikalisht me sfond të zi të rrumbullakët : shigjeta e kuqe sipër, shigjeta e verdhë në qendër dhe shigjeta e gjelbër në fund. (neni 158), (figura II 450). Rradha e ndezjes është si më sipër.



a Për korsi që kthehet majtas
b Për korsi që vazhdon drejt
c Për korsi që kthehet djathtas
d Për korsi të përzier majtas – drejt
e Për korsi të përzier djathtas - drejt

Figura II 450, neni 158

Këta semaforë përdoren vetëm kur në rrugë ka korsi të specializuara për manovra, në drejtimet e treguara nga shigjetat dhe vetëm nëse kërkohet ndarja e rrjedhjes së trafikut në zonat e semaforizuara.

Shigjetat mund të kenë pjerrësi çfarëdo mjaft që ti përgjigjen drejtimit të kryqëzimit ku do të drejtohet mjeti. (158/4).

Në kryqëzimet kënddrejta me një korsi të përzier me dy manovra, shigjetat përkatëse të ngjyrosura mund të shkrihen në një të vetme (neni 158/5) (figura II 450/d,e).

Përmasat dhe vendosja është si në (neni 158) (figura II 451).

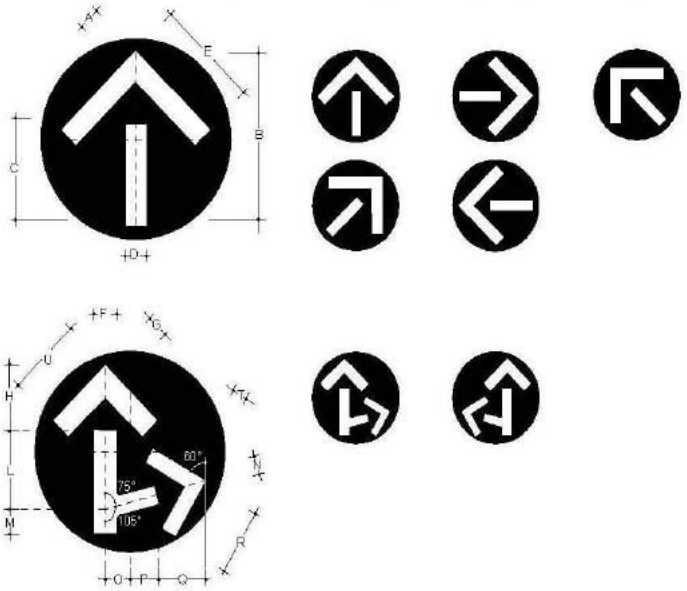


Figura II 451, neni 158

Përmasat jepen në mm	A	B	C	D	E	F	G	H	L	M	N	O	P	Q	R	T	U
Diametri deri në 200 mm	25	190	110	25	120	25	24	63	75	29	20	25	37	47	57	18	77
Diametri deri në 300 mm	38	265	150	38	165	38	34	95	112	43	30	38	57	70	85	26	115

FENERËT SEMAFORIK PËR MJETET E TRANSPORTIT PUBLIK

(neni 159)

Janë të përcaktuara posaçërisht për këto lloj mjetesh shërbimi dhe mund të jenë me tre apo më shumë ngjyra (figura II 452, 453) sipas simbolit:

a. sfondi i zi, vija e bardhë horizontale

b. sfondi i zi, trekëndësh i verdhë me majë të drejtuar lart

c. sfondi i zi, vija e bardhë vertikale

d. sfondi i zi, vija e bardhë e pjerrët djathtas

e. sfondi i zi, vija e bardhë e pjerrët majtas

Vendosja

Vendosja është vertikale. Vija e bardhë horizontale lart, trekëndëshi i verdhë në qendër dhe vija e bardhë vertikale në fund. (figura II 452).

Figura II.452, neni 159

Kur është e nevojshme vija e bardhë e pjerrët, duhet të vendoset në fund për të zëvendësuar dritën me vijë të bardhë vertikale qoftë dhe në lartësinë e saj, përkatësisht në të djathtë për dritën që flitet në shkronjën "d" dhe në të majtë për dritën që flitet në shkronjën "e" (figura II 453) (neni 159/1)

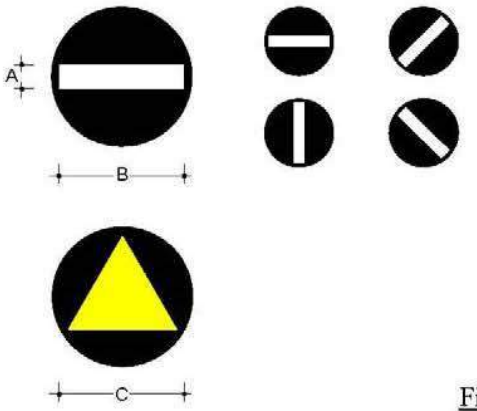


Figura II. 453, neni 159

Përmasat

Përmasat jepen në (mm)	A	B	C
Diametri d – 200	**35**	**190**	**110**

Radha e ndezjes së dritave:

- e para, vija e bardhë vertikale ose e pjerrët djathtas ose e pjerrët majtas
- e dyta, trekëndëshi i verdhë
- e treta, vija e bardhë horizontale (neni 159/3)

Fenerët semaforik për mjetet e transportit publik, vihen vetëm kur fenerët semaforik normal të automjeteve apo të korsive mund të shkaktojnë konfuzion, në afrimin e korrenteve të ndryshme të trafikut të mjeteve. (neni 159/4)

FENERË SEMAFORI PËR KËMBËSORËT
(neni 160)

Janë përcaktuar për të rregulluar kalimin e rrugës me semafor.

Ngjyrat dhe vendosja

Dritat e fenerëve semaforikë për këmbësorë janë në formën e këmbësorit të ngjyrosur, në një sfond të zi.

Vendosja e dritave është vertikale : këmbësori i kuq lart, i verdhi në qendër dhe i gjelbri poshtë. (figura II 454)

Figura II.454, neni 160

Simbolet përfaqësojnë:

a. këmbësori i kuq në sfond të zi të rrumbullakët, simboli i këmbësorit në pozicion pritje.
b. këmbësori i verdhë në sfond të zi të rrumbullakët, simboli i këmbësorit në pozicion pritje.
c. këmbësori i gjelbër në sfond të zi të rrumbullakët, simboli i këmbësorit në pozicion lëvizje.

Radha e ndezjes së dritave:

- e para këmbësori i gjelbër
- e dyta këmbësori i verdhë
- e treta këmbësori i kuq

Në rastet e përcaktimit të kalimeve këmbësore me semaforë për të verbër të parashikuar sipas Kodi Rrugor (neni 41 pika 5), ato kanë tre faza suplementare me tingull.

a. Lëshimi i tingullit të ndërprerë me frekuencë 60 impulse nga minuta e parë, tregon rrugë të lirë në sinkronizim me dritën e gjelbër.

b. Lëshimi i një tingulli me 120 impulse në minutin e parë, që tregon ndalimin ose boshatisjen e kalimit të këmbësorëve, nëse ai është i zënë, në sinkronizim me dritën e verdhë.

c. Mungesa e tingullit, tregon ndalim në sinkronizim me dritën e kuqe.

Sinjalizimet zanore mund të jenë me funksion të vazhdueshëm ose me komandim (buton).

Tingujt duhet të përshtaten në përputhje me impjantin semaforik, pa shkaktur shqetësime (neni 160/5,6,7)

Përmasat dhe forma

Janë si më poshtë: (figura II 455):

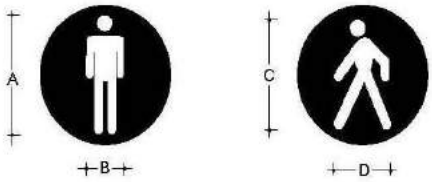


Figura II. 455, neni 160

Përmasat jepen në (mm)	A	B	C	D
Diametri d – 200	**160**	**72**	**160**	**96**

FENERËT SEMAFORIKË PËR BIÇIKLETA

(neni 161)

Vendosen vetëm në ato raste kur është e nevojshme të rregullohet kalimi i biçiklistëve dhe janë me tre drita dhe me figurat si më poshtë.

a. biçikletë e kuqe, në sfond të zi rrethor

b. biçikletë e verdhë, në sfond të zi rrethor

c. biçikletë e gjelbër, në sfond të zi rrethor

Pozicioni i dritave është vertikal, biçikleta e kuqe lart, biçikleta e verdhë në qendër, biçikleta e gjelbër poshtë. (neni 161/1,2) (figura II 456)

Figura II. 456, neni 161

Rradha e ndezjes së dritave është ajo e semaforëve të mësipërm.

Përmasat e simbolit të fenerëve semaforikë për biçikleta është si më poshtë: (figura II 457)

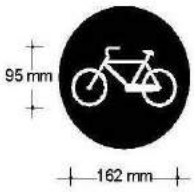


Figura II.457, neni 161

FENERË SEMAFORIK PËR AUTOMJETET ME KORSI TË KTHYESHME. (neni 162)

Përdoren për rregullimin e trafikut të mjeteve në rrugët me korsi të kthyeshme në karrexhatë me jo më pak se tre korsi, në vendkalimet e stacionëve të autostradave si dhe barrierat e kontrollit dhe pagimit të taksave.

Përgjithësisht këto fenerë vendosen horizontalisht mbi korsinë së cilës ai i referohet dhe tregon drejtimin :

a. dritë e kuqe në formë "X" me sfond të zi, vendosur majtas (vendoset mbi korsitë e pakthyeshme)

b. dritë e gjelbër në formë shigjete vertikale në sfond të zi me majë të drejtuar poshtë, vendosur djathtas.

Kur korsitë janë mbi tre, dhe kur ato qëndroret janë të kthyeshme, dy dritat që flitet më sipër duhet të jenë të integruara në një dritë në formën e shigjetës së verdhë me sfond të zi, vezulluse, e shmangur drejt fundit djathtas ose majtas.

Shigjeta tregon drejtimin që duhet të ndjekë drejtuesi i mjetit duke braktisur korsinë në të cilën ndodhet dhe të spostohet drejt korsisë përbri të përcaktuar nga drejtimi i shigjetës të fenerit me vezullim të verdhë. (neni 162/1,2,3) (figura II 458)

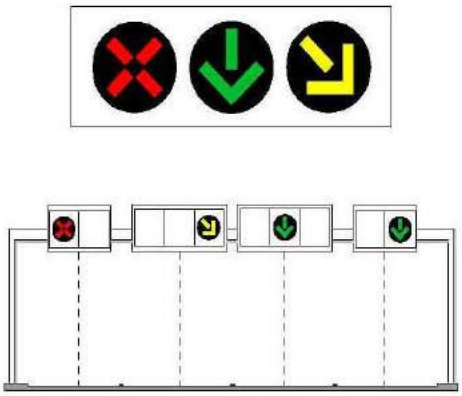


Figura II.458, neni 162

Përmasat e simboleve të fenerëve semaforikë për korsi të kthyeshme

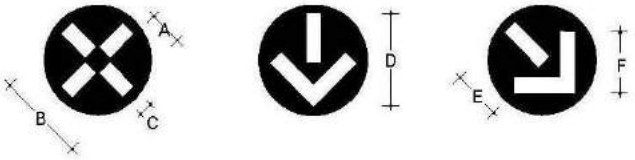


Figura II.459, neni 162

Përmasat jepen në (mm)	A	B	C	D	E	F
Diametri d – 600	**180**	**480**	**76**	**500**	**260**	**330**

FENERËT SEMAFORIKË TË VERDHË VEZULLUES (PULSANT) (neni 163)

Përdoren kryesisht në kryqëzim apo në pika rreziku, ku kërkohet të tërhiqet vëmendja e drejtuesve të mjeteve, për t'i ftuar ata të ulin shpejtësinë dhe të tregojnë kujdes dhe vetë kontroll të situatës së trafikut.

Këta semaforë me ngjyrë të verdhë vezulluese (pulsant) janë tre tipe: (neni 163/1) (figura II 460)

Figura II.460, neni 163

a. Një dritë e verdhë vezulluese, rrethore
b. Një dritë e verdhë vezulluese, rrethore me simbolin e këmbësorit në pozicionin për të lëvizur, në sfond të zi.
c. Një dritë e verdhë vezulluese rrethore ose me simbolin e biçikletës në sfond të zi.

Drita e tipit "a" mund të jetë e vendosur edhe brenda një sinjali rreziku "SEMAFOR" me diametër të barabartë me atë të diskut të verdhë të përfshirë brenda tij. (neni 163/2)

Dritat e pikave "b" dhe "c" duhet të vendosen në impiantin semaforik në rastet kur ka përplasje të këmbësorëve ose biçiklistëve. Në të gjitha këto raste ka përparësi këmbësori dhe biçiklisti. (neni 163/3,4)

FENERËT SEMAFORIKË TË VEÇANTË (neni 164)

Përdoren për kalimet në nivel me ose pa barierë, në hyrje të urave të lëvizëshme, në urat e imbarkimit të trageteve ose në rrugët mbi të cilat janë të nevojshme ndalesat e trafikut për afrim të mjeteve me faza, për zbritje ose hipje nga toka etj. (neni 164) (figura II 461/a,b,c)

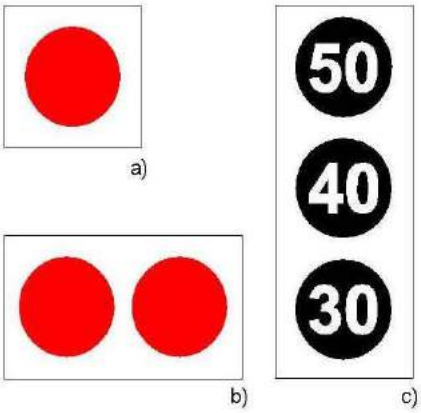


Figura II.461, neni 164

Fenerët semaforikë të veçantë janë të përbërë nga:

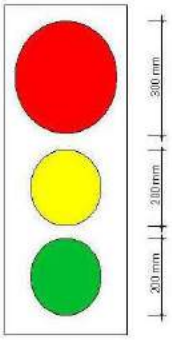
a. një dritë e kuqe vezulluese rrethore;
b. dy drita të kuqe, vezulluese, të vendosura vertikalisht ose horizontalisht, të alternuara
c. fener semaforik "vala e gjelbër"

Fenerët e tipit "c" janë me një ose disa drita të rrumbullakta njëri mbi tjetrin. Në ta shënohet me numra të bardhë në sfond të zi treguesit që lidhen me shpejtësinë që duhet të respektojë drejtuesi i mjetit në koordinim me impjantin semaforik të itinerarit. (neni 164/4,5,6)

Përmasat dhe ndriçimi i dritave semaforike (neni 165)

Si rregull, diametri i dritave semaforike është 200mm. Në rastet e rrugëve me shumë trafik, mund të përdoret edhe drita me diametër 300 mm, vetëm për dritën e kuqe. Për dritat e semaforëve të mjeteve për korsi të kthyeshme, mund të përdoret diametri maksimal 600 mm. (neni 165/1)

Ndriçimi i dritave semaforike duhet të jetë lehtësisht i dallueshëm dhe pa vibrime, nga një largësi minimalisht jo më e pakët se 75m, për dritat me diametër 300mm. (neni 165/1,2)



Vlera minimale e intensitetit të dritave në kushte normale mbi aksin optik të sistemit të jetë jo më pak se 100 qirinj, për dritat me diametër 200 mm, dhe 200 qirinj, për dritat me diametër 300 mm.

Fenerët semaforikë vendosen mbi shtylla standarte në anën e djathtë të rrugës, mbi trotuar ose mbi bankinat përballë. Fenerët semaforikë mund të përsëriten edhe në anën e majtë të rrugës.

Vendosja e fenerëve semaforikë (neni 166)

Në rrugë me tre e më shumë korsi, semaforët duhet të vendosen vertikalisht, perpendikular mbi aksin e secilës korsi, në lartësi 5.1m deri në 6m, nga pjesa e poshtme e fenerit, për të siguruar një pamshmëri sa më të mirë nga drejtuesit e mjeteve. (neni 166/1,2,3,4,5,10) (figura II 462)

Semafori duhet të jetë me kontrast me sfond të zi.

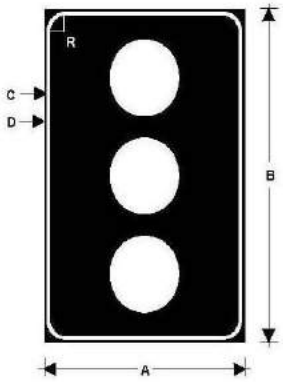


Figura II 462, neni 166

Përmasat janë si më poshtë:

Përmasat jepen në mm	A	B	C	D	E
Diametri d = 200 mm	**600**	**900**	**12**	**0,6**	**45**
Diametri d = 300 mm	**900**	**1350**	**16**	**0,8**	**70**
Diametri d = 300 dhe 200 mm	**900**	**1350**	**16**	**0,8**	**70**

Semaforët për këmbësorë të vendosur mbi shtylla në trotuar, duhen orientuar përpendikular me aksin e rrugës, në mënyrë që të mos krijojë konfuzion në lëvizjen e këmbësorëve.

Semafori duhet të vendoset gjithnjë në të djathtë të lëvizjes së trafikut. Vendosja e tyre duhet të jetë konform skemës, në të kundërt bëhet pengesë për çrregullimin e trafikut. Në kryqëzim fenerët semaforik vendosen si (në skemat 30/a,b dhe 35/a,b), (neni 166/8-10)

Orari i funksionimit të impianteve semaforikë (neni 167)

Si rregull, impiantet funksionojnë me kohë të fiksuar, është e ndaluar të funksionojnë nga ora 23:00 deri në ora 7:00. Tejkalimi i këtij orari lejohet vetëm për ato raste që kanë komandim nga këmbësorët.

Në kushte të një trafiku të shtuar apo rrugë me korsi me lëvizje të alternuar apo punime në rrugë, lejohet funksionimi i tyre edhe në harkun kohor 23:00 deri 7: 00.

Impiantet semaforikë gjithmonë duhet të parasinjalizohen me sinjallin e rrezikut "SEMAFOR". (neni 167/2,3) (figura II 31/a-b)

SINJALET E NDRITSHME TË VEÇANTA. (neni 168)

Përdoren për t'i dhënë përdoruesve të rrugës mesazhe të ndryshme dhe janë:

a. sinjale me mesazhe të ndryshueshme
b. kolonza të ndriçueshme dhe sinjalet e futura brenda në rrugë apo në anë të trotuareve, të bankinave, të orientimit, të shpërndarjes dhe të sigurimit të trafikut.

Ato duhet të jenë të dallueshme në çdo situatë të ditës e mjedisit dhe nuk duhet të provokojnë verbim.

Përmasat, ngjyrat dhe forma e tyre, duhet të jetë e njëjtë me ato që përkojnë me sistemet vertikale të sinjalizimit, pavarësisht nga mënyra e aplikimit.

Kolonat duhet të kenë një lartësi jo më pak se 1m (neni 168/1,5)

Frekuenca e dritave sinjalizuese (neni 169)

Frekuenca e dritave sinjalizuese nuk duhet të jetë më pak se 50 herë në minut dhe jo më shumë se 80 herë në minut. Cikli i ndezjes dhe shuarjes duhet të këtë kohëzgjatje të barabartë.

SITUATA TË VEÇANTA

ZONAT ME QARKULLIM TE RREGULLUAR

Janë zonat të cilat kërkojnë një sinjalizim të veçantë:

- zonë këmbësore;
- zona e trafikut të kufizuar;
- zona banimi

ZONË KËMBËSORE

Tregon fillimin e zonës së ndaluar për qarkullimin e mjeteve, përveç atyre në shërbim të emergjencës dhe mund të përmbajë përveç devijimit për biçiklistët, për mjetet në shërbim të personave me aftësi të kufizuar ose atyre me karrocë, si edhe të atyre me emetim zero, të cilat kanë një shpejtësi të tillë sa të krahasohen me biçikletat (neni 3/55 i Kodit Rrugor).

SINJALI I ZONËS SË KËMBËSORËVE
(neni 133/13)

Figura II 320, neni 133

Figura II 321, neni 133

Tregon fillimin e zonës së ndaluar për qarkullimin e mjeteve.
Mund të jetë sëbashku me një panel plotësues me sfond të bardhë i cili përmban përjashtime të mundshe, kufizime ose shmangie.

Në dalje duhet të vendoset sinjali i fundit të zonës së këmbësorëve.

Paneli katror mund të këtë brinjë me përmasa 60 ose 90 cm.
Paneli drejtëkëndësh mund të ketë brinjën e shkurtër 60 ose 90 cm.

Disku i vizatuar në sinjal duhet të ketë përmasat:

- diametri 30 cm në brendësi të panelit me brinjë 60 cm;
- diametri 50 cm në brendësi të panelit me brinjë 90 cm.

ZONË E TRAFIKUT TË KUFIZUAR

Tregon fillimin e zonës, ku hyrja dhe qarkullimi i mjeteve është i kufizuar në kohë ose për disa kategori mjetesh (neni 3/51 Kodit Rrugor.

SINJALI ZONË ME TRAFIK TË KUFIZUAR (neni 133/15)

Figura II 323, neni 133

Figura II 322, neni 133

Tregon fillimin e zonës në të cilën hyrja dhe qarkullimi janë të kufizuara në kohë ose për një kategori të caktuar mjetesh.

Mund të jetë së bashku me një panel plotësues me sfond të bardhë i cili përmban përjashtime, kufizime ose shmangie të mundshme.

Në dalje duhet të vendoset sinjali fund i zonës së trafikut të kufizuar.

Paneli katror mund të këtë brinjë me përmasa 60 ose 90 cm.

Paneli drejtëkëndësh mund të ketë brinjën e shkurtër 60 ose 90 cm.

Disku i vizatuar në sinjal duhet të ketë përmasat:

- diametri 30 cm në brendësi të panelit me brinjë 60 cm;
- diametri 50 cm në brendësi të panelit me brinjë 90 cm.

ZONË BANIMI

Zonë banimi është një zonë urbane me rregulla të veçanta qarkullimi për mbrojtjen e këmbësorëve dhe të ambientit, e kufizuar përgjatë rrugëve të hyrjes nga sinjale të posaçme të fillimit dhe të fundit (neni 3/31 i Kodit Rrugor).

SINJALI ZONË E BANUAR
(neni 133/12)

Figura II 318, neni 133

Figura II 319, neni 133

Tregon fillimin e një rruge ose zone me karakter banimi apo rezidenciale, në të cilën ekzistojnë rregulla të veçanta kujdesi dhe sjelljeje.

Mund të vendoset në fillim të kësaj rruge ose zone.

Duhet të vendoset së bashku me një panel plotësues, me sfond të bardhë që përmbledh përkujdesjet e veçanta të sjelljes të cilat duhen ndjekur në brendësi të rrugës ose zonës.

VENDKALIME KËMBËSORE

Përkufizime

Pjesa e karrexhatës, e shënuar dhe e organizuar në mënyrë të përshtatshme, mbi të cilën këmbësorët, gjatë kalimit nga njëra anë e rrugës në tjetrën, kanë përparësi ndaj automjeteve.

Në vendkalimet e këmbësorëve drejtuesit e mjeteve duhet t'u japin përparësi këmbësorëve që kanë filluar kalimin.

Vendkalimet për këmbësorët duhet të jenë gjithmonë të kalueshme edhe për personat e paaftë në karrike me rrota, në kujdesje për të verbërit, mund të vendosen sinjale në sipërfaqen e rrugës ose sinjale të tjera rreziku në afërsi të vetë vendkalimeve (neni 40/11 i Kodit Rrugor).

Sinjalet vertikale

Sinjali VENDKALIM KËMBËSOR **figura II 13** (neni 86/2) duhet të përdoret për të parasinjalizuar një kalim për këmbësorët të evidentuar nga sinjalet e posaçme mbi karrexhatë:

- në rrugët interubane;
- në rrugët urbane me shpejtësi maksimale deri 50 km/orë;
- në rrugët e tjera urbane, kur kushtet e trafikut këshillojnë përdorimin për motive sigurie (neni 86/4).

Montohet duke ndjekur rregullat e vlefshme për sinjalet e rrezikut. Një shembull i aplikimit të këtij sinjali është dhënë në **Skemën 30** (aneksi A).

Sinjali VENDKALIM KËMBËSOR **figura II 303** (neni 133/3) lokalizon një vendkalim për këmbësorët:
- të parregulluar nga impianti semaforik;
- që nuk ndodhet në kryqëzime.

Në rastin e sinjalit me ndriçim, është i këshillueshëm kombinimi me rreze të posaçme drite, për të ndriçuar sinjalet horizontale të shiritave të bardha tip zebër të këmbësorëve.
Është gjithmonë me pamje të dyfishtë, edhe në rrugët me një drejtim, dhe vendoset në të dy anët e karrexhatës, në ishullin e mundshëm trafikndarës ose edhe përmbi karrexhatë.

Sinjalet NËNKALIM KËMBËSOR (**figura II 306**) dhe MBIKALIM KËMBËSOR (**figura II 307**) lokalizojnë një nënkalim ose një mbikalim këmbësorësh për kalimet rrugore. Vendosen me pamje të dyfishtë në fillim të tyre.
Atje ku është e nevojshme, mund të vendosen edhe me tre elemente me pamje në kënd prej 60 gradë midis tyre. Të njëjtin përdorim ka dhe sinjali PLAN I PJERRËT KËMBËSORËSH (**figura II 308**).

Sinjalet horizontale

Vendkalimet për këmbësorët janë evidentuar në karrexhatë përmes shiritave të bardha paralele, tip zebre, me drejtimin e lëvizjes së mjeteve (neni 143/1). Shih **Skemën 50** (aneksi A).

Gjatësia e shiritave është:

- $\geq$ 2,50 m në rrugët lokale dhe urbane dytësore;
- $\geq$ 4,0 në rrugët e tjera.

Gjerësia është:

- 50 cm për shiritat;
- 50 cm për intervalet. (hapësira midis shiritave te bardha)

Gjerësia e vendkalimit duhet të jetë gjithsesi në përpjesim të drejtë me fluksin e trafikut të këmbësorëve.

Shiriti i ndarjes së drejtimeve të lëvizjes duhet të jetë i pandërprerë deri në afërsi të vendkalimit të këmbësorëve për një gjatësi jo më pak se 30 m (neni 137/2ç).

Shiriti tërthor i ndalimit në përgjigje të një vendkalimi këmbësorësh me semafor duhet të jetë i pandërprerë (neni 142/1).

Në kryqëzimet me semaforë shiriti i ndalimit duhet të jetë përpara vendkalimit të këmbësorëve në një largësi prej 1 m nga kufiri i tij (neni 142/5). Shih **Skemën 35** (aneksi A).

Në prani të sinjalit **NDAL DHE JEP PËRPARËSI** vendkalimi këmbësorëve, nëse ekziston, duhet të vijëzohet të paktën 5 m nga ana e sipërme e shiritit tërthor të ndalimit; në këtë rast këmbësorët duhet të drejtohen drejt vendkalimit të këmbësorëve përmes sistemeve mbrojtëse (penguese) të përshtatshëm të sigurisë (neni 143/3). Shih **Skemën 51** (aneksi A).

Në rrugët ku është i lejuar ndalimi, për të përmirësuar shikueshmërinë nga ana e drejtuesve të mjeteve në përballje me këmbësorët që janë gati për të kaluar karrexhatën, vendkalimet e këmbësorëve mund të jenë të paraprirë, në drejtimin e lëvizjes së mjeteve, nga një shirit i verdhë zig-zag me gjatësi në përpjestim të drejtë me largësinë e shikueshmërisë
(**Skema 52** aneksi A).

Mbi këtë shirit nuk lejohet ndalimi (neni 143/4).

AUTOBUS

Vendosja dhe mirëmbajtja e sinjaleve është nën kujdesin e enteve pronare të rrugëve. (neni 37/1 i Kodit Rrugor).

Sinjalet vertikale

Sinjali NDALIM AUTOBUSI (neni 134/6), i dhënë në **figurën II 358**, tregon vendin e ndalimit të mjeteve të transportit publik interurban.

Hapësira blu nën kuadratin e bardhë me simbol të zi mund të përdoret për të treguar shërbimet e transportit, vendarritjen e tyre dhe oraret e mundshme.

Nëse kjo hapësirë nuk është e mjaftueshme, sinjali plotësohet nga paneli **model II 6**, i cili ka përmasat e **Skedës 9**. Sinjali mund të përdoret edhe në zonat urbane.

Sinjali AUTOBUS SHKOLLE (neni 133/4), paraqitur në **figurën II 304**, vendoset në anën e trotuarit dhe tregon vend ndalimin e autobusit të shkollës.

Duhet të vendoset:
- me pamje të dyfishtë, në mënyrë që të jetë i dukshëm nga të dyja anët;
- pingul me sipërfaqen e rrugës.

Nëse vendoset mbi autobus me dukshmëri nga të katër anët tregon se ai është i përshtatur për transportin e fëmijëve nga shkolla dhe për në shkollë.

Ngjyra e sfondit është portokalli (neni 76/2e) dhe simbolet me të zeza (neni 76/3b).

Sinjali PARKIM KËMBIMI ME LINJAT E AUTOBUSËVE, TRAMVAJIN, OSE SHËRBIME TË TJERA TË TRANSPORTIT (**figura II 368÷370**) tregon ose një vend parkimi afër një ndalese ose një stacion të fundit të linjës së shërbimit për transportin publik urban.

Përmasat e kësaj tabele janë dhënë në **Skedën 2**.

Plotësohet me (neni 134/15):

- të dhëna të rëndësishme lidhur me vendarritjet (poshtë në të djathtë të tabelës);
- të dhëna lidhur me numrin e veçantë të linjave të transportit publik të disponueshme (poshtë në të djathtë të tabelës);
- emrin e mundshëm të ndalesës përmes panelit plotësues **modeli II 6** (jo i detyrueshëm) (neni 134/15).

Sinjalet horizontale

Vendqëndrimet duhet të lokalizohen duke mbajtur parasysh normat e mëposhtme (neni 134/6):

- në zonat interurbane në rrugë me një karrexhatë dhe me dy drejtime lëvizjeje vendqëndrimet duhet të jenë të larguara të paktën 50 m, në vendosje njëra përpara tjetrës, drejtimit përkatës të lëvizjes;
- në qendrat e banuara dhe në rrugët interurbane vendqëndrimet, të vendosura në përgjigje të zonave të kryqëzimeve, vendosen maksimalisht, të paktën 20 m pas kryqëzimit. Në rast se kjo përbën një cënim të qarkullimit, vendosen të paktën 10 m përpara kryqëzimit.

Shiritat e kufizimit të vendqëndrimeve në zonat urbane kanë karakteristikat e mëposhtëme (shih **Skemën 53** aneksi A):

- janë të përbëra nga një shirit gjatësor i verdhë i ndërprerë, i vendosur në një largësi minimale prej 2,70 m nga trotuari ose nga shiriti i anës (neni 149/1);
- vendosen gjithashtu dy shirita të tërthortë të verdha, të pandërprera që bashkohen pingul me të mëparshmet (neni 149/1);
- në rastin e xhepave ose zonave të pushimit, shiritat e tërthortë mund të mos jenë të vijëzuara (neni 149/1);
- gjerësia e shiritave, qoftë të ndërprera qoftë të pandërprera, është 12 cm (neni 149/1).

Zona e vend qëndrimit është e skematizuar në **Skemën 53** dhe është e ndarë në tre pjesë (nenet 149/2 dhe 149/3):

- e para, dhe e fundit me gjatësi 12 m, është e nevojshme për të kryer manovrën e parkimit pranë trotuarit dhe mund të evidentohet me vijëzimin e një shiriti të verdhë zig-zag;
- zona qendrore duhet të jetë e gjatë të paktën sa ç'mund të jetë mjeti më i gjatë që kryen qëndrimin, e shtuar me 2 m;
- e treta, me gjatësi 12 m, është e nevojshme për të kryer manovrën e rihyrjes në fluksin e trafikut nga ana e mjetit dhe mund të evidentohet me vijëzimin e një shiriti të verdhë zig-zag.

Në brendësi të vendit të qëndrimit, duhet të shkruhet BUS (neni 149/4) dhe shkrimi duhet të jetë i verdhë (neni 146/4) dhe i vendosur në përgjithësi në ⅓ e zonës së qëndrimit. Përdoren karakteret e **tabelave II 26/a÷d** (neni 146/1).

Vendqëndrimet përgjatë rrugëve interurbane duhen parashikuar, maksimalisht, në sheshe të posaçme qëndrimi jashtë karrexhatës të quajtura XHEPA OSE ZONA TË NDALIMIT (neni 3/41, 48 i Kodit Rrugor).

Në rastet ku vendqëndrimi i autobusëve vendoset pranë një kryqëzimi rrugor, ai duhet të vendoset pas kryqëzimit jo më pak se 60m larg tij. Në rastet kur vendqëndrimi i autobusëve duhet vendosur para kryqëzimit ai duhet të jetë jo më afër se 60 m para kryqëzimit.

Xhep ndalimi

Me XHEP NDALIMI kuptohet pjesa e rrugës, jashtë karrexhatës, e destinuar për ndalimin e mjeteve të shërbimit publik të linjës, të cilat ndodhen pranë trotuarit ose një hapësire tjetër të pritjes së këmbësorëve.

Sheshet duhet të kenë këto karakteristika (shih **Skemën 54** aneksi A):

- gjerësia minimale 3 m në përputhje me qëndrimin;
- gjatësia minimale e ndalimit 12 m;
- vendkalimi i hyrjes 30 m;
- vendkalimi daljes 30 m;
- duhet të jetë një trotuar ose një ishull i posaçëm i gritur;
- vendoset tabela NDALIM AUTOBUSI (**figura II 358**).

Në rast se korsia për autobusin është e rezervuar (neni 138/6), ajo mbrohet nga elementë të ngritur nga sipërfaqja ose ndahet nga korsitë e ecjes përmes dy shiritave të pandërprera përkrah njëra-tjetrës, një e bardhë 12 cm e gjerë dhe një e verdhë 30 cm, të larguara ndërmjet tyre 12 cm; shiriti i verdhë duhet të jetë i vendosur në krahun e korsisë së rezervuar. Shih **Skemën 32** (aneksi A).

KAZANET PËR MBETURINAT

Kazanët për mbledhjen e mbeturinave urbane qoftë dhe me diferencim të tyre, vendosen në përgjithësi jashtë karrexhatës ose, gjithsesi, në mënyrë të tillë që të mos përbëjnë pengesë për qarkullimin (neni 67/1).

Kazanët duhet të jenë të shënjuar, duke vendosur mbi secilën anë vertikale, shirita të hollë me sipërfaqe reflektuese të bardha dhe të kuqe me karakteristikat e mëposhtme (neni 67/2) **figura II 479/a.**

- sipërfaqja minimale e përafërt e shiritave duhet të jetë 3200 cm^2 gjithsesi e ndërprerë siç evidentohet në **Skemën 55** (aneksi A);
- sipërfaqet reflektuese duhet të kenë të njëjtat kritere ngjyrimi e fotometri të vendosura për sinjalet rrugore;
- në zonët urbane ku bashkëjetojnë volume të mëdha trafiku dhe burime shqetësimi të ndriçuara, ose ambiente të ndriçuara shumë mirë, sipërfaqet reflektuese duhet të jenë si rregull të klasës 2 (neni 67/2).

Nëse nuk mund të aplikohet sinjali i cituar më sipër, për shkak të ndërtimit të kazanëve dhe të vendosjes së strukturës ndihmëse, ajo mund të zëvendësohet nga katër panele më të vogla, secila me sipërfaqe 20x20 cm, për një sipërfaqe të përafërt jo më të vogël se 1600 cm^2 siç jepet në **Skemën 55** (neni 67/3) **figura II 479/b.**

Në këtë rast kazanët duhet të vendosen në zona të përcaktuara për parkime jashtë ose brenda vetë karrexhatës.

Nëse kazanët nuk janë të pajisur me asnjë sinjalitikë, vendosen në vende të përshtatshme, jashtë karrexhatës (neni 67/4).

Nëse kazani vendoset në anët e karrexhatës (neni 67/5), zona e vendosjes së tij duhet të kufizohet nga një shirit i verdhë i pandërprerë me gjerësi 12 cm, siç Skemohet në **Skemën 56** (aneksi A) (neni 150/2).

Në përputhje me pjesën e kufizuar paralele me anët e karrexhatës është i ndaluar pushimi i mjeteve (neni 150/2).

KTHESË

Me kthesë kuptohet një rakordim gjatësor ndërmjet dy pjesëve te drejta të rrugës, të cilat kanë akse që ndrëpriten dhe që sjellin kushte të kufizimit të pamjes.

Ky kapitull përfshin paragrafet:

- vendosja e sinjaleve vertikale në kthesë;
- shirita gjatësore;
- sinjalet vertikale të rrezikut.

Përsa i përket përshirituesve (shmangësve) normal dhe atyre të veçantë anësor, konsultohuni me kapitullin Përshirituesit.

Vendosja e sinjaleve vertikale në kthesë

Vendosja e sinjaleve vertikale në kthesë duhet të ndjekë të dhënat e **skemës II C** dhe **skemës II D** në faqen 151

Shiritat gjatësore
(neni 136/3; 137/4)

Shiritat gjatësor të ndërprera në kthesa janë ato të **tabelës 31**, **rasti *b*, *c*** dhe **d**, të cilat gjenden edhe në tabelën e mëposhtëme me qëllimin përkatës të zbatimit. Me zvogëlimin e rrezes së kthesës intervalet e shiritave të rastit ***b*** mund të reduktohen.

Tabela shiritave gjatësore të ndërprera tipi *b*, *c*, *d* (neni 138/3)

Lloji i shiritës	*Gjurma e rrugës*	*Intervali*	*Qëllimi i zbatimit*
b	3,0 m	4,5 m	Ndarje e drejtimeve të lëvizjes dhe korsive në pjesët ku lejohet shpejtësia e projektuar nga 50 deri 100 km/orë
c	3,0 m	3,0 m	Ndarje e drejtimeve të lëvizjes dhe korsive në pjesë me shpejtësi jo më të madhe se 50 km/orë dhe në tunele
d	4,5 m	1,5 m	Shirita të paralajmërimit të afërsisë së një shiriti të pandërprerë

Ndarja e drejtimeve të lëvizjes, në rrugët me një karrexhatë, duhet të bëhet përmes shiritave të pandërprerë, në rast se nevojitet evitimi i zënies, nga ana e mjeteve, e korsisë në drejtimin e kundërt, për gjatë gjithë pjesës në të cilën pamja nuk është e mjaftueshme (neni 137/3).

Gjatësia minimale e një shirite të pandërprerë nuk duhet të jetë më pak se 30 m.

Në rast të një pamjeje të reduktuar përdoren dy shirita përkrah njëri-tjetrit, ku njëri është i pandërprerë dhe tjetri i ndërprerë, për një pjesë jo më të vogël se 30 m (neni 137/4).
Modalitetet e përdorimit të këtyre shiritave shpjegohen në figurat:

- **figura II 420**;
- **figura II 421**;
- **figura II 422**;
- **figura II 423**;
- **figura II 424**.

Sinjalet vertikale që lidhen me kthesat e rrezikshme
(neni 84)

Kthesat e rrezikshme dhe sheshet e kthimit duhet të parasinjalizohen duke përdorur sinjalet e rrezikut:

a) në rastin e kthesës nga e djathta përdoret sinjali i **figurës II 4**;

b) në rastin e kthesës nga e majta përdoret sinjali i **figurës II 5**;

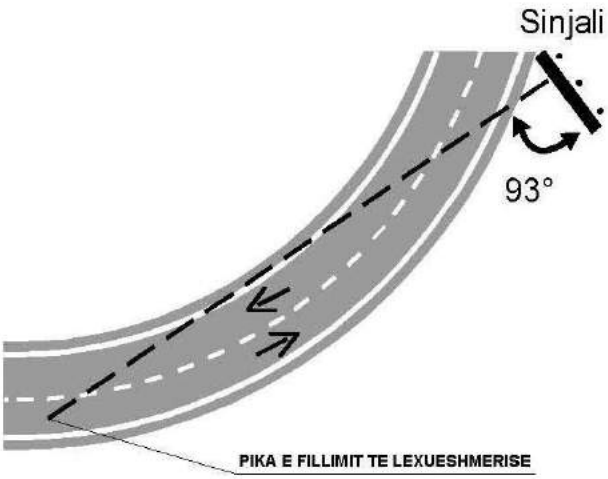
c) në rastin e kthesës së dyfishtë me të parën djathtas përdoret sinjali i **figurës II 6**;

d) në rastin e kthesës së dyfishtë me të parën majtas përdoret sinjali i **figurës II 7**.

Në rastin e një numri kthesash të rrezikshme të njëpasnjëshme përdoren sinjalet *c)* ose *d)* sipas drejtimit të kthesës së parë duke shtuar panelin përfshirës **model II 2** i cili tregon gjatësinë e saj. Nëse zgjatja kalon 3 km, sinjali përsëritet.

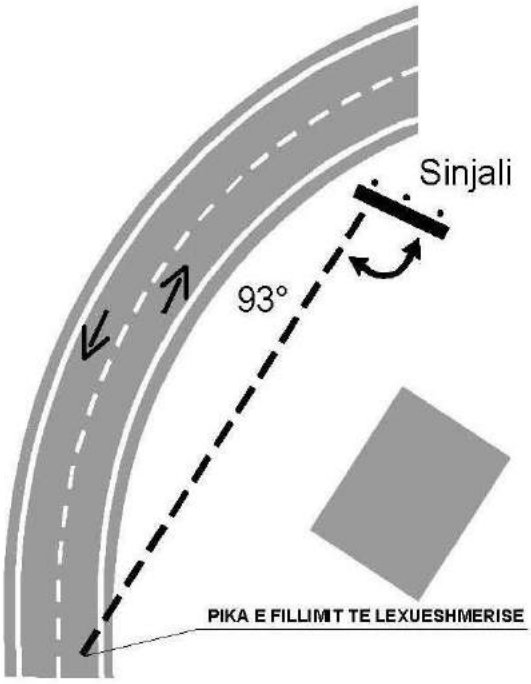
Në rast të një numri sheshesh kthimi të njëpasnjëshëm përdoren sinjalet *c)* ose *d)* sipas drejtimit të kthesës së parë, duke shtuar panelin **model II 6/p1** që përmban shkrimin "kthesë e fortë" si dhe numri i tyre.

Secili shesh kthimi mund të tregohet me një numër në një panel të posaçëm **model II 6/p2** që ngjitet në anën e kufirit të jashtëm të rrugës dhe në qëndër të kthesës.
Nëse në një kthesë vihen dy panele, njëri për çdo drejtim lëvizjeje, është e preferueshme që të dy panelet të montohen në të njëjtin mbajtëse. Shih **Skemën 57** (aneksi A).



Skema II C, neni 79

VENDOSJA ANESORE NE KTHESE, MAJTAS



Skema II D, neni 79

VENDOSJA ANESORE NE KTHESE, DJATHTAS

Në mungesë të pengesave, që kufizojnë pamjen

KUFIZUES KORSISH

Korsitë e rezervuara në të cilat është lejuar vetëm lëvizja e kategorive të caktuara mjetesh, mund të kufizohen fizikisht qoftë nga shiritat e verdha, siç është shpjeguar në kapitujt e sinjaleve horizontale, qoftë nga elementë në reliev, të ngritur, të tillë që të realizojnë një ndarje gjatësore (neni 176/2).

Karakteristikat

Elementë të dukshëm në reliev, të ngritur, të përdorur kryesisht në zonat urbane, janë të përbërë nga produkte në materiale plastike ose gomë në ngjyrë të verdhë.

Duhet të jenë të pajisur me një sistem të qëndrueshëm, të fiksimit në rrugë, në mënyrë që të pengojë spostimet ose shkëputjet si efekt i rrymave të trafikut, dhe duhet të vendosen në mënyrë të tillë që të lejojnë rrjedhjen e ujrave të shiut (neni 176/3).

Përmasat

Elementët duhet të kenë një gjerësi nga 15 deri në 30 cm, lartësi 3 deri në 10 cm, me një qëndrueshmëri dhe një profil të tillë që të lejojë kapërcimin e tyre në rast nevoje.
Mund të pajisjen me pllakëza me sipërfaqe reflektuese ose sisteme te tjera prizmatike që të përthyejnë dritën për t'i bërë ato sa më shumë të dukshme (neni 176/4).

Miratimi

Kufizuesit e korsisë duhet të jenë të miratuara nga Ministria që mbulon veprimtarinë e Transportit dhe Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve.
Vendosja në rrugë bëhet me aprovimin paraprak të entit pronar të rrugës (neni 176/5).

SHMANGËSIT (PËRVIJUESIT)

SHMANGËSIT NORMALË ANËSORË (neni 171)

Shmangësit normalë, anësorë duhet të vendosen përgjatë atyre segmenteve rrugore, jashtë qëndrave të banuara, ku është e nevojshme shikueshmëria në largësi të ecurisë së aksit të rrugës, për arsye të shpejtësisë vendore zotëruese, drejtimit planoaltimetrik apo kushteve klimaterike të zonës. (neni 171/1).

Duhet të shmangen vendosjet rastësore, dhe për pjesë homogjene të rrugës, vendosja duhet të jetë në vazhdimësi dhe me të njëjtin lloj shmangësi.

Hapësira ndërmjet shmangësve normalë, anësorë

Shmangësit anësorë (**Skema 58** aneksi A), në vijë të drejtë, duhet të vendosen njëri pas tjetrit me një një hapësirë maksimumi 50 m. Në kthesa, vendosja e tyre bëhet në fuksnion të rrezes së kthesës, sipas tabelës së mëposhtëme:

Tabela e hapësirave ndërmjet shmangësve anësorë
(kjo tabelë ka vlerë treguese)

Rrezja e kthesës m	Hapsira ndërmjet dy shmangësve m
deri në 30	6
nga 30 ÷ 50	8
nga 50 ÷ 100	12
nga 100 ÷ 200	20
nga 200 ÷ 400	30
mbi 400	Interval i pranuar në vijë të drejtë dhe, gjithsesi, jo më shumë se 50

Hapësirat e vendosjes gjithësesi duhet të jenë sa më shumë që të jetë e mundur, të njëjta në të njëjtën pjesë të rrugës, në mënyrë që të përbëjnë një orientim optik, homogjen (neni 171/3).

Hapësirat zvogëlohen në mënyrë të përshtatshme edhe në vijë të drejtë në zona me mjegull (neni 171/4).

Karakteristikat e shmangësve normalë, anësorë

Shmangësit duhet të vendosen në kufijtë e jashtëm të bankinës dhe jo më pak se 50 cm nga ana e jashtme e rrugës (neni 171/5).

Lartësia përmbi tokë e shmangësve duhet të jetë e përfshirë ndërmjet 70 dhe 110 cm dhe seksioni, parapëlqehet në formë trapezi me qoshe të rrumbullakosura. Duhet të brendashkruhen në një drejtëkëndësh me përmasa 10x12 cm brinja e vogël e të cilit duhet të jetë paralel me aksin e rrugës (neni 171/6).

Ngjyrat

Ngjyra e shmangësve duhet të jetë e bardhë dhe fasha të zeza, të lartë 25 cm të vendosur në pjesën e sipërme në të cilën vendoset elementi reflektues, i drejtuar drejt rrymës së trafikut, me mënyrat si vijon (neni 171/7):

- *në rrugët e zakonshme ose në rrugët njëkalimshe* (me një drejtim lëvizje)

Në shmangësin e djathtë duhet të shfaqet vetëm një element reflektues me ngjyrë të verdhë me sipërfaqë minimale 60 cm^2; në shmangësin e majtë duhet të shfaqen dy elementë reflektues të verdhë të vendosur vertikalisht dhe mundësisht larg njëri – tjetrit, sejcili me sipërfaqe aktive minimale 30 cm^2;

- *në rrugët me dy drejtime lëvizjeje*:

Në krahun e djathtë duhet të shfaqet një element reflektues i kuq, ndërsa në krahun e majtë duhet të shfaqet një element reflektues i bardhë; të dy elementët reflektues duhet të kenë një sipërfaqe minimale 60 cm^2.

Materiali dhe karakteristikat e shmangësit duhet të jenë të tilla që të mos përbëjnë rrezik në rast përplasjeje nga mjetet (neni 171/8); duhet të përdoren vetëm shmangës që plotësojnë karakteristikat e vendosura me rregullore teknike të posaçme, të miratuar nga Ministria që mbulon Transportin.

Zëvendësimet e shmangësve normalë anësorë në rastet e pengesave

Në prani të barrierave të sigurisë, mure, parapete ose pengesa të tjera, shmangësit mund të zëvendësohen nga elementë reflektues, të fiksuar në ta, që kanë përmasat dhe karakteristikat e dhëna në paragrafin e mëparshëm, të vendosur në pjesën e ngritur të barrierës ose përmbi të. Është e nevojshme që lartësia nga toka e elementëve reflektues të jetë sa ajo në shmangësit normalë (neni 171/10).

SHMANGËSIT E VEÇANTË ANËSOR
(neni 172)

Shmangësit e veçantë përdoren si sisteme të përhershme. Ata janë të tipeve dhe kanë norma përdorimi si më poshtë:

Shmangës për tunele
(neni 172/3a)
figura II 464

Shmangësit për tunelet janë dhënë në paragrafin Tunelet të kapitullit Situata të veçanta.

Shmangësit për rrugë malore(neni 172/3b)
figura II 465

Është e detyrueshme të përdoren në rrugët me prani të rreshjeve të mëdha të dëborës; vendosja e tyre duhet të zgjidhet në mënyrë, që edhe në këto kushte gjurma e rrugës të jetë e dukshme (**Skema 58**).

Mund të realizohen me materiale ose pjesë të ndryshme që, gjithsesi, duhet të jenë në gjendje t'i rezistojnë kushteve të ambientit malor dhe atyre që vijnë nga puna për pastrimin e dëborës.

Shmangësi, lartësia e të cilit duhet të zgjidhet e tillë që të mos mbulohet nga shtresa maksimale e dëborës e parashikuar, duhet të ketë shirita të alternuar, secili me lartësi 50 cm, me ngjyrë të verdhë dhe të zezë.

Të paktën njëri prej shiritave të sipërm duhet të jetë i realizuar me sipërfaqe reflektuese me ngjyrë të verdhë.

Shmangësi i kthesës së ngushtë ose i shesheve të kthimit (neni 172/3c) figura II 466

Tregon ecurinë e përshkueshmërisë së një kthese të ngushtë të përhershme ose të një sheshi kthimi.
Në rrugët interurbane **janë të detyrueshme** në të gjitha kthesat me rreze më të vogël se 30 m dhe me zhvillim në mënyrë të tillë që të përcaktojnë mungesën e pamjes (**Skema 59** aneksi A).

Sinjali është i përbërë nga një panel drejtëkëndësh, i vendosur horizontalisht, ku në një sfond të zi është vizatuar një shigjetë me majë të bardhë, të kthyer në drejtim të lëvizjes së mjeteve të cilëve u drejtohet.

Një panel i tillë montohet në anën e jashtme të kthesës në pozicion të mesëm dhe në kënd të drejtë me shikimin e drejtuesve të mjeteve të cilëve ju referohet.

Në rrugët me dy drejtime të lëvizjes sinjalet në fjalë duhet të jenë të orientuara në mënyrë të tillë që të jenë të shikueshme vetëm nga drejtuesit të cilëve ju referohen.

Lartësia nga toka vendoset sipas rastit, me qëllim që të arrihet pamja më e mirë e panelit.

Përmasat e paneleve janë:

- normale: 60x240 cm;
- të mëdha: 90x360 cm.

Shmangës për kryqëzime në formë "T" figura II 467

Janë të detyrueshme duke qenë të vetmet pajisje të sinjalizimit të kësaj situate anormale të rrezikut (neni 172/3ç) (**Skema 59**).

Ky panel duhet të vendoset:

- përballë degës së kryqëzimit që nuk vazhdon;
- poshtë sinjaleve drejtuese, nëse janë prezent;
- në pozicion paralel me rrugën që vazhdon.

Është i përbërë nga një panel drejtëkëndësh vendosur me brinjën e madhe horizontalisht, mbajtës i një vizatimi shigjete me kulm të bardhë në sfond të zezë, e orientuar në dy drejtimet e jashtme.

Përmasat e paneleve janë:

- normale: 60x240 cm
- të mëdha: 90x360 cm.

Shmangës modularë të kthesës (neni 172/3d) figura II 468

Quhen të tillë ata shmangës që ndjekin për një pjesë rruge formën e kthesave të ngushta.

Zbatohen në seri, me shumë elementë dhe shërbejnë për të theksuar krahun e jashtën të kthesës me reze më të madhe se 30 m dhe kthesave autostradale ose në rrugët jashtë qytetëse, në rastet kur është e nevojshme për të përmirësuar shikimin e ecurisë së rrugës në largësi.

Janë të përbëra nga një panel katror me sfond të zi mbi të cilin është vizatuar një shigjetë e bardhë me majë dhe kanë përmasat e mëposhtëme:

- 60x60 cm për rrugë të zakonshme;
- 90x90 cm për autostradat dhe rrugët interurbane kryesore.

Hapësira gjatësore ndërmjet elementëve është maksimalja e atyre të parashikuar nga tabela në vijim; gjithsesi mbahet parasysh se drejtuesi i mjetit duhet të mund të shohë të pakten tre shmangës njëkohësisht.

Tabela e ndarjes përsëgjati të shmangësve modular të kthesës (neni 172)

Rrezja e kthesës (metra)	*Hapësira ndërmjet përvijuesve (metra)*
30 ÷ 50	8
50 ÷ 100	12
100 ÷ 200	20
200 ÷ 400	30
> 400 (kur është e nevojshme)	30 ÷ 50

Shmangës i hyrjeve
(neni 172/3dh)
figura II 469

Këta lloj shmangësish, të dhënë në **Skemën 58**, përdoren për të kufizuar të dyja krahët e hyrjeve dytësore të rrugës që mund të mos jenë të parasinjalizuara, dhe ato që, për shkak të pozicionit të tyre të veçantë, janë të vështira për t'u parë.

Janë realizuar me:

- sipërfaqe anësore me vija të bardha dhe të kuqe me lartësi 20 cm;
- seksione rrethore, katrore, drejtëkëndëshe ose trekëndëshe;
- lartësi minimale 1 m nga toka;
- sipërfaqe plotësisht reflektuese.

Sistemet e shmangies së ndriçuar
(neni 172/3e)

Kthesa, pika kritike dhe anomalitë e tjera rrugore mund të jenë të theksohen me sisteme të shmangies së ndriçuar, vetëm nëse ngjyrat, format dhe mënyrat e përdorimit sigurojnë njëtrajtshmërinë e ndriçimit dhe shmangien e verbimit.

Këto sisteme miratohen nga Ministria që mbulon Transportin dhe nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, e cila autorizon përdorimin e tyre në situata të veçanta.

Shmangës të veçantë të pengesave për ishujt

Për shmangësit e veçantë të pengesave për ishujt drejtojuni paragrafit Ishujt të kapitullit Pengesat. fig.II. 472

KURRIZ RRUGE

Përkufizim :

Rakordim ndërmjet dy planeve të njëpasnjëshëm me pjerrësi të ndryshme që ndërpriten mbi sipërfaqen rrugore. Pjesë rruge me lakim gjatësor konveks (të kurrizët) (Tabela 7).

Sinjalet Vertikale

Figura II 2 nenet 83,177

Sinjali kurriz rruge (**Figura II 2**) duhet te përdoret për të paralajmëruar një anomali altimetrike gjatësore të rrugës, që kufizon shikueshmërinë (neni 83/2).

Për pozicionimin e tij dhe për të gjitha specifikat e instalimit shiko kapitullin "Sinjalet vertikale".

Sinjalet horizontale

Shiriti i ndarjes së drejtimeve të lëvizjes duhet të jetë i vazhdueshëm në pjesët e rrugës ku shikueshmëria është e reduktuar (neni 137/2) dhe të ketë gjatësi të tille që të pengoje zënien e korsisë fqinje për gjithë pjesën e rrugës ku shikueshmëria është e pamjaftueshme.

Dy shirita paralele (krah njëra tjetrës), nga të cilat njëra e vazhduar dhe tjetra e ndërprerë, duhet të përdoren në rastin kur njeri nga dy kahjet e lëvizjes ka një shikueshmëri të reduktuar.

Gjatësia e shiritave të tilla paralele nuk duhet të jete me e vogël se 30 m (neni 137/4).

TUNEL

Figura.II.316, neni 133

Tregon fillimin e një tuneli artificial ose natyral.

Sinjali tregon normat e sjelljes që duhen respektuar në tunele, që janë:

- ndiz dritat jo verbuese
- ndalim qëndrimi ose pushimi
- ndalim të ndryshimit të kahut të lëvizjes
- shuaj motorin në raste ndalimi për arsye trafiku.

Bashkëshoqërimi

Mund të bashkëshoqërohet me:

- panel **mod. II 6**, që tregon emrin e tunelit
- panel **mod. II 2**, që tregon gjatësinë e tunelit të shprehur në metra. (**tabela 60** aneksi A)

Vendvendosja

Sinjali vendoset përpara hyrjes se tunelit.

Shmangësit e veçantë
(neni 172/3a)

Janë të detyrueshëm në tunelet pa ndriçim dhe jo drejtvizorë, dhe rekomandohen në të gjithë tunelet në 100 metrat e para nga hyrja. Kane karakteristikat dhe mënyrat e përdorimit si vijon:

- Janë panele reflektuese me ngjyre të verdhe në tunelet me një kahje lëvizjeje (sens unik), 20 cm në baze dhe 80 cm në lartësi.
- Në rast se tuneli është me dy kahje lëvizjeje, duhet të jenë me faqe dyfishe, me ngjyre të kuqe djathtas dhe të bardhe majtas.
- Duhet të montohen në mënyrë të tille që pozicioni i tyre të mos ndryshoje me kalimin e kohës.
- Nuk duhet të dalin drejt karrexhatës, në prani të barrierave të sigurisë.
- Distanca maksimale ndërmjet paneleve është 20m.
- Distanca duhet të zvogëlohet progresivisht (deri në një minimum prej 8 m) në rast se tuneli është në kthesë, si dhe për 10 elementët e pare nga hyrja.

KRYQËZIMET

KRYQËZIM I RREGULLUAR ME SINJALE "KRYQËZIM ME PËRPARËSI NGA E DJATHTA"

Sinjalet vertikale (**Skema 80** aneksi A):

- Sinjali "KRYQËZIM ME PËRPARËSI DJATHTAS" (**figura II 40**) është i vendosur në rrugë për të paralajmëruar një kryqëzim ndërmjet dy ose më shumë rrugëve për të cilat vlen rregulli i përgjithshëm i përparësisë në të djathtë;

- sinjali është i detyrueshëm në rrugët interurbane dhe mund të përdoret në qëndrat e banuara vetëm nëse kushtet e trafikut e këshillojnë përdorimin për motive sigurie (neni 107/1);

- sinjali duhet të vendoset, si rregull, në një largësi 150 m nga kryqëzimi. Në rrugët urbane me shpejtësi maksimale jo më të madhe se ajo e vendosur nga neni 140/1 i Kodit Rrugor (domethënë 40 km/orë në qendrat e banuara) largësia mund të reduktohet në lidhje me situatat dhe vendet (neni 79/7). Në rastet kur nuk është e mundur të respektohet largësia e pozicionimit, sinjali duhet të jetë i bashkëlidhur ma panelin model II.1 që tregon, largësinë efektive nga kryqëzimi (neni 82/3);

- për motive sigurie ose vëllimi të trafikut, sinjali KRYQËZIM "ME PËRPARËSI DJATHTAS" (**figura II 40**) mund të zëvendësohet nga sinjali JEP PËRPARËSI ose nga sinjali "NDALO DHE JEP PËRPARËSI" (**figura II 37**) (neni 105/1) (shih paragrafin Kryqëzime me sinjal dhënie përparësie dhe Kryqëzime me sinjal ndalo dhe jep përparësi në këtë kapitull).

Sinjalet horizontale (**Skema 80**):

- shiriti e ndarjes së drejtimeve të lëvizjes është i pandërprerë në afërsi të kryqëzimeve në nivel (neni 137/2b). Për të lejuar paralakimin e makinave në dalje të zonës së kryqëzimit, shiritit të pandërprerë i vihet në krah një i ndërprerë për një gjatësi jo më të vogël se 30 m (neni 137/4);

- në zonat e kryqëzimeve, me qëllim drejtimin e makinave në manovrimin sipas një trajektoreje të saktë, mund të vijëzohen shirita drejtimi.

Shiritat e drejtimit janë të kthyera, të ndërprera, me ngjyrë të bardhë, të tipit "e" (shih **Skemën 31** aneksi A) sipas nenit 136/3 (domethënë me shiritë 1m dhe me interval 1,5 m) (neni 141/1).

KRYQËZIM URBAN I RREGULLUAR ME SINJAL"JEP PËRPARËSI"

Në kryqëzime të veçanta, në vend të sinjalit "KRYQËZIM ME PËRPARËSI DJATHTAS" (**figura II 40**), që sinjalizon një kryqëzim ndërmjet dy ose më shumë rrugëve për të cilat vlen rregulli i përgjithshëm i përparësisë djathtas, mund të përdoret, për nevoja të sigurisë ose të vëllimit të trafikut, sinjali "JEP PËRPARËSI" (**figura II 36**), në shmangie të hierarkisë së rrugëve, me miratim të enteve pronare. Për këtë qëllim, për të garantuar pamje të kryqëzimit, duke ruajtur rregullat për largësitë e shikueshmërisë së sinjaleve, entet pronare mund:

- të ndalojnë vendosjen e kioskave, stacioneve të furnizimit, tabelave publicitare dhe pengesave të tjera të pamjes;

- të ndërhyjnë përmes zgjerimeve të mundshme, kositjes së barërave, prerjeve të shkurreve ose pemëve, ose, aty ku është e mundur, me eleminimin e mureve ose pengesave të tjera (neni 104/3).

Sinjalizimi në rrugë i cili nuk gëzon përparësi.

Sinjali vertikal (**Skemat 73** dhe **74** aneksi A):

- sinjali "JEP PËRPARËSI" (**figura II 36**) vendoset në hyrje të kryqëzimit dhe, gjithsesi, në distancë jo më të madhe se 25 m dhe 10 m, respektivisht brenda dhe jashtë qendrave të banuara nga fundi i karrexhatës së rrugës që ka përparësinë (neni 104/2). Atje ku sipërfaqja e rrugës e lejon, sinjali duhet të plotësohet me sinjalizimin horizontal (shih më poshtë) (neni 104/4).

- sinjali "PARALAJMËRIM PËR DHËNIE PËRPARËSIE" (**figura II 38**) duhet të vendoset në pjesën afër hyrjes në një rrugë me përparësi e cila ka kufij shpejtësie më të madhe se ajo e vendosura në nenin 140/1 të Kodit Rrugor (domethënë 40 Km/h në qëndrat e banuara) ose kur kushtet e trafikut e këshillojnë përdorimin për motive sigurie ose disiplinimi të qarkullimit (neni 106/1). Largësia ndërmjet sinjalit të paralajmërimit dhe shiritit të ndalimit vendoset në panelin plotësues të vendosur sipër vetë sinjalit (neni 106/3); në vend të këtij sinjali mund të përdoret sinjali PARALAJMËRIM KRYQËZIMI (neni 106/2) i plotësuar me sinjale të përparësisë, në të cilët paraqitet konfiguracioni topografik i kryqëzimit.

Sinjalet horizontale (**Skemat 73** dhe **74**):

- për rrugët pa ishuj shpëtimi ose ishuj trafikndarës, shiritat e ndalimit duhet të jetë bashkuar me shiritën gjatësore të vazhduar për një gjatësi jo më të vogël se 25 m dhe 10 m përkatësisht brenda dhe jashtë qendrave të banuara. (neni 142/3);

- shiriti i ndalimit është e përbërë nga një numër trekëndëshash të bardhë me kulm drejtuar nga drejtuesi i mjetit. Këta trekëndësha kanë një bazë të përfshirë ndërmjet 40 dhe 60 cm dhe lartësi të përfshirë ndërmjet 60 dhe 70 cm (neni 142/4). figura II 433. Sugjerohet të ndahen trekëndëshat ndërmjet tyre me një largësi të barabartë me gjysmës e bazës, gjithsesi duke vepruar në mënyrë të tillë që të merret një numër i plotë trekëndëshash;

- shiriti i ndalimit mund të plotësohet me simbolin e një trekëndëshi në sipërfaqe; kufiri i sipërm i trekëndëshit duhet të jetë të paktën 2 m larg nga kulmet e trekëndëshave që përbëjnë shiritën e ndalimit (neni 146/9). Nëse shiritëzohet, ky simbol duhet të përsëritet për çdo korsi të sensit të lëvizjes të cilit i referohet sinjali JEP PËRPARËSI (**figura II 36**).

Sinjalizimi në rrugë që gëzon të drejtën e përparësisë

Sinjali vertikal:

- sinjali "KRYQËZIM ME TË DREJTË PËRPARËSIE" (**figura II 43/a÷e**) mund të përdoret ku shihet i nevojshëm (neni 110/1). Duhet të vendoset 150 m nga kryqëzimi ose, sipas situatës së vendeve, në një largësi më të vogël (neni 81/7), duke treguar, në këtë rast, në panelin modeel II.1 bashkëlidhur, largësinë efektive nga kryqëzimi (neni 82/3).

Sinjali horizontal:

- shiriti i ndarjes së senseve të lëvizjes është i pandërprerë në afërsi të kryqëzimeve në nivel (neni 137/2b) për një gjatësi jo më të vogël se 30 m.(neni 136/5) Për të lejuar parakalimin e makinave në dalje të zonës së kryqëzimit, shiritës së pandërprerë i shtohet përkrah një e ndërprerë (neni 137/4).

Sinjali horizontal në zonën e kryqëzimit

- Në zonat e kryqëzimeve, me qëllim drejtimin e makinave në manovra sipas një trajektoreje të caktuar, mund të vijëzohen me shirita të drejtimit; shiritat e drejtimit janë të kthyera, të ndërprera, me ngjyrë të bardhë, të tipit "g" (shih **Skemën 31**) sipas nenit 136/3 (domethënë me pjesë 1 m dhe interval 1,5 m) neni 141/1.

KRYQËZIM INTERURBAN I RREGULLUAR ME SINJAL "JEP PËRPARËSI"

Në kryqëzime të veçanta, në zëvendësim të sinjalit "KRYQËZIM ME PËRPARËSI NGA E DJATHTA" (**figura II 40**), që sinjalizon një kryqëzim ndërmjet dy ose më shumë rrugëve në të cilat vlen rregulli i përgjithshëm i përparësisë djathtas, mund të përdoret, për nevoja sigurie ose vëllimi trafiku, sinjali "JEP PËRPARËSI" (**figura II 36**), në shmangie të hierarkisë rrugore, me marrëveshje ndërmjet enteve pronare. Për këtë qëllim, për të garantuar shikueshmërinë e kryqëzimit, pa iu shmangur rregullave për largësitë e paralajmërimit të sinjaleve, entet pronare munden:

- të ndalojnë vendosjen e kioskave, stacioneve të furnizimit, tabelave publicitare, dhe pengesa të tjera për pamjen;

- të ndërhyjnë përmes zgjerimeve të mundshme, kositjes së barërave, prerje shkurresh ose pemësh dhe, ku është e mundur, prishjen e mureve ose pengesave të tjera (neni 104/3).

Sinjalizimi në rrugë që nuk gëzon përparësi

Sinjale vertikale (**Skema 75** aneksi A):

- sinjali "JEP PËRPARËSI" (**figura II 36**) vendoset në buzë të një kryqëzimi, në një largësi nga kufiri i rrugës së automjeteve që gëzojnë të drejtën e përparësisë, jo më të madhe se 25 m dhe 10m, respektivisht brenda qendrave të banuara (neni 104/2). Sinjali duhet të shoqërohet, aty ku sipërfaqja e rrugës e lejon, me një sinjal horizontal të parashikuar (neni 104/4);

- sinjali "PARALAJMËRIM PËR TË DHËNË PËRPARËSI" (**figura II 38**) duhet të vendoset në pjesën në afërsi të hyrjes në rrugën me përparësi (neni 106/1);

largësia ndërmjet sinjalit dhe shiritit të ndalimit jepet në panelin plotësues të vendosur mbi vetë sinjalin (neni 106/3); në vend të këtij sinjali mund të përdoret sinjali PARALAJMËRIM PËR KRYQËZIM (neni 106/2) plotësuar me sinjalet e përparësisë.

Sinjali horizontal (**Skema 75**):

- për rrugët pa ishuj shpëtimi ose ishuj trafikndarës, vija e ndalimit duhet të bashkohet me shiritin gjatësor të pandërprerë për një gjatësi jo më të vogël se 25 m dhe 10m përkatësisht brenda dhe jashtë qendrave të banuara (neni 142/3);

- shiriti i ndalimit është e përbërë nga një numër trekëndëshash të bardhë me majë të drejtuar nga drejtuesi i mjetit. Këta trekëndësha kanë një bazë të përfshirë ndërmjet 40 dhe 60 cm dhe lartësi të përfshirë ndërmjet 60 dhe 70 cm (neni142/4). Sugjerohet të ndahen trekëndëshat ndërmjet tyre me një largësi të barabartë me gjysmën e madhësisë së bazës, gjithsesi duke vepruar në mënyrë të tillë që të ruhet një numër i plotë trekëndëshash;

- shiriti i ndalimit mund të plotësohet me simbolin e një trekëndëshi të vijëzuar në sipërfaqe; kufiri i sipërm i trekëndëshit duhet të jetë larg nga kulmet e trekëndëshave përbërës të vijës së ndalimit të paktën 2 m (neni 146/9). Nëse vijëzohet, ky simbol duhet të përsëritet për çdo korsi të sensit të lëvizjes të cilës i referohet sinjali JEP PËRPARËSI (**figura II 36**).

Sinjalizimi në rrugë i cili gëzon të drejtën e përparësisë

Sinjali vertikal:

- Sinjali KRYQËZIM ME TË DREJTË PËRPARËSIE (**figurat II 43/a÷e**) duhet të përdoret në rrugët interurbane dhe aty ku vlerësohet e nevojshme, në ato urbane (neni 110/1) dhe duhet të vendoset 150 m para kryqëzimit (neni 79/7). Në rastin në të cilin nuk është i mundur respektimi i kësaj largësie, sinjali duhet të plotësohet me një panel model II.1 tregues të largësisë efektive nga kryqëzimi. Për motive sigurie, sinjali mund të paraprihet nga një tjetër i njëjtë, por që duhet të tregojë gjithmonë largësinë nga kryqëzimi (neni 82/3).

Sinjali horizontal:

- shiriti i ndarjes së senseve të lëvizjes është i pandërprerë në afërsi të kryqëzimeve në nivel (neni 137/2b) për një gjatësi jo më të vogël se 30 m. Për të lejuar parakalimin e mjeteve në dalje të zonës së kryqëzimit, shiritit të pandërprerë i vihet përkrah një i ndërprerë (neni 137/4).

Sinjali horizontal në zonën e kryqëzimit

Në zonën e kryqëzimit, me qëllim drejtimin e mjeteve në manovra sipas një trajektoreje të saktë, mund të vijëzohen shiritat e drejtimit; shiritat e drejtimit janë të kthyera, të ndërprera, me ngjyrë të bardhë, të tipit "e" (shih **Skemën 31**) sipas nenit136/3 (domethënë me gjurmë 1m dhe interval 1,5 m) (neni 141/1).

KRYQËZIMI URBAN I RREGULLUAR ME SINJAL "NDALO DHE JEP PËRPARËSI"

Në kryqëzime të veçanta, aty ku nuk është i mundur garantimi i kushteve të shikueshmërisë sipas nenit 104/3, ose gjithsesi në situata të veçanta të rrezikshme, duhet të përdoret sinjali NDALO DHE JEP PËRPARËSI (**figura II 37**) në vend të sinjalit JEP PËRPARËSI (figura **II 36**) (neni 105/2).

Sinjalizimi në rrugë që nuk gëzon përparësi

Sinjalet vertikale (**Skemat 61** dhe **62** aneksi A):

- sinjali "NDALO DHE JEP PËRPARËSI" (**figura II 37**) vendoset në buzën e një kryqëzimi ose sa më afër tij (neni 105/4); gjithsesi në një largësi jo më të madhe se 10 m (neni 79/9); sinjali duhet të bashkohet me sinjalitikën horizontale të parashikuar (neni 105/3);

- sinjali "PARALAJMËRIM PËR NDALIM DHE DHËNIE PËRPARËSIE" (**figura II 39**) duhet të vendoset në pjesën e fillimit të hyrjes mbi një rrugë me përparësi e cila ka kufirin e shpejtësisë më të madhe se ajo e vendosur në nenin 140/1 të Kodit Rrugor (domethënë 40 Km/orë në qëndrat e banuara), ose kur kushtet e trafikut e këshillojnë përdorimin për motive sigurie ose disiplinimi të qarkullimit (neni 106/1). Largësia ndërmjet sinjalit të paralajmërimit dhe shiritës së ndalimit është përfshirë në panelin plotësues të vendosur sipër vetë sinjalit (neni 106/3) model II 1; në vend të këtij sinjali mund të përdoret sinjali i paralajmërimit të kryqëzimit (neni 106/2) i plotësuar me sinjalet e përparësisë.

Sinjalet horizontale (**Skemat 61** dhe **62**):

- për rrugët pa ishull shpëtimi ose ishujt trafikndarës, shiriti i ndalimit duhet të bashkohet me shiritin gjatësor të pandërprerë për një gjatësi jo më të vogël se 25m e 10 m (neni 142/3); përkatësisht jashtë dhe brenda qendrave të banuara.

- shiriti i ndalimit është një shirit i bardhë i pandërprerë me gjerësi minimale 50 cm (neni 142/1);

- shiriti i ndalimit duhet të plotësohet me mbishkrimin STOP në sipërfaqe; largësia minimale ndërmjet kufirit të sipërm të mbishkrimit dhe bordit të linjës së ndalimit duhet të përfshihet ndërmjet 1 dhe 3 m (neni 146/8) figura II 432. Mbishkrimi duhet të përsëritet për çdo korsi të sensit të lëvizjes së cilës i referohet sinjali NDALO DHE JEP PËRPARËSI (**figura II 37**).

Sinjalizimi në rrugë që gëzon të drejtën e përparësisë

Sinjali vertikal:

- sinjali "KRYQËZIM ME TË DREJTË PËRPARËSIE" (**figurat II 43/a÷e**) duhet të përdoret në rrugët interurbane dhe aty ku shihet i nevojshëm, në ato urbane, për të parasinjalizuar një kryqëzim me rrugë jo kryesore (neni 110/1); duhet të jetë i vendosur 150 m nga kryqëzimi ose, sipas situatës së vendeve, në një largësi më të vogël (neni 79/7), duke treguar në këtë rast me një panel të posaçëm model II 1, largësinë efektive nga kryqëzimi (neni 82/3).

Sinjali horizontal:

- shiriti i ndarjes së drejtimeve të lëvizjes është i pandërprerë në afërsi të kryqëzimeve në nivel (neni 137/2b) për një gjatësi jo më të vogël se 30 m (neni 136/5). Për të lejuar parakalimin e makinave në dalje të zonës së kryqëzimit, shiritit të pandërprerë i vendoset përkrah një i ndërprerë (neni 137/4).

Sinjali horizontal në zonën e kryqëzimit

Në zonën e kryqëzimit, me qëllim drejtimin e mjeteve në manovra sipas drejtimit të saktë, mund të vijëzohen shirita drejtimi; shiritat e drejtimit janë me kthesa, të ndërprera, me ngjyrë të bardhë, të tipit "e" (shih **Skemën 31**) sipas nenit 136/3 (domethënë me gjurmë 1 m dhe interval 1,5 m) (neni 141/1).

KRYQËZIMI INTERURBAN I RREGULLUAR ME SINJALIN "NDALO DHE JEP PËRPARËSI"

Në kryqëzime të veçanta, ku nuk është i mundur garantimi i kushteve të shikueshmërisë sipas nenit 104/3, ose gjithsesi në situata të veçanta të rrezikut, duhet të përdoret sinjali "NDALO DHE JEP PËRPARËSI" (**figura II 37**) në vend të sinjalit "JEP PERPARËSI" (**figura II 36**) (neni 104/2) (**Skema 66**).

Sinjalizimi në rrugë që nuk gëzon përparësi

Sinjalet vertikale (**Skema 66** aneksi A):

- Sinjali "NDALO E JEP PËRPARËSI" (**figura II 37**) vendoset në buzën e kryqëzimit ose sa më afër tij (neni 105/4); gjithsesi në një largësi jo më të madhe se 25 m (neni 79/9). Sinjali duhet të jetë i bashkuar me sinjalitikën e parashikuar horizontale (shih më tutje) (neni 105/4);

- Sinjali "PARALAJMËRIM PËR TË NDALUAR DHE DHËNË PËRPARËSI" (**figura II 39**) duhet të vendoset në pjesën më të afërt të hyrjes së rugës me përparësi (neni 106/1);

- largësia ndërmjet sinjalit dhe shiritit të ndalimit është përfshirë në panelin plotësues të vendosur sipër vetë sinjalit (neni 106/3);

Në vend të këtij sinjali mund të përdoret sinjali PARALAJMËRIM KRYQËZIMI (neni 106/2) i plotësuar me sinjalin e përparësisë. Sinjalet horizontale (**Skema 66**):

- për rrugët pa ishull shpëtimi ose ishuj trafikndarës, shirita e ndalimit duhet të bashkohet me shiritin gjatësor të pandërprerë për një gjatësi jo më të vogël se 25 m dhe 10m jashtë dhe brenda qendrave të banuara (neni 142/3);

- shiriti i ndalimit është një shirit i bardhë e pandërprerë me gjerësi minimale 50 cm (neni 142/1);

- shiriti i ndalimit duhet të plotësohet me mbishkrimin STOP në sipërfaqe; largësia minimale ndërmjet kufirit të sipërm të mbishkrimit dhe bordit të linjës së ndalimit duhet të përfshihet ndërmjet 1 dhe 3 m (neni 146/8). Mbishkrimi duhet të përsëritet për çdo korsi të drejtimit të lëvizjes së cilës i referohet sinjali NDALO DHE JEP PËRPARËSI (**figura II 37**).

Sinjalizimi në rrugë që gëzon të drejtën e përparësisë

Sinjali vertikal:

- sinjali KRYQËZIM ME TË DREJTË PËRPARËSIE (**figurat II 43/a÷e**) duhet të përdoret gjithmonë (neni 110/1) dhe duhet të vendoset 150 m përpara kryqëzimit (neni 79/7).
Në rast se nuk është i mundur respektimi i kësaj largësie, sinjali duhet të plotësohet nga një panel i posaçëm tregues i largësisë efektive të kryqëzimit. Për motive sigurie, sinjali mund të paraprihet nga një tjetër i njëjtë që duhet të tregojë largësinë efektive nga kryqëzimi (neni 82/3).

Sinjali horizontal:

- shiriti i ndarjes së drejtimeve të lëvizjes është i pandërprerë në afërsi të kryqëzimeve në nivel (neni 137/2b) për një gjatësi jo më të vogël se 30 m (neni 136/5).
Për të lejuar parakalimin e makinave në dalje të zonës së kryqëzimit, shiritit të pandërprerë i vendosen përkrah një i ndërprerë për një gjatësi jo më të vogël se 30 m (neni 137/4).

Sinjali horizontal në zonën e kryqëzimit

Në zonën e kryqëzimit, me qëllim drejtimin e mjeteve në manovra sipas drejtimit të saktë, mund të vijëzohen shirita drejtimi; shiritat e drejtimit janë me kthesa, të ndërprera, me ngjyrë të bardhë, të tipit "e" (shih **Skemën 31**) sipas nenit 136/3 (domethënë me gjurmë 1 m dhe interval 1,5 m) (neni 141/1).

KRYQËZIMI URBAN I RREGULLUAR ME SEMAFOR

Sinjali vertikal (**Skema 76** aneksi A):

Sinjali SEMAFOR (**figura II 31**) duhet të përdoret për të paralajmëruar një impiant semaforik (neni 97/1) nëse ekziston një situatë reale e rrezikshme, e paperceptueshme në kohën e duhur nga një drejtues mjeti që ndjek rregullat normale të kujdesit (neni 82/2).

Sinjali normalisht vendoset 150 m nga impianti semaforik; në rrugët urbane me shpejtësi maksimale jo më të madhe se ajo e vendosur në nenin 140/1 të Kodit Rrugor (domethënë 40 km/orë), largësia mund të reduktohet sipas situatës dhe vendeve (neni 79/7), duke treguar, në këtë rast, me një panel të posaçëm, largësinë efektive nga impianti (neni 82/3).

Vendosja

Pozicionimi i semaforit dhe qëllimi i tij jepet në **Skemat 35, 35/A dhe 30/A,30/B** (aneksi A). Për çdo rast nuk duhen ndryshuar përmasat e vendosjes pasi krijojnë çrregullime në pozicionimin e mjeteve dhe këmbësorëve.

Sinjalet horizontale (**Skemat 77** dhe **78** aneksi A):

- vija e ndalimit është e përbërë nga një shirit i bardhë i pandërprerë me gjerësi minimale 50 cm (neni 142/1);

- në zonat e rigrupimit në afërsi të kryqëzimit, shiritat e ndarjes së korsive të lëvizjes duhet të jenë të pandërprera për një gjatësi minimale 30 m (neni 138/4);

- në prani të një rruge me një karrexhate me dy ose më shumë korsi për çdo drejtim lëvizje, me qëllim ndarjen e tyre, duhet të jenë të vijëzuara dy shirita të pandërprerë, përkrah njëri-tjetrit (neni 137/6a);

- vija e ndalimit duhet të jetë e vijëzuar me largësi 1 m nga vendkalimi i mundshëm i këmbësorëve (neni 142/5);

- vendkalimet e këmbësorëve janë realizuar në karrexhatë përmes shiritave të bardha pingul me aksin me gjatësi jo më të vogël se 2,5 m në rrugët urbane dytësore dhe atyre lokale (tipi E, F) dhe 4 m në rrugët e tjera; gjerësia e shiritave dhe e intervaleve është 50 cm (neni 143/1);
- në zonat e kryqëzimeve, me qëllim drejtimin e mjeteve në manovra sipas një trajektoreje të saktë, mund të shiritëzohen shirita drejtimi. Ato janë më të harkuara; të ndërprera, me ngjyrë të bardhë, të tipit "e" (shih **Skemën 31**) sipas nenit 137/3 (domethënë një gjurmë 1 m dhe interval 1,5 m) (neni 141/1).

KRYQËZIM I RREGULLUAR ME SHIRITA DREJTIMI

Sinjalet horizontale (**Skema 81** aneksi A):

- shiritat e drejtimit mund të jenë të vijëzuara në zonat e kryqëzimit për të drejtuar makinat në manovra sipas një trajektoreje të saktë;
- shiritat e drejtimit janë të harkuara, të ndërprera, të tipit "e" (shih **Skemën 31**) sipas tabelës së nenit 136/3 (domethënë me gjurmë 1 m dhe interval 1,5 m) (neni 141/1);
- gjerësia minimale e shiritave është 15 cm, për autostradat dhe në rrugët interurbane kryesore dhe 12 cm për gjithë rrugët e tjera (neni 136/1);
- vija e ndalimit, në rrugën që nuk gëzon të drejtën e përparësisë, duhet të jetë e shiritëzuar paralel me aksin e rrugës kryesore (neni 142/2).

KRYQËZIM I RREGULLUAR ME SINJAL PARALAJMËRIMI

Sinjalet vertikale (**Skema 88** aneksi A):

- në afërsi të një kryqëzimi të një rruge me një tjetër pa dalje përdoret sinjali "PARALAJMËRIM TË RRUGËS PA DALJE" (**figurat II 310** dhe **311**) dhe vendoset në afërsi të vendit të treguar (neni 133/1) (**Skema 87**);

- sinjali "RRUGË PA DALJE" (**figura II 309**) tregon që po kjo rrugë është pa dalje për mjetet (neni 133/7);

- simboli i rrugës pa dalje (i përbërë nga shiriti vetëm i kuq) mund të aplikohet edhe në sinjalet PARALAJMËRIM KRYQËZIMI ose PËRZGJEDHJE, interurbane (me fushë blu) dhe urbane (me fushë të bardhë), për të paralajmëruar një degëzim pa dalje në kryqëzim (neni 133/7).

KRYQËZIM URBAN I RREGULLUAR ME SINJAL "KTHESË MAJTAS"

Sinjali vertikal:

- sinjali "KTHESË GHYSËM DREJT NGA E MAJTA" ose "KTHESË E TËRTHORTË NGA E MAJTA" (**figura II 325** ose **326**) paralajmëron detyrimin e manovrave alternative për t'u kthyer majtas, kur në kryqëzimin e mëpasëm, mbizotëron ndalimi i kthimit majtas, duke bërë gati drejtuesin e mjetit për një kthesë të tipit gjysëmdrejt (**figura II 325**) (**Skema 63**) ose për një kthesë të tipit jodrejtëpërdrejtë (**figura II 326**) (**Skema 64**) (neni 133/16).

Sinjali duhet të vendoset në afërsi të zonës ku duhet të fillojë manovra (neni 133/1).

KRYQËZIM NË RRUGË I RREGULLUAR ME TË DREJTË PËRPARËSIE

Sinjalet vertikale:

- sinjali "E DREJTË PËRPARËSIE" (**figura II 44**) duhet të përdoret për të treguar se një pjesë rruge gëzon të drejtën e përparësisë (neni 111/1) dhe duhet të përsëritet pas çdo kryqëzimi (neni 102/2);

- sinjali mund të përsëritet në format më të vogël para dhe pas çdo kryqëzimi i bashkuar me panel plotësues **model II 7** (neni 111/2);

Modeli II 7 tregon, nëpërmjet një shiriti më të gjerë, ecurinë e rrugës, që gëzon përparësi në krahasim me të tjerat (neni 81/11) (**Skema 86** aneksi A);

- sinjali "KRYQËZIM ME TË DREJTË PËRPARËSIE" (**figura II 43/a**) duhet të përdoret në rrugët interurbane dhe, ku shihet e nevojshme, në ato urbane, me qëllim paralajmërimin e një kryqëzimi me një rrugë pa të drejtë përparësie (neni 110/1) (**Skema 84** aneksi A);

- sinjali parashikon dy variante nëse rruga pa të drejtë përparësie ndodhet vetëm djathtas (**figura II 43/b**) ose majtas (**figura II 43/c**) e mbiquajtur KRYQËZIM NE FORMË "T" (**Skemat 82** dhe **83** aneksi A) dhe dy variante të tjera të mbiquajtur KRYQËZIM nëse rruga pa të drejtë përparësie futet me korsi të shpejtësisë djathtas (**figura II 43/d**) ose majtas (**figura II 43/c**) (**Skema 85**) (neni 110/2);

- sinjali "KRYQËZIM ME TË DREJTË PËRPARËSIE" (**figurat 43/a÷c**) duhet të vendoset, si rregull, në distancë rreth 150 m nga kryqëzimi. Në rrugët urbane, me shpejtësi lëvizjeje jo më të madhe se 40 km/orë, distanca mund të zvogëlohet sipas situatës vendore (nenet 103/4 dhe 79/7).

- sinjali "FUND I TË DREJTËS SË PËRPARËSISE" (**figura II 42**) duhet të përdoret për të treguar se rruga nuk gëzon më të drejtën e përparësisë dhe mund të vendoset vetëm kur në rrugë është vendosur sinjali "E DREJTË PËRPARËSIE" (**figura II 44**) (neni 109/1);

- sinjali mund të përsëritet disa herë para pikës në të cilën mbaron përparësia kur kushtet e trafikut e këshillojnë përdorimin për motive sigurie (neni 109/2). Në këtë rast sinjali duhet të bashkohet me një panel të posaçëm (**model II 1**) tregues i largësisë nga pika ku mbaron përparësia (neni 109/4);

- në rrugët interurbane ose në ato urbane me kufi shpejtësie më të madhe se 40 km/orë, sinjali duhet të përsëritet të paktën një herë (neni 109/3).

Sinjalet në rrugë që nuk gëzojnë të drejtën e përparësisë

- Në rrugët jo kryesore duhet të vendosen sinjale që tregojnë detyrimin për të dhënë përparësi (neni 110/3)

KRYQËZIM I RREGULLUAR ME SHIGJETAT DREJTUESE

Me qëllim lejimin e përzgjedhjes dhe rigrupimin e mjeteve në afërsi të kryqëzimit (**Skema 72** aneksi A), korsitë e rezervuara për manovra të caktuara janë kundërshënuar me shigjeta drejtuese (neni 145/1). Vendosja e shigjetave në brendësi të korsive të lejuara dhe ato të ndaluara është dhënë në **Skemën 48** (aneksi A).

Shigjetat drejtuese mund të përdoren edhe për të sinjalizuar drejtimet e lejuara dhe ato të ndaluara (neni 145/4).

Sinjale treguese

Në kryqëzimin e **Skemës 79** (aneksi A) kriteret e informacionit për drejtuesit e mjeteve, të përdorura për sinjalet treguese ishin:

- lajmërimi para hyrjes në kryqëzim për vendet e arritshme përmes secilit degëzim;

- konfirmimi në kryqëzim për drejtimet që duhen zgjedhur për të arritur lokalitetin dhe vendin e treguar;

- konfirmimi pas kryqëzimit për vendet e arritshme (neni 122/6).

KRYQËZIM URBAN I RREGULLUAR ME SINJAL "PARALAJMËRIM KRYQËZIMI"

Sinjali i paralajmërimit të kryqëzimit:

- sinjali i paralajmërimit të kryqëzimit duhet të sigurojë një hapësirë pamjeje sipas vlerave të shprehura në **tabelën 2** të kapitullit Sinjalet e paralajmërimit (neni 124/1);

- duhet të vendoset në një largësi nga kryqëzimi sipas vlerave të shprehura në **tabelën 2** të kapitullit Sinjale të paralajmërimit (neni 124/2);

- në sinjal përfshihen edhe simbole (neni 125/13).

Sinjali i drejtimit:

- sinjali vendoset në buzë të kryqëzimit (neni 126/4);

- emrat e qendrave që jepen në sinjalet e drejtimit janë të njëjtë me ato që jepen në sinjalet e paralajmërimit (neni 126/4);

- sinjalet e drejtimit mund të rigrupohen në një "grup të vetëm sinjalizues" në të cilin respektohen kriteret e mëposhtme (neni 126/8):

a) të gjithë sinjalet e vendosura në të njëjtin grup duhet të kenë të njëjtat përmasa, pavarësisht nga gjatësia e emrave të shkruara në to.

b) shigjetat që tregojnë "drejt" duhet të vendosen sipër të tjerave. Nëse grupi është i vendosur në të majtë, shigjeta vertikale duhet të vendoset në anën e djathtë të sinjalit.

c) ndërmjet dy grupeve të sinjaleve që tregojnë drejtime të ndryshme, të vendosura në të njëjtën mbështetëse duhet të ketë një shkëputje prej 5 cm.

ç) në çdo grup sinjalizimi, sinjalet duhet të grupohen sipas ngjyrës së fushës.

d) shigjetat që tregojnë "majtas" duhet të vendosen poshtë shigjetave që tregojnë "drejt" dhe në fund poshtë vendosen shigjetat që tregojnë "djathtas"

dh) radha e vendosjes së sinjaleve, që tregojnë të njëjtin drejtim, nga lart poshtë, bëhet në bazë të ngjyrave të fushës: e bardhë – e gjelbërt – blu – kafe – e zezë.

e) çdo grup nuk duhet të përmbajë më shumë se gjashtë sinjale.

ë) grupet më të vogla, me shigjeta të vendosura drejt të njëjtit drejtim, duhet të vendosen në vëndet më të përshtatshme të kryqëzimit.

f) sinjalet e grupeve sinjalizuese në rrugët interurbane, duhet të jenë në formë shigjete, ndërsa në rrugët urbane duhet të jenë në formë drejtkëndëshe, me shigjetë të vendosur në të.

Sinjali i pohimit:

- sinjali i pohimit përdoret në dalje nga kryqëzimet komplekse, në dalje nga qëndrat administrative kryesore (neni 130/1);

- sinjali vendoset përgjatë itinerarit në vendet më të përshtatshme për të shmangur gabimet në rast mosvëmëndjeje ose shikueshmëri të ulët (neni 130/2);

- sinjali i pohimit realizohet duke bashkuar simbolet e **figurave II 100** dhe **115** me shigjetën vertikale (**figura II 287**) (neni 130/7);

- në zonat urbane funksioni i konfirmimit mund të zgjidhet edhe nga sinjali i drejtimit me shigjeta të orientuara lart (neni 130/5).

Sinjali i përparësisë

Për sinjalin e përparësisë horizontale dhe vertikale shih paragrafin kryqëzime urbane me sinjalin NDALO DHE JEP PËRPARËSI në këtë kapitull.

KRYQËZIMI INTERURBAN I RREGULLUR ME SINJALIN "PARALAJMËRIM KRYQËZIMI"

Sinjale treguese

Në kryqëzimin e **Skemës 65** (aneksi A) kriteret e informacionit për drejtuesit e mjeteve, të përdorura për sinjalitikën treguese ishin:

- të lajmëronte përpara kryqëzimit për vendet e arritshme përmes secilit degëzim;

- konfirmimin në kryqëzim për drejtimet që duhen zgjedhur për të arritur qendrat dhe vendet e treguara;

- konfirmimi pas kryqëzimit për vendmbërritjen në të cilat të çojnë rrugët përkatëse(neni 122/6).

Sinjali i paralajmërimit të kryqëzimit:

- sinjali i paralajmërimit të kryqëzimit duhet të sigurojë një hapësirë pamjeje sipas vlerave të shprehura në **tabelën 2** të kapitullit Sinjalet e paralajmërimit (neni 124/1);

- sinjali duhet të vendoset në një largësi nga kryqëzimi sipas vlerave të shprehura në **tabelën 3** të kapitullit Sinjale të paralajmërimit (neni 124/2);

- në sinjal është përfshirë një simbol (neni 125/13).

Sinjali i paralajmërimit mund të plotësohet me sinjalin "PARALAJMERIM DHE DHENIE PERPARESIE" (neni 106/2).

Sinjali i drejtimit:

- sinjali është vendosur në buzë të kryqëzimit (neni 124/6);

- emrat e qendrave që jepen në sinjalet e drejtimit janë të njëjtë me ato që jepen në sinjalet e paralajmërimit (neni 124/4);

- sinjalet e drejtimit rigrupohen në një "grup sinjalesh të përbashkët" në të cilin respektohen në veçanti kriteret:

a) të gjithë sinjalet e vendosura në të njëjtin grup duhet të kenë të njëjtat përmasa, pavarësisht nga gjatësia e emrave të shkruara në to.

b) shigjetat që tregojnë "drejt" duhet të vendosen sipër të tjerave. Nëse grupi është i vendosur në të majtë, shigjeta vertikale duhet të vendoset në anën e djathtë të sinjalit. (neni 128/ a / b)

Sinjali i pohimit:

- sinjali i pohimi është vendosur në dalje nga kryqëzimi (neni 130/1);

Sinjali i përparësisë

Për sinjalet e përparësisë horizontale dhe vertikale rekomandohet paragrafi kryqëzim urban me sinjalin JEP PËRPARËSI në këtë kapitull.

KRYQËZIMI URBAN I RREGULLUAR ME SINJALIN E PËRZGJEDHJES

Sinjali tregues

Në kryqëzimin e **Skemës 67** (aneksi A) kriteret e informacionit për drejtuesit e mjeteve, të përdorura për sinjale tregues janë:

- të lajmërojë përpara kryqëzimit për vendet e arritshme përmes secilit degëzim;

- konfirmimin në kryqëzim për drejtimet që duhen zgjedhur për të arritur qendrat dhe vendet e treguara;

- konfirmimin pas kryqëzimit për vendet e arritshme (neni 122/6).

Sinjali i përzgjedhjes:

- sinjali i përzgjedhjes duhet të sigurojë një hapësirë pamjeje sipas vlerave të shprehura në **tabelën 2** të kapitullit Sinjalet e paralajmërimit (neni 124/1);

Kur rruga është e ndarë në dy ose më shumë korsi për të njëjtin drejtim të lëvizjes, por me vendmbërritje të ndryshme, për të lejuar zgjedhjen paraprake të pozicionit në rrugën e automjeteve

në raport me drejtimet që drejtuesit e mjeteve duan të marrin në kryqëzim, në vend të sinjalit të paralajmërimit të kryqëzimit duhet të përdoret sinjali i përzgjedhjes (neni 125/8);

Sinjali i drejtimit:

- sinjali është vendosur në pjesën ballore të hyrjes në kryqëzim (neni 124/6);

- emrat e qendrave që jepen në sinjalet e drejtimit janë të njëjtë me ato që jepen në sinjalet e përzgjedhjes (neni 126/4);

- sinjalet e drejtimit rigrupohen në një "grup sinjalesh të përbashkët" në të cilin respektohen në veçanti kriteret:

- të gjithë sinjalet kanë të njëjtat përmasa (neni 126/8a);
- shigjetat "majtas" janë vendosur sipër shigjetave "djathtas" (neni 126/8d);
- sinjalet me sfond të bardhë janë vendosur sipër atyre me sfond blu (neni 126/8dh).

Sinjali i pohimit:

- sinjali i pohimit mund të përdoret në dalje nga qendrat e banuara kryesore ose pas kryqëzimeve komplekse (neni 130/1);

- ky sinjal vendoset përgjatë itinerarit në vendet më të përshtatshme për të shmangur gabimet në rast mosvëmëndjeje ose shikueshmëri të ulët (neni 130/2);

- në degëzimin majtas të kryqëzimit sinjali i konfirmimit realizohet duke bashkuar simbolet e **figurave II 100** dhe **112** me shigjetën vertikale (**figura II 288**) (neni 130/7);

- në degëzimin majtas të kryqëzimit funksioni i sinjalit të konfirmimit mund të zgjidhet nga sinjali i drejtimit me shigjetë të drejtuar lart (neni 130/5).

Sinjali horizontal

Në rrugët që kanë një numër të mjaftueshëm korsish për të lejuar përzgjedhjen, në aferisi të kryqëzimeve, korsitë që rezervohen për manovrime të përcaktuara duhet të jetë shenjuar me shigjeta drejtuese me ngjyrë të bardhë (neni 145/1);
Pozicioni i shigjetave në brendësi të korsisë jepet në **Skemën 48**.

Sinjali i përparësisë

Për sinjaliet e përparësisë horizontale dhe vertikale rekomandohet paragrafi kryqëzime urbane me sinjalin NDALO DHE JEP PËRPARËSI në këtë kapitull.

KRYQËZIM INTERURBAN I RREGULLUAR ME SINJALIN E PËRZGJEDHJES

Sinjali tregues

Në kryqëzimin e **Skemës 68** (aneksi A) kriteret e informacionit për drejtuesit e mjeteve të përdorura për sinjalet drejtuese janë:

- të lajmërojë përpara kryqëzimit për vendet e arritshme përmes secilit degëzim;

- konfirmimin në kryqëzim për drejtimet që duhen zgjedhur për të arritur qendrat e banuara dhe vendet e treguara;

- konfirmimin pas kryqëzimit për vendet e arritshme (neni 122/6).

Sinjali i përzgjedhjes:

- sinjali i përzgjedhjes duhet të sigurojë një hapësirë pamjeje sipas vlerave të shprehura në **tabelën 2** të kapitullit Sinjalet e paralajmërimit (neni 124/1);

- kur rruga është e ndarë në dy ose më shumë korsi për të njëjtin drejtim të lëvizjes, por me vendmbërritje të ndryshme, për të lejuar zgjedhjen e parashikuar nga vendi në karrexhatë në raport me drejtimet që drejtuesit e mjeteve duan të marrin, në vend të sinjalit të paralajmërimit të kryqëzimit duhet të përdoret sinjali i përzgjedhjes (neni 125/8);

- sinjali duhet të vendoset në përputhje me fillimin e zonës së përzgjedhjes që i paraprin kryqëzimit (neni 124/5);

- nëse nuk është e mundur respektimi i hapësirës së paralajmërimit sinjali duhet të përsëritet më përpara dhe largësia të jepet në panelin plotësues (neni 124/5).

Sinjali i drejtimit:

- sinjali vendoset në kufirin e daljes nga kryqëzimi (neni 124/6);

- emrat e qendrave të banuara që jepen në sinjalet e drejtimit, janë të njëjtë me ato që jepen në sinjalet e paralajmërimit (neni 126/4);

- sinjalet e drejtimit rigrupohen në një "grup sinjalitik të përbashkët" në të cilin respektohen në veçanti kriteret:

  - të gjithë sinjalet kanë të njëjtat përmasa; (neni 126/8a).
  - shigjetat "majtas" janë vendosur sipër shigjetave "djathtas" (neni 126/8d).

Sinjali i pohimit:

Sinjali i konfirmimit mund të përdoret në dalje nga qendrat e banuara kryesore ose pas kryqëzimeve komplekse (neni 130/1);
Ky sinjal vendoset përgjatë itinerarit në vendet më të përshtatshme për të shmangur gabimet në rast mosvëmëndjeje ose shikueshmëri të ulët (neni 130/2);

Në sinjalet e konfirmimit shkruhen disa emra qendrash, së bashku me largësitë përkatëse në kilometra, në radhën në të cilën ato arrihen përgjatë itinerarit (neni 132/4).

Sinjalet horizontale

Në rrugët që kanë një numër të mjaftueshëm korsish për të lejuar përzgjedhjen, në afërsi të kryqëzimeve, korsitë që rezervohen për manovrime të përcaktuara duhet të jetë të shenjuara me shigjeta drejtuese me ngjyrë të bardhë (neni 145/1);
Pozicioni i shigjetave në brendësi të korsisë jepet në **Skemën 48**.

KRYQËZIM URBAN I RREGULLUAR ME SINJAL KORSIE ME FUNKSION PËRZGJEDHJE

Sinjali tregues

Në kryqëzimin e **Skemës 69** (aneksi A) kriteret e informacionit për drejtuesin e mjeteve, të përdorura për sinjalet drejtuese janë:

- lajmërimi përpara kryqëzimit për vendet dhe qendrat e arritshme përmes secilit degëzim dhe të realizojë një drejtim të përshtatshëm të rrymës së mjeteve;

- konfirmimin në kryqëzim për drejtimet që duhen zgjedhur për të arritur qendrat dhe vendet e treguara;

- konfirmimin pas kryqëzimit për vendet e arritshme (neni 122/6).

Sinjali i përzgjedhjes:

- sinjali i përzgjedhjes duhet të sigurojë një hapësirë pamjeje sipas vlerave të shprehura në **tabelën 2** të kapitullit Sinjalet e paralajmërimit (neni 124/1);

- kur rruga është e ndarë në dy ose më shumë korsi për të njëjtin drejtim të lëvizjes, por me vendmbërritje të ndryshme, për të lejuar zgjedhjen e parashikuar nga vendi në karrexhatë në raport me drejtimet që drejtuesit e mjeteve duan të marrin, në vend të sinjalit të paralajmërimit të kryqëzimit duhet të përdoret sinjali i përzgjedhjes (neni 125/8);

KRYQËZIMI INTERURBAN I RREGULLUAR ME SINJAL KORSIE ME FUNKSION PËRZGJEDHJE DHE DREJTIMI

Sinjalet horizontale

Në rrugët që kanë një numër të mjaftueshëm korsish për të lejuar përzgjedhjen, në aferisi të kryqëzimeve, korsitë që rezervohen për manovrime të përcaktuara duhet të jenë të shenjuara me shigjeta drejtuese me ngjyrë të bardhë (neni 145/1); Pozicioni i shigjetave në brendësi të korsisë jepet me **Skemën 48**.

Sinjali tregues

Në kryqëzimin e **Skemës 70** (aneksi A), kriteret e informacionit për drejtuesit e mjeteve, të përdorura për sinjalet drejtuese janë:

- të lajmërojë përpara kryqëzimit për vendet dhe qendrat e arritshme përmes secilës korsi;
- të konfirmojë në fund të korsisë së ngadalësimit drejtimet për t'u marrë për të arritur qendrat dhe vendet e treguara;
- konfirmimi pas kryqëzimit për vendet e arritshëm (neni 122/6).
- Sinjalet e përzgjedhjes dhe drejtimit janë vendosur sipër karrexhatës; marrin kështu funksionin e sinjalit të korsisë dhe duhet të jenë konform skemave të vendosjes të dhëna në **tabelën 20** (neni 125/5 dhe 126/3).
- Sinjali i korsisë me funksion përzgjedhjeje dhe drejtimi me vendosje tip "portali":
- grupi sinjaleve përbëhet nga dy sinjale të korsisë me funksion përzgjedhje dhe një me funksion drejtimi të montuara në një suport të vetëm;
- grupi sinjaleve duhet të sigurojë një hapësirë pamjeje sipas vlerave të shprehura në **tabelën 2** të kapitullit Sinjalet e paralajmërimit (neni 124/1);
- sinjali duhet të vendoset në përputhje me fillimin e zonës së përzgjedhjes (neni 124/5);
- shigjeta që përdoret në sinjalin e korsisë me funksion drejtimi është, në këtë rast, sipas modelit të dhënë në **Skemën 22**.
- Sinjali i korsisë me funksion drejtimi me vendosje tip "flamur":
- drejtimi i daljes përsëritet në kufirin e korsisë së ngadalësimit me një sinjal korsie me montim tip "flamur":

- shigjeta që përdoret është ajo e modelit të **Skemës 22, rasti b**.
- Sinjali i pohimit:
- sinjali i pohimit mund të përdoret në dalje nga qendrat kryesore ose pas kryqëzimeve komplekse (neni 130/1);
- ky sinjal vendoset përgjatë itinerarit në vendet më të përshtatshme për të shmangur gabimet në rast mosvëmëndjeje ose shikueshmëri të ulët (neni 130/2);
- sinjali i konfirmimit për "qendër" është realizuar duke bashkuar simbolin e **figurës II 100** me shigjetën vertikale (**figura II 287**) (neni 130/7);

KRYQËZIMI URBAN I RREGULLUAR ME SINJALE KORSIE ME FUNKSION PËRZGJEDHJE DHE DREJTIMI

Sinjali tregues

Në kryqëzimin e **Skemës 71** (aneksi A) kriteret e informacionit, për drejtuesit e mjeteve, të përdorura për sinjalet drejtuese janë:

- të lajmërojë përpara kryqëzimit për vendet dhe qendrat e arritshme përmes secilit degëzim e realizuar një përzgjedhjes të përshtatshëm të rrymës së mjeteve;

- konfirmimi në kryqëzim për drejtimet që duhen zgjedhur për të arritur qendrat dhe vendet e treguara, përmes secilës korsi;

- konfirmimi pas kryqëzimit, për vendet e arritshme (neni 122/6).

Sinjalet e përzgjedhjes dhe drejtimit janë vendosur sipër karrexhatës; marrin kështu funksionin e sinjalit të korsisë dhe duhet të jenë konform skemave të vendosjes të dhëna në **tabelën 20** (neni 125/5 dhe 126/3).

Sinjali i korsisë me funksion përzgjedhje dhe drejtimi me vendosje tip "portal":

- impianti sinjaleve duhet të sigurojë një hapësirë pamjeje sipas vlerave të shprehura në **tabelën 2** të kapitullit Sinjalet e paralajmërimit (neni 124/1) dhe duhet të vendoset në përputhje me fillimin e zonës së përzgjedhur (neni 124/5);

- shigjeta që përdoret në sinjalin e korsisë me funksion drejtimi është, në këtë rast, sipas modelit të dhënë në **Skemën 22, rasti a**.

Sinjali i korsisë me funksion drejtimi me vendosje tip "portal"

- kompleksi sinjaleve është vendosur në buzën e kryqëzimit (neni 124/6).

Sinjali pohues:

- sinjali i pohimit mund të përdoret në dalje nga qendrat kryesore ose pas kryqëzimeve komplekse (neni 130/1);

- ky sinjal vendoset përgjatë itinerarit në vendet më të përshtatshme për të shmangur gabimet gjatë rrugës në rast hutimi ose shikueshmërie të ulët (neni 130/2);

- sinjali i pohimit për "qendër" është realizuar duke bashkuar simbolin e **figurës II 100** me shigjetën vertikale (**figura II 287**) (neni 130/7);

- sinjali i pohimit për "autostradë" përputhet me sinjalin e identifikimit të rrugës, të kombinuar me shigjetën vertikale me drejtim lart (**figura II 286**) (neni 130/6);

- funksioni i pohimit për rrjetin qytetës mund të kryhet nga sinjalet e drejtimit me shigjeta të drejtuara lart (neni 130/5).

Sinjalet horizontale

- në rrugët që kanë një numër të mjaftueshëm korsish për të lejuar përzgjedhjen, në afërsi të kryqëzimeve, korsitë që rezervohen për manovrime të përcaktuara duhet të jenë të kundërshenjuara me shigjeta drejtuese me ngjyrë të bardhë (neni 145/1);

- vendosja e shigjetave në brendësi të korsisë jepet në **Skemën 48**.

SHPËTUES

Ishujt trafikndarës, shpëtues dhe të trafikut

- ISHULL SHPËTUES: pjesë e rrugës, e ngritur, ose e kufizuar dhe e mbrojtur, e destinuar për mbrojtjen dhe qëndrimin e këmbësorëve në vendkalimet e tyre ose në ndalesa të transportit publik të linjës.

- ISHULL TRAFIKU: pjesë e rrugës, e kufizuar në mënyrë të përshtatshme dhe e pakshkelshme, e destinuar për ndarjen dhe drejtimin e trafikut.

- ISHULL TRAFIKNDARËS: pjesë gjatësore e rrugës, e pakalueshme për mjetet, që shërben për ndarjen e rrymave të mjeteve

- ISHULLI UDHËZUES: shih ISHULL TRAFIKU.

Mënyra e realizimit të ishujve të trafikut

Në çdo rast u shërbejnë edhe vendkalimeve të këmbësorëve (neni 174).

Ishujt e trafikut (**Skema 47** aneksi A) mund të realizohen në mënyrat e mëposhtme (neni 174/1):

- *ishuj të rrafshtë*: realizohen me bojë të bardhë ose me gozhdë me kokë të gjerë ose me hemisfera. Këto të fundit duhet të kenë një profil të shtypur me diametër të ndryshueshëm ndërmjet 30 dhe 50 cm dhe duhet të jenë me ngjyrë të bardhë;

- *ishuj të kufizuar nga elementë vertikalë*: janë realizuar me toptha, sfera, birila, kone ose pajisje të njëjta, të vendosura përgjatë perimetrit të bankinës. Largësia ndërmjet një elementi dhe një tjetri duhet të jetë e tillë që të nxjerrë në dukje mirë konturet e ishullit;

- *ishuj të përhershëm*: mund të realizohen nëpërmjet derdhjeve prej betoni ose përmes një rrethimi betoni, gurësh të prerë, apo materiale të tjera, dhe me sistemim të brendshëm me gjelbërim.

Kur në ishull është edhe një vendkalim këmbësorësh dhe përbën zonë strehimi, ai duhet të ndërpritet për një gjerësi të njëjtë me atë të kalimit të këmbësorëve, për t'u lejuar atyre kalimin e kryqëzimit në nivel.

Zona e kufizuar nga perimetri i ishullit është e ndaluar për qarkullimin e të gjitha mjeteve, por mund të jetë e hapur për këmbësorët si shpëtues për kalimin e rrugës, për sa kohë ai është i hapur për ta (neni 176/2).

Sistemi kalimit në nivel duhet të praktikohet gjatë kohës së eksperimentimit të ishullit të trafikut (neni 174/3).

Elementë të parafabrikuar për shpëtuese këmbësorësh
(neni 176)

Janë realizuar përgjithësisht me beton dhe të prodhuar nga seksione të montueshëme nëpërmjet inkastrimeve të posaçme. Duhet të zbatohen vetëm në zonat urbane për krijimin e ishujve për strehimin e këmbësorëve ose për platforma ngarkimi (neni 176/1).

Parasinjalizimi i ishujve të trafikut
(neni 148)

Ishujt e trafikut rrafsh me rrugën dhe trekëndëshat e ngritur të parasinjalizimit të ishujve të trafikut, duhet të jenë të evidentuar përmes shiritave të bardha të pjerrëta (tip zebre) të vendosura brenda shiritave të rakordimit, për kanalizimin e mjeteve ose ndërmjet këtyre dhe anës së karrexhatës, siç tregohet në **tabelat 47** dhe **89** (neni 148/1).

Shiritat e lidhjes realizohen siç shpjegohet në kapitullin përkatës të sinjaleve horizontale.

Shiritat tip zebre duhet të jenë: (neni 148/2) (**Skemat 47** ; **89** aneksi A)

- të bardha,
- të pjerrëta, të paktën 45 gradë në krahasim me korsinë, me pjerrësi në drejtim të lëvizjes;
- me gjerësi jo më të vogël se 30 cm;
- të ndërprera nga hapësira me gjerësi të paktën sa dyfishi i asaj të shiritave.

Në zonat me shirita të bardha të pjerrëta, mund të përdoren një numër elementësh paralel me profil lehtësisht të ngritur nga sipërfaqja e rrugës dhe të vendosura sipas drejtimit të shiritave (neni 175/2). Karakteristikat e këtyre elementëve janë dhënë në paragrafin e mëposhtëm.
Shiritat e lidhjes janë të bardha (neni 148/3).
Në zonat e sinjalizuara është i ndaluar pushimi (neni 148/3).

Sinjalizimi i ishujve të trafikut dhe shpëtues
(neni 175)

Afrimi i një ishulli të trafikut duhet të jetë i sinjalizuar me një shirit të bardhë të vazhdueshme me një gjatësi të mjaftueshme dhe nga një zonë me shirita të bardha të pjerrëta tip zebre e realizuar siç shpjegohet në paragrafin e mësipërm (neni 175/1).

Në zonat me shirita tip zebre mund të zbatohen një seri elementësh paralel me profil lehtësisht të ngritur nga plani i rrugës dhe të vendosur sipas pjerrësisë së zonës zebër (neni 175/2).

Elementët, me kënde mundësisht të rrumbullakosur, nuk duhet të ngrihen më shumë se 5 cm dhe duhet të jenë me ngjyrë të bardhë.

Largësia ndërmjet dy elementëve të njëpasnjëshëm duhet të jetë maksimalisht 2 m (neni 175/3).

Buzët e ishujve të trafikut dhe të sigurimit mund të bëhen më të dukshme duke i shiritëzuar vertikalisht me shirita të verdhë reflektues dhe të zinj, siç jepet në **Skemën 90** (neni 175/4).

Pjesa e ballore e ishujve të trafikut duhet të sinjalizohet nëpërmjet një sistemi me drita reflektuese me ngjyrë të verdhë ose me një varg dritash të verdha, karakteristikat e të cilave janë dhënë në paragrafin që i përket sinjaleve me ndriçim (neni 175/5).

Sistemi me drita reflektuese (shih **Skemën 91**), të quajtura shmangës të veçantë të pengesave, kanë karakteristikat e mëposhtëme (neni 175/6):

- kanë seksione gjysëmrrethore;
- kanë një shtrirje minimale 40 cm për çdo 50 cm lartësi;
- duhet të jenë plotësisht reflektues;
- nëse përdoren në vend të kolonëzave ndriçuese ose në kombinim me to, janë me ngjyrë të verdhë.

Për sinjalet vertikale shihni paragrafin e këtij kapitulli dedikuar sinjalizimit vertikal.

Sinjalet e ndritshme

Kolonëzat ndriçuese (neni 168/5) me drita të verdha duhet të kenë një lartësi jo më të vogël se 1 m dhe duhet të përdoren vetëm për të treguar praninë e:

- ishujt e shpëtimit;
- ishujt trafikndarës;
- ishujt e trafikut.

Ato mund të plotësohen me:

- dritat semaforike të verdha pulsuese;
- aplikime me reflektuese.

Perimetri i balleve të ishujve shpëtues, të bankinave të orientimit, ishujve të trafikut dhe tjerë të njëjta me to, mund të sinjalizohet edhe me: (neni 168/9)

- sisteme me dritën e tyre të verdhë;
- sisteme me dritë të verdhë reflektuese.

Të dyja aplikohen në pjesën vertikale të bordurës rrethore.

Në dritat pulsuese, frekuenca e ciklit duhet të jetë jo më e vogël se 50 herë në minutë dhe jo më e madhe se 80.

Frekuenca e NDEZJES dhe të SHUARJES duhet të kenë kohëzgjatje të barabartë. (neni 169).

Sinjalet vertikale

Kur sinjalizohet pjesa e sipërme e ishullit të trafikut, shmangësi i veçantë i pengesës, për të cilin flitet në paragrafin përkatës të këtij kapitulli, duhet të jetë i shoqëruar me sinjalet treguese të kalimit të detyrueshëm ose të lejueshëm të cilët janë dhënë në **figurat II 82/a, b** dhe **83** (neni 175/7).

Sinjalet KALIM I DETYRUAR (**figura II 82/a** dhe **b**) tregojnë detyrimin e kalimit djathtas ose majtas ishullit (neni 120/4).

Sinjali KALIM I LEJUAR (**figura II 83**) lejon kalimin e pengesës qoftë djathtas, qoftë majtas (neni 120/4).

Sinjalet e **figurës II 82/a,b** dhe **83** vendosen në pjesën e sipërme (kokës) të ishullit në mënyrë që të jenë të dukshme dhe të bëjnë të qartë treguesin e kalimit të detyruar ose të lejuar (neni 120/5).

Në rastet në të cilat trafikndarësi ka gjerësinë më të madhe se 1,5 m, sinjalet mund të plotësohen nga sinjali NDALIM KALIMI i **figurës II 47** i vendosur në anën e kundërt të pjesës së sipërme të vetë trafikndarësit (neni 120/5).

Trafikndarësi

Bëhen dy shirita të bardha të vazhdueshme përkrah njëra-tjetrës, në rastin e trafikndarësit të realizuar pa elementë të parafabrikuar, në mënyrë që të ndajnë, për siguri, dy drejtimet e lëvizjes.

Në rastet kur hapsira ndërmjet dy shiritave i kalon 50 cm, kjo hapsire duhet të evidentohet me shirita të bardha tip zebre (neni 137/6ç).

Nëse realizohet me elementë të përgatitur, qoftë për mënyrën e realizimit, qoftë për sinjalizimin horizontal dhe vertikal, referojuni paragrafeve të mësipërme mbi ishujt.

Sinjalet e pengesave

Pengesat, anomalitë dhe pikat kritike rrugore, atje ku nuk janë të eliminueshme, duhet të jenë të sinjalizuara në të gjitha rastet në të cilat shihet e nevojshme rritja e shikueshmërisë, veçanërisht në orët e mbrëmjes (neni 173/1).

Pengesat, që gjenden brenda ose afër rrugës, të cilat sjellin ngushtim të hapësirës ose rrezik për qarkullimin, duhet të jenë të sinjalizuara përmes shiritave të alternuara të shiritëzuara mbi pengesë, të bardha reflektuese dhe të zeza (shih **Skemat 102** dhe **110** aneksi A).
Duhet të jenë të pjerrëta me 45 gradë me drejtim poshtë në bazë drejt krahut në të cilin mjetet lëvizin. Mund të realizohen edhe mbi një sipërfaqe më vete e larg nga zona e rrezikut (neni 173/2).

Kur pengesa është e lokalizuar në brendësi të rrugës (neni 148) shiritëzohet trekëndëshi i sinjalizimit, i evidentuar me shirita të bardha të pjerrëta si në rastin e ishullit të trafikut (shih **Skemat 47** dhe **89** aneksi A, të paragrafit që i përket ishujve).

Nëse është e paqartë se nga cili krah duhet kaluar atëherë vendosen sinjalet urdhëruese të kalimit të detyruar ose të lejuar të **figurës II 82** ose **83** (neni 175/3).

Buzët e trotuarit (neni 173/5) mund të bëhen më të dukshme përmes aplikimit të shiritave alternativë me ngjyra të kundërta (e bardhë dhe e zezë ose, nëse është i ndaluar pushimi, me shirita të alternuara me ngyrë të verdhë dhe të zezë siç jepet në **Skemën 114**).

KALIMI NË NIVEL

Vendalimet hekurudhore nga pika e vështrimit të sinjaleve, ndahen në katër kategori:

1. Kalim në nivel me barriera;
2. Kalim në nivel me gjysëmbarriera;
3. Kalim në nivel pa barriera;
4. Linja hekurudhore lidhëse.

Të përgjithshme

Detyrime të përbashkëta për të gjitha tipet e kalimeve në nivel:

- Shiriti i ndarjes së drejtimeve të lëvizjes në afërsi të një vendkalimi të çfardoshëm hekurudhor në nivel, me barriera ose pa barriera, duhet të jetë i pandërprerë dhe jo më pak se 30 m (neni 137/2dh dhe 136/5).
- Në afërsi të një kalimi të çfarëdoshëm në nivel, sipërfaqja rrugore duhet të jetë e shiritëzuar dhe në përbërje të sinjaleve vertikale, në çdo korsi në afërsi të kalimit, duhet të vendoset një KRYQ I SHËN ANDREAS me shkronjat PL brënda tij. Ngjyra që duhet përdorur është e bardhë dhe përmasat janë dhënë në **Skemën 92** (aneksi A) (neni 146/10).

Karakteret që duhen përdorur për shkrimet janë ato të dhëna në **tabelat II 26 a÷d** (neni 146/1).

Kalimet në nivel me gjysëmbarriera mund të vendosen vetëm në rast se karrexhata është e ndarë në dy drejtime lëvizjeje nga trafikndarësi i pakapërcyeshëm, me gjatësi të përshtatshme (neni 44/2 i Kodit Rrugor).

Kalimet në nivel në rrugë me një sens të pajisura me barriera që pengojnë gjithë karrexhatën vetëm në hyrje, janë quajtur kalime në nivel me gjysëmbarriera (neni 44/2 i Kodit Rrugor).

Në afërsi të një degëzimi rrugor (neni 85/7), në të cilin ekziston një kalim në nivel me ose pa barriera, në një largësi më të vogël se 150 m, të detyruar për impiantin e sinjalit të parë të rrezikut, duhet përdorur një prej sinjaleve të veçanta të rrezikut, i formatit të vogël, të vendosur në sinjalet paralajmëruese të kryqëzimit.

Ky sinjal duhet vendosur në rrugë që nuk i përket vendkalimit hekurudhor në largësi nga kryqëzimi jo më të vogël se vlerat e vendosura nga neni 124/2 dhe dhëna në **Skemën 93** (aneksi A). Tabela është dhënë në **figurën II 240**.

Detyrimi për një tabelë të tillë është në ngarkim të entit pronar të rrugës të painteresuar nga vendkalimi hekurudhor.

Sinjalet KRYQI I SHËN ANDREAS (**figurat II 10/a÷d**), NDAL DHE JEP PERPARËSI (**figura II 37**), pajisjet ndriçuese dhe akustike, si dhe pengesat vendosen nën kujdesin dhe me shpenzimet e përdoruesit të hekurudhës (neni 182/3/8).

Sistemet, ndriçuese dhe akustike, janë të detyrueshme kur bëhet fjalë për barriera të manovrueshme në largësi ose nuk janë të dukshme drejtëpërsëdrejti nga vendi i manovrës (neni 44/1 i Kodit Rrugor).

Në rastin në të cilin trarët e mbikalimeve hekurudhore dhe linjat e kontaktit të hekurudhës janë në një lartësi më të vogël se 5 m, është i nevojshëm aplikimi i pajisjeve të sigurisë kundër-formë për mbrojtje sipas normave të dhëna në udhëzimet përkatëse të Ministrisë që mbulon veprimtarinë e Transportit.

KALIMI NË NIVEL ME BARRIERË (Skema 94) (aneksi A)

Karakteristikat e barrierave

Barrierat duhet të jenë në sipërfaqen e jashtme me shirita reflektuese të bardha dhe të kuqe me pjerrësi 45 gradë kundrejt planit horizontal. Gjerësia e secilit shirit duhet të jetë e përfshirë ndërmjet 15 dhe 20 cm.

Shirita të tilla duhet të jenë reflektuese dhe të realizuara me sipërfaqe reflektuese të efiçencës së lartë (klasa 2).
Për të përmirësuar shikueshmërinë e barrierave mund të vendosen në to, nëse është e nevojshme, drita të kuqe.
Sipërfaqet e barrierave duhet të jenë të paktën 0,2 m^2, për çdo metër gjatësi të barrierës, e vlerësuar në planin vertikal, paralel me barrierën.
Nëse barrierat kanë disa drita kjo sipërfaqje mund të reduktohet në gjysmë; ky reduktim mund të bëhet edhe në rastin e rrugëve përgjithësisht jo të përshtatshme, si rregull, për kalimin e mjeteve.
Lartësia e anës së sipërme të barrierës duhet të jetë e përfshirë ndërmjet 0,9 dhe 1,3 m e matur kundrejt pikës më të lartë të karrexhatës (neni 182/2 dhe 183/1/2/3/4/5).
Janë të përfshira në barriera binarët, kangjellat dhe pajisje të tjera ekuivalente me to.

Sistemi i sinjalizimit optik dhe akustik i barrierave

Sistemi i sinjalizimit optik me drita të kuqe, atje ku parashikohet, përgjithësisht vendoset në anën e djathtë të karrexhatës në hapësirën më të afërt me kalimin në nivel dhe montohet në mënyrë të tillë që të jetë i dukshëm nga largësia më e madhe e mundshme.

Lartësia nga toka e *sistemit të sinjalizimit akustik* duhet të jetë e përfshirë ndërmjet 2 dhe 2,5 m.
Karakteristikat gjeometrike janë dhënë në **Skemën 94**. Drita, ditën dhe pa mjegull, duhet të jetë e dukshme jo më pak se 100 metra largësi.

Sistemi i sinjalizimit akustik, atje ku parashikohet, duhet të jetë i dëgjueshëm për jo më pak se 100 m largësi, përveç rastit në të cilin drita e *sistemit optik* është e dukshme nga prapa. Në këto kushte dëgjimi i sinjalit akustik mund të realizohet në jo më pak se 100 m. Funksionimi i *sistemit të sinjalizimit akustik* duhet të fillojë të paktën 5 sekonda para fillimit të uljes së barrierave dhe të përfundojë jo më parë se fundi i uljes së tyre (neni 184/1/2/3/4).

Sinjali i kalimit në nivel

Çdo vendkalim hekurudhor me barriera duhet të jetë i paisur me sinjalin KALIM NË NIVEL ME BARRIERA (**figura II 8**). Kjo tabelë vendoset 150 m përpara vendkalimit. Në rast se është i pamundur respektimi i kësaj norme tabela plotësohet me panelin **model II 1** e cila tregon largësinë e saktë nga rreziku.

Gjithashtu shtohen tabela largësitreguese, nga të cilët i pari sipas **figurës II 11/a**, vendoset poshtë sinjalit KALIM NË NIVEL ME BARRIERA (**figura II 8**); ndërsa dy të tjerët, të paraqitur në **figurat II 11/b/c**, duhet të vendosen respektivisht në 2/3 dhe 1/3 e largësisë ndërmjet sinjalit dhe vendkalimit hekurudhor.

Tabelat largësitreguese duhet të kenë respektivisht 3, 2, 1 shirita të pjerrët, të kuqe, në sfond të bardhë, me pjerrësi 45 gradë kundrejt aksit të rrugës (neni 85/1/4/5).

Defektet

Në rast të defektit të mekanizmit të mbylljes së kalimit në nivel, barrierat zëvendësohen nga të paktën një këmbalec për çdo anë,. që duhet të jenë me shirita reflektuese të bardha dhe të kuqe në sipërfaqen e jashtme.

Këta këmbalecë duhet të kenë lartësi të përfshirë ndërmjet 1 dhe 1,4 m, gjatësi të paktën 1,5 m dhe të përmbajnë në pjesën e sipërme një tabelë me lartësi 0,25 m, dhe gjatësi sa ajo e këmbalecit.

Sipërfaqja duhet të jetë nga krahu i rrugës, me shirita të bardha dhe të kuqe të pjerrëta 45 gradë, secila me gjatësi të përfshirë ndërmjet 0,15 dhe 0,20 m.

Mund të përdoret vetëm një këmbalec për çdo anë, në këtë rast këmbaleci mban në pjesën e sipërme një disk me diametër 25 cm me ngjyrë të kuqe me bord të bardhë.

Në mungesë të këtij disku vendosen disa këmbalecë, në numër të përshtatshëm me gjerësinë e karrexhatës.

Shiritat e këmbalecit dhe disku duhet të jenë reflektues dhe të realizuar me sipërfaqe reflektuese me efiçencë të lartë (klasa 2).

Barrierat mund edhe të zëvendësohen me një flamur të kuq reflektues dhe me një fener me dritë të kuqe natën dhe në rastet e tjera të shikueshmërisë së dobët. Këto ndryshohen nga punonjësit e caktuar për përkujdesjen në kalimin në nivel (neni 182/1 dhe 187/1/2/3).

KALIMI NË NIVEL ME GJYSËMBARRIERA
(**Skema 95** aneksi A)

Karakteristikat e gjysëmbarrierave

Gjysëmbarrierat duhet të jenë me shirita reflektues të bardha dhe të kuqe, në sipërfaqen e jashtme, të pjerrëta 45 gradë me planin horizontal. Gjerësia e secilit shirit duhet të jetë e përfshirë ndërmjet 15 dhe 20 cm.

Këto shirita duhet të jenë reflektuese dhe të realizuara me celuloid me efiçencë të lartë (klasa 2).

Mbi çdo gjysëmbarrierë vendosen dy drita të kuqe nga ku njëra në skajin e lirë.

Sipërfaqet e barrierave të drejtuara nga rruga duhet të jenë të paktën 0,2 m^2 për çdo metër të gjerësisë.

Sipërfaqja horizontale e sipërme e gjysëmbarrierës duhet të jetë e një lartësie, të llogaritur në krahasim me pikën më të lartë të karrexhatës, e përfshirë ndërmjet 0,9 dhe 1,3 m (neni 182/1 dhe 183/1/2/3/4/5).

Sistemet e sinjalizimit akustik dhe optik të gjysëmbarrierave

Në kalimet në nivel të pajisura me gjysëmbarriera, sistemet e sinjalizimit të ndriçuar me dy drita të kuqe që ndizen dhe fiken në mënyrë alternative, duhet të kenë përmasat e dhëna në **Skemën 94**, të montohen në anën e djathtë të karrexhatës, në hapësirën më të afërt me kalimin në nivel dhe të vendosura në mënyrë të tillë që të jenë të dukshme nga rruga në largësinë më të madhe të mundshme.

Lartësa nga toka e qëndrës së sistemit duhet të jetë jo më e vogël se 2 m dhe jo më e madhe se 2,5 m.

Frekuenca e dritave duhet të jetë e përfshirë ndërmjet 50 dhe 70 ndezje në minutë.

Karakteristikat teknike të sistemeve me dritë të kuqe duhet të jenë të tilla që intensiteti i dritës së lëshuar të jetë i dukshëm, në mungesë mjegulle, edhe ditën të paktën në 100 m brenda një koni 30 gradë në hapje.

Sistemi i sinjalizimit me dritë të kuqe me një ose dy drita që ndizen e fiken, eventualisht të përsëritura në krahun e majtë të rrugës, mund të mos jenë në hapësirën më të afërt me kalimin në nivel por nuk duhet të jenë më larg se 30 m nga ai. Duhet të kenë karakteristikat e njëjta me ato të sistemeve të vendosura në anën e djathtë të rrugës.

Sinjalizimi akustik ka të njëjtat karakteristika të përshkrura për kalimet në nivel me barriera, përveç intesitetit, i cili mund të jetë më i ulët.

Funksionimi i këtyre sistemeve akustike dhe ndriçuese duhet të fillojë 30 sekonda përpara arritjes në kalimin në nivel të trenit më të shpejtë dhe ulja e barrierës duhet të fillojë jo më parë se 5 sekonda pas hyrjes në punë të sistemit së sinjalizimit akustik dhe ndriçues.

Funksionimi vazhdon deri në përfundim të kalimit të trenit (neni 185/1/2/3/4/5).

Sinjalet e kalimit në nivel

Sinjali KALIM NË NIVEL ME BARRIERA (**figura II 8**) duhet të përdoret për të sinjalizuar çdo vendkalim të pajisur me gjysëmbarriera.

Ky sinjal vendoset 150 m përpara kalimit në nivel. Në rast se është i pamundur respektimi i kësaj norme, tabela plotësohet me një panel **model II 1/a** që tregon largësinë e saktë të vendkalimit hekurudhor.

Gjithashtu vendosen tabela largësitreguese nga të cilat e para (**figura II 11/a**) vendoset sëbashku me atë të **figurës II 8** ndërsa të tjerat (**figurat II 11/b** dhe **c**) vendosen përkatësisht në 2/3 dhe 1/3 e largësisë ndërmjet sinjalit dhe vendkalimit hekurudhor.Këto tabela largësitreguese duhet të kenë përkatësisht 3, 2 dhe 1 shirita të pjerrët, të kuqe, në sfond të bardhë me pjerrësi 45 gradë ndaj karrexhatës (neni 85/1/4/5).

Defektet

Në rast të defektit të sistemit të mbylljes së kalimit në nivel, gjysëmbarrierat zëvendësohen nga të paktën një këmbalec për çdo anë që duhet të jetë me shirita reflektuese të bardha dhe të kuqe, në sipërfaqen e jashtme.

Këta këmbalecë duhet të kenë lartësi të përfshirë ndërmjet 1 dhe 1,4 m, gjatësi të paktën 1,5 m dhe të përmbajnë në pjesën e sipërme një tabelë me lartësi 0,25 m, dhe gjatësi atë të këmbalecit. Sipërfaqja duhet të jetë nga krahu i rrugës me shirita të bardha dhe të kuqe të pjerrëta 45 gradë, secila me gjerësi të përfshirë ndërmjet 0,15 dhe 0,20 m. Mund të përdoret vetëm një këmbalec për çdo anë, në këtë rast këmbaleci mban në pjesën e sipërme një disk me diametër 25 cm me ngjyrë të kuqe me bord të bardhë.

Në mungesë të këtij disku, vendosen disa këmbalecë, në numër të përshtatshëm me gjerësinë e karrexhatës.
Shiritat e këmbalecit dhe disku duhet të jenë reflektues dhe të realizuar me celuloid me efiçencë të lartë (klasa 2).

Gjysëmbarrierat mund edhe të zëvendësohen me një flamur të kuq reflektues dhe me një fener me dritë të kuqe natën dhe në rastet e tjera të shikueshmërisë së dobët; këto ndryshohen nga punonjësit e caktuar për përkujdesjen ndaj kalimit në nivel (neni 182/1 dhe 187/1/2/3).

KALIMI NË NIVEL PA BARRIERA

Sinjalet e kalimit në nivel
(neni 85/2/3/4/5/6 dhe 186/1/2/3)

Kalimi në nivel pa barriera duhet të sinjalizohet nga sinjali i KALIMIT NË NIVEL PA BARRIERA (**figura II 9**) i vendosur 150m përpara. Në rastet në të cilat nuk është i mundur respektimi i kësaj largësie sinjali duhet të plotësohet me një panel **model II 1** tregues i largësisë efektive të rrezikut.

Vendosen PANELE LARGËSITREGUES nga të cilët i pari (**figura II 11/a**) vendoset poshtë tabelës së **figurës II 9** dhe ato të **figurave II 11/b** dhe **c** përkatësisht në 2/3 dhe 1/3 e largësisë ndërmjet sinjalit dhe vendkalimit hekurudhor.

Këto tabela duhet të kenë përkatësisht 3, 2 dhe 1 shirita të pjerrët në 45 gradë, me ngjyrë të kuqe, në sfond të bardhë, të drejtuara ndaj karrexhatës.

Vendosen gjithashtu sinjalet e mëposhtëme:

a) KRYQI I SHËN ANDREAS (**figura II 10**) nëse shikueshmëria drejt hekurudhës është e mjaftueshme përgjatë gjithë rrugës së afrimit në të. Shih **Skemën 97** (aneksi A).

b) KRYQI I SHËN ANDREAS (**figura 10**) dhe sisteme NDALO DHE JEP PËRPARËSI (**figura II 37**) të vendosura në të njëjtin mbajtës nëse shikueshmëria është e mjaftueshme vetëm nga një largësi e afërt nga binarët. Shih **Skemën 97**.

c) KRYQI I SHËN ANDREAS (**figura 10**) dhe pajisja ndriçuese me dy drita të kuqe që ndizen e fiken në mënyrë alternative por edhe sistemi i sinjalizimit akustik nëse shikueshmëria nuk është e mjaftueshme. Këto sisteme mund të plotësohen edhe nga sinjalet e dhëna në gërmat a) dhe b).

Është e arsyeshme që sistemi ndriçues të vendoset në të njëjtën mbajtëse të sinjaleve.

Për të siguruar shikueshmërinë në çdo rast, sistemet e sinjalizimit ndriçues mund të përsëriten në krahun e majtë ose në ishullin e posaçëm në qëndër të rrugës ose mund të përsëritetn ose vendosen përmbi karrexhatë. Gjithashtu ato mund të bëhen të dukshme nga ana e pasme. Shih **Skemën 98**.

KRYQI I SHËN ANDREAS (**figura II 10**) vendoset në anën e djathtë të rrugës në pjesën më të afërt të binarit dhe gjithsesi jo më larg se 10 m nga traseja më e afërt. Është i njëfishtë nëse hekurudha është me një binar (**figura II 10/a**); është i dyfishtë nëse hekurudha është me dy ose më shumë binarë (**figura II 10/b**).
Këto sinjale vendosen me aksin më të madh horizontalisht nëse ka hapësirë të majftueshme, përndryshe vendosen vertikalisht (**figurat II 10/c** dhe **d**).

Në rast se qarkullimi i trenave është shumë i ngadaltë dhe i rregulluar nga një agjent ose nga një semafor i posaçëm, KRYQI I SHËN ANDREAS zëvendësohet nga një sinjal KALIM NË NIVEL PA BARRIERA i vendosur në të njëjtën largësi dhe i pajisur me një tabelë plotësuese që tregon largësinë në metra nga binarët (**modeli II 1/a**). Shih **Skemën 99**.

Sistemet e sinjalizimit optik dhe akustik të kalimeve në nivel pa barriera

Janë të detyrueshme në rast të shikueshmërisë së pamjaftueshme.
Sistemet e sinjalizimit të ndriçuar me dy drita të kuqe që ndizen e fiken në mënyrë alternative, atje ku parashikohet, duhet të kenë karakteristikat e **Skemës 94**. Ato montohen në krahun e djathtë të rrugës dhe, është e preferueshme, poshtë sinjalit KRYQI I SHËN ANDREAS (**figura II 10**).
Duhet të jenë të dukshme mirë dhe lartësia nga toka e qendrës së sistemit duhet të jetë e përfshirë ndërmjet 2 dhe 2,5 m.
Frekuenca e dritave duhet të jetë e përfshirë ndërmjet 50 dhe 70 ndjezje në minutë.

Karakteristikat teknike të sistemit me drita të kuqe duhet të jenë të tilla që intensiteti i dritës t'i bëjë të dukshme, në mungesë të mjegullës, edhe ditën në largësi të paktën 100 m brënda një koni 30 gradë në hapje.

Sistemi akustik duhet të jetë i dëgjueshëm nga të paktën 100 m largësi.

Funksionimi dhe karakteristikat e pajisjeve ndriçuese dhe akustike janë të njëjta me ato të kalimeve në nivel me gjysëmbarriera (185/1/2/3/4 dhe neni 186/2/3).

KALIM LINJASH HEKURUDHORE LIDHËSE
(Skema 100)
(aneksi A)

Kur rruga ndërpritet nga një binar lidhës hekurudhor dhe drejtimi i kalimit është rregulluar me sinjale manuale me dorë nga personeli i angazhuar me manovrimet, vendkalimi duhet të sinjalizohet me anë të sinjalit RREZIQE TE TJERA (**figura II 35**) me panelin plotësues **model II 6/c** dhe më pas me KRYQIN E SHËN ANDREAS (**figura II 10**) në afërsi të vetë binarit.
Ky sinjal nuk është i detyrueshëm në qëndrat e banuara.

Sinjali i rreziqeve të tjera vendoset në largësi të përcaktuar nga vendkalimi dhe përsëritet në afërsi të tij në çdo situatë që e bën të nevojshëm. Vendosja e sinjaleve të rrezikut të montuara në afërsi të vendkalimit, kryhet nën kujdesin e pronarit të linjës hekurudhore ose të entit përdorues të hekurudhës. Vendosja e sinjaleve të tjera bëhet nën kujdesin dhe me shpenzimet e entit pronar të rrugës (neni 189/1/2/3).

RRUGËKALIMI

Përkufizimi

Hyrja në një zonë anësore të njëjtë me atë të qëndrimit të një ose më shumë mjeteve (neni 2/1 i Kodit Rrugor) (shih **Skemën 101** aneksi A).

Sinjali vertikal
(neni 118/1d)

Sinjali RRUGËKALIM (**figura II 78**) tregon zonën për hyrjen e mjeteve në prona anësore, në të cilat mbizotëron ndalimi i pushimit sipas nenit 155 të Kodit Rrugor.

Përmasat

Sinjali ka përmasa normale 40x60 cm dhe përmasa të mëdha 60x90 cm. Mund të autorizohet edhe një format i reduktuar.

Kompetencat

Në pjesën e sipërme të sinjalit duhet të tregohet enti pronar i rrugës që lëshon autorizimin.

Në pjesën e poshtme duhet të tregohet numri dhe viti i kësaj lejeje.

Mostregimi i entit dhe i të dhënave të autorizimit sjell paefektshmërinë e ndalimit.

Për rrugët private, por të hapura për kalim publik, autorizimi jepet nga Komuna.

Sinjali horizontal

- *Shiriti i ndarjes së drejtimeve të lëvizjes* (neni 137/9)
Mundësohet ndërprerja e shiritave të pandërprera në përputhje me hyrjet anësore, gjithmonë nëse garantohet një shikueshmëri e mjaftueshme për manovrimet e kalimit dhe të kthimit.

- *Shirit i anëve të karrexhatës* (neni 139/3)
Shiritat e anëve janë të ndërprera në përputhje me itineraret.

- Për përmasat e ndërprerjeve të s*hiritave* rekomandohet kapitulli i përgjithshëm i sinjaleve horizontale.

RRUGËKALIM BIÇIKLETASH

Në përputhje me vendkalimet e biçikletave drejtuesit e mjeteve duhet të japin përparësi për biçiklistët që kanë filluar kalimin. (neni 40 i Kodit Rrugor).

Kalimet e biçikletave duhet të jenë të parashikuara vetëm për të garantuar vazhdimësinë e pistave të biçikletave në zonat e kryqëzimeve (neni 144/1).

Rregullat e zbatueshme për pista të biçikletave jepen në udhëzime të veçanta.

Sinjalet vertikale

Janë parashikuar sinjalet e mëposhtëme:

- RRUGËKALIM PËR BIÇIKLETA (**figura II 90**);
- RRUGËKALIM PËR BIÇIKLETA NGJITUR ME TROTUARIN
- (**figura II 92/a**);
- RRUGËKALIM PËR KËMBËSORË DHE BIÇIKLETA (**figura II 92/b**);
- VENDKALIM BIÇIKLETASH (**figura II 14**)(sinjale rreziku);
- VENDKALIM BIÇIKLETASH(**figura II324**)(sinjale të dobishme për drejtuesin e mjetit).

Pista për biçikleta
(neni 120/9b)

Sinjali RRUGËKALIM PËR BIÇIKLETA (**figura II 90**) duhet të vendoset në fillim të një rruge, të një korsie ose të një itinerari të rezervuar për qarkullimin e biçikletave. Duhet të përsëritet pas çdo ndërprerejeje ose pas kryqëzimeve.
Fundi i detyrimit sinjalizohet me një sinjal të njëjtë, me diagonale të kuqe (SLASH) (**figura II 91**).

Pista për biçikleta ngjitur me trotuarin
(neni 120/9c)

Sinjali RRUGËKALIM BIÇIKLETASH NGJITUR ME TROTUARIN (**figura II 92/a**) duhet të vendoset në fillim të një itinerari të rezervuar për këmbësorët dhe për qarkullimin e biçikletave dhe duhet të përsëritet pas çdo ndërprerjeje dhe kryqëzimi. Fundi i detyrimit të sinjalit bëhet me një sinjal të njëjtë, me diagonale të kuqe (**figura II 93/a**). Simbolet mbi sinjal tregojnë vendosjen reale të trotuarit dhe të pistës për biçikleta.

Rrugë për këmbësorë dhe biçikleta
(neni 120/9c)

Sinjali RRUGË PËR KËMBËSORË DHE BIÇIKLETA (**figura II 92/b**) duhet të vendoset në fillim të një rrugë të rezervuar për biçikleta dhe për qarkullimin e këmbësorëve dhe përsëritet pas çdo ndërprerjeje dhe pas kryqëzimeve.

Fundi detyrimit sinjalizohet me një sinjal të ngjashëm, me diagonale të kuqe (SLASH) (**figura II 93/b**).

Vendkalim për biçikleta
(neni 86/3,neni 133/15)

Sinjali VENDKALIM BIÇIKLETASH (**figura II 14**) është një *sinjal rreziku* dhe duhet të përdoret për të parasinjalizuar një kalim biçikletash, që dallon nga shenjat përkatëse mbi karrexhatë, në rrugët interurbane dhe në ato urbane të projektuara për shpejtësi më të madhe se 40 Km/orë. Mund të përdoret në rrugët e tjera urbane vetëm nëse kushtet e trafikut e këshillojnë përdorimin për motive sigurie.

Sinjali VENDKALIM PËR BIÇIKLETA (**figura II 324**) është një *sinjal tregues* dhe lokalizon një vendkalim të karrexhatës nga ana e një piste për biçikleta, i shenjuar nga sinjalet e posaçme horizontale.

Në rrugët interurbane dhe në ato urbane kryesore, duhet të paraprihet nga sinjali trekëndor i rrezikut i **figurës II 14**.

Sinjali mund të përdoret në variantin me ndriçim të vetin dhe në këtë rast këshillohet kombinimi me burimet e posaçme të dritës, për ndriçimin e përqëndruar në sinjalet horizontale. Mund të montohet me pamje të dyfishtë, në të dy krahët e karrexhatës ose përmbi të.

Vendoset gjithmonë në përputhje me vendkalimin.

Sinjalet horizontale

Pistat për biçikleta, kur nuk janë të mbrojtura nga elementë të ngritur mbi rrugë, janë të ndara nga korsitë nëpërmjet dy shiritave të pandërprera përkrah njëra-tjetrës, një i bardhë me gjërësi 12 cm dhe tjetri i verdhë me gjërësi 30 cm, të largurara ndërmjet tyre 12 cm. Shiriti i verdhë vendoset nga ana e pistës për biçikleta siç jepet në **Skemën 33** aneksi A, të paraqitur në kapitullin që i përket sinjaleve horizontale (neni 138/7).

Tek *pistat* dhe tek *vendkalimet për biçikleta* mund të shënohen mbi rrugë sinjali ose simboli i sinjalit RRUGËKALIM PËR BIÇIKLETA (**figura II 90**) (**Skema 33**). Në çdo rast ato duhet të jenë në mënyrë të arsyeshme të deformuara në funksion të tipit të rrugës (neni 146/11).

Vendkalimet për biçikleta (neni 144/2) janë evidentuar në karrexhatë përmes dy shiritave të bardha të ndërprera, me gjerësi 50 cm, me segmente dhe intervale të gjata 50 cm. Largësia minimale ndërmjet anëve të brendshme të dy shiritave të tërthorta është 1 m për vendkalimet në rrugët me një sens dhe 2 m për vendkalimet në rrugët me dy drejtime, siç tregohet në **Skemën 103** (aneksi A).

Në rrugët ku është i lejuar pushimi, për të përmirësuar shikueshmërinë nga ana e drejtuesve të mjeteve në përballje me biçiklistët që duan të kalojnë karrexhatën, vendkalimet për biçikleta mund të paraprihen, në drejtimin e lëvizjes së mjeteve, nga një shirit i verdhë zig-zag.

Gjatësia e tij duhet të jetë në përpjestim me largësinë e dukshmërisë, dhe në të është i ndaluar pushimi. Shiriti i verdhë zig-zag është i të njëjtit tip të **Skemës 52** (aneksi A) të kapitullit Vendkalimet e këmbësorëve (neni 144/3).

U R Ë

Figura II 317, neni 133/11

Sinjali URË (**figura II 317**) tregon fillimin e një ure, viadukti, një kanali, një mbikalimi, sipërkalimi ose të njëjtë me to.

Plotësime

Mund të plotësohen nga:

- paneli **model II 6** i cili tregon emrin e urës ose të kanalit që do të kalohet;
- panel **model II 2** i cili tregon gjatësinë e veprës të shprehur në metra. (**Skema 111** aneksi A)

Vendosja

Vendoset në fillim të urës.

Kombinime

Nëse zona është subjekt i erërave të forta të anëve, mund të vendoset sinjali ERËRA TË FORTA ANËSORE (**figura II 33**).

NGADALSUESIT E SHPEJTËSISË

Sisteme me efekt optik
(neni 177/2)

Ngadalësuesit e shpejtësisë të parafabrikuar janë të përbërë nga rripa të tërthortë të vendosur përgjatë gjithë gjerësisë së karrexhatës.

Sipërfaqja e ngadalësuesve duhet të jetë e parrëshqitshme.

Sisteme me efekt akustik
(neni 177/3)

Janë të realizuara përmes aplikimeve në seri të të paktën 4 shiritave të bardha reflektuese me gjerësi në rritje në drejtimin e lëvizjes dhe me ngushtim në zbritje.
Shiriti i parë duhet të jetë i gjerë 20 cm, ndërsa ato pas tij duhet të jenë në rritje të paktën 10 cm në krahasim me të mëparshmen.
Shih **Skemën 104** (aneksi A) (figura II 473).

Kurrize artificiale
(neni 177/4/5/6)

Këto sisteme ngadalësimi janë realizuar përmes ashpërsimit të sipërfaqes së karrexhatës. Mund të realizohen me gërvishjtjen ose skalitjen e sipërfaqes së saj ose me aplikimin e shtresave të buta të integruara me sistemet reflektuese.

Këto sisteme mund të shkaktojnë edhe efekte vibrimi me intensitet të kufizuar.

Në rrugët ku mbizotëron një kufi shpejtësie më i vogël se 50 km/orë mund të vendosen kurrize artificiale të evidentuara në dukje nëpërmjet shiritave të pjerrëta të verdha dhe të zeza tip zebre paralel me drejtimin e lëvizjes, me gjerësi të njëjtë qoftë për shenjat, qoftë për intervalet (shih **Skemën 105** aneksi A) dhe të dukshme si ditën, ashtu edhe natën (neni 177/4), (figura II 474)

Kurrizet mund të realizohen në rrugë të zonave të banuara, në parqe publike dhe private, në rezidenca, etj.

Mund të vendosen në seri dhe duhet të jenë të sinjalizuara.
Në rastet e vendosjes në seri largësia ndërmjet ngadalsuesve duhet të jetë nga 20 deri në 100 m (neni 177/6).

Nuk lejohet të përdoren në itinerare të caktuara për mjetet e ndërhyrjes së shpejtë apo të emergjencës (neni 177/5).

Përmasat e kurrizeve (neni 177/6):

tipi	shpejtësia km/orë	gjerësia cm	lartësia cm
a	v ≤ 50	≥ 60	≤ 3
b	v ≤ 40	≥ 90	≤ 5
c	v ≤ 30	≥ 120	≤ 7

Përmasat janë dhënë në **Skemën 106** (aneksi A).

Materialet për realizimin e kurrizeve (neni 177/6):

- tipi a gomë ose material plastik;
- tipi b gomë ose material plastik;
- tipi c gomë, material plastik ose konglomerat valëzime të sipërfaqes rrugore me profil të mysët.

Ngadalësuesit e shpejtësisë të parafabrikuar duhet të jenë të mbërthyer fort në rrugë dhe të hiqen lehtë, n.q.s është e nevojshme, nga punëtorët e mirëmbajtjes.

Në zonën ku përdoren kurrizet, duhet të merren masa të përshtatshme për largimin e ujrave (neni 177/6).

Parasinjalizimi i kurrizeve është i përbërë nga sinjali i **figurës II 50** me një vlerë të përfshirë ndërmjet 20 dhe 50 km sëbashku me sinjalin e **figurës II 2,** të formatit të reduktuar, të vendosur të paktën 20 m përpara.

Një seri ngadalsuesish tregohet përmes sinjaleve të njëjta dhe një tabelë plotësuese, të vendosur poshtë sinjalit të **figurës II 2**, me fjalën " seri " ose "1, 2, ... ngadalsues" (neni 177/7).

RRETHRROTULLIMET

Rrethrrotullimi në rrugë urbane
(Skema 107)
(aneksi A)

Sinjali vertikal:

- sinjali QARKULLIM RRETHOR (**figura II 84**) duhet të vendoset në buzë të zonës ku kryhet qarkullimi në rrethrrotullim (neni 120/6), i cili u tregon drejtuesve të mjeteve detyrimin për të qarkulluar sipas drejtimit të dhënë nga shigjetat;

- sinjali QARKULLIM RRETHOR (**figura II 84**) mund të paraprihet nga sinjali QARKULLIM RROTULLUES (**figura II 27**) në rast se kushtet e trafikut e këshillojnë përdorimin për motive sigurie (neni 120/6). Sinjali duhet të montohet 150 m nga rrethrrotullimi ose, në lidhje me situatën dhe vendet, në largësi më të vogël (neni 79/7), duke treguar, në këtë rast, në një panel model II.1, largësinë efektive nga rrethrrotullimi (neni 82/3).

Rrethrrotullimi në rrugë interurbane

Sinjali vertikal:

- sinjali QARKULLIM RRETHOR (**figura II 84**) duhet të vendoset në buzë të zonës ku kryhet qarkullimi në rrethrrotullim (neni 120/6).

- Sinjali QARKULLIM RRETHOR (**figura II 84**) duhet të paraprihet nga sinjali QARKULLIM RROTULLUES (**figura II 27**) (neni 94/6 dhe 120/6). Sinjali duhet të montohet 150m përpara rrethrrotullimit (neni 79/7). Në rast se nuk është i mundur respektimi i kësaj largësie, sinjali duhet të plotësohet me një panel model II.1, duke treguar largësinë efektive nga rrethrrotullimi. Për motive sigurie, sinjali mund të paraprihet nga një tjetër, i njëjtë me të, gjithnjë me panelin plotësues, largësitregues që tregon largësinë efektive nga rrethrrotullimi (neni 82/3).

Rrethrrotullimi me përparësi atij që kalon

Në prani të një rrethrrotullimi, qarkullimi si rregull me përparësi nga e djathta, mund të zëvendësohet me një rregjim qarkullimi që i jep përparësi mjeteve në qarkullim rrethrrotullim. Në këtë rast pra, për mjetet që hyjnë në rrethrrotullim, vihet detyrimi i dhënies përparësi ose i qëndrimit dhe dhënies përparësi.

Sinjali vertikal:

- sinjali QARKULLIM RRETHOR (**figura II 84**) dhe sinjali JEP PËRPARËSI (**figura II 36**) ose NDAL DHE JEP PËRPARËSI (**figura II 37**) duhet të vendosen në pragun e zonës ku kryhet qarkullimi rrethrrotullues (neni 110/1 dhe 104/2).

Sinjali horizontal:

- sinjalet JEP PËRPARËSI (**figura II 36**) dhe NDAL DHE JEP PËRPARËSI (**figura II 37**) duhet të shoqërohen nga sinjalet horizontale të parashikuar (nenet 104/4 dhe 105/3), domethënë nga vijat e ndalimit (neni 142), të integruara me shkrimin STOP mbi rrugë, ose nga simboli eventual i trekëndëshit (neni 146/8/9) (**Skemat 61,73 dhe 75** aneksi A).

LEVIZJA NË RRUGË ME NJË DREJTIM

Në një rrugë me një drejtim qarkullimi duhet të vendosen:

- sinjali NDALIM KALIMI (**figura II 47**) nga krahu i ndaluar i hyrjes (neni 133/25);
- sinjali DREJTIM I VETËM PARALEL (**figura II 348**), që duhet të përdoret në kryqëzime për të treguar se në rrugën e nisur, qarkullimi është i rregulluar me një drejtim, duke saktësuar në të njëjtën kohë drejtimin.

Ky sinjal është i montuar paralelisht me aksin e rrugës dhe është e mira që të jetë i kombinuar me sinjalin EMËR RRUGE (shih **figurën II 292**), me të njëjtat përmasa.

Nëse kryqëzimi është me semaforë, të dy sinjalet mund të vendosen në pllakën sipër fenerit semaforik (**Skema 113** aneksi A) (neni 133/24).

Me qëllim plotësimin e tregimit të sinjalit DREJTIM I VETËM PARALEL (**figura II 348**) mund të vendoset sinjali DREJTIM I VETËM PËRBALLE (**figura II 349**), që është montuar normalisht në aksin e karrexhatës; ky sinjal montohet në të djathtë dhe në të majtë të fillimit të sensit të vetëm, me përsëritje të mundshme nga e majta (neni 133/25).

Në skema të veçanta qarkullimi, vendosen:

- sinjali DREJTIM I DETYRUESHËM (**figurat II 80/a÷c**) si rregull vendoset në pikat në të cilat fillon drejtimi i detyrimit të vetëm (neni 120/2);

- sinjali PARALAJMËRIM PËR DREJTIM TË DETYRUESHËM (**figurat II 80/d** dhe **e**), si rregull vendoset përpara pikës në të cilën fillon drejtimi i detyrimit të vetëm dhe mund të plotësohen me panelin **model II 1** tregues i largësisë nga ajo pikë (neni 120/2).

- sinjali DREJTIM I LEJUAR (**figurat II 81/a÷c**), si rregull vendoset përpara pikës në të cilën fillon detyrimi (neni 120/3).

NDALIMI, QËNDRIMI DHE PARKIMI

Rregulli parashikon:

- sinjalet për të ndaluar qëndrimin (NDALIMET);
- sinjalet për të dalluar zonat e rezervuara për qëndrim dhe parkim.

NDALIM

Sinjalet horizontale

Pjesët e rrugës në të cilat ndalimi është i ndaluar mund të tregohen me shenja horizontale, të përbëra nga segmente të alternuar me ngjyrë të verdhë dhe të zezë, të vendosura në faqen vertikale të buzës së trotuarit (neni 150/3) (**skema 114** aneksi A) ose me vija të anëve të pandërprera me ngjyrë të bardhë (neni 139/2).

NDALIMPUSHIMI

Sinjalet vertikale

Sinjali NDALIM PUSHIMI (**figura II 74**) duhet të përdoret në vendet ku është vendosur ndalimi i pushimit për mjetet (neni 118/a). **Nuk duhet të përdoret** në vendet në të cilat si rregull i përgjithshëm mbizotëron ndalimi (neni 118/1a).

Rrugët Interurbane

Vënia e sinjalit tregon, në mungesë të treguesit plotësues, që ndalimi është i përhershëm dhe ka vlerë edhe në orët e natës (neni 118/1a).

Rrugët Urbane

Vënia e sinjalit tregon, në mungesë të treguesit plotësues, që **ndalimi mbizotëron nga ora 08.00 deri në orën 20.00** (neni 118/1a).

Plotësime

Sinjali mund të plotësohet nga panele plotësuese me treguesit e mëposhtëm (neni 118/1a):

- ditët e javës, të muajit ose të orëve të ditës përgjatë të cilave vlen ndalimi (**modeli II 3/b**);

- në rast të ndalimit të pushimit për **gjithë ditën** duhet të vendoset treguesi "0-24" (**modeli II 3/a**);

- në rastin në të cilin ndalimi vlen vetëm në **ditët e pushimit** duhet të vendoset treguesi (**model II 3/d**);

- në rastin në të cilin ndalimi vlen vetëm në **ditët e festave** duhet të vendoset treguesi (**model II 3/c**);

- për të sinjalizuar përdoruesin, për heqjen e detyruar të mjetit nga pjesa e sinjalizuar e cila përbën pengesë ose rrezik për qarkullimin, përdoret paneli plotësues **model II 6/m**; ZONË RIMORKIMI TË DETYRUAR, me të njëjtën vlefshmëri orari si ai i sinalit të ndalimit.
- përjashtimet për disa kategori përdoruesish (**modeli II 4/b**). Të tilla përjashtime nga NDALIM PUSHIMI (**figura II 74**) janë treguar me sinjalin e përbërë VENDQËNDRIM I PRANUAR NGA KATEGORI TË VEÇANTA (**figura II 79**) (**skema 115** aneksi A).

Ato i përkasin:

- mjeteve të invalidëve (neni 118/2) **figura II 79/a**

  Në rastet në të cilat kërkohen kushte të veçanta të invaliditetit të personit që e kërkon, me proçedurën përkatëse, caktohet falas një hapësirë e përshtatshme pushimi me sinjalin e posaçëm i cili tregon targën e mjetit të autorizuar për ta shfrytëzuar. Në këtë rast, entet pronare të rrugës duhet të përgatitin dhe të mirëmbajnë në funksion dhe efiçencë të gjitha strukturat për të lejuar dhe thjeshtësuar lëvizjen e pesonave invalidë. Këto vende parkimi, të përcaktuara nga shirita të verdha dhe të shenjuara në sipërfaqen e rrugës nga simbolet e posaçme, duhet të shoqërohen nga një hapësirë e lirë e nevojshme për të lejuar hapjen e sportelit të mjetit, hyrjen dhe daljen nga mjeti dhe hyrjen në trotuar (**skemat 116** dhe **117** aneksi A) (neni 147/5).

- autoambulancat (neni 118/2) **figura II 79/b**
- mjetet që u përkasin forcave të armatosura, atyre të policisë, zjarrfiksëve, policisë bashkiake dhe shërbimeve të tjera të interesit publik dhe të ndihmës së shpejtë, enti pronar i rrugës, e kufizuar për zonat kufitare në shtratin përkatës të rrugës dhe për sipërfaqen tepër të domosdoshme (neni 118/3) **figura II 79/c.**
- periudhat që i përkasin ditëve dhe orëve në të cilat mbizotëron ndalimi për të lejuar veprime pastrimi të rrugës përmes mjeteve pastruese ose me mjete të tjera (**modeli II 6/q2** ose, në version sinjal i përbërë, **model II 8/a**)

Për zgjatjen, fillimin, vazhdimin dhe fundin mund të përdoren modelet normale të parashikuara për sinjalet vertikale (**modeli II 2** dhe **modeli II 5**) (neni 118/2).

NDALIMQËNDRIMI

Sinjali NDALIMQËNDRIMI (**figura II 75**) duhet të përdoret për të treguar vendet ku, **në mungesë të panelit plotësues**, janë ndaluar **përkohësisht** pushimi dhe qëndrimi dhe, gjithsesi, në çfarëdolloj momenti ndalimi i vullnetshëm i mjetit (neni 118/1b).
Nuk janë të nevojshëm as panelet plotësuese me tregues "0-24", as paneli ZONE RIMORKIMI TË DETYRUAR.

Parkimi

Zona ose infrastruktura e vendosur jashtë karrexhatës, e destinuar për pushimin e rregulluar ose jo të mjeteve (neni 3/28 Kodit Rrugor).

Sinjali horizontal

Kufizimi i vendeve të parkimit është kryer përmes vijëzimit në sipërfaqe të shiritave me gjerësi 12 cm që formojnë një drejtëkëndësh, brenda të cilit duhet të parkohet mjeti (neni 147/1).

Kompetencat

Kufizimi i vendeve të parkimit është i detyrueshëm kudo ku ndodhen vendet e parkimit, me vendosje të shpeshtë ose të rrallë (**skemat 118** dhe **119** aneksi A); është i detyrueshëm kur vendet e parkimit janë të disponueshme në një hapësirë përsëgjati (**skema 120** aneksi A) (neni 147/2).

Ngjyrat

Ngjyrat e shiritave të kufizimit të vendeve të parkimit janë (neni 147/3):
- e bardhë për vendet e pushimit pa pagesë;
- e kaltër për vendet e pushimit me pagesë;
- e verdhë për vendet e pushimit të rezervuar.

PARKIMI

Sinjalet vertikale

Sinjali PARKIM (**figura II 76**) mund të përdoret për të treguar një zonë të organizuar ose të pajisur për pushim për një kohë të papërcaktuar, përveç rasteve kur jepet ndryshe (neni 118/1c).

Plotësime

Sinjali mund të pajiset nga panele plotësuese për të treguar me vlerë urdhëruese (neni 118/1c):

- kufizimet e kohës. Në rast se pushimi është i lejuar vetëm për një kohë të përcaktuar duhet të vendoset treguesi i kësaj kohe i pajisur me simbolin e figurës II 172 (disku orar) (skema 121).

- tarifat për parkimin me pagesë. Në rastin e pushimit, qoftë edhe të lejuar vetëm me pagesë, duhet të vendoset treguesi i tarifës orare të pajisur me simbolin e figurës II 171 (parkimmatës) (skema 122).

- skemën e vendosjes së mjeteve.

- kategoritë e mjeteve të pranuara ose të përjashtuara.Në skemën 115 është paraqitur një shembull i sinjaleve në të cilin vlera urdhëruese është e barabartë. Duhet dalluar gjithsesi se i pari (parkim i rezervuar) presupozon ekzistencën e një infrastrukture të veçantë të destinuar për pushim, ndërsa në të dytën (ndalim pushimi me përjashtime), është i vendosur, si rregull, në anë të rrugës në të cilën ka kufizime të pushimit.

- sinjali mund të pajiset me panelin plotësues model II 1 ose model II 4/a për të treguar respektivisht largësinë dhe kategorinë e mjeteve për të cilat rezervohet parkimi (neni 118/4).

Kombinime

Sinjali mund të përfshihet në ato të paralajmërimit dhe të drejtimit (neni 118/1c).

Gjithashtu sinjali PARKIM (**figura II 76**) mund të përdoret në format të reduktuar edhe në kombinim me sinjalin NDALIM PUSHIMI (**figura II 74**) dhe NDALIMQËNDRIMI (**figura II 75**) për të treguar shmangiet nga ndalimet për ato kategori të listuara më përpara (neni 118/4).

PARALAJMËRIM PARKIMI

Sinjali PARALAJMËRIM PËR PARKIM (**figura II 77**) tregon drejtimin që duhet ndjekur për arritur në parkimin më të afërt (neni 118/1ç).

Plotësime

Sinjali mund të pajiset me **panelin plotësues model II 1** ose **model II 4/a** për të treguar respektivisht largësinë dhe kategorinë e mjeteve për të cilat rezervohet parkimi (neni 118/4).

PARKIM KËMBIMI

Sinjali PARKIM KËMBIMI PËR LINJAT E AUTOBUSIT (**figurat II 368÷371**) tregon ose të drejton drejt një parkimi këmbimi të vendosura ose të caktuara afër një stacioni ose fundi të një linje të mjeteve të transportit (përkatësisht autobuz, tram ose metro) ose në vendin më të afërt të itinerareve të këmbësorëve.
Informacione të mëtejshme rreth tipeve të sinjaleve janë të disponueshme në paragrafin kushtuar tyre në kapitullin Sinjalet treguese.

ZONA ANËSORE E QËNDRIMIT

Pjesa e rrugës ngjitur me karrexhatën, e ndarë nga ajo përmes një shirit anësor të ndërprerë dhe që përfshin rrjeshtin e vendeve të pushimit dhe korsinë përkatëse të manovrimit (**skema 123** aneksi A) (neni 3/3 i Kodit Rrugor).

XHEP NDALIMI (SHESHPUSHIM)

Pjesë e rrugës me gjatësi të kufizuar, afër me anën e jashtme të bankinës, e destinuar për pushimin e mjeteve (**figurat II 328** dhe **329**).

Sinjali vertikal

Tregon ekzistencën e një sheshpushimi në krah të rrugës për të kryer një ndalesë. Vendoset rreth 10 m para fillimit të sheshit të pushimit(neni 133/17).

Sinjali horizontal

Shiritat anësore të rrugës janë të ndërprera në përputhje me sheshin e pushimit (neni 139/3). Hapësira tregohet në tabelat e posaçme të kapitullit përkatës.

PENGUESIT E QËNDRIMIT

Penguesit e qëndrimit janë sisteme rrugore të vendosura për të penguar qëndrimin e mjeteve në hapësira ose zona të caktuara. Ato mund të përdoren për të vendosur një ndalim konkret për qëndrimet abuzive (neni 178/1).

Këto sisteme mund të harmonizohen me sistemet rrugore dhe të kryejnë edhe funksione ndihmëse si ato të kufizimit të zonës së këmbësorëve, hapësirës së rezervuar të parkimit, zonave jeshile, etj. (neni 178/2).

Në funksion të sistemeve rrugore, penguesit e qëndrimit janë të tipeve të ndryshme. Midis tyre, enti pronar mund të zgjedhë ato më të përshtatshmet për nevoja të veçanta specifike, traditat lokale dhe për ambientin urban (neni 178/3).

Penguesit e qëndrimit marrin formën e shtyllave, paleteve, kolonave me blloqe, shiritave, vazove të mëdha me lule.

Penguesit e qëndrimit duhet të ushtrojnë një veprim real të menjëhershëm ndaj kalimit qoftë me lartësinë në planin pamor, qoftë me hapësirën ndërmjet një elementi dhe një tjetri, në rastin në të cilin flitet për elementë të veçantë të vendosur përgjatë një perimetri (neni 178/4).

Penguesit e qëndrimit mund të jenë me çfarëdolloj materiali: beton, hekur, gizë, alumin, dru ose plastikë, e padjegshme.

Nuk duhet, qoftë nga forma apo nga karakteristikat, të përbëjnë rrezik për këmbësorët dhe në veçanti për fëmijët (neni 178/5). Penguesit e qëndrimit duhet të jenë të autorizuar nga Ministria që mbulon veprimtarinë e Transportit dhe të vendosen me urdhër të entit pronar të rrugës (neni 178/6).

T A X I

Figura II 375, neni 134

Sinjale vertikale

- sinjali TAXI (**figura II 375**) tregon vendndodhjen e një vendqëndrimi të rezervuar për autovetura në shërbim publik (neni 134/18);
- përmasat normale janë 40x60 dhe ato të mëdha janë 60x90;
- ngjyra e sfondit të tabelës është portokall (neni76/2e), shkrimet janë në ngjyrë të zezë (neni 76/3b).

Sinjale horizontale

- hapësira është e kufizuar nga shirita të verdha dhe e plotësuar nga shkrime horizontate TAXI (neni 134/18);
- shkrimi horizontal TAXI duhet të jetë në ngjyrë të verdhë (neni 146/4).

Për shkrimet horizontale përdoren karaktere sipas **tabelave II 26/a÷d** (neni 146/1).

TRAMVAJ

Sinjale vertikale

Sinjali NDALIM TRAMVAJI (**figura II 359**), tregon pikat e ndalimit të një linje tramvaji.

Hapësira blu që qëndron poshtë kuadratit të bardhë me simbol të zi mund të përdoret për të treguar shërbimet e tranzitit, vendarritjet e tyre dhe oraret e mundshme.

Nëse kjo hapësirë nuk është e mjaftueshme, sinjali plotësohet me një panel **model II 6** me përmasat e **skedës 9** (neni 134/7).

- Sinjali VENDKALIM TRAMVAJI (**figura II 12**) duhet të përdoret për të paralajmëruar, brenda dhe jashtë qendrave të banuara, një linjë tramvaji, të parregulluar me semafor, që takon, kryqëzon ose redukton karrexhatën e destinuar për mjetet (neni 86/1).

- Sinjali PARKIM KËMBIMI ME TRAMVAJIN (**figura II 369**) tregon ose jep një parkim të vendosur afër një stacioni ose një fundi linje (neni 134/15). Përmasat e një tabele të tillë jepen në **skedën 2**.

Ajo duhet të plotësohet me (neni 134/15):

- të dhëna të rëndësishme që i përkasin destinacioneve (në fund të tabelës djathtas);
- të dhëna lidhur me numrin e ndryshëm të linjave të transportit publik të disponueshme (në fund të tabelës djathtas);
- emrin e mundshëm të stacionit përmes **modelit II 3** (jo e domosdoshme) (neni 134/15).

Sinjale horizontale

Për të ndihmuar përdoruesit e rrugës mund të vijëzohen shirita drejtimi mbi kryqëzimet të cilat do të tregojnë kufijtë e pengesave në kthesat e tramvajeve (neni 141/2).

Mbishkrimet TRAMVAJI duhet të jenë në ngjyrë të verdhë dhe gërmat që duhet të përdoren duhet të jenë ato të **tabelave II 26/a÷d** (neni 146/1/4).

SINJALET E PËRKOHSHME

Neni 21 i Kodit Rrugor

Përdoren për të sinjalizuar punime, grumbullime, ngritje kantieri, aksidente rrugore etj, në rrugë në shfrytëzim nga autoritetet kompetente (neni 29/1).

Të përgjithshme

Sinjalet e përkohshme vendosen në pika të përcaktuara saktë në rrugë, me qëllim sigurimin e qarkullimit të mjeteve dhe përdoruesve të tjerë të rrugës, për realizimin pa probleme të punimeve në rrugë.

Çdo sinjal i përkohshëm duhet të jetë në përputhje me situatën në të cilën përdoret dhe për në të njëjtën situatë duhet të korrespondojnë të njëjtët sinjale dhe të njëjtat kritere paraqitje. Në asnjë rast nuk duhet të përdoren sinjalizimi i përkohshëm dhe sinjalizimi i përhershëm, në kundërshtim me njëri – tjetrin. Në këto raste sinjalet e përhershme hiqen.

Me përfundimin e punimeve në rrugë, sinjalet e përkoshme hiqen dhe nëse është e nevojshme, rivendosen sinjalet e përhershme, duke rivendosur situatën për qarkullimin në rrugë si më parë. (neni 29/4,5)

Vendosja

Sinjalet e përkohshme vendosen në krahun e djathtë të rrugës dhe kur e kërkon nevoja edhe në krahun e majtë duke orientuar trafikun.

Çdo punim në rrugë ose ngritje kantieri apo grumbullim materialesh, kur ai zgjat më shumë se shtatë ditë pune, ai duhet të sinjalizohet me vendosjen e një paneli. (figura II 382) (neni 29/6) me këto të dhëna:

a. Enti pronar apo koncensionari i rrugës
b. Të gjitha pikat e dispozitës te pikës 1 deri në 7
c. Emri i subjektit që kryen punimet
d. Kutia postare dhe numri i telefonit të përgjegjësit të kantierit

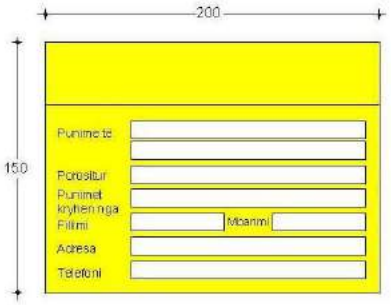


Figura II.382, nenet 28,29

Në situata emergjence dhe kur kërkohen punime me urgjencë të veçantë, masa e sigurimit për disiplinimin e qarkullimit merren nga enti pronar i rrugës. (neni 29/6,7)

Në rastin e intervaleve të paprogramueshme, domethënë në të gjitha ato raste që nuk hyjnë në aktivitetin e përditshëm të mirëmbajtjes, si dhe në rastet e aksidenteve rrugore, ose fatkeqësive natyrale, organi menaxhues i rrugës ose subjektet e caktuara nga ai, duhet të parapërgatitin skemat dhe udhëzuesit e sinjalizimit të përkohshëm.

Plotësime

Në të gjitha rastet, punimet, kantierët dhe grumbullimet në rrugë parasinjalizohen për të siguruar rrjedhjen e trafikut, me një sistem sinjalesh të përshtatshme për orientimin e trafikut në funksion të tipit të rrugës, shpejtësisë së lejuar të lëvizjes etj. me sinjalin e përkohshëm "PUNIME" (figura II 383) (neni 30/1,2). i montuar në një panel ku janë treguar përmasat e kantierit.

Kur gjatësia e rrugës është më e madhe se 100m, në asnjë rast ky sinjal nuk zëvendëson elementë të tjerë sinjalizues.

Figura II.383, nenet 30,37

Në përputhje me skemën sinjalizuese që hartohet për çdo rast ndërhyrje në rrugë është e domosdoshme të parashikohen sinjalet e mëposhtme : (neni 30/2,3)

a. Sinjale ndalimi:

1. NDALIM PARAKALIMI (figura II 48)
2. KUFIRI MAKSIMAL (figura II 50)
3. NDALOHET PARAKALIMI PËR MJETET ME NGARKESË TË PLOTË, MË TË MADHE SE 3.5 TONË (figura II 52)

b. Sinjale detyruese:

1. DREJTIM I DETYRUESHËM (figura II 80/a,b,c,d,e)
2. PARALAJMËRIM I DREJTIMIT TË DETYRUAR (figura II 80/d,e)
3. DREJTIMET E LEJUESHME (figura II 81/a,b,c)
4. KALIMET E DETYRUESHME (figura II 82/a,b)
5. KALIME TË LEJUESHME (figura II 83)

c. Sinjale të përkohshme:

1.SINJALE NGUSHTIM RRUGE (figura II 384, II 385, II 386, II 387)

2. DOPIO DREJTIM QARKULLIMI (figura II 387)

3. MBYLLJE E NJË OSE DISA KORSISH (figura II 411/a,b,c,d)

4. RRUGË E MBYLLUR (figura II 412/a, II 413/a,b)

5. RIHYRJE NË RRUGË (figura II 412, II 413/c)

6. SINJALE FUNDORE (figura II 70, II 71, II 72, II73)

7. BARRIERA (PENGESA) (figura II 392, II 393/a, II 402)

8. KUFIZUES SPECIAL

9. KONE DHE SHMANGËS FLEKSIBËL (figura II 386)

10.SINJALE HORIZONTALE TË PËRKOHSHME DHE PRAPAREFLEKTUESE

ç. Sinjale të domosdoshme për të paralajmëruar kushte të veçanta në rrugë :

1.MJETE PUNE NË LËVIZJE (figura II 388)

2.RRUGË E DEFORMUAR (figura II 389)

3.MATERIALE TË PAQËNDRUESHME MBI RRUGË (figura II 390)

4. SHENJA HORIZONTALE NË RIPUNIM (figura II 391)

(neni 30/3,4,5)

Ngjyrat

Në sinjalet e përkohshme mbizotëron ngjyra e verdhë e kombinuar me të kuqe, të bardhë dhe të zezë, sipas secilit sinjal.

Nëse shumë sinjale dhe simbole shfaqen në një panel të vetëm, sfondi i sinjalit kompleks (të përbëre) duhet të jetë i verdhë. Bëjnë përjashtim sinjalet komplekse të përdorura në parasinjalet e kantierëve të lëvizshëm, dhe në përgjithësi me drita të trupëzuara, për të vënë në dukje më mirë dritat e verdha.

Me qëllim realizimin e dukshmërisë së sinjaleve vertikale, sidomos në kushtet e dukshmërisë së dobët, rekomandohet përdorimi i ngjyrës së verdhë, me faktorin e ndriçimit më të lartë.

Sinjalizimi i përkohshëm horizontal është me ngjyrë të verdhë me koordinatat trengjyrëshe të fiksuara sipas *Rregullores në Zbatim të Kodit Rrugor*

Sinjalet e ndritshme vertikale, edhe me mesazh të ndryshueshëm, kanë të njëjtin konfigurim të sinjaleve korrespondente vertikale të pandritshme.

Sinjalet me mesazh të ndryshueshëm të tipit alfanumerik kanë shkrim me ngjyrë të verdhë në sfond të zi.

Fenerët (sytë) semaforikë të përdorur në kantiere janë të njëjtë me ato të sinjalizimit të përhershëm.

Udhëzuesit e ndritshëm për të përmirësuar dukshmërinë e mjeteve të sinjalizimit reflektues dhe për të përmirësuar dukshmërinë e natës janë përgjithësisht të përbëra nga fenerë të përdorur veç e veç ose me kombinimet e duhura, me dritë të kuqe fikse, me dritë të verdhë fikse, me dritë të verdhë e cila ka ndriçim me ndërprerje.

Pajisjet e integruara të sinjalizimit horizontal dhe kordonët e mundshëm të vendosur në kufizim të korsive ose të anës së karrexhatës janë me ngjyrë të verdhë.

Sinjalet plotësuese (barrierat, paletat kufizuese, konet dhe përvijuesit e përkulshëm*) janë me ngjyrë të bardhë dhe të kuqe me vendosjen e përshkruar në nenin 20 dhe 21 të Kodit Rrugor si edhe Rregullores në Zbatim të Kodit Rrugor e dhënë nga V.K.M 153 DATË 07.04.2000.*

Rrethimet që përdoren në kantiere janë me ngjyre të kuqe ose portokalli. Të njëjtat rrethime janë shënuar me drita të kuqe fikse dhe me pajisje reflektuese të kuqe.

Përmasat

Përmasat e sinjaleve vertikale, të ndritshme dhe plotësuese janë të njëjta me ato që i korrespondojnë sinjalizimit të përhershëm, me të njëjtën mënyrë përdorimi.
Në këtë manual janë të prezantuara.vetëm përmasat e sinjaleve vertikale të sinjalizimit të përkohshëm.

Sinjalizimi i përkohshëm horizontal ka të njëjtat përmasa me sinjalizimin e përhershëm horizontal, të parashikuara këto për tipin e rrugës, ose pjesën e rrugës që rezulton nga prania e kantierit, gjatë së cilës është vendosur.

Dukshmëria

Të gjitha sinjalet e përdorura në sinjalizimin e përkohshëm duhet të jenë të perceptueshme dhe të lexueshme si ditën ashtu dhe natën, në veçanti sinjalet që kanë anën e përdorimit të realizuar me adeziv (film) mbrapapasqyrues.

Sinjalet e përkohshme natën kanë të njëjtat kushte si ato të sinjaleve vertikale. (neni 79) dhe për barrierat (neni 77/8)

Karakteristikat fotometrike dhe kolorometrike të sinjaleve horizontale të përkohshme dhe sistemeve plotësuese përcaktohen në dispozitë të veçantë.(neni 35/5)

Për të ndihmuar dukshmërinë e mjeteve ndriçuese të sinjaleve gjatë orëve të natës dhe në rastet me dukshmëri të dobët, barrierat e fillimit të zonës së punimeve, duhet të ndriçohen me paisje të posaçme ndriçimi, me ngjyrë të kuqe dhe me ndriçim të fiksuar.

Rrëshqitjet e pjerrta që parashikohen në zonën e punimeve, duhet të plotësohen me sisteme me ngjyrë të verdhë vezulluese, në sinkron apo në progresion (dritat lëvizëse)

Në asnjë rast nuk lejohen të përdoren fenerë apo barriera të tjera drite me flakë. (neni 35/6,7,8)

Përsa i takon sinjalizimit të përkohshëm horizontal duhet t'i referohemi *V.K.M 153 DATË 07.04.2000 neni 34 pika nr.5 dhe nr.6* **me detyrën e garantimit të klasës R5** për rrugët e tipit A, B dhe D dhe **klasën R3 ose R5 për tipe të tjera të rrugësh.**

Mbështetëset dhe mbajtëset

Mbështetëset dhe mbajtëset ose panelet, duhet të fiksohen në mënyrë fikse me një mbështetje dhe të jenë të qëndrueshme.

Mbështetëset e sinjaleve rrugore të përdorura në sinjalizimin e përkohshëm duhet të jenë të njëjta me elementet e përshkruar në nenin 29/3 të Rregullores në Zbatim të Kodit Rrugor.

Përdorimi i materialeve jo metalike duhet të aprovohet gjithmonë nga institucioni përgjegjës. Mund të përdoren mbështetëse ose baza të lëvizshme të tipit të transportueshëm dhe me palosje, mjafton që të kenë aftësinë e qëndrueshmërisë në kushtet e përdorimit.

Mbushjet e mundshme me zhavorr të mbështetjeve duhet të realizohen në rastet kur nuk përbëjnë rrezik ose pengesë për rrjedhjen e trafikut. (neni 31 i Rregullores në Zbatim të Kodit Rrugor).

PENGESA (BARRIERA) NORMALE DHE DREJTIMTREGUESE

Shërbejnë për përcaktimin e kufijve të zonës së rrugës ku do kryhen punime etj. (neni 31/1)

Pengesat janë dy tipesh (neni 31/3):

a. PENGESË NORMALE në formë drejtkëndëshi e ngjyrosur me shirita të alternuar të kuq me të bardhë, me përmasa ku shiriti i kuq është sa 1.2 e shiritit të bardhë, në lartësi nga toka jo më tepër se 80cm. Shiritat janë të pjerrët nga e majta në të djathtë (figura II 392) (neni 31/4)

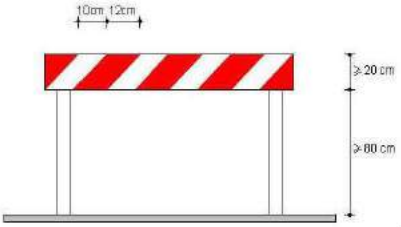


Figura II.392, neni 31

b. PENGESË DREJTIMTREGUESE në formë drejtkëndëshi me përmasa jo më të vogla se 60x240 cm dhe jo më të mëdha se 90x360 cm, (figura II 393/a)

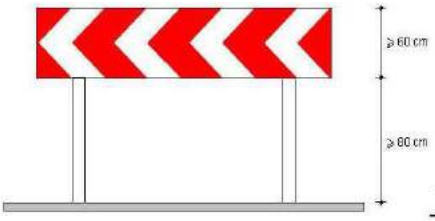


Figura II.393/a, neni 31

Pengesat drejtimtreguese mund të krijohen nga elementë të veçantë me përmasa 60x60cm deri 90x90cm, prej katër pjesësh që vendosen horizontalisht me bordin e poshtëm në një lartësi jo më pak se 80cm, (figura II 395) të paraprirë dhe ndjekur nga sinjali "KALIM I DETYRUESHËM" (figura II.393/b)

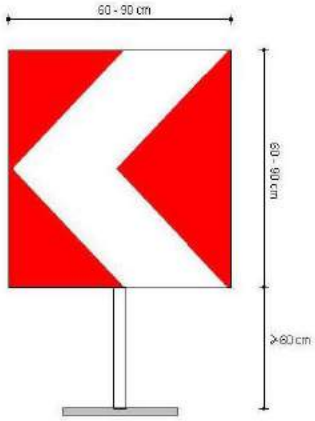


Figura II.395, nenet 31.32

Ngjyrosja është me shirita të alternuar kuq e bardhë në formë shigjete të drejtuar në drejtimin që kërkohet devijimi i trafikut. Gjerësia e shiritave do jetë si në pengesa normale si më sipër. (figura II 393/a, neni 31)

SHMANGËSIT SPECIAL (neni 32)

Përdoren për të treguar kufijtë gjatësor të hyrjes në zonën ku punohet dhe vendosen në rrugë në distancë jo më të vogël se 15 m, nga njëri – tjetri.

PALETA(PIKETA) KUFIZUESE

Ky sinjal ka formën e një paneli katërkëndor me përmasa jo më të vogla se 20x80cm, të vendosura vertikalisht mbi mbajtëse solide, në lartësi nga toka jo më shumë se 30cm.

Ngjyra e panelit është me shirita të alternuar kuq e bardhë duke filluar nga sipër.Gjerësia e shiritit të kuq të jetë 1.2 herë më e madhë se ajo e të bardhit.

Sinjali vendoset në seri, në distancë jo më të vogël se 15m, nga njëri – tjetri, në zonë të përcaktuar. (figura II 394) (neni 32/1a)

Figura II.394, neni 32

Ky sinjal, vendoset në rastet e devijimit të rrugës me kthesë të përkohshme ne kthesa me rreze më të vogël ose të barabartë me 200m. Shih paragrafin "b" "PENGESA DREJTIMTREGUES" (figura II 395)

Intervali i vendosjes së sinjalit njëri pas tjetrit është në funksion të kthesës (neni 32/1b) si më poshtë:

RREZJA E KTHESËS (m)	HAPËSIRA GJATËSORE (m)
deri në 30	5
30 deri 50	10
50 deri 100	5
100 deri 200	20

KONET KUFIZUES

Janë sinjale që përdoren për të kufizuar dhe vënë në dukje zonën ku kryhen punime në rrugë, apo zona ku mund të ndodhin aksidente etj, me kohë zgjatje të shkurtër (neni 33/1).

Materiali i përdorur për prodhimin e tyre mund të jetë material fleksibël gome ose plastike.

Ngjyra me shirita rrethor të alternuar të kuq me të bardhë, duke filluar nga sipër. Koni duhet të ketë një bazë të përshtatshme mbështetëse.

Hapësira e vendosjes së koneve të njëpasnjëshëm merret 12m, kur vendosen në vijë të drejtë dhe 5m, kur vendosen në kthesë.

Përmasa dhe forma jepet në (figurën II 396) (neni 33/1)

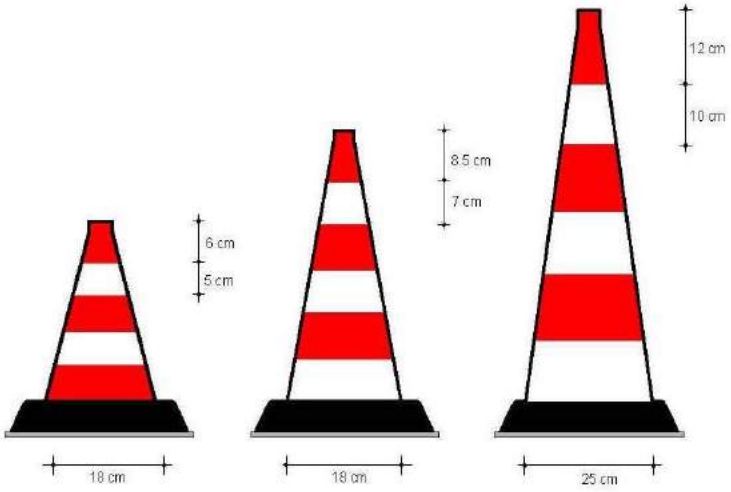


Figura II.396, neni 33

SHMANGËS FLEKSIBËL (VIJËZUES TË PËRKULSHËM)

Këto sinjale kanë formë cilindrike vertikale ose prizëm katërkëndor në bazë, me pjesën e sipërme të rrumbullakosur. (figura II 397) (neni 33/2).

Përdoren në kufizimin e drejtimit të lëvizjes në korsi të ngjitura (në një karrexhatë), qofshin ato me një drejtim lëvizje ose në drejtime të kundërta, si edhe për të rrethuar zonën ku kryhen punime me kohë të gjatë veprimi.

Materiali është gome fleksibël ose plastmasi .

Ngjyra është me shirita të alternuar të kuqe me të bardhë, rrathë ose kuadrat të bardhë në faqe në drejtim të trafikut prapareflektues.

Përmasa dhe forma jepet në (figurën II 397)

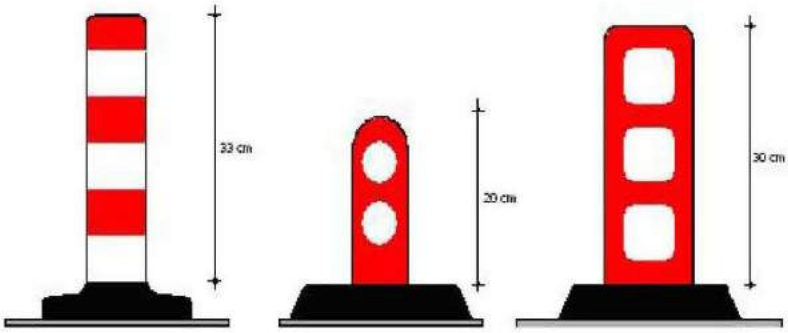


Figura II.397, neni 33

Intervali i vendosjes së "SHMANGËS FLËKSIBËL" është i njëjtë me atë të sinjalit KON, për çdo 12m, në vijë të drejtë dhe çdo 5m, në kthesa.
Bazamenti i sinjalit duhet të jetë solid që të sigurojë stabilitetin e sinjalit aty ku vendoset.

AUTOMJETE OPERATIVE

Mjetet, makineritë dhe paisjet që përdoren për mirëmbajtjen e rrugës, qofshin ato të lëvizshme apo të palëvizshme duhet të mbajnë në anën e pasme një panel me shirita të badhë dhe të kuqe së bashku me një sinjal "KALIM I DETYRUESHËM "me një shigjetë të drejtuar në anën ku mund të anashkalohet. (figura II 398)

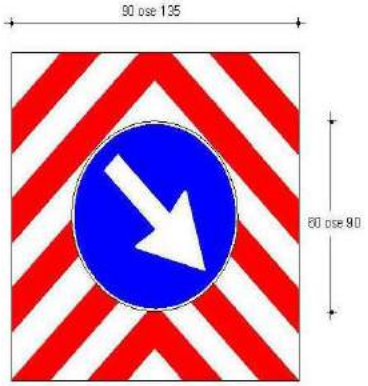


Figura II.398, neni 37

Paneli dhe sinjali është i realizuar me celuloidin prapapasqyrues të tipit të dytë të përshkruar në (nenin 77/10)

Ky sinjal duhet të përdoret edhe në automjetet të cilët në vartësi nga lloji i ngarkesës dhe masa e saj, duhet të lëvizin me shpejtësi të kufizuar (neni 37/1)

Këto mjete gjithnjë duhet të parasinjalizohen në afate të përshtatshme kohore:

a. Në rrugë urbane me paralajmërimin "PUNIME" (figura II 383), me sinjalin "KALIM I DETYRUESHËM" i parapritë ky, nëse është e nevojshme nga sinjalet:

1. "NDALIM PARAKALIMI' (figura II 48)
2. "NGUSHTIM RRUGE" (figura 384,385,386)
3. "NJË KALIMSH I ALTERNUAR" (figura II 41,45)
4. "KUFI MAKSIMAL I SHPEJTËSISË" (figura II 50) nëse kufiri i shpejtësisë është më i vogël se 50km/orë

b. Në rrugë interurbane me sinjalet:

1. "KUFIRI MAKSIMAL I SHPEJTËSISË" në rrugë në zbritje
2. "KALIM I DETYRUESHËM" në numrin e mjaftueshëm për të shmangur dyndjen e trafikut, veçanërisht në rrugë malore (neni 37/2)

KANTIER I LËVIZSHËM (neni 38)

Kantieri quhet i lëvizshëm, nëse lëviz me një shpejtësi mesatare të zhvillimit të punimeve, i cili mund të variojë nga disa qindra metra në ditë, deri në disa km/orë.

Gjithashtu kantieri i lëvizshëm parasinjalizohet në të dy anët e rrugës nëse është e nevojshme, me sinjalin "PUNIME" dhe "KORSI E LEJUAR", si dhe me një panel të integruar që tregon largësinë e kantierit (figura II 399/ a,b) dhe me shirita të verdhë vezullues.

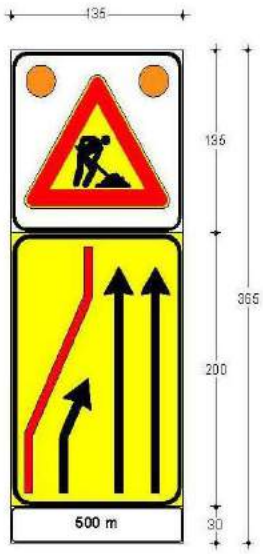


Figura II.399/a, neni 38

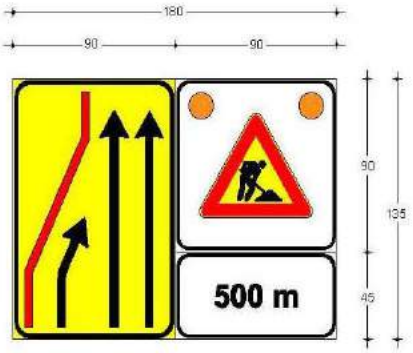


Figura II.399/b, neni 38

Në rastet kur parasinjalizimi është i vendosur në një mjet, mund të përmbajë edhe sinjalin "SINJALIZIM I LËVIZSHËM PARALAJMËRIMI" (neni 38/2a) (figura II 400).

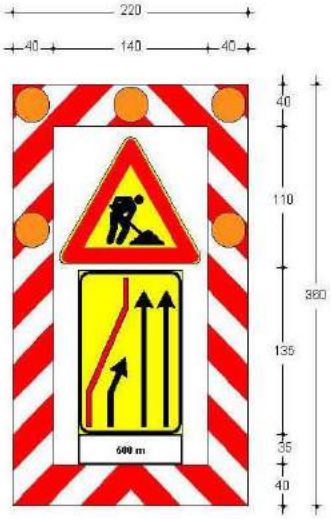


Figura II.400, neni 38

Po ashtu kantierët shoqërohen me sinjalin e lokalizimit, "SINJALIZIM I LËVIZSHËM MBROJTJE", i cili vendoset mbi tokë, dhe zhvendoset në përputhje me ecurinë e punimeve. Sinjali ka formën e një paneli me shirita të bardhë dhe të kuq etj, si në (figurën II 401)

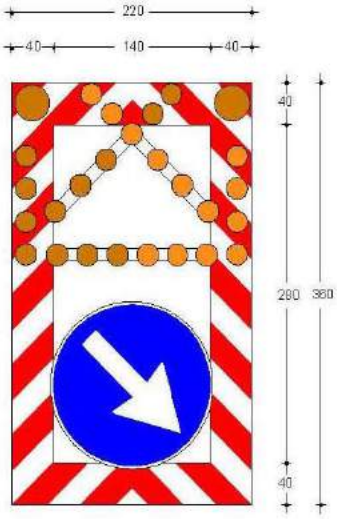


Figura II.401, neni 38

Në kohën kur në kantier nuk punohet, dritat e panelit duhet të ç'aktivizohen dhe vetësinjalizimi (paneli), vendoset në pozicion të palosur (neni 38/2)

PENGESA RRETHUESE PËR PUSETA

Në çdo rast të punimeve në rrugë, kantiere ose grumbullime në to, është e domosdoshem të vendosen sinjale për mbrojtjen dhe paprekshmërinë e këmbësorëve që lëvizin pranë zonave të mësipërme. (neni 39/1)

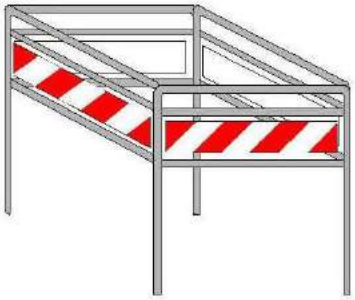


Figura II.402, neni 39

Ku ka ndërhyrje në puseta ose punime të tjera në rrugë, qoftë edhe për një kohë të shkurtër ato detyrimisht duhet të rrethohen. (neni 39/5) (figura II 402)

Rrethimet duhet të shënohen me drita të forta të palëvizshme si dhe sisteme të vijëzuara me sipërfaqe minimale 50 cm^2, mundësisht me interval në të gjithë perimetrin e rrethuar. (neni 39/2,3)

NGUSHTIMET E RRUGËVE DHE NJËKALIMET E ALTERNUARA (neni 41)

Në punimet në rrugë, kur ato sjellin nevojën e një ngushtimi të saj, nevojitet vendosja e sinjalit të rrezikut të përkohshëm "NGUSHTIM" i cili mund të jetë në tre versione (figura II 384,385, 386) shih Kapitullin Sinjalet e Rrezikut.

Kur sinjali vendoset pranë zonës së punimeve, gjithmonë pas parasinjalizimeve të tjera, vendoset një panel plotësues ku jepen të dhënat e ngushtimit.

Kur ngushimi i rrugës është më i vogël se 5.6 m, duhet përcaktuar një nga kalimet e alternuar:

a. Kalim i është alternuar me anë të shikimit që mund të jetë:

   1. sinjali i rrezikut "JEP PËRPARËSI NË NJËKALIM TË ALTERNUAR" (figura II 41)

   2. sinjali i rrezikut " E DREJTË PËRPARËSIE NË NJËKALIM TË ALTERNUAR" (figura II 45)

b. Kalim i alternuar i rregulluar nga polic trafiku, bëhet nga dy policë trafiku, të pajisur me tabelat e duhura të vendosur në të dy ekstremet e zonës së ngushtimit .

   Kur njëri nga policët nxjerr anën jeshile të sinjalit (tabelës) për lejimin e trafikut në atë drejtim, tjetri tregon sinjalin e kuq të bllokimit të trafikut nga ana e kundërt. Tabela e policit është ajo e figurës II 403, neni 41/3b

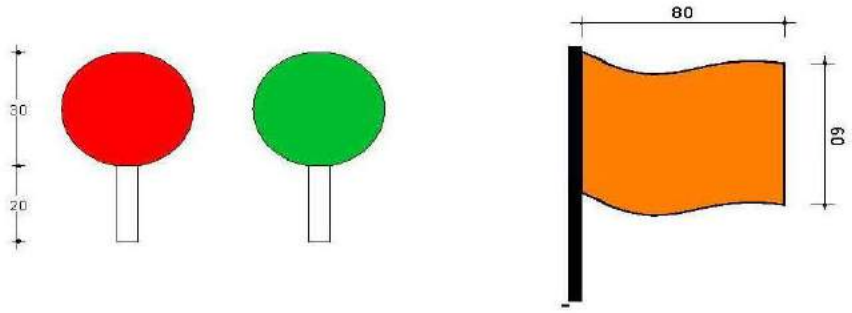


Figura II.403, neni 41

Në mungesë të tabelave të mësipërme, policët e trafikut mund të përdorin edhe flamurë me ngjyrë portokalli fluoreshente, me përmasa jo më të vogla se 80x60cm. Në këtë rast policët e trafikut detyrojnë drejtuesit e mjeteve të lëvizin me shpejtësi të reduktuar dhe të tregojnë vetëkontroll gjatë lëvizjes.

Lëvizja e flamurëve nga të dy drejtimet mund të bëhet edhe me sistem mekanik.

c. Kur nuk është i mundur, përdorimi i dy mënyrave të mësipërme, kalimi i alternuar duhet të realizohet nëpërmjet dy semaforëve, të komanduar me komandim manual ose automatik.

Cikli i ngjyrës së kuqe nuk duhet t'i kalojë dy minuta, me përjashtim të rasteve të veçanta kur ngushtimi ka gjatësi të madhe.
Në zona interurbane impjanti semaforik duhet të paraprihet nga sinjalizimi i rrezikut të përkohshëm "SEMAFOR" figura II 404 (neni 41/3c)

Figura II.404, neni 41

Ngjyra e verdhë vezulluese, vendoset në diskun e vetë të simbolit. Lidhja semafor-central-semafor mund të realizohet me anë të kabllove ose me radiovalë.

Vendosja e semaforit bëhet në krahun e djathtë të ngushtimit, në rast të një trafiku të shtuar, vendoset edhe në krahun e majtë të ngushtimit.

SHMANGËSI I ITINERARIT (neni 42)

Përdoren në rastet kur i gjithë trafiku ose një pjesë e tij kalon në një vendkalim tjetër nga itinerari ekzistues.

Shmangësit autorizohen nga enti pronar dhe janë:

- të detyrueshëm
- fakultativ

PARALAJMËRIM DEVIJIMI

Sinjali tregon detyrimin për të devijuar plotësisht rrugën. (neni 42/2a) (figura II 405)

Figura II.405, neni 42

Sinjali në kushte normale vendoset në një distancë prej 100m, në rrugë interurbane kryesore dhe autostrada respektivisht 150m dhe 300m (figura II 406)

Figura II.406, neni 42

SINJAL DREJTIMI

Vendoset pas sinjalit të mësipërm për të treguar drejtimin që duhet të ndjekë trafiku (figura II 407)

Figura II.407, neni 42

PARALAJMËRIM SHMANGIE (DEVIJIMI)

Vendoset në kryqëzimet që paraprijnë kantierin, në të cilin vendoset gjatësia e shmangies (neni 42/2c)(figura II 408)

Figura II.408, neni 42

DREJTIM I DETYRUESHËM

Përfaqëson sinjalin për devijim të detyrueshëm, vetëm për një lloj ose për lloje të veçanta mjetesh. Sipas rastit simboli paraqet kategorinë e mjeteve. (figura II 409/a,b)

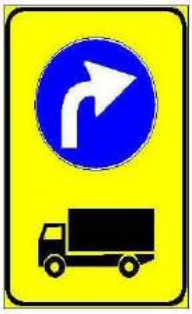


Figura II.409/a, neni 42

Figura II.409/b, neni 42

DREJTIM I KËSHILLUAR

Përfaqëson sinjalin e një devijimi fakultativ, vetëm për një ose disa kategori të veçanta mjetesh. Sipas rastit sinjali ka simbolin e mjetit që duhet të kryejë devijimin. (figura II 410/a,b)

Figura II.410/a, neni 42

Figura II.410/a, neni 42

KORSI E MBYLLUR OSE TË MBYLLURA

Sinjalet tregojnë mbylljen e një korsie në një rrugë me më shumë se dy korsi me të njëjtin drejtim lëvizjeje.

Mbyllja mund të jetë nga e majta ose nga e djathta sipas rastit. (figura II 411/a,b,c,d)

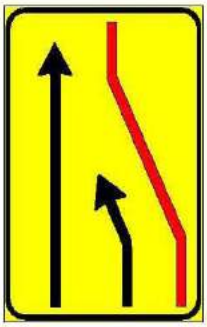


Figura II.411/a, nenet 30, 42

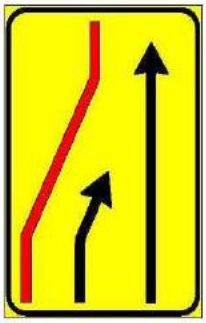


Figura II.411/a, nenet 30, 42

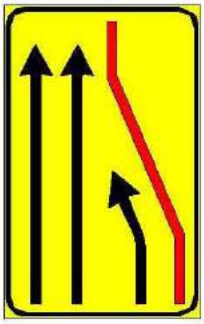


Figura II.411/b, nenet 30, 42

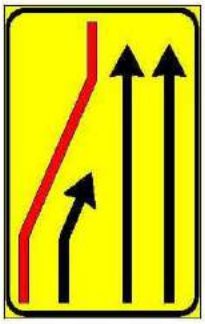


Figura II.411/b, nenet 30, 42

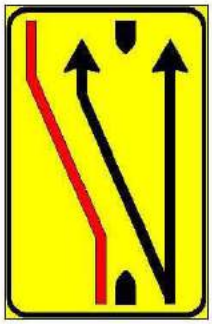


Figura II.411/c, nenet 30, 42

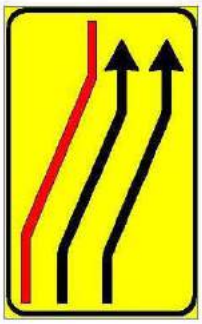


Figura II.411/d, nenet 30, 42

Sinjali mund të paraprihet nga një paralajmërim i përbërë nga i njëjti sinjal i pajisur me një panel plotësues ku tregohet largësia nga pika ku është vendosur mbyllja e korsisë.

RRUGË AUTOMOBILISTIKE E MBYLLUR

Sinjali vendoset në rastet kur njëra prej rrugëve me karrexhata të ndara mbyllet për trafikun.(figura II 412/a, II 413/a,b)

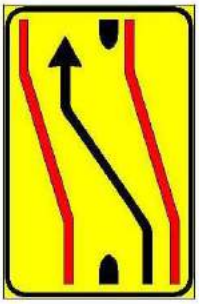


Figura II.412/a, nenet 30, 42

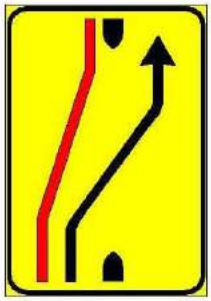
Figura II.413/a, nenet 30, 42

Figura II.413/b, nenet 30, 42

RIHYRJE NË RRUGË

Sinjali përdoret për të treguar rivendosjen e kushteve të vlefshme normale. (figurat II.412/b, II 413/c)

Sinjali vendoset në pozicionin kur rruga hyn në rrjedhën e saj normale.



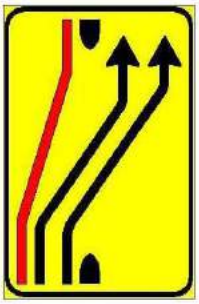


Figura II.412/b, nenet 30, 42

Figura II.413/c, nenet 30, 42

PËRDORIMI I KORSIVE

Sinjali mund të përdoret për të treguar korsinë që duhet të marrin mjetet në funksion të kategorisë së mjetit. (figura II 414)

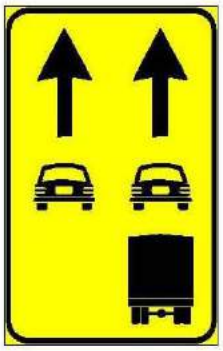


Figura II.414, nenet 30, 42

SINJALET HORIZONTALE TË PËRKOHSHËM DHE SISTEMET PRAPAREFLEKTUESE

Këto sinjale me karakter të përkohshëm, zbatohen në rastet e ngritjes së kantiereve, punimeve apo shmangieve me kohëzgjatje maksimale shtatë ditë.

Sinjalet horizontale me karakter të përkohshëm, janë me ngjyrë të verdhë dhe nuk duhet të jenë në lartësi më të madhe se 5mm, nga sipërfaqja e rrugës. Këto sinjale duhet të jenë lehtësisht të zhvendosshme me mbarimin e punimeve pa lënë gjurmë mbi rrugë.

Këto sinjale, janë shirita gjatësorë të vazhdueshëm dhe të ndërprerë për të treguar ndarjen, pikat e ndarjes etj. (neni 34/1,2,3,4)

Në rastet kur kushtet atmosferike apo të terrenit pengojnë vendosjen e tyre, përdoren sisteme prapareflektuese plotësues me kohëzgjatje nga dy deri në gjashtë ditë.

Këto sisteme përdoren për të përforcuar sinjalin horizontal të përkohshëm në situata të veçanta rreziku.

Ato duhet të reflektojnë një dritë të verdhë e cila nuk duhet te jetë më e lartë se 2.5 cm, mbi tokë.

Këto duhet të jenë solide, lehtësisht të montueshme dhe të zmontueshme

Intervali i vendosjes së sistemeve të tilla është çdo 12m në vijë të drejtë dhe 3 m në kthesë. (neni 34/6)

Sinjalizimi horizontal i përkohshëm është një sistem drejtimi i besueshëm, i vlefshëm dhe efikas, për përdoruesit e rrugës.

Ne ato raste kur rrjedhjet e trafikut janë të ndryshme nga ato të treguara nga sinjalizimi horizontal i përhershëm, është e nevojshme ti paralajmërosh me sinjalizim të përkohshëm horizontal.

Në veçanti:

- Për ndarjen e rrjedhjes së trafikut në të njëjtin drejtim, me korsitë që kanë gjerësi të zvogëluar;
- Për ndarjen e rrjedhjes së trafikut në drejtimin të kundërt me integrimin e sistemeve të sinjalizimit të përhershëm vertikal, ose me përdorimin e karrexhatës në mënyrë të ndryshme nga ato në kushte të përhershme;
- Për të drejtuar përdoruesit e rrugës në një shmangie të përkohshme të lëvizjes, ose në ndërrimet e karrexhatës nga ana e tyre.
- Për të kufizuar rrugët, dhe kalimet e këmbësorëve në pozicione të ndryshme nga ato të përhershmet.

Mënyrat e përdorimit janë të njëjta me ato të sinjalizimit të përhershëm horizontal.

Kujdes i veçante duhet të ndërmerret gjatë vendosjes së saj në terren, meqë një operacion i tillë, në përgjithësi, shoqërohet së bashku me rrjedhjen e trafikut të automjeteve.

I gjithë sinjalizimi i përkohshem, automatikisht duhet të hiqet në të njëjtën mënyre si dhe vendosja e tij, me mbylljen e kantierit. Kjo mund të kushtëzojë zgjedhjen e produkteve për t'u përdorur nga ana e kantierit.

PARIMET E SINJALIZIMIT TË PËRKOHSHËM

Sinjalizimi i përkohshëm ka për detyrë:

- të informojë përdoruesit e rrugës.
- ti drejtojë (ti udhëheqë) përdoruesit e rrugës.
- ti ndërgjegjësojë përdoruesit e rrugës, për një sjellje të përshtatshme me një situatë jo të zakonshme.

Vënia në jetë ose zbatimet për një sinjalizim të përkohshëm duhet të respektojë parimet pasuese:

- përshtatje me rastin specifik të pengesës së përkohshme;
- koherencën e sinjalizimit të përkohshëm me sinjalizimin ekzistues
- besueshmërinë;
- dukshmërinë dhe lexueshmërinë.

PARIMI I PËRSHTATJES

Sinjalizimi i përkohshëm duhet të përshtatet me rrethanat specifike që diktohen nga lloji i punimit në lidhje me infrastrukturën dhe trafikun:

- **Tipin e rrugës dhe karakteristikat e saj gjeometrike** (numri i korsive për drejtim lëvizjeje, prania ose jo e korsive të emergjencës ose bankinave, prania ose jo e trafikndarësve).
- **Natyrën dhe zgjatjen e rrethanave** (pengesa ose rreziqe të papritura, kantiere fikse, kantiere të lëvizshme, devijime të trafikut).
- **Rendësinë e kantierëve** (në funksion të efekteve në qarkullim dhe të zënies vend në rrugë).
- **Dukshmëria e lidhur me elementët gjeometrik të rrugës** (ecuria e planit altimetrik, bimësia, vepra arti, pengesa sigurie etj).
- **Dukshmëria e lidhur me kushte të veçanta ambientale** (kohë me shi, borë, mjegull. etj)
- **Përcaktimi i vendit** (shtrirje urbane ose interurbane, rrugë e sheshtë ose në vepra arti, pika të veçanta si për shembull kryqëzime ose dalje).
- **Shpejtësinë dhe tipin e trafikut** (ndryshueshmëria e tyre gjate veprimtarisë së kantierit mund të jetë burim i përplasjeve në seri).

PARIMI I KOHERENCËS

Në sistemet e sinjalizimit të përkohshëm, çdo sinjal duhet të jetë koherent me situatën për të cilën është caktuar incidenti;

Të njëjtës situate duhet ti përgjigjen të njëjtat sinjale dhe të njëjtat kritere të vendosjes.

Nuk mund të qëndrojnë në veprim sinjalizimi i përkohshëm përkrah sinjalizimit të përhershëm, në kontraditë midis tyre.

Për të shmangur kontraditat e këtyre dy lloj grup-simbolikash duhen errësuar përkohësisht ose hequr sinjalet e sinjalizimit të përhershëm

PARIMI I BESUESHMËRISË

Që të jetë i vlefshëm sinjalizimi duhet të jetë mbi të gjitha i besueshëm nga të gjithë përdoruesit e rrugës. Ai duhet ti informojë ata sa më saktësisht për incidentin, llojin, afërsinë, mënyrën, sasinë, kohën, etj.

Pra duhet që situata e pengesës së përkohshme të jetë vërtetë ajo që ai pret, pasi ka lexuar sinjalet.

Është e nevojshme të sigurohemi, në veçanti, që:

- paralajmërimet e vendosura të jenë efektivisht të justifikuara.
- sinjalizimi ndjek në kohë dhe në hapësirë, lëvizjen (zhvillimin) e kantierit.
- sinjalizimi i përkohshëm për trafikun në kohë, duhet që të zëvendësohet menjëherë me sinjalizimin e përhershëm pasi mbarojnë punimet.

PARIMI I DUKSHMËRISË DHE I LEJUESHMËRISË

Për të qenë të dukshme dhe të lexueshme, sinjalet duhet:

- të kenë formë, përmasa, ngjyrë, simbole dhe përmbajtje ;
- te jenë në numër të kufizuar (nuk duhet të jenë të vendosur në të njëjtën mbështetje ose të vihen pranë më shumë se dy sinjale);
- të jenë të pozicionuar korrektësisht (hapësira e duhur e pamshmërisë, orientimi dhe kujdesi i vertikalitetit);
- të jenë në gjendje të mirë (nuk duhet të përdoren sinjale të dëmtuara).

Në disa kushte për të garantuar dukshmërinë e sinjaleve është e këshillueshme, të përsëriten në të majtë.

Rregullorja

Vendosja e sinjaleve të paralajmërimit duhet të jetë objekt i një ose disa veprimeve të ndërmarra nga autoriteti ose institucionet e ngarkuara për të përballuar situatat e emergjencës.

Zgjedhja e llojit të masave ose veprimeve për kohëzgjatje më shumë se 48 orë, duhet të ratifikohen nga institucioni i varësisë, nëse periudha kohore përkon me dy ditë festive të njëpasnjëshme, ky term shkon në 72 orë.

Në rastin e intervaleve të paprogramueshme, domethënë në të gjitha ato raste që nuk hyjnë në aktivitetin e përditshëm të mirëmbajtjes, si dhe në rastet e aksidenteve rrugore, ose fatkeqësive natyrale, organi menaxhues i rrugës ose subjektet e caktuara nga ai, duhet të parapërgatitin skemat dhe udhëzuesit e sinjalizimit të përkohshëm.

Kryerja e punimeve

Në rastin e kantiereve që vendosen (pozicionohen) në autostradë, rrugë interurbane kryesore, ose rrugë urbane me trafik, punimet duhet të zhvillohen, me shumë ndërresa (turne) gjatë gjithë ditës. Punimet e gjata që nuk janë urgjente, duhet të realizohen në periudhën vjetore me ngarkesë minimale trafiku.

Koordinimi midis institucioneve

Kur kryerja e punëve kërkon devijimin e fluksit të trafikut në rrugë të cilat i përkasin enteve të tjera pronare (ose koncensionare) duhet të kërkohet detyrimisht një marrëveshje paraprake me këto të fundit.

KUFIZIMI I SHPEJTËSISË

(neni 40)

Shkallëzimi i kufizimit të shpejtësisë së fluksit të trafikut.

Shpejtësia tepër e zvogëluar.

Në afërsi të zonës së punimeve ose kantierëve rrugor duhet të sinjalizohen me sinjalin "KUFIRI I SHPEJTËSISË"

Në raste të jashtzakonshme ai duhet të vendoset në vazhdim të sinjalit "PUNIME" qoftë dhe i vendosur në të njëjtën mbajtëse.

Vlera e kufizimit të shpejtësisë nuk duhet të jetë më e vogël se 10 km/orë, me përjashtim të rasteve të jashtzakonshme (neni 40/1)

Në sinjalizimin e përkohshëm kufizimi i shpejtësisë nuk është gjithmonë i nevojshëm meqenëse sinjalet "PUNË" ose "RREZIQE TË TJERA" nga natyra e tyre i diktojnë përdoruesve të rrugës respektimin e një rregulli elementar, atë të kujdesit në parashikimin e mundësisë së përshtatjes së shpejtësisë së lëvizjes së tyre.

Megjithatë për të shmangur sjellje të ndryshme midis përdoruesve, për shkak të një vlerësimi të ndryshëm të rrezikut, është e nevojshme të zgjidhen kritere të njëjta në kufijtë e shpejtësive. Kufizimi i shpejtësisë duhet të zbatohet zakonisht, me zvogëlimin për grupe (nivele) me një shkallëzim 20 Km/h.

Numri i sinjaleve të ndryshme për t'u përdorur do të jetë përgjithësisht në maksimum deri në tre (3).

Kështu, nëse duhet zvogëluar shpejtësia prej 70 km/h (p.sh. nga 130 në 60 km/h në afrim të një ndërrimi të karrexhatës në autostradë) niveli i tretë i zvogëlimit duhet të jetë në 30 km/h (110, 90, 60).

Kriteri i besueshmërisë së shenjave e shmang përdorimin e sinjaleve të kufizimit të shpejtësisë tepër të zvogëluar (5, 10 ose 20 km/h), të cilat nuk janë faktikisht të justifikuara për kushtet e sipërfaqes rrugore, ose të lëvizjes veçanërisht të penalizuara.

Në fund të zonës së punimeve vendoset sinjali "RRUGË E LIRË" ose "MBARIM I KUFIRIT TË SHPEJTËSISË", po ashtu mund të vendoset sinjali i kufirit të shpejtësisë së mëparshme (neni 40/2)

Sinjalizimi

Kufizimi i shpejtësisë i caktohet përdoruesve të rrugës nëpërmjet sinjalit të "KUFIRIT MAKSIMAL TË SHPEJTËSISË".

Përdoruesi i rrugës gjithmonë duhet të dijë përse i kufizohet shpejtësia. Prandaj sinjali i kufirit maksimal të shpejtësisë, nuk duhet të jetë kurrë sinjali i parë i ndeshur nga përdoruesi dhe për këtë duhet të vendoset pas një sinjali rreziku.

Në zonën e kantierit, sinjali i "KUFIRIT TË SHPEJTËSISË" duhet të përsëritet çdo herë që pjesa e rrugës përkatëse (interesuar) është më e gjatë se 10 km. Sinjalizimi i fundit të paralajmërimit është i detyrueshëm dhe zbatohet me një sinjal "MBARIM KUFIZIMI SHPEJTËSIE" ose "RRUGË E LIRË".

Gjithësesi n.q.se paralajmërimi i përhershëm është ai i lidhur me kantierin, atëherë në këtë rast i përket vetëm kufizimi i shpejtësisë, përdorimi i sinjalit "MBARIM KUFIZIMI" nuk është i detyruar. Kufizimi i shpejtësisë i përhershëm do të rivendoset me sinjalin e kufirit maksimal të shpejtësisë së përshtatshme.

VENDOSJA E SINJALEVE DALLUESE

Distanca midis paneleve

Që të nguliten në kujtesë nga përdoruesit, sinjalet duhet të vendosen në një distancë koherente, në varësi të shpejtësisë të caktuar në afrim dhe gjatë kantierit. Mbi të gjitha, sinjalet duhet të jenë të dukshme, prandaj distanca mund të ndryshohet me praninë e skërmiturave (mbulesave me ekran), ose të pengesave si: këmbë ure, kthesa, bimësi, etj. Megjithatë duhet kujdes për vendosjen në varg të sinjaleve, në mënyrë që të shmanget mbimbulimi i tyre.

Sinjalet e afrimit, e pozicionit, e fundit te paralajmërimit

Një projekt i plotë i sinjalizimit të përkohshëm përfshin këto informacione:

- Një sinjalizim të afrimit, i vendosur në krye të zonës së rrezikshme për paralajmërim
- Një sinjalizim të pozicionit, i vendosur menjëherë mbas sinjalit të paralajmërimit dhe gjatë zonës së interesuar;
- Një sinjalizim i mbarimit të paralajmërimit, i vendosur poshtë zonës së interesuar.

Për kantieret e rëndësishme, ose në vende me dukshmëri të dobët dhe të vështirë, sinjalizimi i afrimit mund të paraprihet nga një fener me dritë të verdhë pulsuese (në rrugë me dy drejtime lëvizjeje) ose dy (në rrugë me karrexhata të ndara).

Feneri duhet të ketë diametrin e madh (minimumi 30 cm) duke parashikuar mundësinë e formimit të rradhës (rreshtit).

Vendosja e fenerëve realizohet duke moduluar distancën nga sinjali i parë, në funksion të madhësisë së parashikuar të rreshtit.

Për sisteme të tilla sugjerohen distanca pasuese minimale të sistemit:

- 250 m para sinjalit "PUNIME" në rrugë me drejtim dyfish të qarkullimit dhe në rrugë urbane me qarkullim të konsiderueshëm;
- 750 m para sinjalit "PUNIME" në rrugë të tipit A dhe B me dy korsi për drejtim lëvizjeje;
- 1000 m para sinjalit "PUNIME" në rrugë të tipit A dhe B me tre ose me shumë korsi për drejtim lëvizjeje.

Në përpjesëtim me fenerët, duhet të vendoset edhe një sinjal "PUNIME", i pajisur ky me panel plotësues të distancës nga kantieri. Në këtë rast nuk është i nevojshëm feneri me dritë të kuqe (i fiksuar në çift). Fillimi i sinjalizimit të pozicionit përputhet me fillimin e zonës së devijimit ose, në mungesë të kësaj zone, me pengesën ballore.

Instalimi

Sinjalizimi i afrimit vendoset në korsinë e emergjencës, nëse ka, ose në bankinë.

Sinjalizimi i pozicionit vendoset në korsinë e emergjencës, nëse ekziston, ose në bankinë ose në karrexhatë nëse rreziku qëndron mbi atë.

Sinjalet vertikale janë të montuara në kavaleta me fundin (skajin) e poshtëm jo më pak se 60 cm nga toka, këtu bëhen përjashtime për sinjalet e kantierëve të lëvizshëm dhe për sinjalet e korsive me lartësi më të madhe se 1.35 m.

Në rastin e kantiereve në qendrat e banuara, duhet të kujdesemi që sinjalet e vendosura në trotuare ose në rrugë për këmbësorë të mos përbëjnë rrezik ose pengesë për ta.

Kavaletat ose mbështetjet në përgjithësi duhet të kenë një formë të tillë, që lejon një vendosje të sinjaleve në pozicion vertikal ose pak a shumë vertikal së bashku me paisjet ndriçuese, kur ato janë të parashkruara.

Këto të fundit nëse nuk janë të trupëzuara, duhet të vendosen mbi sinjalin në mënyre që të mos e mbulojë anën e dobishme të tij (anën ku është vendosur adezivi) .

RASTE TE PERDORIMIT TE SHENJAVE

	Ngushtim	Mjete operative	Mjete operative	Drejtim i vetem i alternuar me pamje	Drejtim i vetem i alternuar me flamur	Drejtim i vetem i alternuar me semafor	Kantier i levizshem
Karrexhate e dobishme	+ 5,6 m	+ 5,6 m	- 5,6 m	- 5,6 m	- 5,6 m	- 5,6 m	
	X	X	X	X	X	X	fig 399 a 399 b
30 40 50	X	X	X	X	X	X	
	X			X	X	X	fig 400 401
	X			X	X	X	
Rrethim gjatesor	Me kembesor ose operator						
	X			X	X	X	X
	X			X		X	
	X	X	X				
				X	X	X	
				X	X	X	
40				X	X	X	

DISTANCAT DHE PIKAT E VENDOSJES SE SHENJAVE

	Rruge Interurbane			Rruge Urbane	
	me trafik te renduar	me trafik mesatar	me trafik te reduktuar	me trafik te renduar	me trafik mesatar
	0 m	0 m	0 m	0 m	0 m
	5 m	5 m	5 m	5 m	5 m
	20 m	10 m	10 m	20 m	10 m
40 50	100 m	50 m	30 m	30 m	20 m
	200 m	100 m	50 m	50 m	30 m
70	300 m	150 m	70 m	-	-
	400 m	200 m	100 m	100 m	50 m

SIGURIMI I PUNONJËSVE DHE KËMBËSORËVE
(neni 36, 39)

Personeli i efektiv i kantierit

I gjithë grupi i personelit të kantierit, që ndërhyn në zonën e infrastrukturës rrugore (pjesa e caktuar për punime), duhet të jetë vazhdimisht i dukshëm nga përdoruesit e rrugës, si dhe nga vetë drejtuesit e manovratorët e kantierit.

Ata duhet të veshin veshje me copë me dukshmëri të larte, të klasës 3 ose 2. Të gjitha veshjet duhet të jenë prej cope fluoreshente, me ngjyrë portokalli ose të verdhë apo të kuqe, me vija në ngjyrë të bardhë në arghend. Për ndërhyrje të rastit me kohëzgjatje të shkurtër mund të veshin veshje me copa që i perkasin klasës 1.

Veshjet konformë normave të cituara janë të vulosura me treguesin e klasës përkatëse. Në praninë e drejtimeve të vetme të alternuara e rregulluara me lëvizjet, drejtuesit e trafikut duhet të përdorin, përveç veshjeve me dukshmëri të larte edhe tabela dore të dyanshme (figura II. 403).

Megjithatë është i detyruar respektimi i normave të tjera të vecanta të sektorit që i përkasin sigurisë së punëtorëve.

Sigurimi i këmbësorëve

Sinjalizimi i sigurisë së punimeve, të vendstrehimeve, të gërmimeve dhe të kantierëve rrugorë duhet të përfshijë pajisje të veçanta në mbrojtje të sigurisë së këmbësoreve, që kalojnë në afërsi të këtyre kantiereve.

Për mjetet dhe makinat vepruese në kantieret e ndërtimit, gërmimet, duhet që rrezja e tyre e veprimit të jetë gjithmonë e përkufizuar, sidomos në ato anë ku parashikohet kalimi i këmbësorëve. Kufizimi i rrezes së manovrimit realizohet me barriera mekanike si: parmak, ose tipe të tjera rrethimesh, ashtu si është parashikuar nga neni 176 të Rregullores në Zbatim të Kodit Rrugor.

Nëse nuk ekziston trotuari, ose ky është i zënë nga kantieri, duhet të kufizohet dhe të mbrohet një korridor kalimi për këmbësorë, i pozicionuar gjatë anës ose anëve të lëvizjes së automjeteve, me gjerësi të paktën 1m. Ky korridor i këmbësoreve mund të përbëhet nga një trotuar i përkohshëm i ndërtuar mbi karrexhatë, ose në një rrip të karrexhatës, kjo e fundit e mbrojtur në anën e lëvizjes së mjeteve.

Tombinot dhe çdo tip dalje, të hapura për një kohë shumë të shkurtër, të vendosura në karrexhatë, në bankinë, ose në trotuare, duhet të jenë plotësisht të rrethuara (figura 402).

SINJALIZIMI I AUTOMJETEVE
(neni 37)

Rregullimi

Automjetet vepruese në kantiere, ose makineritë dhe mjetet e punës të përdorura për punime mirëmbajtjeje rrugore, të ndalura ose në lëvizje, duhet të jenë veçanërisht të dukshme dhe të dallueshme, përndryshe mund të përbëjnë një rrezik për përdoruesit e rrugës qoftë dhe vetëm me praninë e tyre.

Të gjitha ato lloje automjetesh që përfaqësojnë një pengese në rrjedhjen e trafikut, si në pozicion të ndaluar ashtu edhe në lëvizje, duhet të mbajnë në pjesën e prapme sinjalin "KALIM I DETYRUAR PËR AUTOMJETET VEPRUESE" (Figura II.401) me shigjetë të orientuar për nga ana ku automjeti mund të kalojë.

Me të njëjtin sinjal duhet të pajisen edhe automjetet që nga natyra e ngarkesës, e masës, ose e mbushjes duhet të lëvizin me shpejtësi veçanërisht të zvogëluar.

Në këto raste automjetet duhet të pajisen edhe me një ose më shumë elementë plotësues si dritë dalluese gjithmonë aktive, me ngjyrë të verdhë ose portokalli e gjithmonë pulsuese.

Numri i pajisjeve dhe vendosja e tyre në mjetet lëvizëse është për të garantuar respektimin, e këndeve të dukshmërisë së parashkruar nga neni 335 i Rregullores në Zbatim të Kodit Rrugor.

Aktivizimi ose përdorimi i këtyre pajisjeve, lejohet vetëm në situata që e justifikojnë funksionin e tyre.

Mjetet vepruese edhe kur janë të ndalur për të kryer punime mirëmbajtjeje, me kohëzgjatje të shkurtër, duhet të paralajmërojnë me sinjalin "PUNIME" dhe sinjale të tjera të nevojshme në varësi të gjendjes së punimit.

Panelet me mesazh të ndryshueshëm

Mjetet lëvizëse të shërbimit ose të sinjalizimit të ndodhura në pozicionin e avancuar, në krahasim me kantierin, mund të pajisen me panele drite me mesazh të ndryshueshëm.

Përdorimi i tyre lejohet me kushtin që paneli të jetë i tipit të miratuar dhe që të jenë të paraqitura sinjalet e rrezikut ose të paralajmërimit, ose një tekst alfanumerik ose të dyja.

VENDOSJA DHE HEQJA E SINJALEVE TË PËRKOHSHËM

Parimet e përgjithshme

Vënia dhe heqja e sinjaleve të përkohshëm përbën një fazë punimi në kantier që meriton një vëmendje maksimale, pasi nëpërmjet kësaj faze prezantohet lloji i kantierit ose rreziku, i cili paracakton dhe llojin e paralajmërimeve.

Në veçanti, vënia dhe heqja e koneve drejtues ose përvijues, të përkulshëm dhe skicimi i mundshëm përbën një fazë veçanërisht delikate për arritjen e shkallës së sigurisë. Siguria e lëvizjes së mjeteve varet nga respektimi i proçedurave të sakta që i përgjigjen në veçanti urdhëruesve të mëposhtëm:

- Sinjalizimi duhet të mbesë koherent në çdo moment, në mënyrë që të zhvillojë rolin e tij si ndaj përdoruesve të rrugës ashtu edhe ndaj personelit të zënë me vënien e tij në zbatim;
- Ekspozimi i personelit të punës në zonën e trafikut duhet të zvogëlohet në minimum.

Vendosja dhe heqja e sinjaleve të sinjalizimit të përkohshëm (numri dhe lloji i sinjaleve për t'u vënë në zbatim, pozicionimi i tyre, mjetet e kantierit për t'u përdorur, etj.) janë të ndryshme për çdo situatë.

Çdo rast duhet të jetë objekt i një gjykimi paraprak të thelluar dhe të paraqitur me sinjale.

Këto gjykime konkludojnë në një fletore ose fletë juridikisht të vlefshme të përpiluar e të njohur nga institucionet përkatës.

Me anë të këtyre formateve ose fletëve sigurohet respektimi në parashikimin e proçedurave (kohëzgjatja, lëvizjet, sasitë e punimeve etj.) për këtë situatë, si dhe të gjitha hapat e nevojshme që duhen marrë nga ana e kantierëve në infrastrukturën rrugore.

Gjithashtu, është e nevojshme që punonjësit e thirrur për të kryer këtë detyrë duhet të marrin një formim të veçantë, pasi ndonjëherë detyrat mund të jenë komplekse dhe ndjeshmërisht detyruese për atë që duhet të punojë.

Vendosja e sinjaleve

Sinjalet e përkohshme vendosen sipas projektit të sinjalizimit të përkohshëm, ose fletës me fuqi juridike, e cila paracakton llojin dhe pozicionin e vendosjes së këtyre sinjaleve. Nëse nuk është e mundur të vendosësh të gjitha sinjalet në një operacion të vetëm, ato më parë do të magazinohen në shesh –bankinë, ose në trafikndarës.

Si rregull i përgjithshëm, vihen në zbatim sinjalet sipas radhës në të cilën përdoruesit e rrugës i ndeshin më parë si: sinjalizimi i afrimit, pastaj ai i pozicionit të kantierit, duke u siguruar, gjatë vendosjes, që çdo panel të jetë plotësisht i dukshëm.

Rregullat e përshkruara janë të vlefshme për kantierët ose rreziqe të përkohshme të parashikueshme.

Në situatat e emergjencës është e rëndësishme që në rrugë parësore, të zbatosh një sinjalizim të pozicionit të mjaftueshëm, pastaj një sinjalizim të afrimit minimal. Në vazhdim, nëse është e nevojshme do të integrohet dhe plotësohet shumë shpejt e tëra.

Heqja e sinjaleve

Sinjalet e përkohshme duhet të hiqen sapo ndalojnë shkaqet që e kanë bërë të nevojshëm vendosjen. Nëse mendohet të vendoset sinjalizimi i përhershëm ose vendoset një sinjalizim i ri i përkohshëm i veçantë (p.sh. sinjale horizontale në përpunim), duhet bërë pas heqjes së sinjalizimit të përkohshëm të mëparshëm.

Në përgjithësi sinjalet duhet të hiqen ose errësohen në radhën e anasjelltë të vendosjes normale. Megjithatë, disa kushte të veçanta të manovrës së automjeteve mbledhëse mund të vendosen të shmangura nga ky rregull

Sinjalizimi i përkohshëm në kushtet e dukshmërisë së dobët dhe natën.

Në çdo moment të kohës, një kantier paraqet një shkallë rrezikshmërie të veçantë, për përdoruesit e rrugës sidomos në kohë me dukshmëri të dobët, natën, ose në galeri, prandaj në këto raste sinjalizimi duhet të përforcohet.

Në këto raste është e rekomandueshme që të gjitha panelet të jenë të veshur me adeziv prapareflektuese të **klasës 2**. Gjithashtu paneli i parë i rrezikut i ndeshur nga përdoruesit e rrugës, duhet të pajiset me një dritë të kuqe fikse.

Përkufizimi i bashkimit tërthor përforcohet me drita të verdha të sinkronizuara ose në vijimësi. Në devijimet pjesore të rrugës këshillohet të ndriçohet zona e fillimit, në përpjesëtim me shmangien e korsive, me qellim që të përmirësohet perceptimi i pikës së zgjedhjes.

Ndriçimi i zonës së kantierit përbën një faktor plotësues mbi sigurinë, por në asnjë rast nuk autorizon një zvogëlim të sinjalizimit të përkohshëm.

KANTIERËT FIKS

Përkufizimi

Një kantier quhet i qëndrueshëm (fiks), nëse nuk pëson ndonjë zhvendosje përgjatë infrastrukturës, të paktën gjatë gjysmës së ditës. Në këtë rast sinjalizimi përfshin:

- Një sinjalizim të përkohshëm i afrimit të pengesës.
- Një sinjalizim të përkohshëm të pozicionit të pengesës.
- Një sinjalizim të përkohshëm të mbarimit të paralajmërimit.

KANTIERËT E LËVIZSHËM

Përkufizimi

Një kantier i lëvizshëm karakterizohet nga një lëvizje e vazhdueshme përgjatë infrastrukturës. Shpejtësia e lëvizjes mund të variojë nga disa qindra metra në orë, në disa kilometra në ditë.

Për sinjalizimin e përkohshëm në kantiere të lëvizshme, me gjendjen aktuale të teknikës së sinjalizimit, parashikohet përdorimi i më shumë automjeteve ose të paisjeve të nevojshme posaçërisht për këtë qëllim.

Si rregull kantieri i lëvizshëm mund të përdoret vetëm në rrugën me më shume se dy korsi, për drejtim lëvizjeje. Përdorimi i sinjalizimeve të përkohshëm në galeri, lejohet vetëm nëse në këtë të fundit kemi të paktën dy korsi për drejtim lëvizjeje dhe një ndriçim të përshtatshëm, dhe në lidhje me respektimin e kufizimeve të tjera të sjella në Skemat 45 dhe 46.

Gjithashtu do të jetë e nevojshme të konceptohet që kantieri është veprues në kushtet e një lëvizjeje me trafik të pakët.

Rregullat e zbatimit të sinjalizimit të përkohshëm

Përsa është e mundëshme rregullat e sinjalizimit të përkohshëm janë të njëjta me ato të sinjalizimit të kantiereve fikse, në kuptimin që parashikohet një sinjalizim që paraprin (paraprak) dhe një sinjalizim lokalizues (percaktimit të vendit).

Sistemet dallohen sipas zgjedhjes së korsive të lëvizjes së trafikut.

Në rastin e kantierit që i përket bankinës, korsisë së emergjencës, ose korsisë së djathtë, sistemi i sinjalizimit përfundon me një minimum me dy pajisje (sisteme) të përbëra nga:

- Sinjali i lëvizshëm parashikues ose paralajmërues i kantierit të lëvizshëm të vendosur në bankinë ose në korsinë e emergjencës;

- Sinjali i lëvizshem i mbrojtjes, i vendosur në bankinë, në korsinë e emergjencës ose korsinë e lëvizjes sipas tipit të punës për t'u kryer, me një distancë të ndryshueshme midis 200 dhe 500 metrave nga sinjali i lëvizshëm i paralajmërimit sipas tipit të rrugës.

Të dyja shenjat zhvendosen në mënyrë të koordinuar me përparimin e kantierit në mënyrë që të dyja të jenë të dukshme veç e veç jo më pak se 300 metra. Në rast se nuk është e mundur të garantosh një distancë të tillë do të duhet të përdoret një sinjal i mëtejshëm i lëvizshëm paralajmërimi në pozicion të ndërmjetëm.

Sinjalizimi i lokalizimit përfshin si rregull edhe përkufizimin e zonës së punimeve me kone ose paleta kufizimi.

Sinjalet e lëvizshme mund të sistemohen në një automjet ose mjet lëvizës pune dhe në fazat jo vepruese, sinjalet duhet të vendosen në pozicione të palosura dhe për pajisjet me drita të fikura.

Në rastin e kantierit që ka të bëjë me një prej korsive të tjera, sistemi i sinjalizimit përbëhet nga:

- dy sinjale të lëvizshme paralajmërimi të kantierit të lëvizshëm, të vendosura në bankinë, ose në korsinë e emergjencës dhe/ose në korsinë e djathtë;
- Sinjali i lëvizshëm i mbrojtjes, i vendosur në korsinë e lëvizjes së interesuar, në një distance të ndryshueshme midis 200 dhe 500 metrave nga sinjali i dytë i lëvizshëm i paralajmërimit.

Në rrugë që kryqëzohen, pjesës se rrugës së interesuar nga kantieri i lëvizshëm, që u paraqitet në mënyrë të menjëhershme automjeteve që kthehen, duhet ti bashkangjitet sinjali "PUNIME".

Në rrugë të tipit C, E dhe F, nëse kantieri përbëhet nga një mjet lëvizës i vetëm veprues, në lëvizje të ngadalshme, në kushtet e trafikut të kufizuar, edhe pse hapësira e mbetur lejon kalimin e automjeteve në dy drejtimet pa vështirësi të dukshme, është i detyrueshëm ndërmarrja e një sistemi sinjalizimi të përkohshëm të përbërë nga automjeti veprues (i shënuar si i tille) dhe nga një njësi lëvizëse e pajisur me flamurë me ngjyrë portokalli fluoreshente, lëvizja e së cilës ka kuptimin e ngadalësimit të shpejtësisë së lëvizjes dhe kërkesës për një kujdes më të madh.

SHËNIME PËRMBLEDHËSE MBI MËNYRËN E ZBATIMIT NË RASTIN E NDËRHYRJEVE MIRËMBAJTËSE ME KOHËZGJATJE TË SHKURTËR

Në rast se duhet të kryhet një ndërhyrje për mirëmbajtje ose inspektim në një infrastrukturë rrugore (p.sh. një ripunim sipërfaqësor, zëvendësim i sinjalizimit rrugor, hapje të pusetave të rrjetit kanalizimit të ujrave të zeza, etj.), është i detyrueshëm përdorimi i një sinjali "punime", me një panel me shirit të bardhë – e kuq i plotësuar me një sinjal "KALIM I DETYRUAR", që vendoset në pjesën e pasme të automjetit, për më tepër i pajisur me pulsues.

Gjithashtu mund të përdoren, nëse është e nevojshme sinjalet "NDALIM PARAKALIMI", "NGUSHTIM KALIMI", "KUFIZIM MAKSIMAL I SHPEJTËSISË", "DREJTIM I VETËM I ALTERNUAR".

Njëkohësisht duhet detyrimisht përdorimi i veshjeve fosforeshente për personelin e ekspozuar ndaj lëvizjes së trafikut të automjeteve, që për kryerjen e këtij tipi pune, ekspozohet më shumë ndaj rrezikut të aksidenteve, prandaj veshja duhet të jetë sa më shumë e dukshme nga drejtuesit e mjeteve rrugore.

Sinjalizimi për situata emergjence

Rreziqet qe rrjedhin nga situatat e emergjencës së përkohshme mund të perfshihen si:

- aksidentet dhe pasojat e tyre, që kushtëzojnë përdorimin e platformës rrugore;
- anomali që përfshijnë të njëjtën platformë.

SKEMAT E SINJALIZIMIT TE PËRKOHSHËM TË DIFERENCUARA PËR TIPE RRUGËSH

Rruge tipi A, B dhe D (Skemat 1 ÷ 59)

Rruge tipi C dhe F interurbane (Skemat 60 ÷ 70)

Rruge urbane tipi E dhe F (Skemat 72 ÷ 87)

Këto skema standarte të aplikimit të sinjalizimit të përkohshëm sipas situatave dhe tipit të rrugës ku parashikohet të ndërhyhet, jepen në **Aneksin B**

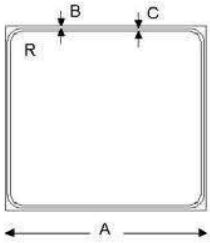
ANEKSI
A

S K E D A T

SKEDA 1

KATROR

Përmasat jepen në cm



PËRMASAT

Përmasat e panelit katror jepen në tabelë. Paneli mund të përdoret me format drejtëkëndësh, me lartësi të barabartë me gjysmën e bazës.

Formati	A	B	C	R
I vogël	40	0,3	0,6	2,5
Normal	**60**	**0,5**	**1**	**3,5**
I madh	90	0,8	1,5	5,5

Ngjyrat

- E Bardhë — Drejtim (identifikon rrugën me shigjetë horizontale mbi rrugë urbane), Konfirmim (identifikon rrugën me shigjetë vertikale mbi rrugët urbane), identifikues rruge (rrugët e komunave), Shërbime të duhura mbi drejtimin (Zonë këmbësorësh, Zonë me trafik të kufizuar)
- Jeshile — Tregues rruge (itinerare ndërkombëtare, autostrada, tunele).
- Blu — Drejtim (identifikon rrugën me shigjetë horizontale mbi rrugët interurbane),
  Konfirmim (identifikon rrugën [shtetërore ose rajonale]), Shërbimet e nevojshme për drejtim (Spital, Kalim këmbësorësh, Kalim biçikletash, Nënkalim, Mbikalim, Rampë e pjerrët për këmbësorët, Rrugë pa dalje, Shpejtësi e kështilluar, Rrugë e rezervuar për mjetet me motor, Tunel, Urë, Zonë e banuar, Lëvizje e anasjelltë, Drejtim i vetëm ballor)
- Portokall — Autobuz shkolle.
- E Kuqe — SOS

Pozicionimi

- Si sinjal lokalizimi: — në përputhje me vendin e treguar
- Si sinjal paralajmërimi: — në largësinë e duhur nga pika e treguar, sipas normave relative të sinjaleve të paralajmërimit.

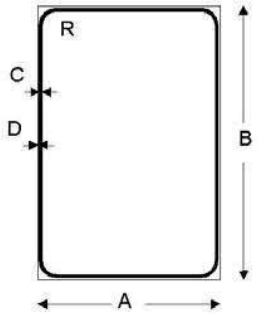
Bashkëvendosje

- Panel plotësues **model II 1**: — Rrugë e rezervuar për mjete me motor
- Panel plotësues **model II 2**: — Shpejtësi e kështilluar, Tunel, Urë.
- Panel plotësues **model II 6**: — Spital, Tunel, Urë
- Sinjal i ndihmës së shpejtë: — Spital

SKEDA 2

DREJTKENDESH " TREGIMI"

Përmasat jepen në cm



PERMASAT

Formati	A	B	D	C	R
I zvogëluar	40	60	0,4	0,8	3
I vogël	60	90	0,6	1,2	4,5
Normal	**90**	**135**	**0,8**	**1,6**	**7**
I madh	135	200	1,3	2,6	10

Ngjyrat

- E Bardhë: Parkim i shkëmbimeve me linja autobuzi, trami, metro. Devijim i këshilluar për kamionët në tranzit.
- Blu: Xhep për qëndrim.
- Kafe: Parkim i këmbimit me itinerare këmbësorësh ose Itineraret e këmbësorëve

Pozicionimi

- Si sinjal lokal : në përputhje me vendin e treguar
- Si sinjal paralajmërimi: në largësinë e duhur nga pika e treguar, sipas normave përkatëse të sinjaleve të paralajmërimit.

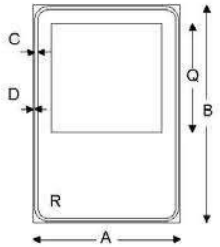
Bashkëvendosje

- Panel plotësues **model II 3**: Parkim i shkëmbimeve me linja autobuzi, tramvaj,
- Panel plotësues **model II 1**: metro

SKEDA 3

KATERKENDESH " SHËRBIMI"

Përmasat jepen në cm



PËRMASAT

Përmasat e panelit katror jepen në tabelë. Paneli mund të përdoret me format drejtëkëndësh, me lartësi të barabartë me gjysmën e bazës.

Formati	A	B	C	R	Q
I vogël	40	60	0,8	3	30
Normal	**60**	**90**	**1,2**	**4,5**	**45**
I madhe	90	135	1,6	7	65

Ngjyrat

- E Bardhë: Konfirmim (identifikon rrugën me shigjetë vertikale për rrugë urbane), Identifikues rruge (rrugët e komunave), përcakton pikat me interes publik;
- Jeshil: Identifikues i shërbimeve në autostradë.
- Blu: Konfirmim (tregues rruge me shigjeta vertikale në rrugë interurbane), Tregues shërbimevesh në rrugët interurbane (Ndihmë mekanike, Telefon, Pikë furnizimi, Qëndrim autobuzi e treni, Radio informacion rrugor, Motel, Bar, Restorant, Mjet mbi tren, Mjet në vazhdimësi udhëtimi, Mjet mbi anije, Zonë e plotësuar), Ndihmë e shpejtë, edhe në zona urbane.
- Kafe: Tregon pika turistike me interes (Parkim me shkëmbime në përputhje me itineraret turistike). Lokalitete me interes turistik.

Pozicionimi

- Si sinjal vendor: në vendin e treguar
- Si sinjal paralajmërimi: në largësinë e duhur nga pika e treguar, sipas normave përkatëse për sinjalet e paralajmërimit.

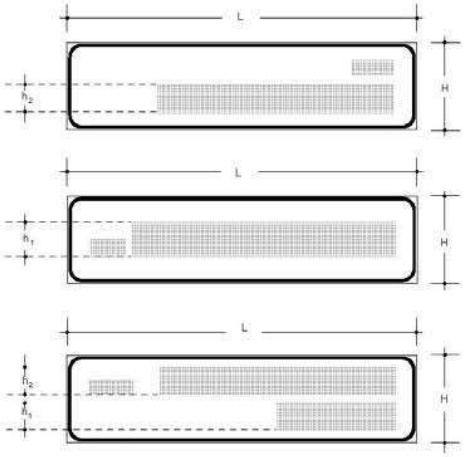
Bashkëvendosje

- Panel plotësues **model II 1**: në rast përdorimi si paralajmërim
- Panel plotësues **model II 6**: ndalim autobuzi e trami, Mjet mbi anije
- Sipas nevojave, janë të mundëshme çiftëzimet në respektim të. rregullave të përgjithshme

SKEDA 4

SINJALET "EMER - RRUGE"

Përmasat jepen në cm



PËRMASAT

Formati	L	H	h 1	h 2	B	C	R
I vogël	60	20	8	6	0,5	1	4
I vogël	80	20	8	6	0,6	1,2	5
Normal	**80**	**25**	**10**	**8**	**0,6**	**1,2**	**5**
Normal	**100**	**25**	**10**	**8**	**0,8**	**1,5**	**6**
I madh	100	30	12	10	0,8	1,5	6
I madh	120	30	12	10	0,9	1,8	7
I madh	140	30	12	10	1	2,1	8

Ngjyrat

- Sfondi: i bardhë
- Shkrimet: të zeza
- Kornizat: blu

Pozicionimi

- Në qendrat e banuara në përputhje me kryqëzimet, në të dy krahët e të gjitha rrugëve; Vendosja mund të kryhet:
  - mbi fenerët semaforik,
  - në sheshe, në rrugë me pemë, etj., me shtylla mbajtëse të posaçme,
  - në shtylla ose mbajtëse të ndriçimit publik ose të tipit tjetër,
  - me mbështetje në mur, ku qarkullimi është i këshilluar.
- Në përgjithësi, lartësia nga sipërfaqja e rrugës është 2,50m deri 3, 00 m.

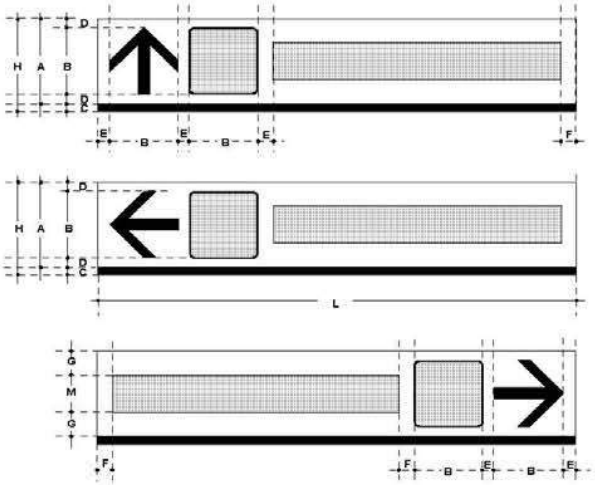
Bashkëvendosje

Sinjalet e drejtimit unik vendosen paralel në rrugët me një drejtim.

SKEDA 5

SINJALET E DREJTIMIT URBAN

Përmasat jepen në cm



PËRMASAT

Formati	A	C	H	M	L	G	D	E	F	B
I vogël	18,5	1,5	20	8	100	5,25	1,5	2	4	15,5
Normal	**23**	**2**	**25**	**10**	**125**	**6,5**	**2,5**	**3**	**4**	**18**
I madh	27,5	2,5	30	12	150	7,75	3	3	4	21,5

Ngjyrat

-E Bardhë: Sinjale që të drejtojnë në një qendër të vogël banimi urban në së njëjtës qendër të banuar.

- Jeshile: Sinjale që të drejtojnë në një lokalitet që arrihet me anë të autostradës.
- Blu: Sinjale që të drejtojnë në një lokalitet jashtë qendrës së banuar.
- Kafe: Sinjale me interes turistik
- E Zezë : Tregime për zona industriale

Pozicionimi

Brenda zonave të banuara, në një nga pikat më të përshtatshme, si më poshtë :
- Në pikat e ndërprerjes së rrugëve në kryqëzim,
- Në ishuj përkatës trafikndarës,
- Në fundin e daljes nga kryqëzimi.

Përdorimet

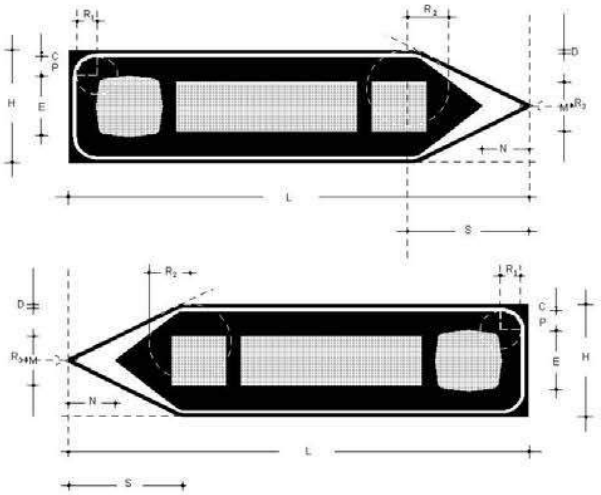
Grup sinjalesh të bashkuar maksimumi 6, sipas këtij rregulli :
- Sinjale të tregimit "drejt"
- Sinjale të tregimit "majtas"
- Sinjale të tregimit "djathtas"

Midis dy sinjaleve ose grupeve të sinjalesve që tregojnë drejtime të ndryshme e të vendosura në të njëjtin grup, duhet të kenë një distancim vertikal prej 5 cm.

SKEDA 6

SINJALET E DREJTIMIT INTERURBAN

Përmasat jepen në cm



PËRMASAT

Formati	D	C	N	S	H	M	L	P	R1	R2	R3	E
I vogël	0,5	1	12	28,5	30	13,5	130	5	6	10	0,5	17
Normal	**1**	**1,5**	**15,5**	**38**	**40**	**18**	**150**	**6,5**	**8**	**13**	**1**	**22**
I madh	1,5	3	27	60	70	31,5	250-400	11,5	14	23	2	38

Sinjali që tregon drejtimin është në formë drejtkëndëshi me shigjeta drejtimi nga vetë konstruksioni në trup i panelit; përmasat e panelit dhe të pjesëve të brendëshme janë të njëjta me atë të sinjalit në majën e shigjetës, në rastin kur gjatësia e shkrimit e lejon, është mirë që gjatësia e sinjaleve të jetë sa diferenca L – S

Ngjyrat

- E Bardhë : sinjalet që të drejtojnë për në një qendër të vogël të vendosur në një qendër të banuar
- Jeshile : sinjalet që të drejtojnë në një lokalitet që arrihet me autostradë.
- Blu : sinjalet që të drejtojnë në një lokalitet jashtë qendrës së banuar.
- Kafe : sinjale me interes turistik.
- E Zezë : sinjale që të drejtojnë per fillimin e një zone industriale

Vendosja

Gjatë rrugëve interurbane, në një nga pikat më të përshtatshme, si më poshtë:
- në prag të kryqëzimeve
- në ishuj të veçantë trafikndarës
- në fundin e daljes nga kryqëzimi

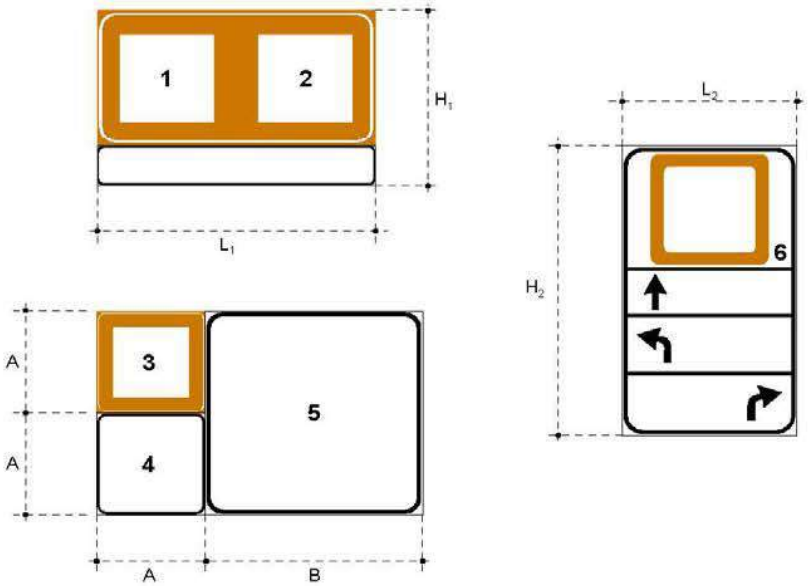
Përdorimi

Grupe sinjalesh të bashkuar maksimumi 6, sipas këtij rregulli:
- Sinjale të tregimit "drejt",
- Sinjale të tregimit "majtas",
- Sinjale të tregimit "djathtas".

SKEDA 7

SISTEM SINJALESH HOTELERIE

Përmasat jepen në cm



PËRMASAT

Përmasat minimale të këshilluara

Formati	L1	H1	A	B	L2	H2
Normal	200	100	60	120	100	200

NGJYRAT

- E bardhë: Paneli katror nr.4
  Paneli katror nr.5
  Paneli drejtkëndor nr. 6
  Kornizat me sfondin gështenjë

- Kafe: Sinjale që përmbajnë panelet 1 dhe 2
  Paneli katror nr.3
  Kornizat me sfond të bardhë rreth simbolit të panelit 6

- E zezë: Shkrime, shigjeta, korniza të vendosura mbi sfond të bardhë.

SKEDA 8

SINJALE PËR LOKALITETE

Përmasat jepen në cm

PËRMASAT

Përmasat e këshilluara

	Montime anësore		Montime në karrexhatë	
	H	**L**	**H**	**L**
Fillimi i qendrës së banuar	70-120	e ndryshme	90-160	Ndrysh. (max 350)
Fundi qendrës së banuar	70-120	e ndryshme	90-160	Ndrysh. (max 350)
Rreth dhe krahinë	90	200	-	-
Territor komunal	45	e ndryshme	-	-

NGJYRAT

- E bardhë: Fillimi dhe mbarimi i qendrës së banuar
- Blu: Fillimi dhe mbarimi i rrethit
- Kafe: Territor komune

VENDOSJA

- Fillimi dhe mbarimi i qendrës së banuar : Në përputhje me fillimin dhe fundin e qendrave të banuara
- Fillimi dhe mbarimi i rrethit (qarkut) : Në kufijtë e rrethit
- Territor i bashkive dhe komunave : Në kufijtë e territorit të bashkisë dhe komunës ose në pika të tjera të territorit me interes.

BASHKËVENDOSJA

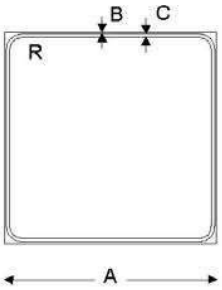
- Fillimi i qendrës së banuar : asnjë sinjal

SKEDA 9

PANELE PLOTESUES ...

Përmasat jepen në cm

... PER SINJALE KATRORE OSE DREJTEKENDORE



PËRMASAT

Përmasat për panelin katror jepen në tabelë. Paneli mund të përdoret edhe në format drejtkëndor, me lartësi sa një e treta e bazës.

Formati	**A**	**B**	**C**	**R**
I zvogëluar	40	0,3	0,6	2,5
I vogël	60	0,5	1	3,5
Normal	**90**	**0,8**	**1,5**	**5,5**
I madh	135	1	2	8,5

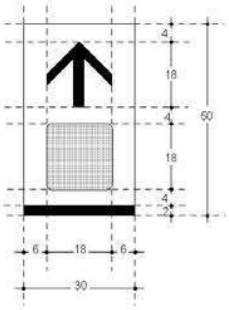
NGJYRAT

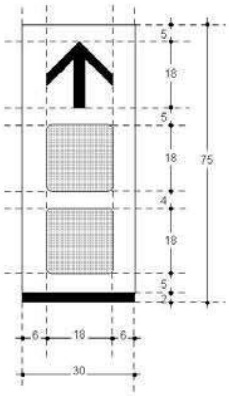
- Blu : Vendqëndrim autobuzi, tramvaji, metro.
- Kafe : Sinjale të tregimeve territoriale

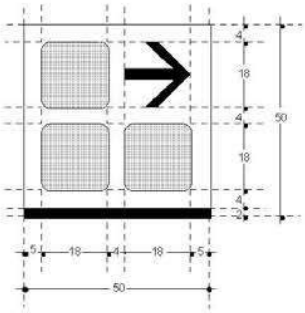
SKEDA 10

SINJALE TE KONFIRMIMIT ME SHIGJETE SIMBOL

Përmasat jepen në cm







NGJYRAT

- E Bardhë

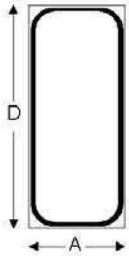
VENDOSJA

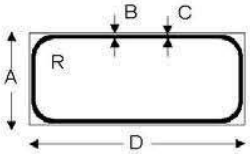
Në dalje të kryqëzimeve dhe përgjatë itinerareve.

SKEDA 11

PANELE PLOTESUES MODEL 5

Përmasat jepen në cm





PËRMASAT

Formati	A	B	C	D	R
I vogël	**10**	**0,2**	**0,4**	**25**	**2**
Normal	**15**	**0,3**	**0,6**	**35**	**3**
I madhe	25	0,4	0,8	55	3.5

NGJYRAT

- E Bardhë: sfondi

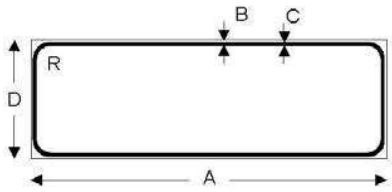
- E Zezë: konturi

SKEDA 12

PANELI PLOTESUES

... I SINJALEVE TREKENDORE

Përmasat jepen në cm



PËRMASAT

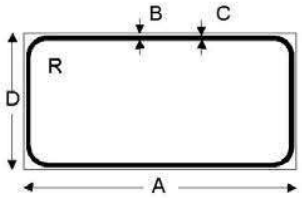
Formati	**A**	**B**	**C**	**D**	**R**
E vogël	53	0,3	0,6	18	**2**
Normale	**80**	**0,4**	**0,8**	**27**	**3**
E madhe	105	0,5	1	35	**4**

NGJYRAT:

- E Bardhë: sfondi

- E Zezë: korniza

... I SINJALEVE RRETHORE



PËRMASAT

Formati	**A**	**B**	**C**	**D**	**R**
E vogël	33	0,3	0,6	17	2
Normale	**50**	**0,4**	**0,8**	**25**	**3**
E madhe	75	0,5	1	33	4

NGJYRAT:

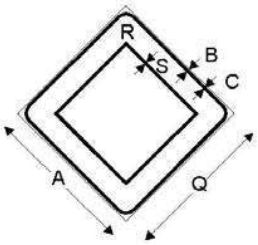
- E Bardhë: sfondi

- E Zezë: kontur

SKEDA 13

KATROR
(i vendosur me diagonale vertikalisht)

Përmasat jepen në cm



PËRMASAT

Formati	**A (krahu)**	**B**	**C**	**Q**	**R**	**S**
I vogël	40	0,3	0,6	25	2,5	0,6
Normal	**60**	**0,5**	**1**	**40**	**3,5**	**1**
I madh	90	0,8	1,5	60	5,5	1,5

NGJYRAT:

- E Bardhë: konturi dhe korniza
- E Zezë: përvijimi ose rrethimi
- E Verdhë: sfondi

REFLEKTIMI

- klasa 1: e drejtë përparësie

VENDOSJA:

- duhet të vendoset në vend ose mundësisht sa më afër pikës në të cilën fillon e drejta
- duhet të përsëritet pas çdo kryqëzimi

KOMBINIMET

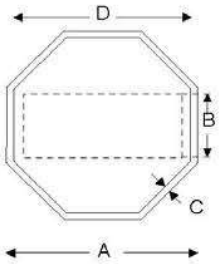
BASHKËVENDOSJE

- paneli plotësues **model II 1**: largësi me funksion paralajmërimi
- paneli plotësues **model II 7**: ecuria rrugës

SKEDA 14

TETËKËNDËSHI

Përmasat jepen në cm



PËRMASAT

Përmasat më të vogla të këshilluara

Formati	A	B	C	D
E vogël	60	20	2	50
Normale	**90**	**30**	**3**	**75**
E madhe	120	40	4	100

NGJYRAT:

- E Bardhë: konturi dhe shkrimi
- E Kuqe: sfondi

REFLEKTIMI

- klasa 2: ndalo dhe jep përparësi

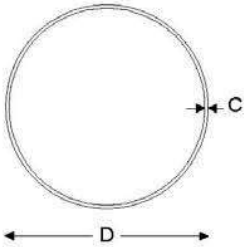
VENDOSJA:

- duhet të vendoset në vend ose mundësisht sa më afër pikës në të cilën fillon ndalimi.

SKEDA 15

RRETHI " DETYRIM"

Përmasat jepen në cm



PËRMASAT

Përmasat më të vogla të këshilluara

Formati	**C**	**D**
E vogël	0,8	40
Normale	**1**	**60**
E madhe	1,5	90

NGJYRAT **detyrim i përgjithshëm**

- E Bardhë: konturi
- Blu: sfondi
- E Bardhë: simboli

detyrim i veçantë

- E Bardhë: konturi dhe sfondi
- E Kuqe: konturi
- E Zezë: simboli

REFLEKTIMI

- Klasa 1: të gjitha

VENDOSJA

- duhet të vendoset në pikën në të cilin fillon detyrimi

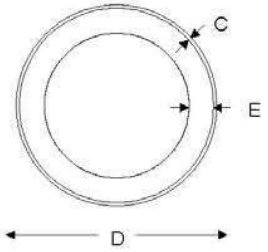
BASHKËVENDOSJA

- panel plotësues **model II 1**: distanca
- panel plotësues **model II 2**: shtrirje
- panel plotësues **model II 3**: periudhat e kohës
- panel plotësues **model II 4**: përjashtime ose kufizime
- panel plotësues **model II 6**: shpjegime

SKEDA 16

RRETHI " NDALIM"

Përmasat jepen në cm



PËRMASAT

Përmasat më të vogla të këshilluara

Formati	**C**	**D**	**E**
E vogël	0,8	40	5
Normale	**1**	**60**	**7,5**
E madhe	1,5	90	11

NGJYRAT

- E Bardhë: konturi dhe sfondi
- E Kuqe: konturi
- E Zezë, portokall, i verdhë: simboli

REFLEKTIMI

- klasa 2: ndalim parakalimi
- klasa 1: ndalime të tjera

VENDOSJA

- duhet të vendosen në vendin ose mundësisht sa më afër pikës në të cilën fillon ndalimi
- duhet të vendoset pas çdo kryqëzimi

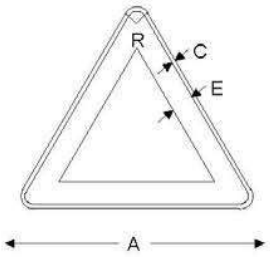
BASHKËVENDOSJA

- panel plotësues **model II 2**: shtrirje
- panel plotësues **model II 3**: periudha e kohës
- panel plotësues **model II 4**: përjashtime ose kufizime :
- panel plotësues **model II 5** përfundimi i një ndalimi (**përveç në rastet në të cilat është parashikuar një sinjal i veçantë i mbarimit**) që tregohet nga paneli plotësues.
- panel plotësues **model II 6**: sqarime

SKEDA 17

TREKENDESHI

Përmasat jepen në cm



PERMASAT

Përmasat më të vogla të këshilluara

Formati	**A (anë e mundshme)**	**C**	**E**	**R**
E vogël	60	1	5.5	3
Normale	**90**	**1.5**	**8**	**4.5**
E madhe	120	1.8	12	6

NGJYRAT

- E Bardhë : Konturi i jashtëm dhe sfondi i brendshëm
- E Kuqe : Konturi
- E Zezë, jeshile, e verdhë: Simboli

SHIRITI REFLEKTUES :

- Klasi 1 : Jep përparësi
- Klasi 2 : të gjitha sinjalet e rrezikut

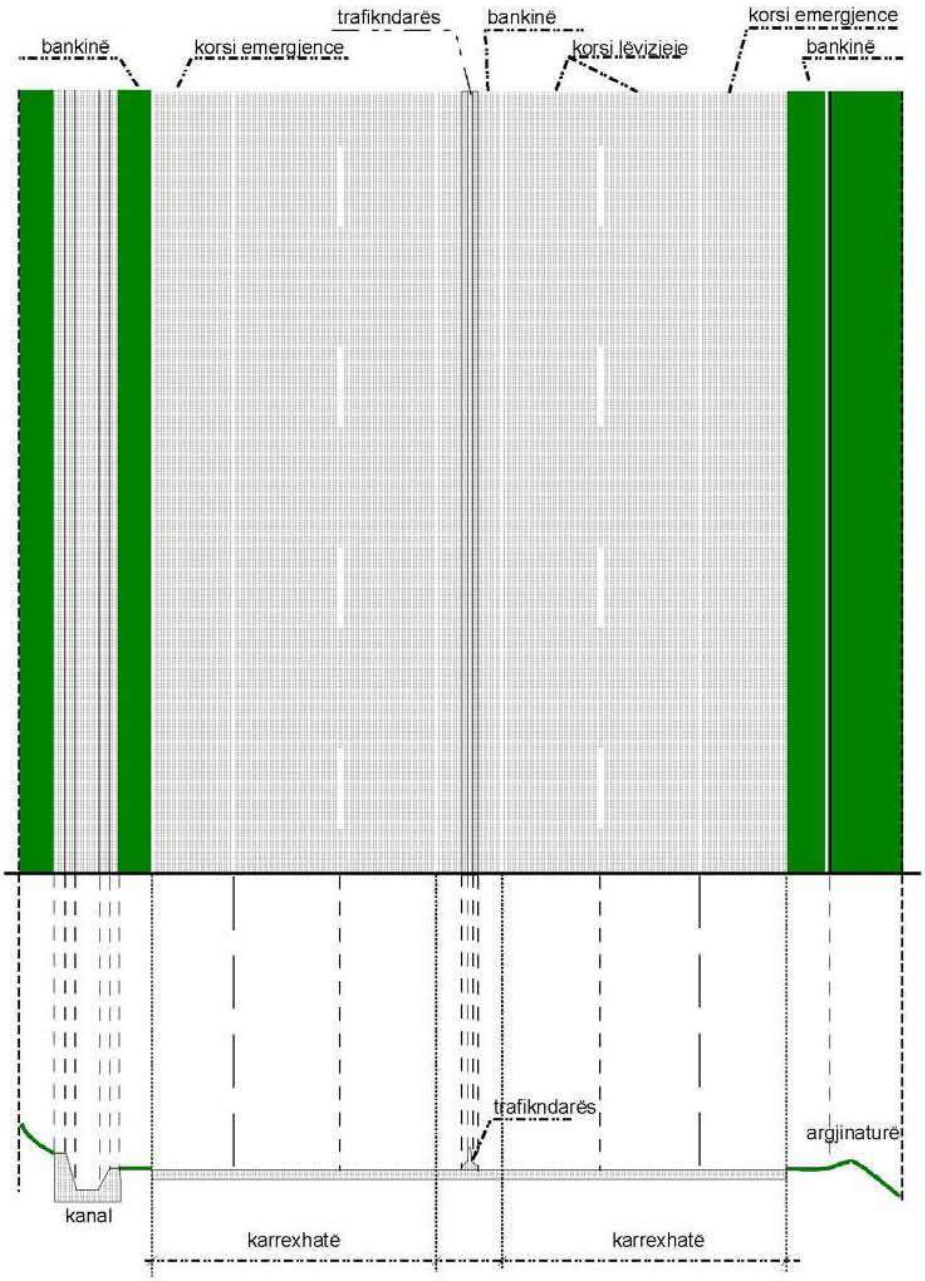
VENDOSJA

- Rreziku : 150 cm nga pika ku fillon rreziku që sinjalizohet
- Përparësia : në prag të kryqëzimit

BASHKËVENDOSJA

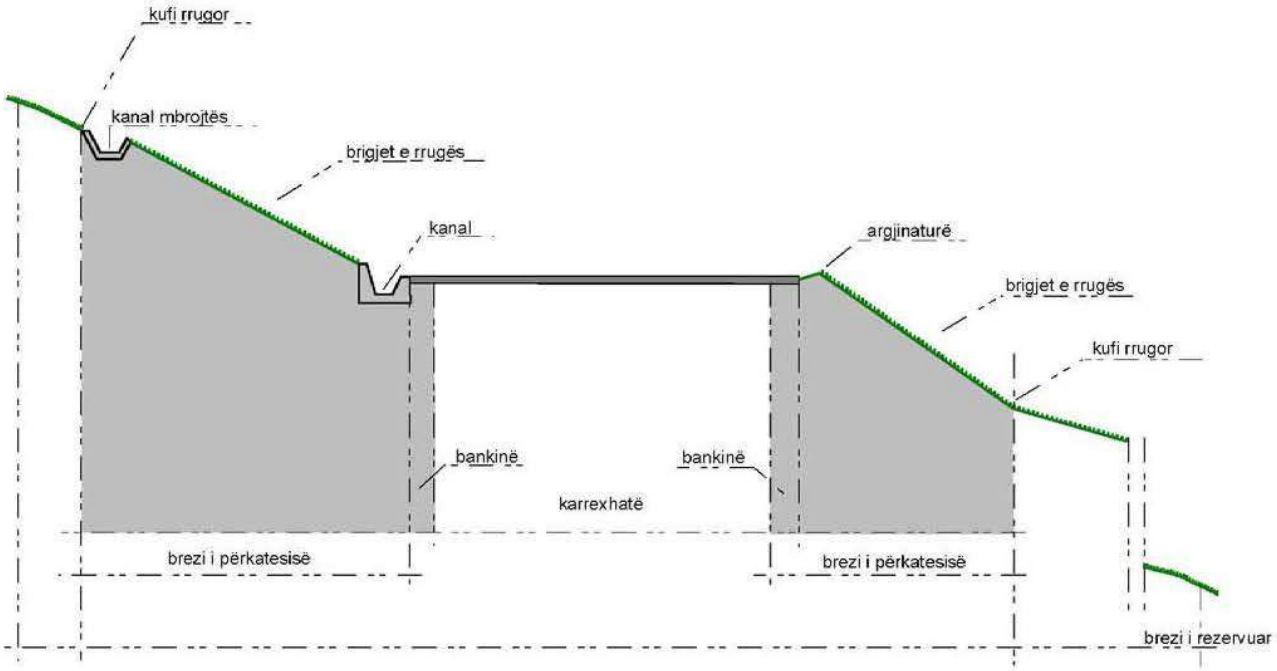
- Paneli plotësues **model II 1**: në rastet kur nuk respektohen distancat standart duhet të vendoset ky panel që jep distancën reale. Sinjali mund edhe të përsëritet në raste të tilla, më përpara, me funksion paralajmërimi.
- Paneli plotësues **model II 2** : Shtrirja
- Paneli plotësues **model II 3** : Vlefshmëria kohore
- Paneli plotësues **model II 4** : Përjashtime ose kufizime
- Paneli plotësues **model II 5** : Fillim, vazhdim ose mbarim
- Paneli plotësues **model II 6** : Sqarime
- Paneli plotësues **model II 7**: Vijim i rrugës kryesore.

SKEMAT


trafikndarës
bankinë
korsi emergjence
bankinë
korsi emergjence
korsi lëvizieje
bankinë
trafikndarës
argjinaturë
kanal
karrexhatë
karrexhatë

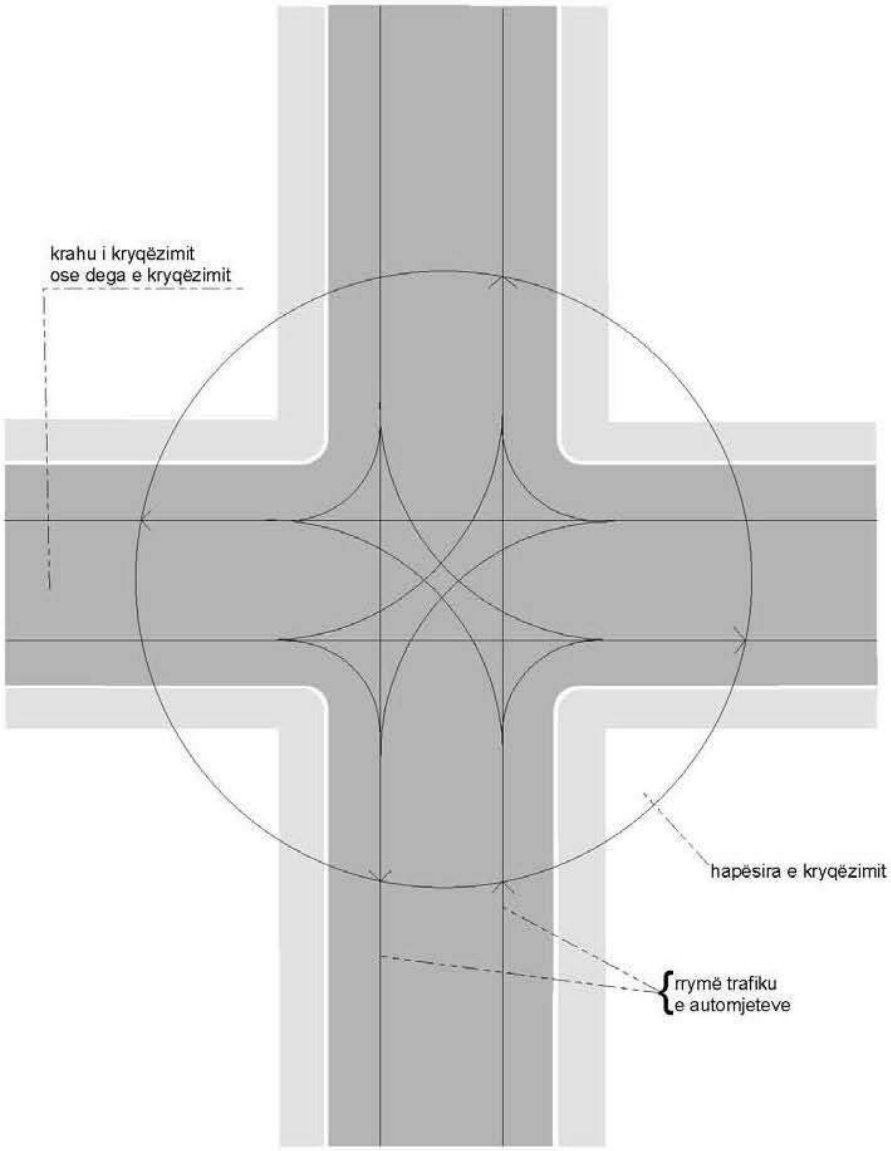
SKEMA 1

ZONË RRUGORE

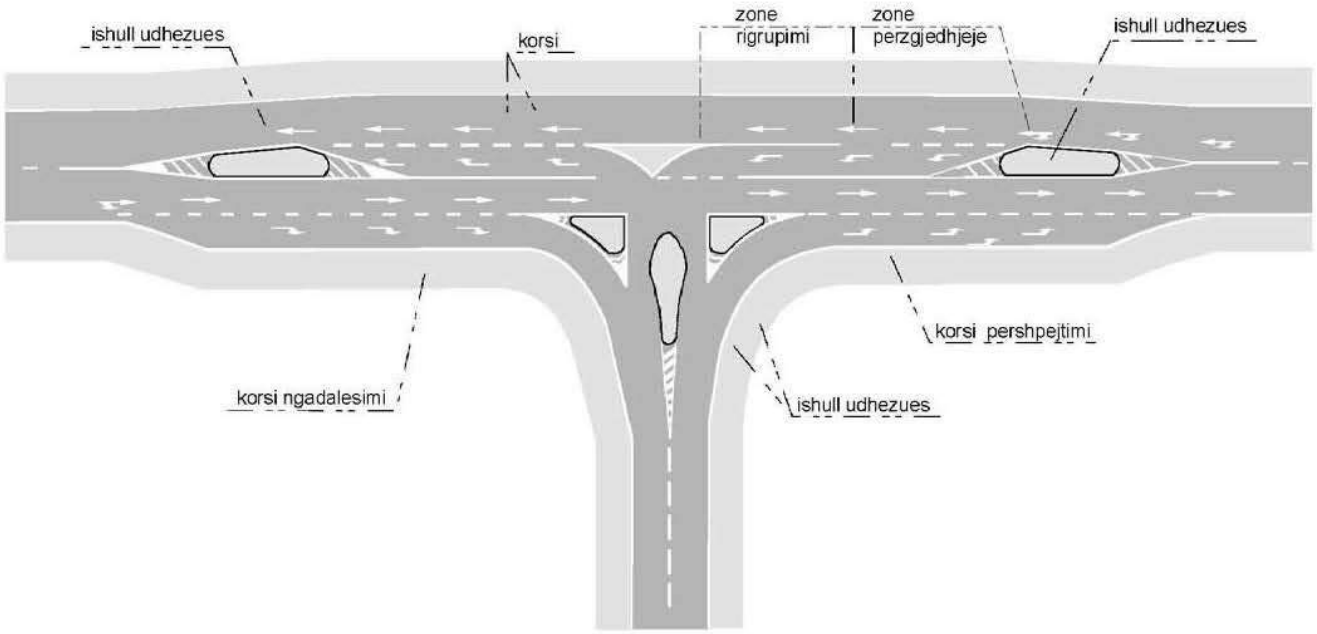


SKEMA 2

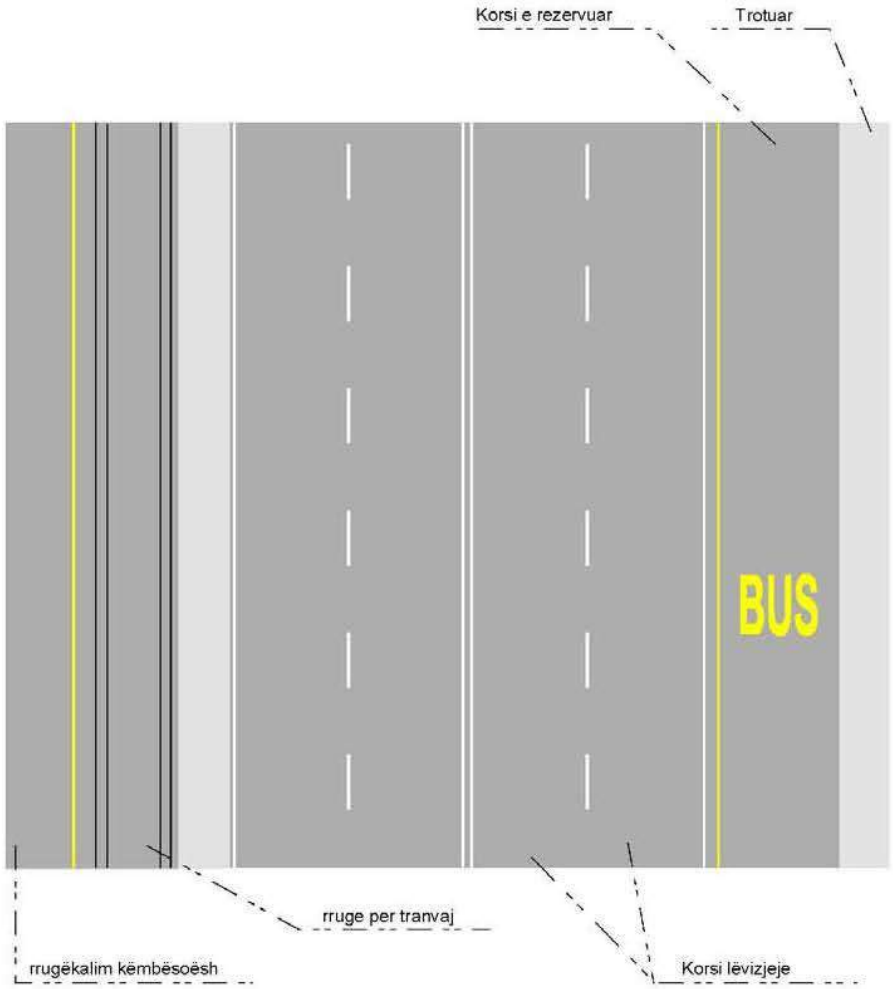
KRYQËZIM NË NIVEL



SKEMA 3

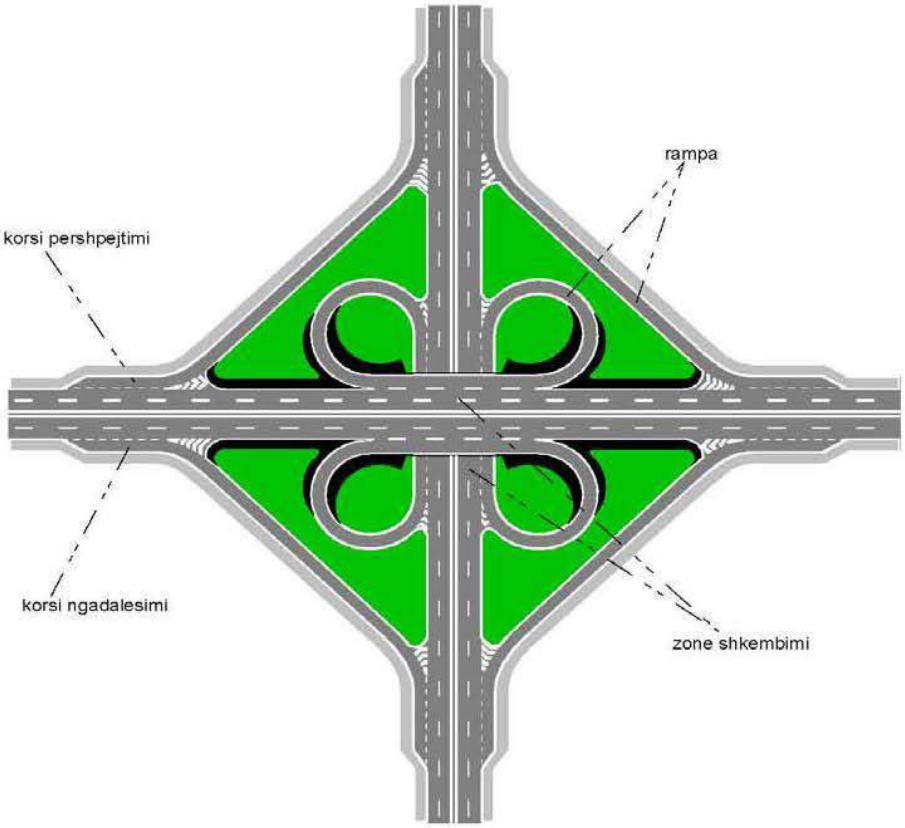

ishull udhezues
korsi
zone
rigrupimi
zone
perzgjedhjeje
ishull udhezues
korsi pershpejtimi
korsi ngadalesimi
ishull udhezues

SKEMA 4


Korsi e rezervuar
Trotuar
BUS
rruge per tranvaj
rrugëkalim këmbësoësh
Korsi lëvizjeje

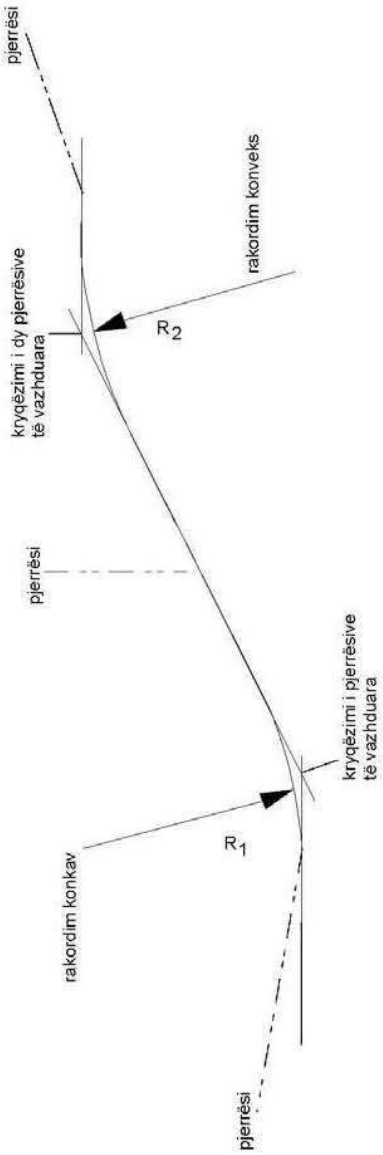
SKEMA 5

KRYQËZIM NË NIVEL : (SHPENGUESE)



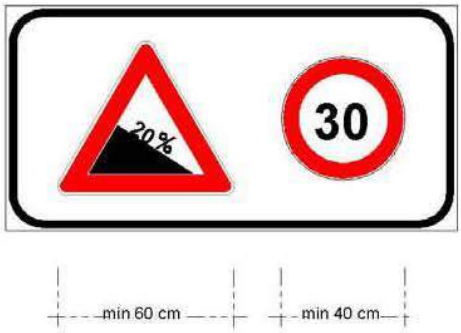
SKEMA 6

SEKSIONI GJATËSOR I NJË PJESE RRUGE

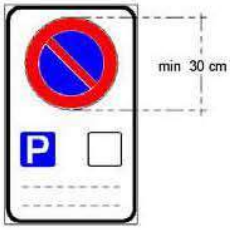


SKEMA 7

SINJALE TË PËRBËRË

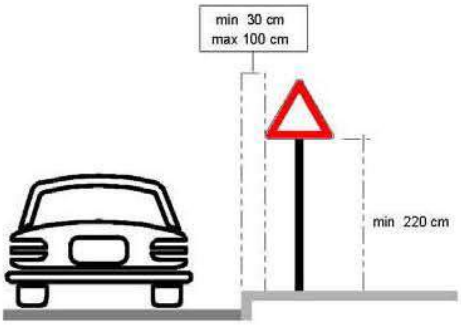


SKEMA 8



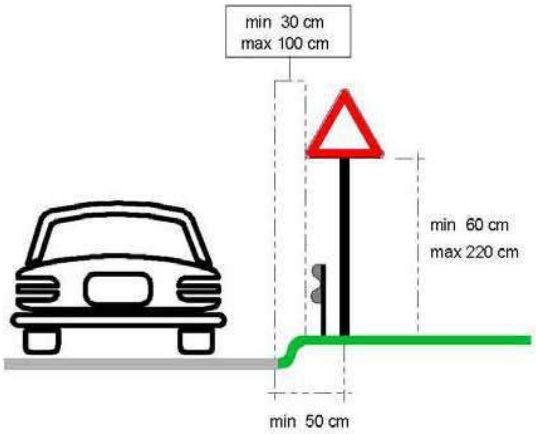
SKEMA 9

PER ZONAT URBANE

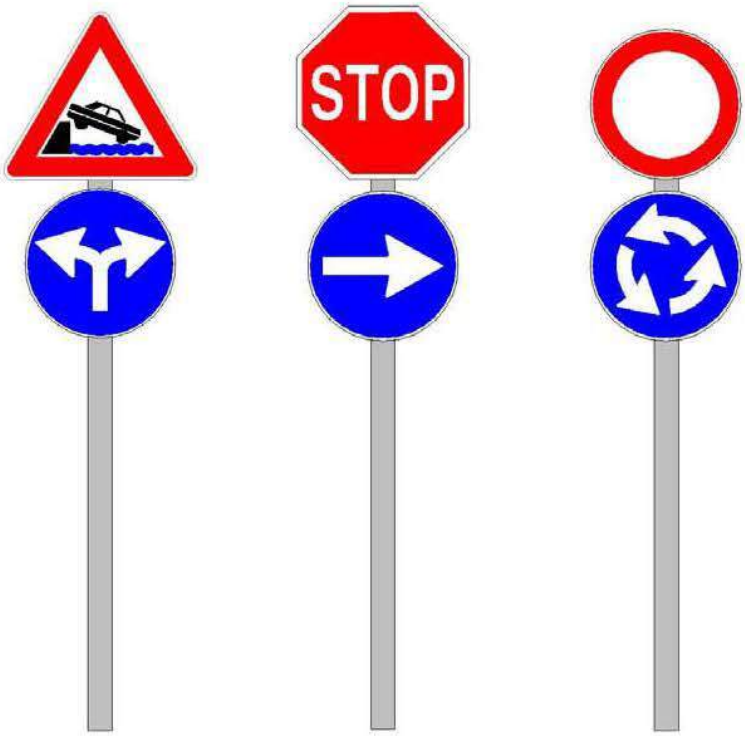


SKEMA 10

PËR ZONAT INTERURBANE

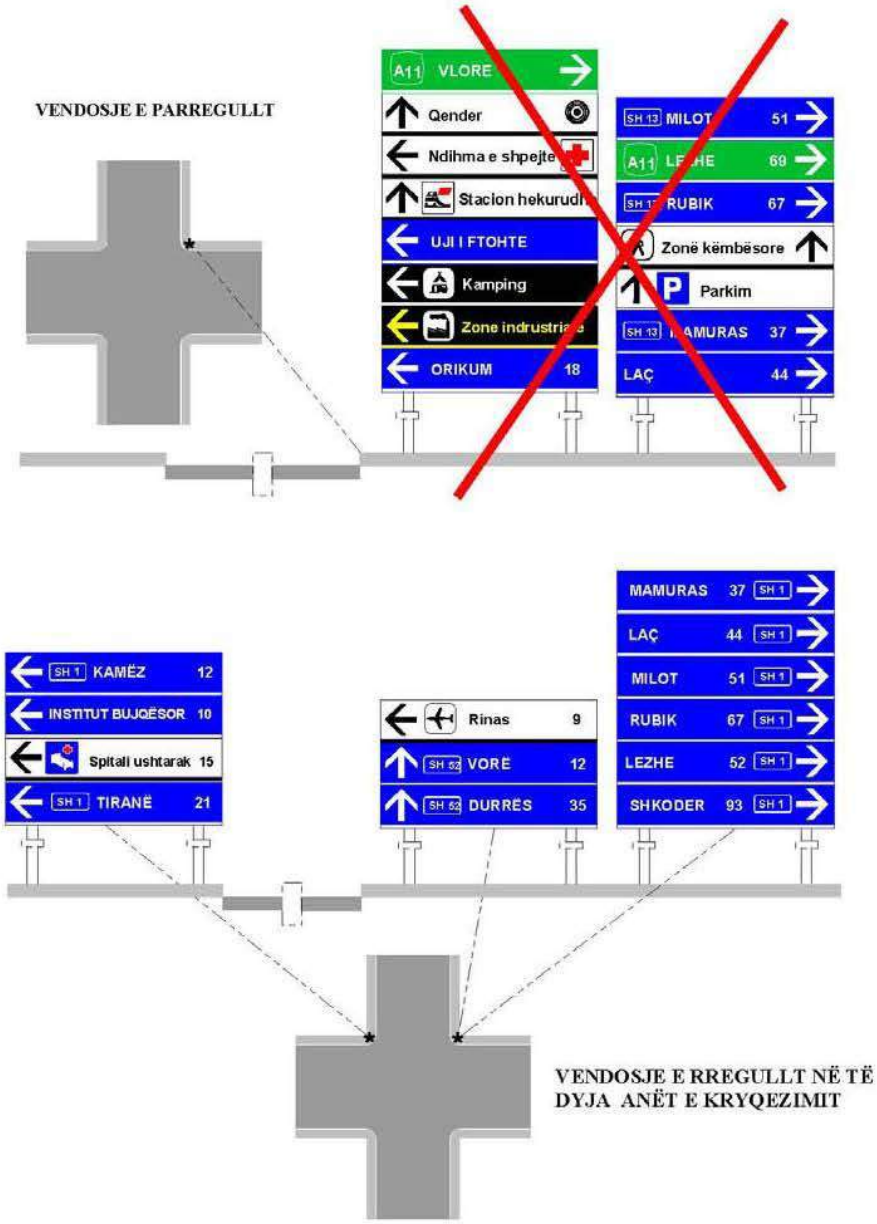


SKEMA 11

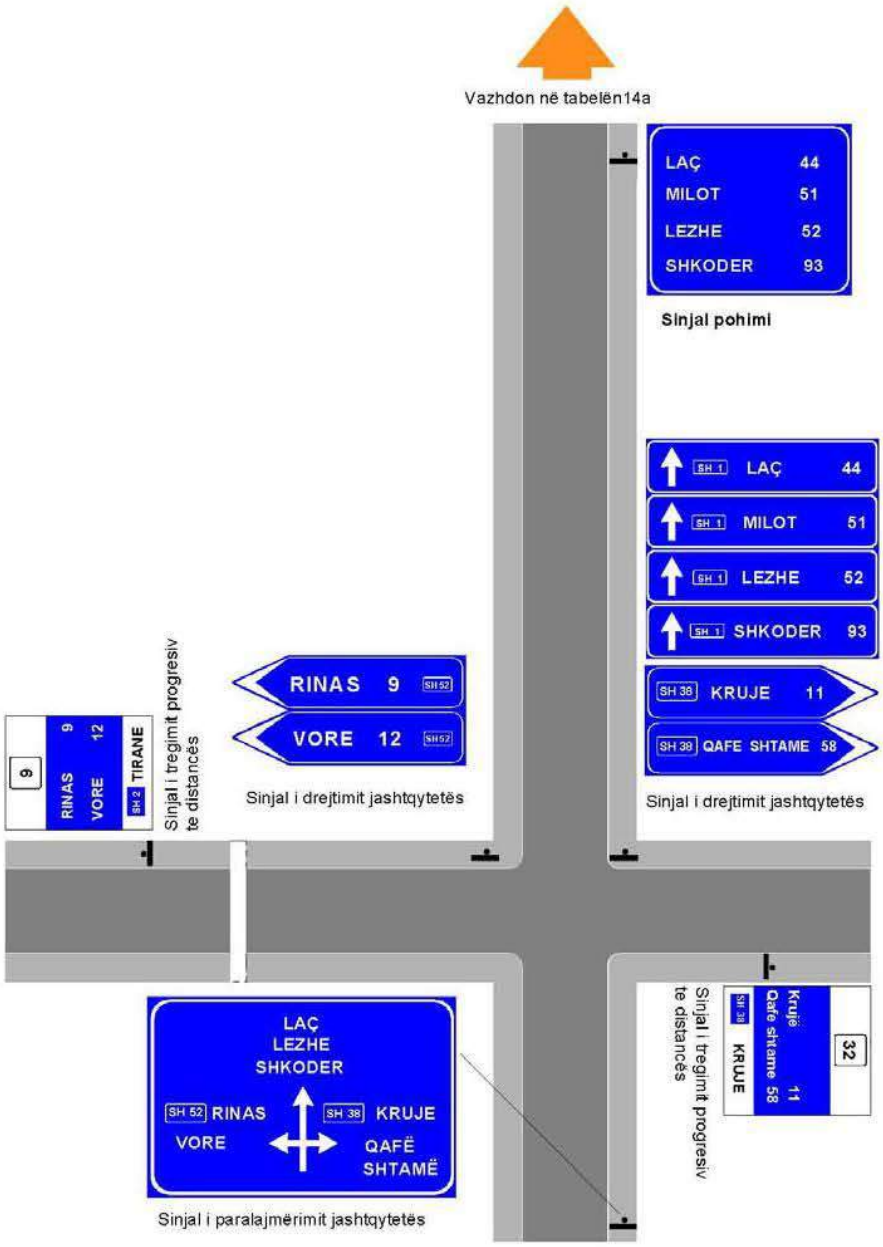


SKEMA 12

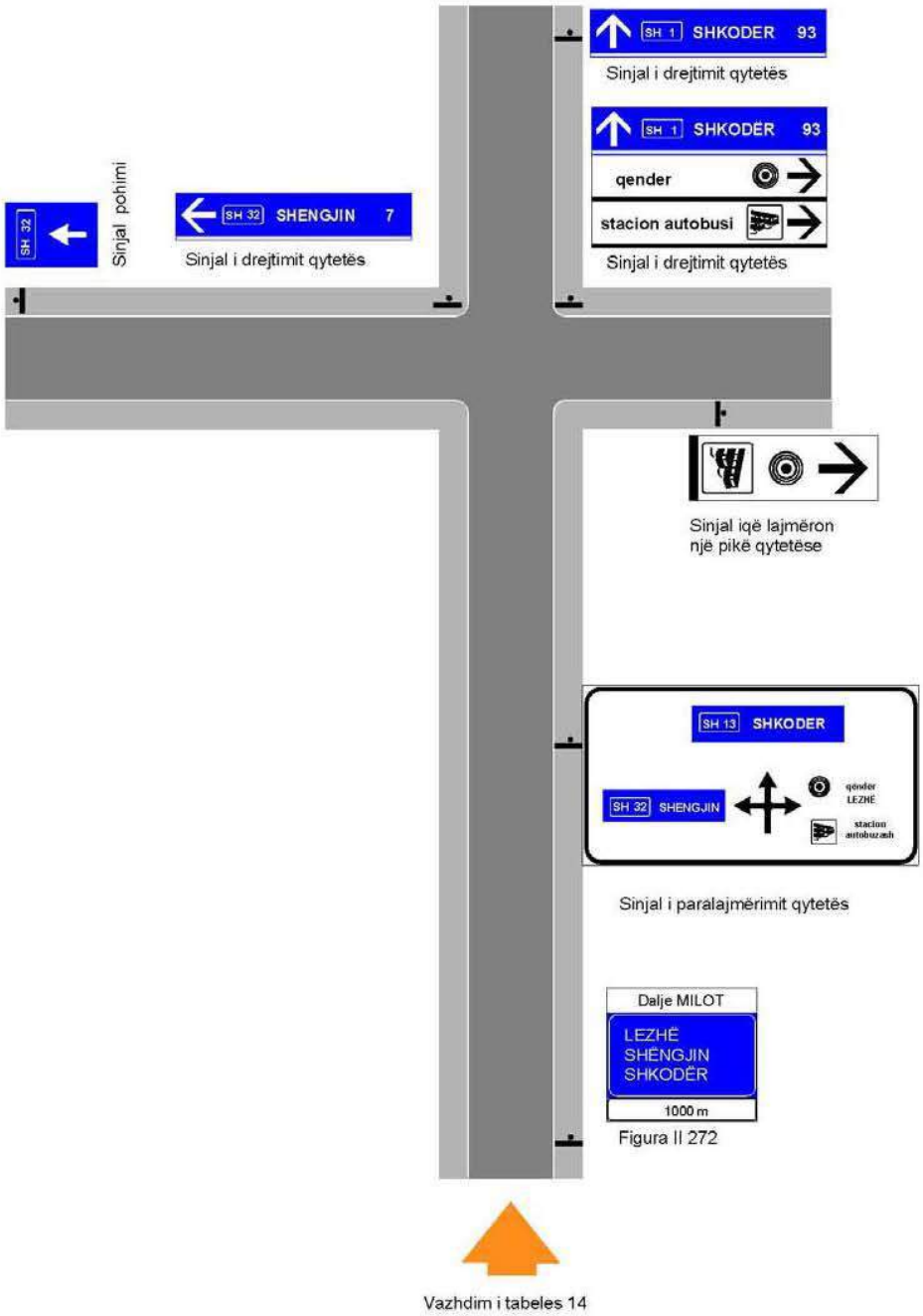
VENDOSJE E RREGULLT



SKEMA 13

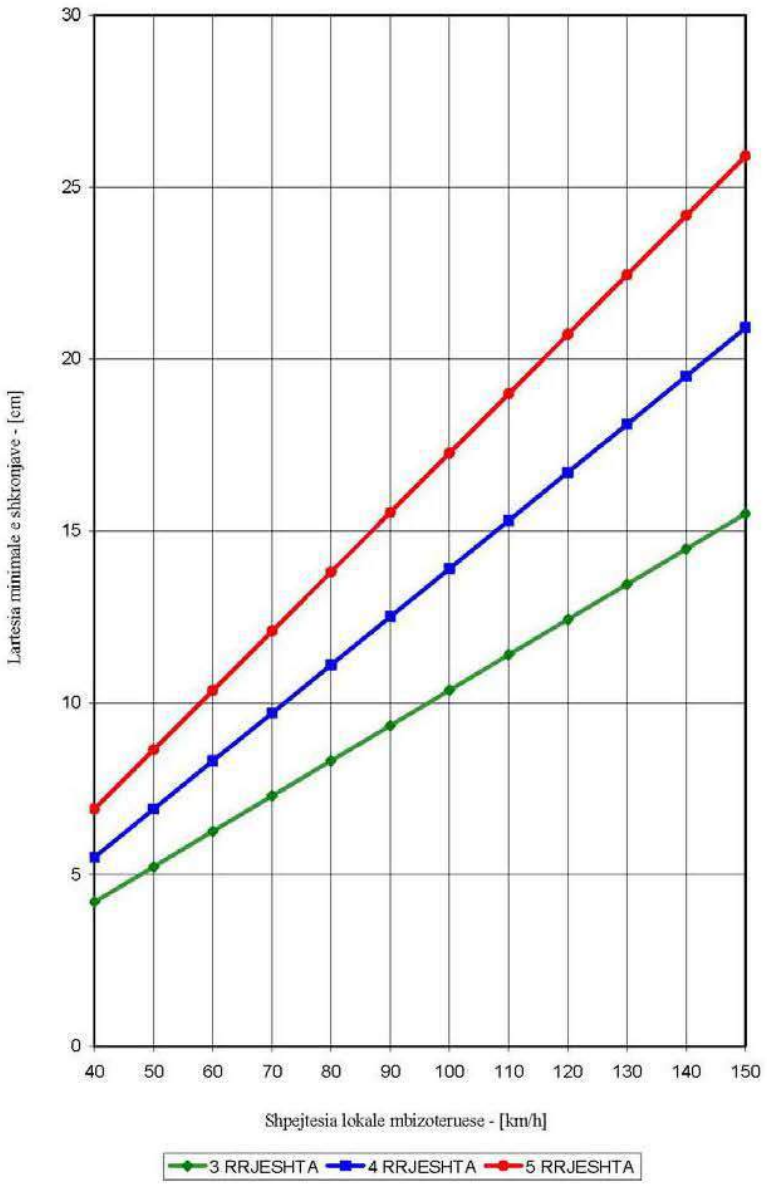

Vazhdon në tabelën14a
LAÇ 44
MILOT 51
LEZHE 52
SHKODER 93
Sinjal pohimi
SH 1 LAÇ 44
SH 1 MILOT 51
SH 1 LEZHE 52
SH 1 SHKODER 93
SH 38 KRUJE 11
SH 39 QAFE SHTAME 58
Sinjal i drejtimit jashtqytetës
RINAS 9 SH 52
VORE 12 SH 52
Sinjal i drejtimit jashtqytetës
Sinjal i tregimit progresiv te distancës
9
RINAS 9
VORE 12
SH 2 TIRANE
Sinjal i tregimit progresiv te distancës
32
Kruje
Qafe shtame 11
SH 38 KRUJE 58
LAÇ
LEZHE
SHKODER
SH 52 RINAS
VORE
SH 38 KRUJE
QAFË
SHTAMË
Sinjal i paralajmërimit jashtqytetës

SKEMA 14


SH 1 SHKODER 93
Sinjal i drejtimit qytetës
SH 1 SHKODER 93
qender
stacion autobusi
Sinjal i drejtimit qytetës
SH 32
Sinjal pohimi
SH 32 SHENGJIN 7
Sinjal i drejtimit qytetës
Sinjal iqë lajmëron
një pikë qytetëse
SH 13 SHKODER
SH 32 SHENGJIN
qender
LEZHE
stacion
autobuzash
Sinjal i paralajmërimit qytetës
Dalje MILOT
LEZHE
SHENGJIN
SHKODER
1000 m
Figura II 272
Vazhdim i tabeles 14

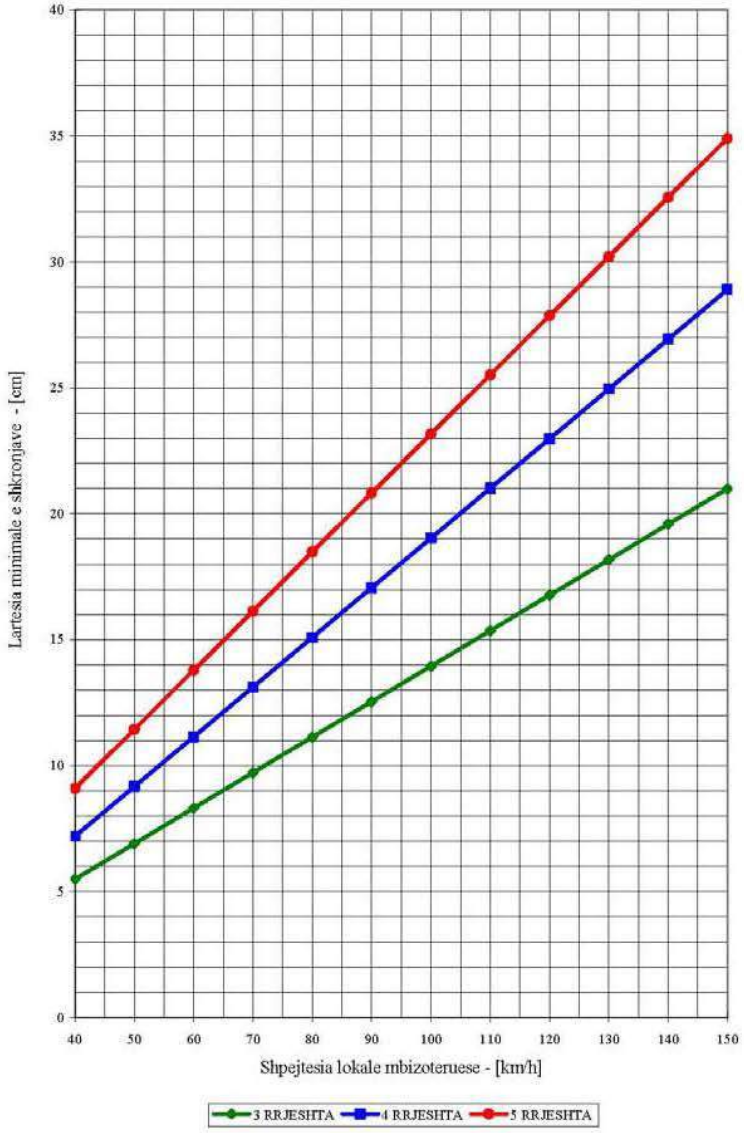
SKEMA 14A

LARTËSIA E SHKRONJAVE, NË VARTËSI TË SHPEJTËSISË
ALFABETI NORMAL



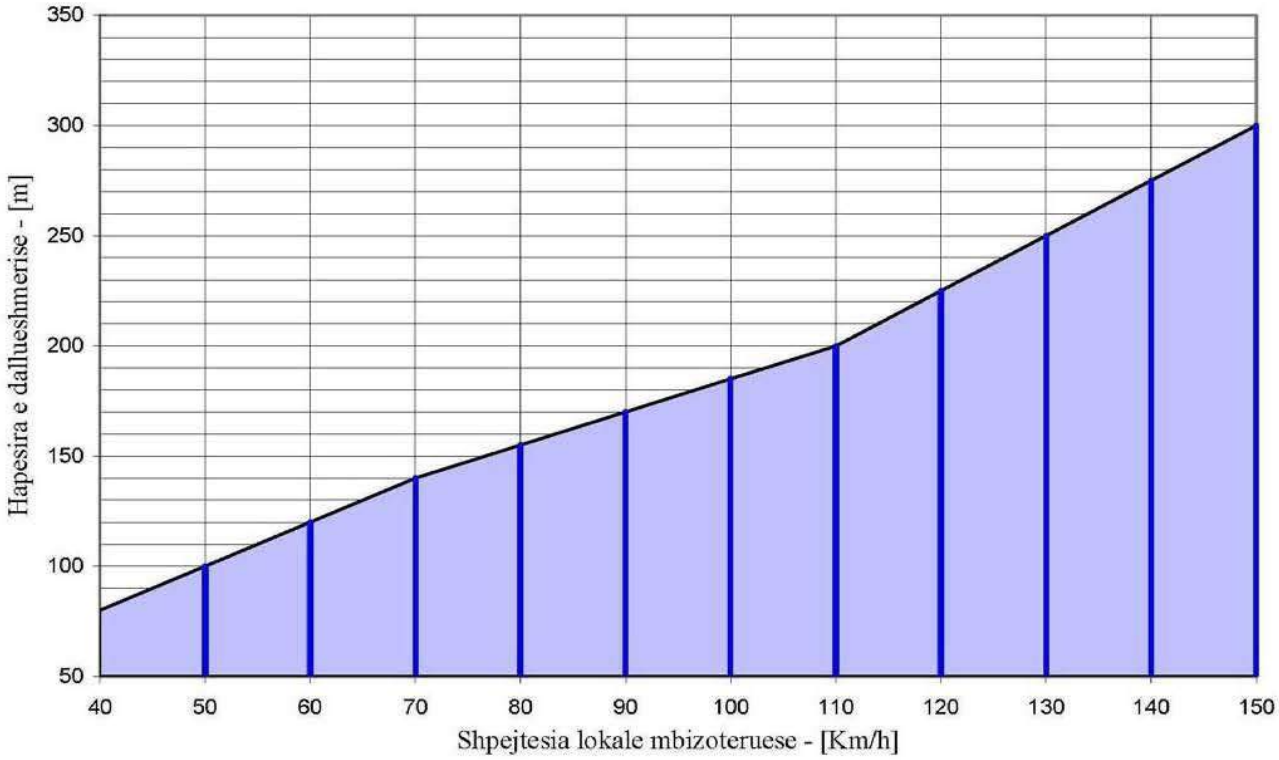
SKEMA 15

LARTËSIA E SHKRONJAVE, NË VARTËSI TË SHPEJTËSISË
ALFABETI DENDUR



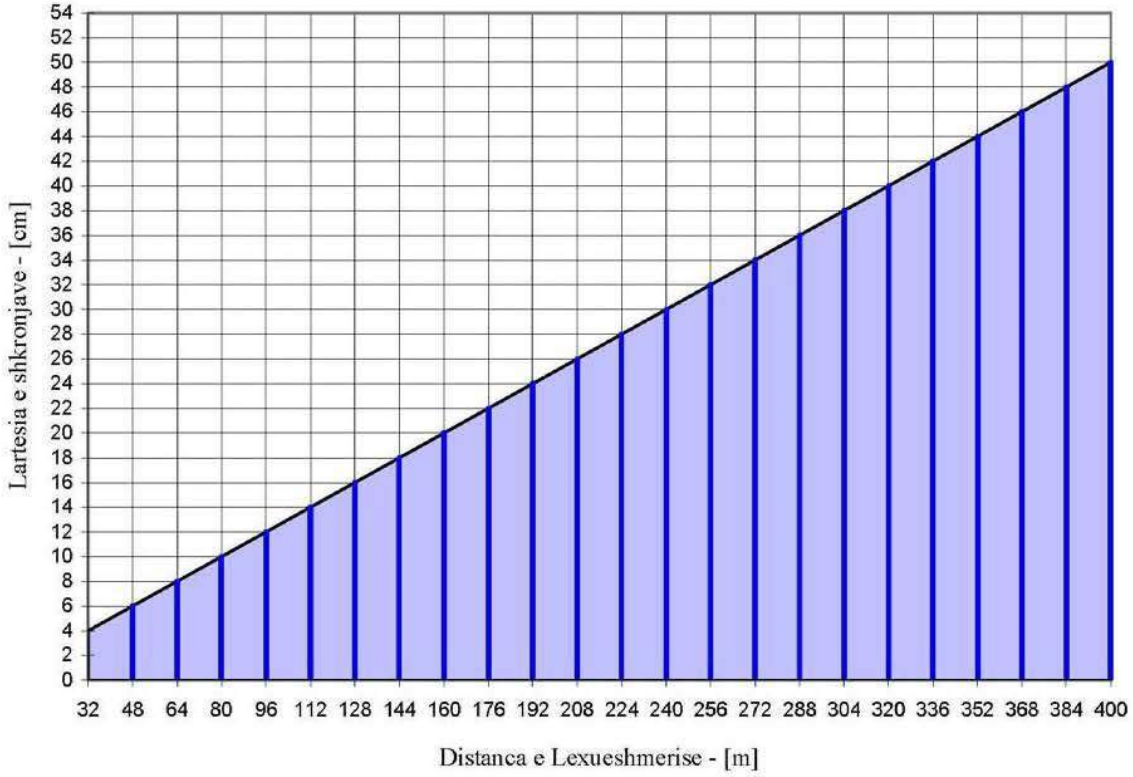
SKEMA 15A

SINJALET PARALAJMËRUESE - HAPËSIRA E DALLUESHMËRISË



SKEMA 16

LARTËSIA E SHKRONJAVE, NË VARTËSI TË LARGËSISË SË LEXUESHMËRISË
ALFABETI NORMAL

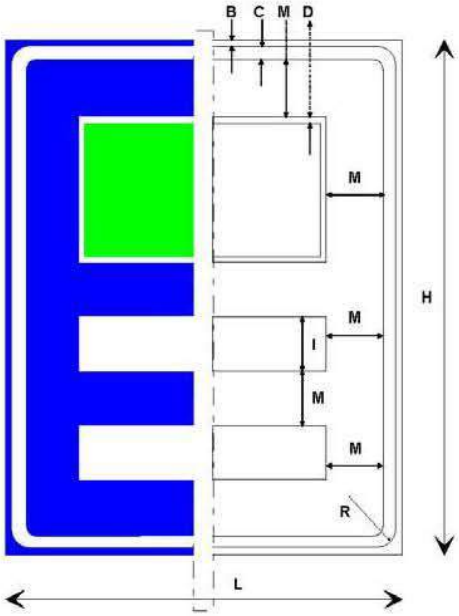


SKEMA 17

LARTËSIA E SHKRONJAVE, NË VARTËSI TË LARGËSISË SË LEXUESHMËRISË
ALFABETI DENDUR

SKEMA 17A

HAPËSIRA NDËRMJET RRJESHTAVE, BORDURAVE DHE KORNIZAVE



B = Bordura e jashtme e panelit

C = Korniza

M = Distanca ndermjet shkrimeve ose hapesira ndermjet shkrimit dhe kornizes ose ndemjet kuadratit dhe kornizes.

D = Korniza distancuese ndermjet bazes dhe kuadratit.

I = Lartesia e shkrimeve.

R = Rezja e jashtme e kornizes.

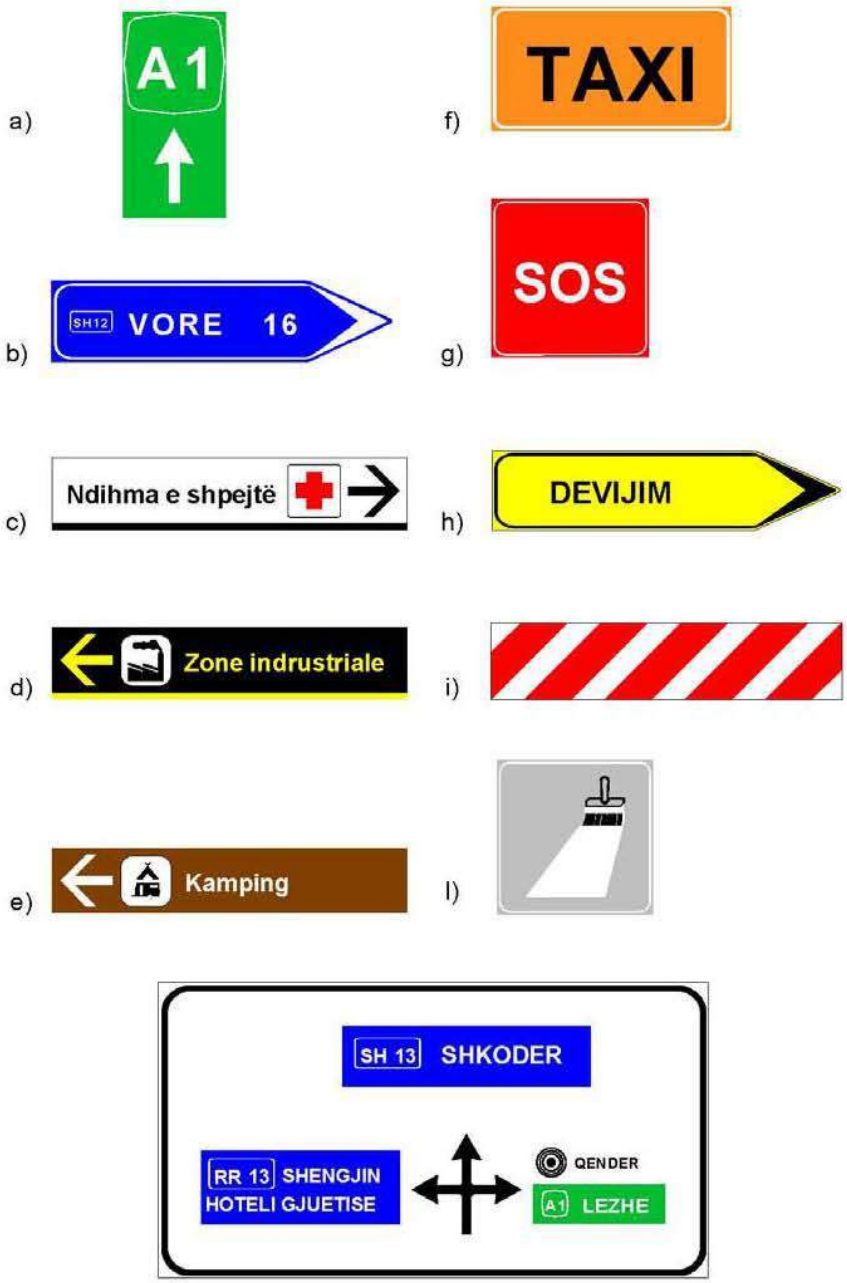
L = Baza e Tabeles.

H = Lartesia e Tabeles

TABELAT KU L / H ≤ 2		
R = 6 %	e	L
B = 1 / 2	e	C
C = 1,5 %	e	L
D = 1 / 2	e	C
M = ≥ I		

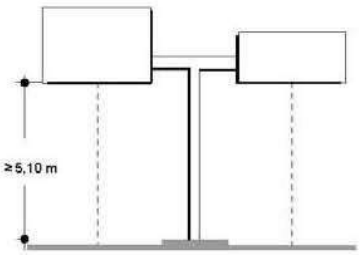
TABELAT KU L / H > 2 ose H / L > 2		
R = 6 %	e	(L + H) / 2
B = 1 / 2	e	C
C = 1,5 %	e	(L + H) / 2
D = 1 / 2	e	C
M = ≥ I		

SKEMA 18

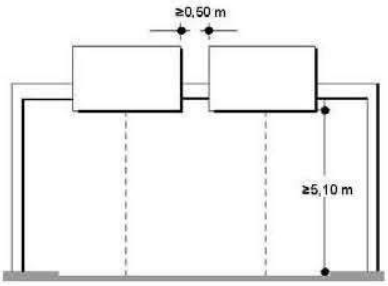

a)
A1
b)
SH12 VORE 16
c)
Ndihma e shpejtë
d)
Zone indrustriale
e)
Kamping
f)
TAXI
g)
SOS
h)
DEVIJIM
i)
l)
SH 13 SHKODER
RR 13 SHENGJIN
HOTELI GJUETISE
QENDER
A1 LEZHE

SKEMA 19

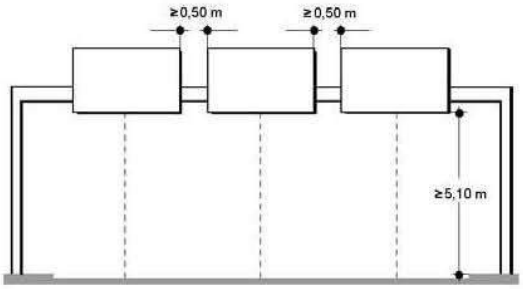
SHËNJAT E KORSISË



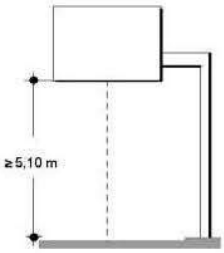
Vendosje ne forme fluture



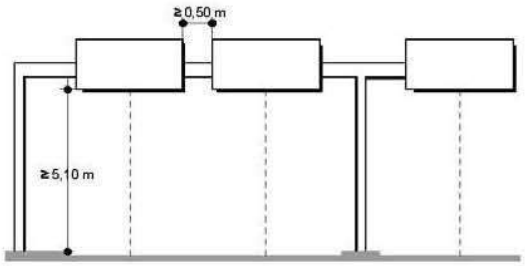
Vendosje ne forme porte mbi dy korsi



Vendosje ne forme porte mbi tri korsi



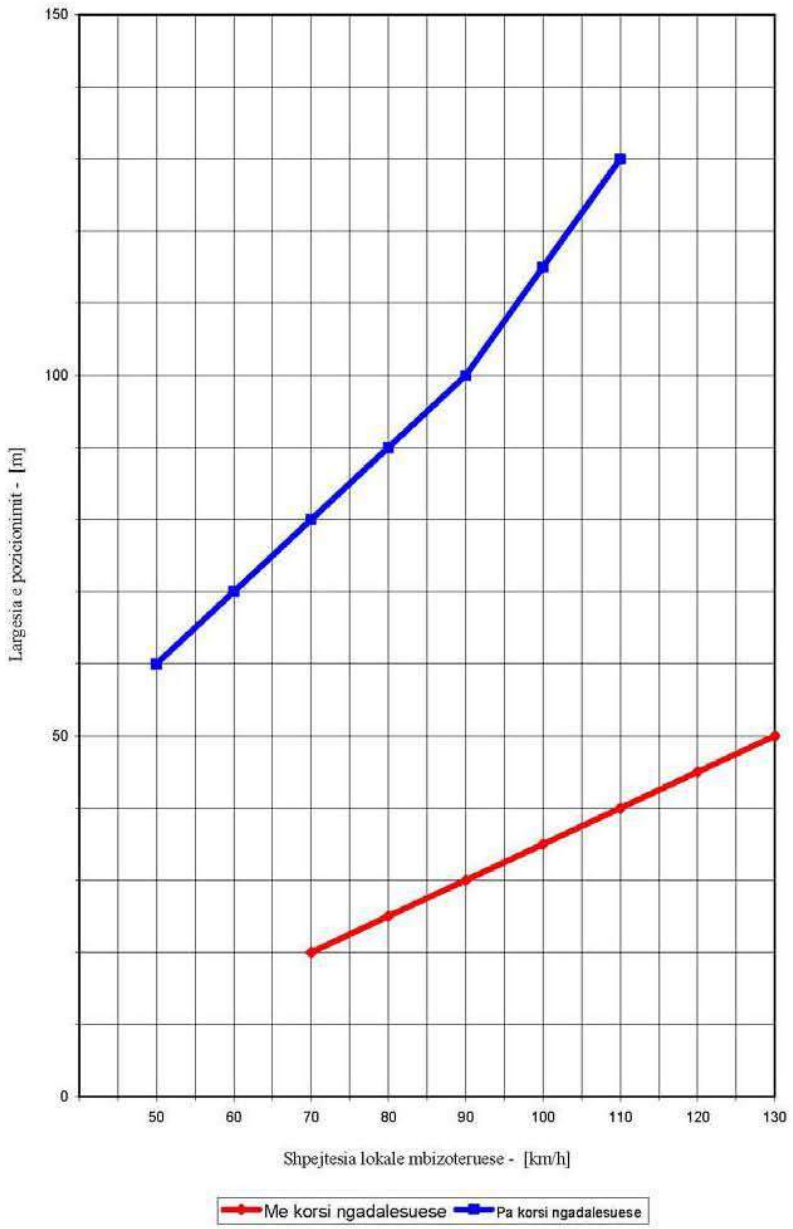
Vendosje ne forme flamuri



Vendosje ne forme porte me flamur

SKEMA 20

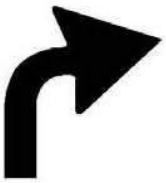
SINJALET PARALAJMËRUESE TË KRYQËZIMIT
LARGËSIA E POZICIONIT



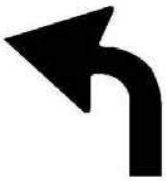
SKEMA 21

A - SHIGJETAT PËR SINJALET PARAPERZGJEDHËSE

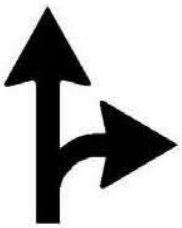
Drejt



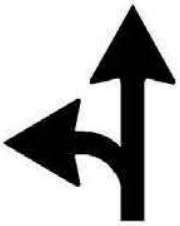
Djathtas



Majtas



Drejt + Djathtas

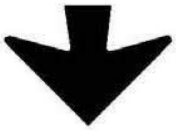


Drejt + Majtas

Majtas + Djathtas

B - SHIGJETA PËR SINJALET E KORSISE,ME FUNKSION DREJTUES

Majtas

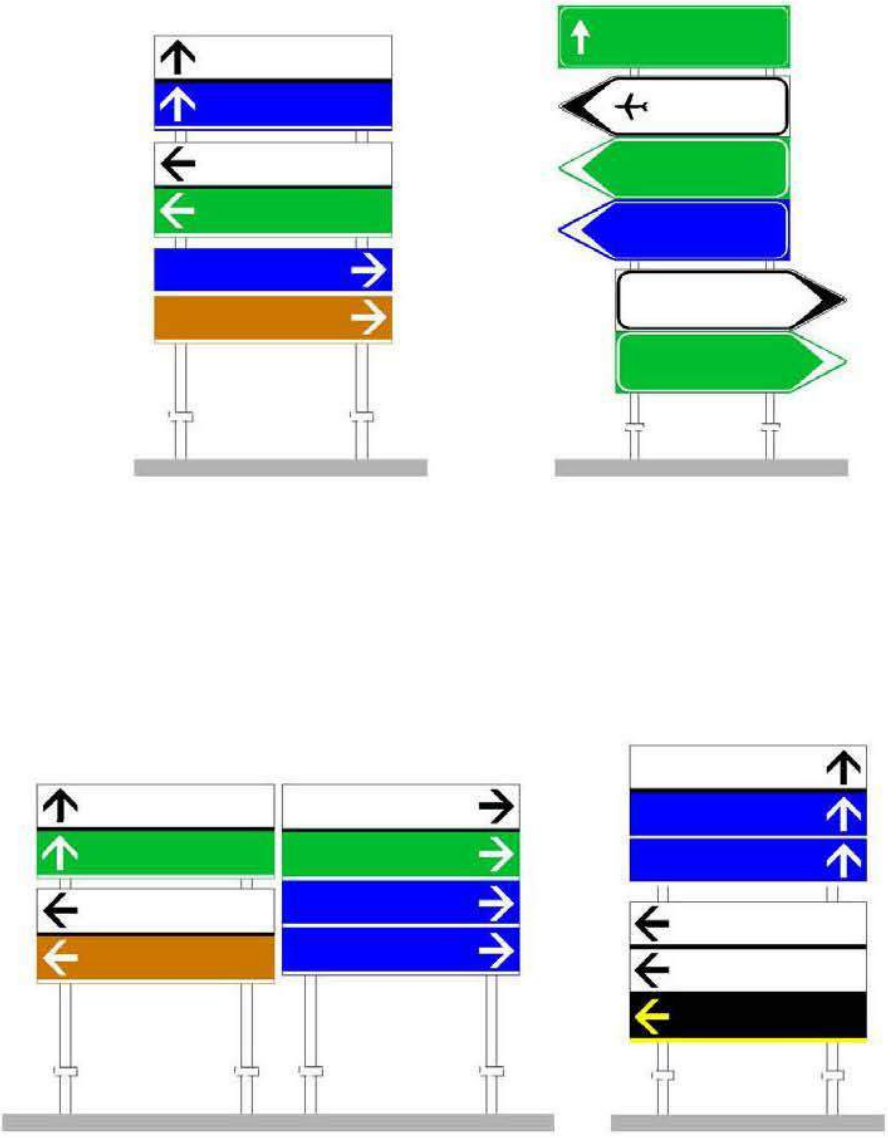


Drejt

Djathtas

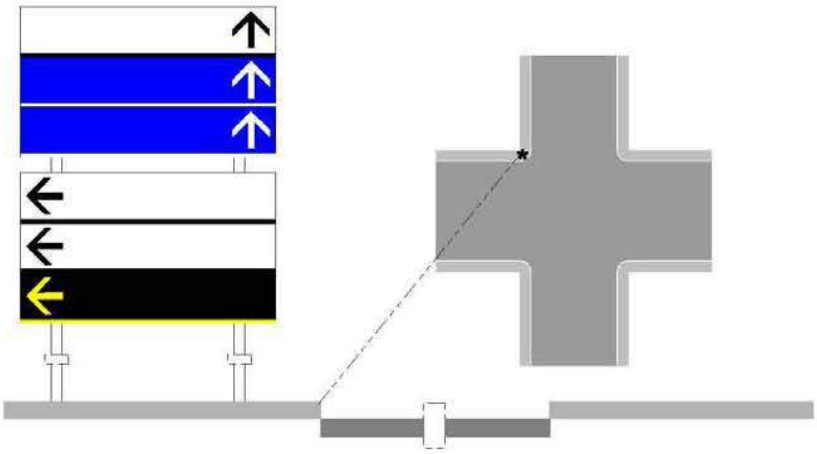
SKEMA 22

SINJALET E DREJTIMIT



SKEMA 23

GRUPI I SINJALEVE TË INTEGRUAR URBAN TË VENDOSUR NË TË MAJTË



Nëqoftëse grupi i sinjaleve është vendosur në të majtë, shigjetat vertikale duhet të vendosen në anën e djathtë të sinjaleve.

SKEMA 24

SINJALE TE NJE QENDRE TE BANUAR DHE RRETHI

Fillimi i një qëndre të banuar

Fund i një qëndre të banuar

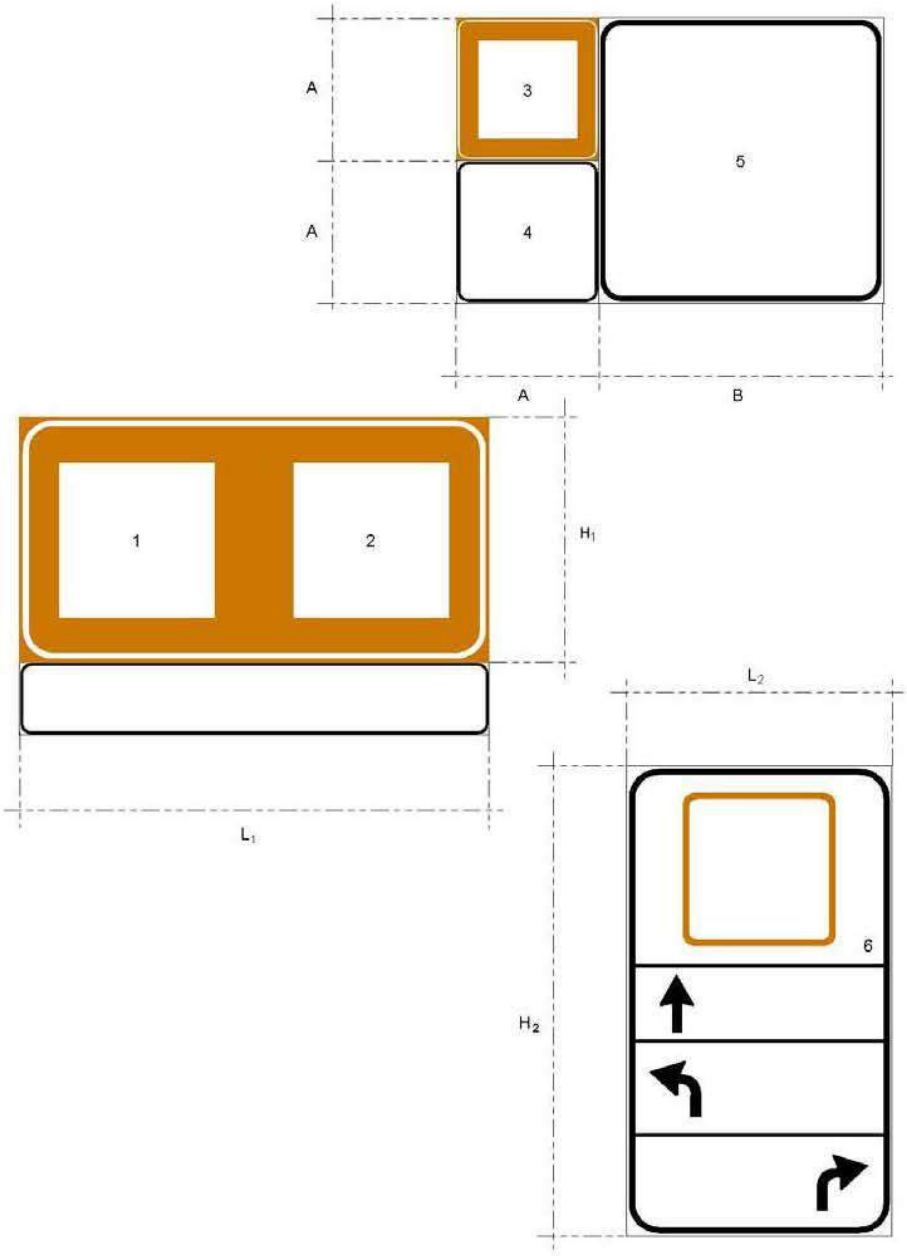
Sinjale parazgjedhëse qytetëse

Sinjale parazgjedhëse qytetëse

Territor komune

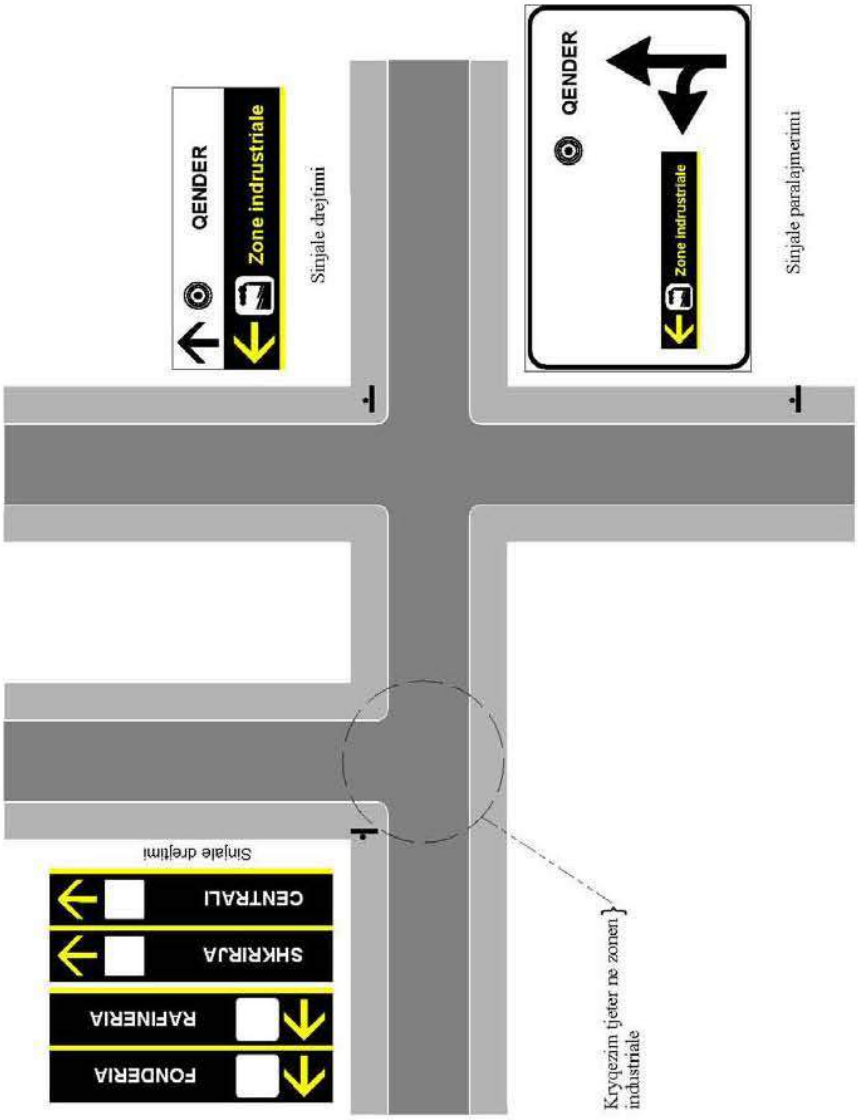
SKEMA 25

SINJALIZIME HOTELERIE



SKEMA 26

SINJALIZIME INDUSTRIALE



SKEMA 27

SINJALIZIME HOTELERIE

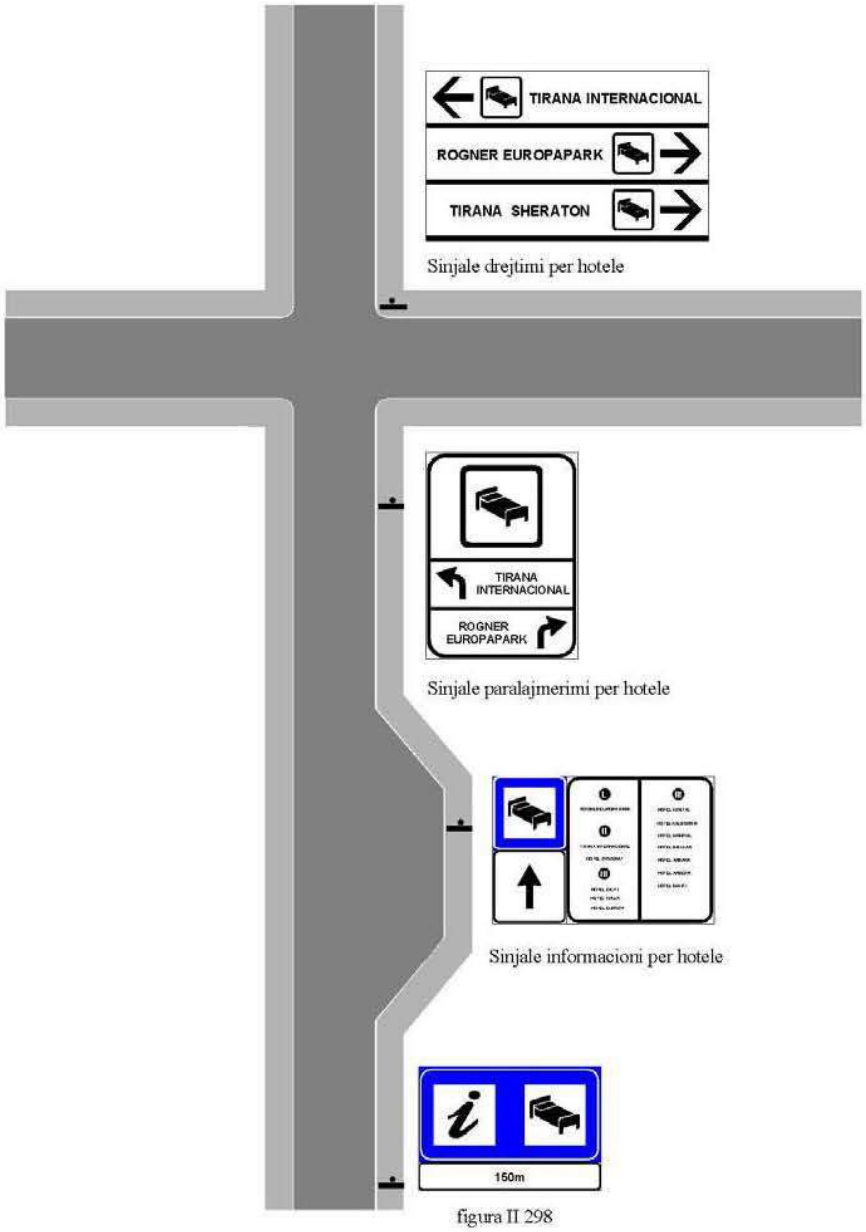
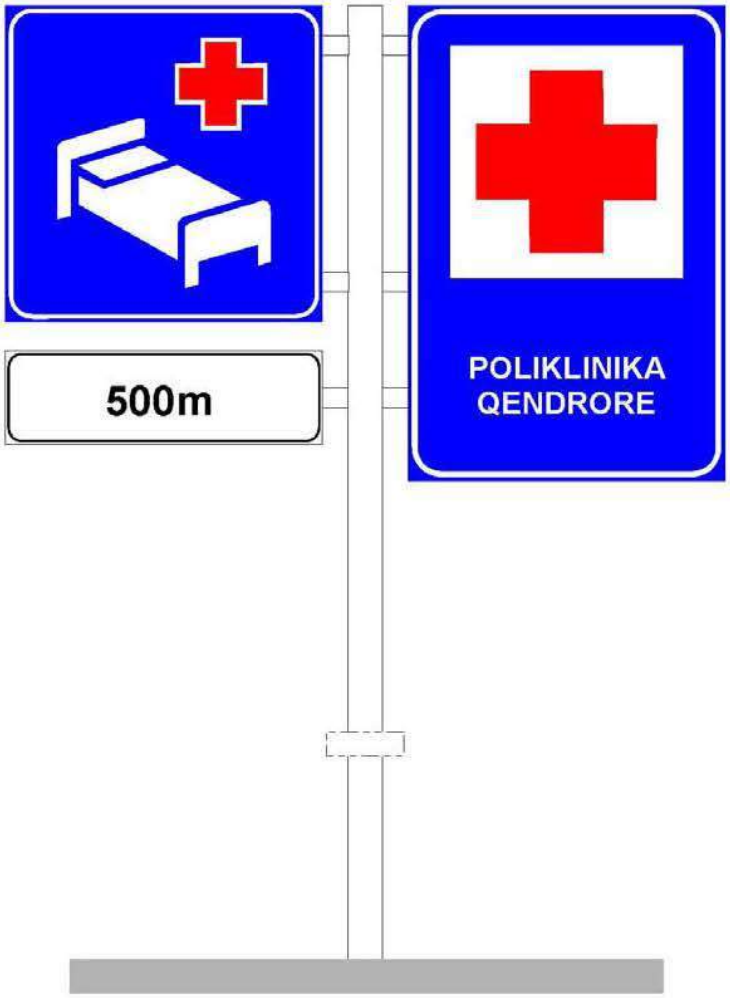


figura II 298

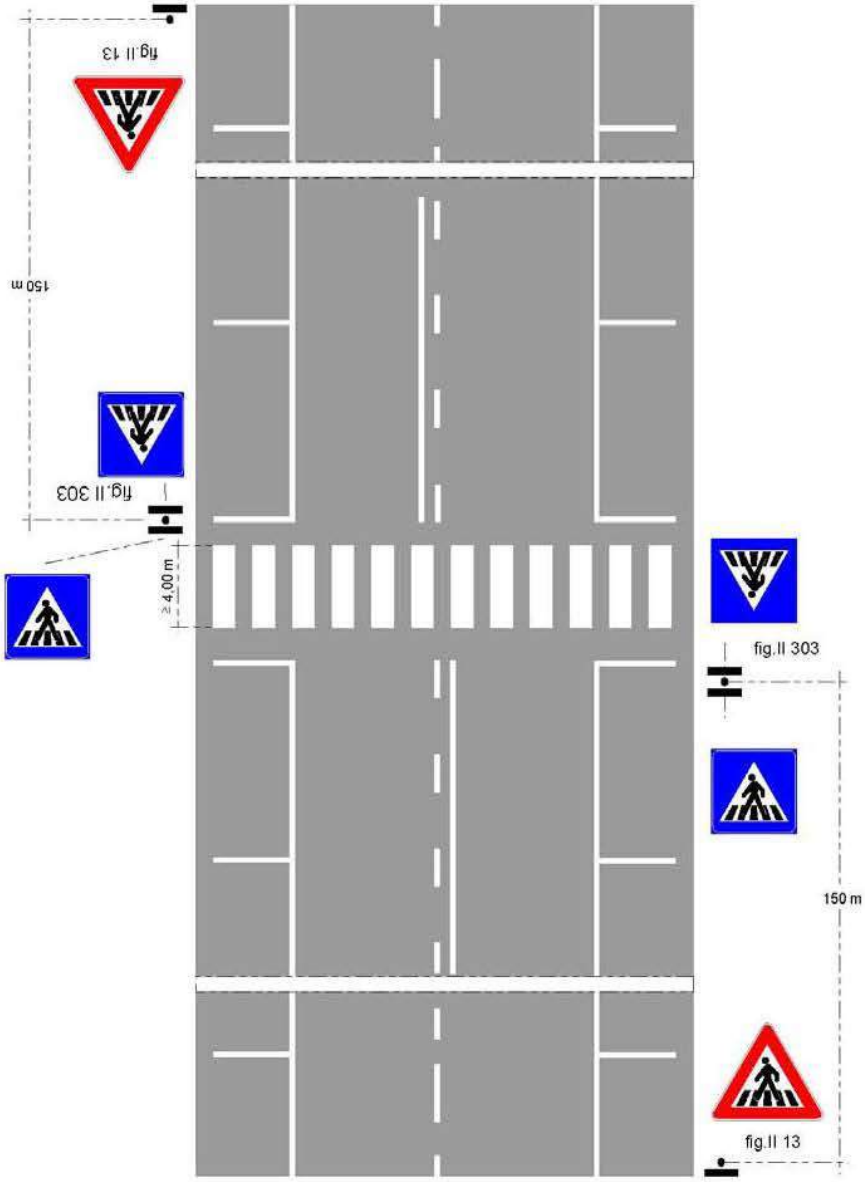
SKEMA 28

SINJALE SPITALESH TE VENDOSURA
PRANE NDIHMES SE SHPEJTE



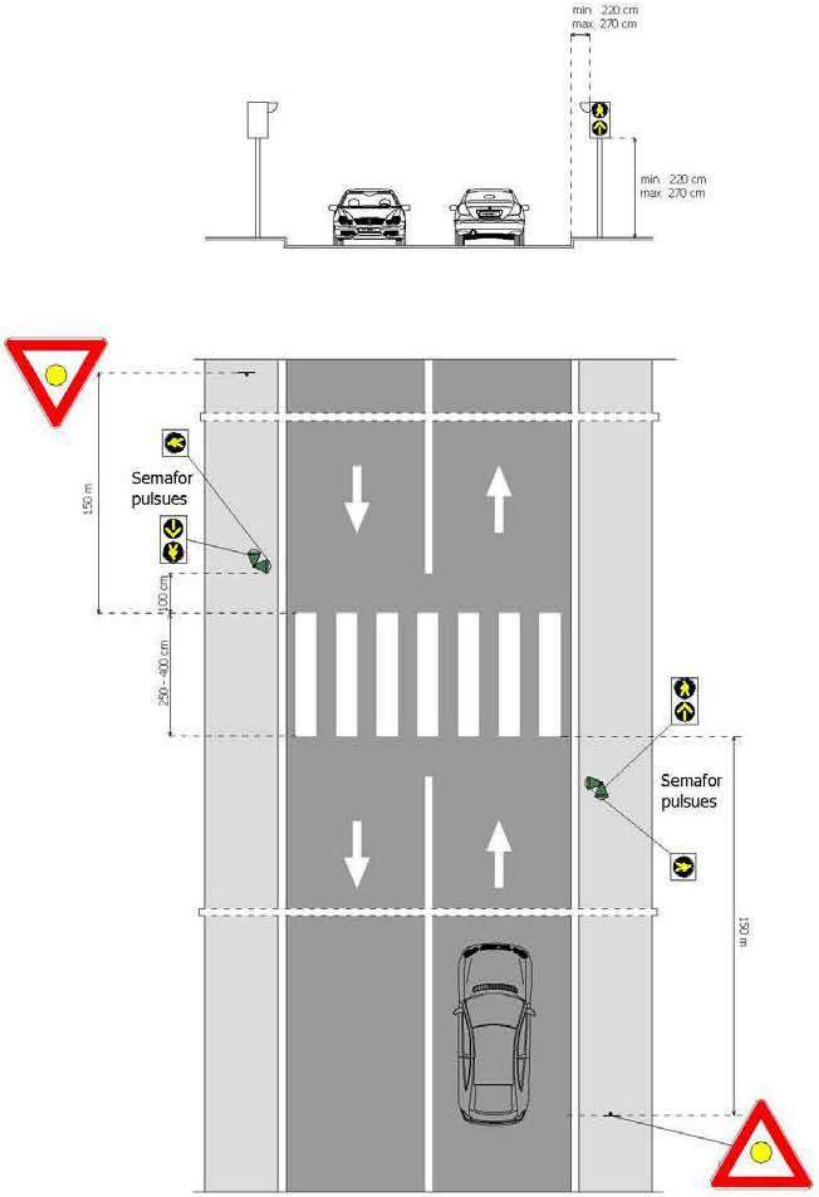
SKEMA 29

VENDKALIM KËMBËSORËSH I RREGULLUAR ME SINJALE PARALAJMËRUESE



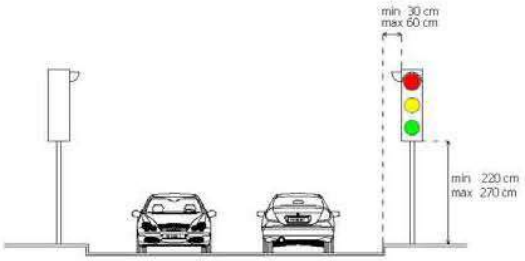
SKEMA 30

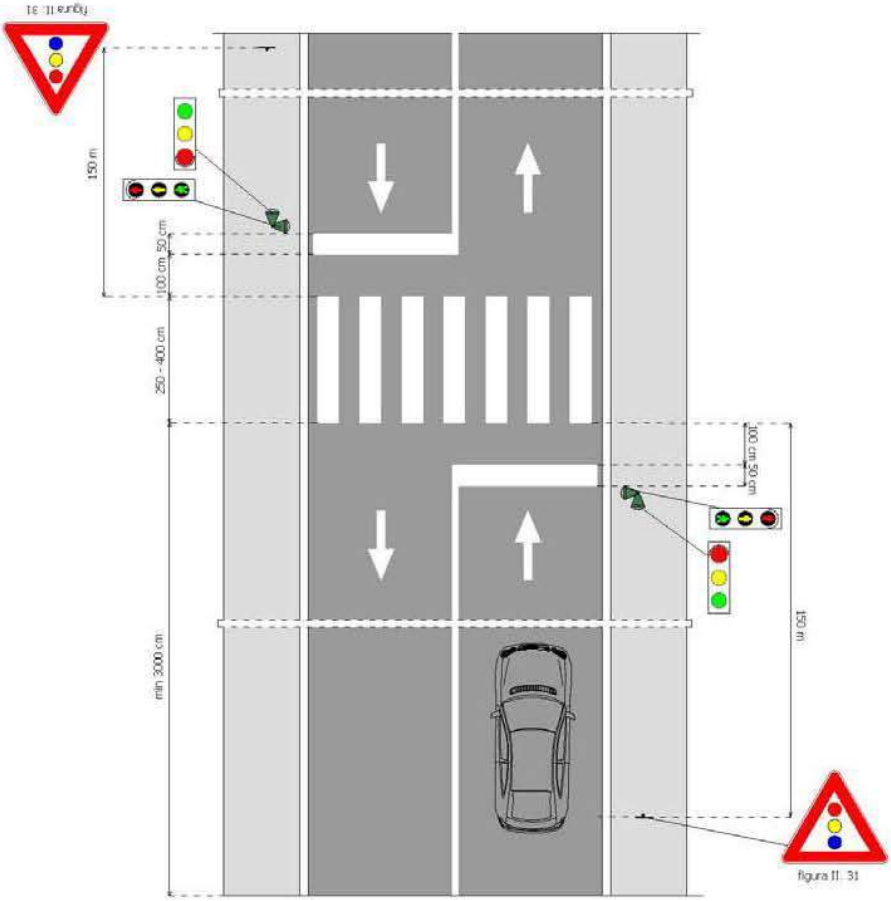
VENDKALIM KEMBESORESH I RREGULLUAR ME SEMAFOR PULSANT



SKEMA 30/A

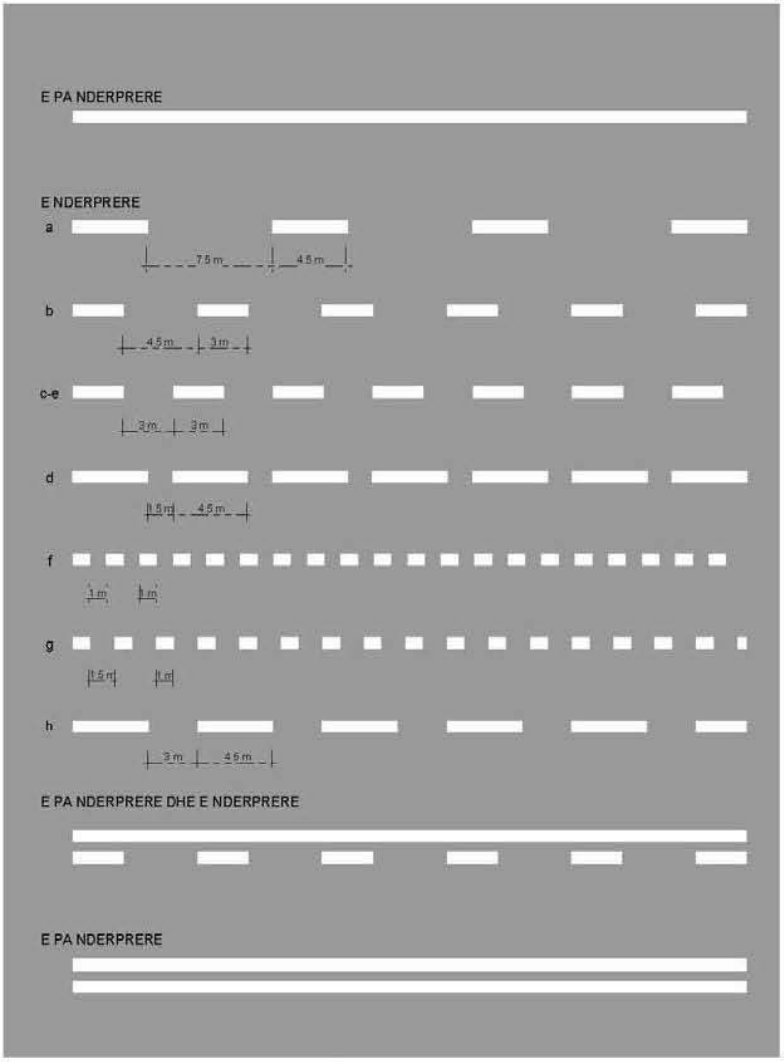
VENDKALIM KËMBËSORËSH I RREGULLUAR ME SEMAFOR PËR MJETE DHE KËMBËSORË





SKEMA 30/B

SHIRITA TË NDËRPRERA

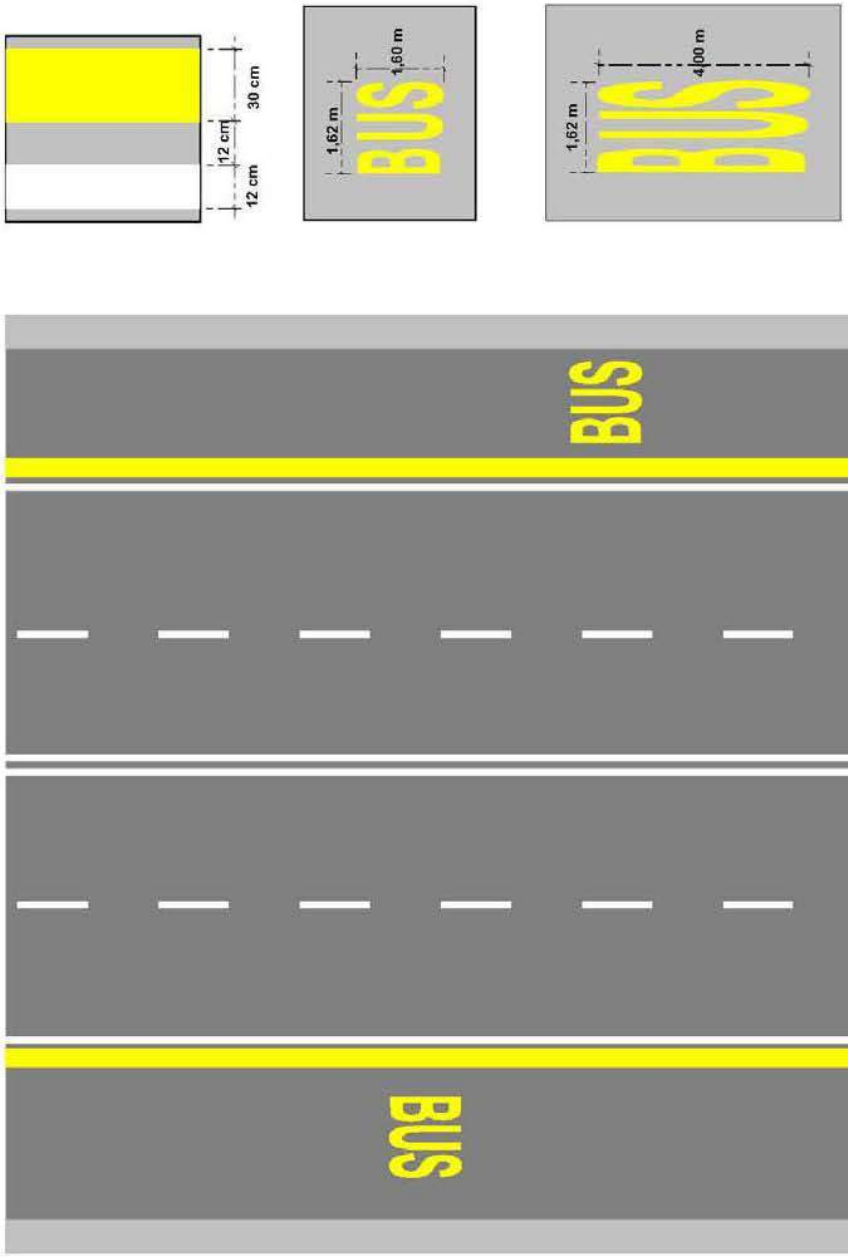


Gjeresia minimale e vijave anesore	
cm 25	Autostrade Jashteqytetese kryesore
cm 15	Jashteqytetese dytesore Qytetese kryesore Qytetese te brendeshme
cm 12	Gjithe te tjerat

Gjeresia minimale e vijave gjatesore	
cm 15	Autostrade Jashteqytetese kryesore
cm 12	Gjithe te tjerat

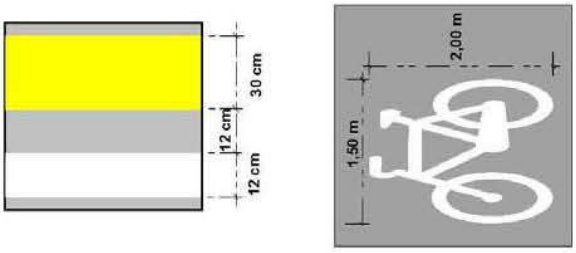
SKEMA 31

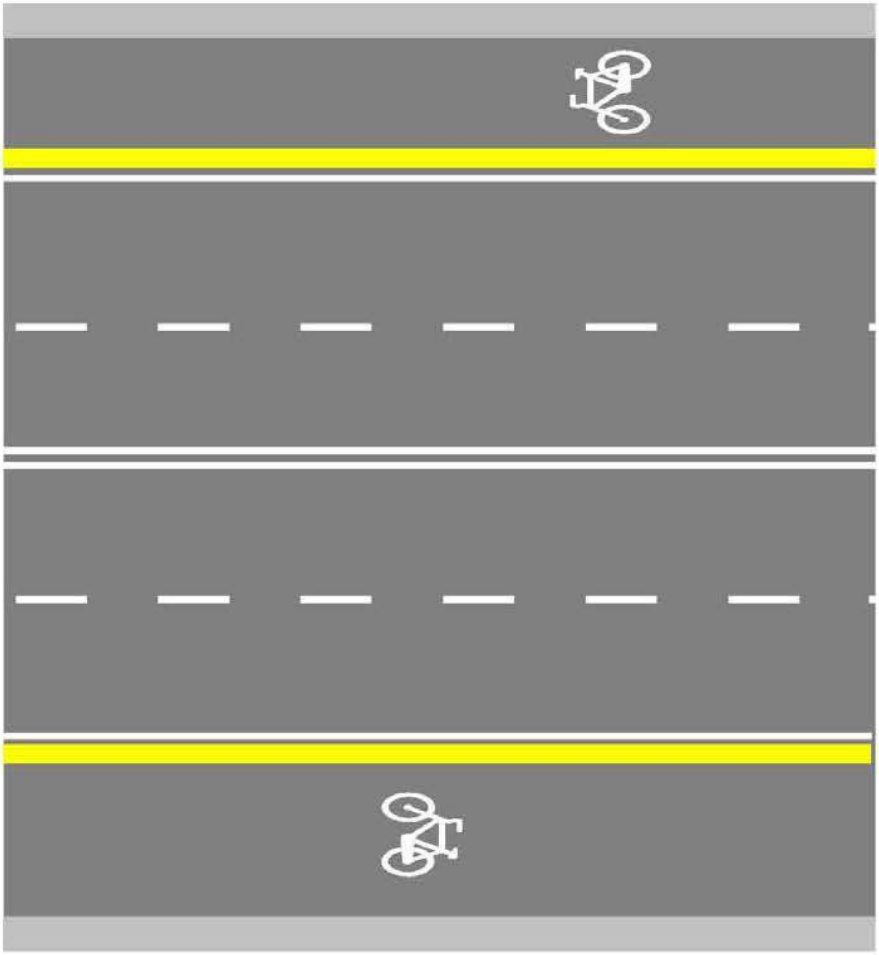
SHËNIME QË KUFIZOJNË KORSI TË REZERVUARA



SKEMA 32

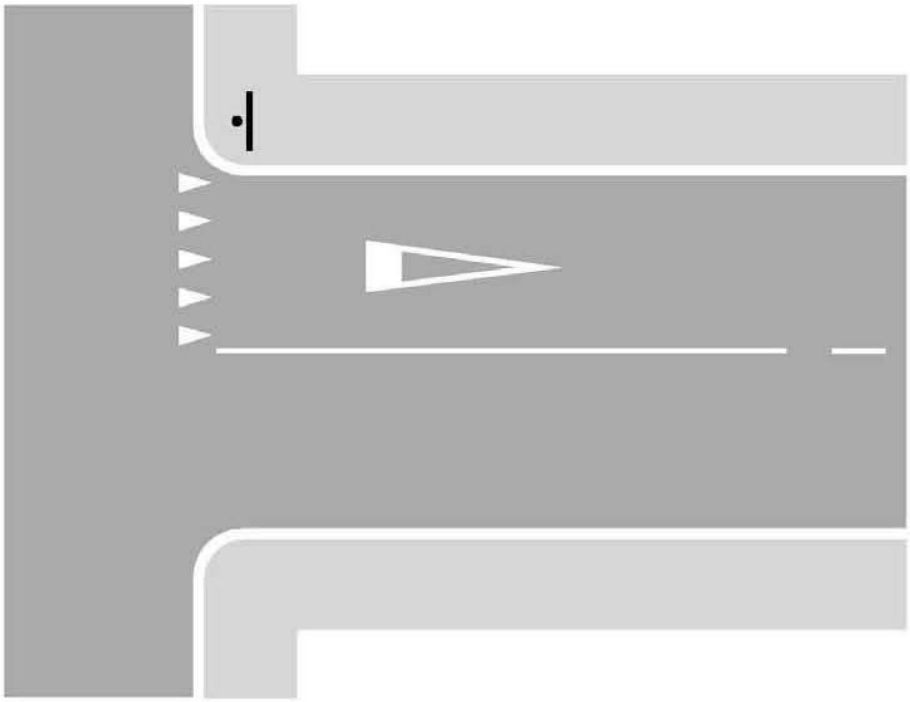
SHËNIME QË KUFIZOJNË PISTA BIÇIKLETASH

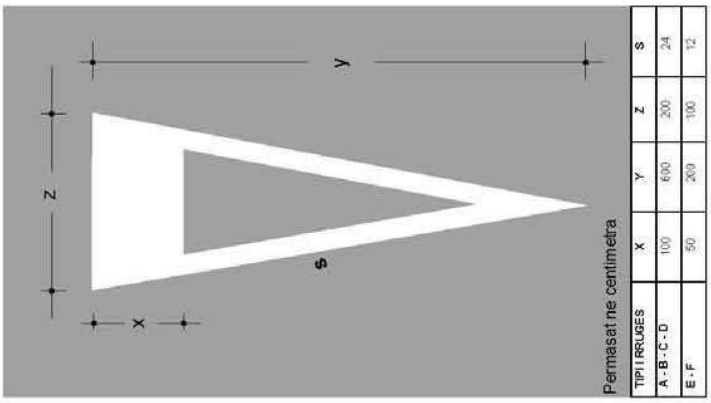




SKEMA 33

SHËNIME TËRTHORE PËR DHËNIE PËRPARËSIE



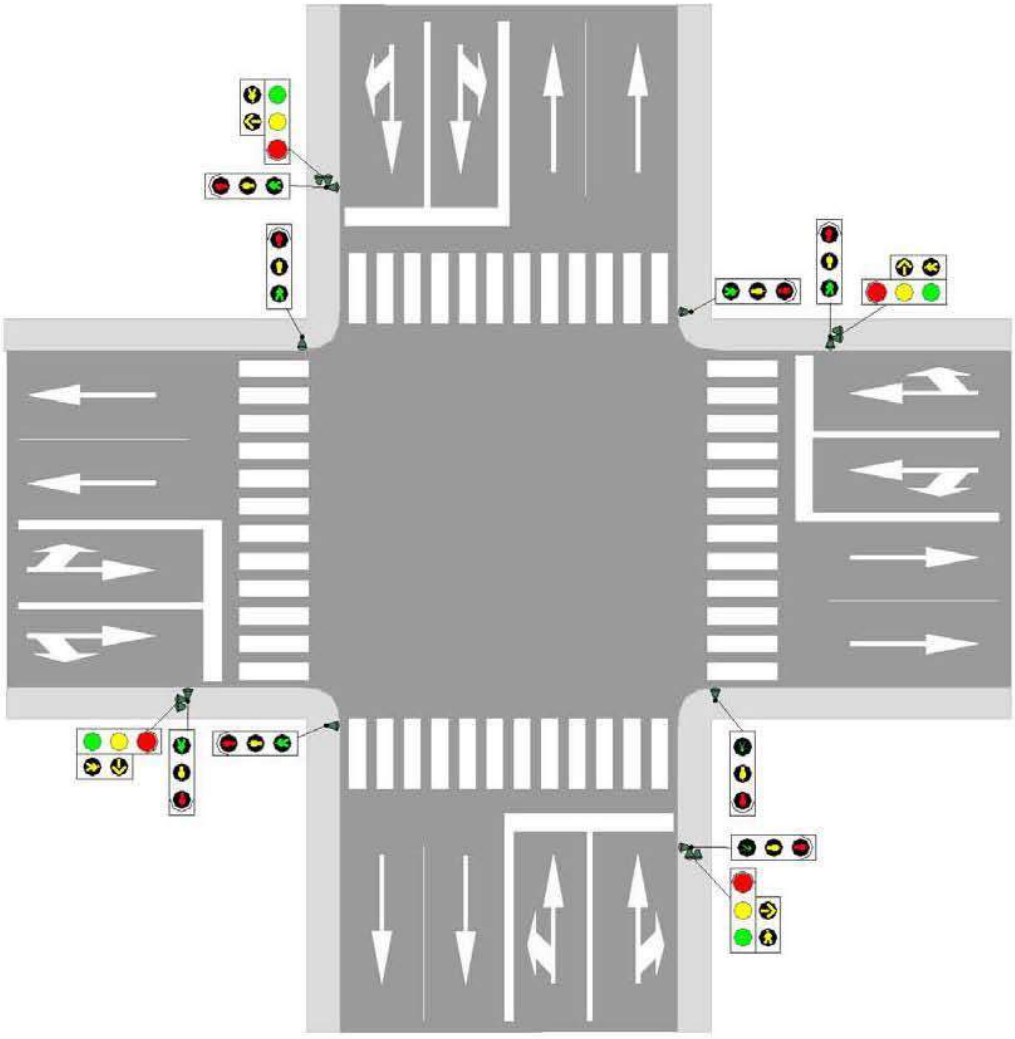


Permasat ne centimetra

TIPI I RRUGES	X	Y	Z	S
A - B - C - D	100	600	200	24
E - F	50	200	100	12

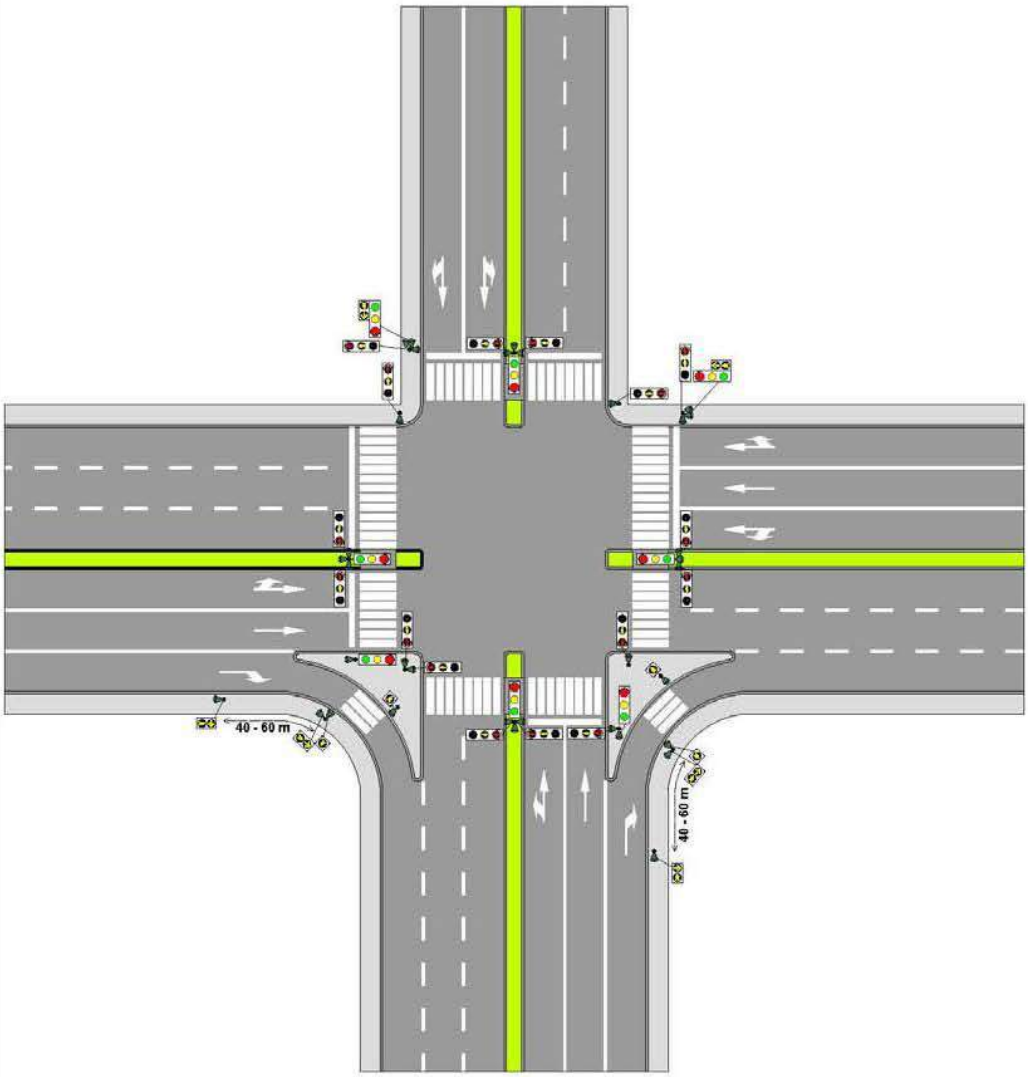
SKEMA 34

KRYQËZIM URBAN I RREGULLUAR ME SEMAFOR PËR MJETE DHE KËMBËSORË



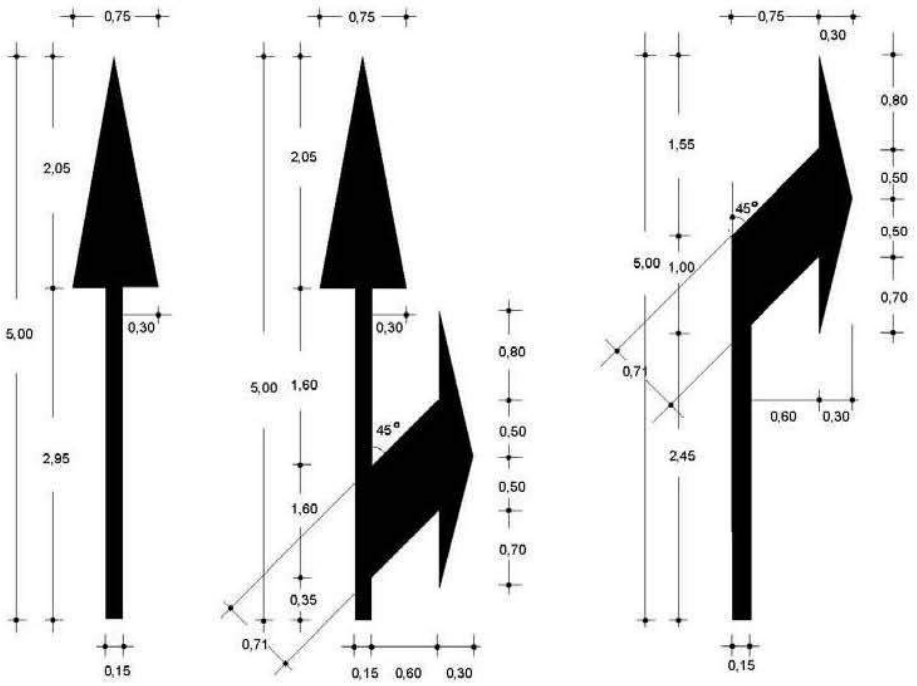
SKEMA 35/A

KRYQËZIM URBAN ME KORSI PËRSHPEJTIMI DHE NGADALËSIMII I RREGULLUAR ME SEMAFOR PËR MJETE DHE KËMBËSORË



SKEMA 35/B

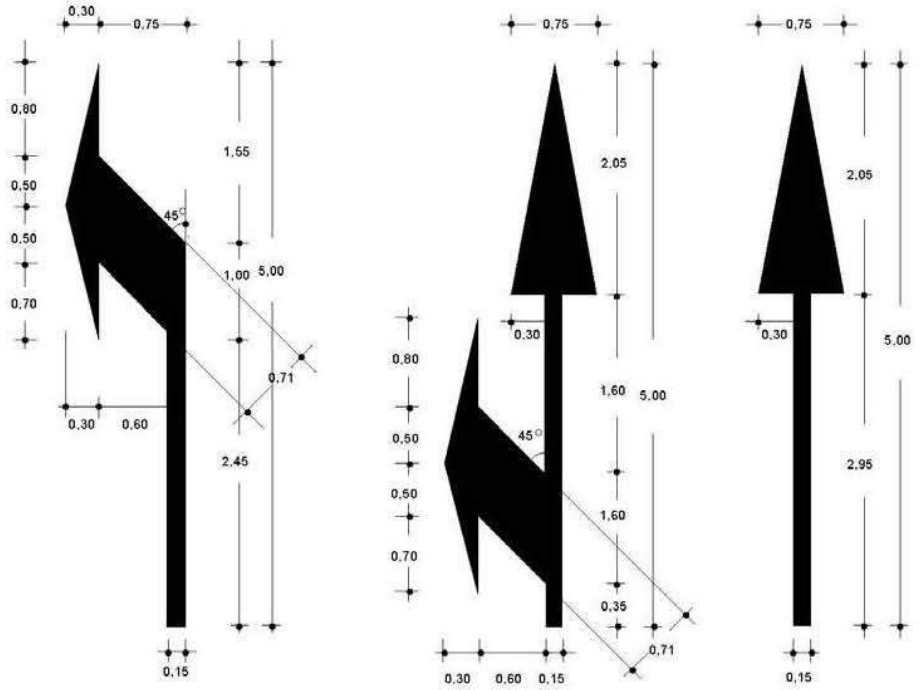
FORMA DHE PËRMASAT E SHIGJETAVE TË DREJTIMIT



(Permasat ne metra)

SKEMA 36

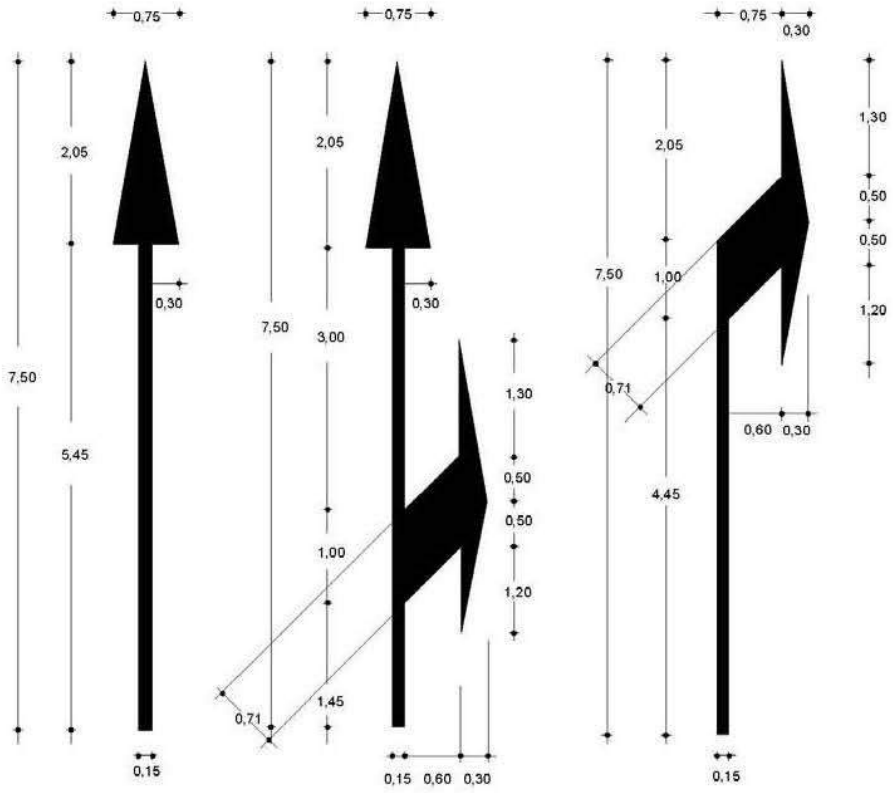
FORMA DHE PËRMASAT E SHIGJETAVE DREJTUESE



(Permasat ne metra)

SKEMA 37

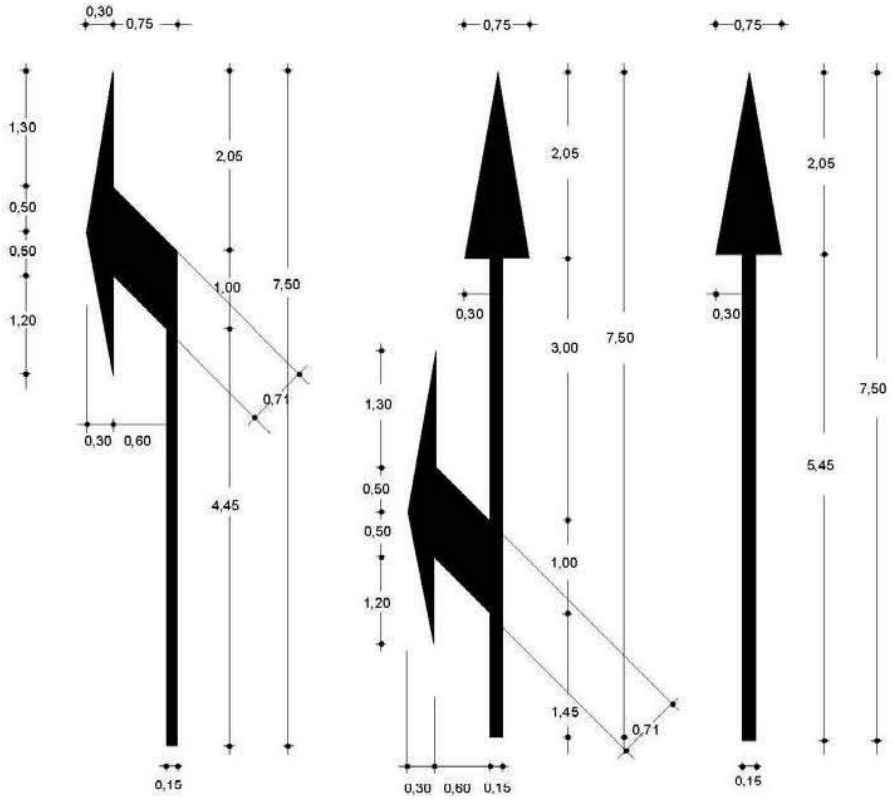
FORMA DHE PËRMASAT E SHIGJETAVE DREJTUESE



(Permasat jepen ne metra)

SKEMA 38

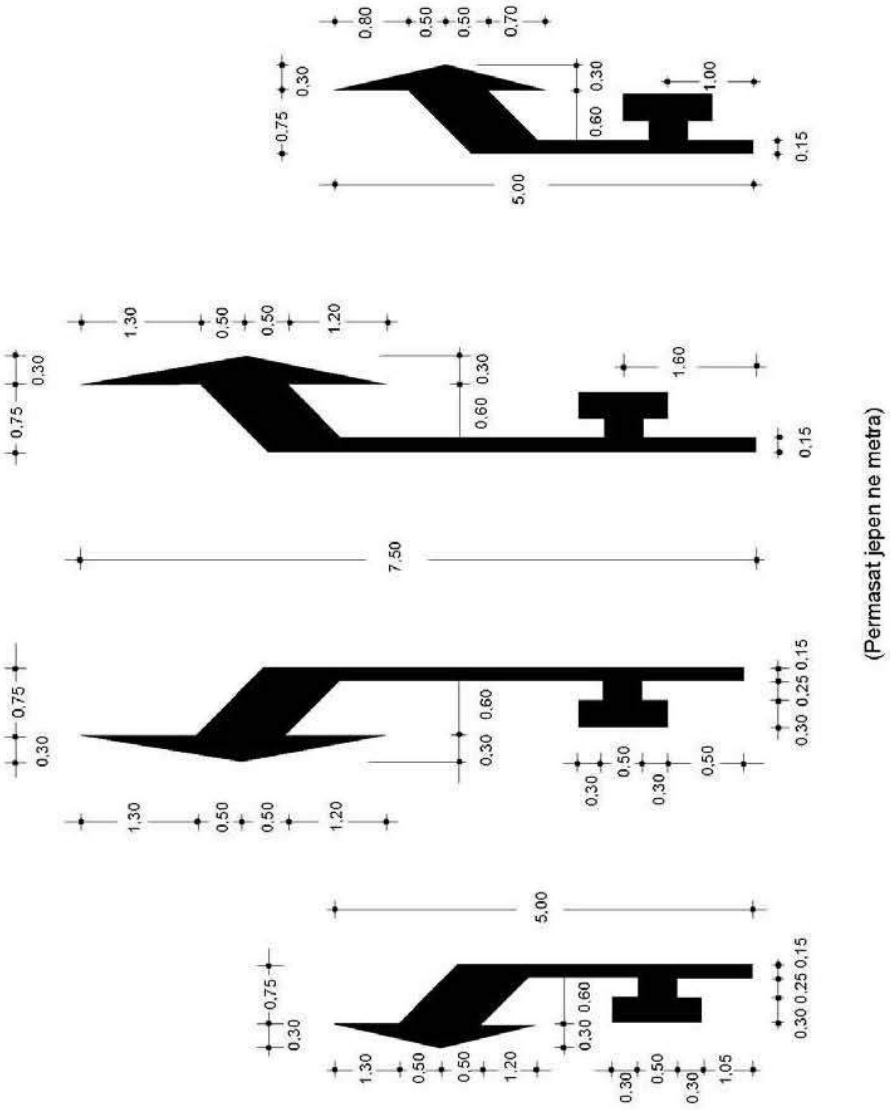
FORMA DHE PËRMASAT E SHIGJETAVE DREJTUESE



(Permasat ne metra)

SKEMA 39

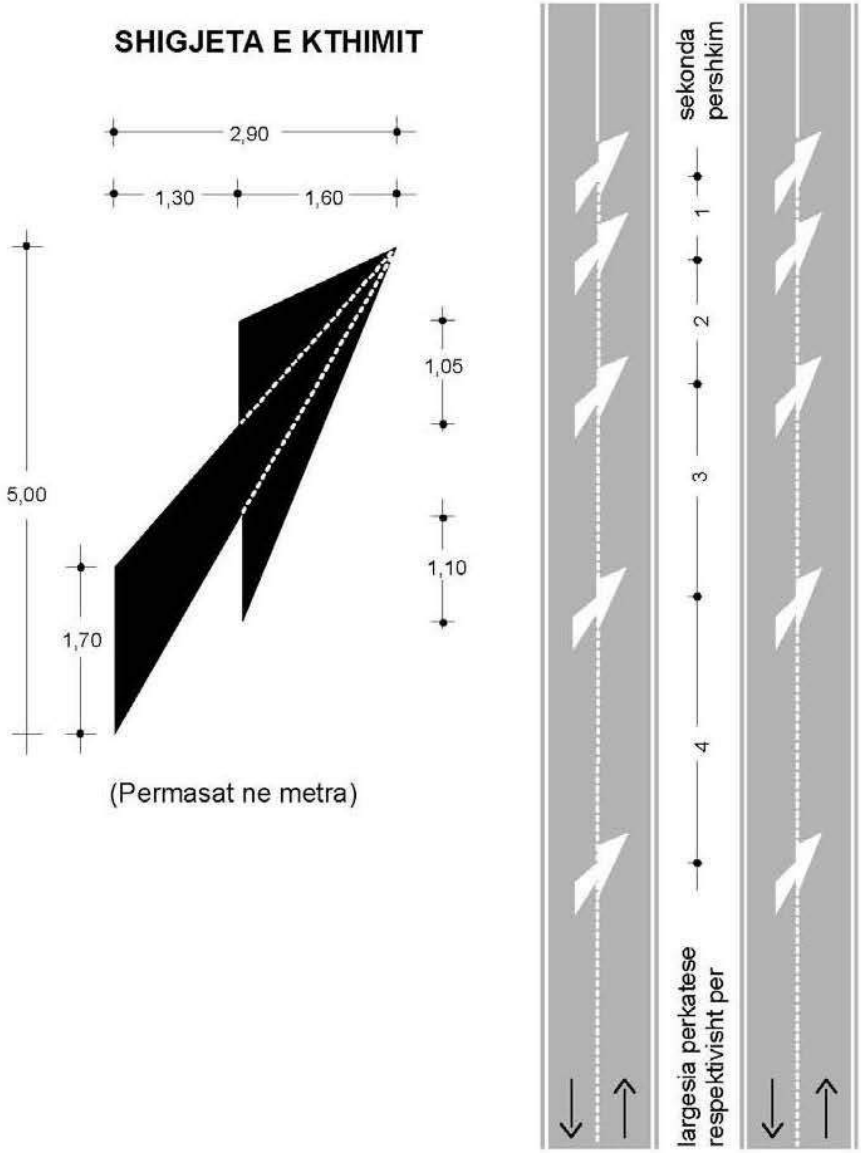
FORMA DHE PËRMASAT E SHIGJETAVE TË DREJTIMIT



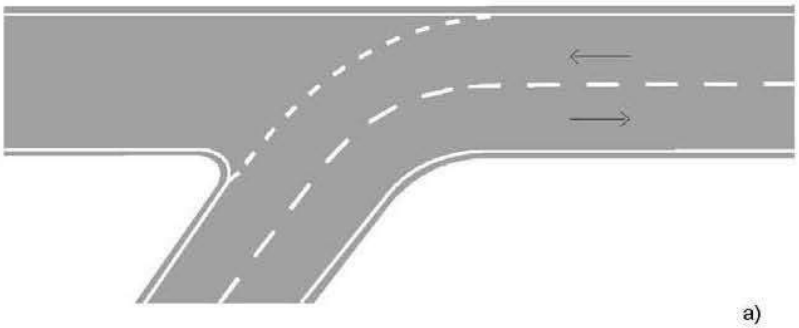
(Permasat jepen ne metra)

SKEMA 40

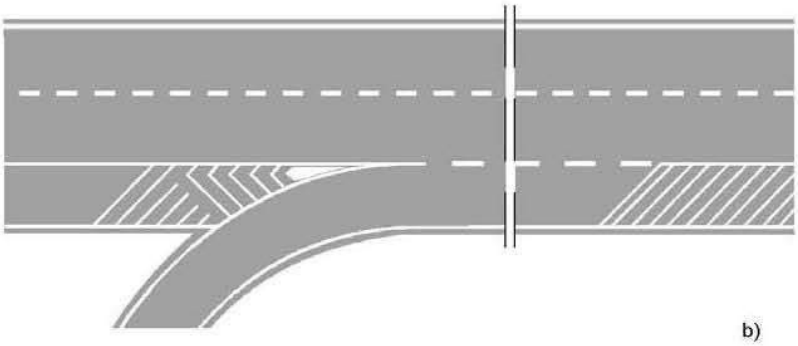
PËRDORIMI I SHIGJETAVE TË KTHIMIT



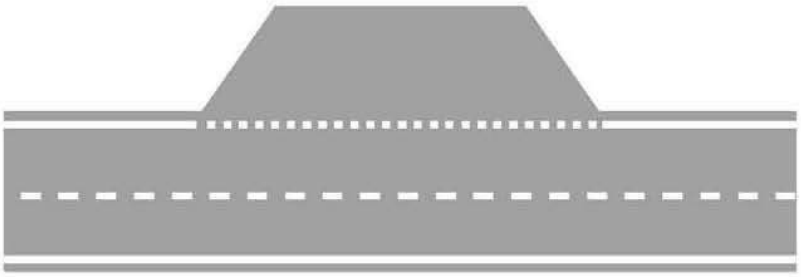
SKEMA 41



a)



b)



c)

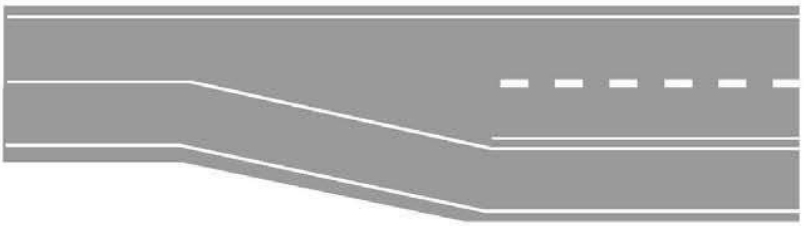
Gjerësia minimale e shiritave anësore të rrugës është 25 cm për autostradat dhe rruët interurbane kryesore, 15 cm për rrugët interurbane dytësore dhe rrugët urbane të lëvizjes së shpejtë, 12 cm për rrugët lokale.

Neni 139

SHIRITAT ANËSORE, TË VAZHDUARA DHE TË NDËRPRERA

Shiritat anësore janë të vazhduara me ngjyre të bardhë. Janë të ndërprera në rastin e një rrugeme detyrim, për të dhënë përparësi, me degëzime, me korsi përshpejtimi ose ngadalësimi, me sheshe ose zona ku ndalohet qëndrimi.

SKEMA 42



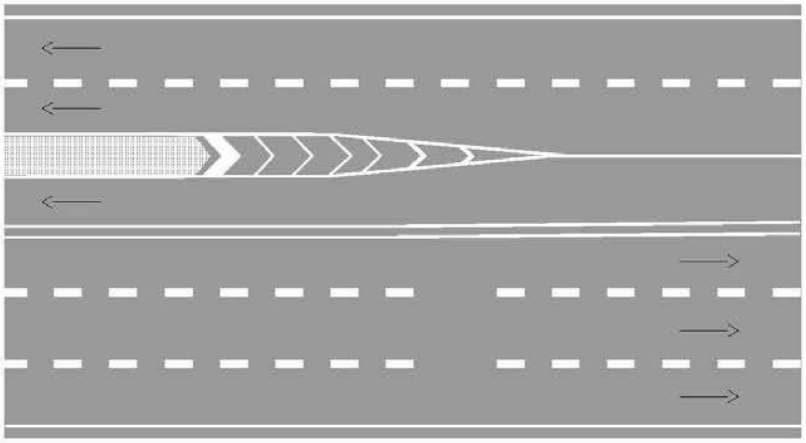
i

i = 5% për rrugët qytetëse të lagjeve (tip E) dhe rrugët vendore (tip f)

2% për të gjitha rrugët e tjera (tip A, B, C, D)

SHIRITAT NDËRLIDHËSE PËR NDRYSHIMIN E GJERËSISË SË KARREXHATËS

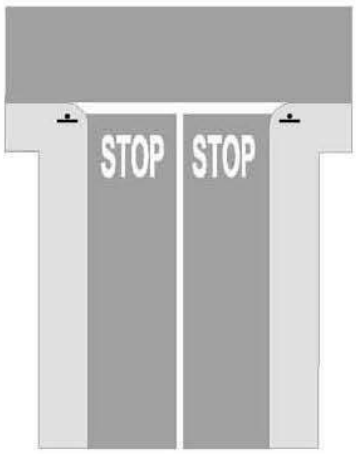
Shiriti i pjerrët i vazhduar, që ndan dy drejtimet e lëvizjes, në zonat ku ndryshon gjerësia e karrexhatës ose numri i korsise.



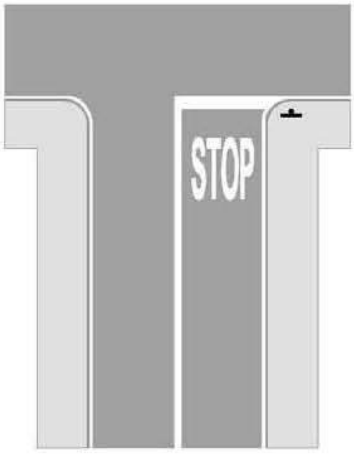
SHIRITAT NDERLIDHESE PER PRANINE E PENGESAVE.

Shiritatt e pjerrëta, të vazhduara, për të mënjanuar trafikun nga pengesat, ishujt brënda karrexhatës. Hapësira e brëndshme ndërmjet dy shiritave të pjerreta theksohet me anë të shiritave të vendosura në formë zebre.

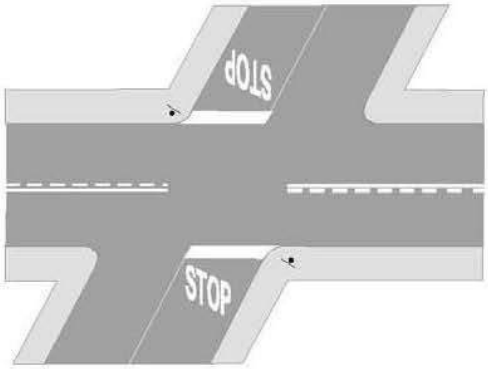
SKEMA 43



SHIRITI I TËRTHORTË I NDALIMIT
Mbyll të gjitë gjerësinë e karrexhatës, nëse kjo është me një kalim.Simboli STOP përsëritet në qendër të çdo korsie. Automjetet duhet të ndalojnë pranë vijës, pa e shkelur atë.

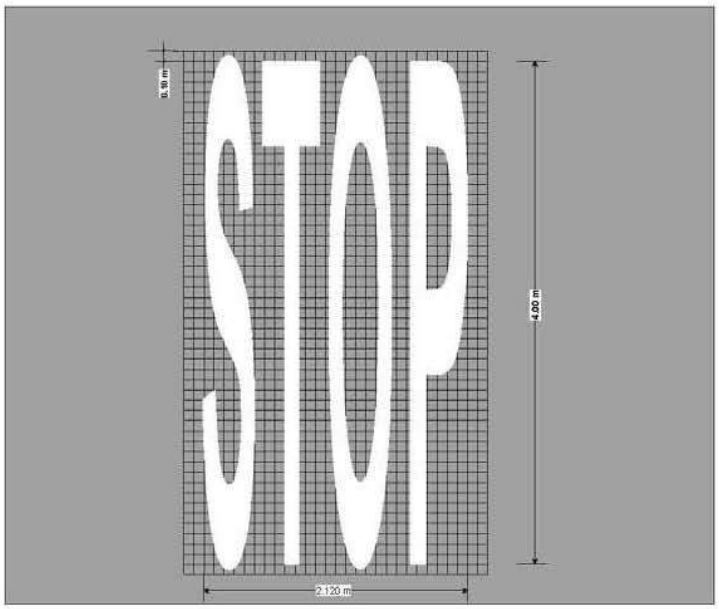


SHIRITI I TËRTHORTË I NDALIMIT
Është hequr në pozicionin më të avancuar, të mundshëm. Simboli horizontal STOP është i një formati më të madh, nëse shpejtësia e lejuar është më e madhe se 50 Km/orë.

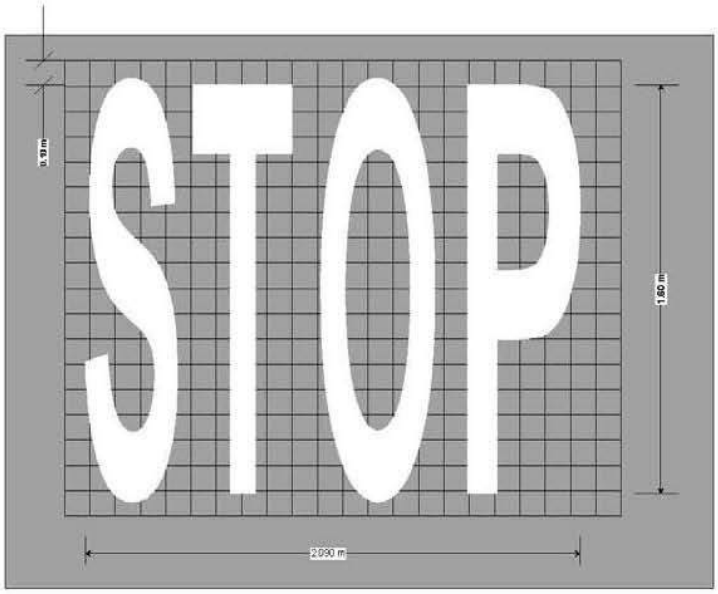


SHIRITI I TËRTHORTË I NDALIMIT
Duhet të hiqet paralel me aksin e rrugës kryesore. Simbolet horizontale janë hequr pingul me aksin e rrugës jokryesore (dytësore).

SKEMA 44

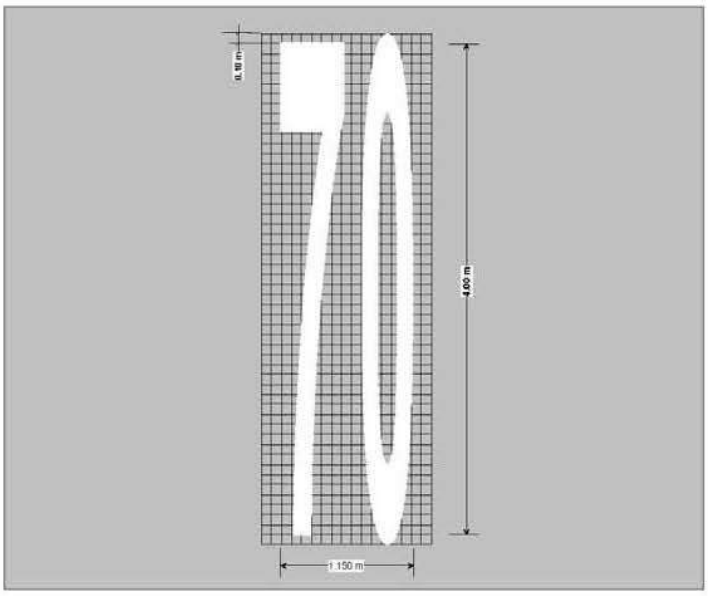


SHKRIMI I FJALËS "STOP" NË RRUGËT E TIPIT A - B - C - D ME SHPEJTËSI V > 50 km/orë

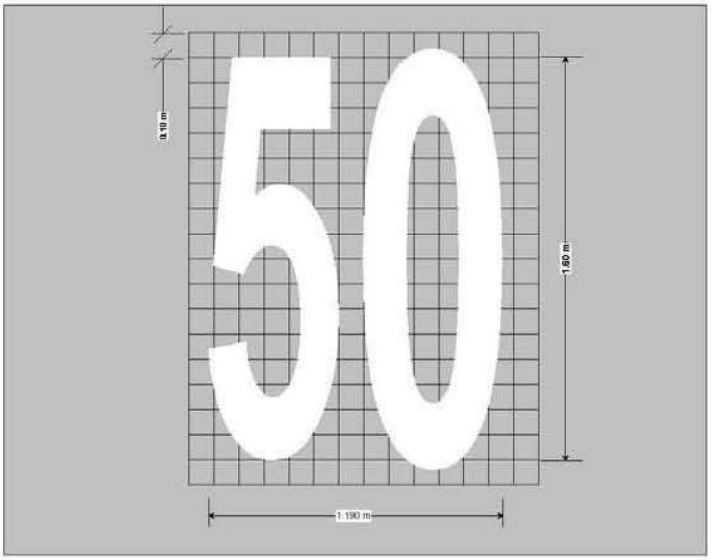


SHKRIMI I FJALËS "STOP" NË RRUGËT E TIPIT D - E - F, ME SHPEJTËSI V ≤ 50 km/orë

SKEMA 45

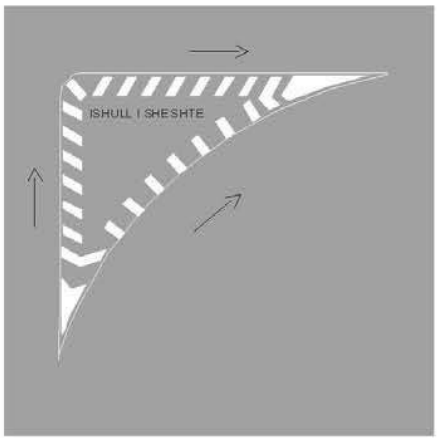


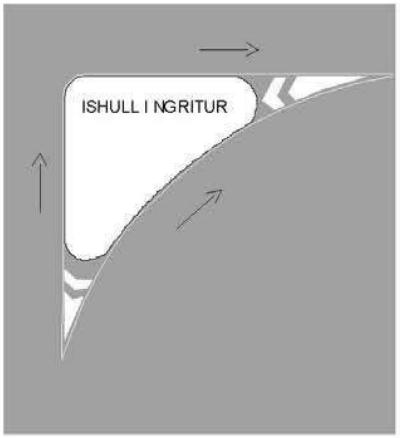
SHKRIMI I SHPEJTËSISË SË KESHILLUAR NË RRUGËT E TIPIT A - B - C - D, ME SHPEJTËSI V > 50 km/orë

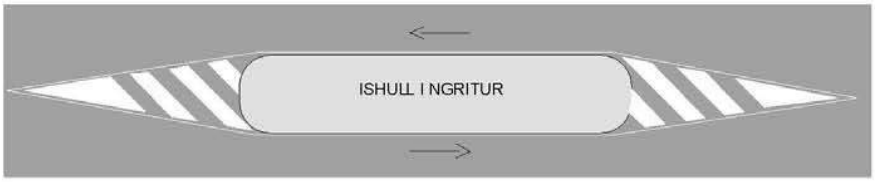


SHKRIMI I SHPEJTËSIË SË KESHILLUAR NË RRUGËT E TIPIT D - E - F, ME SHPEJTËSI V < 50 km/orë

SKEMA 46







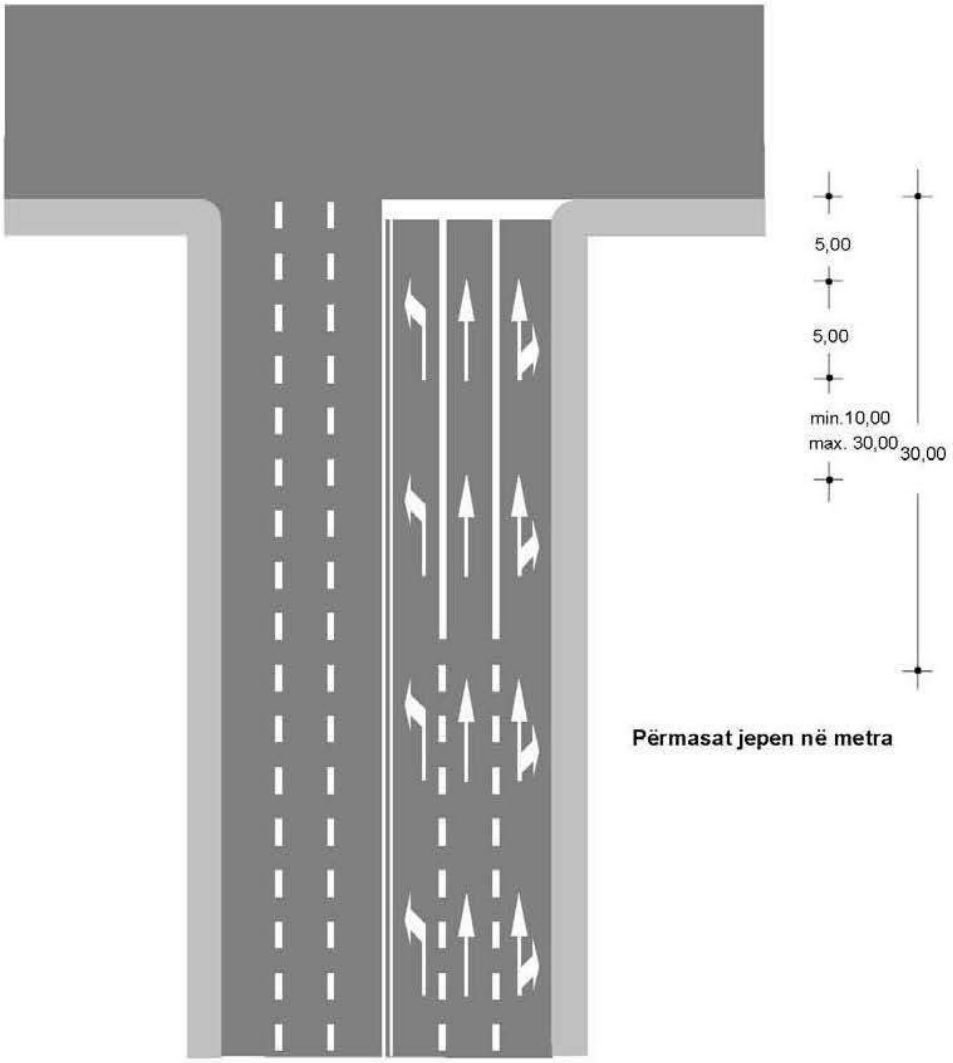
ISHUJT E TRAFIKUT

Ishujt e trafikut janë të kufizuar nga shirita të bardha. Brënda ishujve të rrafshtë duhet të shënohen shirita të pjerrëta në forme zebre, me ngjyrë të bardhë, me pjerrësi 45° me drejtimin e lëvizjes: hapësirat ndërmjet shiritave janë dy here më të gjëra se vete shiritat.

Anët e ishujve të ngritur duhet të paraprihen nga kulme të shënjuara, paralajmëruese.

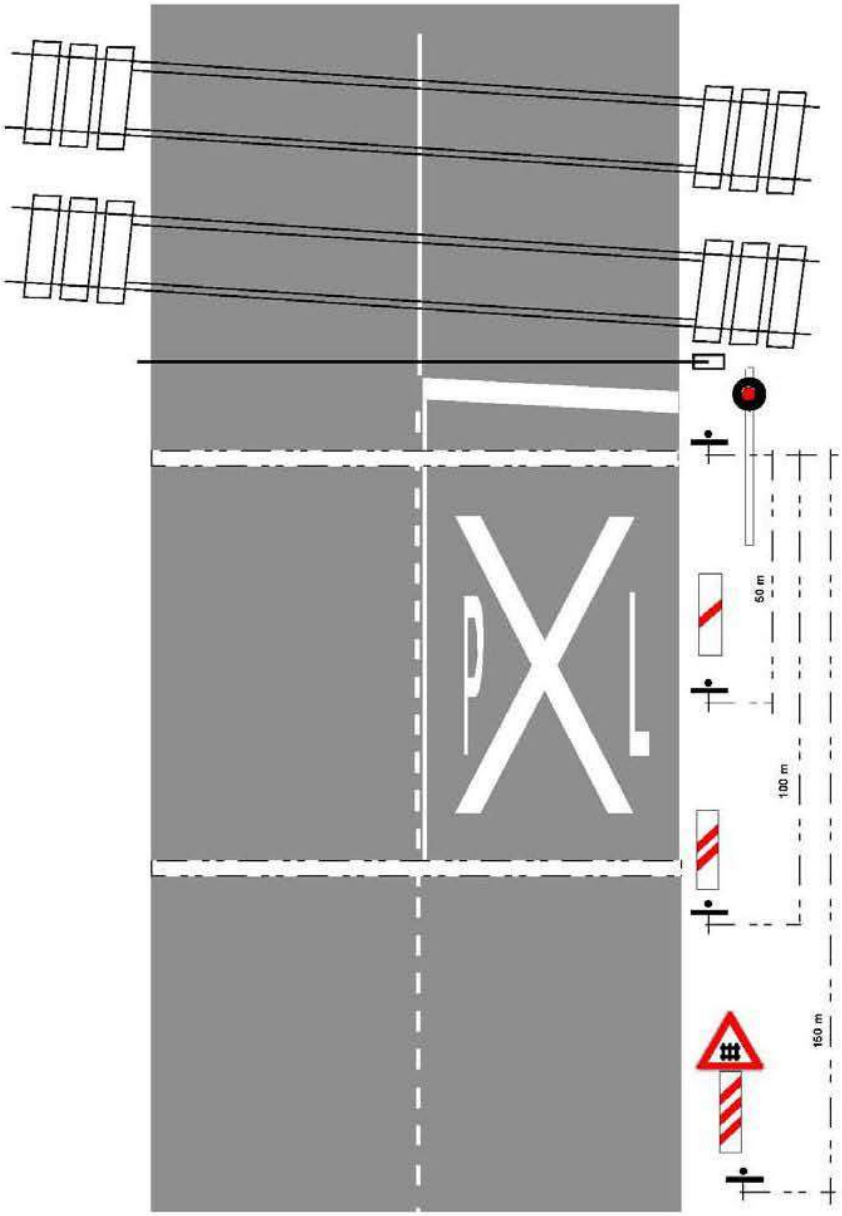
SKEMA 47

LARGËSIA NDËRMJET SHIGJETAVE TË DREJTIMIT



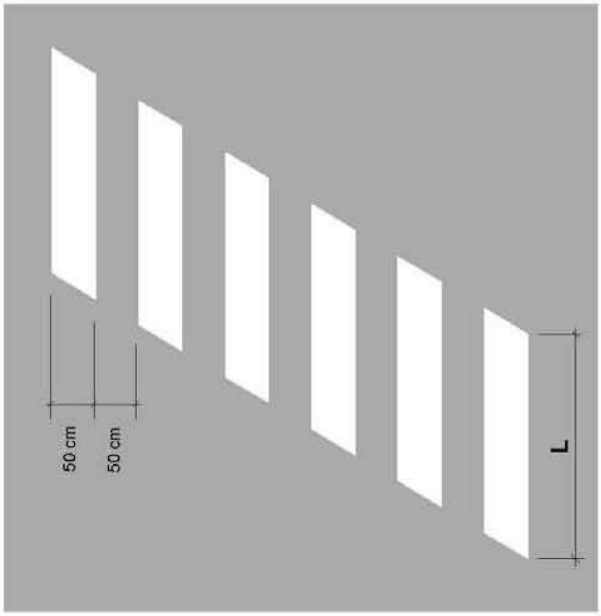
SKEMA 48

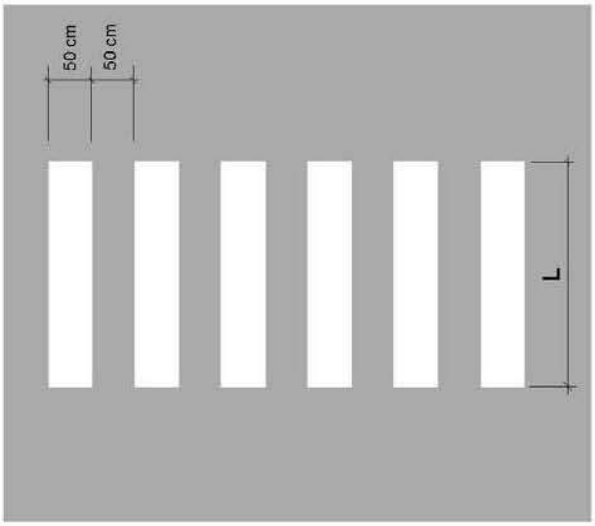
KALIM HEKURUDHOR NË NIVEL ME BARRIERA



SKEMA 49

KALIMET KËMBËSORE



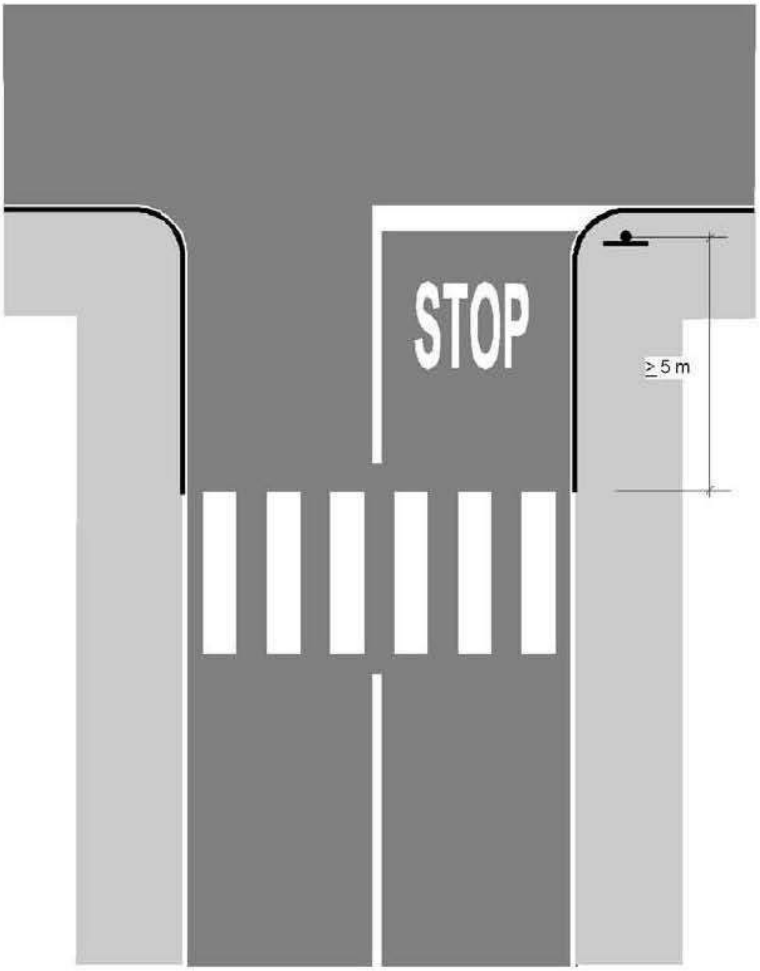


L ≥ 2,5 m ne rruge lokale dhe urbane te lagjeve

L ≥ 4 m ne rruge te tjera

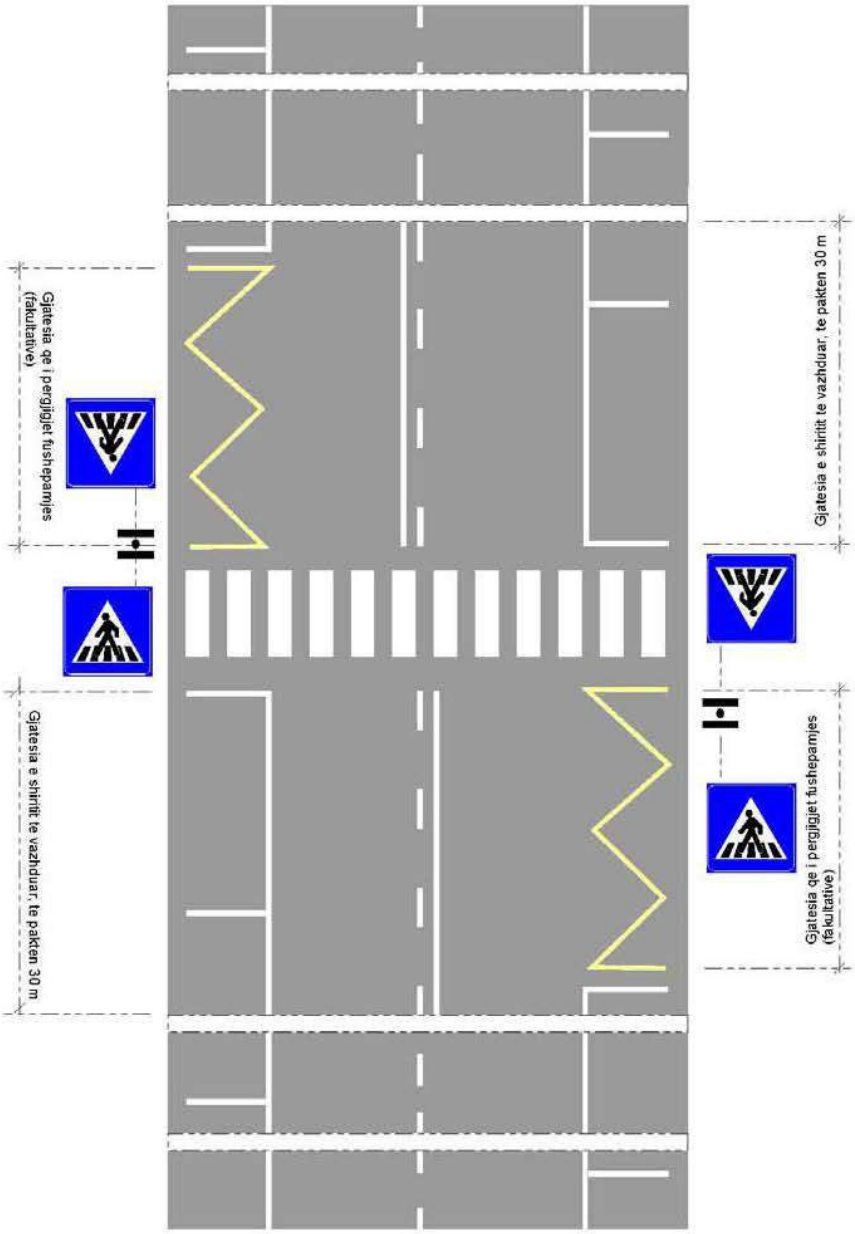
SKEMA 50

KALIM KËMBËSOR NË NJË KRYQËZIM TË PASEMAFORIZUAR



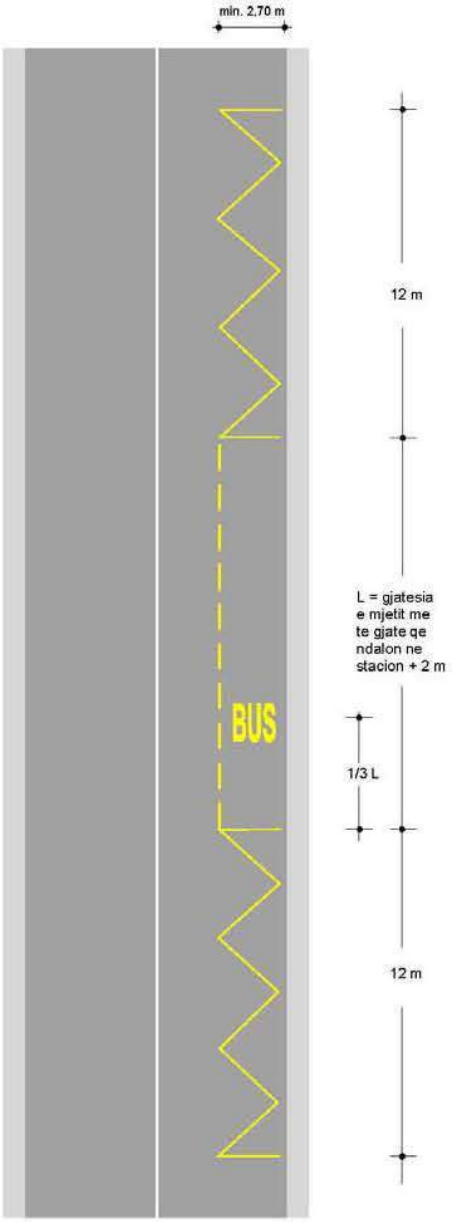
SKEMA 51

FUSHEPAMJA E KALIMEVE KEMBESORE



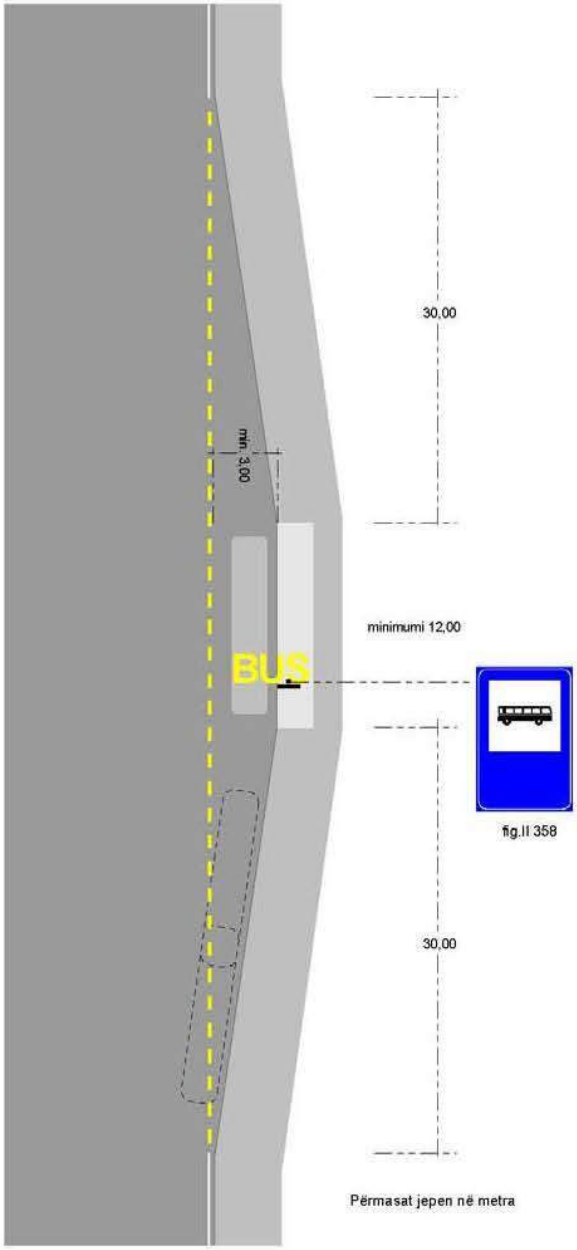
SKEMA 52

KUFIZIMI I STACIONEVE TE QENDRIMIT TE MJETEVE TE TRANSPORTIT PUBLIK, KOLEKTIV, TE LINJES



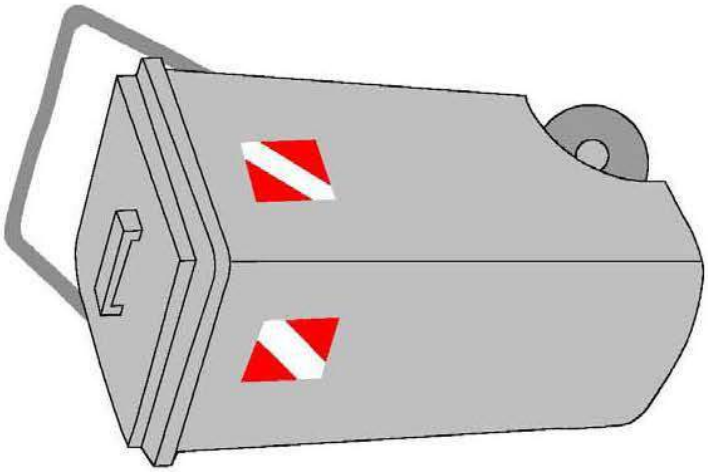
SKEMA 53

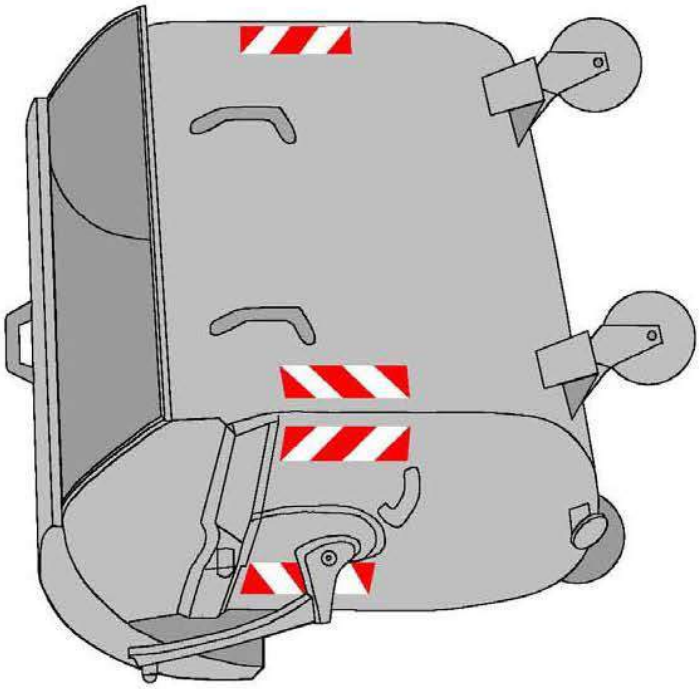
NDALESË AUTOBUZI JASHTËQYTETËS



SKEMA 54

SISTEME REFRAKTARE PER TE EVIDENTUAR PREZENCEN E KAZANEVE PER MBLEDHJEN E MBETURINAVE

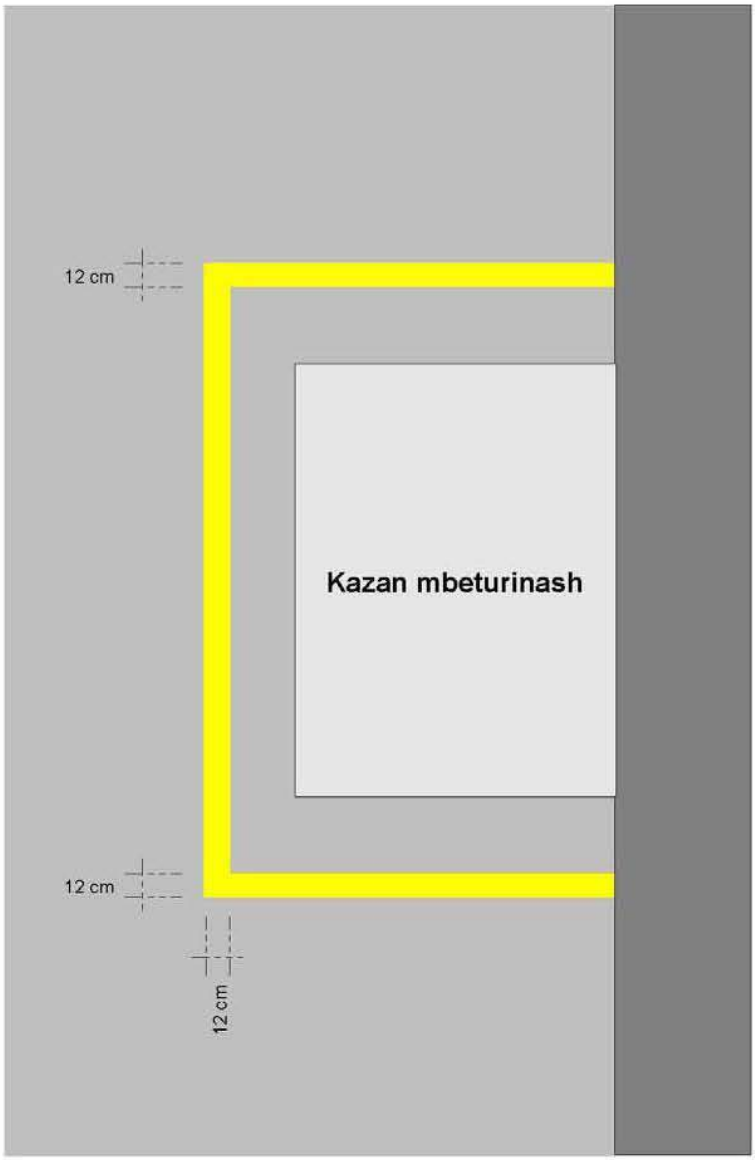




SKEMA 55

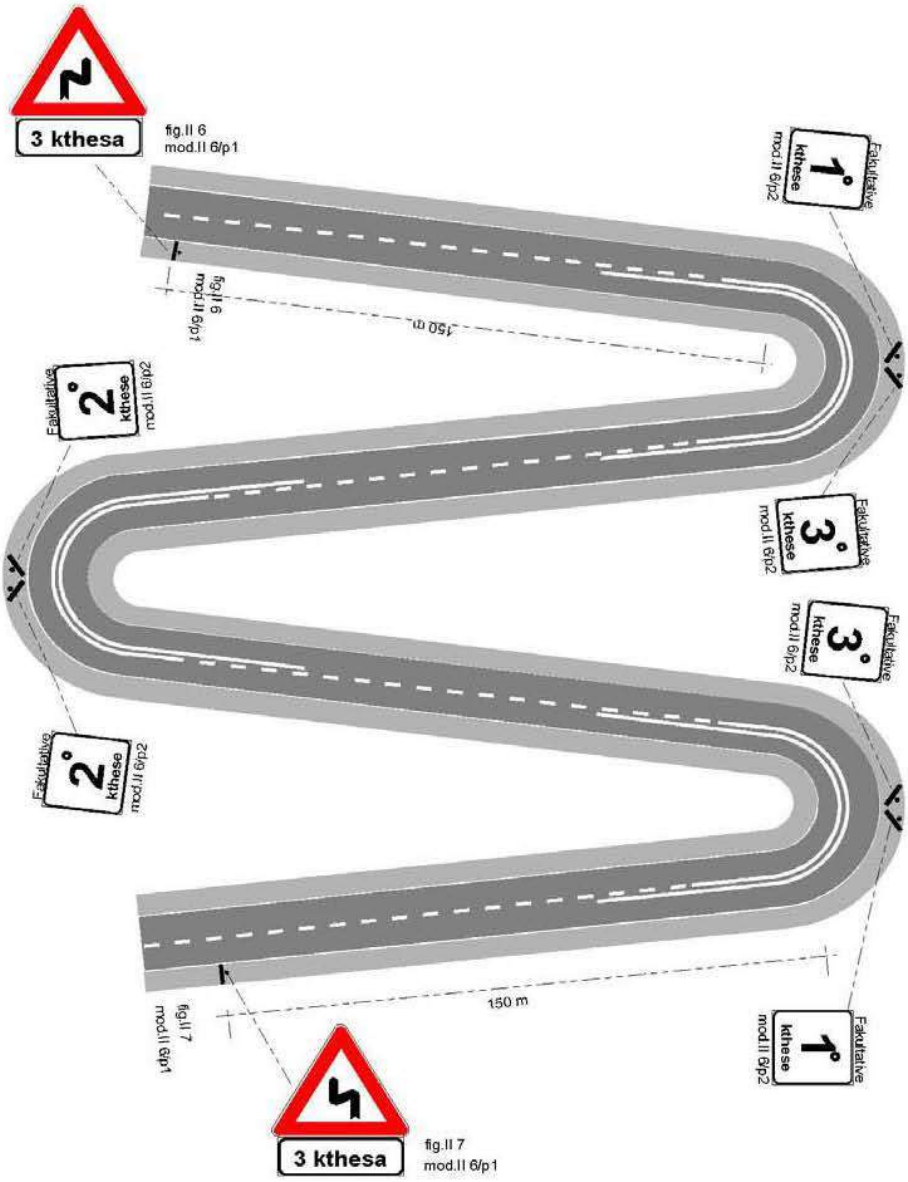
SINJALIZIME HORIZONTALE PËR KAZANE MBETURINASH

TË VENDOSUR NË ANË TË KAREXHATËS



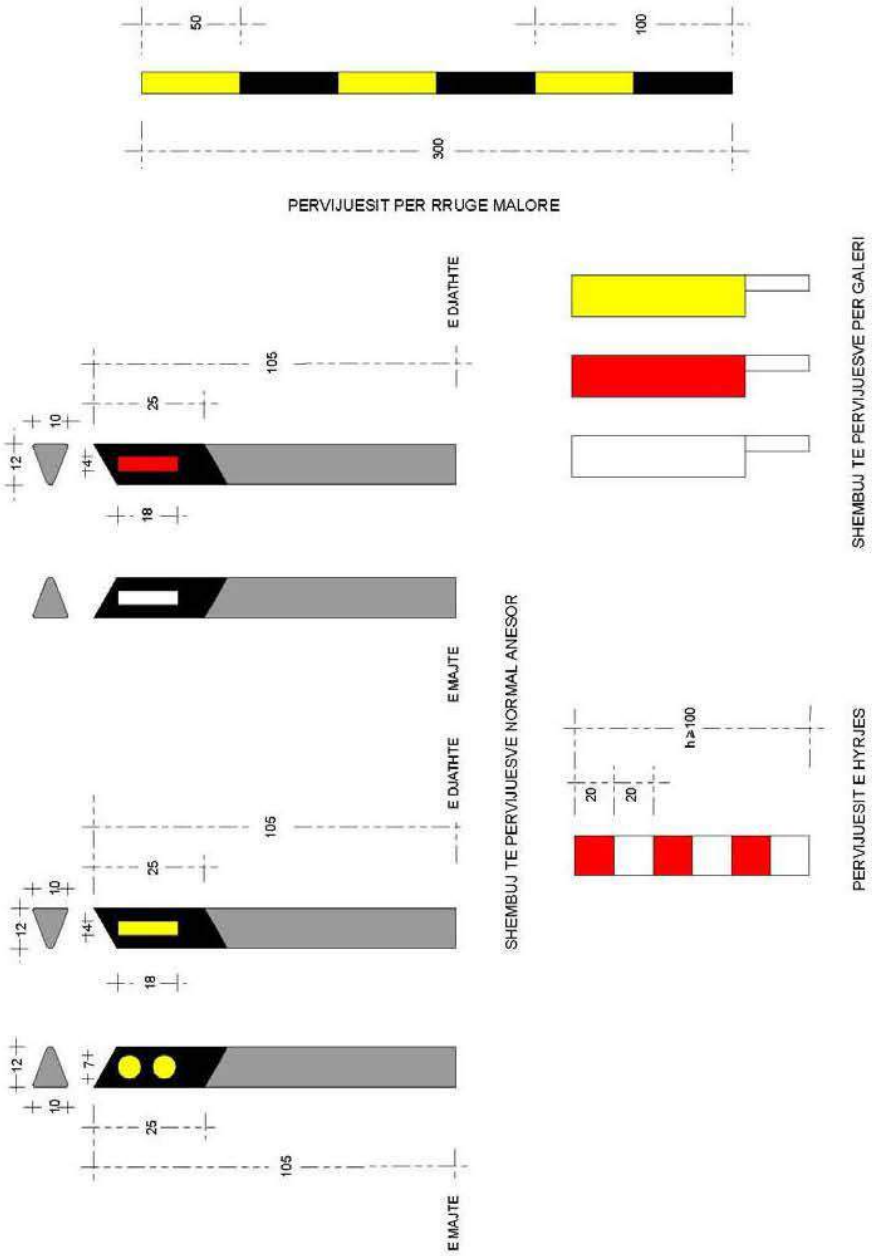
SKEMA 56

SINJALIZIME VERTIKALE TË RREZIKUT NË KTHESA GJALPËRUSHE



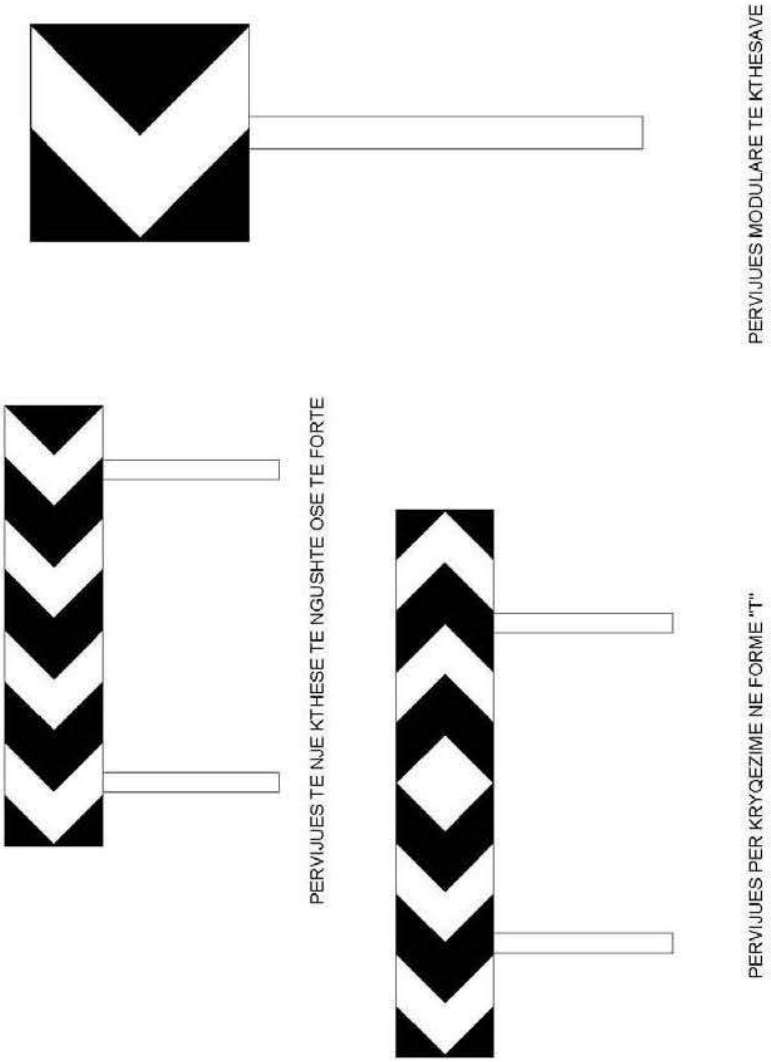
SKEMA 57

PËRVIJUESIT



SKEMA 58

PËRVIJUESIT

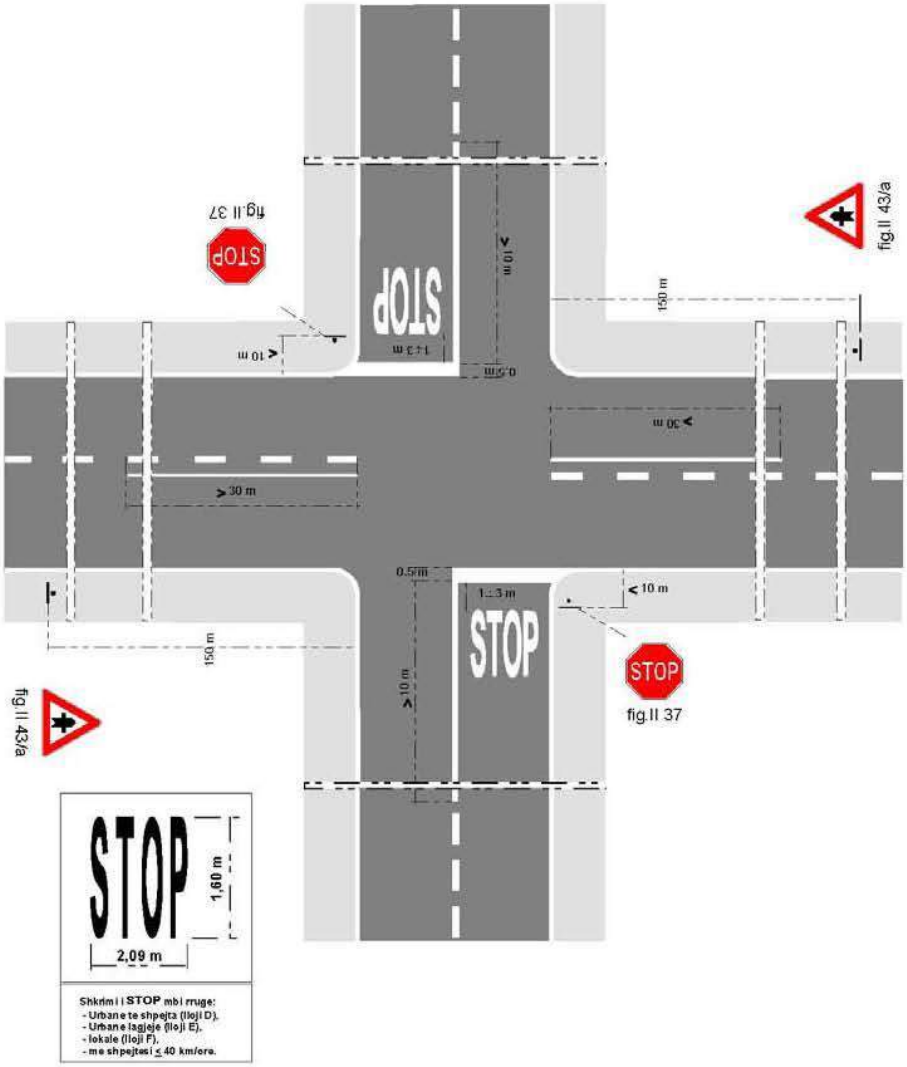


SKEMA 59

TUNEL

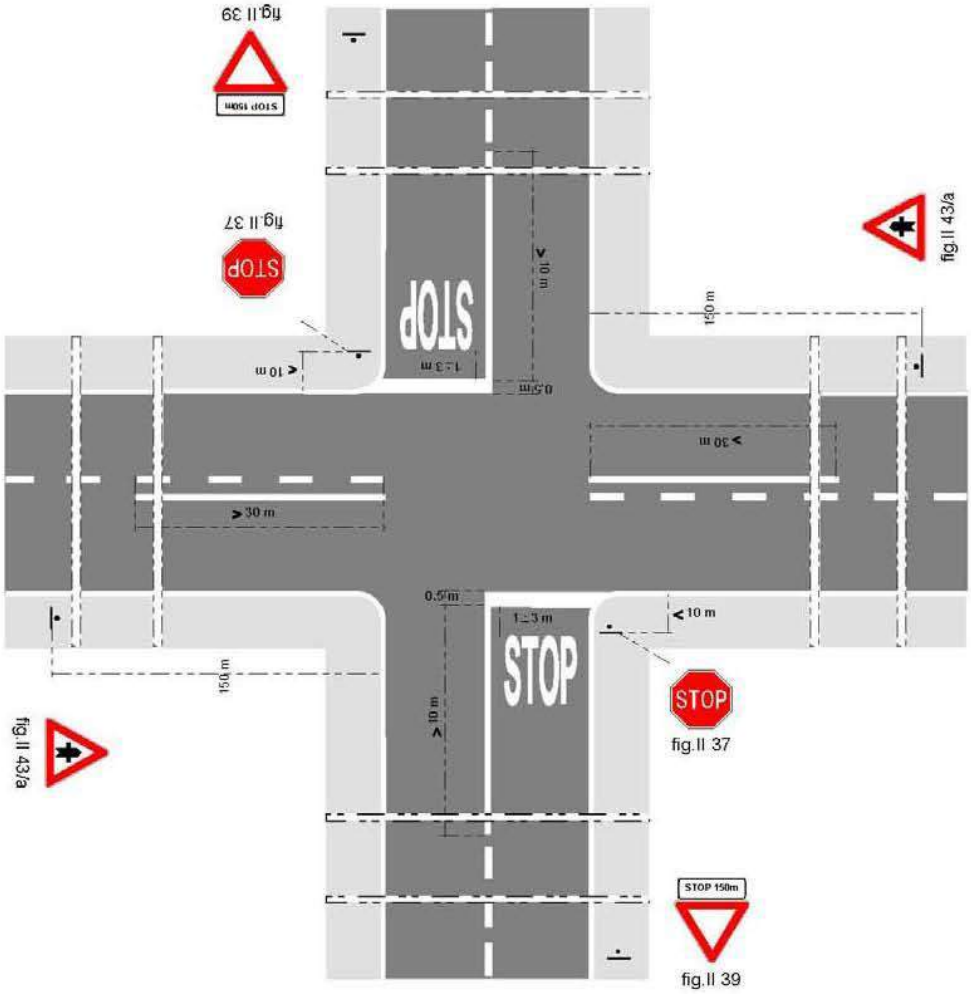
SKEMA 60

KRYQEZIM URBAN I RREGULLUAR ME SINJALIN "NDALO DHE JEP PERPARESI"



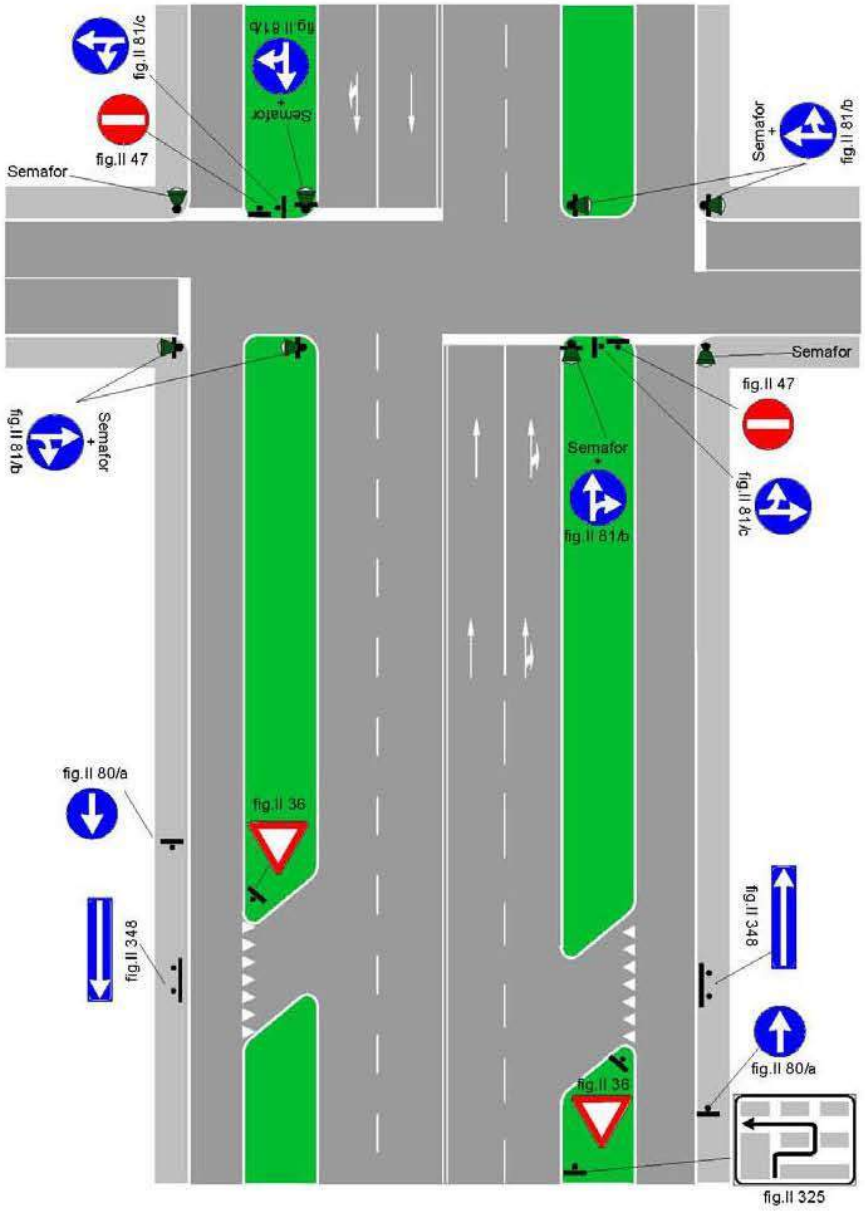
SKEMA 61

KRYQEZIM URBAN I RREGULLUAR ME SINJALIN "NDALO DHE JEP PERPARESI"



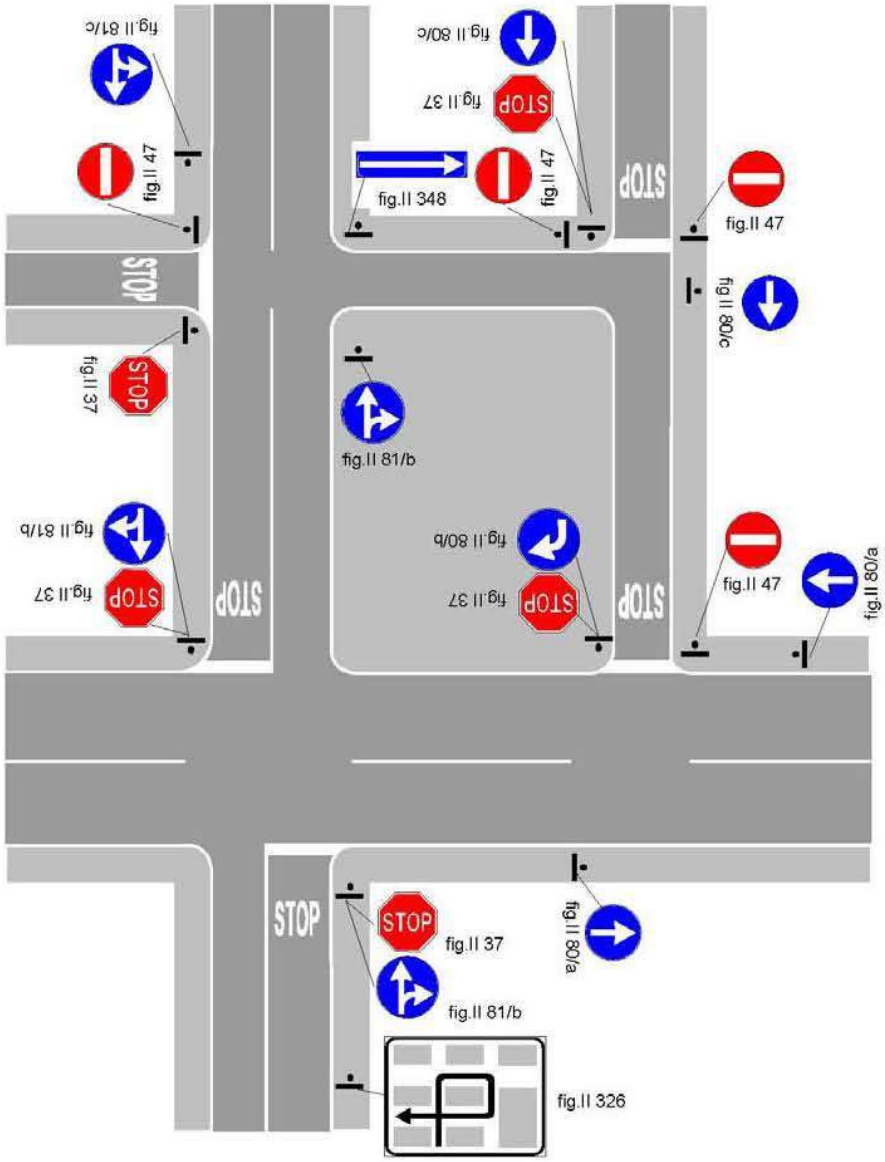
SKEMA 62

KRYQËZIM I RREGULLUAR ME SEMAFOR VETËM PËR MJETE DHE SINJALE TE KTHIMIT NGA E MAJTA GJYSËMDREJT



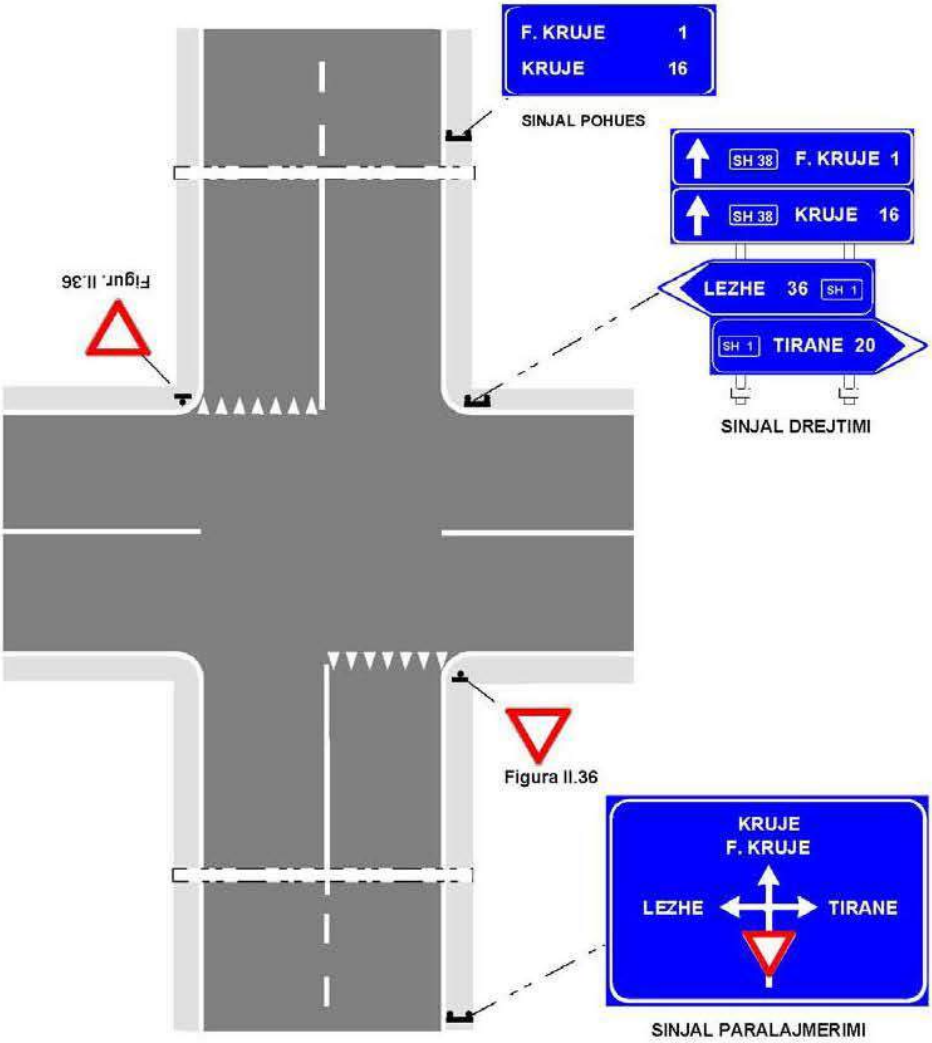
SKEMA 63

KRYQËZIM I RREGULLUAR ME SINJALE TE KTHIMIT NGA E MAJTA INDIREKT



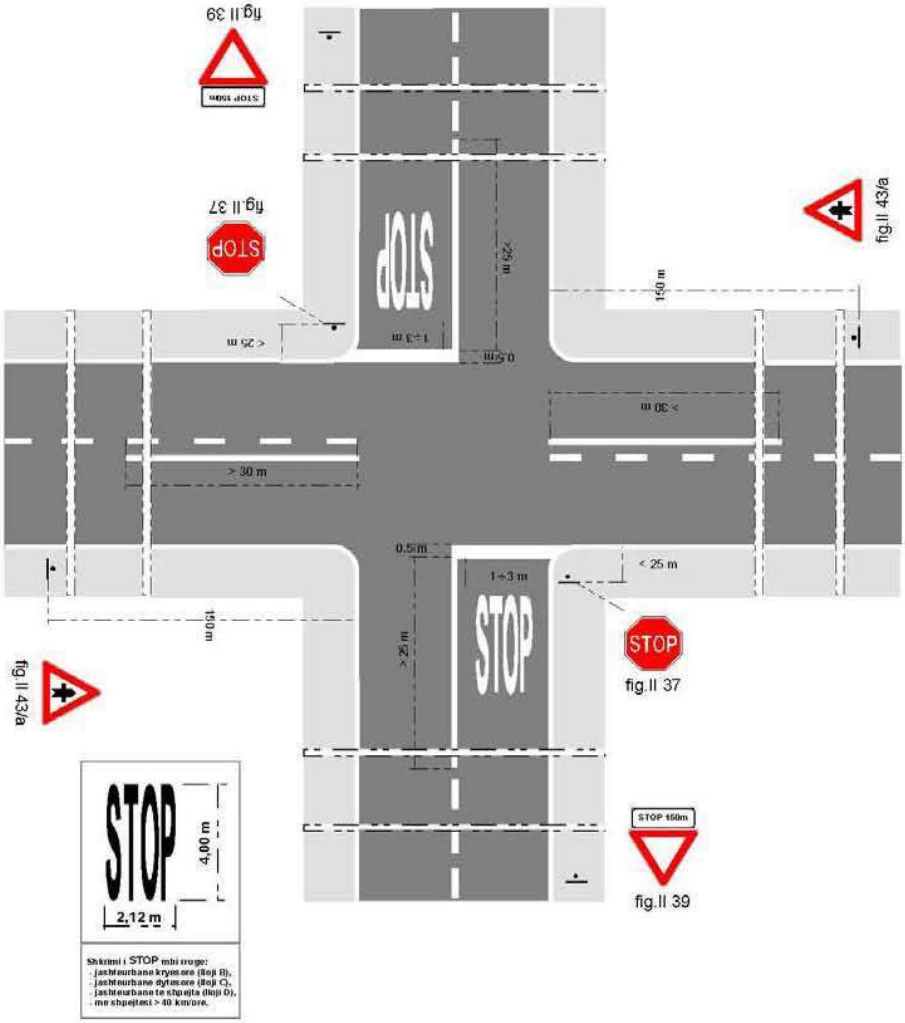
SKEMA 64

KRYQËZIM JASHTËQYTETES I RREGULLUAR ME SINJAL PARALAJMERIM KRYQËZIMI



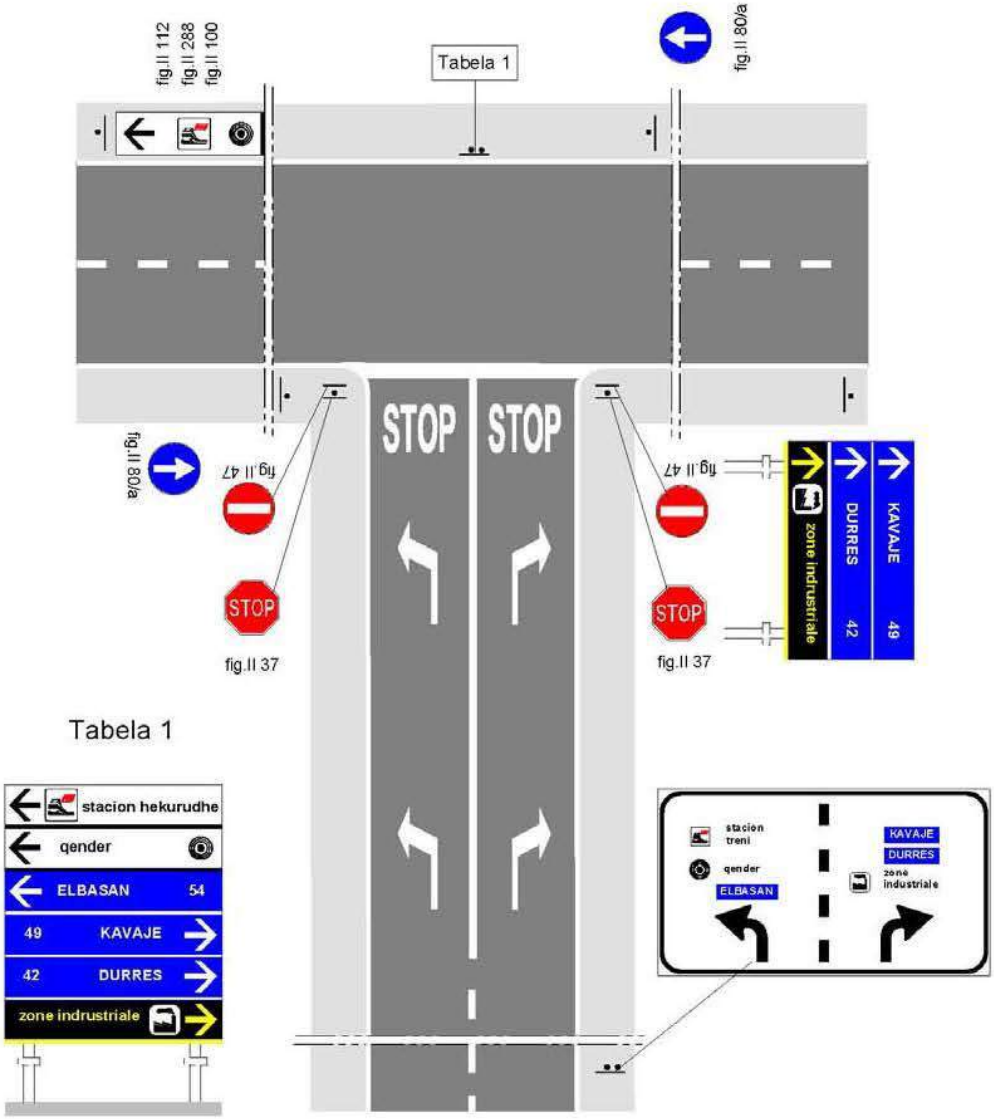
SKEMA 65

KRYQËZIM JASHTËQYTETES I RREGULLUAR ME SINJALIN "NDALO DHE JEP PERPARESI"



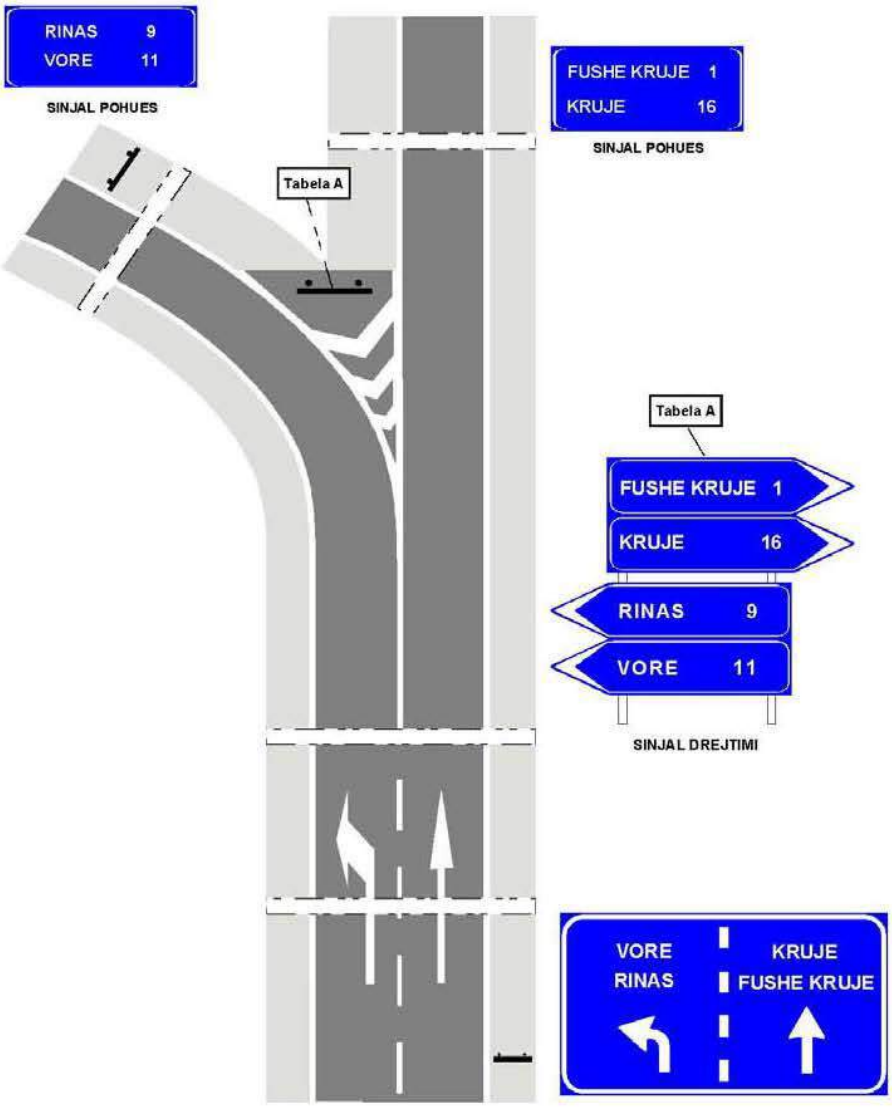
SKEMA 66

KRYQËZIM URBAN I RREGULLUAR ME SINJALE PARASELEKSIONIMI



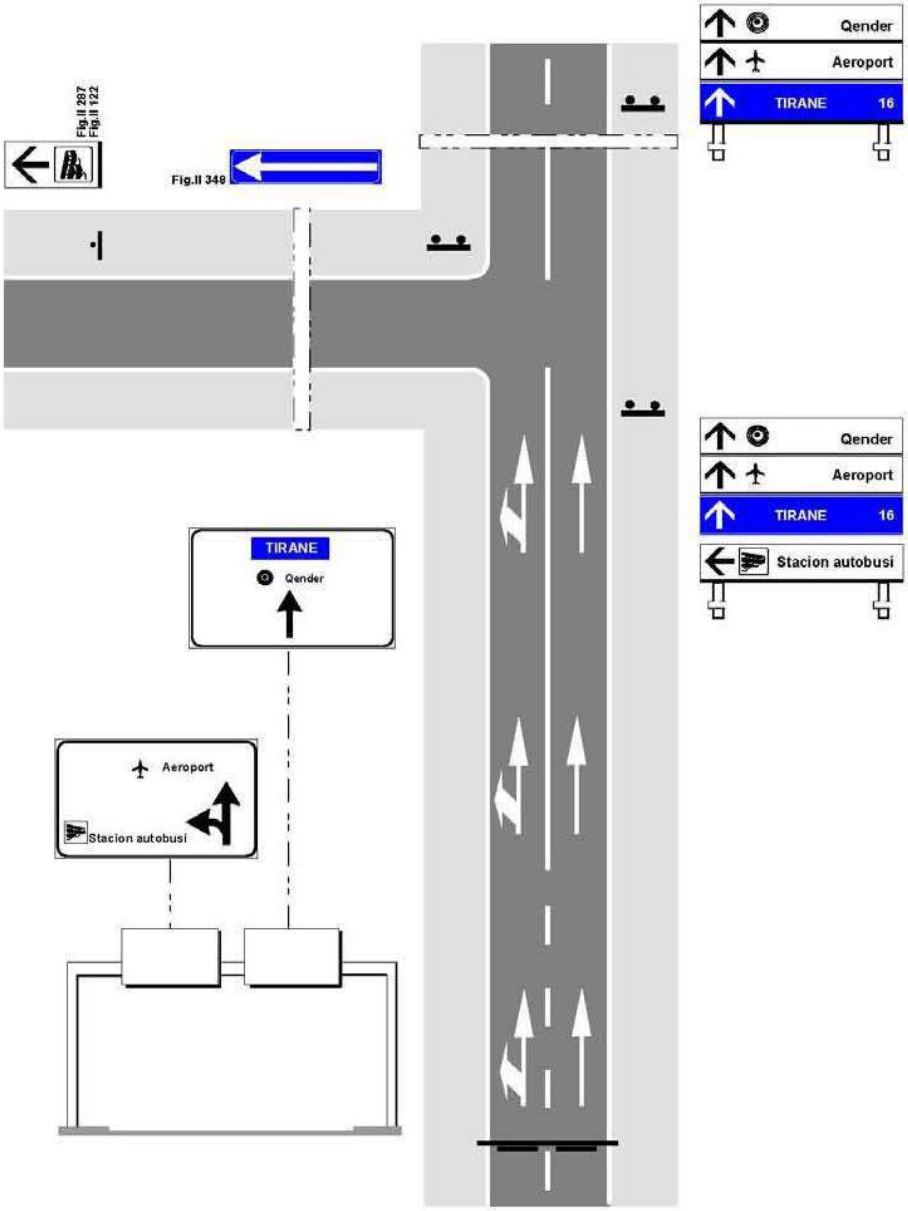
SKEMA 67

KRYQËZIM JASHTËQYTETES I RREGULLUAR ME SINJAL PARAZGJEDHJEJE



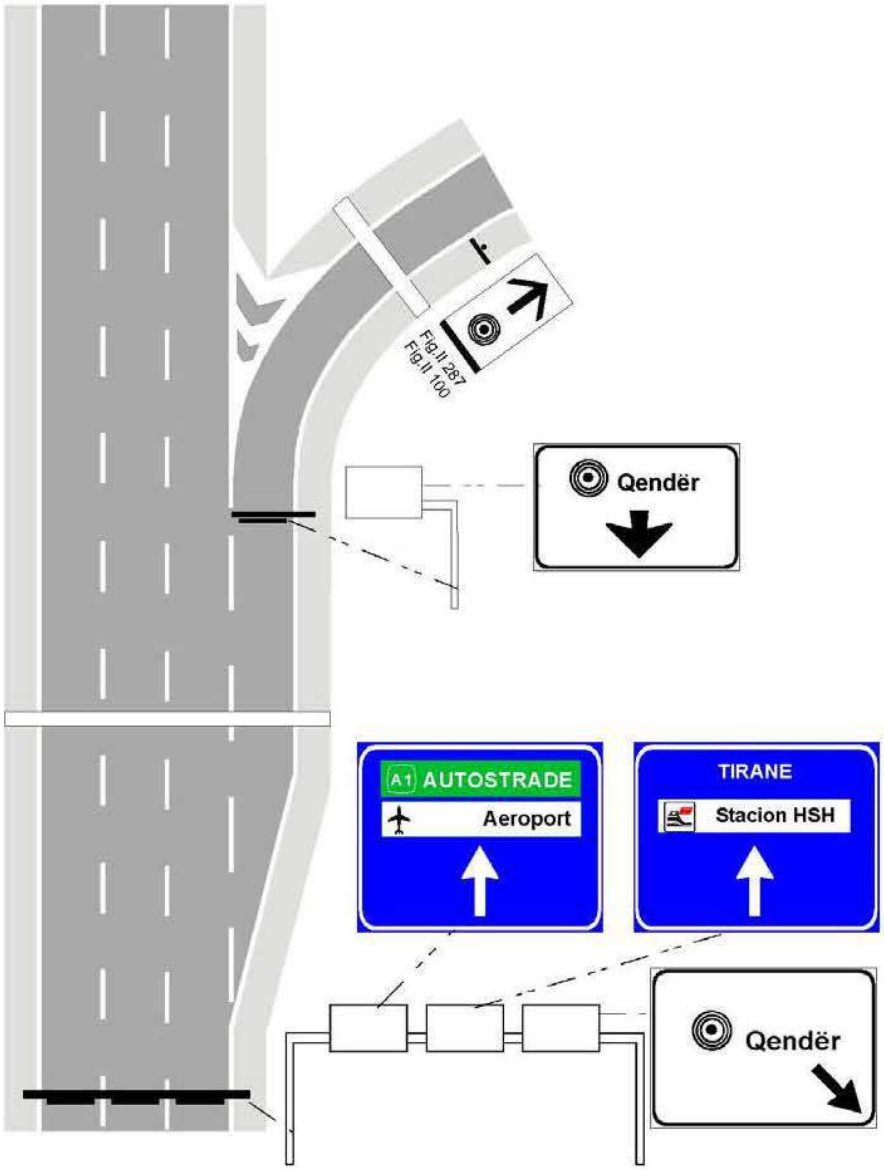
SKEMA 68

KRYQËZIM URBAN I RREGULLUAR ME SINJALE
KORSIE ME FUNKSION PARAZGJEDHJEJE



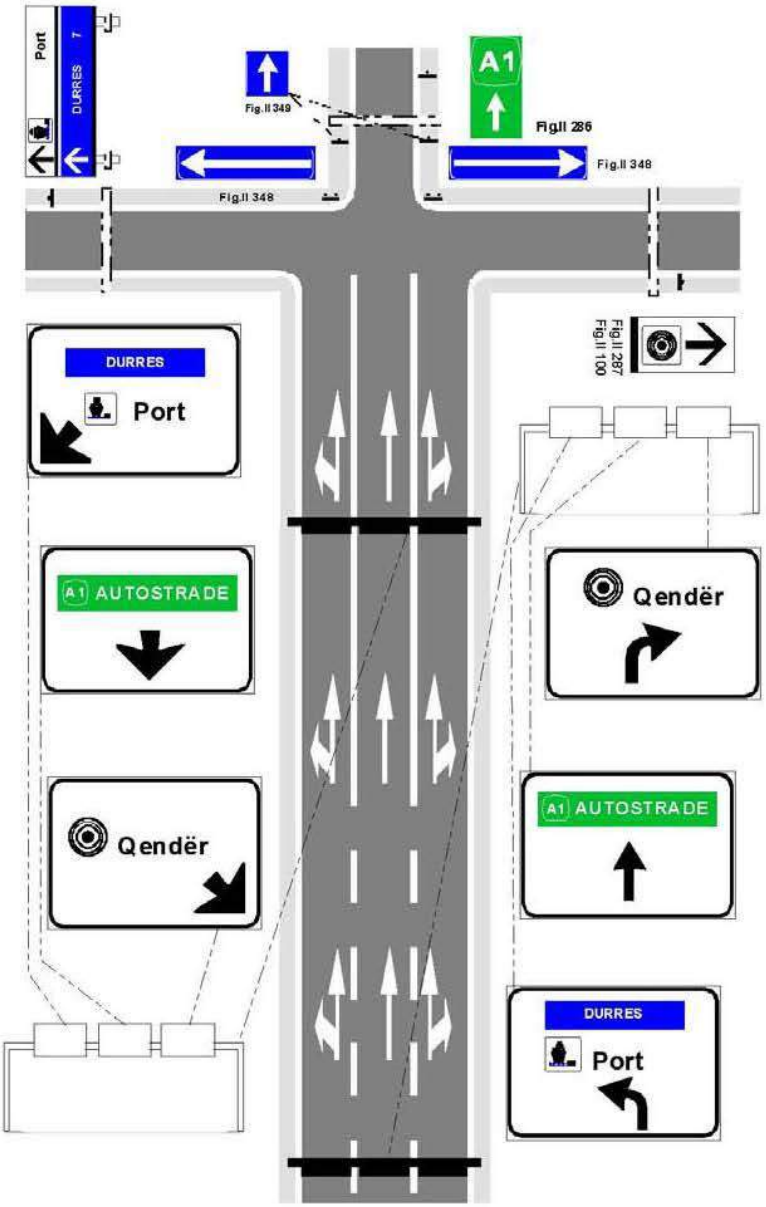
SKEMA 69

KRYQËZIM INTERURBAN I RREGULLUAR ME SINJALE
KORSIE ME FUNKSION PARAZGJEDHJEJE DHE DREJTIMI



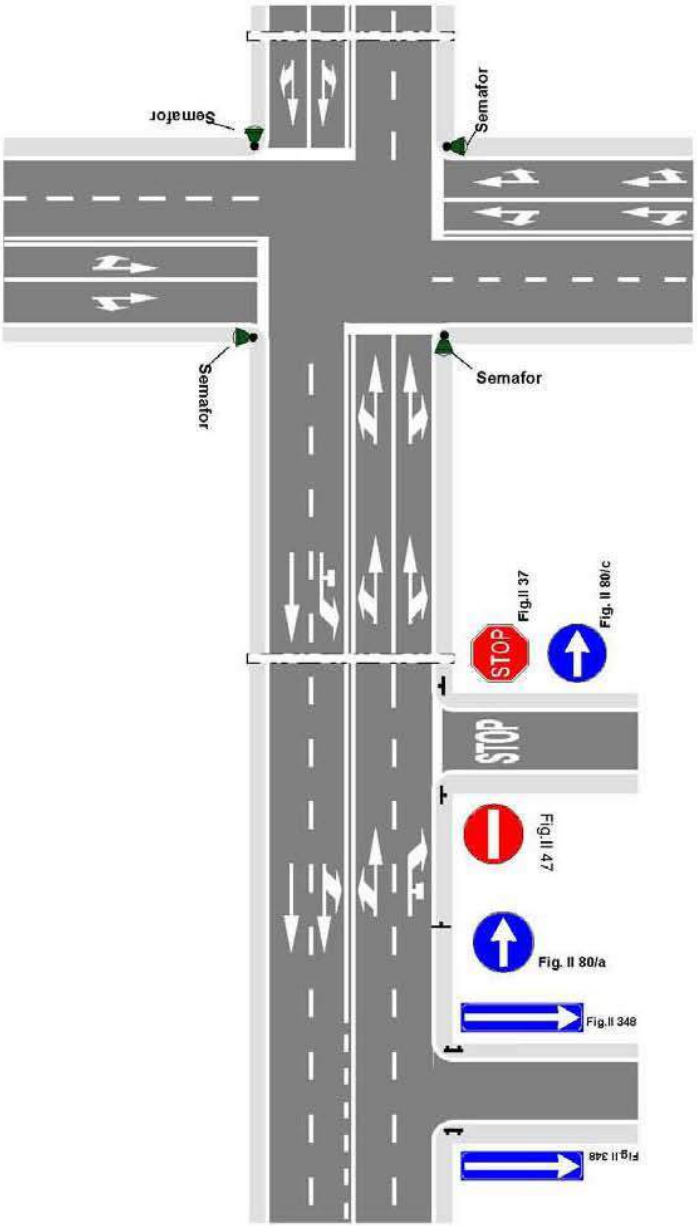
SKEMA 70

KRYQËZIM URBAN I RREGULLUAR ME SINJALE KORSIE ME FUNKSION PARAZGJEDHJEJE DHE DREJTIMI



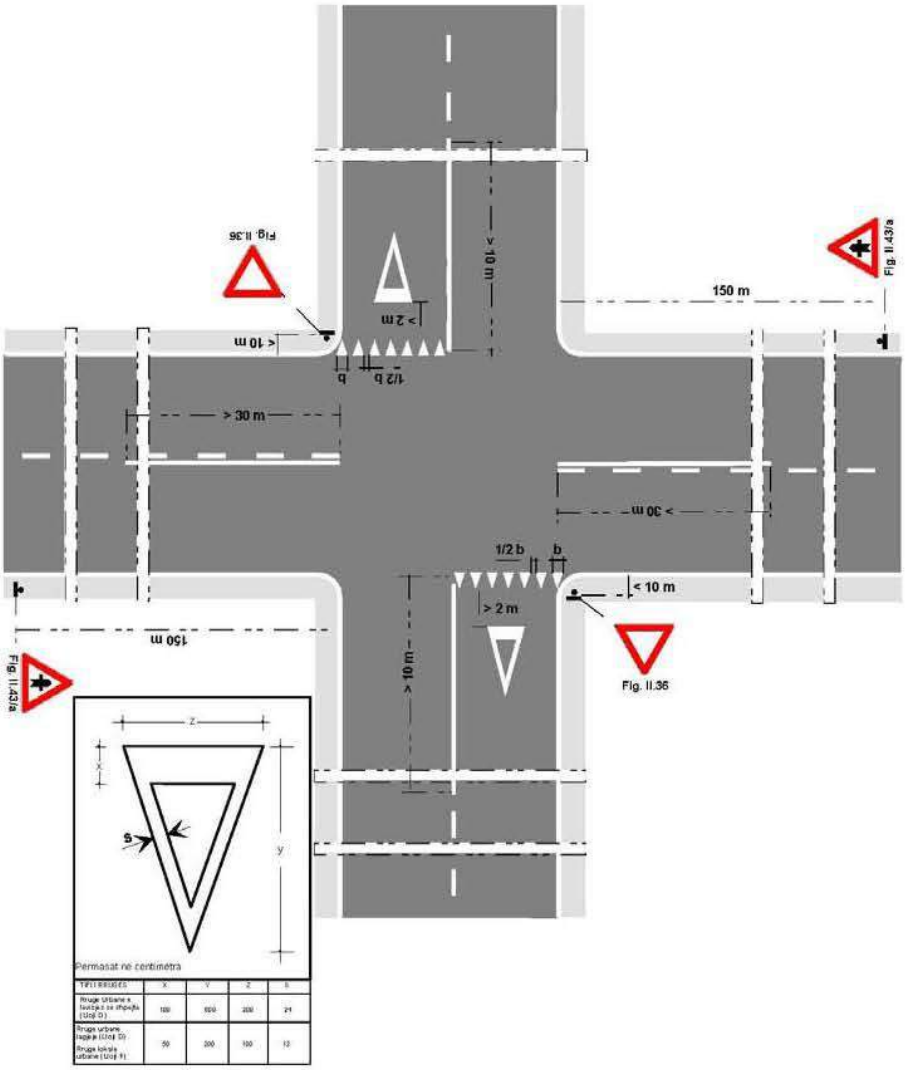
SKAMA 71

KRYQEZIM I RREGULLUAR ME SEMAFOR VETËM PËR MJETE DHE ME SHIGJETA HORIZONTALE DREJTIMI



SKAMA 72

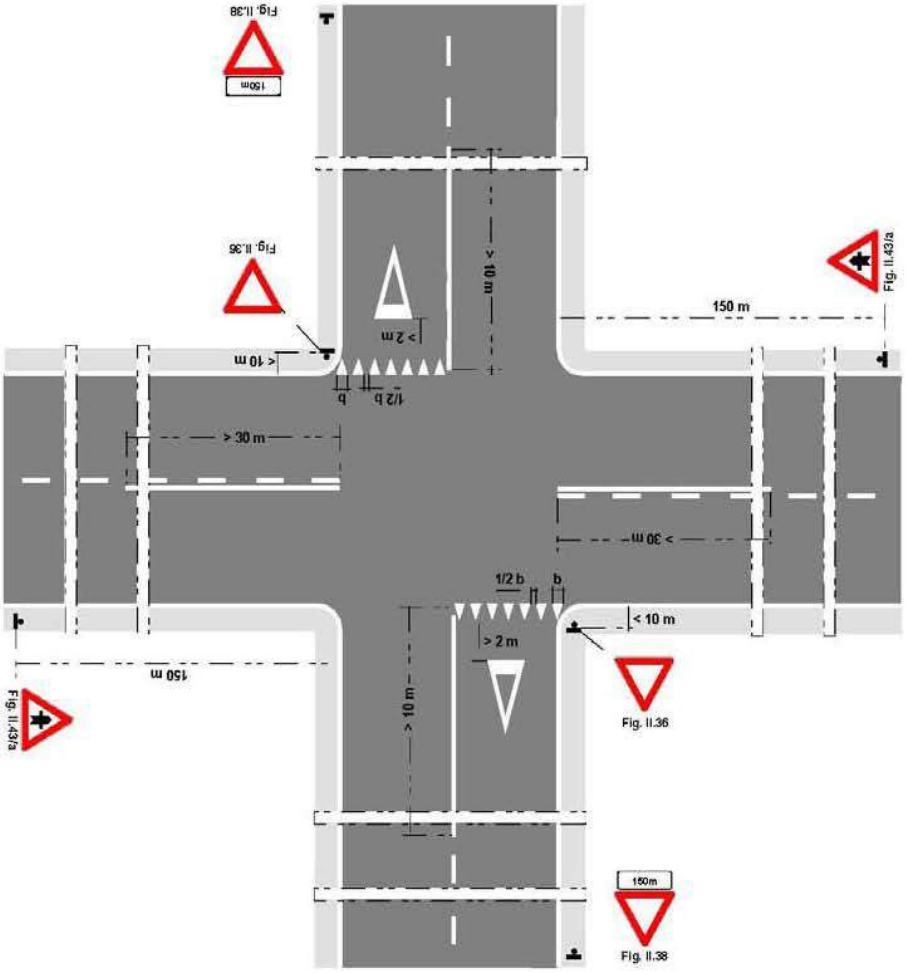
KRYQËZIM URBAN I RREGULLUAR ME SINJALIN "JEP PËRPARËSI"



TIPI I RRUGËS	x	y	z	s
Rruga Urbane e lartësisë se shpejtës (Lloji D)	100	600	200	21
Rruga urbane kryesore (Lloji E)	50	300	100	12
Rruga lokale urbane (Lloji F)				

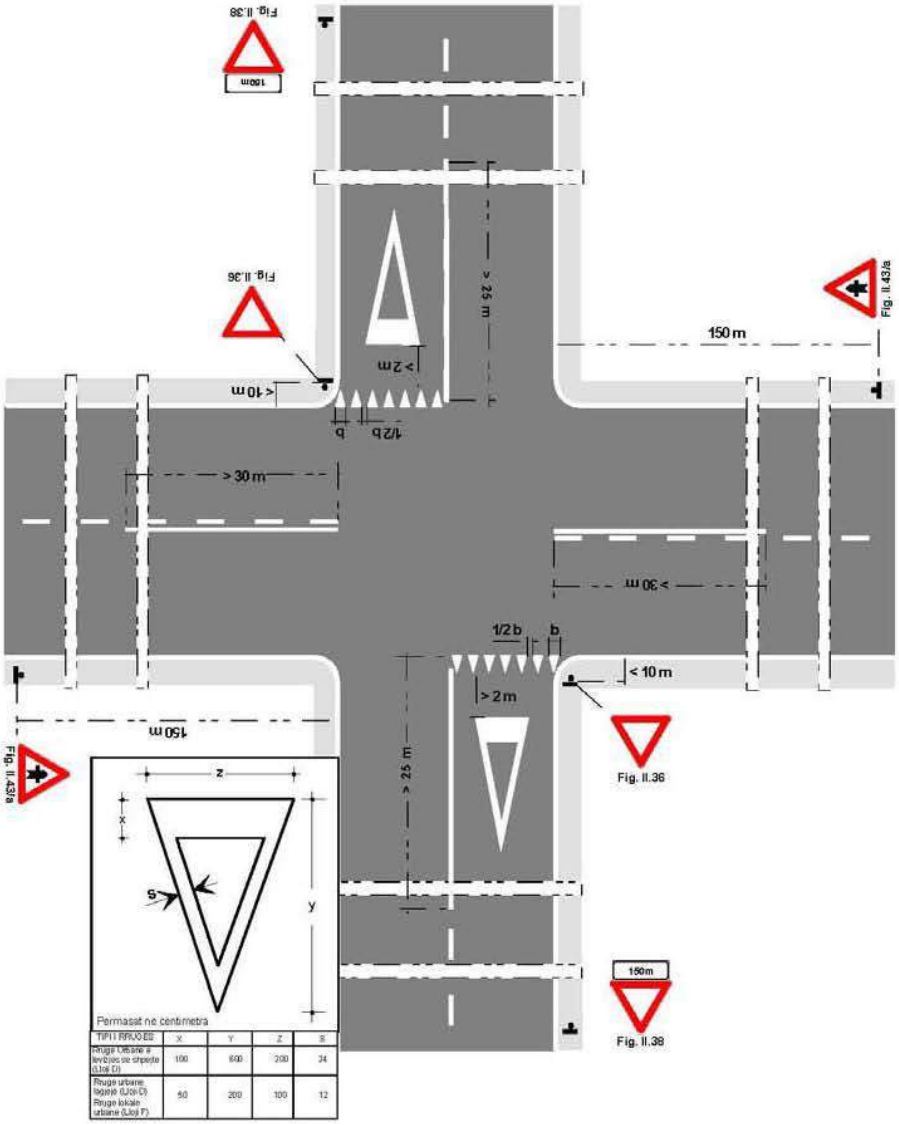
SKAMA 73

KRYQËZIM URBAN I RREGULLUAR ME SINJALIN "JEP PËRPARËSI"



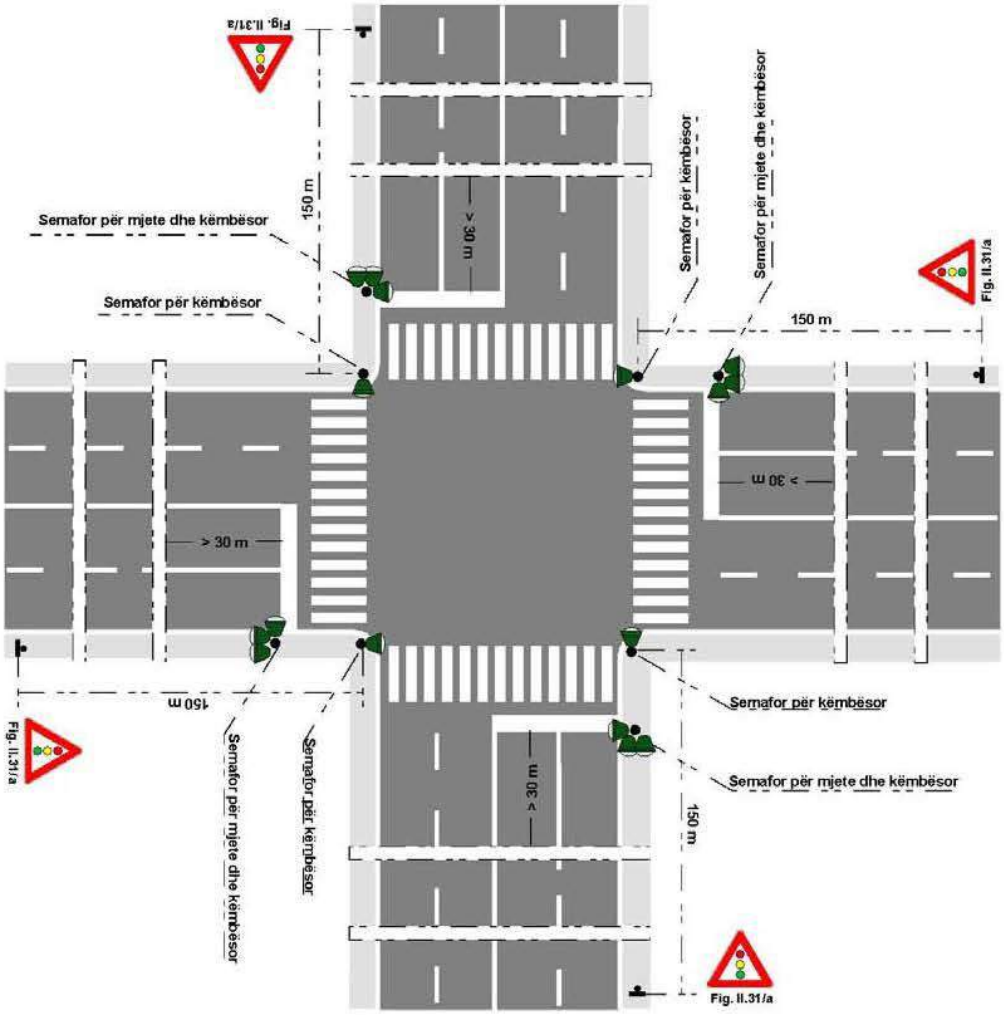
SKAMA 74

KRYQËZIM INTERURBAN I RREGULLUAR ME SINJALIN "JEP PËRPARËSI"



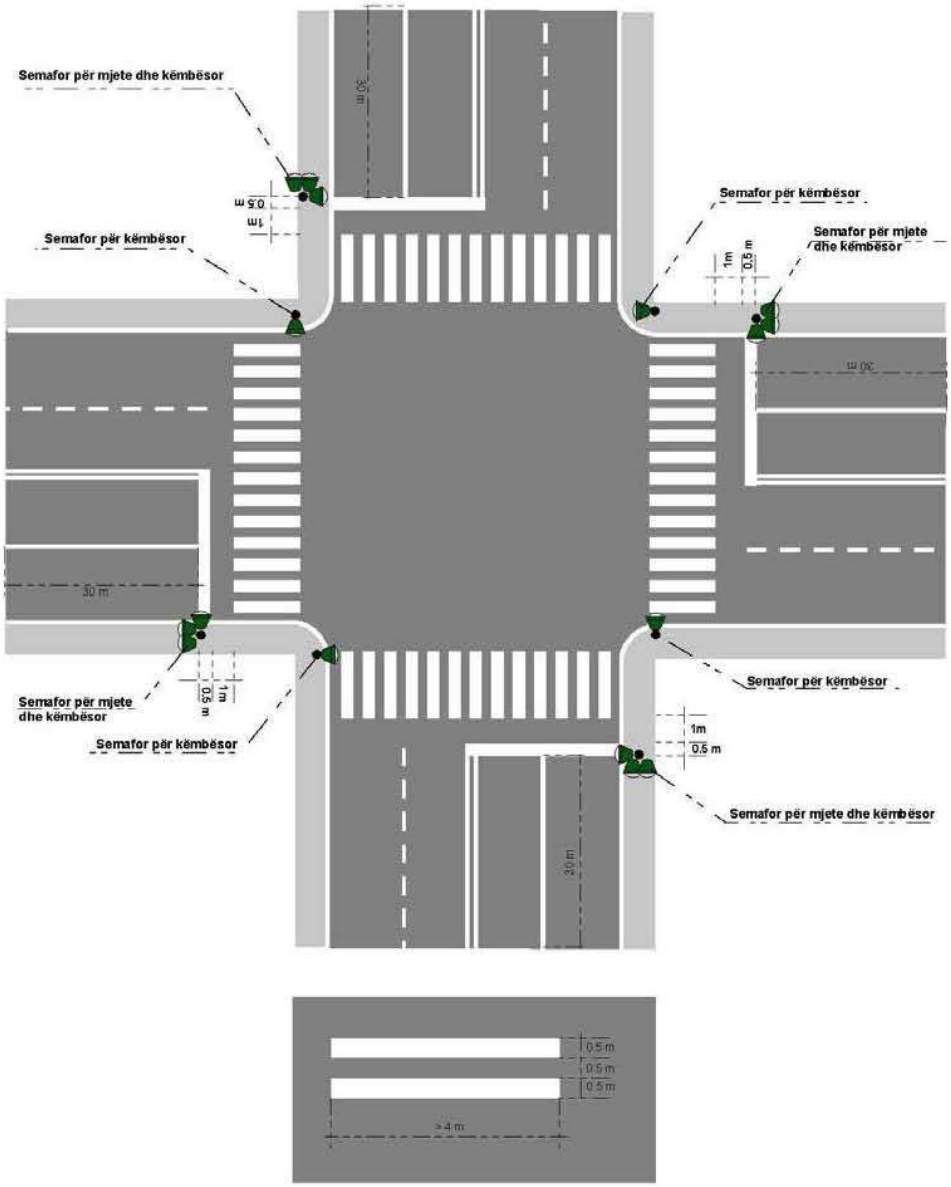
SKAMA 75

KRYQËZIM I RREGULLUAR ME "SEMAFOR" PËR MJETE DHE KËMBËSORË



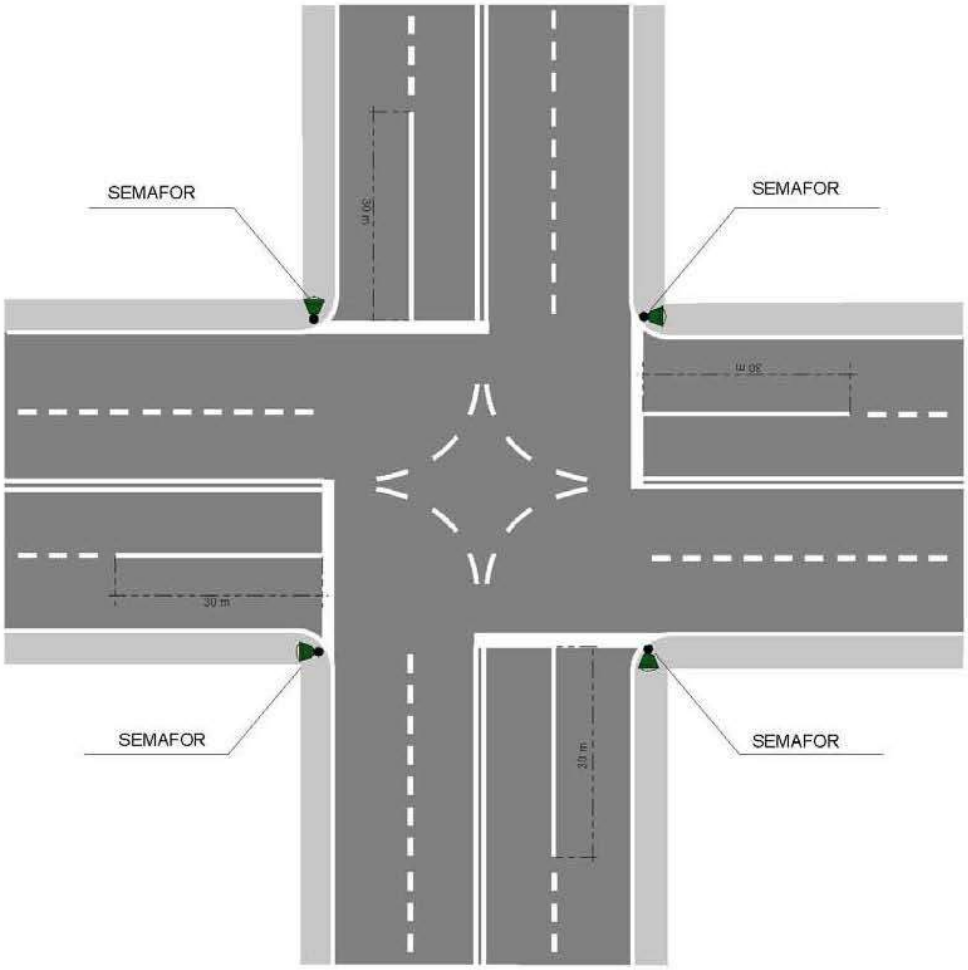
SKAMA 76

KRYQËZIM URBAN I RREGULLUAR ME SEMAFOR PËR MJETE DHE PËR KËMBËSORË



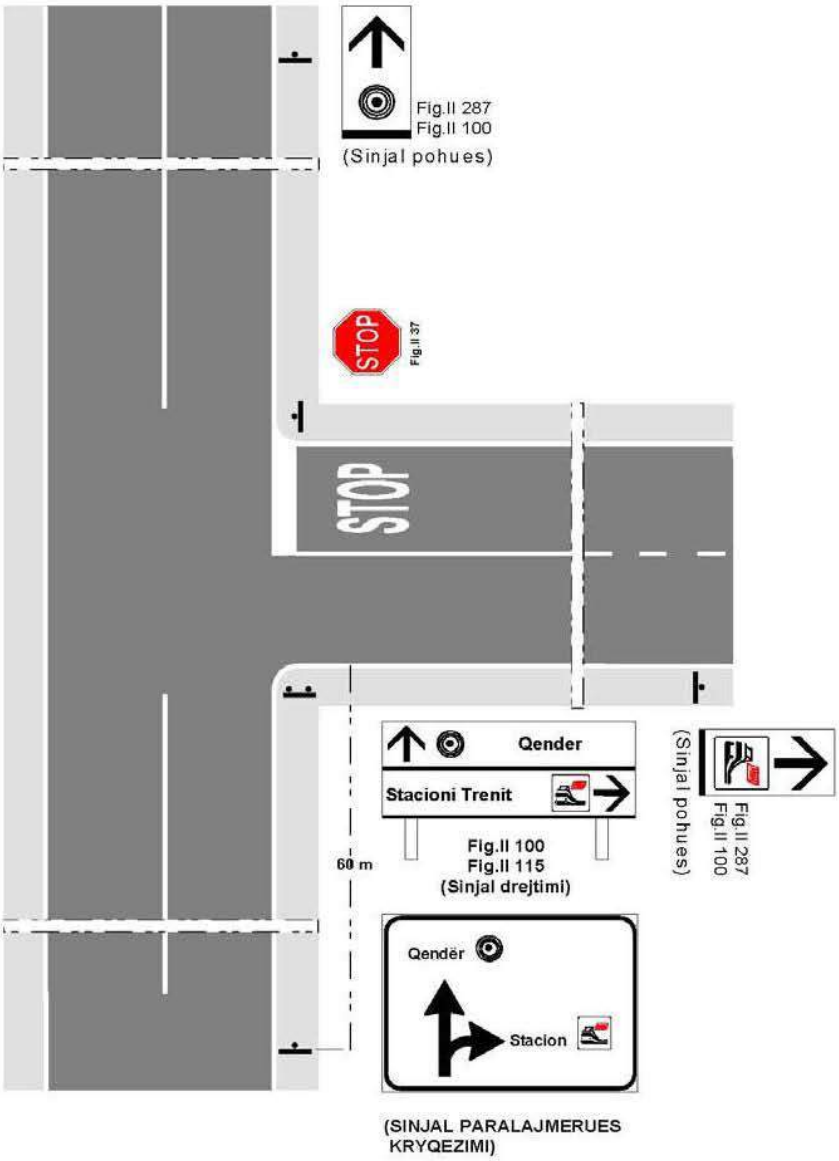
SKAMA 77

KRYQËZIM URBAN I RREGULLUAR ME SEMAFOR VETËM PËR MJETE DHE ME SHIRITA DREJTUESE



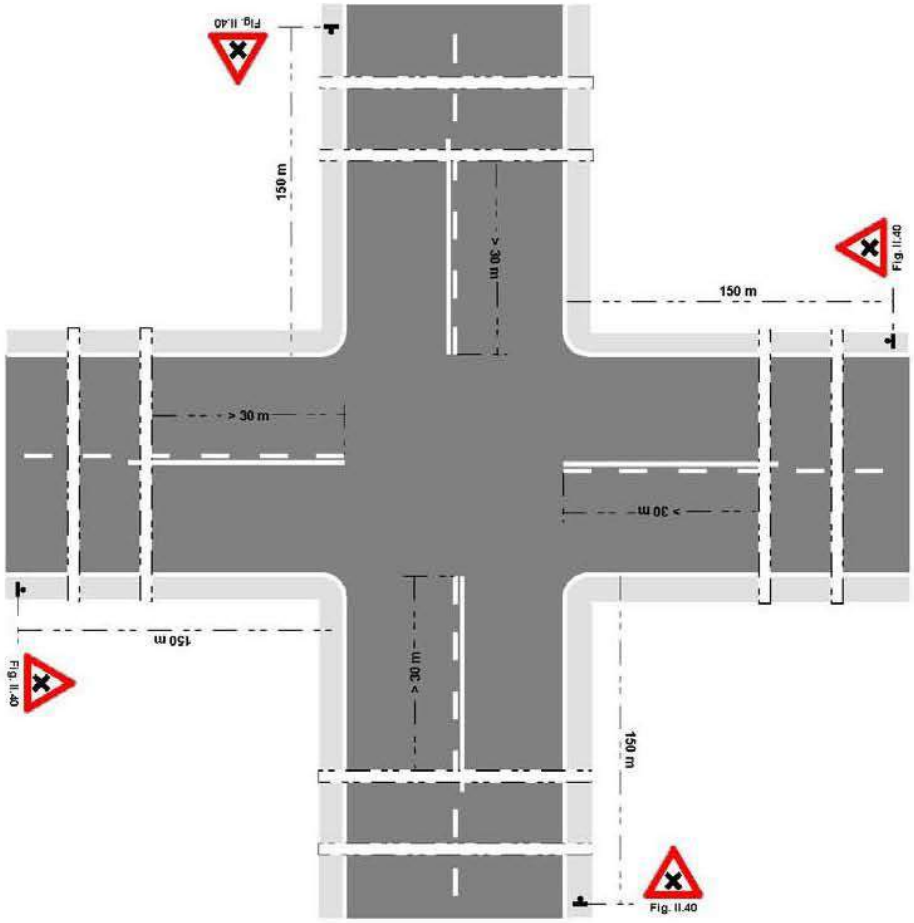
SKAMA 78

KRYQËZIM URBAN I RREGULLUAR ME SINJAL PARALAJMËRIMI KRYQËZIMI



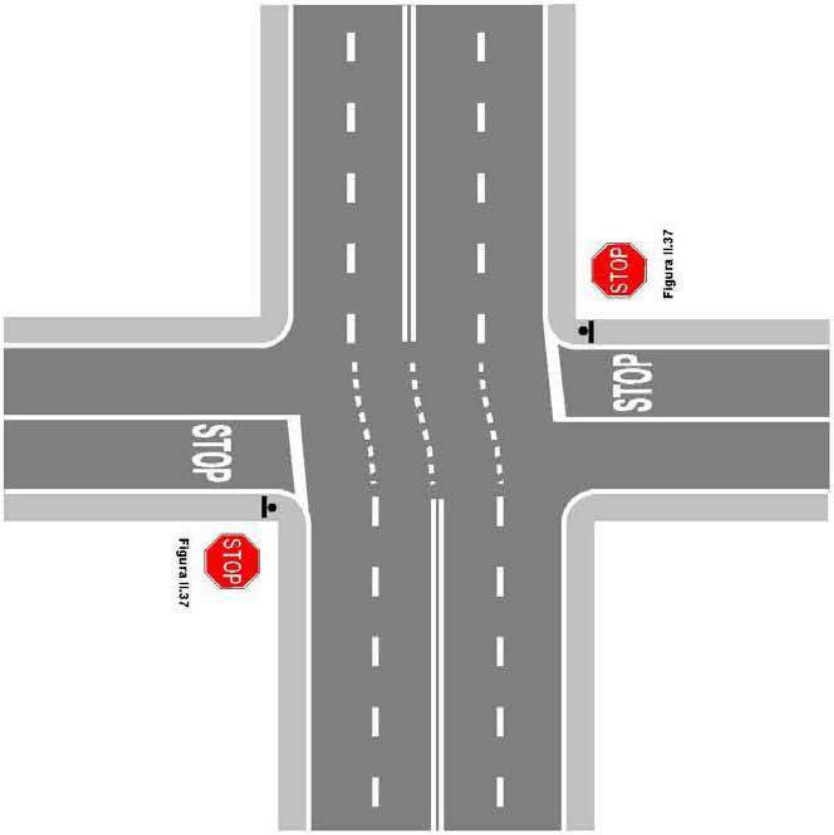
SKAMA 79

KRYQËZIM I RREGULLUAR ME SINJAL "KRYQËZIM ME PËRPARËSI NGA E DJATHTA"

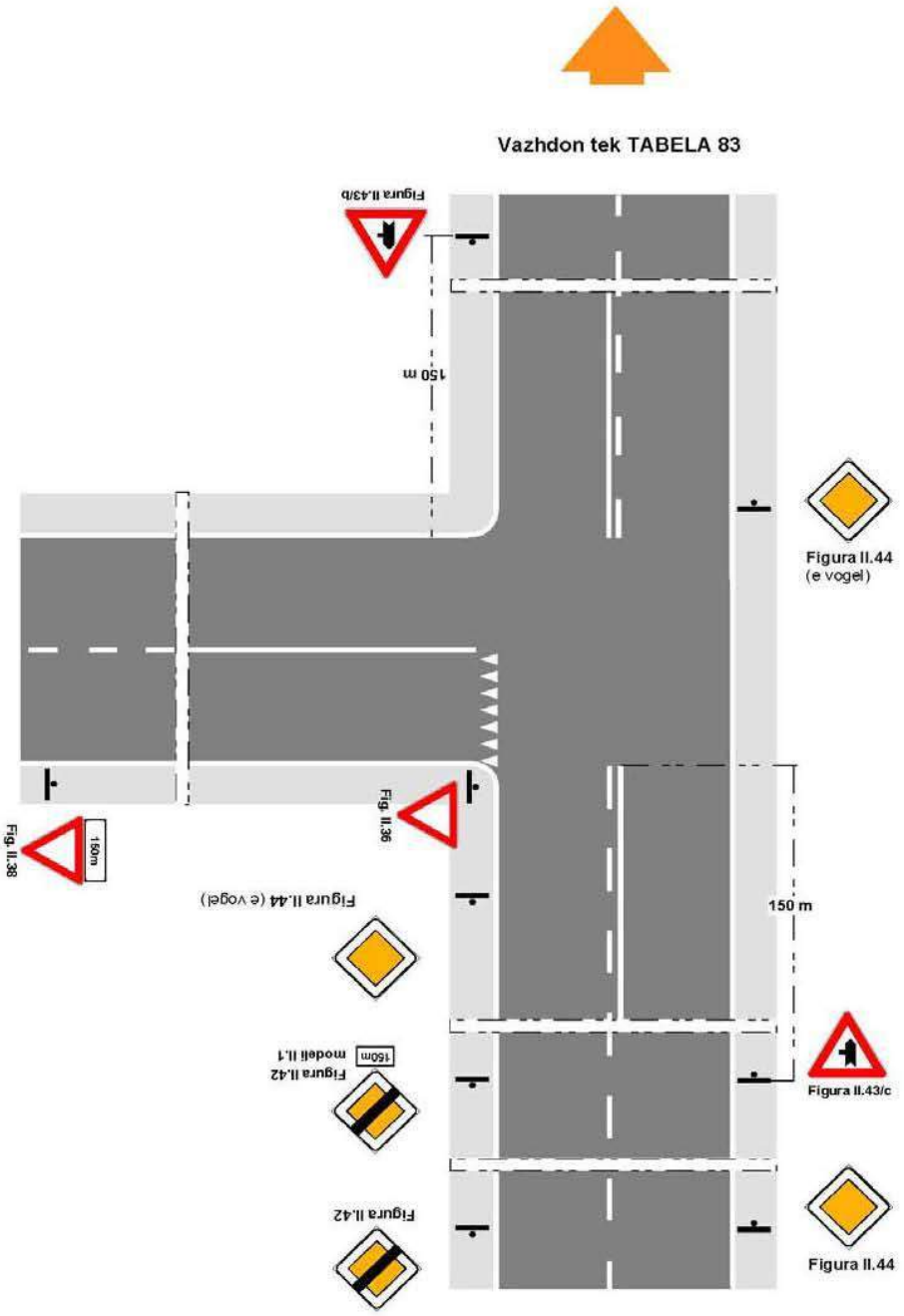


SKAMA 80

KRYQËZIM I RREGULLUAR ME SHIRITA DREJTIMI

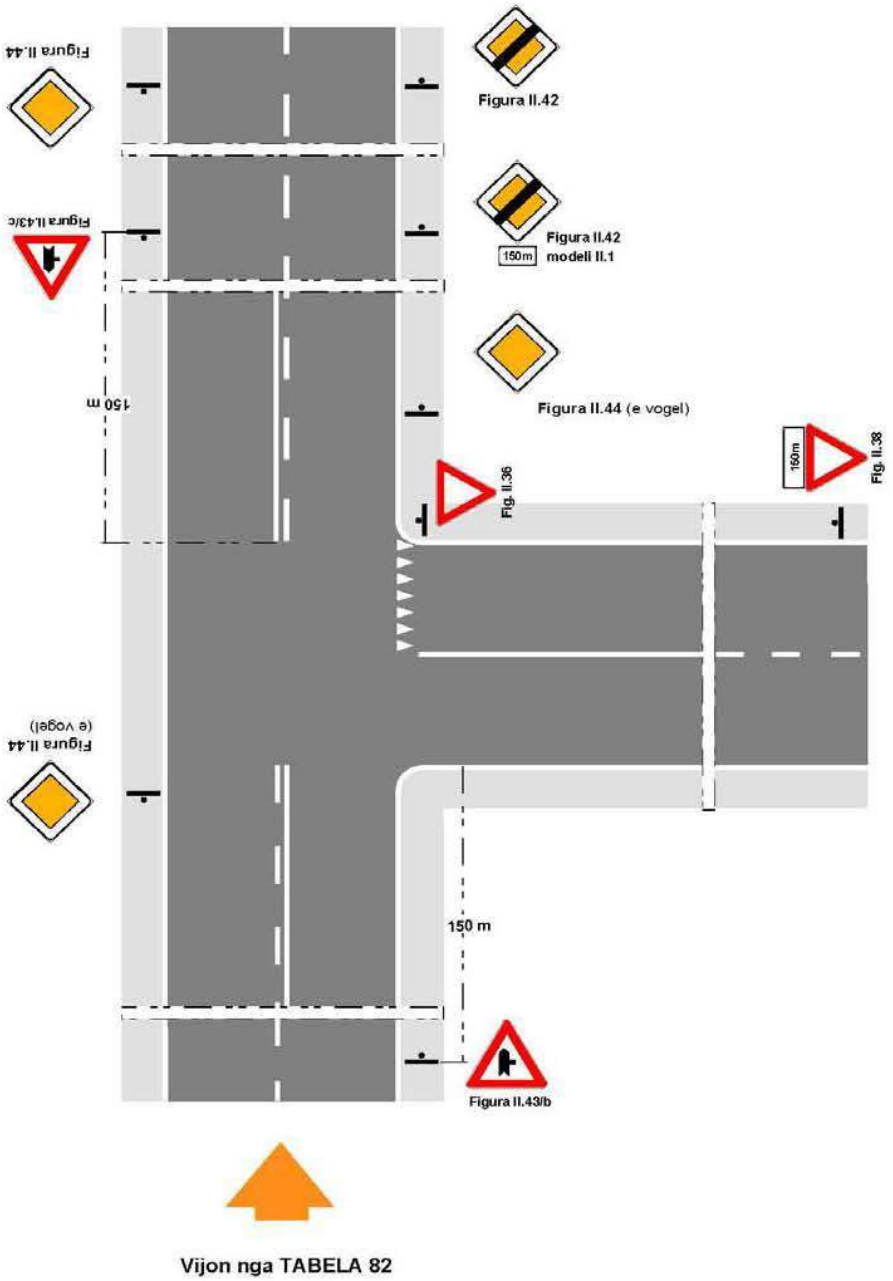


SKAMA 81



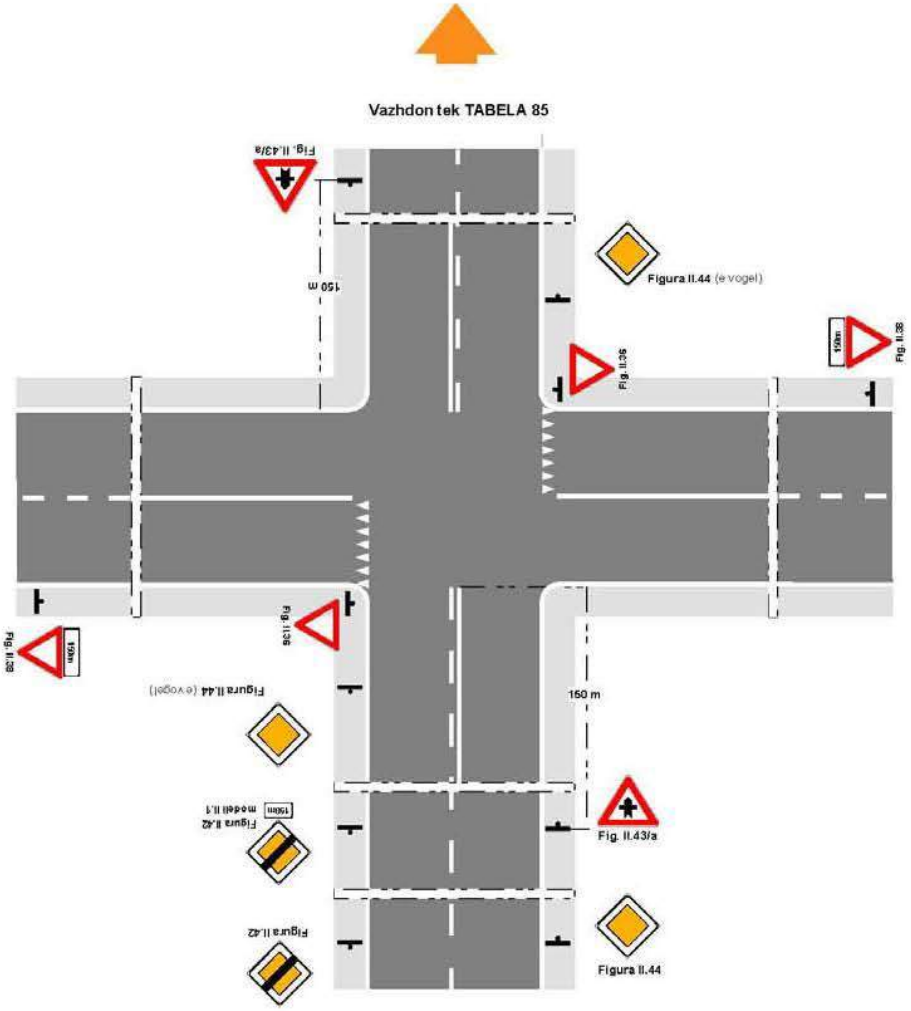
Vazhdon tek TABELA 83

SKAMA 82



Vijon nga TABELA 82

SKAMA 83


Vazhdon tek TABELA 85
Fig. II.43/a
150 m
Figura II.44 (e vogel)
Fig. II.36
150m
Fig. II.38
Fig. II.36
150m
Fig. II.38
Figura II.44 (e vogel)
150 m
Figura II.42
modeli II.1
150m
Fig. II.43/a
Figura II.42
Figura II.44

SKAMA 84

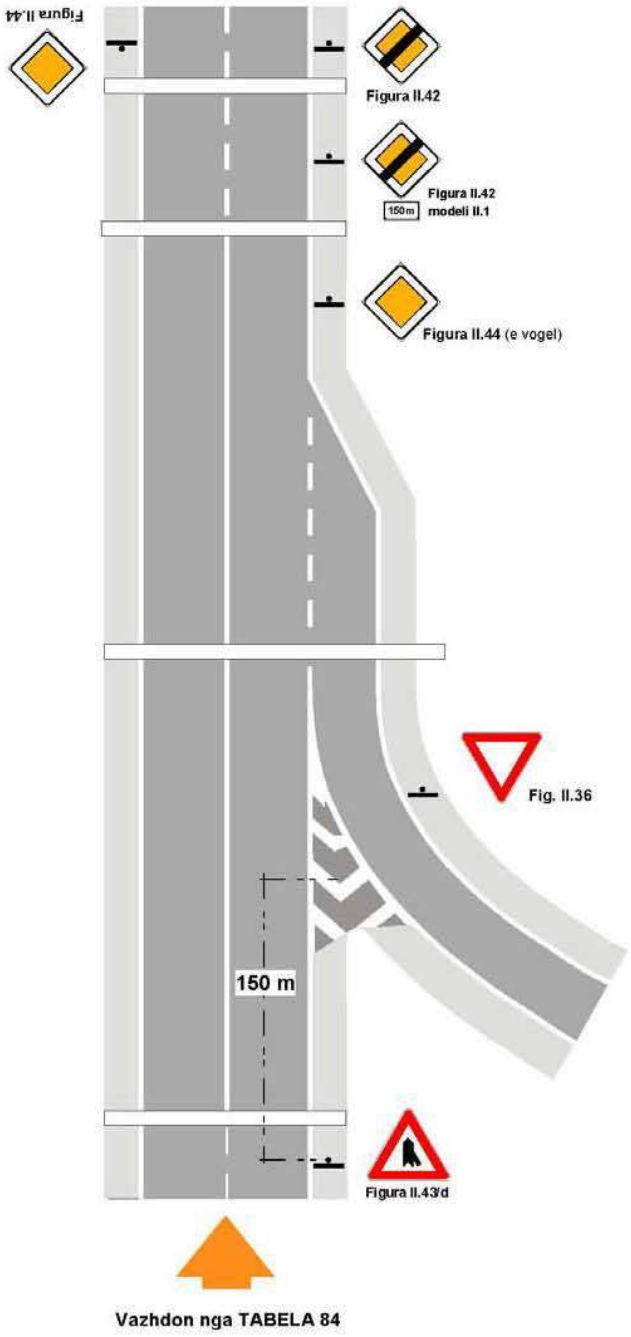
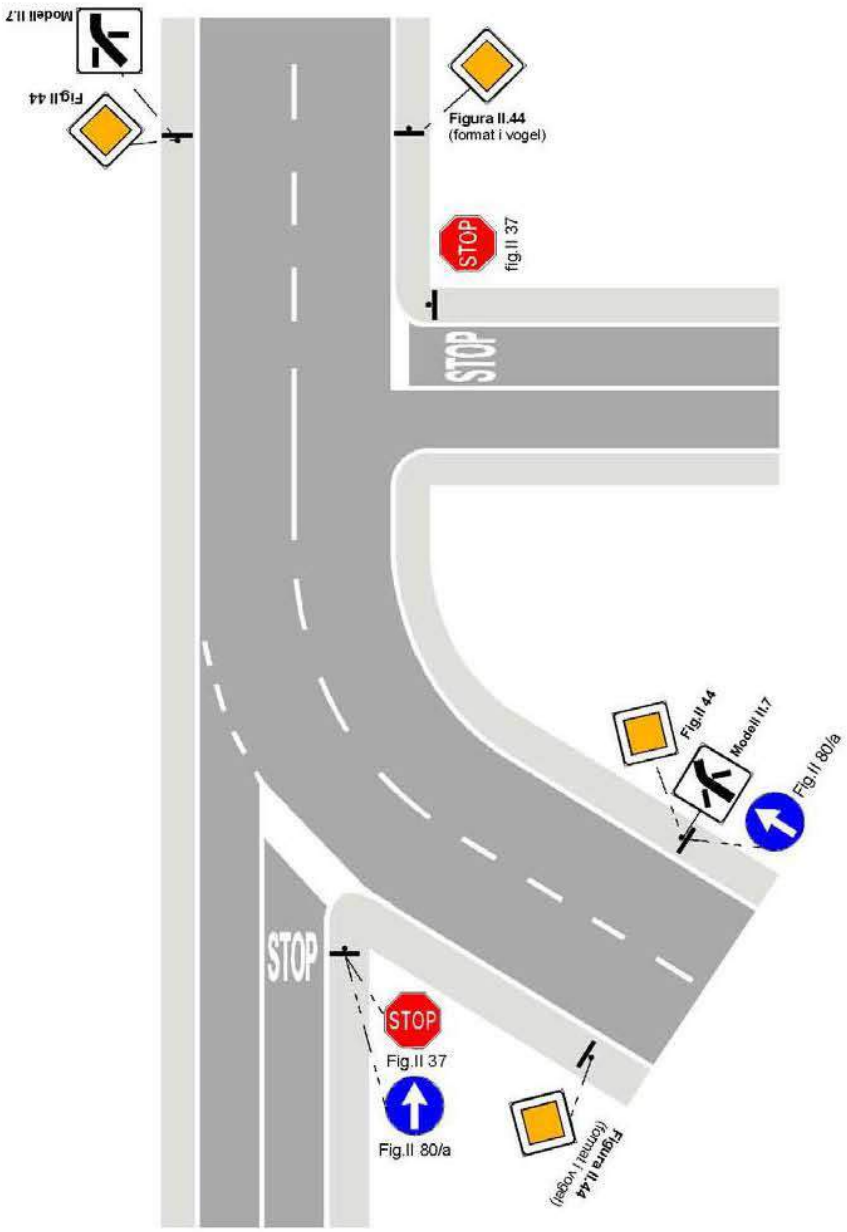


Figura II.44
Figura II.42
Figura II.42
modeli II.1
150 m
Figura II.44 (e vogel)
Fig. II.36
150 m
Figura II.43/d
Vazhdon nga TABELA 84

SKAMA 85

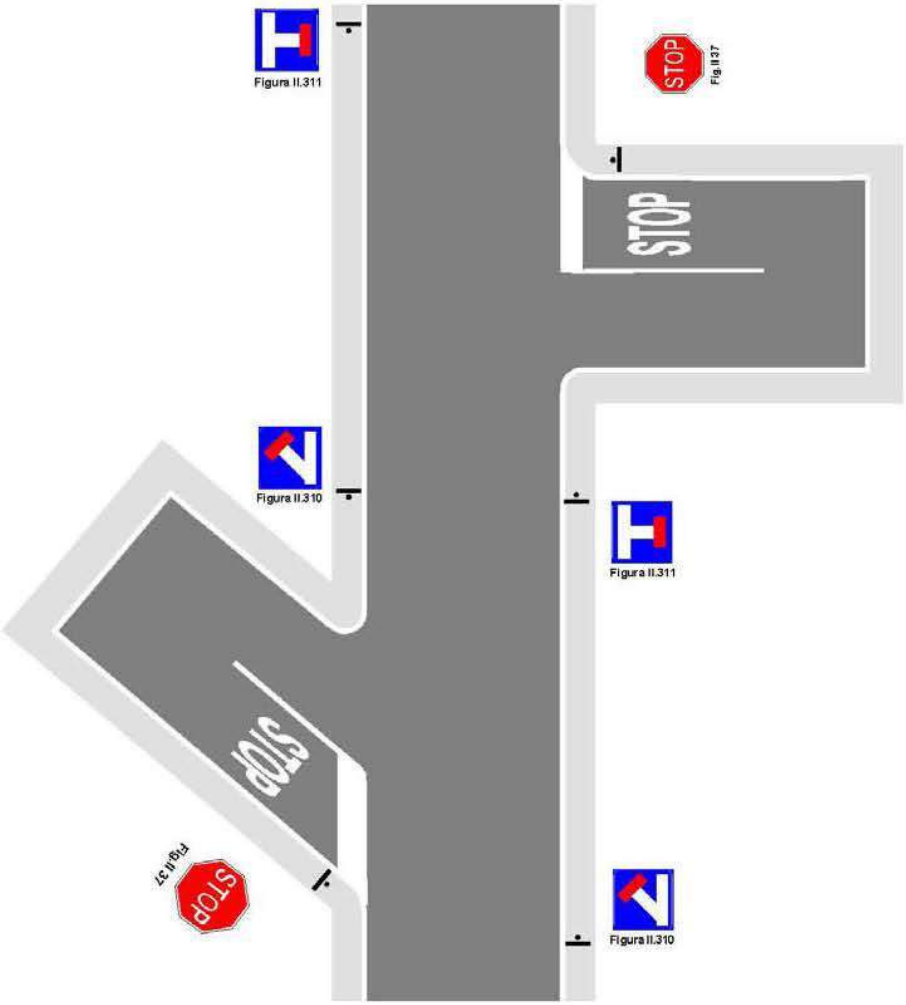
KRYQËZIM RRUGE I RREGULLUAR ME PËRPARËSI I RRUGËS KRYESORE



SKAMA 86

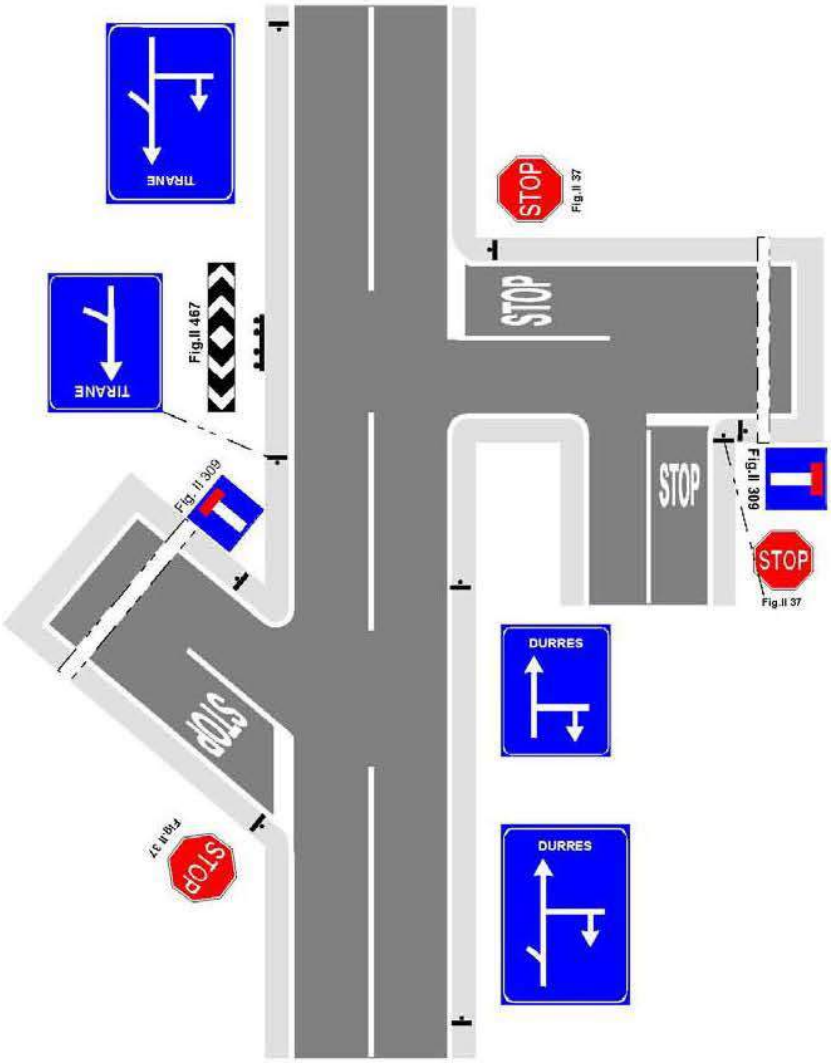
KRYQËZIME URBANE ME RRUGË PA DALJE TË RREGULLUAR ME SINJALIN "STOP"

KRYQEZIM QYTETES ME RRUGE PA DALJE



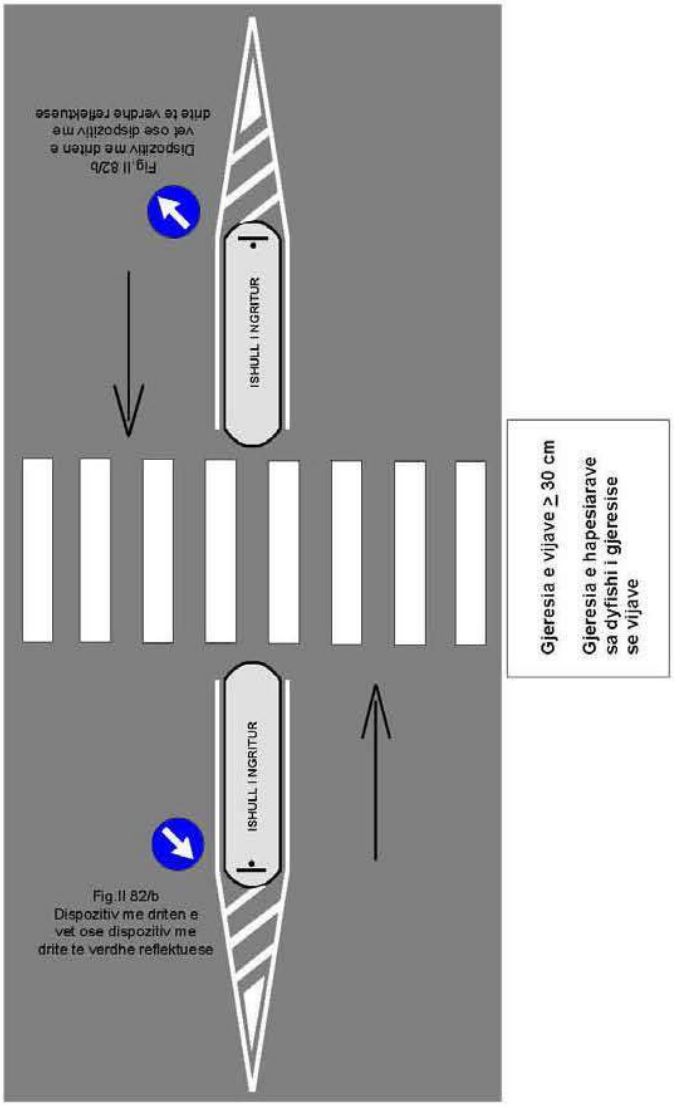
SKAMA 87

KRYQËZIM ME RRUGË PA DALJE TË RREGULLUAR ME SINJAL PARALAJMËRIMI



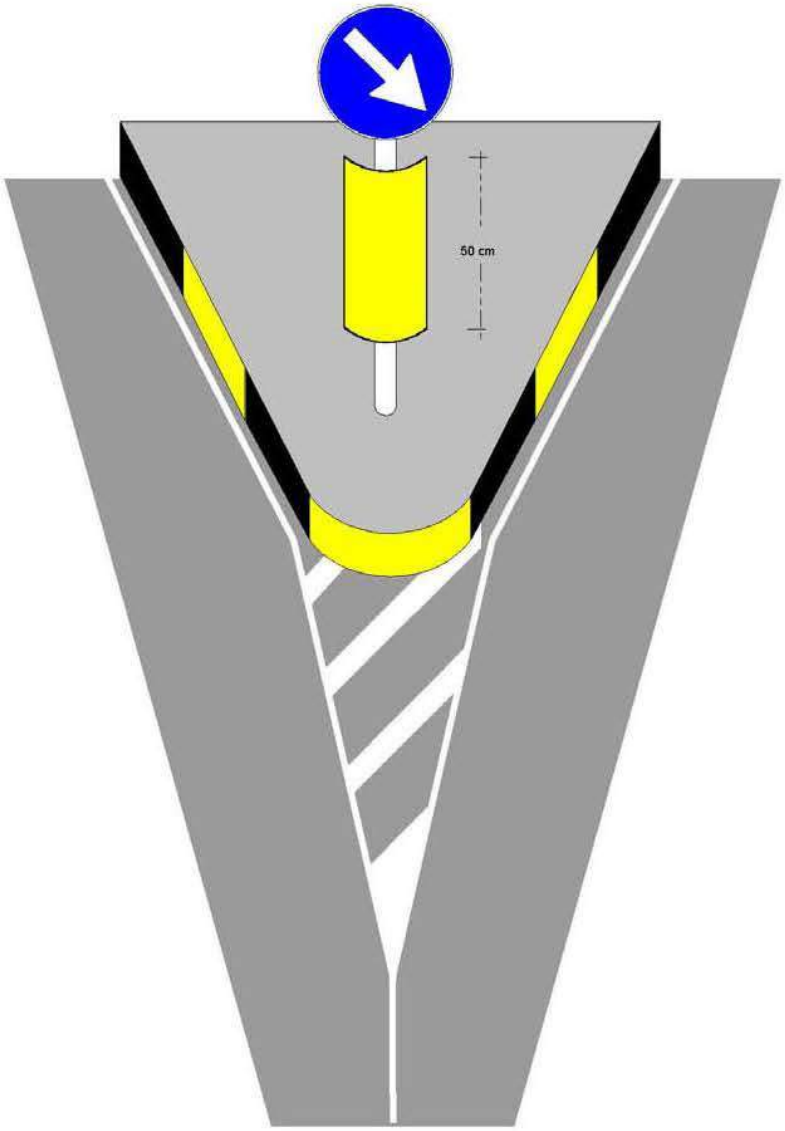
SKEMA 88

ISHULL TRAFIKU I NGRITUR
ME KALIM KËMBËSORËSH



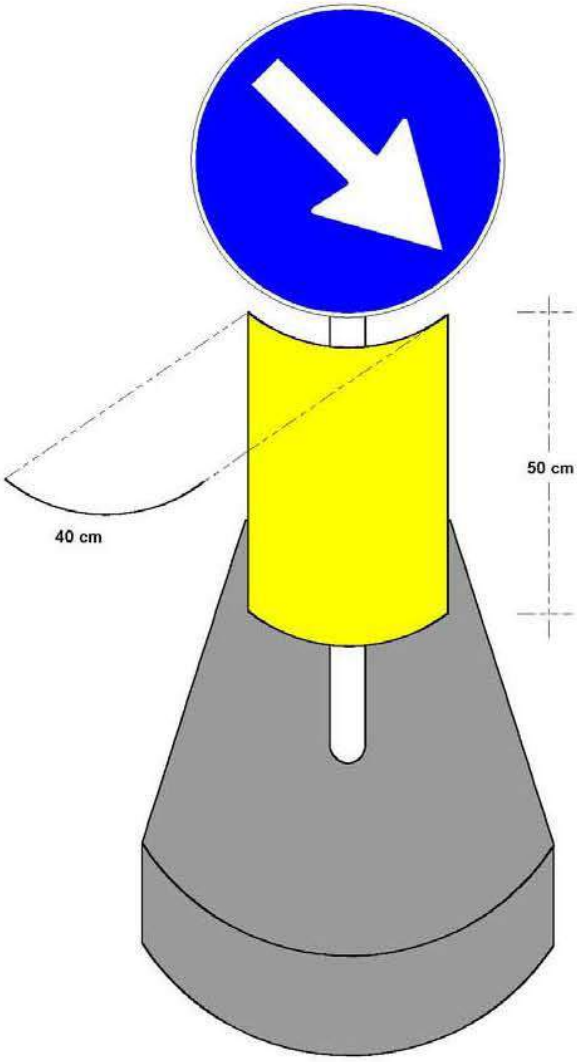
SKEMA 89

SHËMBULL I SINJALIZIMIT TË PENGESAVE



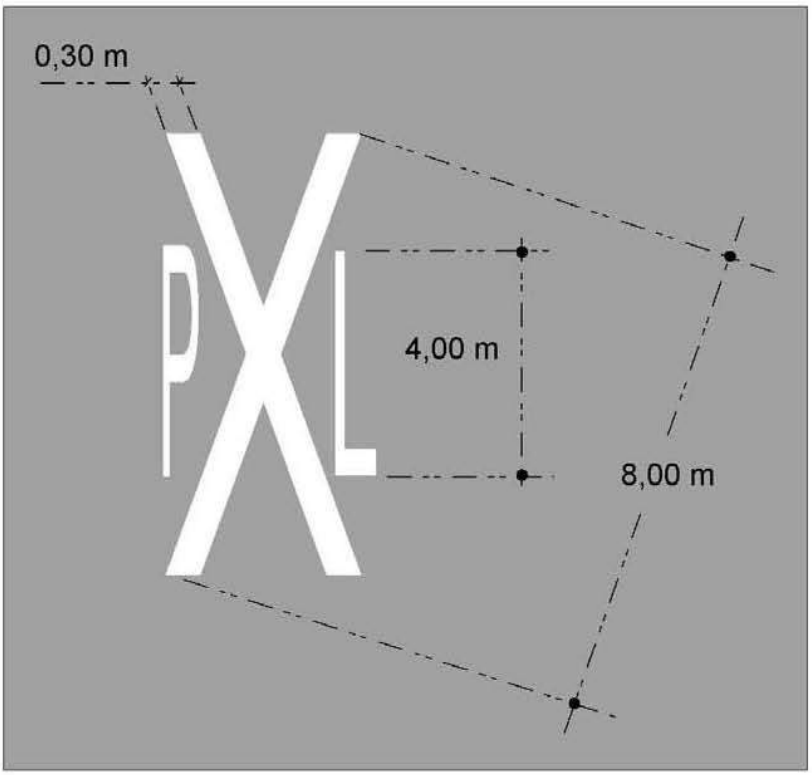
SKEMA 90

PËRVIJUES SPECIAL PENGESASH PËR ISHUJ TRAFIKU DHE NDARËS TRAFIKU



SKEMA 91

SIMBOLI I KALIMIT NË NIVEL MBI SHTRESËN RRUGORE



SKEMA 92

KRYQËZIM ME KALIM NË NIVEL ME LINJË HEKURUDHORE NË AFËRSI TË NJË DEGËZIMI RRUGOR

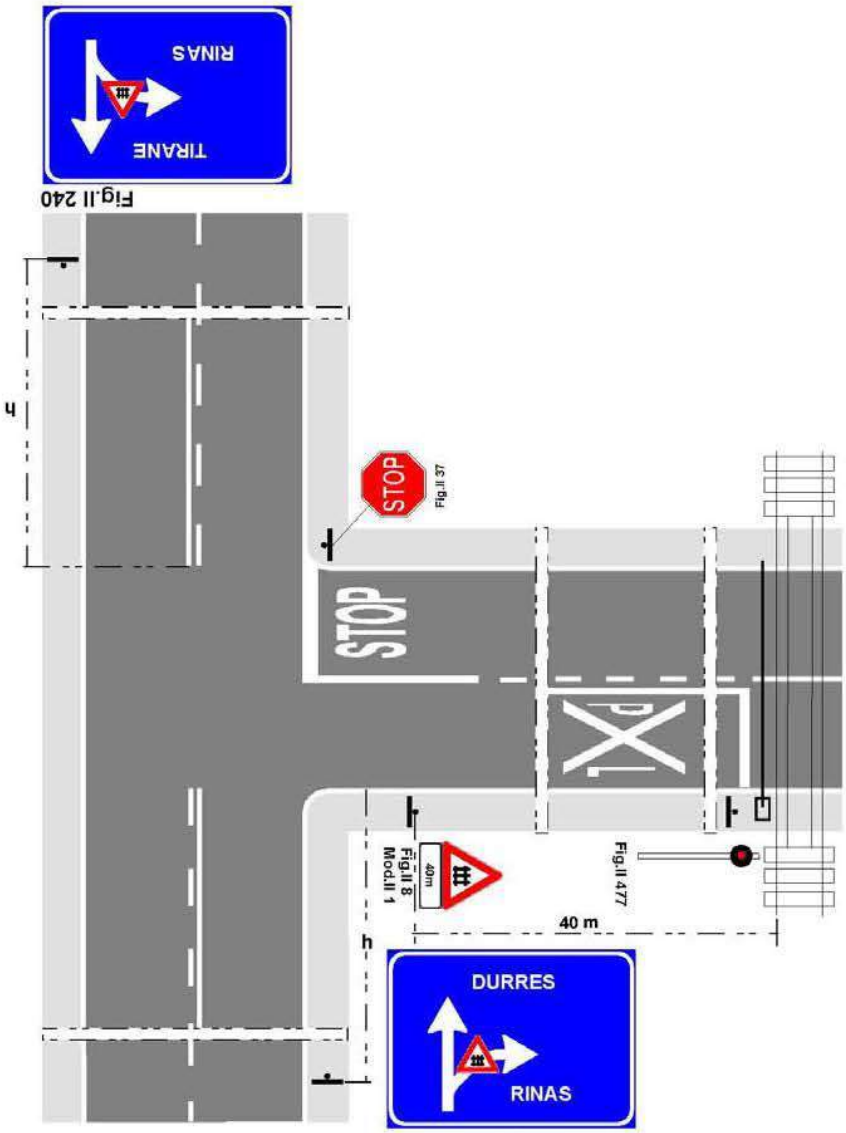
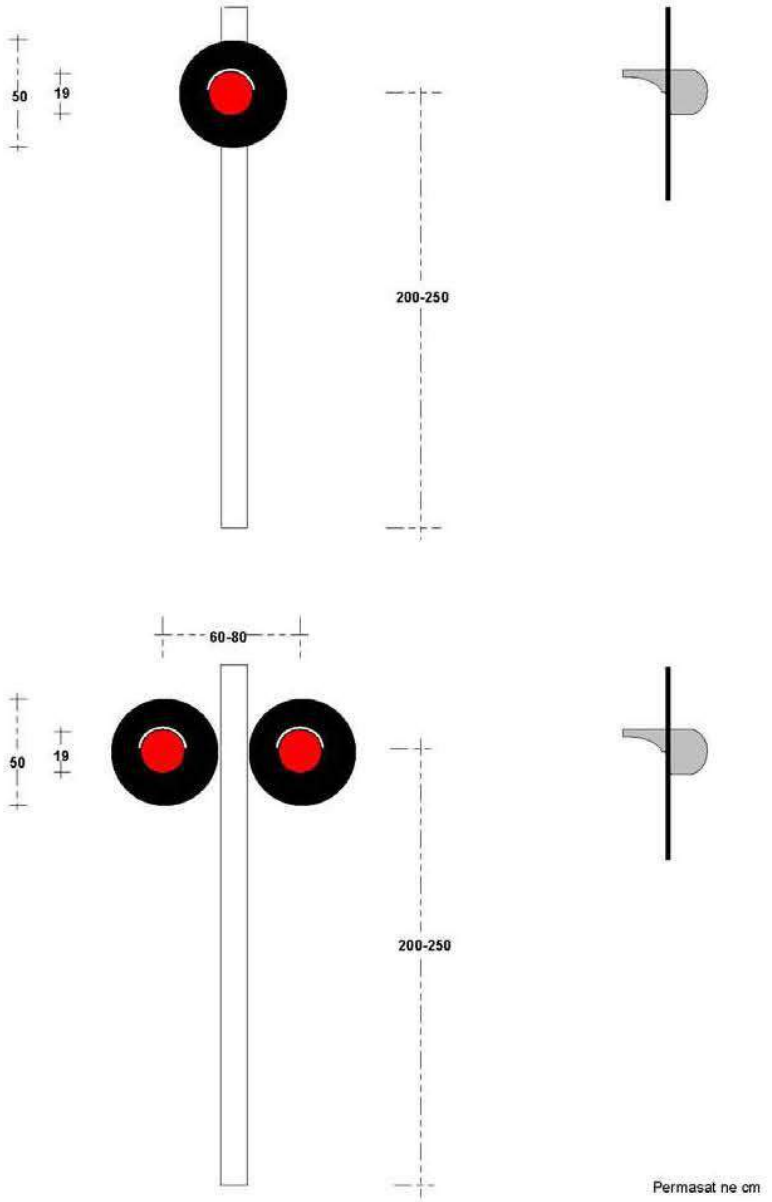


Fig.II 240

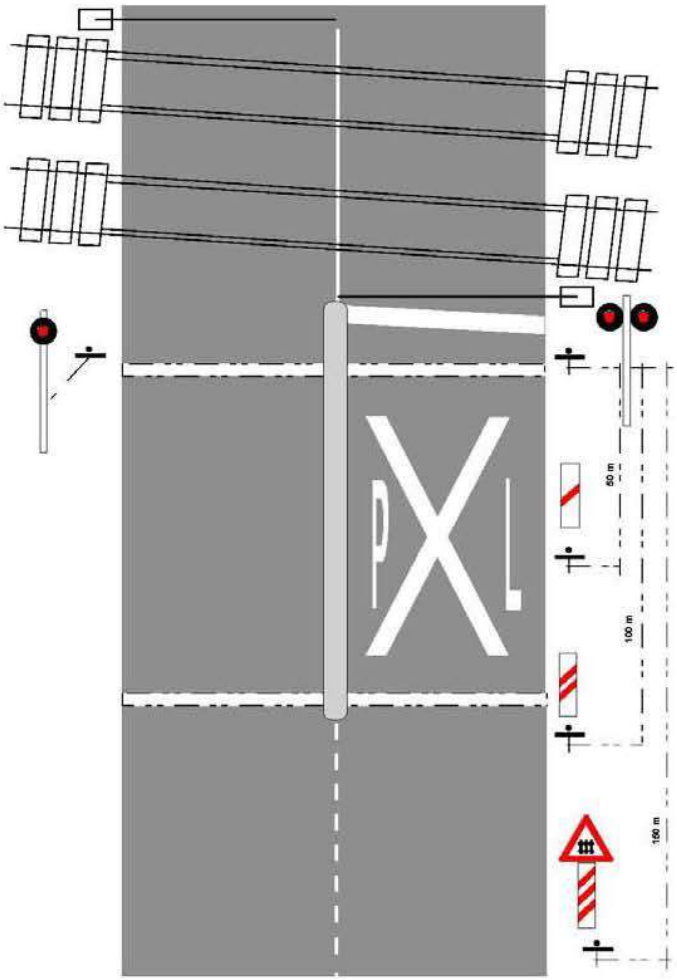
SKEMA 93

SISTEM SINJALIZIMI NDRIÇUES PËR KALIME NË NIVEL



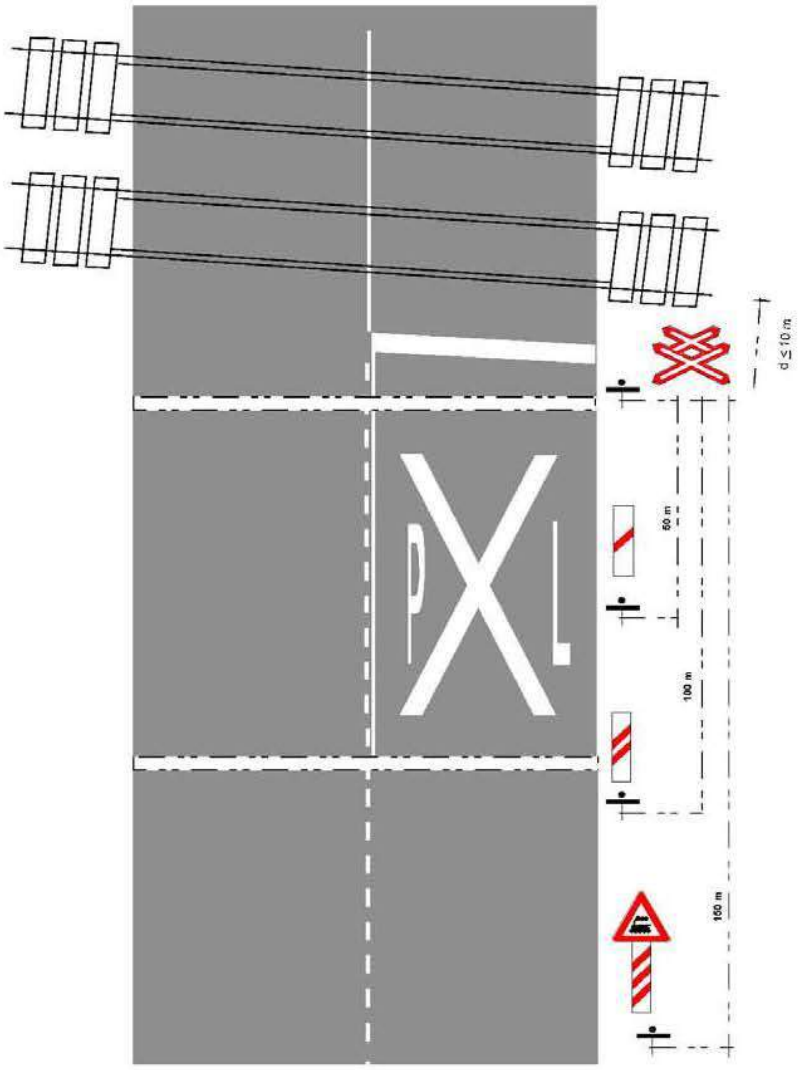
SKEMA 94

KRYQËZIM ME KALIM NË NIVEL ME LINJË HEKURUDHORE ME GJYSËM BARRIERA



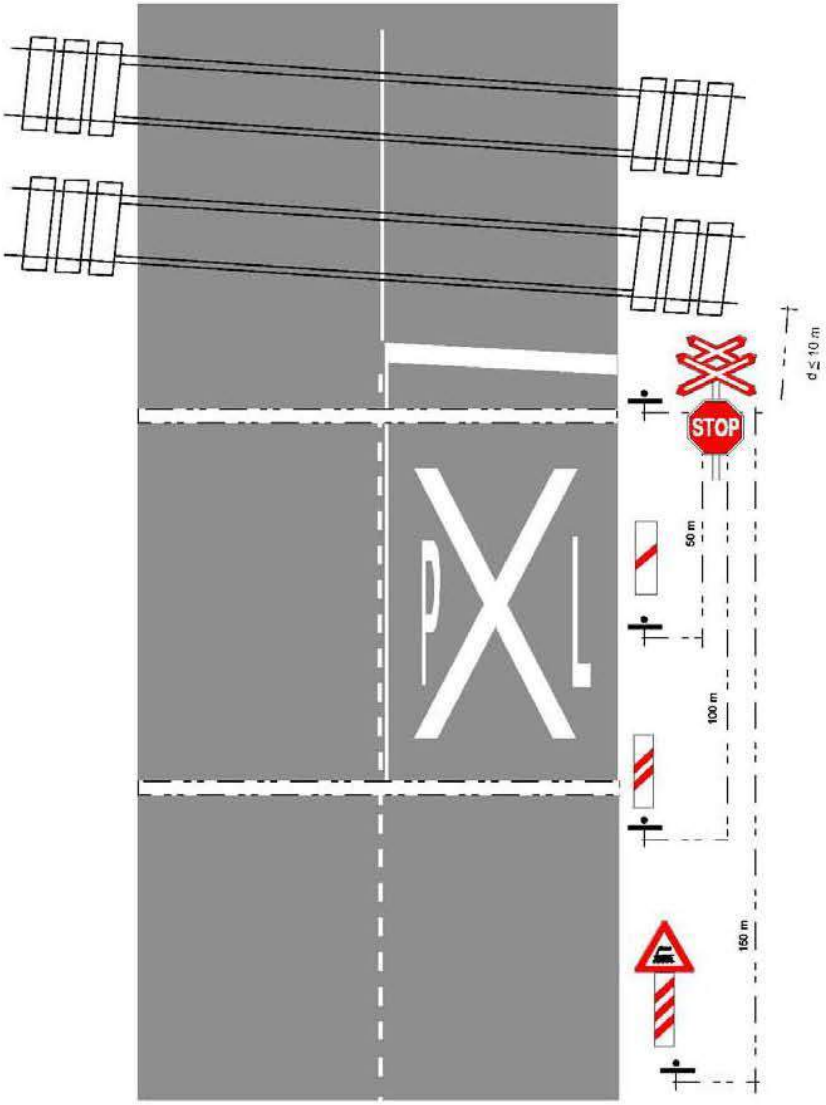
SKEMA 95

KRYQËZIM ME KALIM NË NIVEL ME LINJË HEKURUDHORE PA BARRIERA ME SHIKUESHMËRI TË MJAFTUESHME GJATË GJITHË RRUGËS



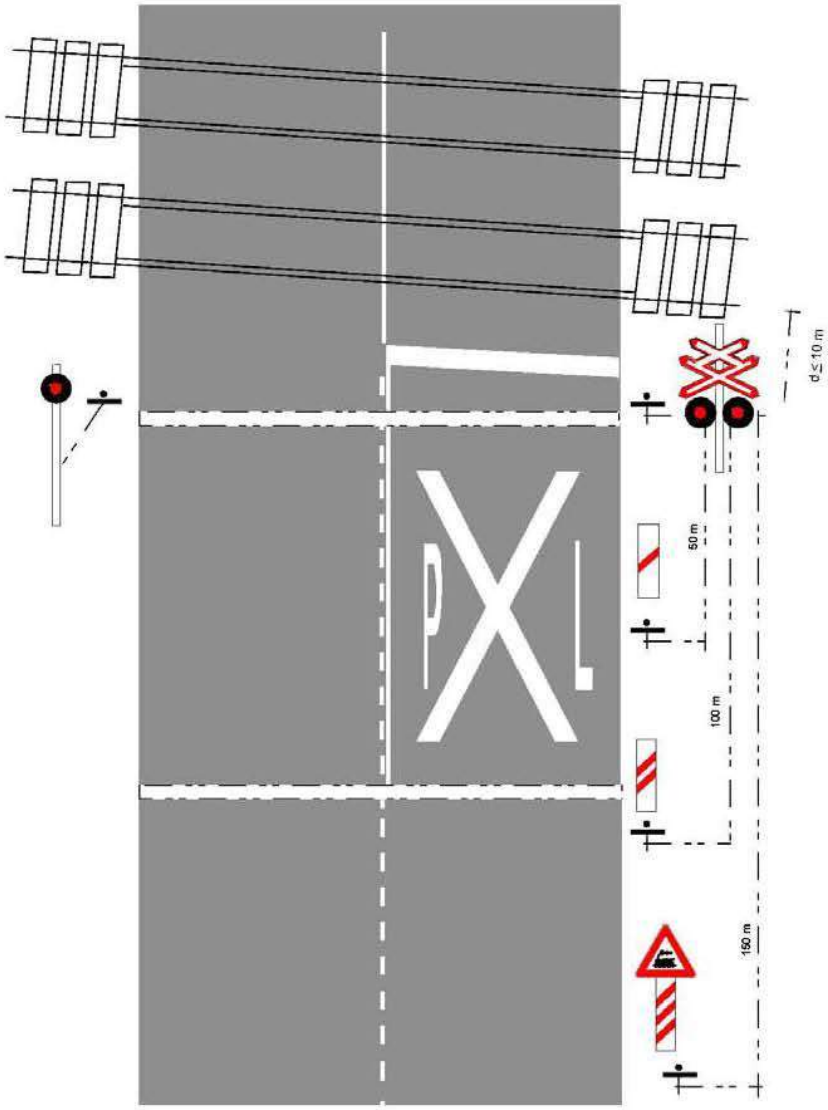
SKEMA 96

KRYQËZIM ME KALIM NË NIVEL ME LINJË HEKURUDHORE PA BARRIERA ME SHIKUESHMËRI TË MJAFTUESHME VETËM NË DISTANCË TË SHKURTËRNGA SHINAT



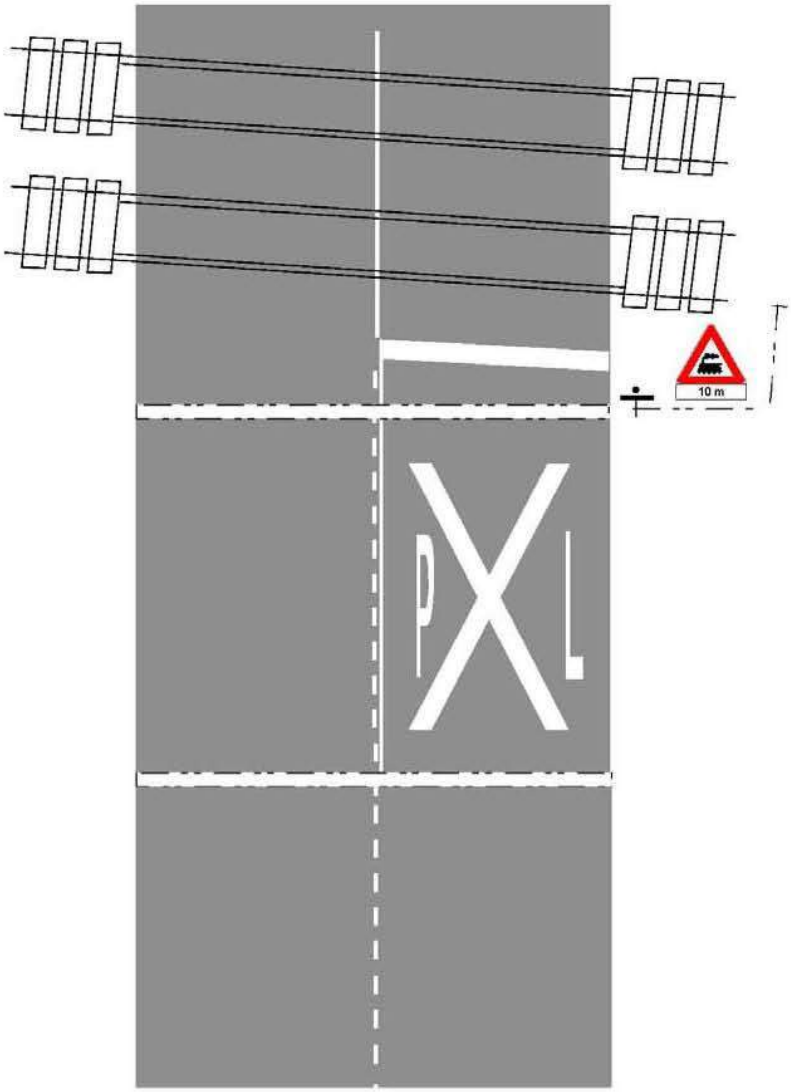
SKEMA 97

KRYQËZIM ME KALIM NË NIVEL ME LINJË HEKURUDHORE PA BARRIERA ME SHIKUESHMËRI TË PAMJAFTUESHME



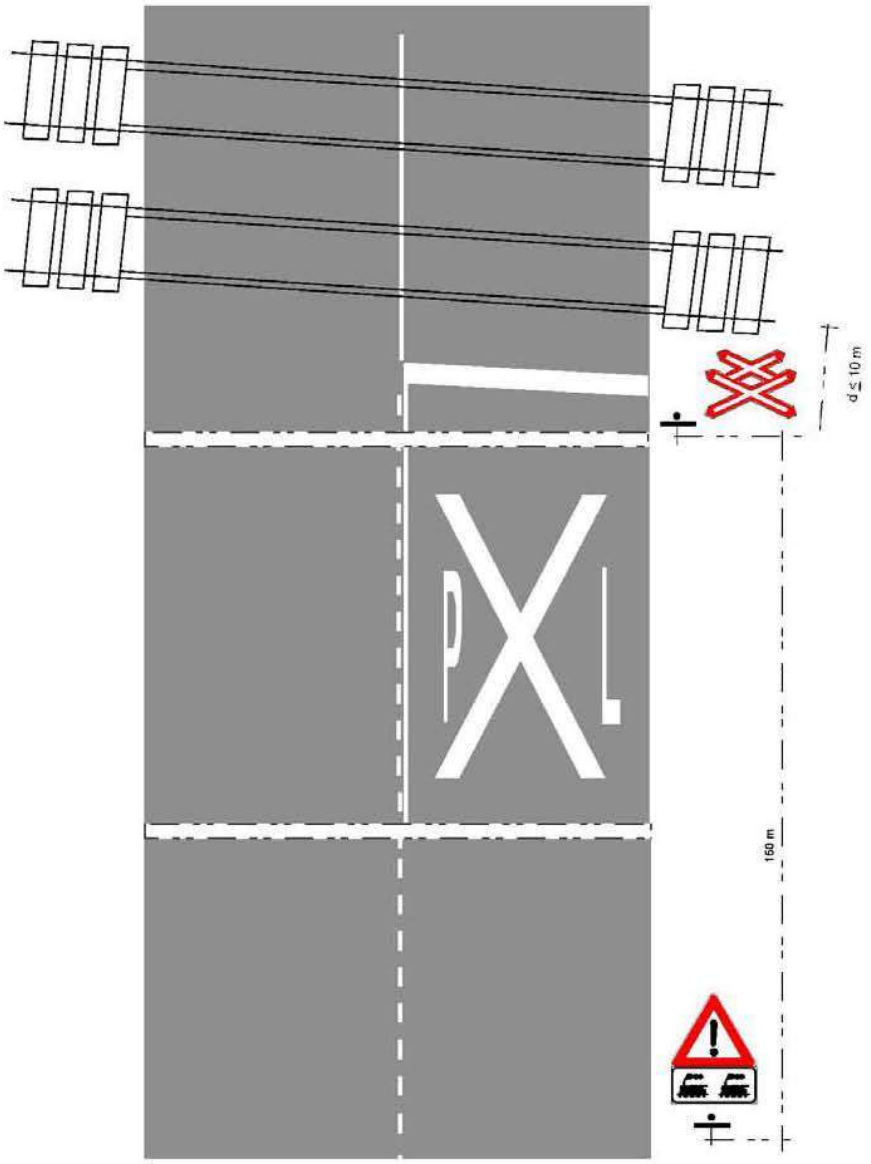
SKEMA 98

KRYQËZIM ME KALIM NË NIVEL ME LINJË HEKURUDHORE PA BARRIERA ME QARKULLIM HEKURUDHOR TËNGADALTË DHE QARKULLIM RRUGOR TË RREGULLUAR ME POLIC OSE SEMAFOR

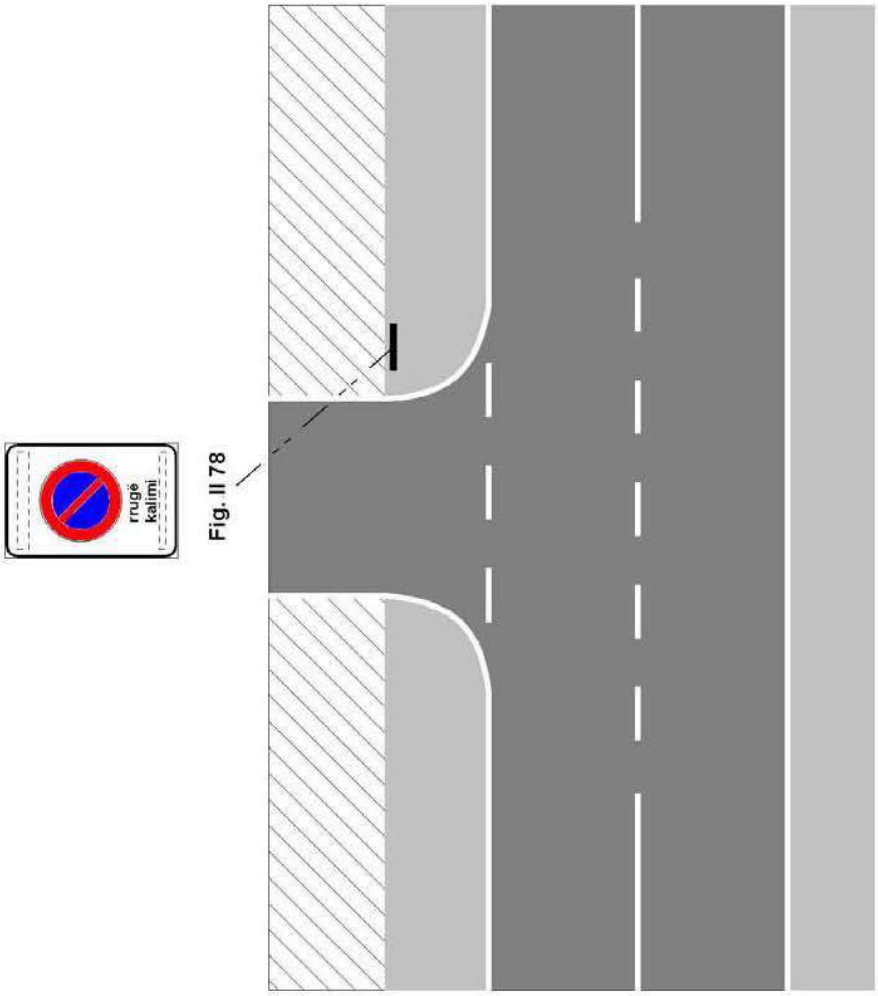


SKEMA 99

KRYQËZIM ME KALIM NË NIVEL ME LINJË HEKURUDHORE DY KALIMSHE ME KALIM TË RREGULLUAR TRENASH

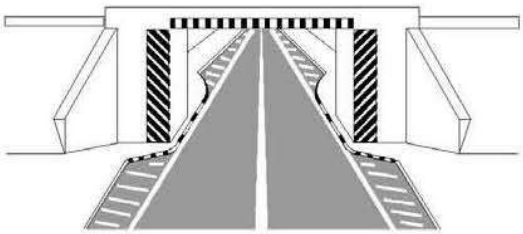


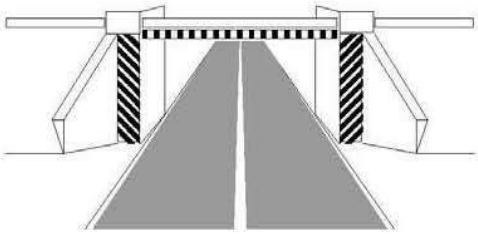
SKEMA 100

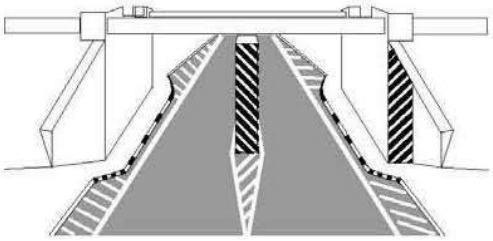


SKEMA 101

SHENJA MBI PENGESA, ANOMALI DHE PIKA RRUGORE KRITIKE

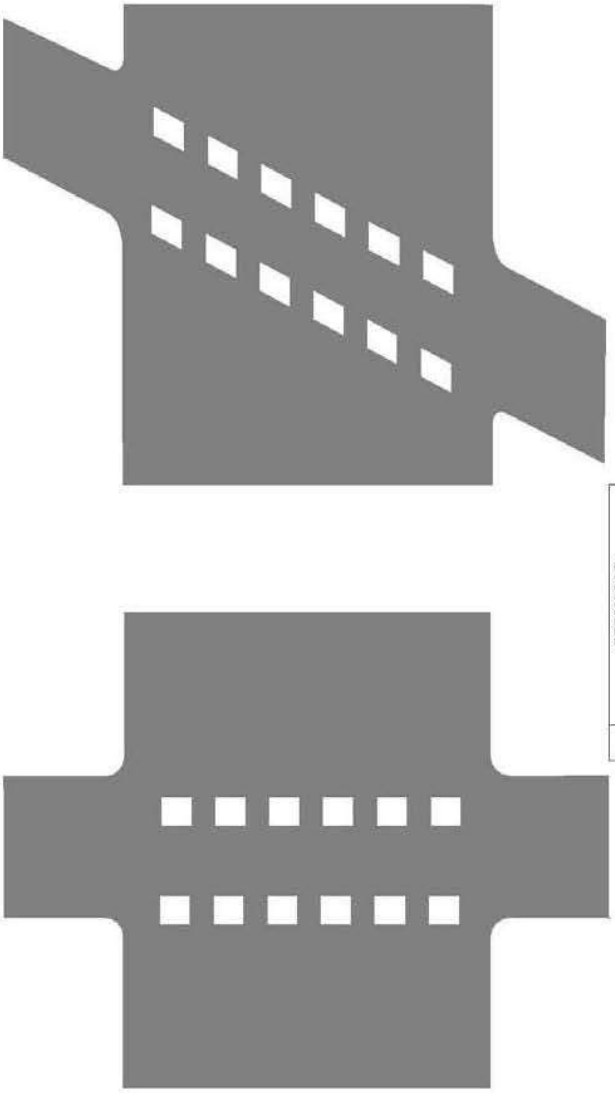






SKEMA 102

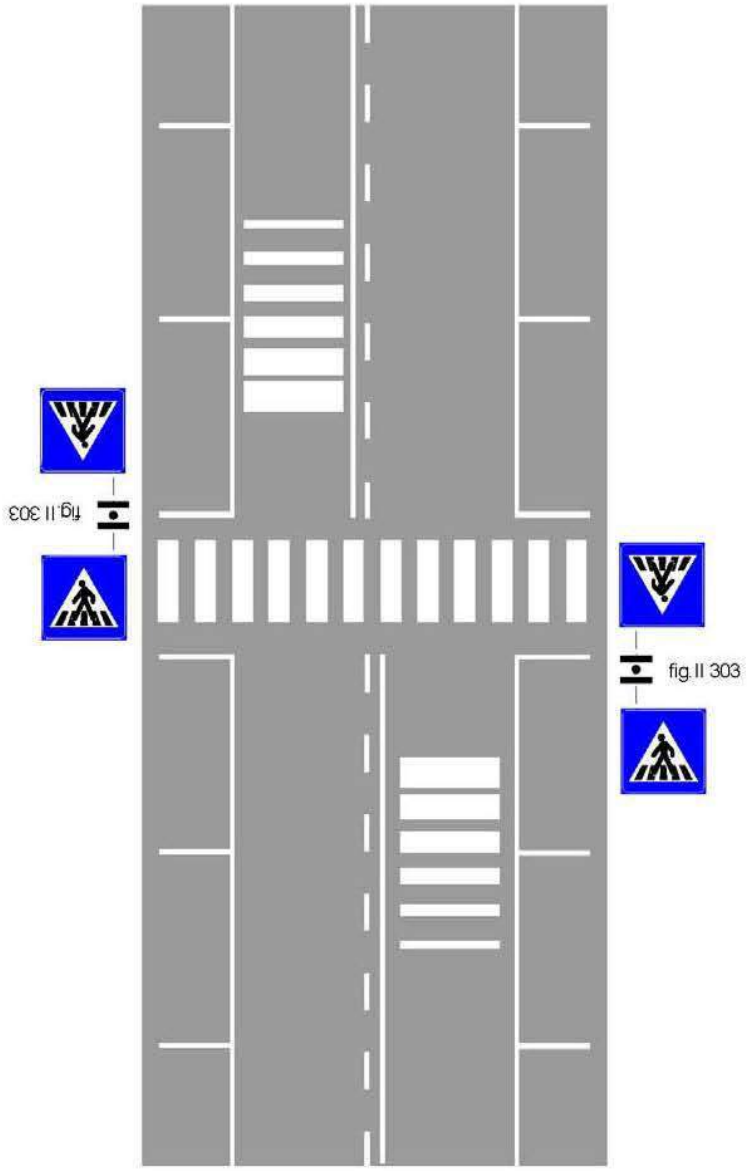
KALIME BIÇIKLETASH



	PERMASAT	
a	50 cm	
b	50 cm	
c	50 cm	
d	≥ 100 m	Kalime me një drejtim lëvizjeje
e	≥ 200 m	Kalime me drejtim të dyfishtë lëvizjeje

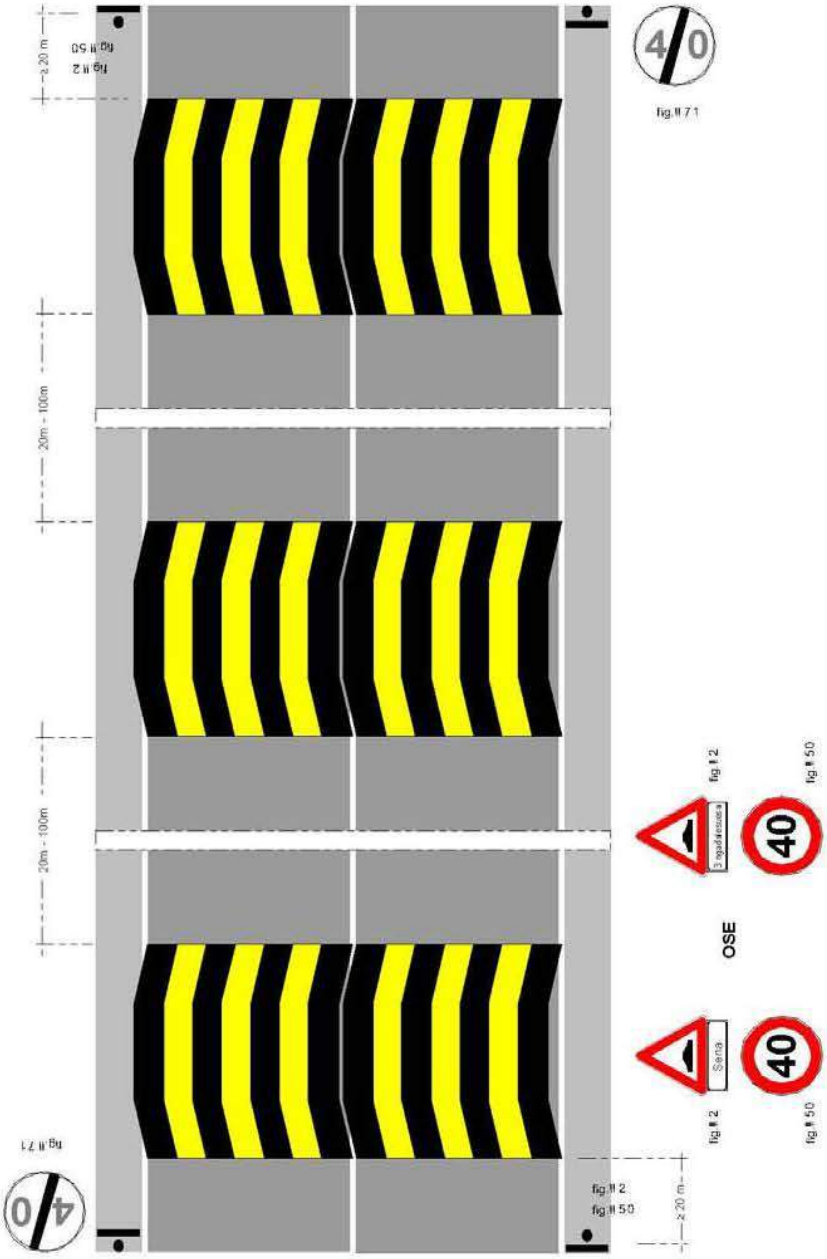
SKEMA 103

KRYQËZIM KËMBËSORËSH
ME SISTEM ME EFEKT OPTIK



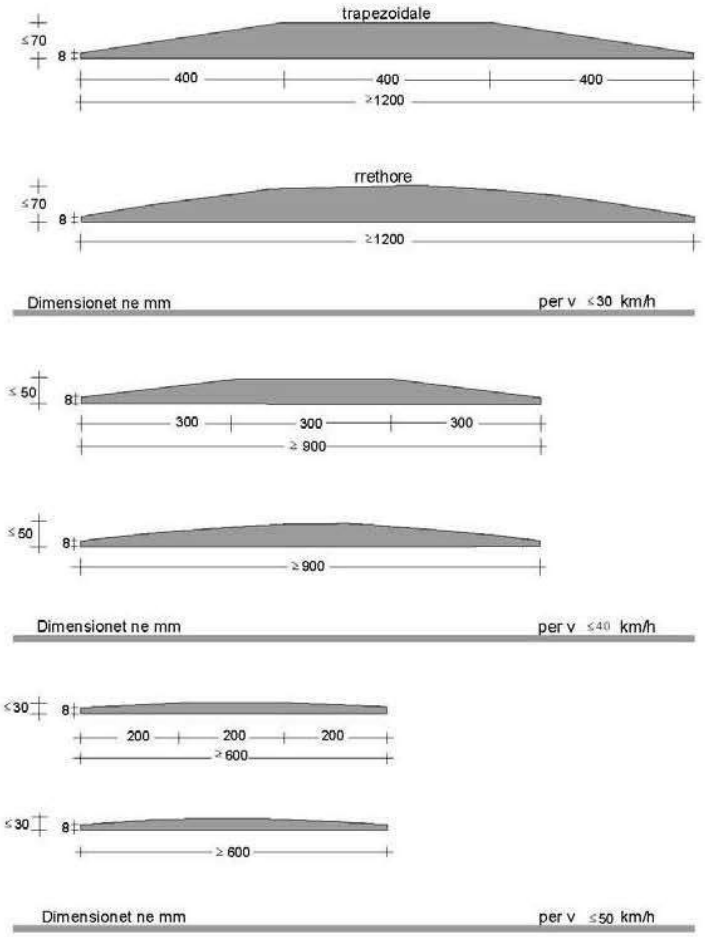
SKEMA 104

NGADALËSUESE NË SERI



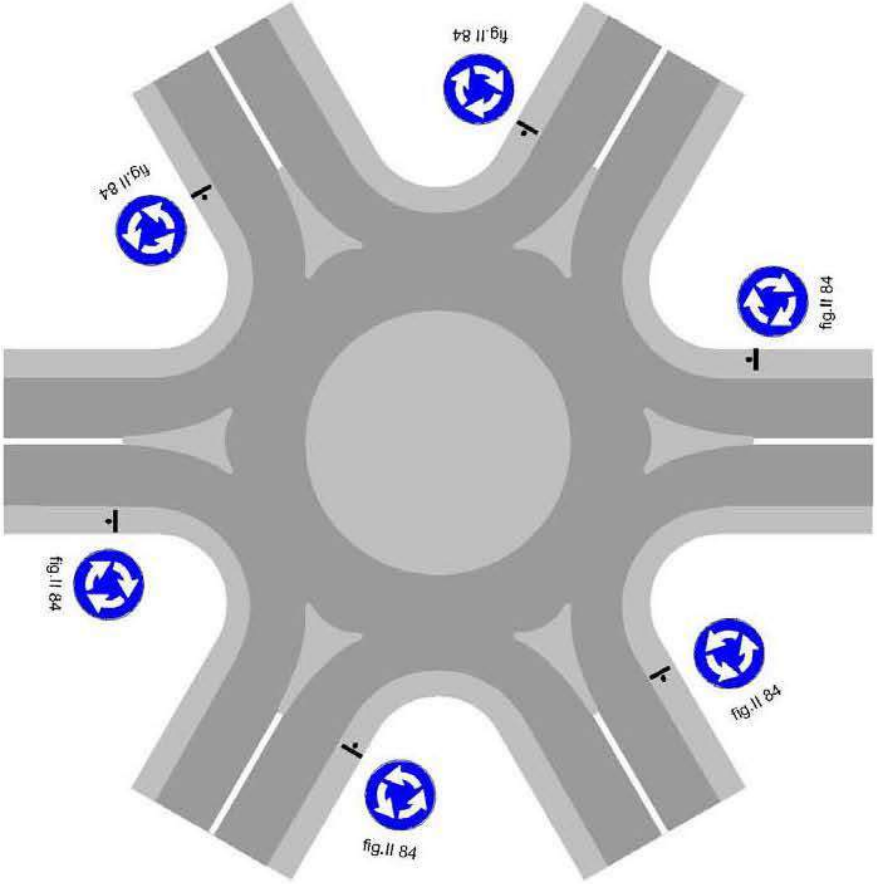
SKEMA 105

KURRIZE ARTIFICIALE, NGADALSUES



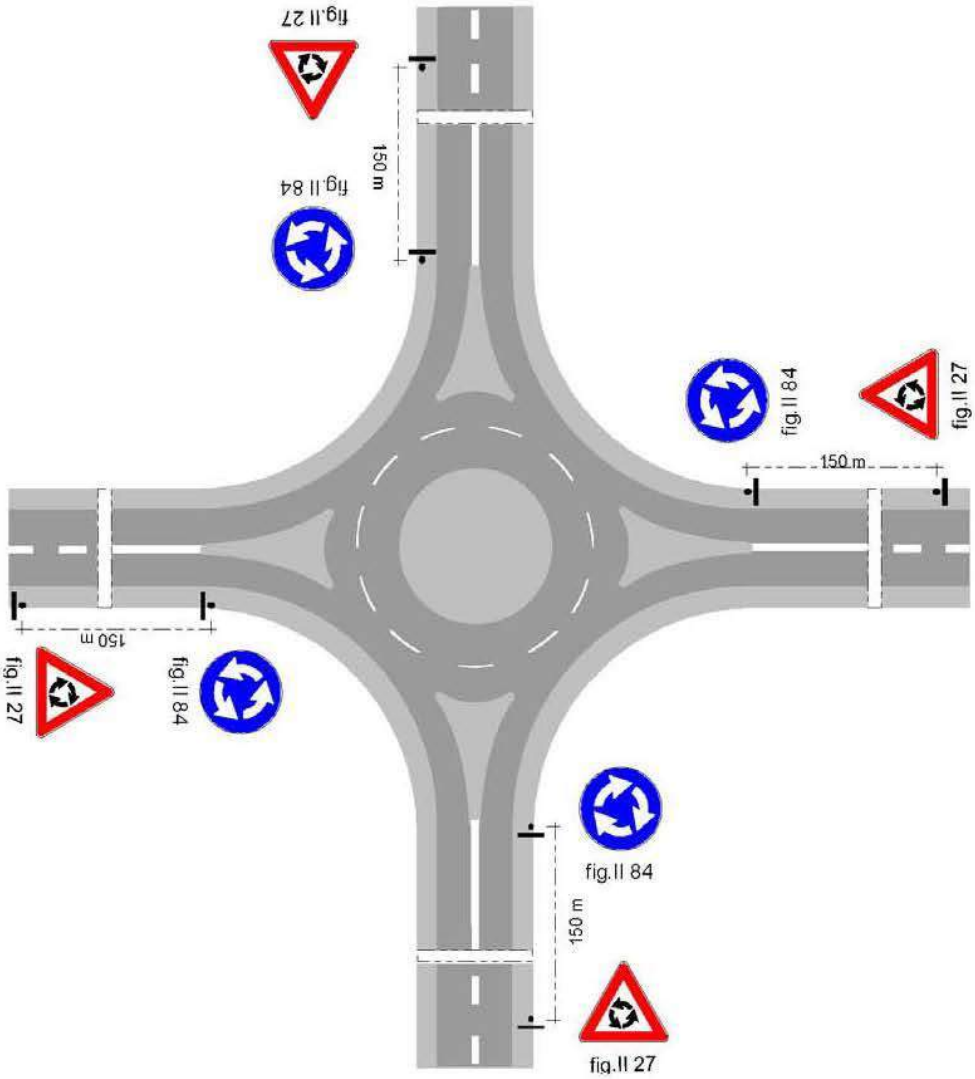
SKEMA 106

QARKULLIM RRETHOR NË RRUGË



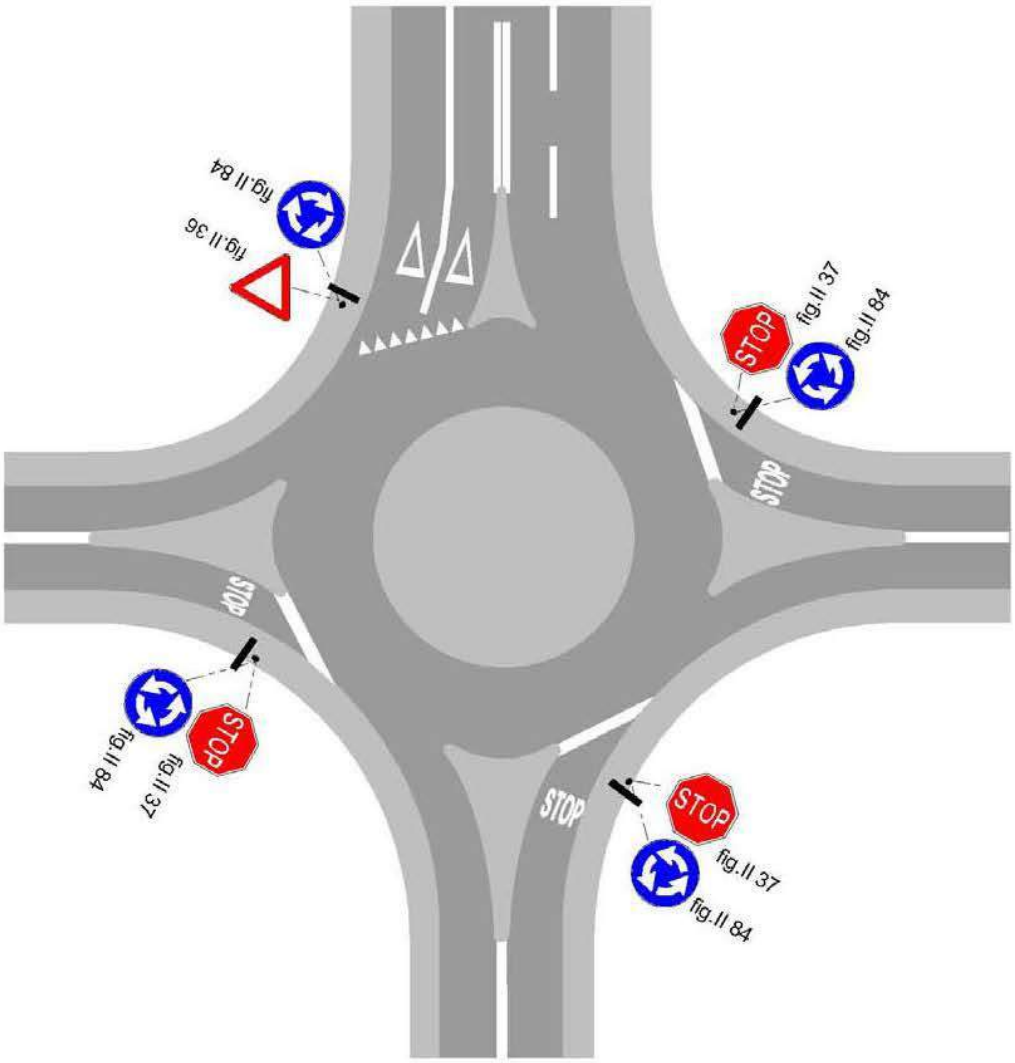
SKEMA 107

QARKULLIM RRETHOR NË RRUGË INTERURBANE



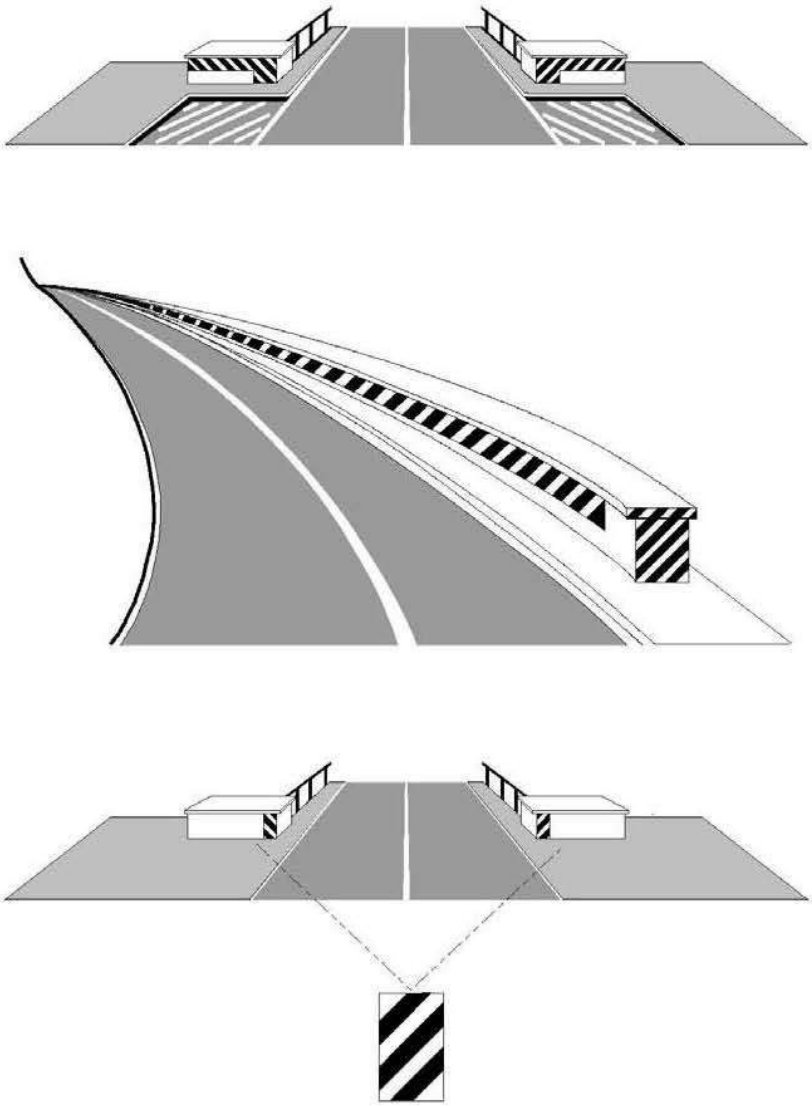
SKEMA 108

QARKULLIM RRETHOR QË I JEP PERPARËSI ATIJ QË NDODHET NË RRETHRROTULLIM



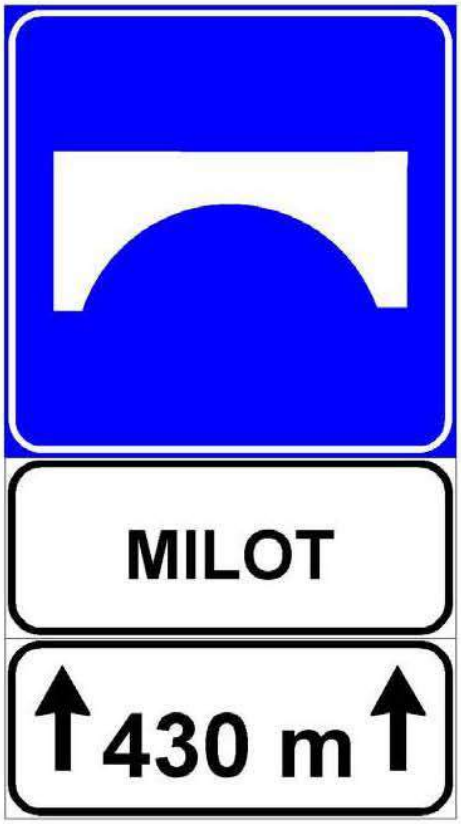
SKEMA 109

SHENJA MBI PENGESA, ANOMALI DHE PIKA RRUGORE KRITIKE



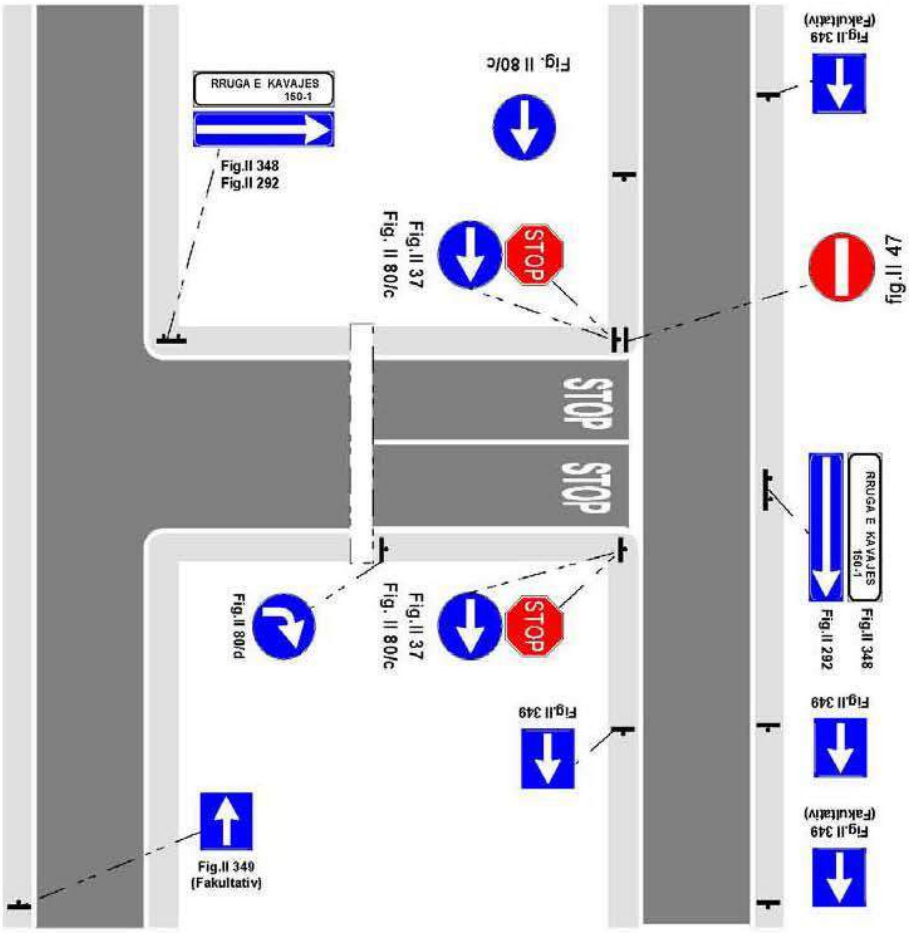
SKEMA 110

URË



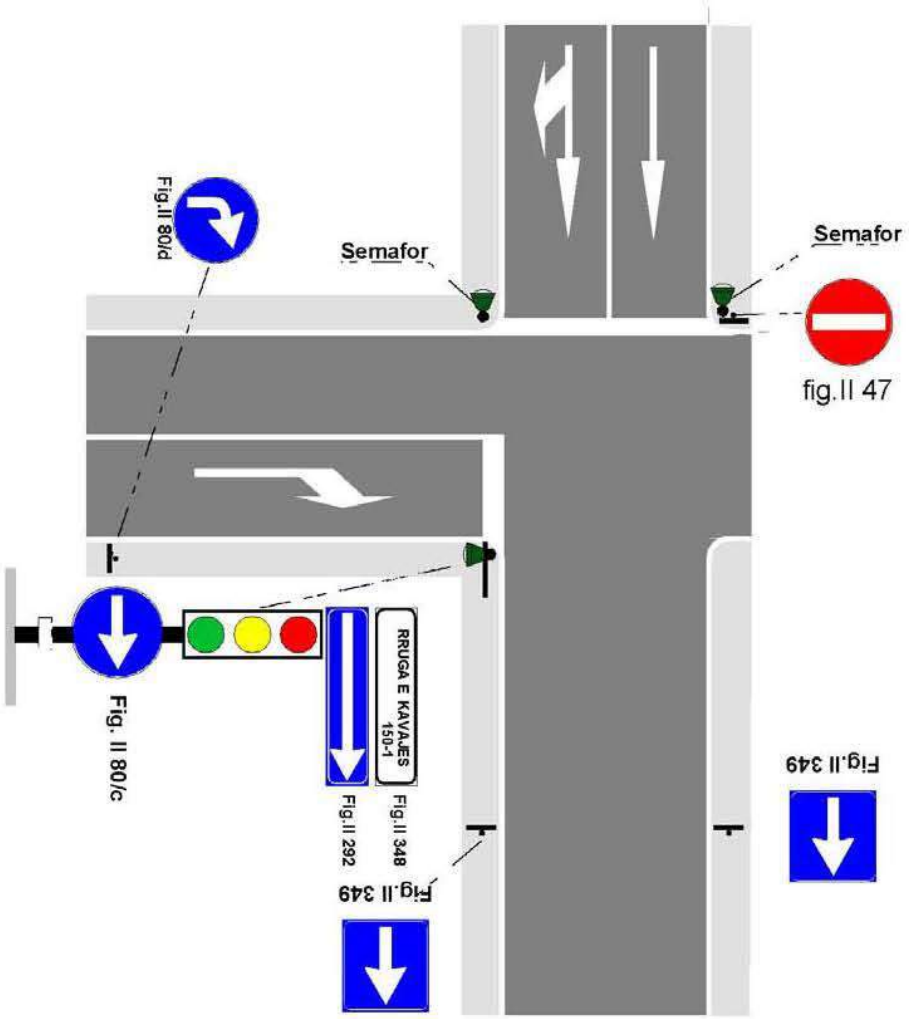
SKEMA 111

RRUGË NJËKALIMËSHE



SKEMA 112

RRUGË NJËKALIMËSHE E RREGULLUAR
ME SEMAFOR PËR MJETE



SKEMA 113

STACION AUTOBUZI

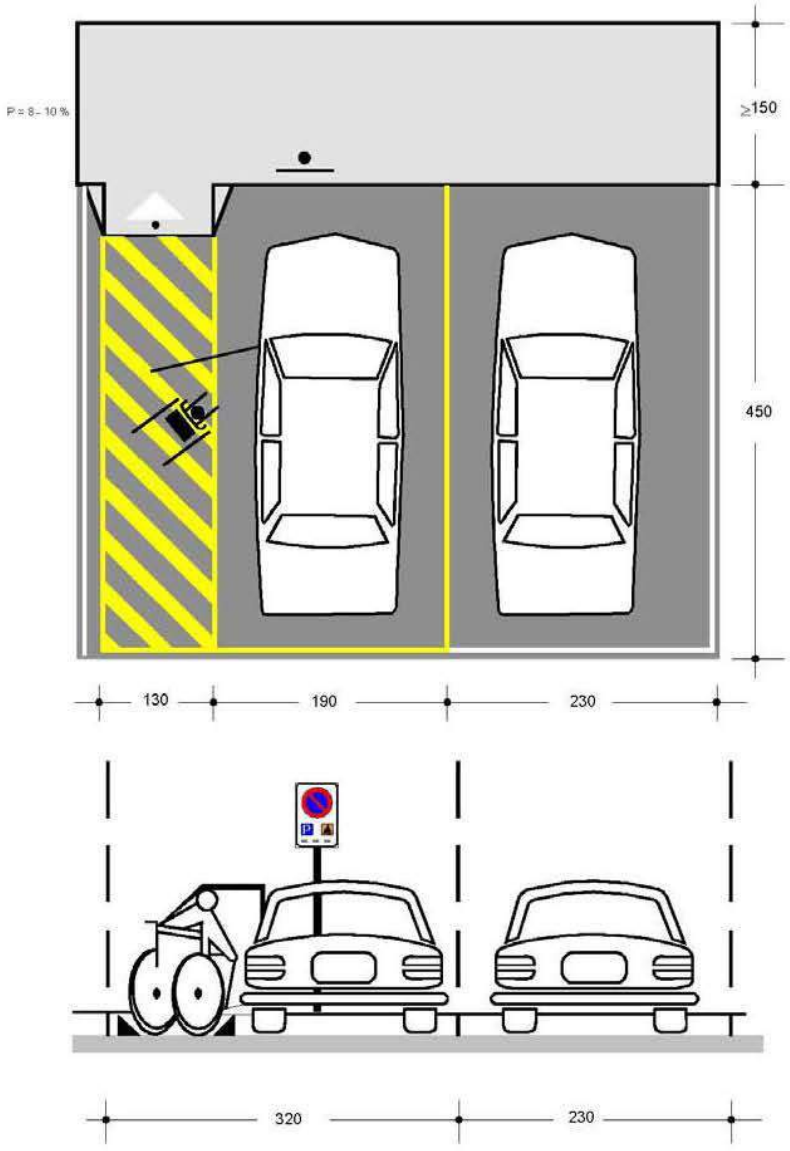
SKEMA 114

PARKIM AUTOVETURE

E barazvlefshme me :

SKEMA 115

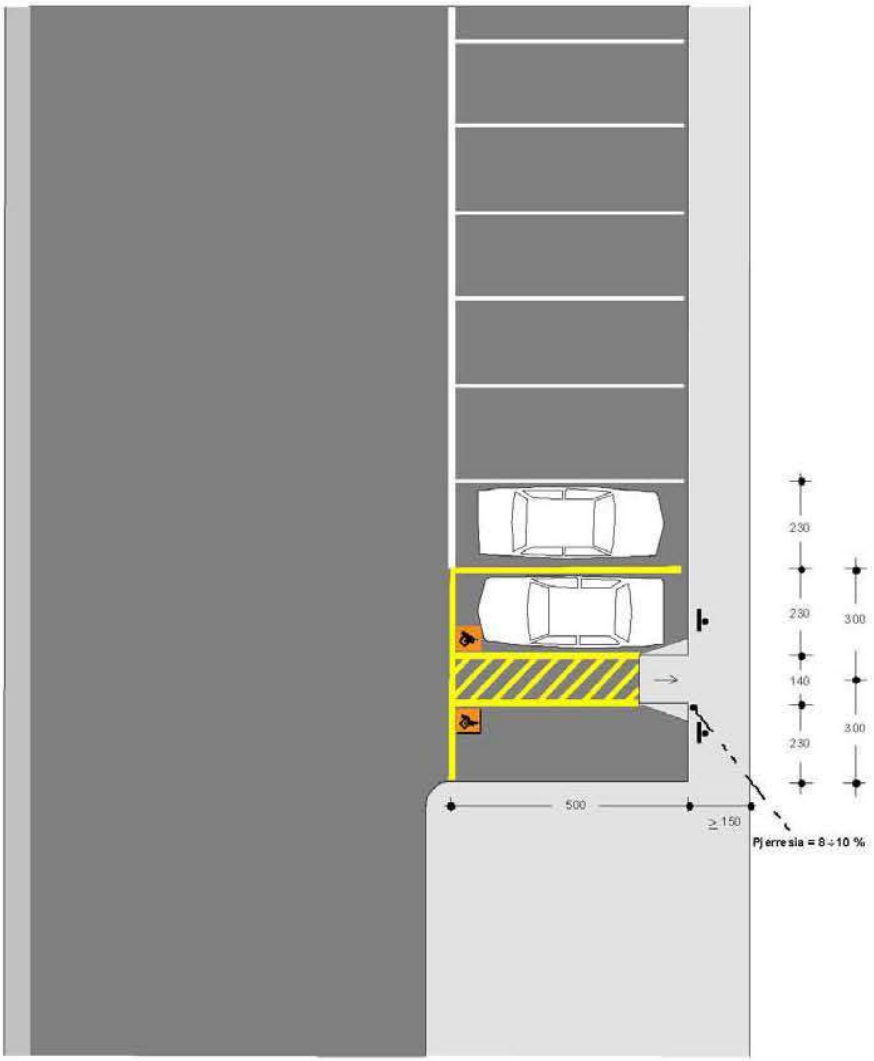
KUFIZIMI I VËNDQËNDRIMEVE TË REZERVUARA PËR INVALIDËT



(permasat jepen ne centimetra)

SKEMA 116

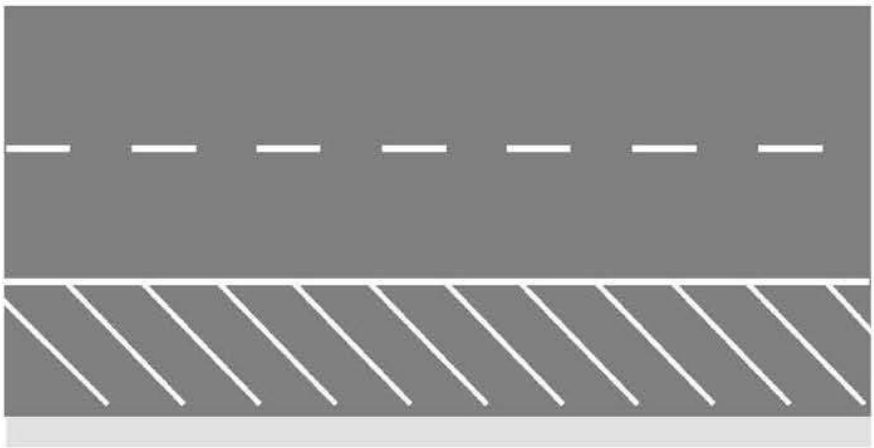
KUFIZIMI I VËNDQËNDRIMEVE TË REZERVUARA PËR INVALIDËT



(permasat ne centimetra)

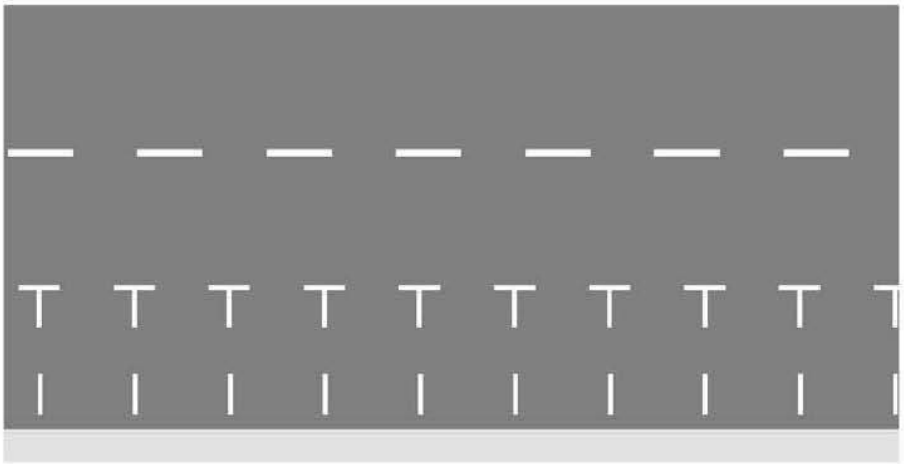
SKEMA 117

KUFIZIMI I VËNDQËNDRIMEVE
TË PJERRTA KREHËRI (me 45^0)



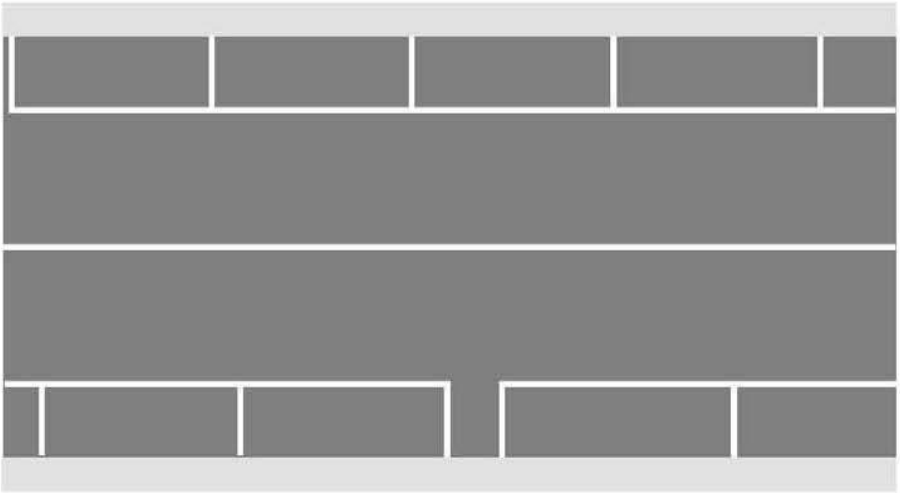
SKEMA 118

KUFIZIMI I VËNDQËNDRIMEVE
NË FORMË KREHËRI (me 90^0)



SKEMA 119

KUFIZIMI I VËNDQËNDRIMEVE GJATËSORE OSE PARALELE ME TROTUARIN

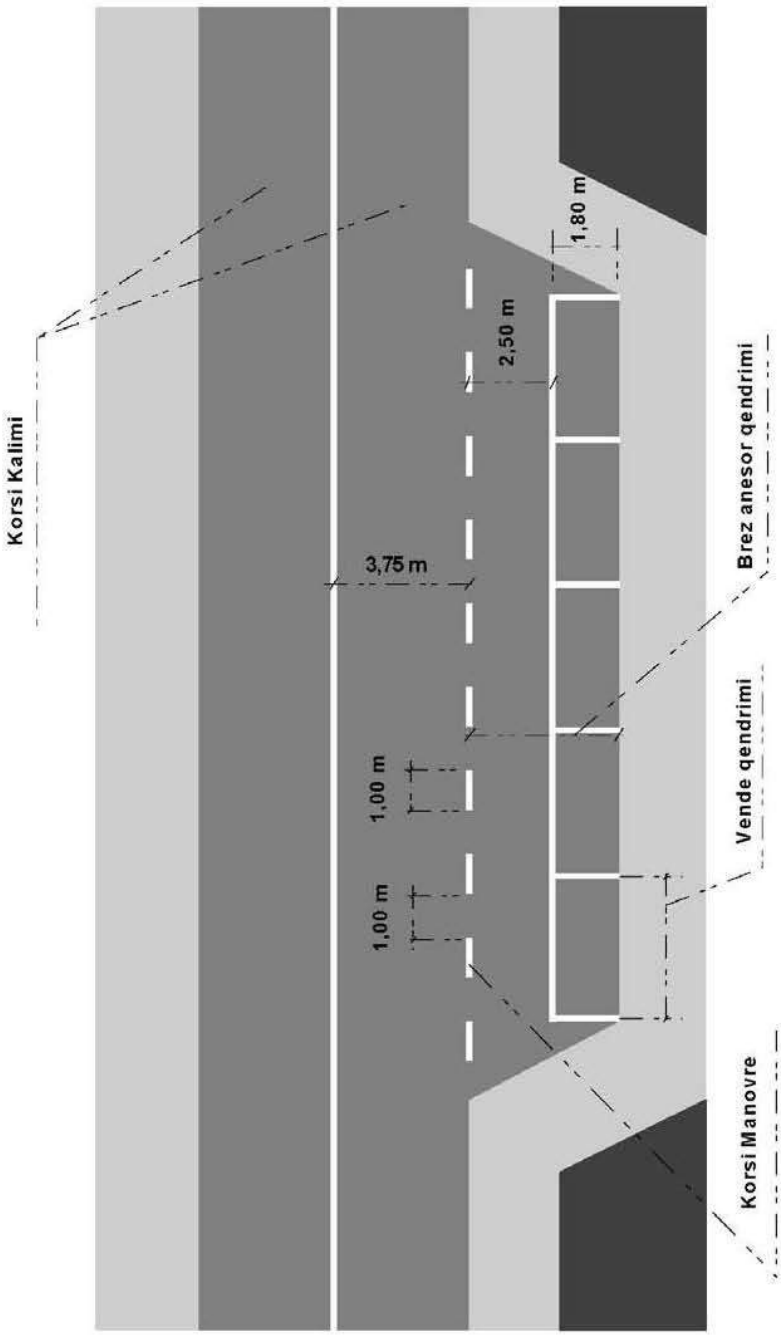


SKEMA 120

PARKIME ME ORAR

SKEMA 121

SKEMA 122


Korsi Kalimi
3,75 m
1,00 m
1,00 m
2,50 m
1,80 m
Brez anesor qendrimi
Vende qendrimi
Korsi Manovre

SKEMA 123

FIGURAT

SINJALET TREGUESE

Figura II.100, nenet 123,129,132
QENDER

Figura II.101, nenet 123,129,132
POSTA

Figura II.102, nenet 123,129,132
BASHKIA

Figura II.103, nenet 123,129,132
NDIHMA E SHPEJTE

Figura II.104, nenet 123,129,132
SPITAL

Figura II.105, nenet 123,129,132
AMBULANCE

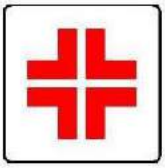


Figura II.106, nenet 123,129,132
FARMACI

Figura II.107, nenet 123,129,132
TELEFON

Figura II.108, nenet 123,129,132
INFORMACION

Figura II.109, nenet 123,129,132
POLICIA FINANCIARE

Figura II.110, nenet 123,129,132
POLICIA

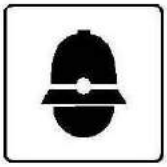


Figura II.111, nenet 123,129,132
POLICIA BASHKIAKE

Figura II.112, nenet 123,129,132
ZJARRFIKESAT

Figura II.113, nenet 123,129,132
KUFIRI

Figura II.114, nenet 123,129,132
STACION HEKURUDHE

Figura II.115, nenet 123,129,132
STACIONI HEKURUDHES SHTETERORE

Figura II.116, nenet 123,129,132
AEROPORT

Figura II.117, nenet 123,129,132
NISJA

Figura II.118, nenet 123,129,132
MBERRITJA

Figura II.119, nenet 123,129,132
PORT

Figura II.120, nenet 123,129,132
TRAGET

Figura II.121, nenet 123,129,132
MOTOSKAF

Figura II.122, nenet 123,129,132
VENDPARKIM AUTOBUSESH

Figura II.123, nenet 123,129,132
FUSHE HELIKOPTERESH
(HELIPORT)

Figura II.124, nenet 123,129,132
NGARKIM - SHKARKIM

Figura II.125, nenet 123,129,132
ZONE KEMBESORESH

Figura II.126, nenet 123,129,132
VENDKALIM KEMBESORESH

Figura II.127, nenet 123,129,132
NENKALIM

Figura II.128, nenet 123,129,132
MBIKALIM

Figura II.129, nenet 123,129,132
RAMPE

Figura II.130, nenet 123,129,132
INVALID

Figura II.131, nenet 123,129,132
BIÇIKLETA

Figura II.131, nenet 123,129,132
CIKLOMOTOR

Figura II.133, nenet 123,129,132
MOTOÇIKLETE

Figura II.134, nenet 123,129,132
TRIÇIKEL

Figura II.135, nenet 123,129,132
MOTOKARRO

Figura II.136, nenet 123,129,132
AUTOVETURE

Figura II.137, nenet 123,129,132
KAMION

Figura II.138, nenet 123,129,132
KAMION ME RIMORKIO

Figura II.139, nenet 123,129,132
MJET I ARTIKULUAR

Figura II.140, nenet 123,129,132
TRANSPORT ME KONTENIER

Figura II.141, nenet 123,129,132
AUTOBUS QYTETES

Figura II.142, nenet 123,129,132
AUTOBUS JASHTEQYTETES

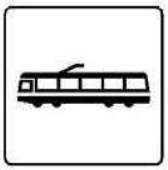


Figura II.143, nenet 123,129,132
TRAMVAJ

Figura II.144, nenet 123,129,132
METRO

Figura II.145, nenet 123,129,132
TAKSI

Figura II.146, nenet 123,129,132
AUTOKAMP

Figura II.147, nenet 123,129,132
KAMPING

Figura II.148, nenet 123,129,132
AUTOVETURE ME KAMPING

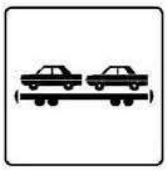


Figura II.149, nenet 123,129,132
TRANSPORTIM AUTOMJETESH ME VAGON

Figura II.150, nenet 123,129,132
VAGON PER TRANSPORT AUTOMJETESH ME FJETJE

Figura II.151, nenet 123,129,132
MAKINA NDERTIM TRANSPORTI

Figura II.152, nenet 123,129,132
KAMION VETESHKARKUES

Figura II.153, nenet 123,129,132
MJET I NDIHMES RRUGORE

Figura II.154, nenet 123,129,132
BOREPASTRUESE

Figura II.155, nenet 123,129,132
MAKINE PASTRIMI

Figura II.156, nenet 123,129,132
TRAKTOR

Figura II.157, nenet 123,129,132
MAKINE PUNUESE

Figura II.158, nenet 123,129,132
AUTOÇISTERNE ME PRODUKTE QE NDOTIN MJEDISIN

Figura II.159, nenet 123,129,132
TRANSPORT LENDESH PLASESE
Mjet qe shoqeron transportin e mallrave shperthyese (eksplozive).

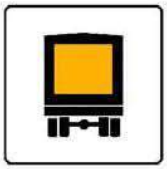


Figura II.160, nenet 123,129,132
MJET PER TRANSPORT MALLRASH TE RREZIKSHME

Figura II.161, nenet 123,129,132
AUTOSTRADA

Figura II.162, nenet 123,129,132
KTHIM I DREJTIMIT TE LEVIZJES

Figura II.163, nenet 123,129,132
FURNIZIM ME KARBURANT

Figura II.164, nenet 123,129,132
BENZINE E GJELBERT

Figura II.165, nenet 123,129,132
G P L

Figura II.166, nenet 123,129,132
DIESEL

Figura II.167, nenet 123,129,132
METAN

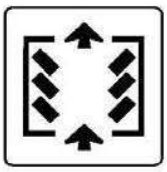


Figura II.168, nenet 123,129,132
AUTOGARAZH

Figura II.169, nenet 123,129,132
RIPARIME

Figura II.170, nenet 123,129,132
PARKIM

Figura II.171, nenet 123,129,132
PARKIM ME PAGESE

Figura II.172, nenet 123,129,132
PARKIM ME PAGESE, ME ORAR TE PERCAKTUAR

Figura II.173, nenet 123,129,132
HOTEL OSE MOTEL

Figura II.174, nenet 123,129,132
BAR

Figura II.175, nenet 123,129,132
RESTORANT

Figura II.176, nenet 123,129,132
TUALET

Figura II.177, nenet 123,129,132
DALJA E URGJENCES

Figura II.178, nenet 123,129,132
FIKES ZJARRI

Figura II.179, nenet 123,129,132
IMPIANT SHKARKIMI PER AUTOKAMP

Figura II.180, nenet 123,129,132
KAMP

Figura II.181, nenet 123,129,132
GOMA PER RRUGE ME DEBORE

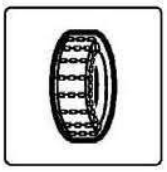


Figura II.182, nenet 123,129,132
ZINXHIRE DEBORE

Figura II.183, nenet 123,129,132
KOPESHT FEMIJESH

Figura II.184, nenet 123,129,132
SHKOLLE

Figura II.185, nenet 123,129,132
UNIVERSITET

Figura II.186, nenet 123,129,132
OBJEKT KULTI (Kishe, Xhami etj.)

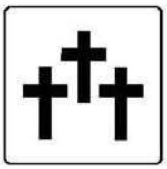


Figura II.187, nenet 123,129,132
VARREZA

Figura II.188, nenet 123,129,132
BANKA

Figura II.189, nenet 123,129,132
GJYKATE

Figura II.190, nenet 123,129,132
BIBLIOTEKA

Figura II.191, nenet 123,129,132
EKSPOZITA / PANAIRE

Figura II.192, nenet 123,129,132
ZONE INDUSTRIALE

Figura II.193, nenet 123,129,132
ZONE KU BEHET TREGTIA E GJEDHEVE

Figura II.194, nenet 123,129,132
SUPERMERKATE

Figura II.195, nenet 123,129,132
KINEMA

Figura II.212, nenet 123,129,132
VEND ME PISHA DHE DET

Figura II.213, nenet 123,129,132
PYLL

Figura II.214, nenet 123,129,132
UJEVARA

Figura II.215, nenet 123,129,132
QENDER SPORTIVE

Figura II.216, nenet 123,129,132
STADIUM

Figura II.217, nenet 123,129,132
HIPODROM

Figura II.218, nenet 123,129,132
VELODROM (PISTE ÇIKLIZMI)

Figura II.219, nenet 123,129,132
PISHINE

Figura II.220, nenet 123,129,132
FUSHE VOLEJBOLLI

Figura II.221, nenet 123,129,132
FUSHE BASKETBOLLI

Figura II.222, nenet 123,129,132
FUSHE TENISI

Figura II.223, nenet 123,129,132
PISTE PER PATINAZH

Figura II.224, nenet 123,129,132
POLIGON QITJE

Figura II.225, nenet 123,129,132
VEND PER USHTRIMIN NE HARK

Figura II.226, nenet 123,129,132
FUSHE LOJE ME BIRILA

Figura II.227, nenet 123,129,132
FUSHE KU LUHET GOLF

Figura II.228, nenet 123,129,132
SHKOLLA E SKIVE

Figura II.229, nenet 123,129,132
TELEFERIK

Figura II.230, nenet 123,129,132
TELEFERIK ME NDENJESE

Figura II.231, nenet 123,129,132
SKINGRITES

SINJALET PARALAJMËRUESE

Figura II.233, neni 125

SINJALE PARALAJMËRUESE PËR KRYQEZIM QYTETËS

Figura II.234, neni 125

SINJALE PARALAJMERUESE PËR KRYQËZIME JASHTQYTETËSE

Figura II.236, neni 125

SINJALE PARALAJMËRUESE TË AFRIMIT TË KRYQËZIMIT QYTETËS

Figura II.237, neni 125

SINJALE PARALAJMËRUESE TË AFRIMIT TË NJË KRYQËZIMI JASHTQYTETËS

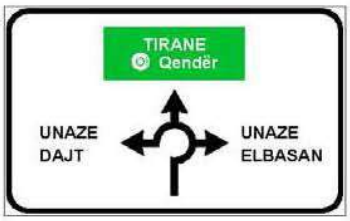


Figura II.238, neni 125

SINJALE PARALAJMËRUESE TË KRYQËZIMIT QYTETËS ME QARKULLIM RRETHOR

Figura II.239, neni 125

SINJALE PARALAJMËRUESE TË KRYQËZIMEVE QYTETËSE, ME NDALIM – KALIME PËR NJË KATEGORI MJETESH, NË NJË DEGË TË KRYQËZIMIT

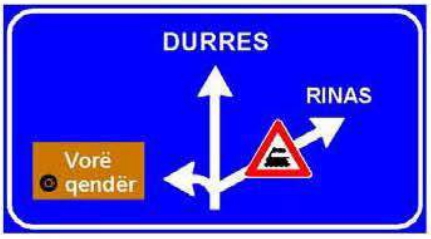


Figura II.240, nenet 85,125

SINJALE PARALAJMËRUESE PËR KRYQËZIMET JASHTËQYTETËSE, ME KALIME NË NIVEL NË NJË DEGË TË KR YQËZIMIT

Figura II.241, neni 125

SINJALE PARAZGJEDHËSE QYTETËSE

SINJALE PARAZGJEDHËSE

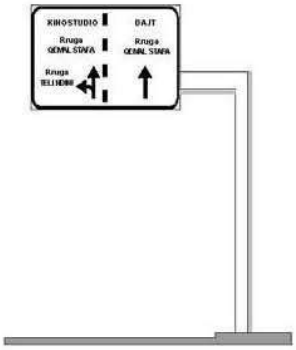


Figura II.242, nenet 85,125

SINJALE PARAZGJEDHËSE QYTETËSE, TË VËNA MBI RRUGË

Figura II.243, neni 125

SINJALE PARAZGJEDHËSE JASHTQYTETËSE

Figura II.244, neni 125

SINJALE PARAZGJEDHËSE QYTETËSE

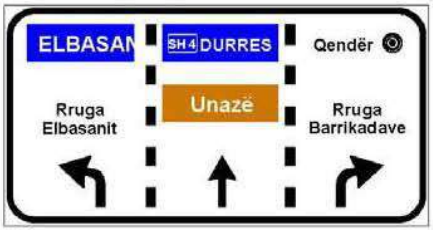


Figura II.245, nenet 85,125

SINJALE PARAZGJEDHËSE JASHTQYTETËSE

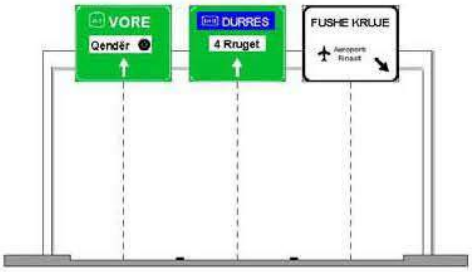


Figura II.246, neni 125

SINJAL RRUGOR, ME FUNKSION PARALAJMËRUES

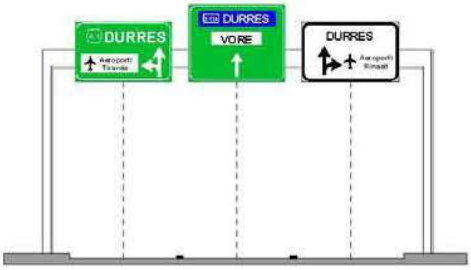


Figura II.247, neni 125

SINJAL RRUGOR, ME FUNKSION PARAZGJEDHËS DHE DREJTIMI

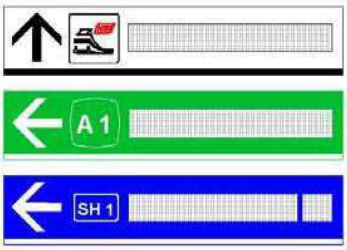


Figura II.248, neni 126

SINJALE TË DREJTIMIT QYTETËS

Figura II.249, neni 126

SINJALE TË DREJTIMIT JASHTQYTETËS

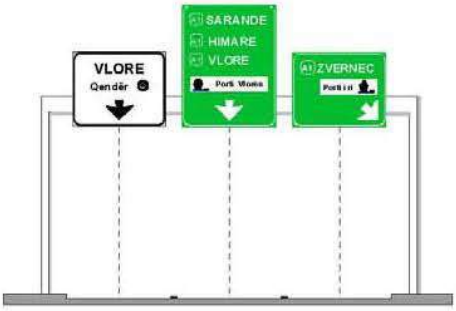


Figura II.250, neni 126

SINJALE RRUGORE, ME FUNKSION DREJTIMI

Figura II.251, neni 126

SINJALE RRUGORE, ME FUNKSION DREJTIMI

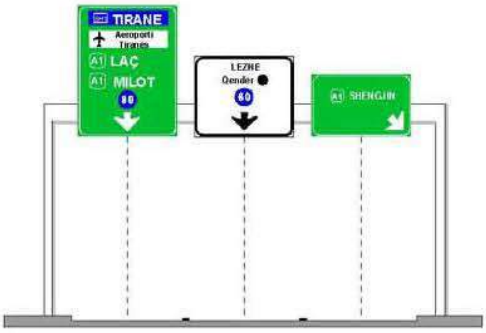


Figura II.252, neni 126

SINJALE RRUGORE, ME FUNKSION DREJTIMI, PËR PËRDORIM TË KORSIVE TË VEÇANTA

SINJALET E IDENTIFIKIMIT TË RRUGËS

Figura II.256, neni 127

SINJALE IDENTIFIKIMI TË INTINERARËVE NDËRKOMBËTARE.

Figura II.257, neni 127

SINJALE IDENTIFIKIMI AUTOSTRADALE

Figura II.258, neni 127

SINJALE IDENTIFIKIMI TË RRUGËVE SHTETËRORE

Figura II.259, neni 127

SINJALE IDENTIFIKIMI TË RRUGËVE TË RRETHEVE

Figura II.260, neni 127

SINJALE IDENTIFIKIMI TË RRUGËVE KOMUNALE

SINJALET E LARGËSIVE PROGRESIVE

Figura II.261, neni 127

SINJALE TE KILOMETRAZHIT PROGRESIV
Permasat jepen ne centimetra

	L		H	
autostrada, rruge jashteqytetese kryesore dhe qytetese, me qarkullim te vazhdueshem	50	70	20	25
rruge te tjera	25	40	10	15

Permasat e treguara jane fikse dhe nuk lejohen permasa te ndermjetme.

Figura II.262, neni 127

SINJALE TE HEKTOMETRAZHIT PROGRESIV
Permasat jepen ne centimetra

	L minimum
autostrada, rruge jashteqytetese kryesore dhe qytetese, me qarkullim te vazhdueshem	25
rruge te tjera	20

Permasat e treguara jane fikse dhe nuk lejohen permasa te ndermjetme.

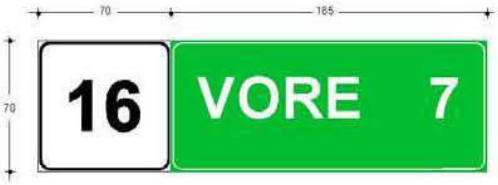


Figura II.263, neni 127

MATËSI I LARGËSISË PROGRESIVE, AUTOSTRADALE

Në këtë matës të largësisë:

- tabelat, numrat në fund të të cilave janë 1,3,4,6,7 dhe 9 sinjalizojnë emrin e stacionit të ardhshëm si dhe largesinë përkatëse;
- tabelat, numrat të cilat përfundojnë me 2, 5, dhe 8, sinjalizojnë zonat e shërbimit dhe zonat e parkimit me të afërta si dhe largësitë përkatëse;
- tabelat, numrat që përfundojnë me 0 sinjalizojnë qëndrat e prefekturave ose qytetin nga i cili fillon rruga si dhe largësinë përkatëse.

Figura II.265, neni 127

MATËSI I LARGËSISË PROGRESIVE I INTEGRUAR ME SINJALET E TREGIMIT TE RRUGEVE JASHTEQYTETESE

Figura II.266, neni 127

MATËS I LARGËSISË PROGRESIVE PËR RRUGË SHTETËRORE

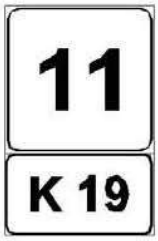


Figura II.268, neni 127

MATËS I LARGËSISË PROGRESIVE I RRUGËVE KOMUNALE

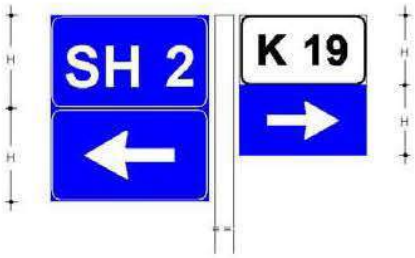


Figura II.270, neni 127

NUMËR IDENTIFIKIMI I RRUGËS SHTETËRORE SËBASHKU ME SHIGJETËN E RRUGËS KOMUNALE DHE ME SHIGJETËN ME FUNKSION DREJTIMI

Figura II.267, neni 127

MATËS I LARGËSISË PROGRESIVE I RRUGËVE TË RRETHEVE

Figura II.269, neni 127

NUMËR IDENTIFIKIMI I AUTOSTRADËS SËBASHKU ME SHIGJETËN ME FUNKSION DREJTIMI

Figura II.271, neni 127

NUMËR IDENTIFIKIMI I RRUGËVE TË RRETHEVE SËBASHKU ME FUNKSION DREJTIMI

Figura II.272, neni 128

SINJALE TË ITINERARIT JASHTQYTETËS
Tregon, para çdo daljeje nga autostrada, ose rruge jashteqytetese kryesore, qendrat e banimit, ato turistike ose gjeografike, te arritshme nga kjo dalje.

Figura II.273, neni 129

FILLIMI I NJË QËNDRE TË BANUAR

Figura II.274, neni 129

FUND I NJË QËNDRE TË BANUAR

Figura II.275, neni 129

SINJALE PARAZGJEDHËSE QYTETËSE

Figura II.276, neni 129

SINJALE PARAZGJEDHËSE QYTETËSE

SINJALET VENDORE

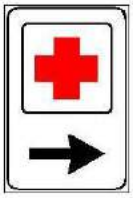


Figura II.277, neni 129

NDIHMA E SHPEJTË

Figura II.278, neni 129

STACION

Figura II.279, neni 129

POLICIA

Figura II.280, neni 129

POLICIA TATIMORE

Figura II.281, neni 129

INFORMACION

Figura II.282, neni 129

SPITAL

Figura II.283, neni 129

BASHKIA

Figura II.284, neni 129

POLICIA BASHKIAKE

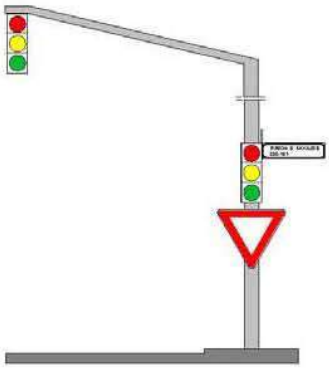


Figura II.290, neni 131

SINJAL EMËR-RRUGE, I ZBATUAR NË SHTYLLË SEMAFORIKE

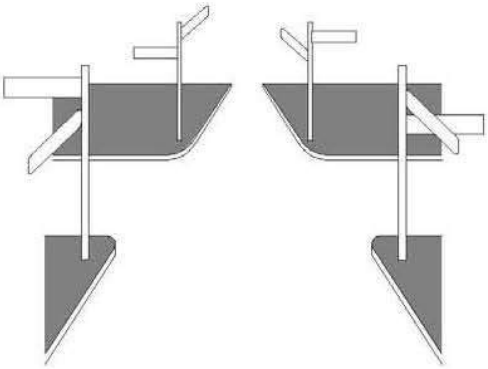


Figura II.291, neni 131

SINJAL EMËR-RRUGE I ZBATUAR NË KËNDIN E RRUGËS

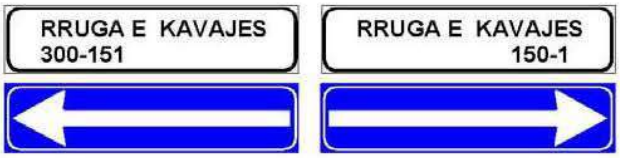


Figura II.292, neni 131

SINJAL EMËR-RRUGE SËBASHKU ME SINJALIN E DREJTIMIT NJEKALIMSH DHE NUMRAT E GODINAVE

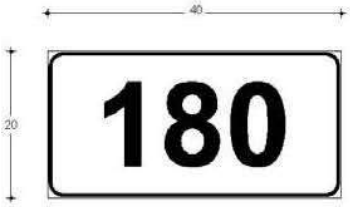


Figura II.293, neni 131

NUMER GODINE, PINGUL ME AKSIN RRUGOR

SISTEM SINJALESH HOTELERIE

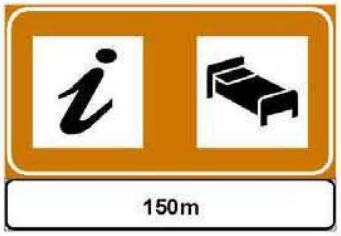


Figura II.298, neni 132

PARALAJMËRIM PËR INFORMACION PËR HOTELET TURISTIKE

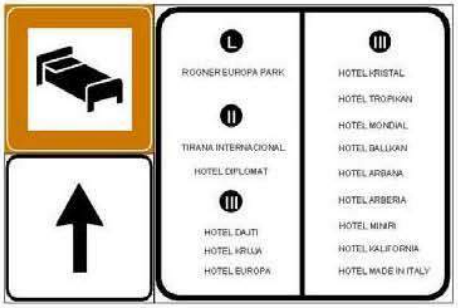


Figura II.298, neni 132

SINJALE INFORMACIONI PËR HOTELET

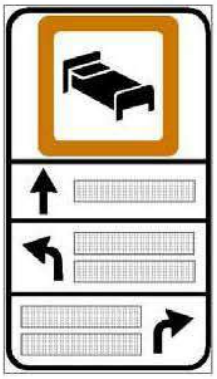


Figura II.300, neni 132

SINJALE PARALAJMËRIMI PËR HOTELET

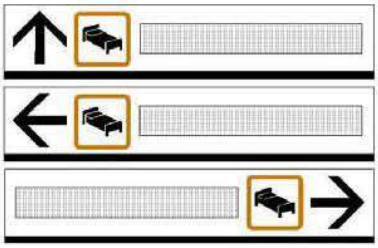


Figura II.301, neni 132

SINJALE DREJTUESE PËR HOTELET

SINJALE TË DOBISHME PËR DREJTESIN E MJETIT

Figura II.330, neni 133

KALUESHMERI
Paralajmeron gjendjen e perkohshme te kalueshmerise dimerore mbi rruget ne mal, udhezon goma per bore ose zinxhire per bore ose i ben te detyrueshme.

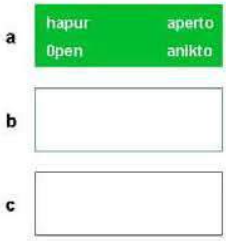


Figura II.331, neni 133

RRUGË E LIRË

Figura II.332, neni 133

RRUGË E LIRË, POR ME DETYRIMIN PËR TË VËNË ZINXHIRËT OSE GOMAT E BORËS

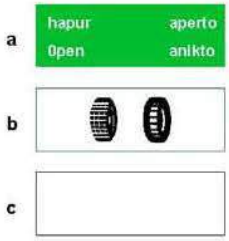


Figura II.333, neni 133

RRUGË E LIRË, POR KËSHILLOHEN ZINXHIRËT OSE GOMAT E BORËS

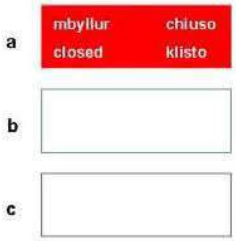


Figura II.331, neni 133

RRUGË E PAKALUESHME

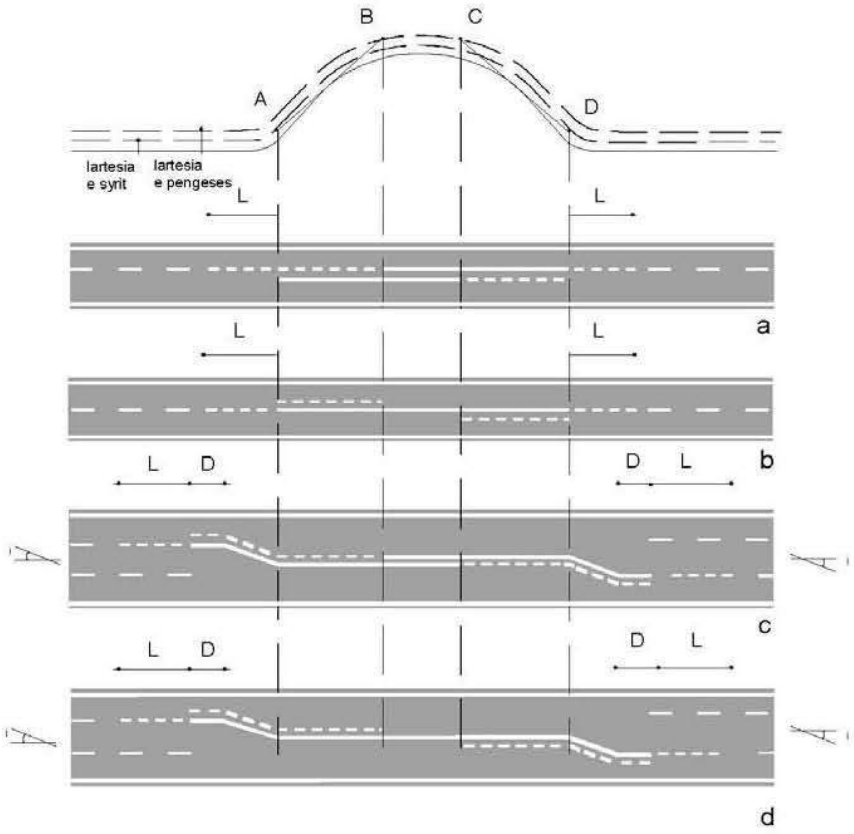
Figura II.331, neni 133

PJESA E FUNDME E RRUGËS OSE KALIM I MBYLLUR

Figura II.331, neni 133

PJESA E FUNDME E RRUGËS OSE KALIM I MBYLLUR

SINJALE HORIZONTALE



D: Largesia e pershkuar ne 1"

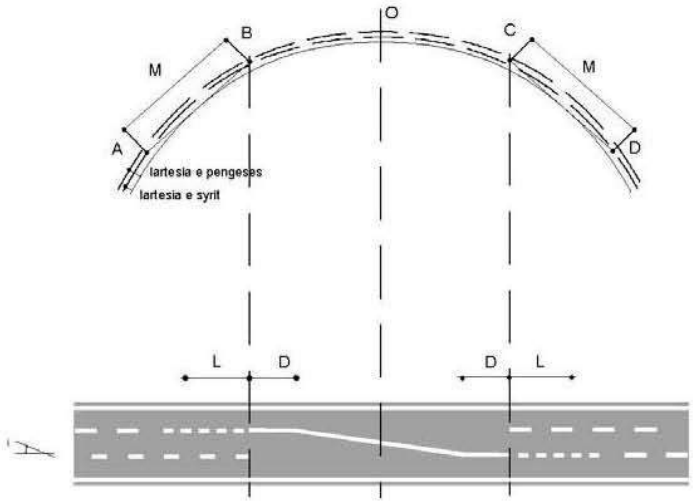
L: V > 50 km/ore: L ≥ 100 m
V ≤ 50 km/ore: L ≥ 50 m

i: V > 50 km/ore, pjerresia, te pakten, 1: 50
V ≤ 50 km/ore, pjerresia, te pakten, 1: 20

Shigjetat jane sipas deshires

Figura II.416, neni 137

SHENJAT HORIZONTALE TE RRUGES ME DY KALIME NE KTHESE VERTIKALE, ME KUFIZIM TE LARGESISE SE PASHMERISE



M: Largesia e pashmerise

D: Largesia e pershkuar ne 1"

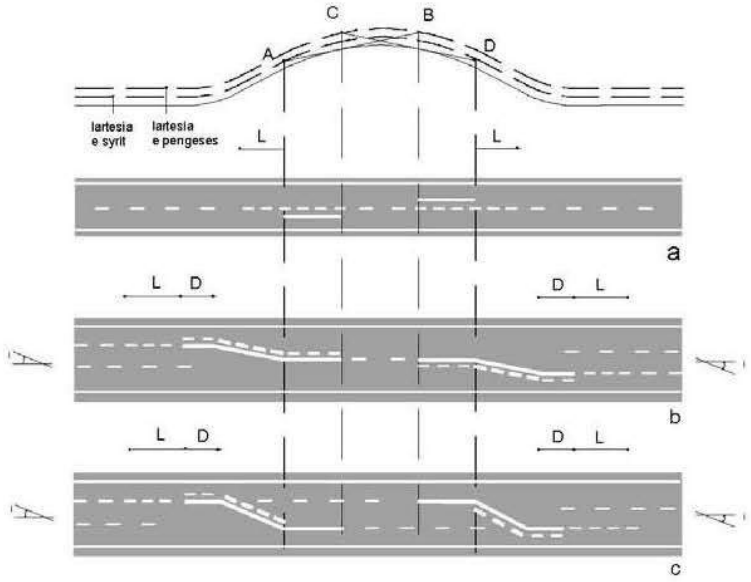
L: V > 50 km/ore: L $\geq$100 m
V $\leq$ 50 k/ore L$\geq$ 50 m

i: V > 50 km/ore, pjerresia, te pakten, 1: 50
V $\leq$ 50 km/ore, pjerresia, te pakten, 1: 50

Shigjetat jane sipas deshires

Figura 417, Neni 137

SHENJAT HORIZONTALE TE RRUGES ME DY KALIME NE KTHESE VERTIKALE, ME KUFIZIM TE LARGESISE SE PASHMERISE.



M: Largesia e pashmerise

D: Largesia e pershkuar ne 1"

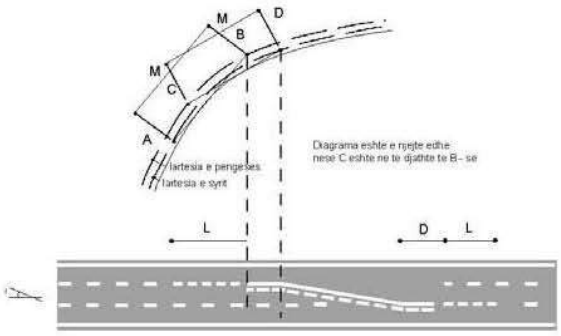
L: V > 50 km/ore: L ≥100 m
V ≤ 50 km/ore: L ≥50 m

i: V > 50 km/ore, pjerresia, te pakten, 1:50
V ≤ 50 km/ore, pjerresia, te pakten, 1:20

Shigjetat jane sipas deshires

Figura II.418, neni 137

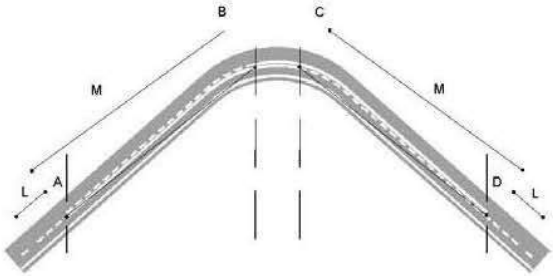
SHENJAT HORIZONTALE TE RRUGES ME DY KALIME NE KTHESE VERTIKALE, ME KUFIZIM TE LARGESISE SE PASHMERISE



Shigjetat jane sipas deshires

Figura II.419, neni 137

SHENJAT HORIZONTALE TE RRUGES ME DY KALIME NE KTHESE HORIZONTALE, ME KUFIZIM TE LARGESISE SE PASHMERISE



M: Largesia e pashmerise

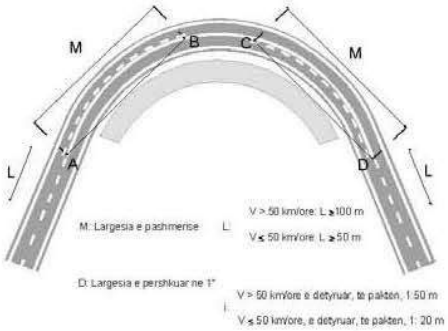
L: V > 50 km/ore: L ≥ 100 m
V ≤ 50 km/ore: L ≥ 50 m

D: Largesia e pershkuar ne 1"

i: V > 50 km/ore, pjerresia, te pakten, 1: 50,
V ≤ 50 km/ore, pjerresia, te pakten, 1: 50

Figura II.420, neni 137

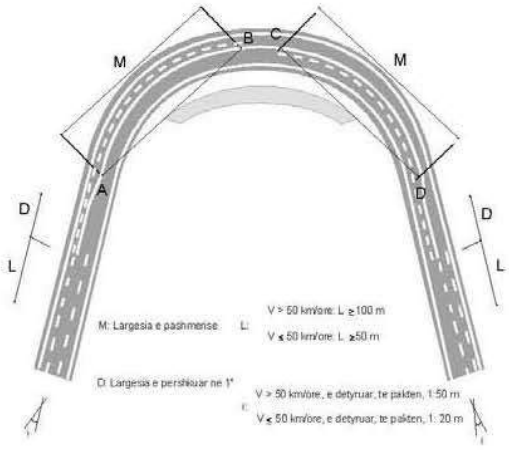
SHENJAT HORIZONTALE TE RRUGES ME DY KALIME NE KTHESE HORIZONTALE, ME KUFIZIM TE LARGESISE SE PASHMERISE



Shigjetat jane fakultative

Figura II.421, neni 139

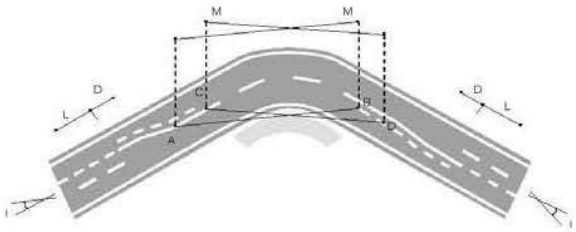
SHENJAT HORIZONTALE TE RRUGES ME DY KALIME NE KTHESE HORIZONTALE, ME KUFIZIM TE LARGESISE SE PASHMERISE



Shigjetat jane sipas deshires

Figura II.422, neni 137

SHENJAT HORIZONTALE TE RRUGES ME DY KALIME NE KTHESE HORIZONTALE, ME KUFIZIM TE LARGESISE SE PASHMERISE



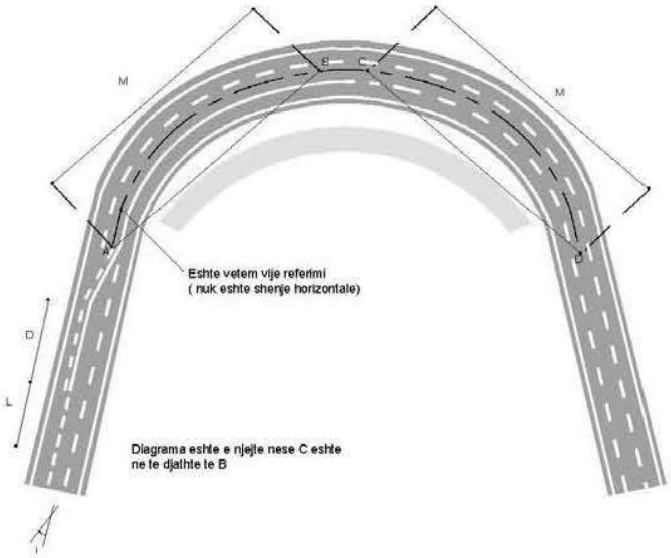
M:Largesia e pashmerise L: V > 50 km/ore: L ≥100 m; V ≤ 50 km/ore: L ≥50 m

D:Largesia e pershkuar ne 1" i: V > 50 km/ore, pjerresia, te pakten, 1: 50; V ≤ 50 km/ore, pjerresia, te pakten, 1: 20

Shigjetat jane sipas deshires

Figura II.423, neni 137

SHENJAT HORIZONTALE TE RRUGES ME DY KALIME NE KTHESE HORIZONTALE, ME KUFIZIM TE LARGESISE SE PASHMERISE



M:Largesia e pashmerise L: V > 50 km/ore: L ≥ 100 m; V ≤ 50 km/ore: L ≥ 50 m

D: Largesia e pershkuar ne 1" i: V > 50 km/ore, pjerresia, te pakten, 1: 50; V ≤ 50 km/ore, pjerresia, te pakten, 1: 20

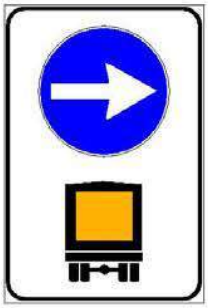
Shigjetat jane sipas deshires

Figura II.424, neni 137

SHENJAT HORIZONTALE TE RRUGES ME DY KALIME NE KTHESE HORIZONTALE, ME KUFIZIM TE LARGESISE SE PASHMERISE

Modeli II.8/a, nenet 81,118

NDALIMQËNDRIMI I PËRKOHSHËM

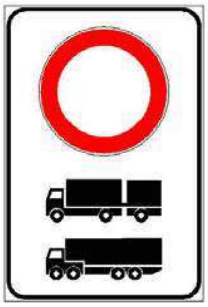


Modeli II.8/b, neni 81

ITINERAR I DETYRUESHËM PËR MJETET E TRANSPORTIT TË MALLRAVE TË RREZIKSHME.

Modeli II.8/c, neni 81

PARALAJMËRIM DEVIJIMI I DETYRUESHËM PËR AUTOMJETE

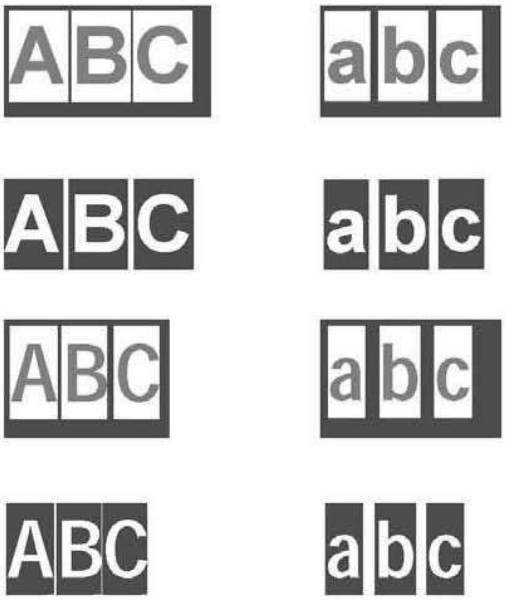


Modeli II.8/d, neni 81

NDALIMQARKULLIMI PËR KAMIONA

TABELAT

TABELA II.18 - HAPËSIRA NDËRMJET SHKRONJAVE



Hapësira ndërmjet shkronjave është e njëjtë me një alfabet të dhënë. Katërkëndëshat e jashtëshkruar të veçanta të alfabeteve të ndryshme japin vlerën më të mirë për çdo shkronjë të veçantë. (Tabela II 22)

Kjo hapesirë është e pavarur nga gjatësia e fjalëve, ndërkaq fjalët e shkurtra nuk duhet të jenë shumë të ndara, edhe në se ka shumë hapësirë në tabelë.

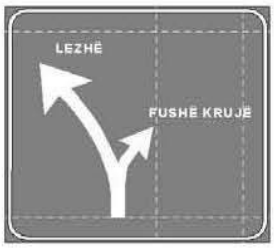
TABELA II 21 - NDËRTIMI GRAFIK I SHENJAVE TREGUESE

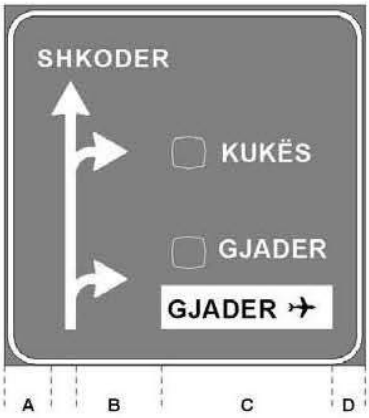
Kriteret bazë të renditjes janë:

- të respektohen hapësirat për anët e fletës dhe përreth mbishkrimit,
- të vendosen elementët përbërës në të djathtë ose në të majtë ose në qendër,
- të ndahen, në blloqe të ndryshme, treguesit që u përkasin drejtimeve të ndryshme dhe të shoqërohen me nga një shigjetë;
- të respektohen rregullat për alfabetet dhe për hapësirat ndërmjet shkronjave dhe rreshtave;
- të mos "ngarkohet" tabela me shumë informacione dhe të thjeshtohen ose të shkurtohen ato të domosdoshmet.

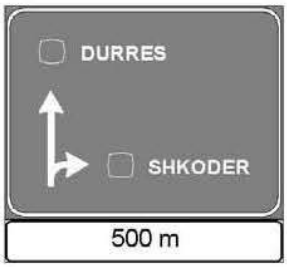
Rregullat kryesore për të përcaktuar madhësinë e karaktereve dhe të përmasave, që shënohen ne sinjalet paralajmeruese janë:

- të përcaktohet largësia e lexueshmerisë së dësheruar (Tabela II.17)
- të zgjedhet tipi i alfabetit (Tabela II,22)
- të përcaktohet lartësia e karaktereve (Tabela II.16 dhe II.17)
- të percaktohet përmasa e tabelës në mënyrë të tillë që të përmbajë të gjithë treguesit e domosdoshëm.





Dy blloqet e ndryshme të mbishkrimeve duhet të jenë të ndarë, në mënyrë të qartë, ndërmjet tyre. Së pari, duhet të vendosen të dy blloqet, pastaj të vizatohet shigjeta ose shigjetat. Ajo që është më e rendesishmja nuk është simetria e shigjetave, por qe mbishkrimet të jenë të qarta që në shikimin e parë.



Në këtë tabelë të autostradës, që PARALAJMËRON DALJE, në hapësiren "A" lihet një "vend" për shigjetën e gjatë, në hapësirën "B" renditen numrat e autostradës dhe dy "blloqet" e vendndodhjes, në hapësirën "C" renditen, në të djathtë dhe në të majtë, mbishkrimet, dhe në hapësirën "D" në të djathtë është "vendi" që mbetet ndërmjet kornizës dhe dy "blloqeve" të vendmbritjes, të vendosur në të djathtë.

Lartesia e paneleve të largësisë ose të largësise relative që paralajmërojnë një kryqëzim,të shenjave parapërzgjedhëse ose të itinerarit etj, bëhet sipas rregullave të Tabelës II.19. Largësia e lexueshmërisë të numrave, që përmban paneli, nuk duhet të jetë më e vogël, se largësia e lexueshmërisë e mbishkrimeve të sinjalit të vendosur sipër.

Tabela II.22/a, neni 123
ALFABETI NORMAL, POZITIV, ME SHKRONJA TË VOGLA

a	b	c	ç	d
e	ë	f	g	h
i	j	k	l	m
n	o	p	q	r
s	t	u	v	x
y	z			

Tabela II.22/b, neni 123
ALFABETI NORMAL, POZITIV, ME SHKRONJA TË MËDHA

A	B	C	Ç	D
E	Ë	F	G	H
I	J	K	L	M
N	O	P	Q	R
S	T	U	V	X
Y	Z			

Tabela II.22/c, neni 123
NUMRAT NORMAL, POZITIV

1 2 3 4

5 6 7 8

9 0 ( )

, . - , .

Tabela II.22/d, neni 123
ALFABETI NORMAL, NEGATIVI, ME SHKRONJA TË VOGLA

a b c ç d
e ë f g h
i j k l m
n o p q r
s t u v x
y z

Tabela II.22/e, neni 123
ALFABETI NORMAL, NEGATIV, ME SHKRONJA TË MËDHA

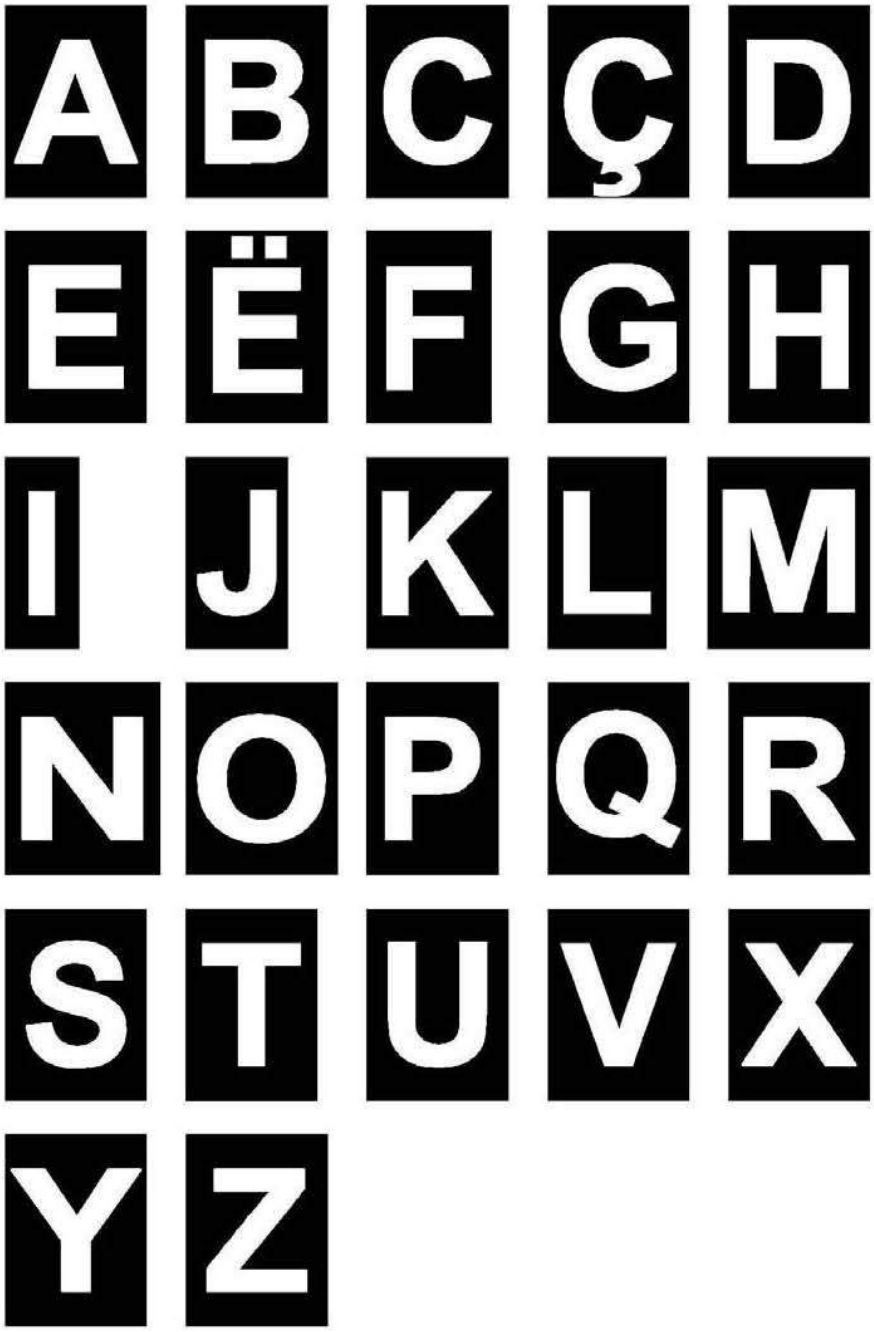


Tabela II.22/f, neni 123
NUMRAT NORMAL, NEGATIV

1 2 3 4

5 6 7 8

9 0 ( )

' . - , .

Tabela II.22/g, neni 123
ALFABETI I DËNDUR, POZITIV, ME SHKRONJA TË VOGLA

a	b	c	ç	d
e	ë	f	g	h
i	j	k	l	m
n	o	p	q	r
s	t	u	v	x
y	z			

Tabela II.22/h, neni 123

ALFABETI I DËNDUR, POZITIV, ME SHKRONJA TË MËDHA

A	B	C	Ç	D
E	Ë	F	G	H
I	J	K	L	M
N	O	P	Q	R
S	T	U	V	X
Y	Z			

Tabela II.22/i, neni 123
NUMRAT E DËNDUR, POZITIV

1	2	3	4
5	6	7	8
9	0		

Tabela II.22/l, neni 123
ALFABETI I DËNDUR, NEGATIV, ME SHKRONJA TË VOGLA

a b c ç d

e ë f g h

i j k l m

n o p q r

s t u v x

y z

Tabela II.22/m, neni 123

ALFABETI I DËNDUR, NEGATIV, ME SHKRONJA TË MËDHA

A B C Ç D

E Ë F G H

I J K L M

N O P Q R

S T U V X

Y Z

Tabela II.22/n, neni 123

NUMRAT E DËNDUR, NEGATIV

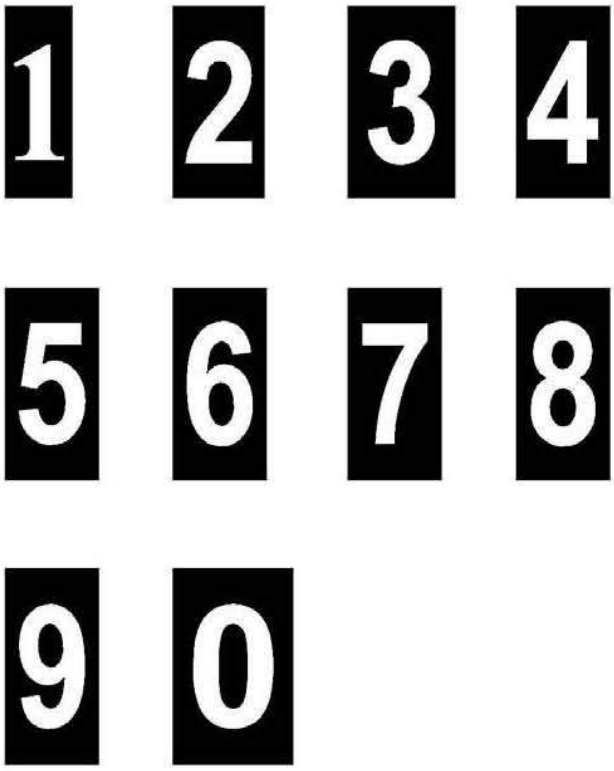


Tabela II.26/a ,neni 146 - ALFABETI PËR SHKRIME NË RRUGË, TË TIPIT A - B - C – D ME SHPEJTËSI V > 50 km/orë

Tipat e rrugëve i referohen klasifikimit, sipas nenit 2, pika 2, të Kodit Rrugor.

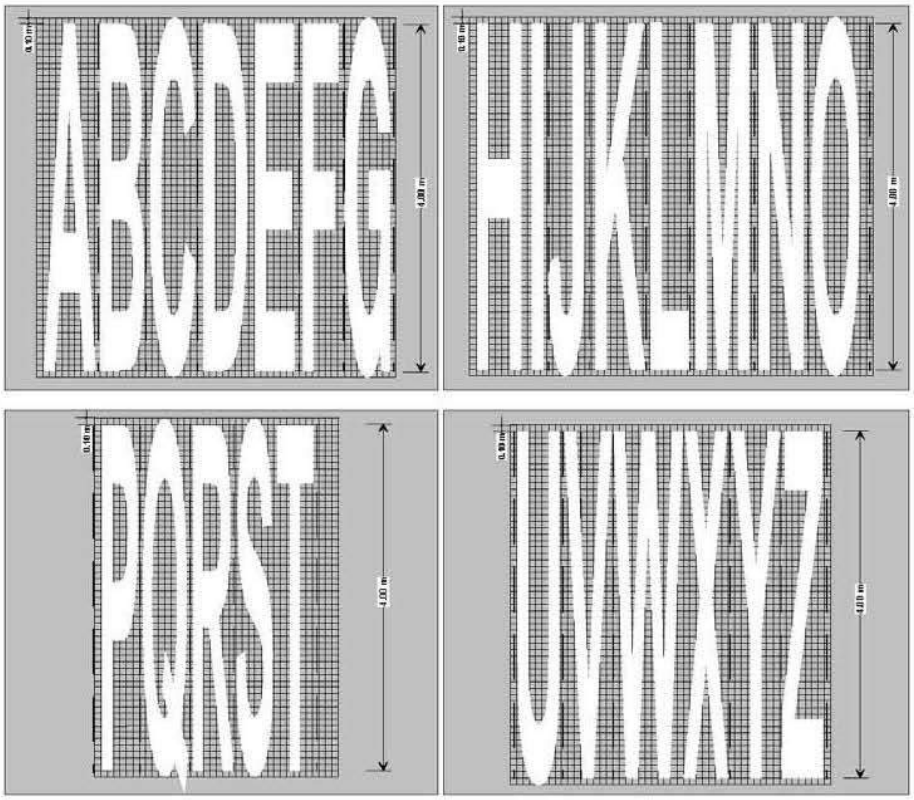


Tabela II.26/b ,neni 146 - SHIFRAT PËR SHKRIME NË RRUGË, TË TIPAVE A - B - C - D , ME SHPEJTËSI V > 50 km/orë

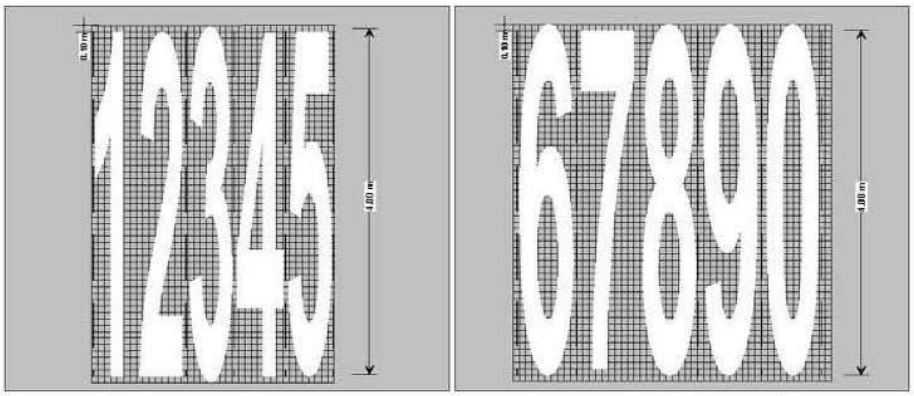


Tabela II.26/c, neni 146 - ALFABETI PËR SHKRIME NË RRUGË, TË TIPIT D ME SHPEJTËSI V ≤ 50 km/orë dhe RRUGË TE TIPIT E – F

Tipat e rrugëve i referohen klasifikimit, sipas nenit 2, pika 2, të Kodit Rrugor.

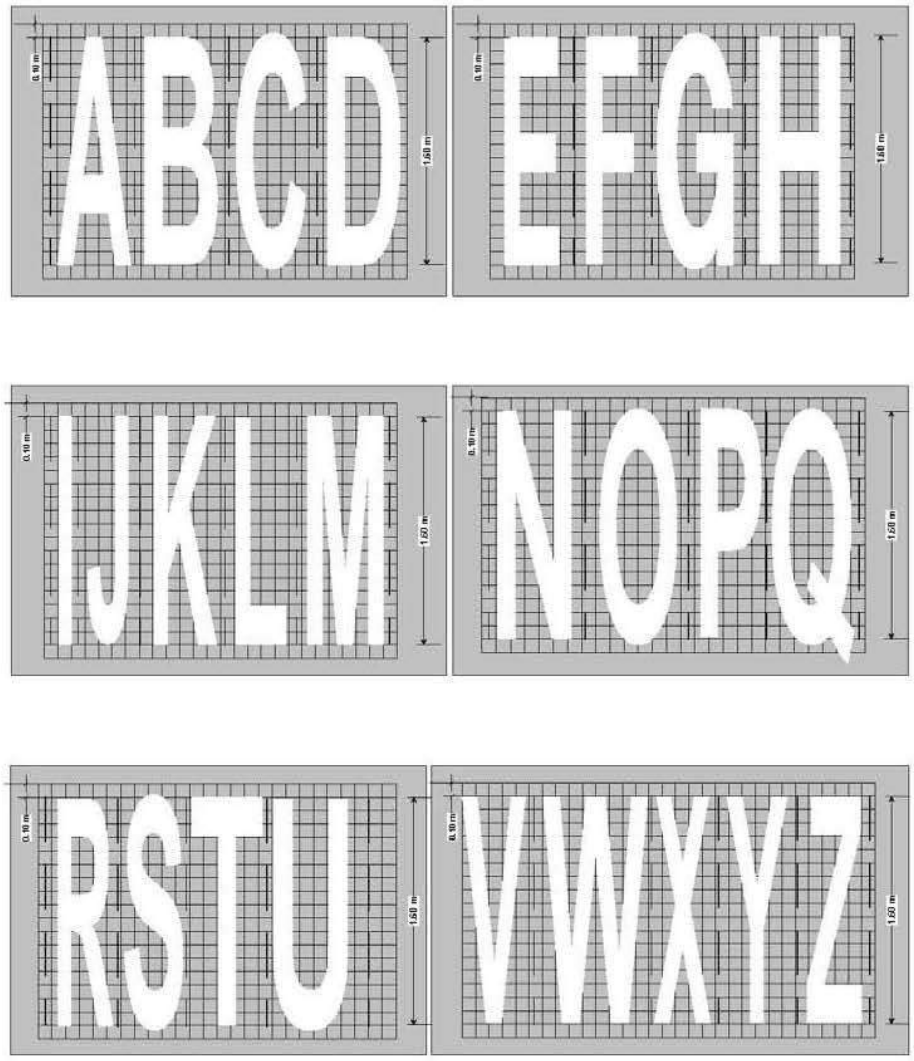
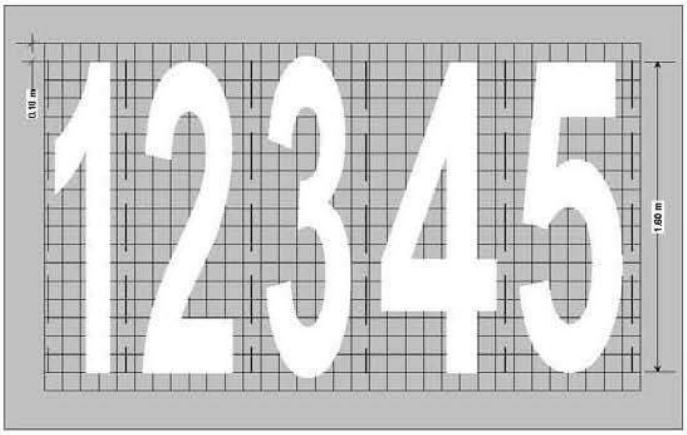
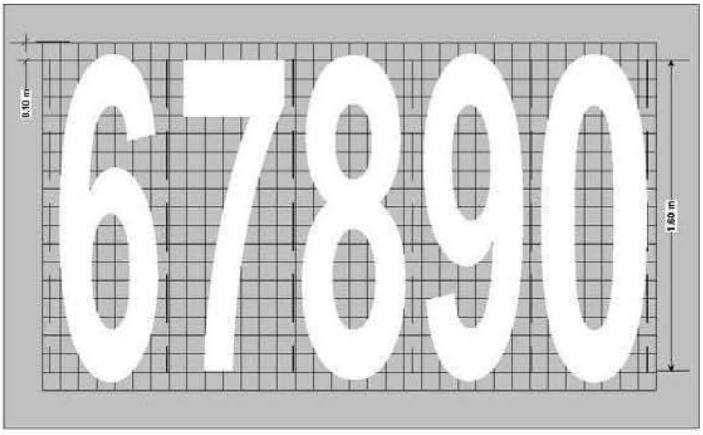


Tabela II.26/d, neni 146 - SHIFRAT PËR SHKRIME NË RRUGË, TË TIPIT D ME SHPEJTËSI V ≤ 50 km/orë dhe RRUGË TË TIPIT E-F

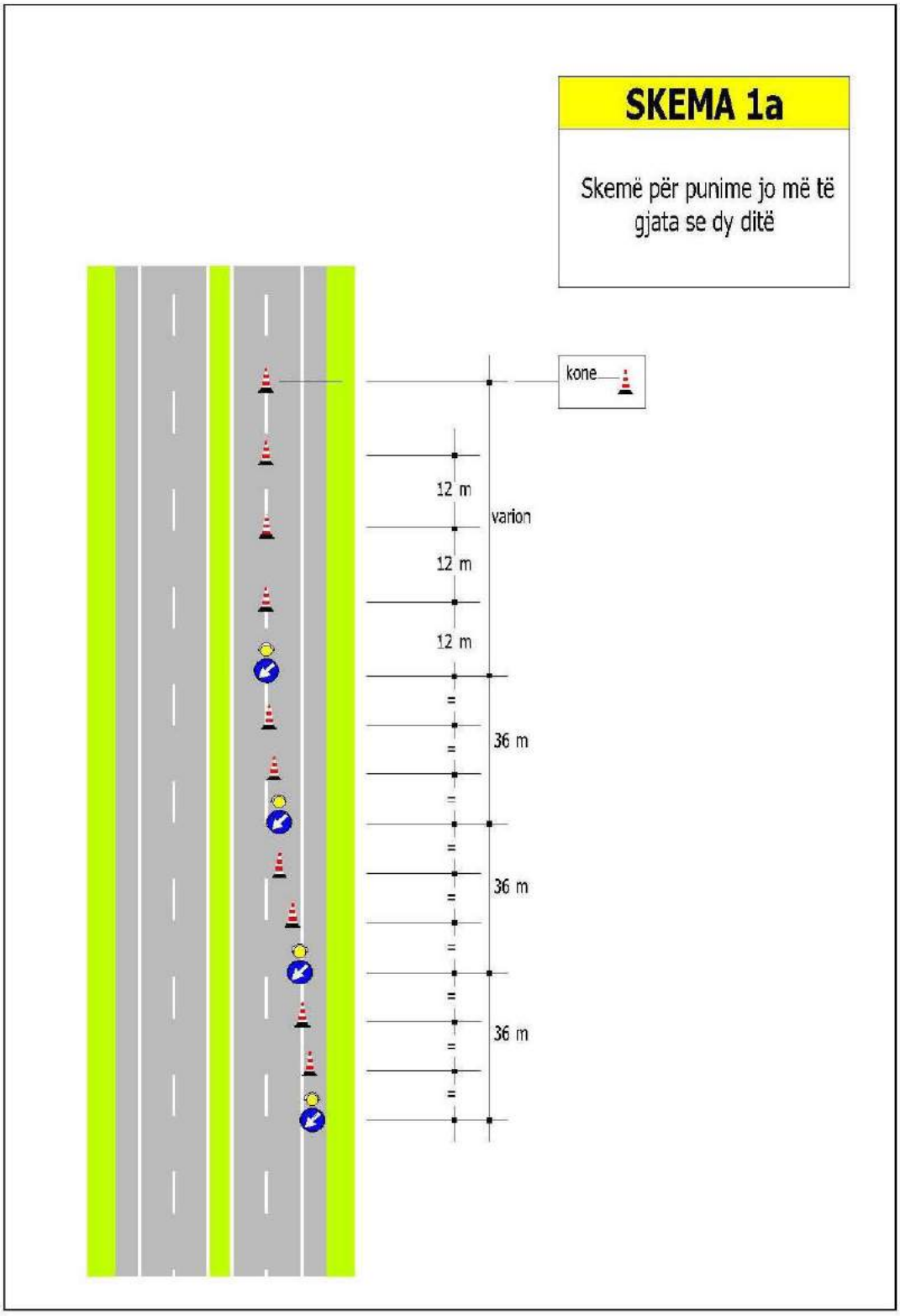
Tipat e rrugëve i referohen klasifikimit, sipas nenit 2, pika 2, të Kodit Rrugor.





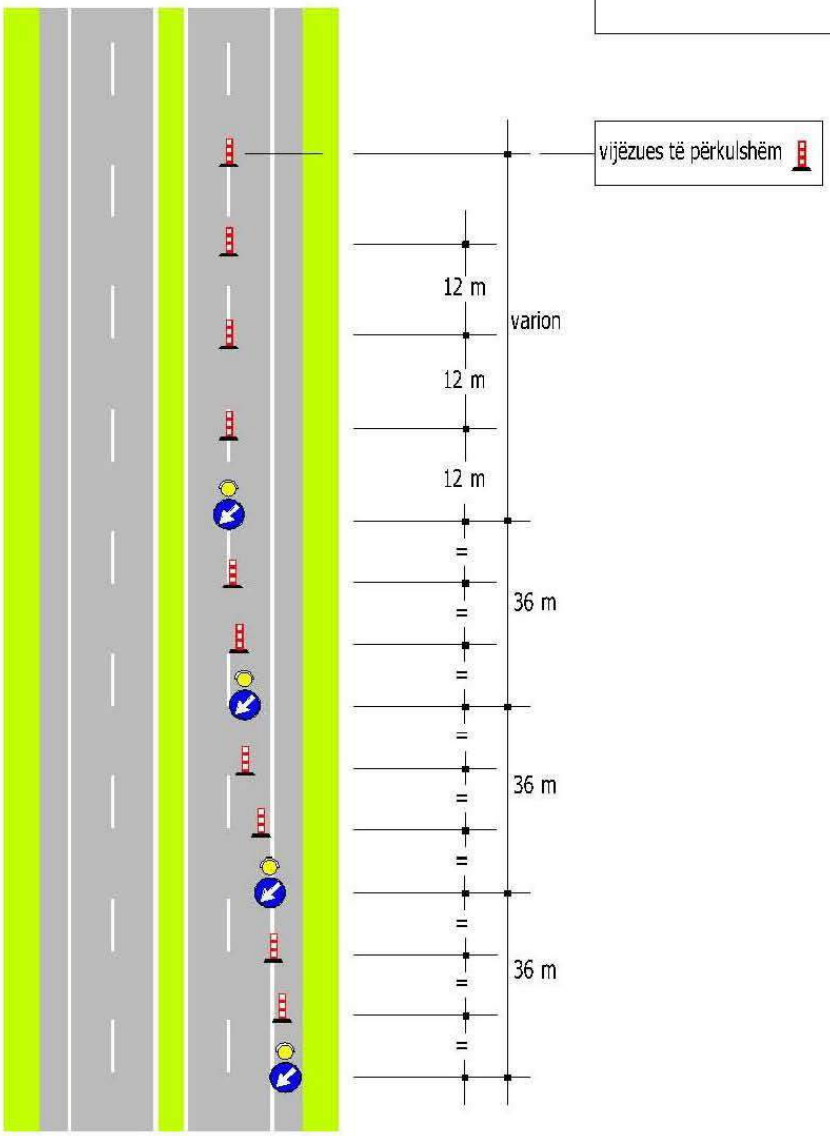
ANEKSI
B

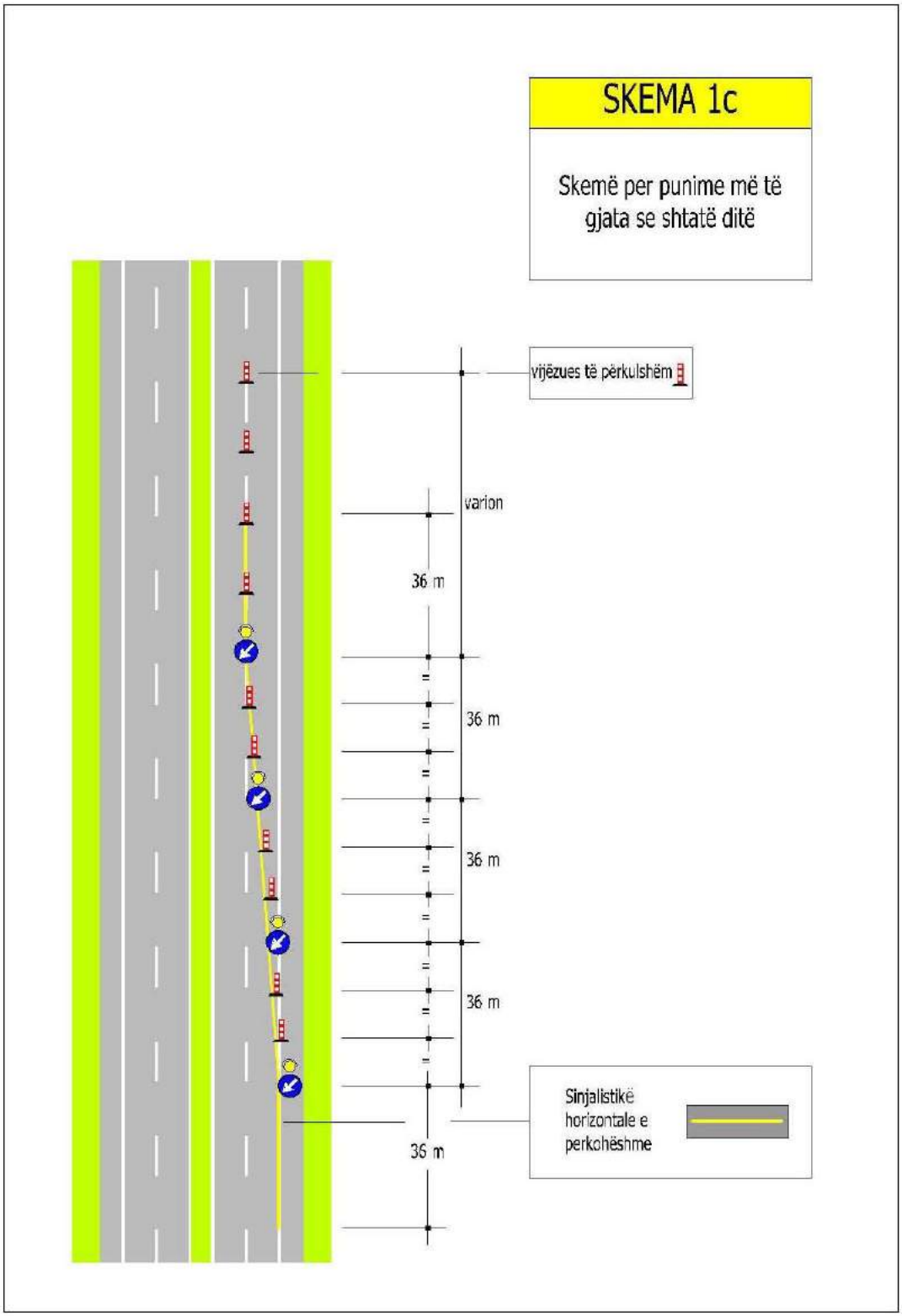
Skema për rrugë
të tipit A, B dhe D
(autostrada, interurbane kryesore
dhe urbane me fluks)

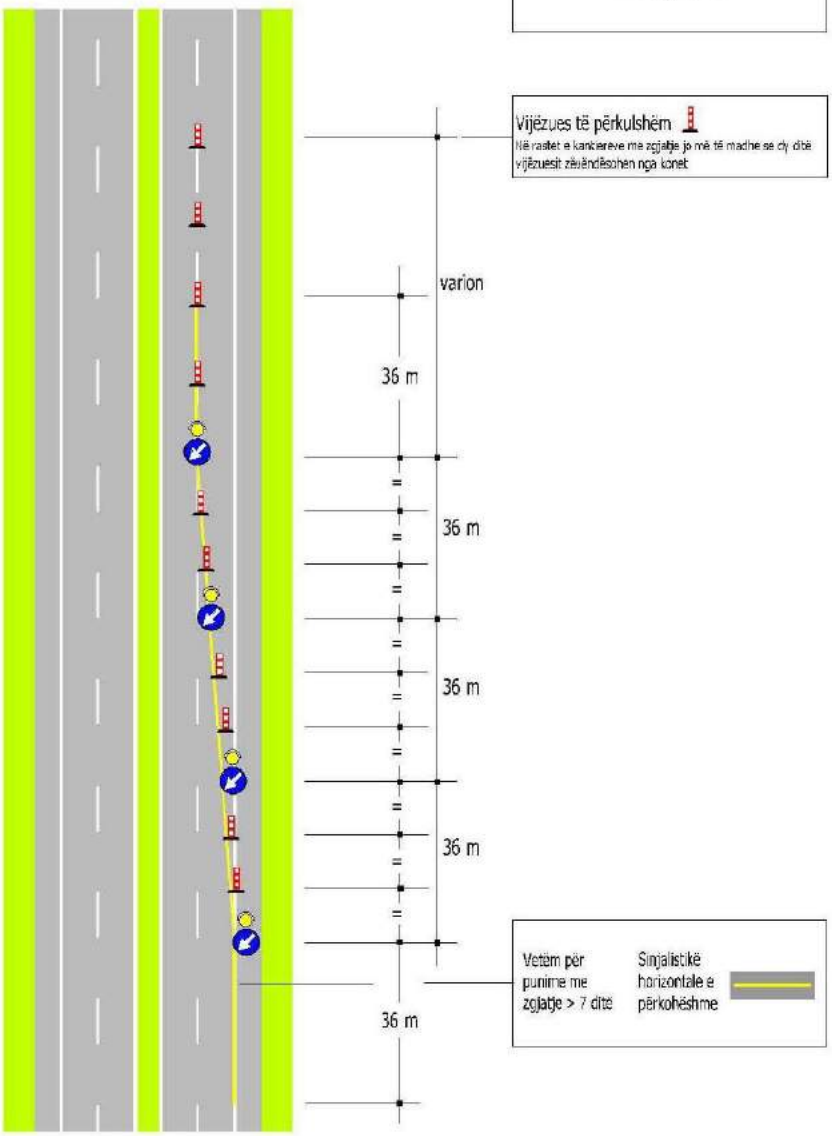

SKEMA 1a
Skemë për punime jo më të gjata se dy ditë
kone
12 m
varion
12 m
12 m
36 m
36 m
36 m

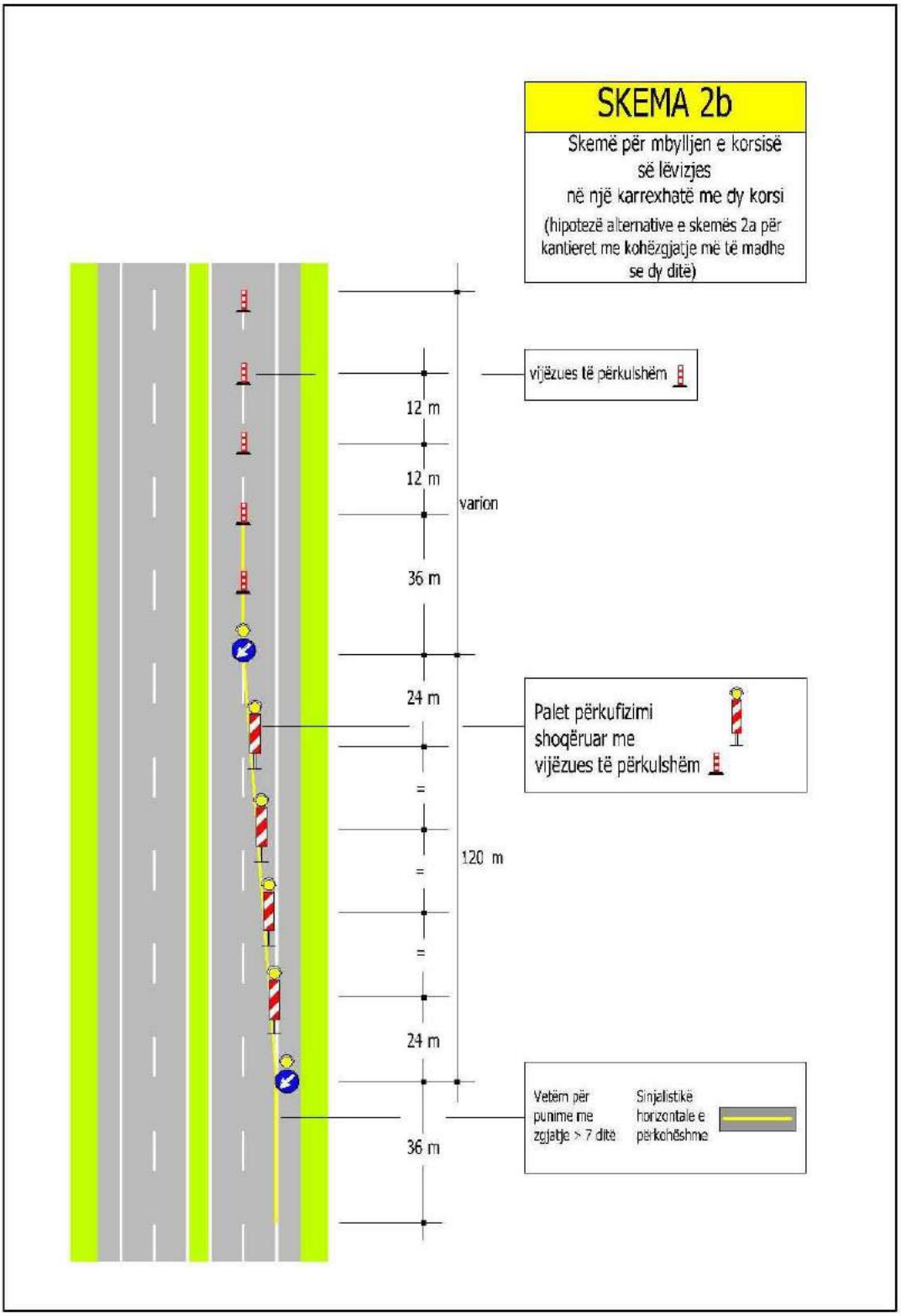
SKEMA 1b

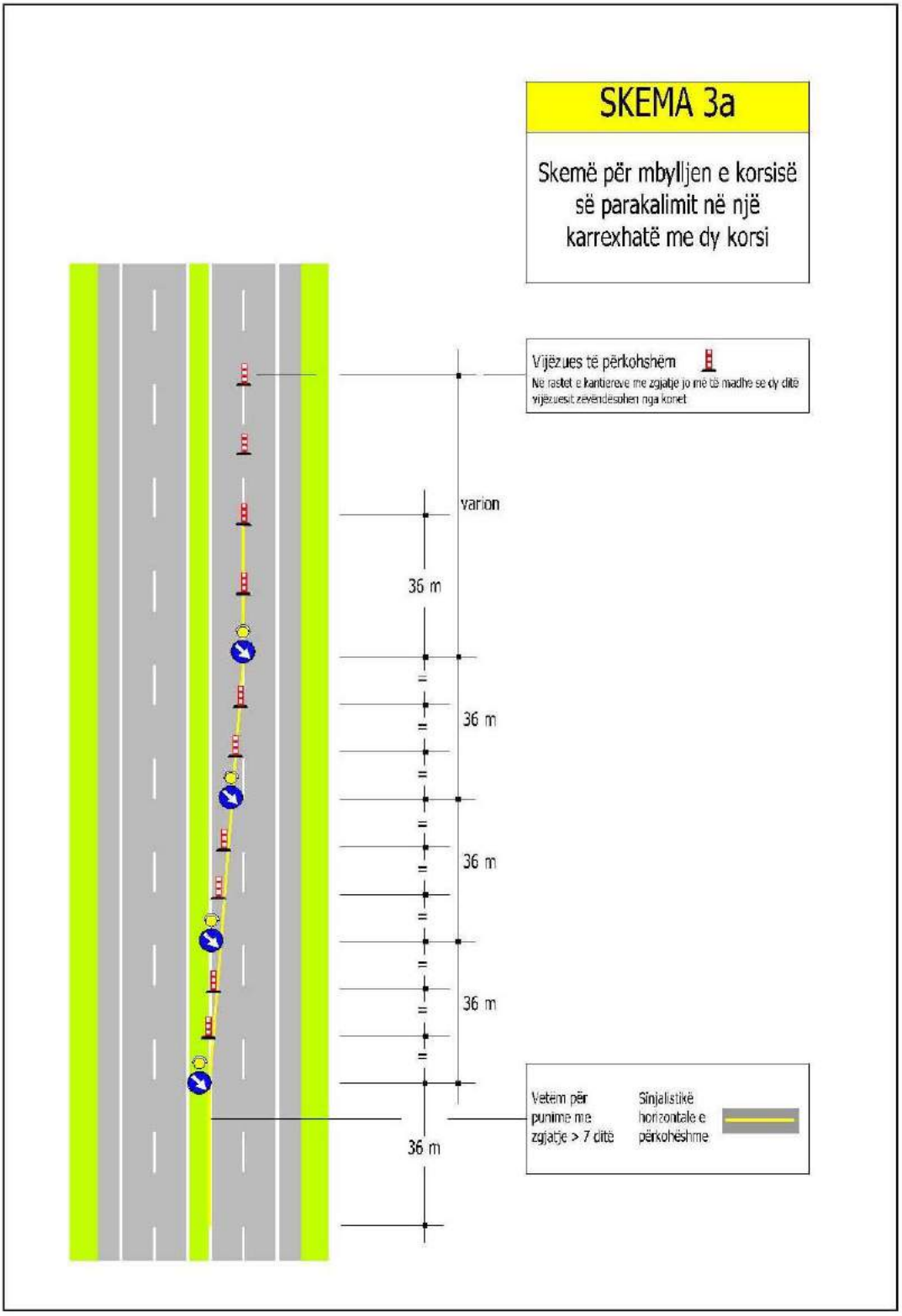
Skemë për punime komplekse nga tre në shtatë ditë

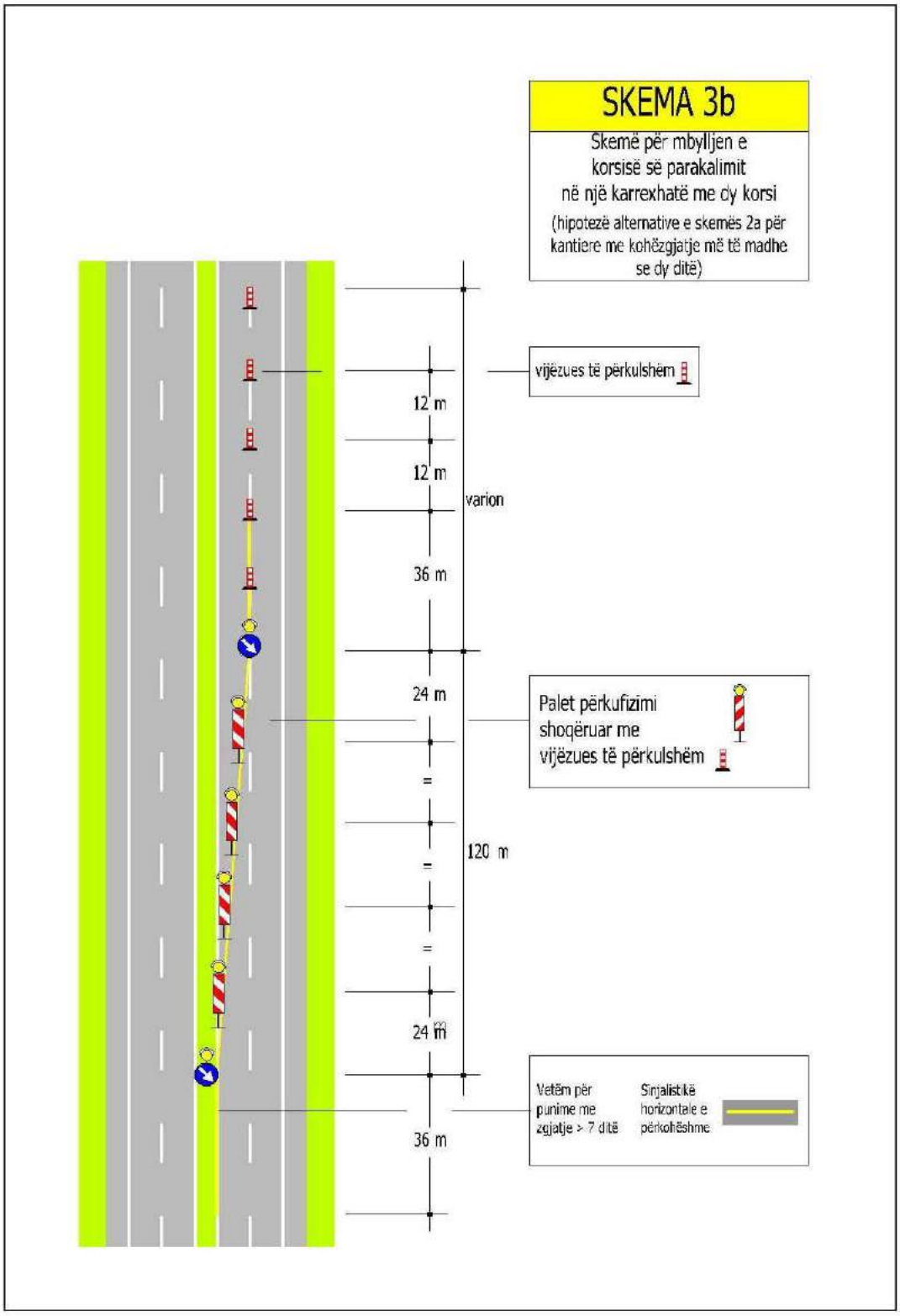


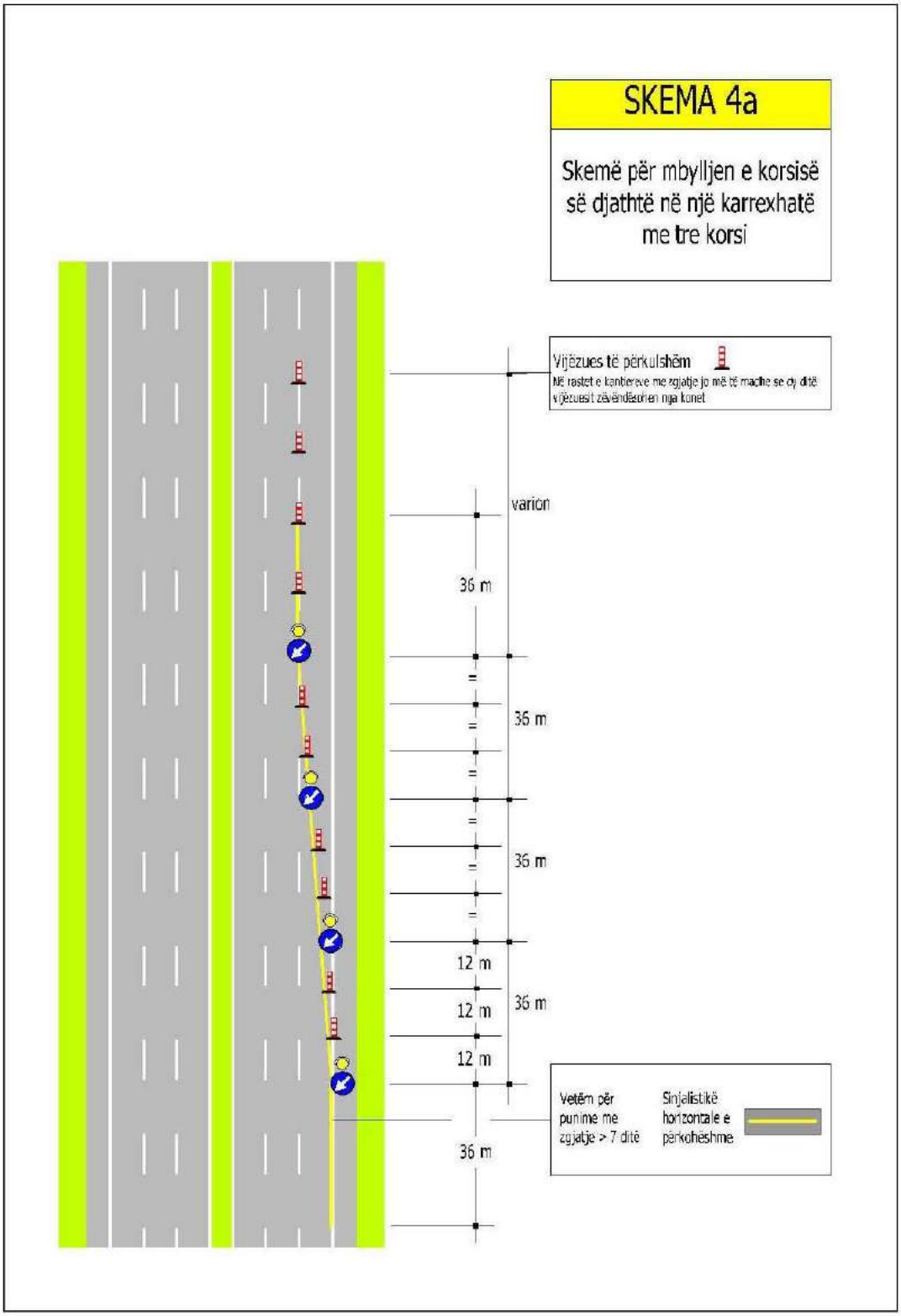

SKEMA 1c
Skemë per punime më të gjata se shtatë ditë
vijëzues të përkulshëm
varion
36 m
36 m
36 m
36 m
36 m
Sinjalistikë horizontale e perkohëshme

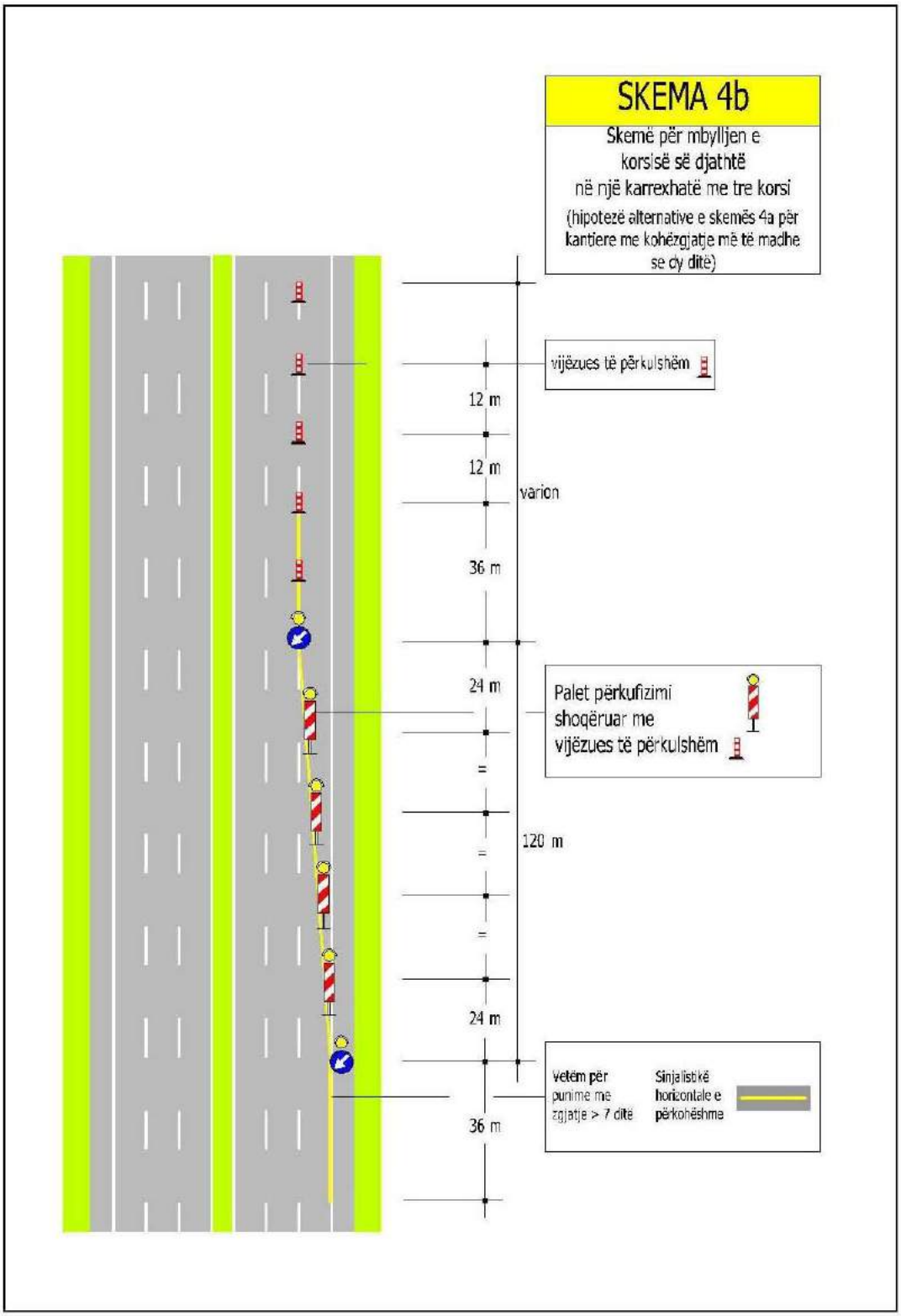

SKEMA 2a
Skemë për mbylljen e korsisë së lëvizjes në një karrexhatë me dy korsi
Vijëzues të përkulshëm
Në rastet e kanaleve me zgjatje jo më të madhe se dy ditë vijëzuesit zëvëndësohen nga konet
varion
36 m
36 m
36 m
36 m
36 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

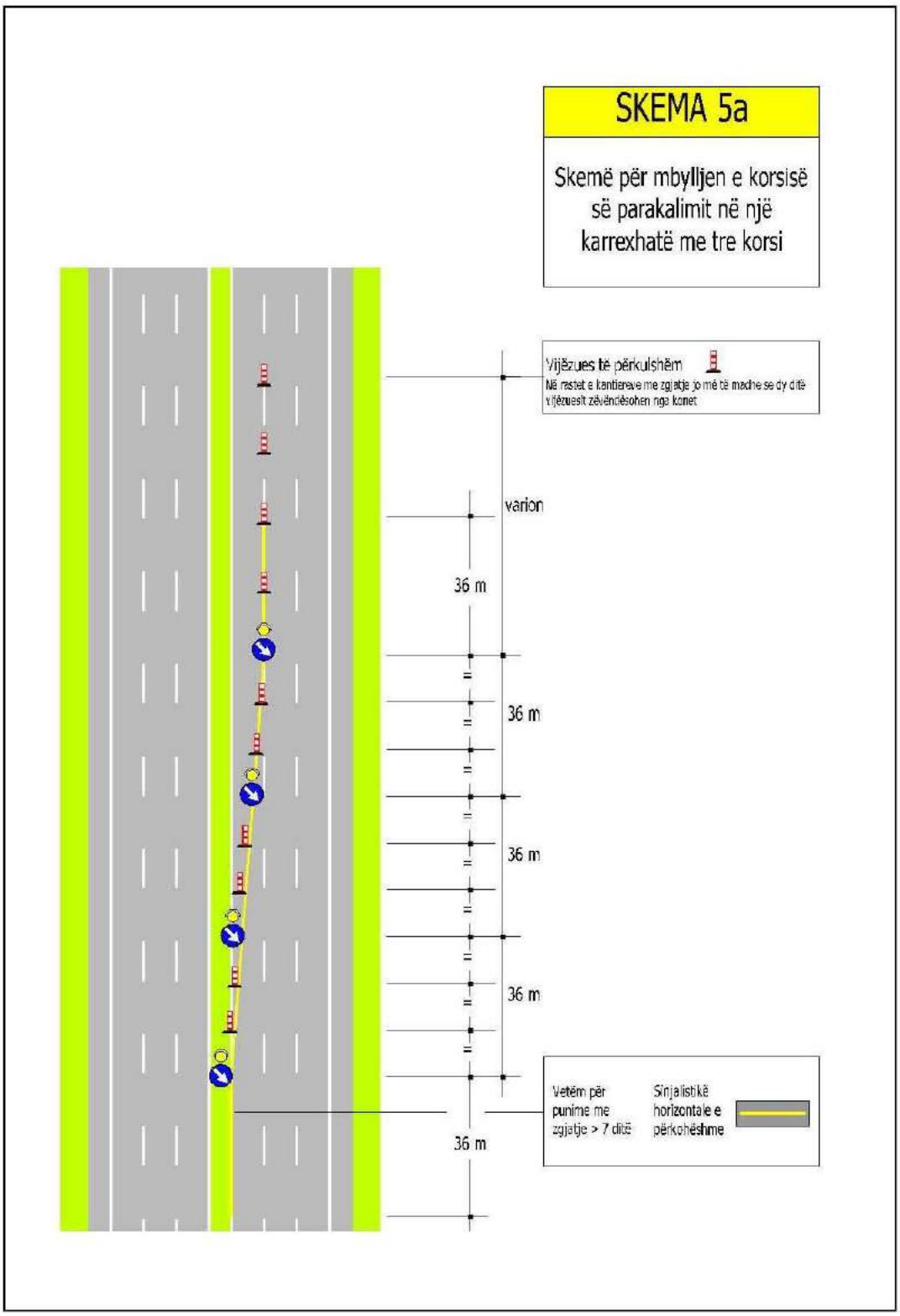

SKEMA 2b
Skemë për mbylljen e korsisë
së lëvizjes
në një karrexhatë me dy korsi
(hipotezë alternative e skemës 2a për
kantieret me kohëzgjatje më të madhe
se dy ditë)
vijëzues të përkulshëm
12 m
12 m
varion
36 m
24 m
Palet përkufizimi
shoqëruar me
vijëzues të përkulshëm
120 m
24 m
Vetëm për
punime me
zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë
horizontale e
përkohëshme
36 m

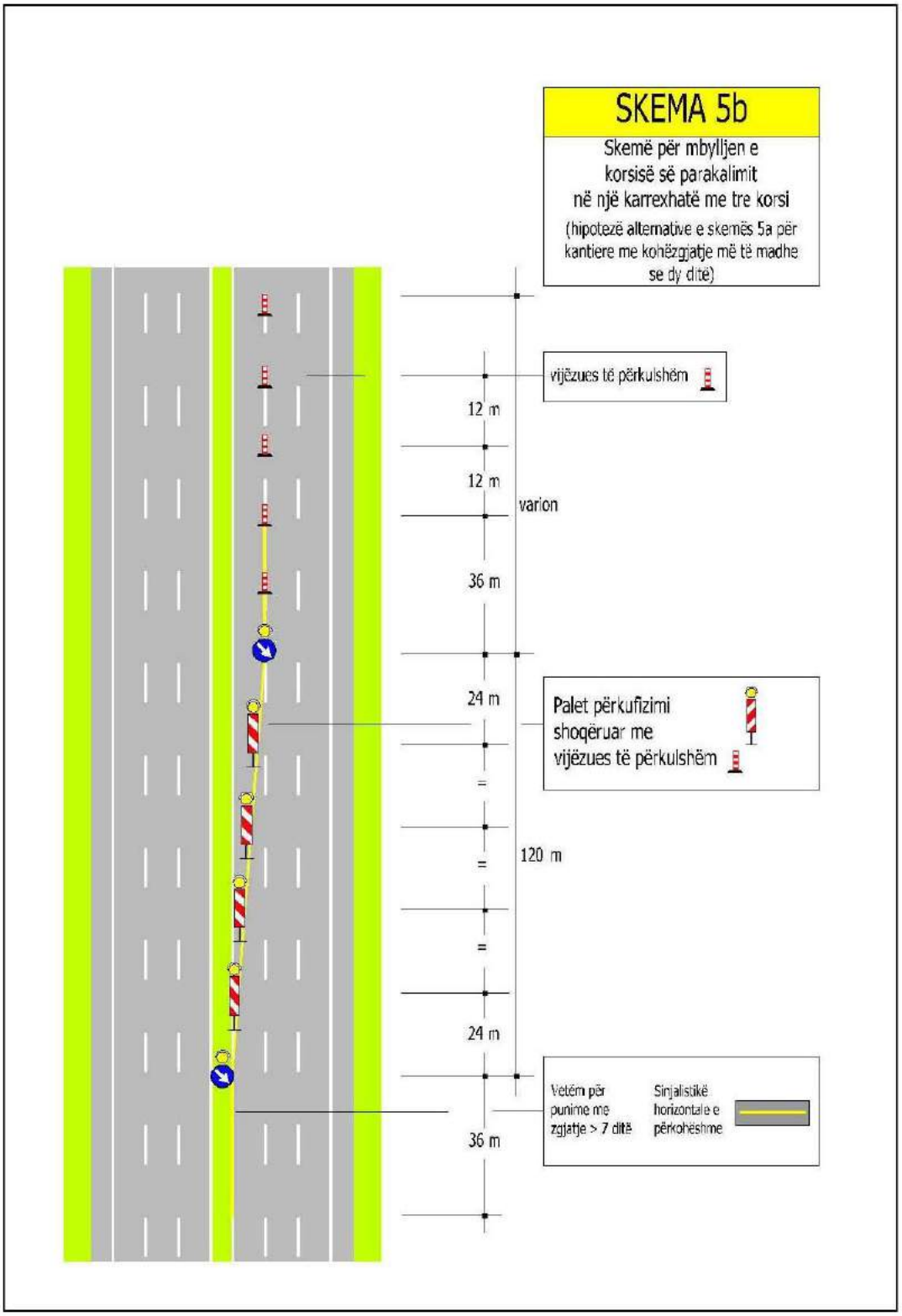

SKEMA 3a
Skemë për mbyllljen e korsisë së parakalimit në një karrexhatë me dy korsi
Vijëzues të përkohshëm
Ne rastet e kantiereve me zgjatje jo me te madhe se dy dite vijëzuesit zevendesohen nga konet
varion
36 m
36 m
36 m
36 m
36 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

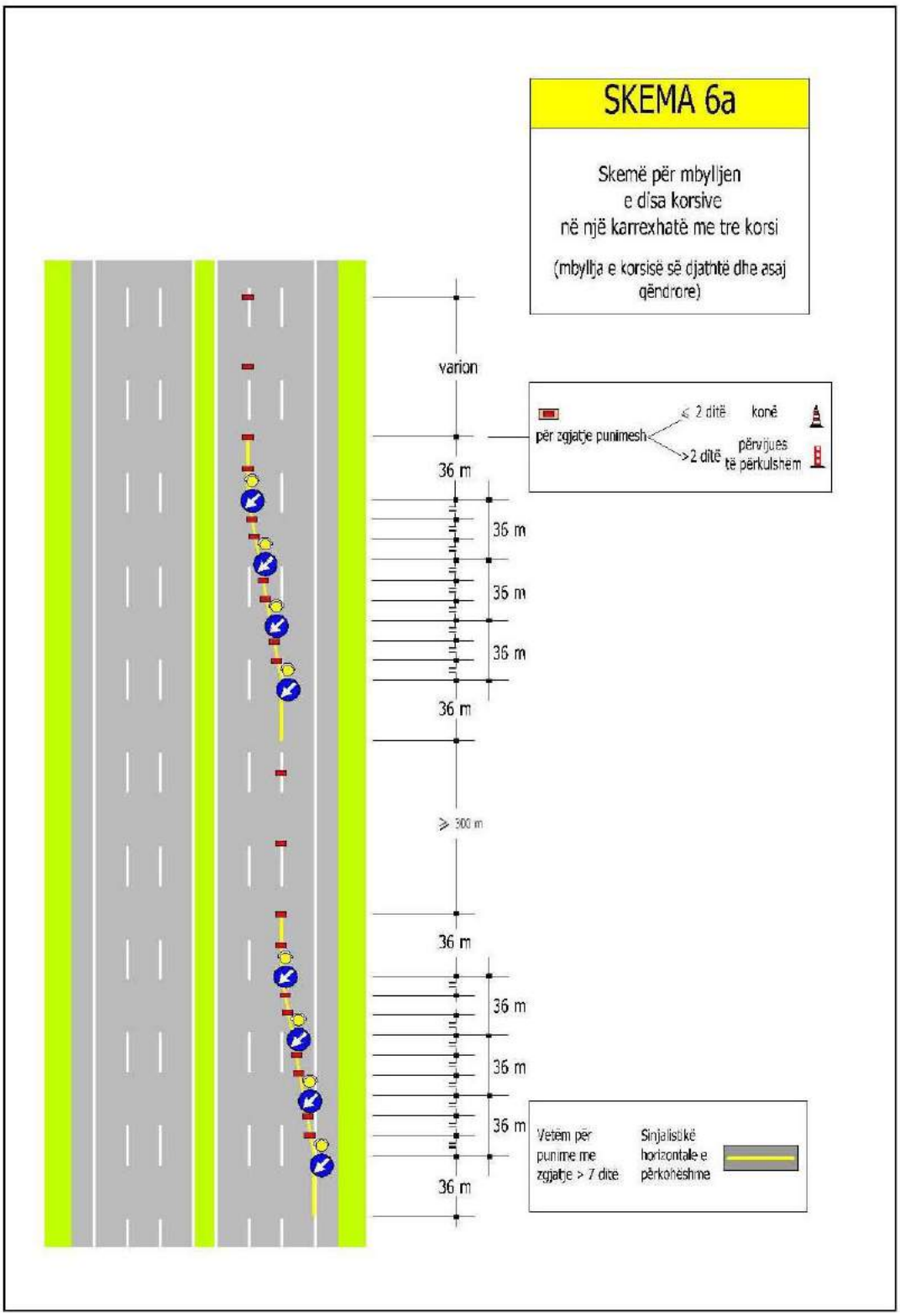

SKEMA 3b
Skemë për mbyllijen e korsisë së parakalimit në një karrexhatë me dy korsi
(hipotezë alternative e skemës 2a për kantiere me kohëzgjatje më të madhe se dy ditë)
vijëzues të përkulshëm
12 m
12 m
varion
36 m
24 m
Palet përkufizimi shoqëruar me vijëzues të përkulshëm
=
=
120 m
=
24 m
36 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

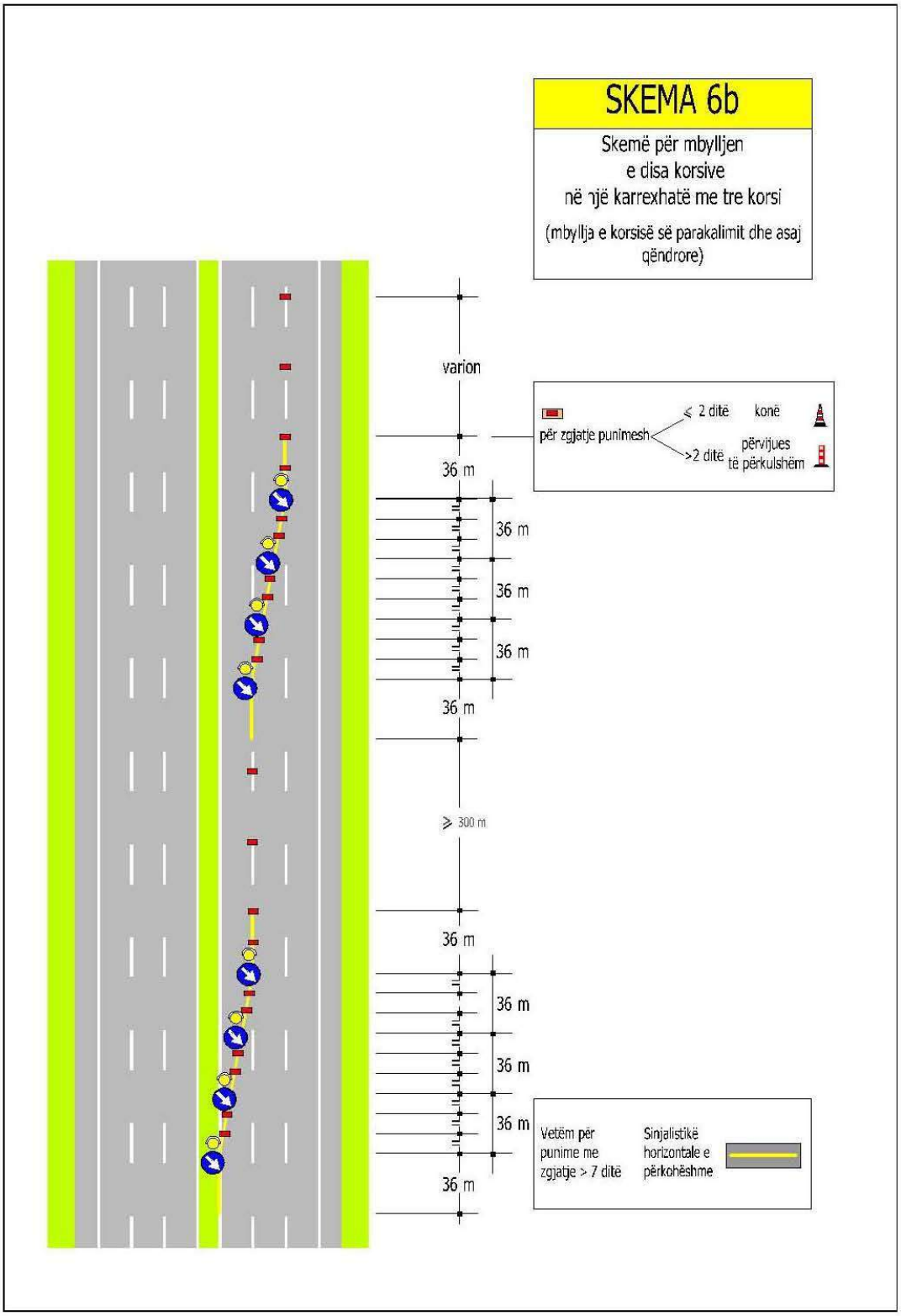

SKEMA 4a
Skemë për mbylljen e korsisë së djathtë në një karrexhatë me tre korsi
Vijëzues të përkulshëm
Në rastet e kantiereve me zgjatje jo më të madhe se dy ditë vijëzuesit zëvëndësohen nga konet
varion
36 m
36 m
36 m
12 m
12 m
12 m
36 m
36 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme


SKEMA 4b
Skemë për mbyllijen e korsisë së djathtë
në një karrexhatë me tre korsi
(hipotezë alternative e skemës 4a për kantiere me kohëzgjatje më të madhe se dy ditë)
vijëzues të përkulshëm
12 m
12 m
varion
36 m
24 m
Palet përkufizimi shoqëruar me vijëzues të përkulshëm
120 m
24 m
36 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme


SKEMA 5a
Skemë për mbylljen e korsisë së parakalimit në një karrexhatë me tre korsi
Vijëzues të përkulshëm
Në rastet e kantierave me zgjatje jo më të madhe se dy ditë vijëzuesit zëvëndësohen nga konet
varion
36 m
36 m
36 m
36 m
36 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

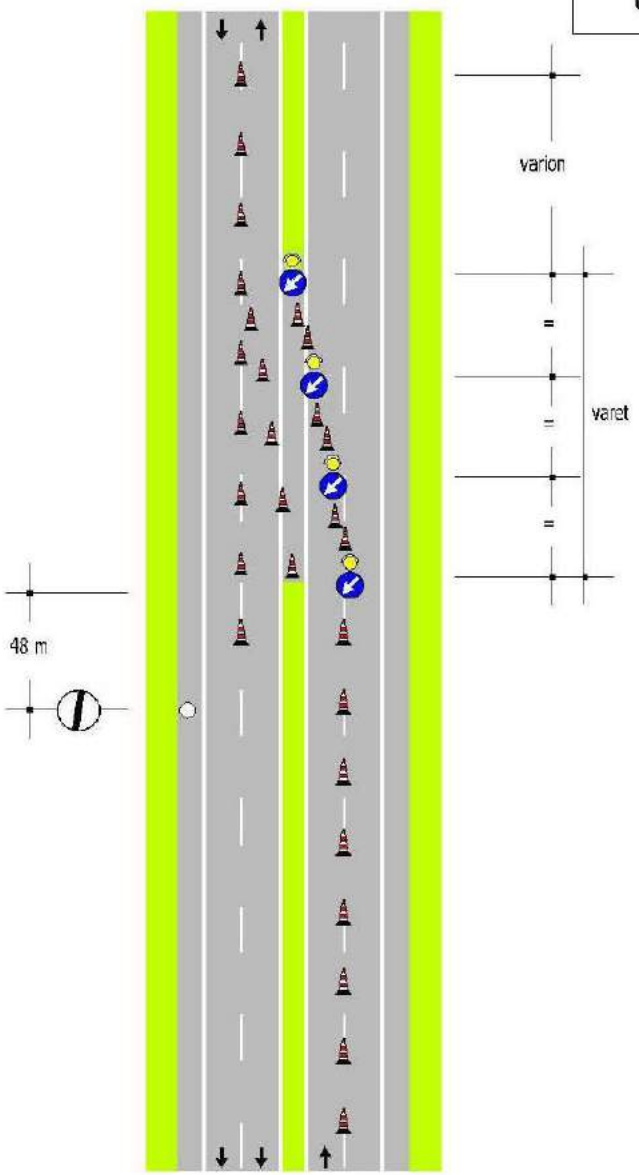

SKEMA 5b
Skemë për mbylljen e korsisë së parakalimit në një karrexhatë me tre korsi
(hipotezë alternative e skemës 5a për kantiere me kohëzgjatje më të madhe se dy ditë)
vijëzues të përkulshëm
12 m
12 m
varion
36 m
24 m
Palet përkufizimi shoqëruar me vijëzues të përkulshëm
120 m
24 m
36 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

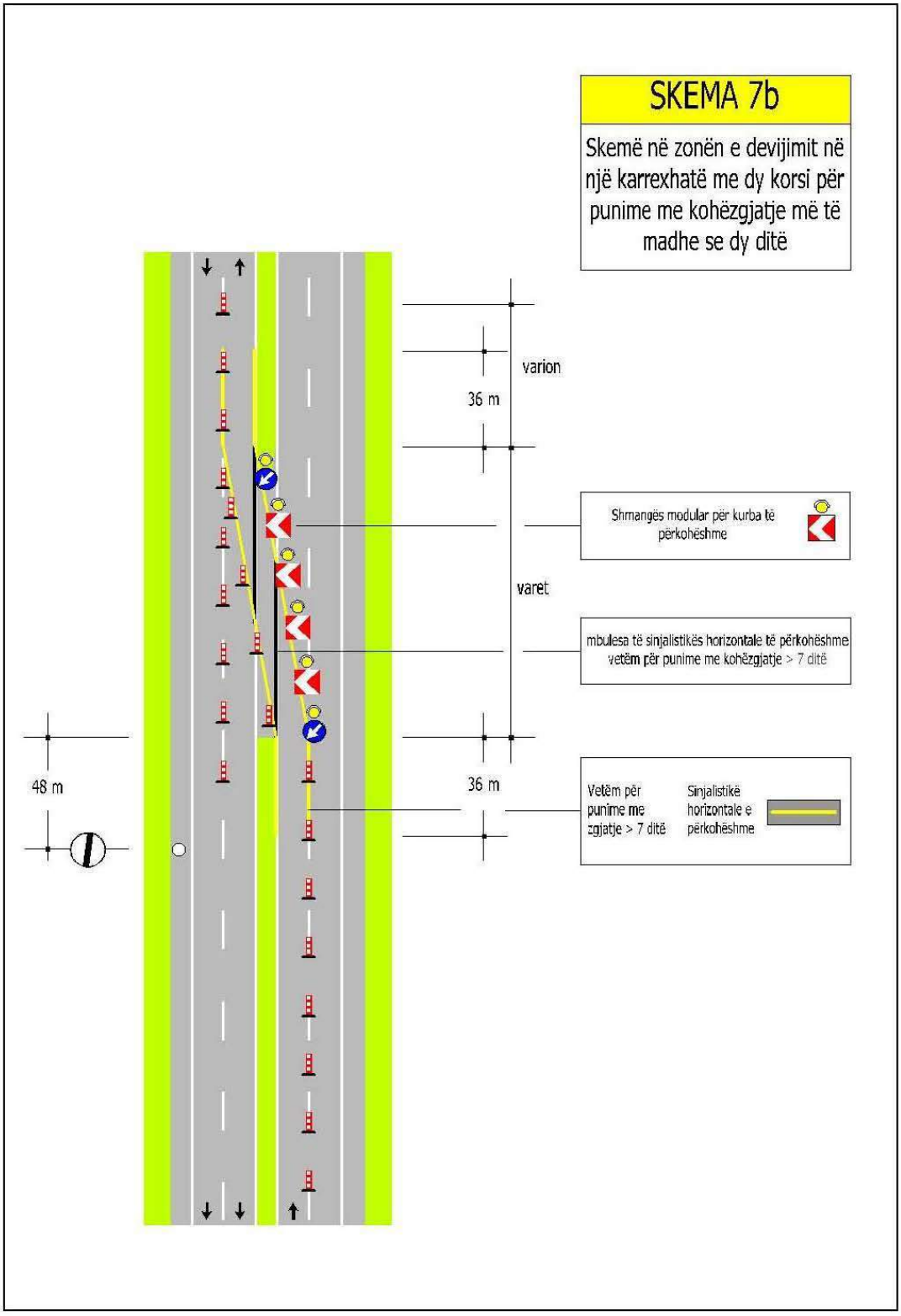

SKEMA 6a
Skemë për mbylljen
e disa korsive
në një karrexhatë me tre korsi
(mbyllja e korsisë së djathtë dhe asaj qëndrore)
varion
36 m
36 m
36 m
36 m
36 m
≥ 300 m
36 m
36 m
36 m
36 m
36 m
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
koni
>2 ditë
përvijues
të përkulshëm
Vetëm për
punime me
zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë
horizontale e
përkohëshme

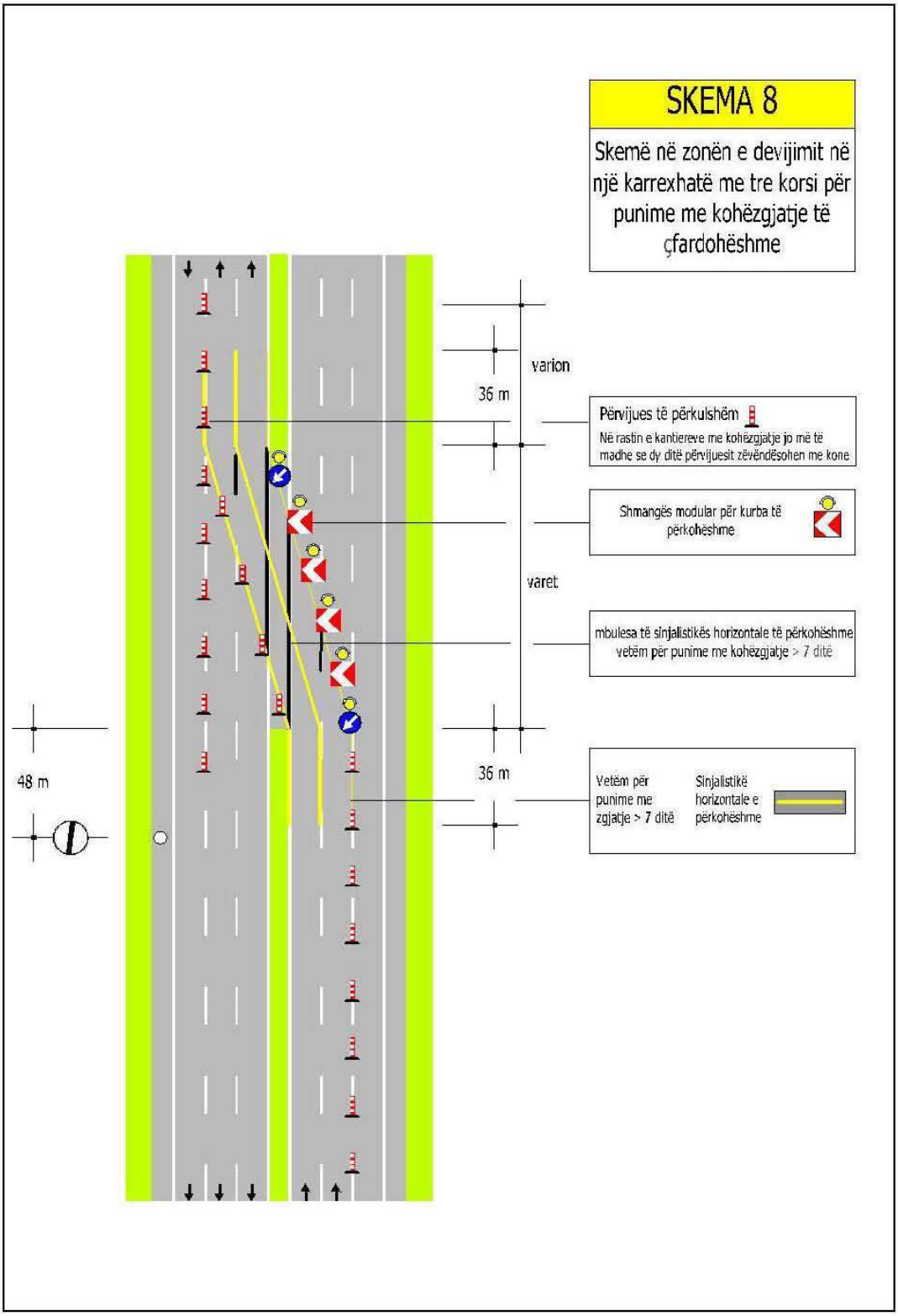

SKEMA 6b
Skemë për mbylljen
e disa korsive
në një karrexhatë me tre korsi
(mbyllja e korsisë së parakalimit dhe asaj qëndrore)
varion
36 m
36 m
36 m
36 m
36 m
≥ 300 m
36 m
36 m
36 m
36 m
36 m
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues
të përkulshëm
Vetëm për
punime me
zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë
horizontale e
përkohëshme

SKEMA 7a

Skemë në zonën e devijimit në një karrexhatë me dy korsi për punime me kohëzgjatje jo më të madhe se dy ditë

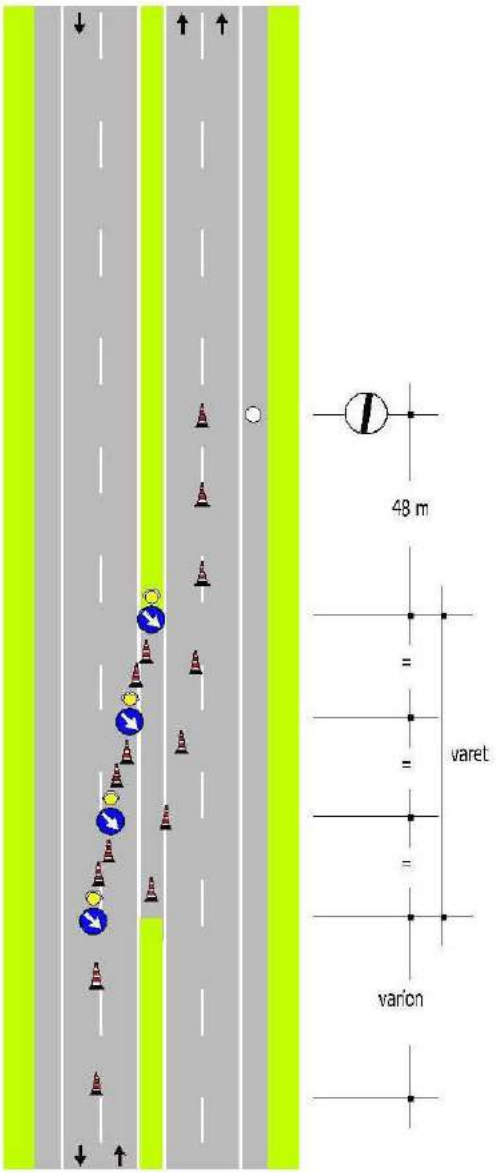


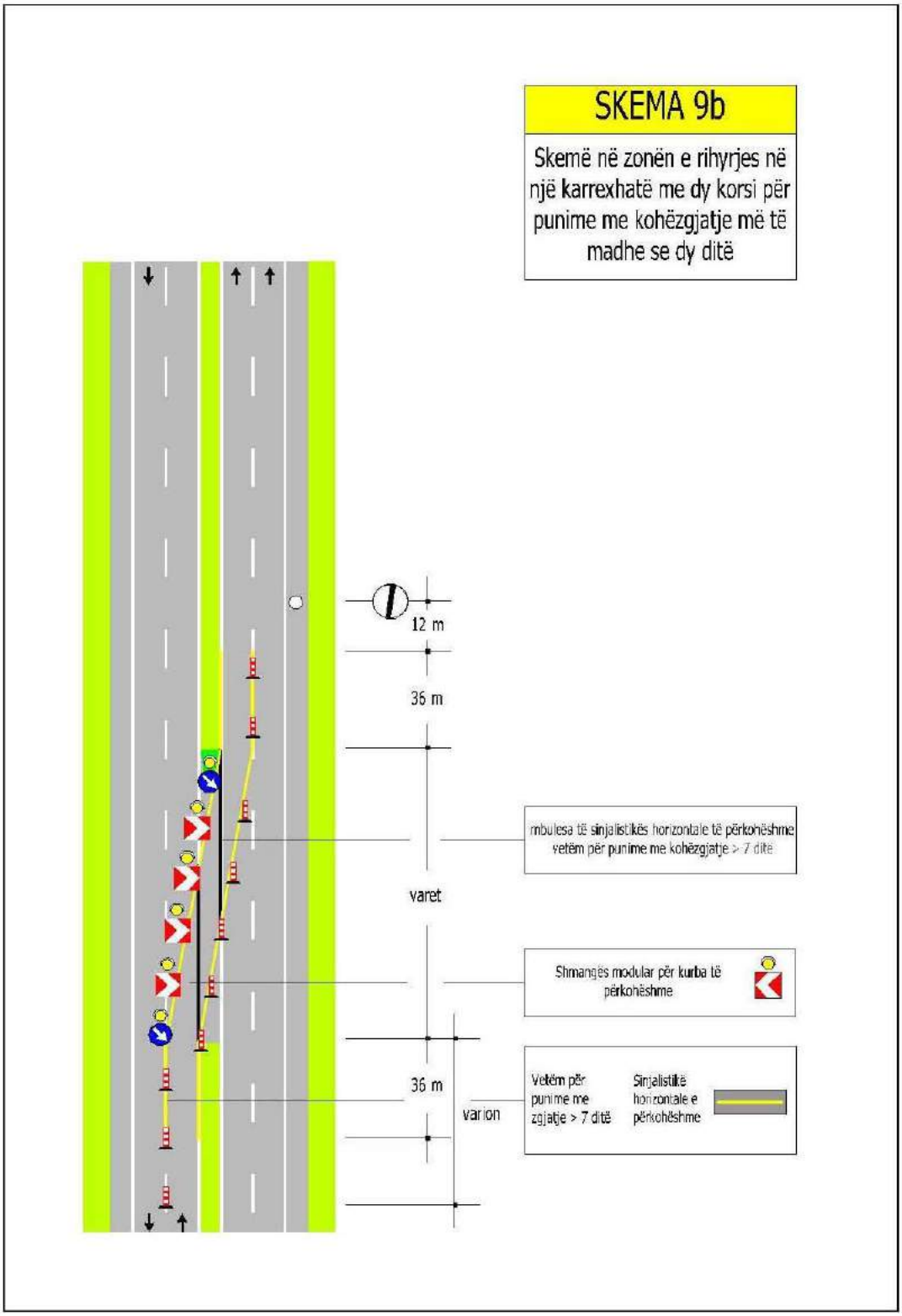

SKEMA 7b
Skemë në zonën e devijimit në një karrexhatë me dy korsi për punime me kohëzgjatje më të madhe se dy ditë
varion
36 m
Shmangës modular për kurba të përkohëshme
varet
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
48 m
36 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

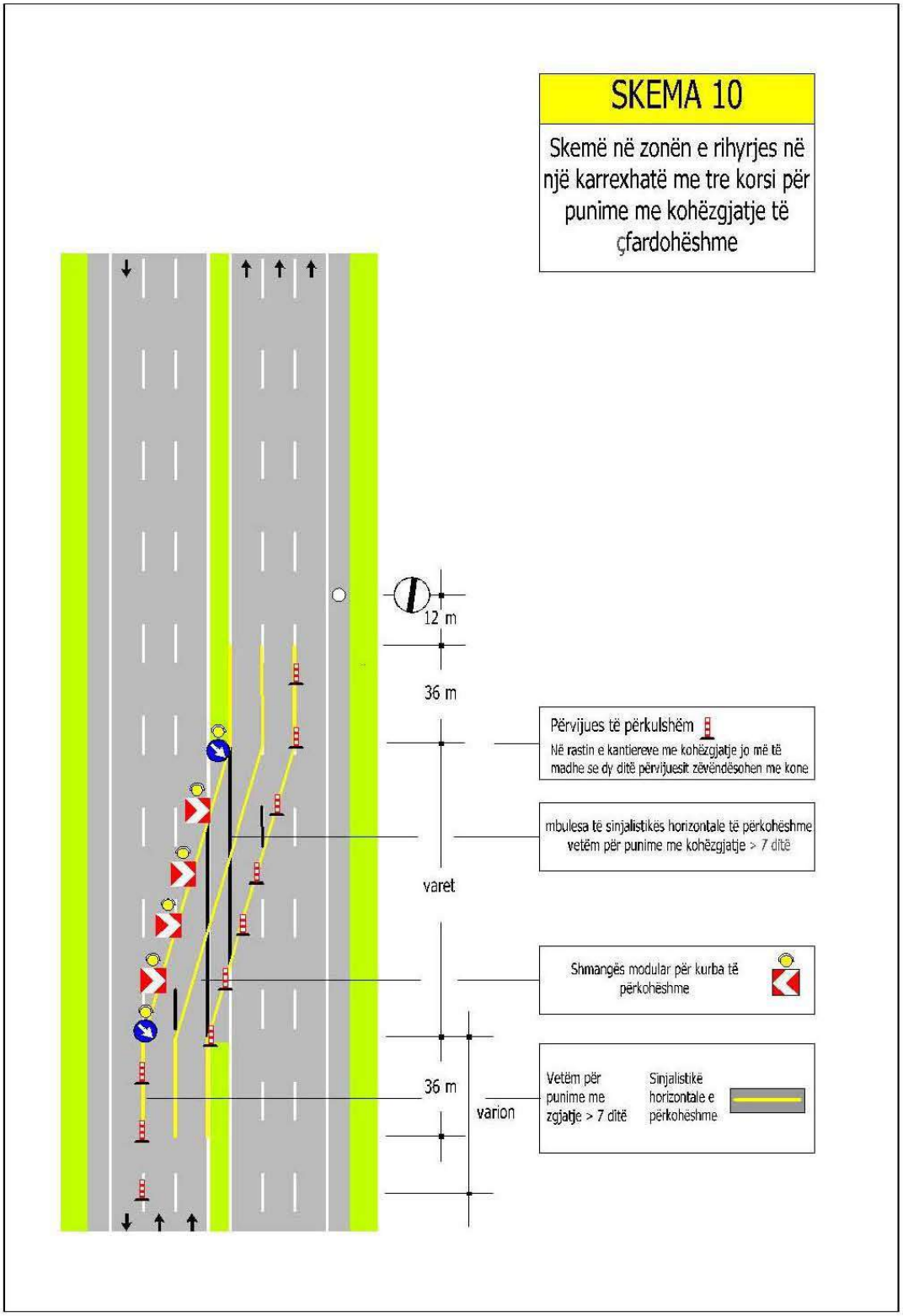

SKEMA 8
Skemë në zonën e devijimit në një karrexhatë me tre korsi për punime me kohëzgjatje të çfardohëshme
varion
36 m
Përvijues të përkulshëm
Në rastin e kantiereve me kohëzgjatje jo më të madhe se dy ditë përvijuesit zëvëndësohen me kone
Shmangës modular për kurba të përkohëshme
varet
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
48 m
36 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

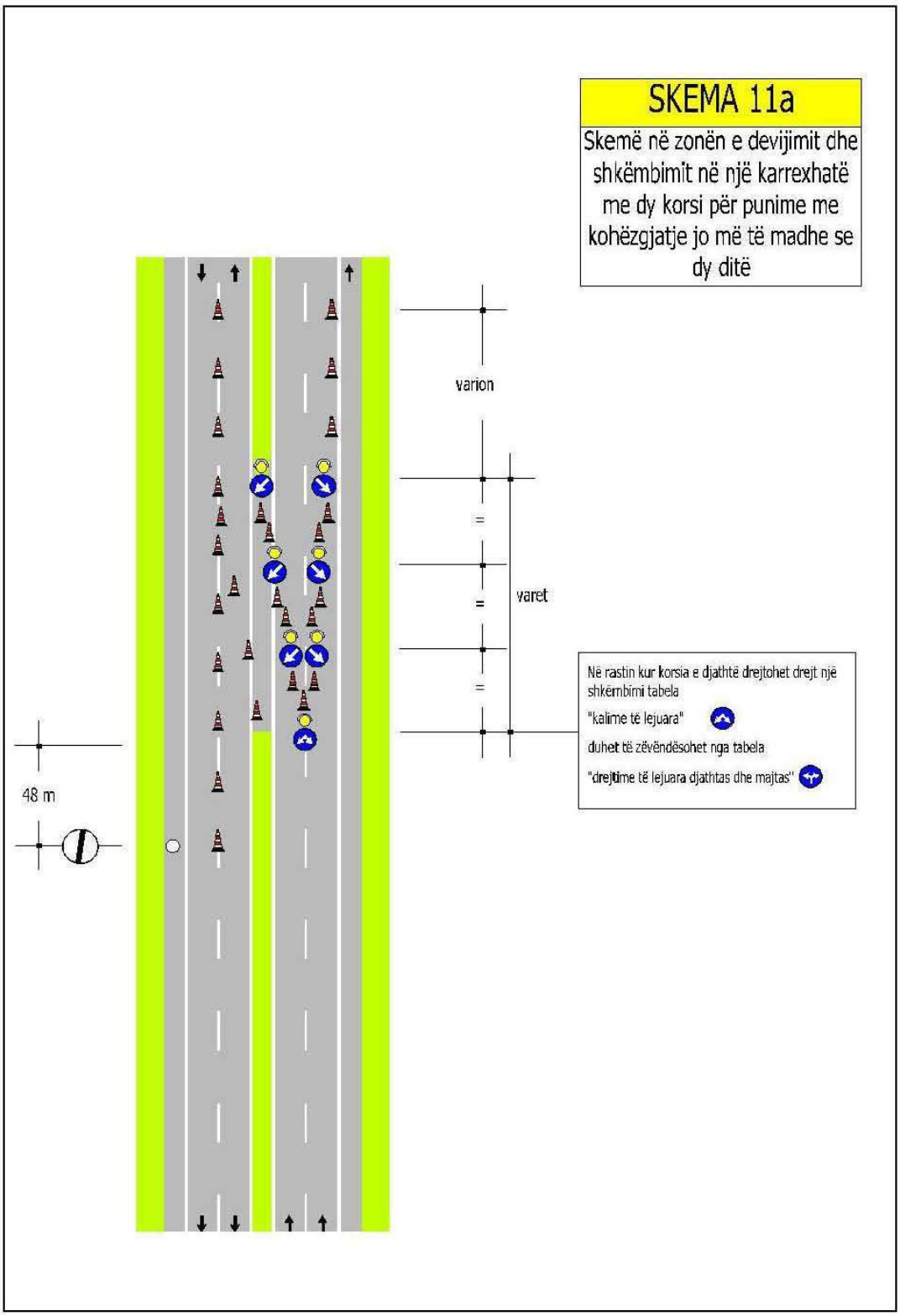
SKEMA 9a

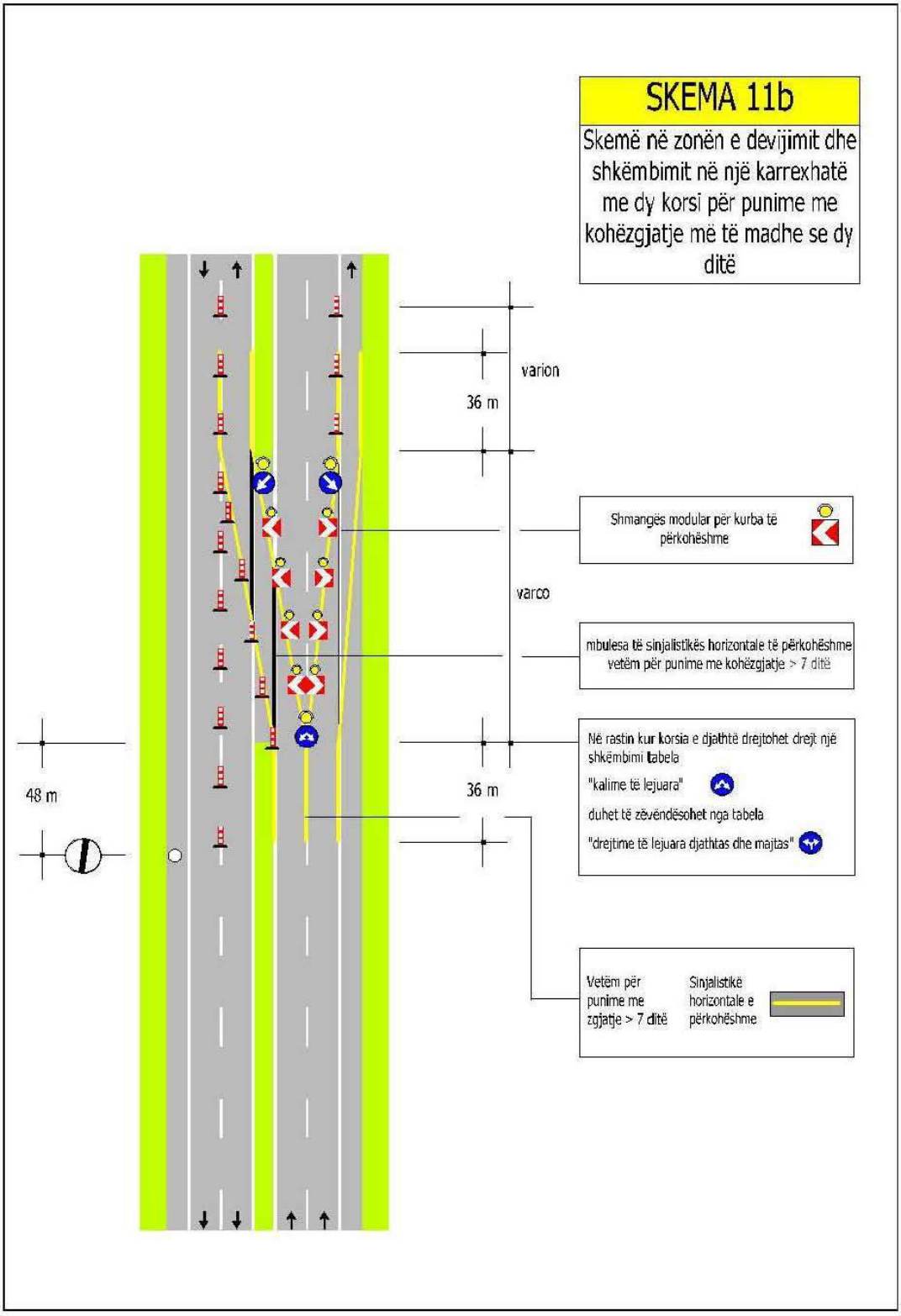
Skemë në zonën e hyrjes në një karrexhatë me dy korsi për punime me kohëzgjatje jo më të madhe se dy ditë




SKEMA 9b
Skemë në zonën e rihyrjes në një karrexhatë me dy korsi për punime me kohëzgjatje më të madhe se dy ditë
12 m
36 m
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
varet
Shmangës modular për kurba të përkohëshme
36 m
varion
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

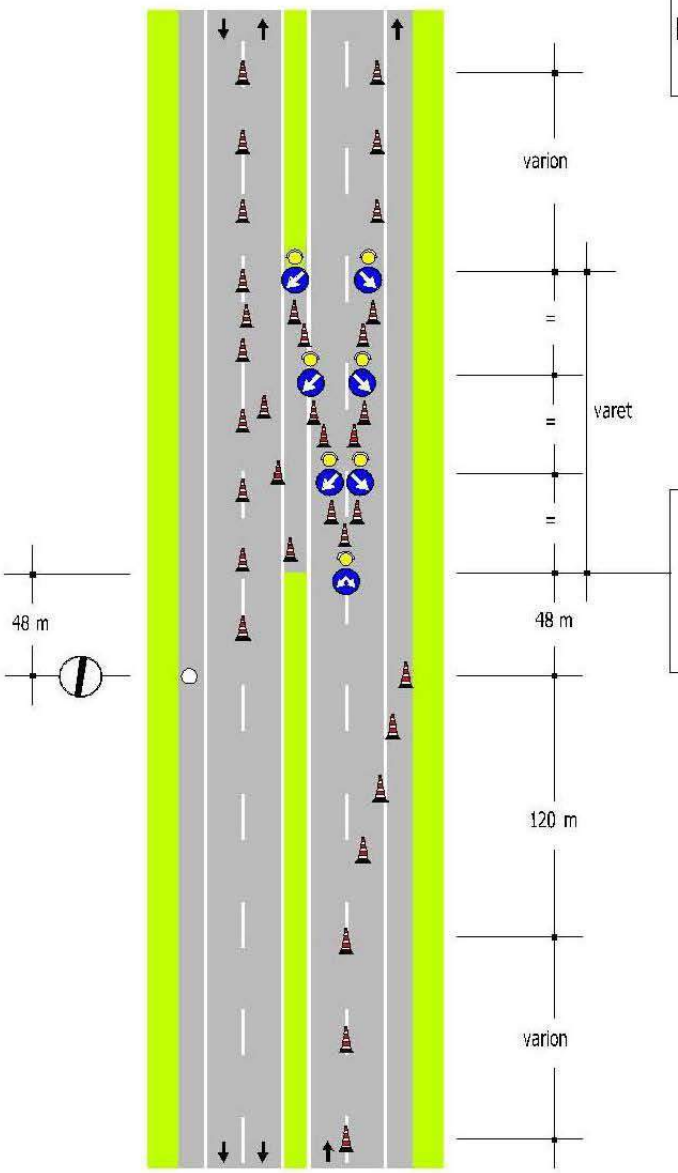

SKEMA 10
Skemë në zonën e rihyrjes në një karrexhatë me tre korsi për punime me kohëzgjatje të çfardohëshme
12 m
36 m
Përvijues të përkulshëm
Në rastin e kantiereve me kohëzgjatje jo më të madhe se dy ditë përvijuesit zëvëndësohen me kone
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
varet
Shmangës modular për kurba të përkohëshme
36 m
varion
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme


SKEMA 11a
Skemë në zonën e devijimit dhe shkëmbimit në një karrexhatë me dy korsi për punime me kohëzgjatje jo më të madhe se dy ditë
varion
varet
48 m
Në rastin kur korsia e djathtë drejtohet drejt një shkëmbimi tabela
"kalime të lejuara"
duhet të zëvëndësohet nga tabela
"drejtime të lejuara djathtas dhe majtas"


SKEMA 11b
Skemë në zonën e devijimit dhe shkëmbimit në një karrexhatë me dy korsi për punime me kohëzgjatje më të madhe se dy ditë
varion
36 m
varco
36 m
48 m
Shmangës modular për kurba të përkohëshme
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
Në rastin kur korsia e djathtë drejtohet drejt një shkëmbimi tabela
"kalime të lejuara"
duhet të zëvëndësohet nga tabela
"drejtime të lejuara djathtas dhe majtas"
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

SKEMA 12a

Skemë në zonën e devijimit dhe shkëmbimit në një karrexhatë me dy korsi me ngushtim të mëparshëm për punime me kohëzgjatje jo më të madhe se dy ditë

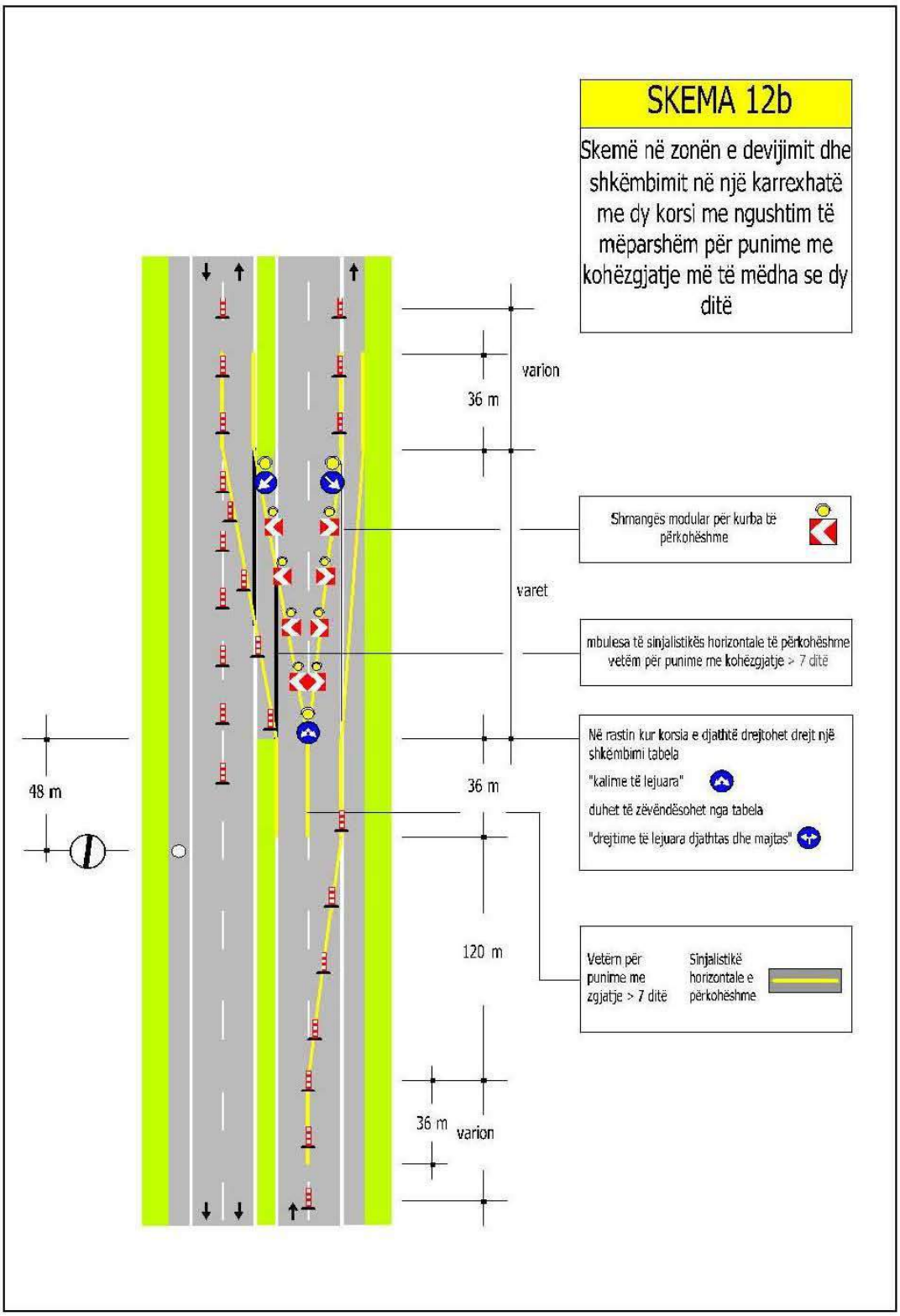


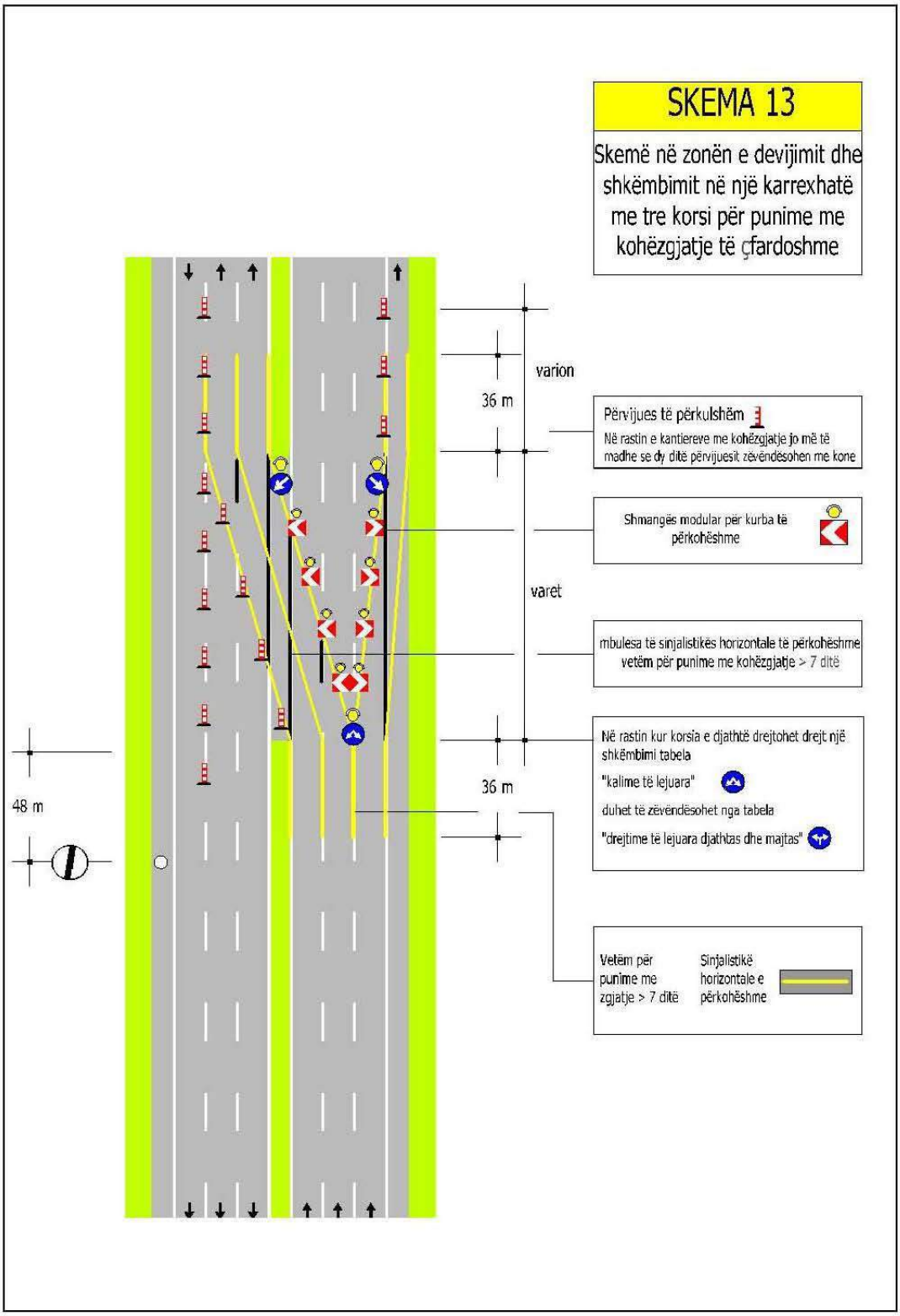
Në rastin kur korsia e djathtë drejtohet drejt një shkëmbimi tabela

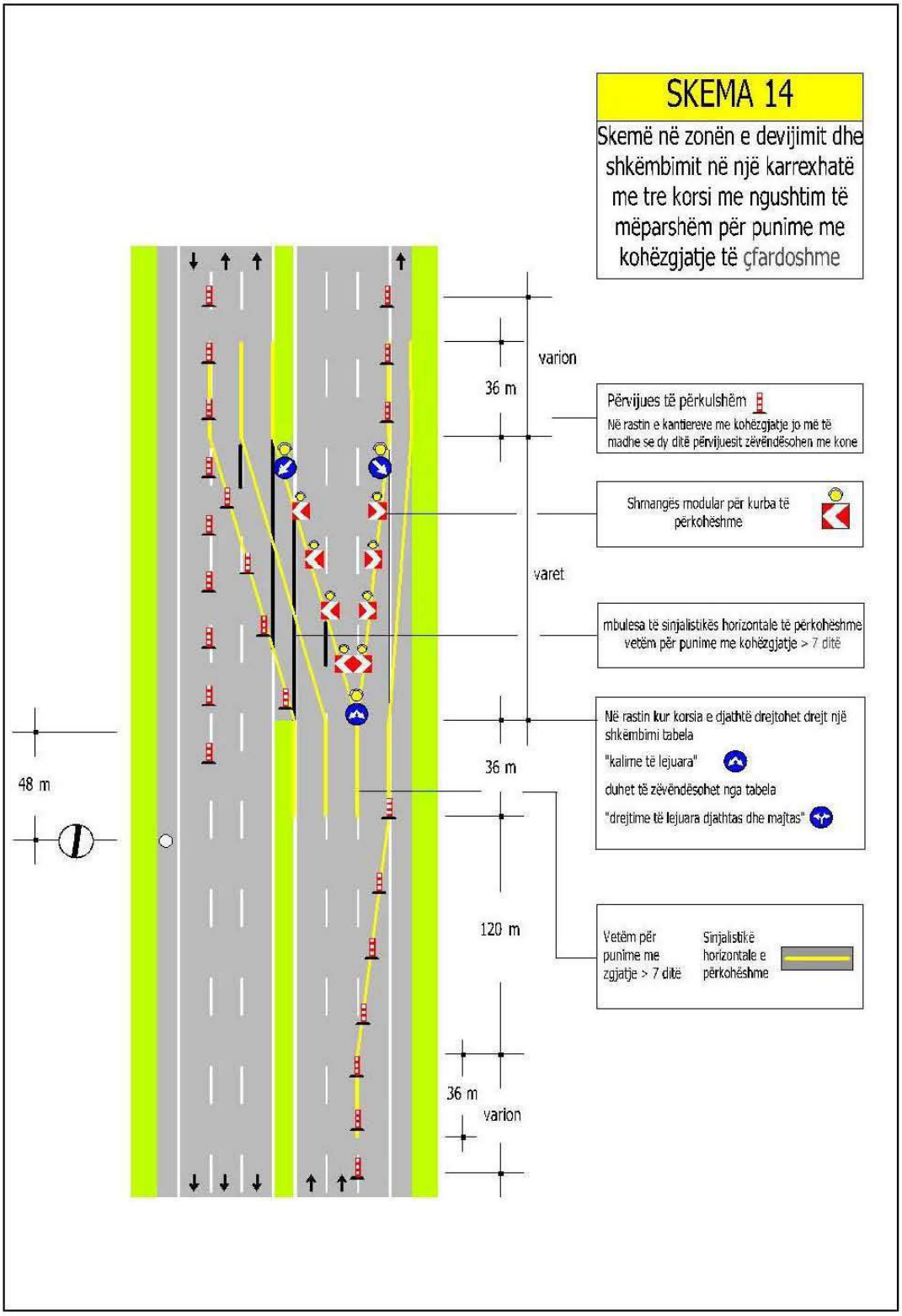
"kalime të lejuara"

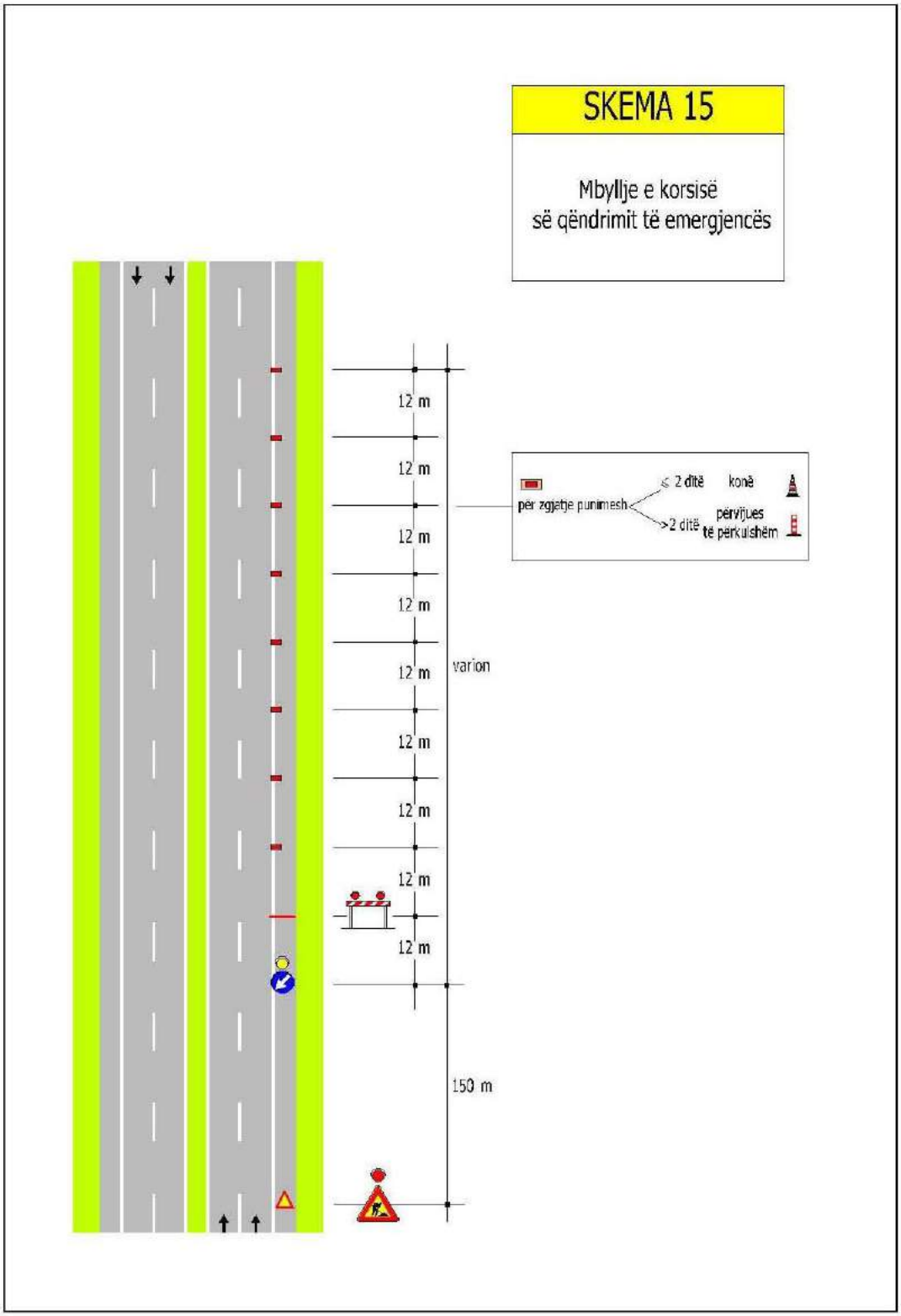
duhet të zëvëndësohet nga tabela

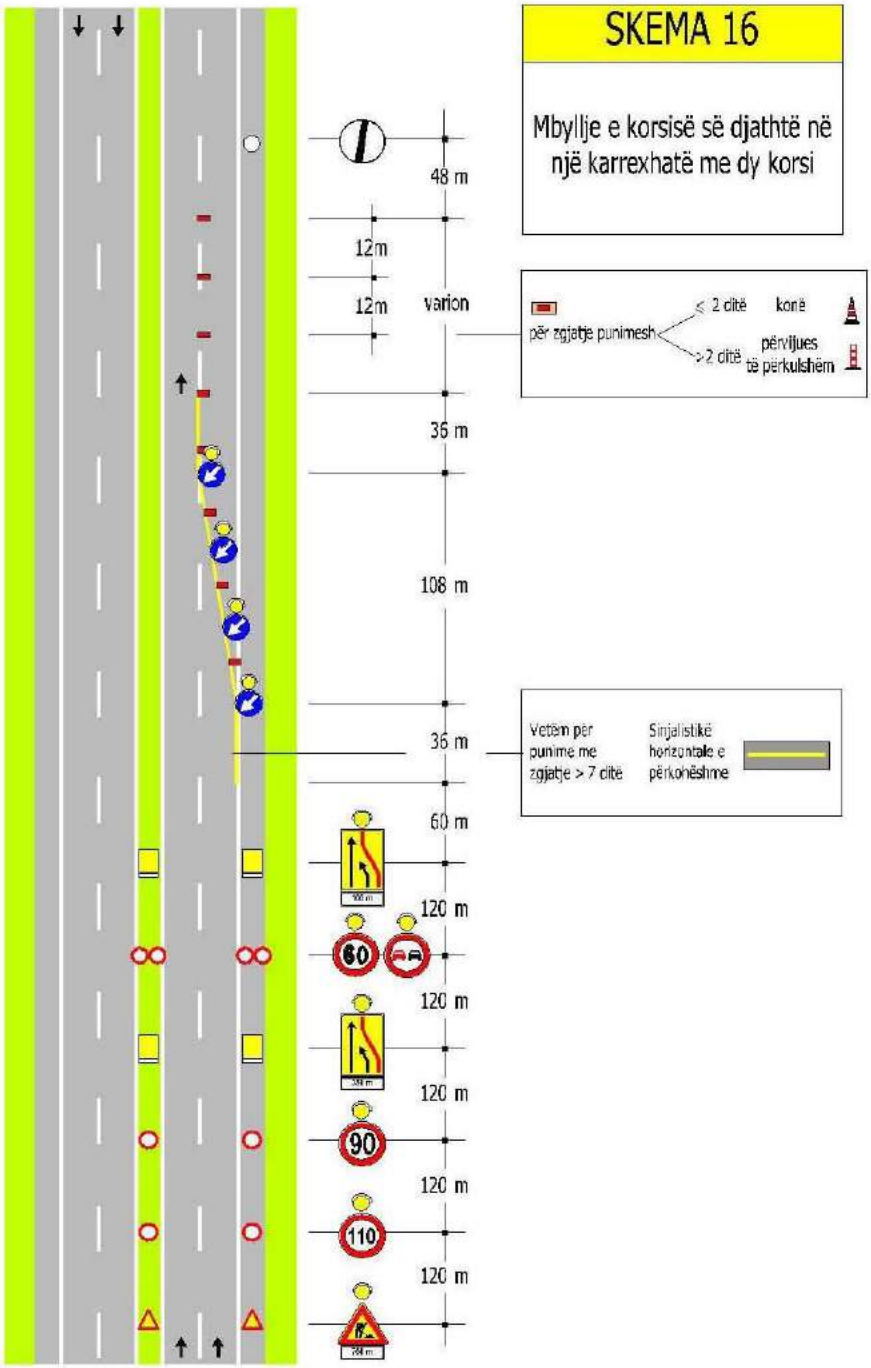
"drejtime të lejuara djathtas dhe majtas"

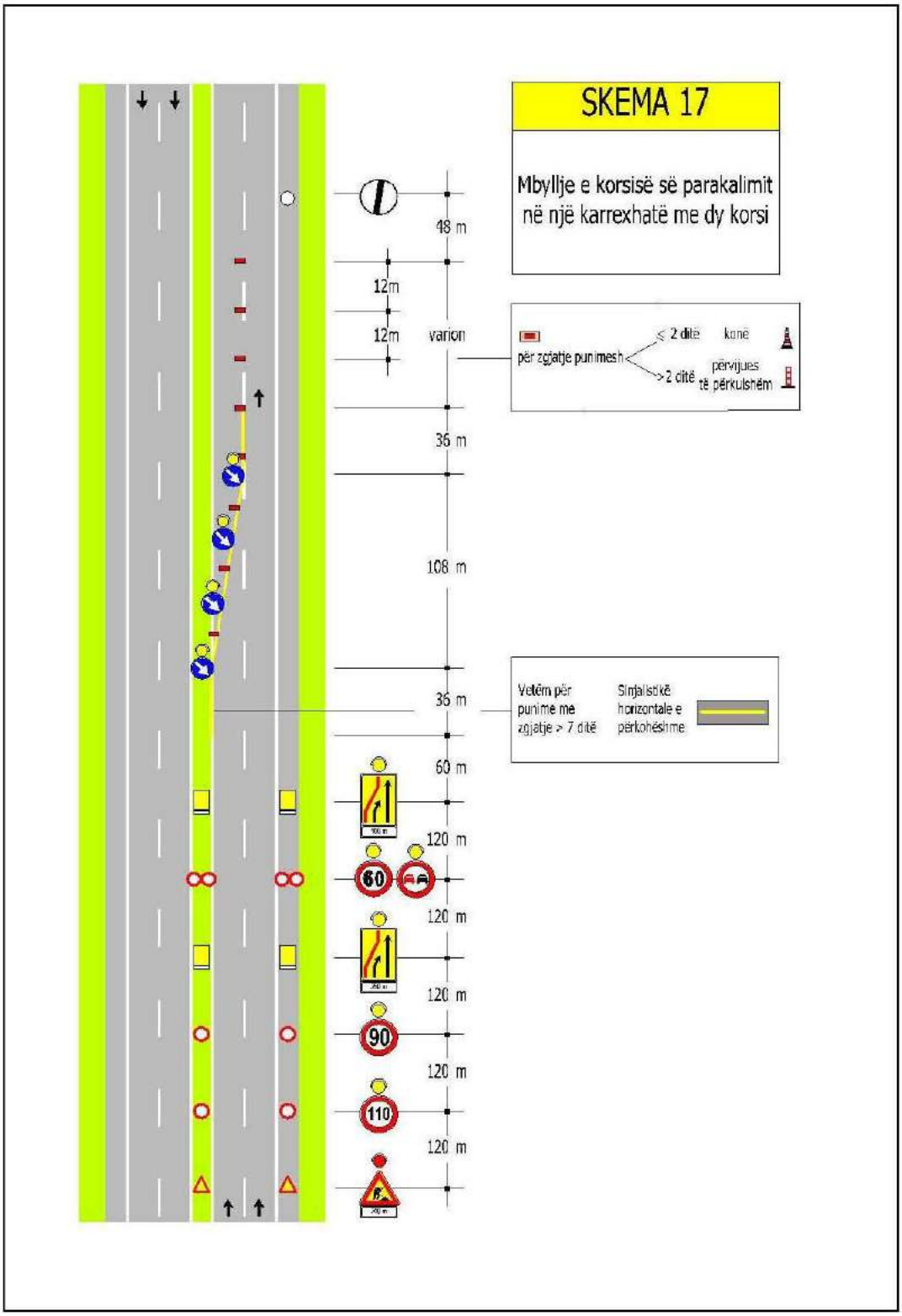

SKEMA 12b
Skemë në zonën e devijimit dhe shkëmbimit në një karrexhatë me dy korsi me ngushtim të mëparshëm për punime me kohëzgjatje më të mëdha se dy ditë
varion
36 m
varet
Shmangës modular për kurba të përkohëshme
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
48 m
36 m
Në rastin kur korsia e djathtë drejtohet drejt një shkëmbimi tabela
"kalime të lejuara"
duhet të zëvëndësohet nga tabela
"drejtime të lejuara djathtas dhe majtas"
120 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
36 m
varion

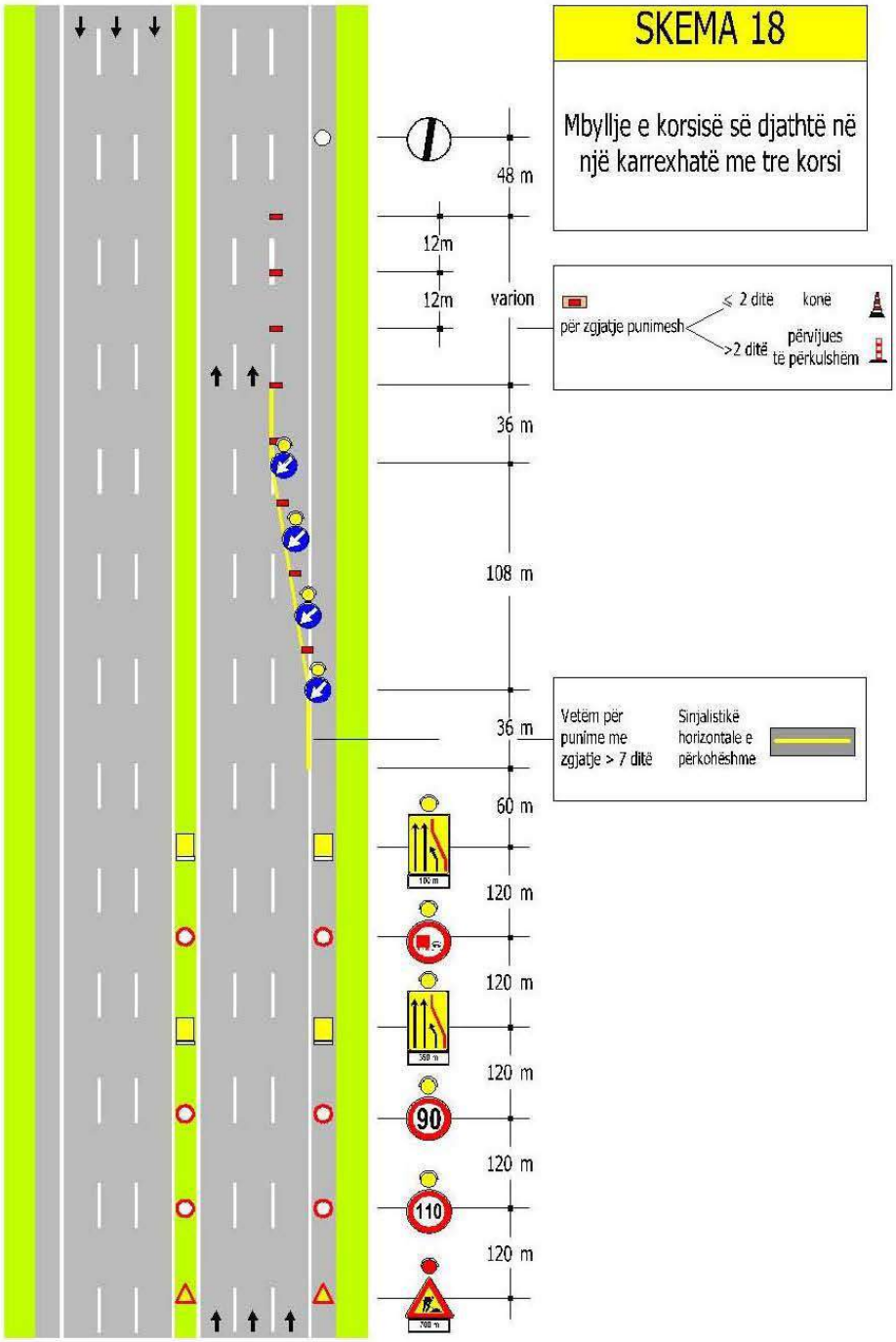

SKEMA 13
Skemë në zonën e devijimit dhe shkëmbimit në një karrexhatë me tre korsi për punime me kohëzgjatje të çfardoshme
varion
36 m
Përvijues të përkulshëm
Në rastin e kantiereve me kohëzgjatje jo më të madhe se dy ditë përvijuesit zëvendësohen me kone
Shmangës modular për kurba të përkohëshme
varet
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
Në rastin kur korsia e djathtë drejtohet drejt një shkëmbimi tabela
"kalime të lejuara"
duhet të zëvendësohet nga tabela
"drejtime të lejuara djathtas dhe majtas"
36 m
48 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

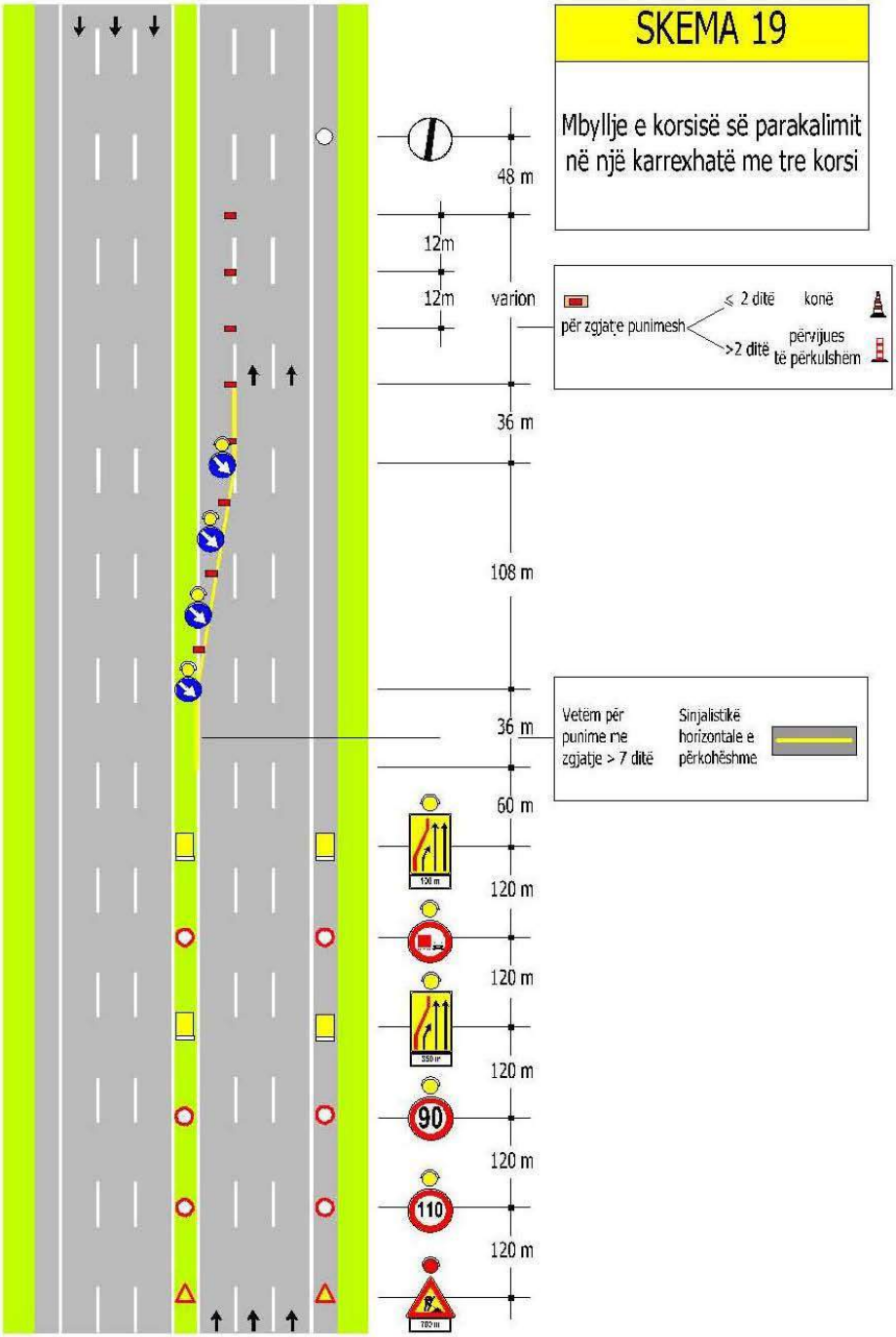

SKEMA 14
Skemë në zonën e devijimit dhe shkëmbimit në një karrexhatë me tre korsi me ngushtim të mëparshëm për punime me kohëzgjatje të çfardoshme
varion
36 m
Përvijues të përkulshëm
Në rastin e kantiereve me kohëzgjatje jo më të madhe se dy ditë përvijuesit zëvëndësohen me kone
Shmangës modular për kurba të përkohëshme
varet
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
Në rastin kur korsia e djathtë drejtohet drejt një shkëmbimi tabela
"kalime të lejuara"
duhet të zëvëndësohet nga tabela
"drejtime të lejuara djathtas dhe majtas"
48 m
36 m
120 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
36 m
varion

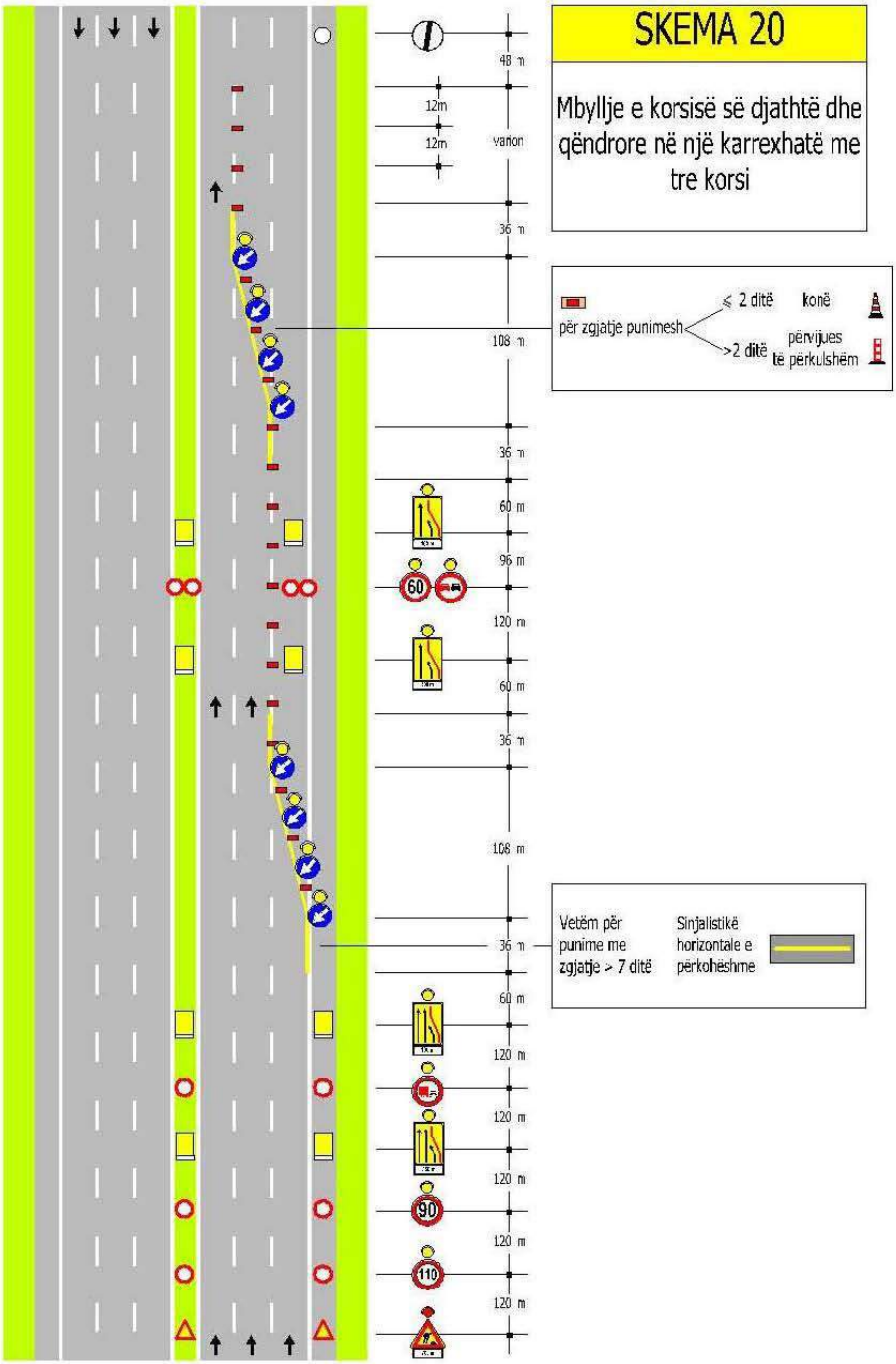

SKEMA 15
Mbyllje e korsisë
së qëndrimit të emergjencës
12 m
12 m
12 m
12 m
12 m
varion
12 m
12 m
12 m
12 m
12 m
150 m
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përyjues
të perkulshëm

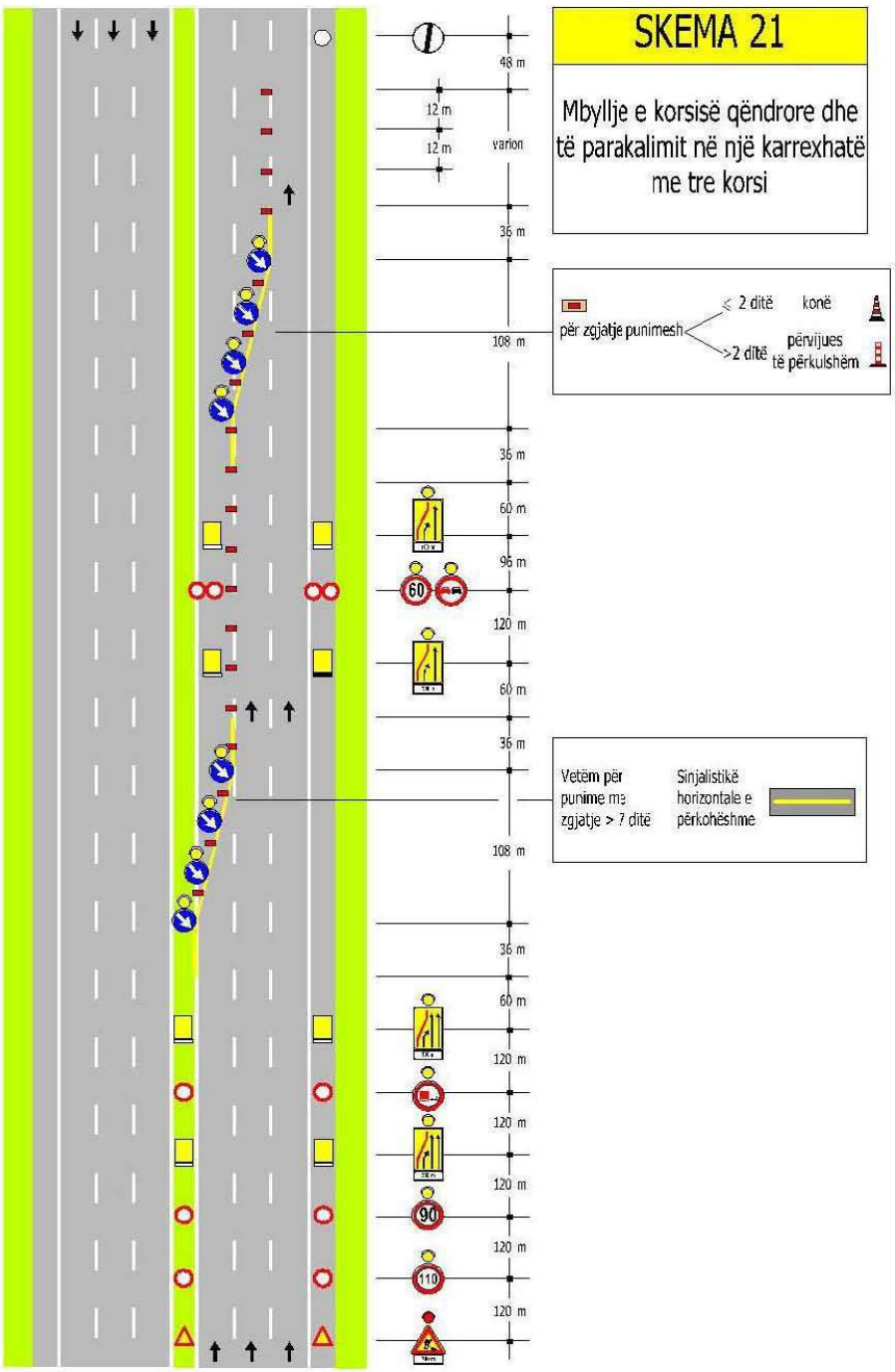

SKEMA 16
Mbyllje e korsisë së djathtë në një karrexhatë me dy korsi
48 m
12m
12m
varion
36 m
108 m
36 m
60 m
120 m
120 m
120 m
120 m
120 m
60
90
110
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
koni
>2 ditë
përvijues
të përkulshëm
Vetëm për
punime me
zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë
horizontale e
përkohëshme

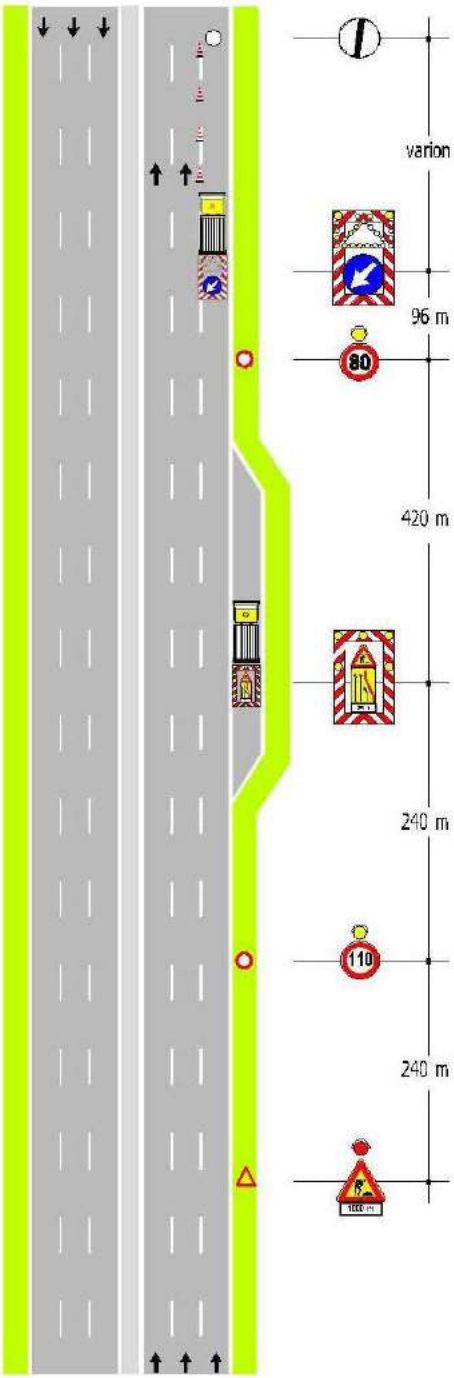

SKEMA 17
Mbyllje e korsisë së parakalimit në një karrexhatë me dy korsi
48 m
12m
12m
varion
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
> 2 ditë
përvijues
të përkulshëm
36 m
108 m
36 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
60 m
120 m
60
120 m
120 m
90
120 m
110
120 m


SKEMA 18
Mbyllje e korsisë së djathtë në një karrexhatë me tre korsi
48 m
12m
12m
varion
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues
të përkulshëm
36 m
108 m
36 m
Vetëm për
punime me
zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë
horizontale e
përkohëshme
60 m
120 m
120 m
120 m
90
120 m
110
120 m


SKEMA 19
Mbyllje e korsisë së parakalimit
në një karrexhatë me tre korsi
48 m
12m
12m
varion
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues
të përkulshëm
36 m
108 m
36 m
Vetëm për
punime me
zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë
horizontale e
përkohëshme
60 m
120 m
120 m
120 m
90
120 m
110
120 m


SKEMA 20
Mbyllje e korsisë së djathtë dhe qëndrore në një karrexhatë me tre korsi
48 m
12m
12m
varion
36 m
108 m
36 m
60 m
96 m
120 m
60 m
36 m
108 m
36 m
60 m
120 m
120 m
120 m
120 m
120 m
60
90
110
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues
të përkulshëm
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme


SKEMA 21
Mbyllje e korsisë qëndrore dhe të parakalimit në një karrexhatë me tre korsi
48 m
12 m
12 m
varion
36 m
108 m
36 m
60 m
96 m
120 m
60 m
36 m
108 m
36 m
60 m
120 m
120 m
120 m
120 m
120 m
60
90
110
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues
të përkulshëm
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

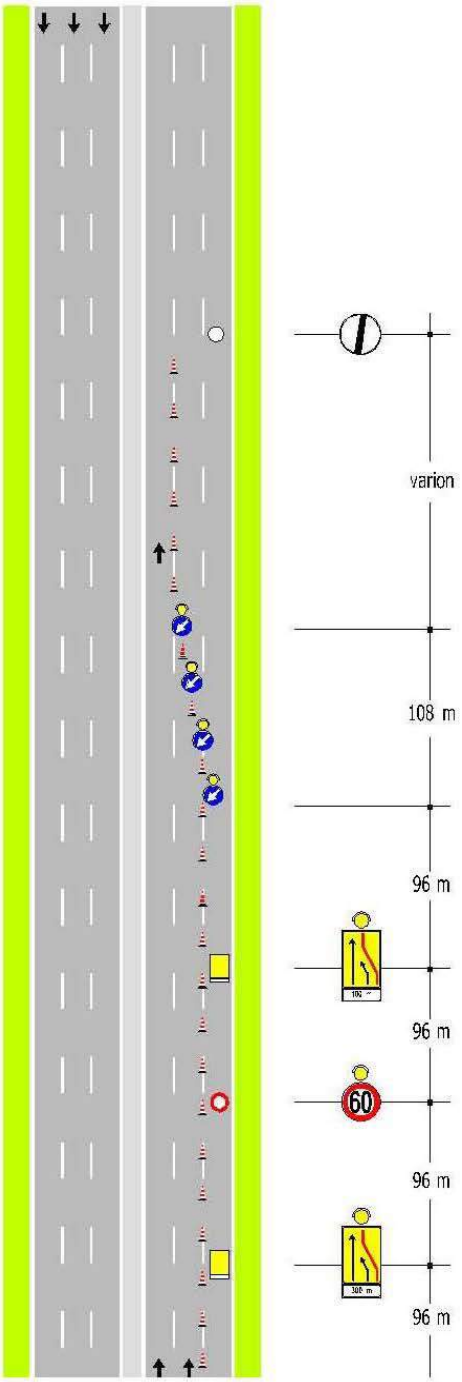


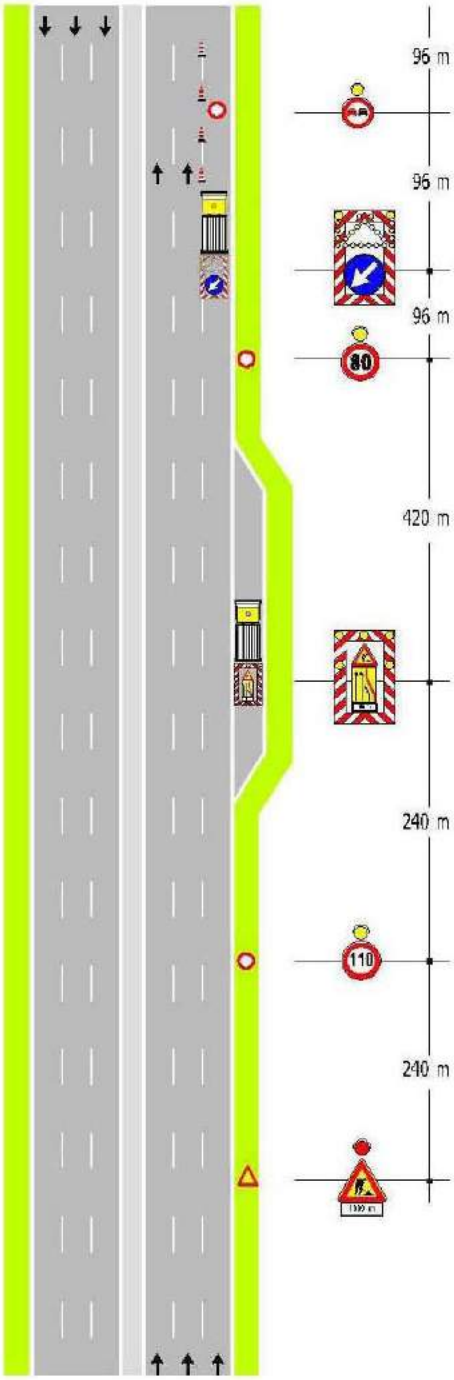
SKEMA 22

Mbyllje e korsisë së djathtë në një karrexhatë me tre korsi pa korsi emergjence dhe me ndarës trafiku të prishur

SKEMA 23

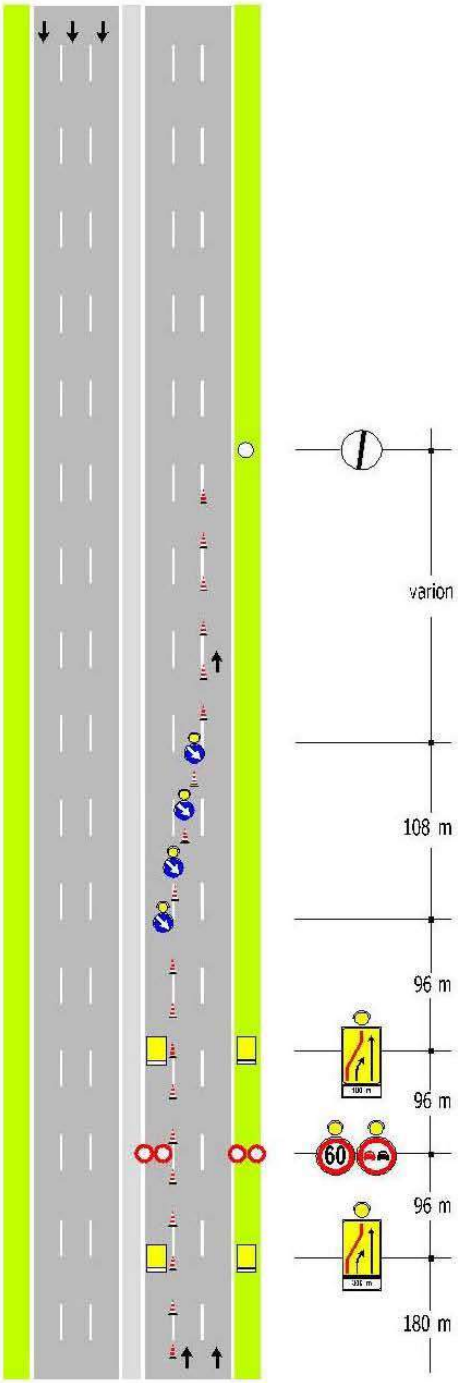
Mbyllje e korsisë së djathtë dhe qëndrore në një karrexhatë me tre korsi pa korsi emergjence dhe me ndarës trafiku të prishur




240 m
240 m
420 m
96 m
96 m
96 m
110
80

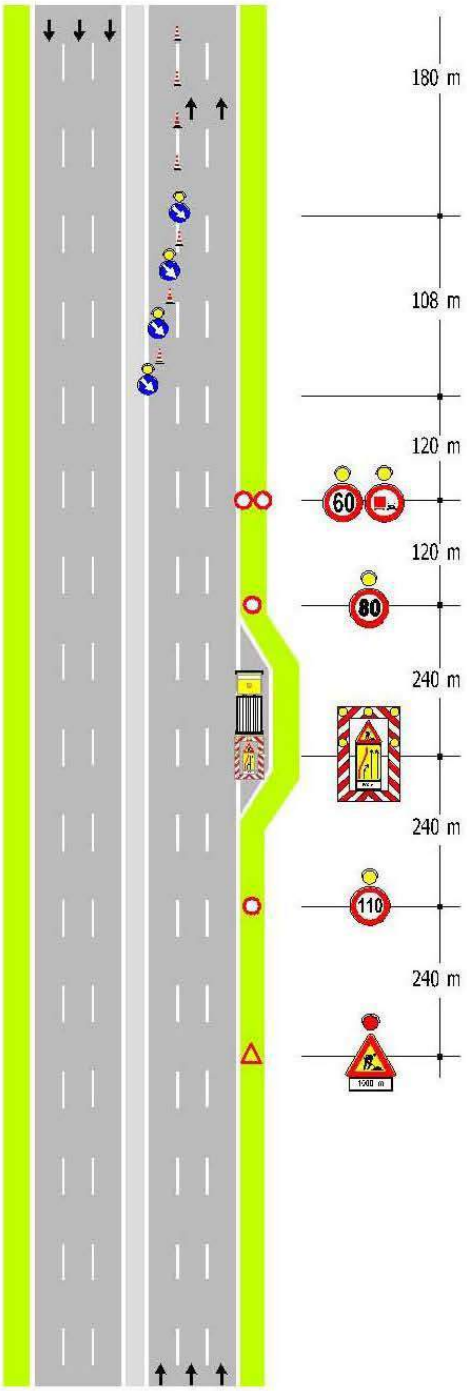
SKEMA 24

Mbyllje e korsisë së parakalimit dhe qëndrore në një karrexhatë me tre korsi pa korsi emergjence dhe me ndarës trafiku të prishur



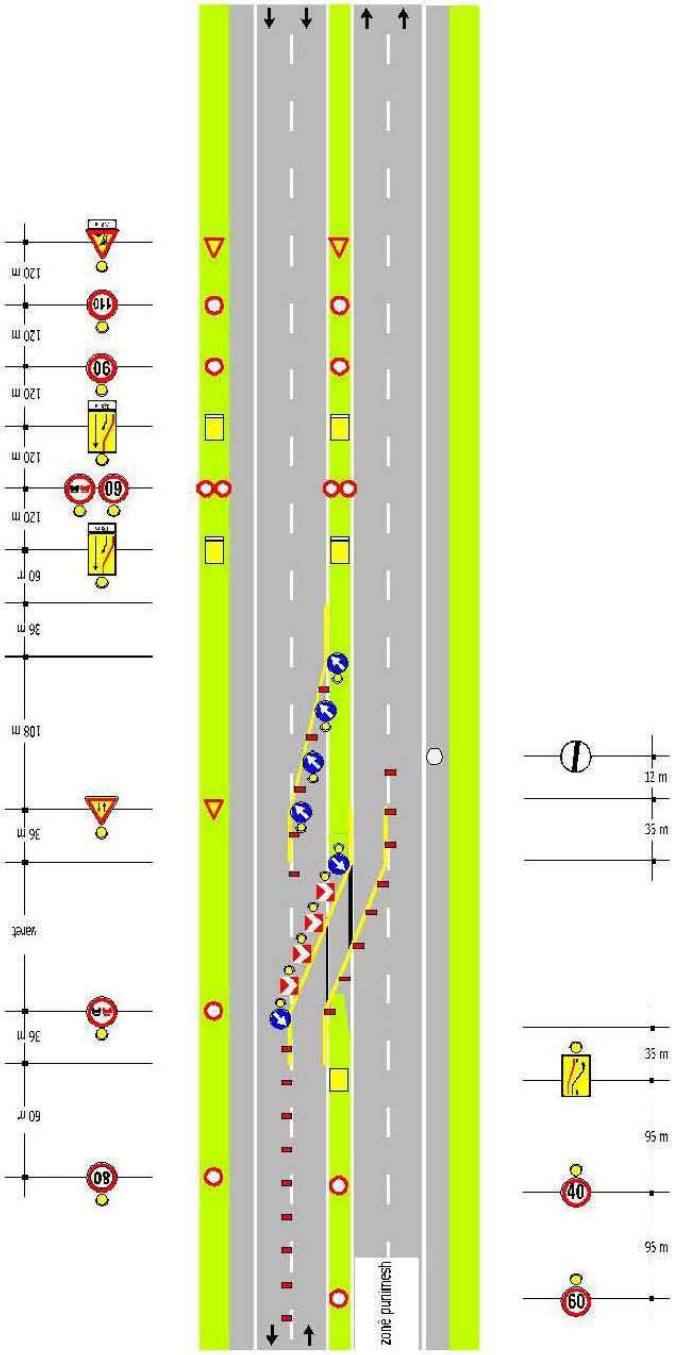
SKEMA 24/1

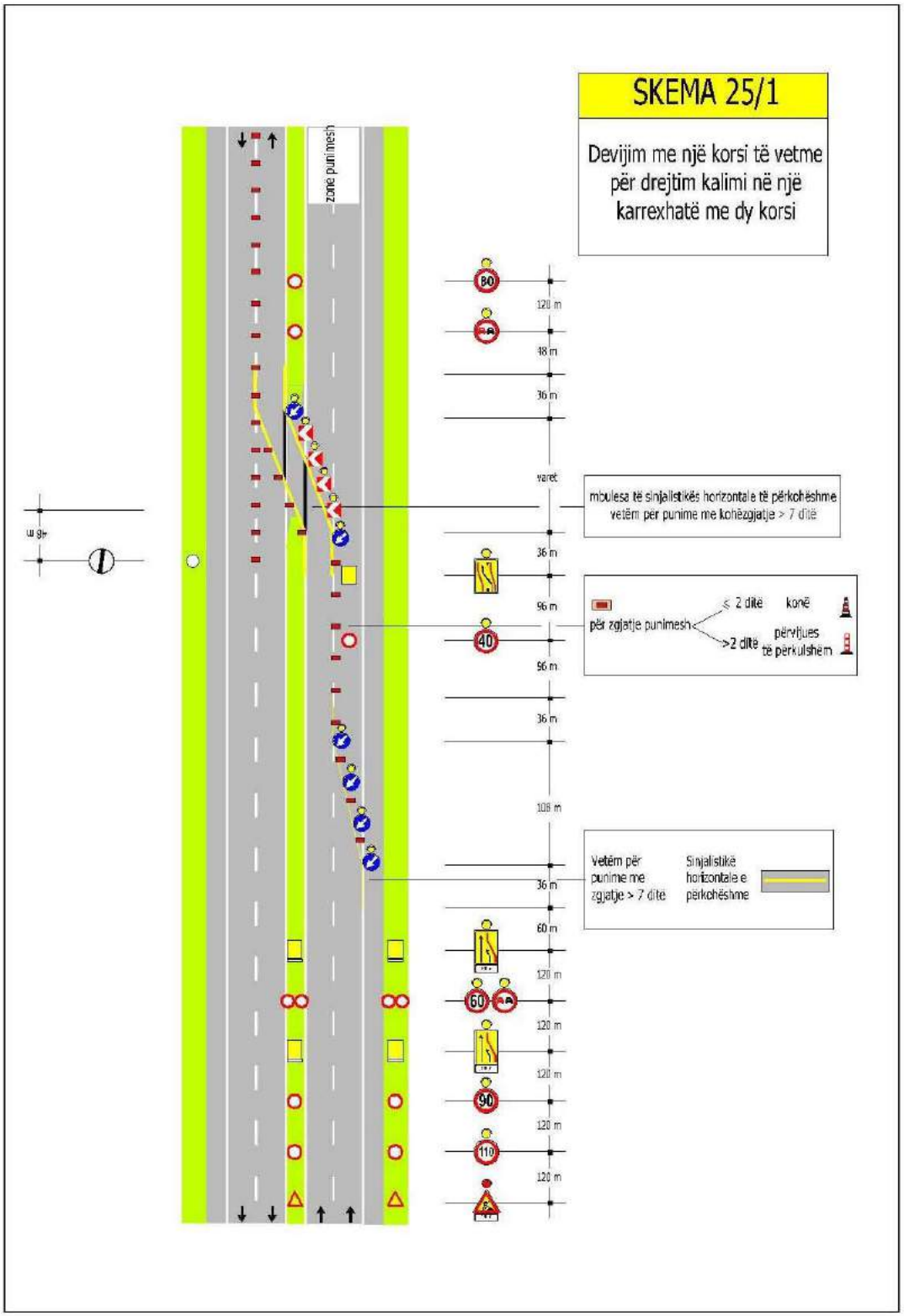
Mbyllje e korsisë së parakalimit në një karrexhatë me tre korsi pa korsi emergjence dhe me ndarës trafiku të prishur



SKEMA 25

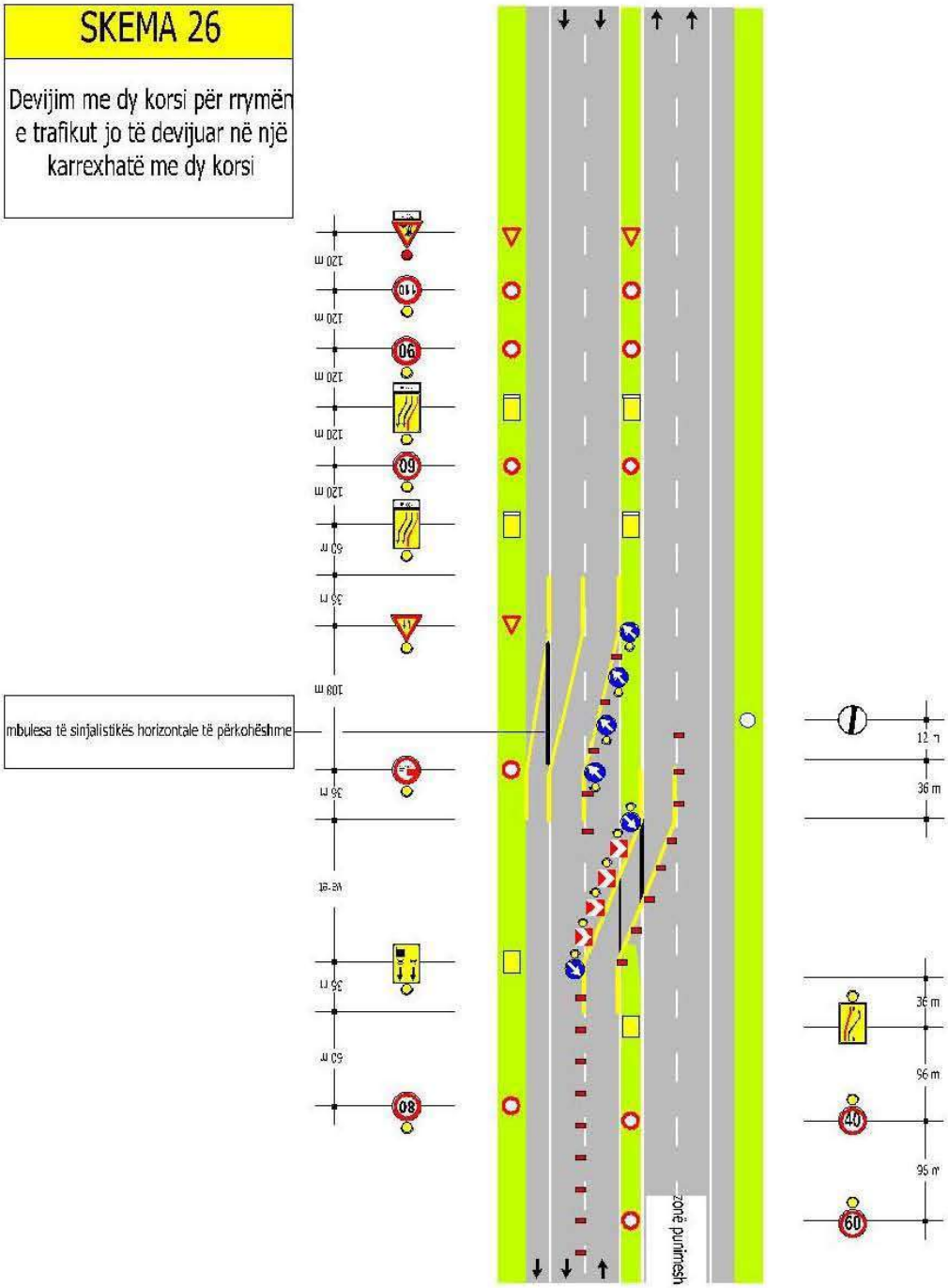
Devijim me një korsi të vetme për drejtim kalimi në një karrexhatë me dy korsi

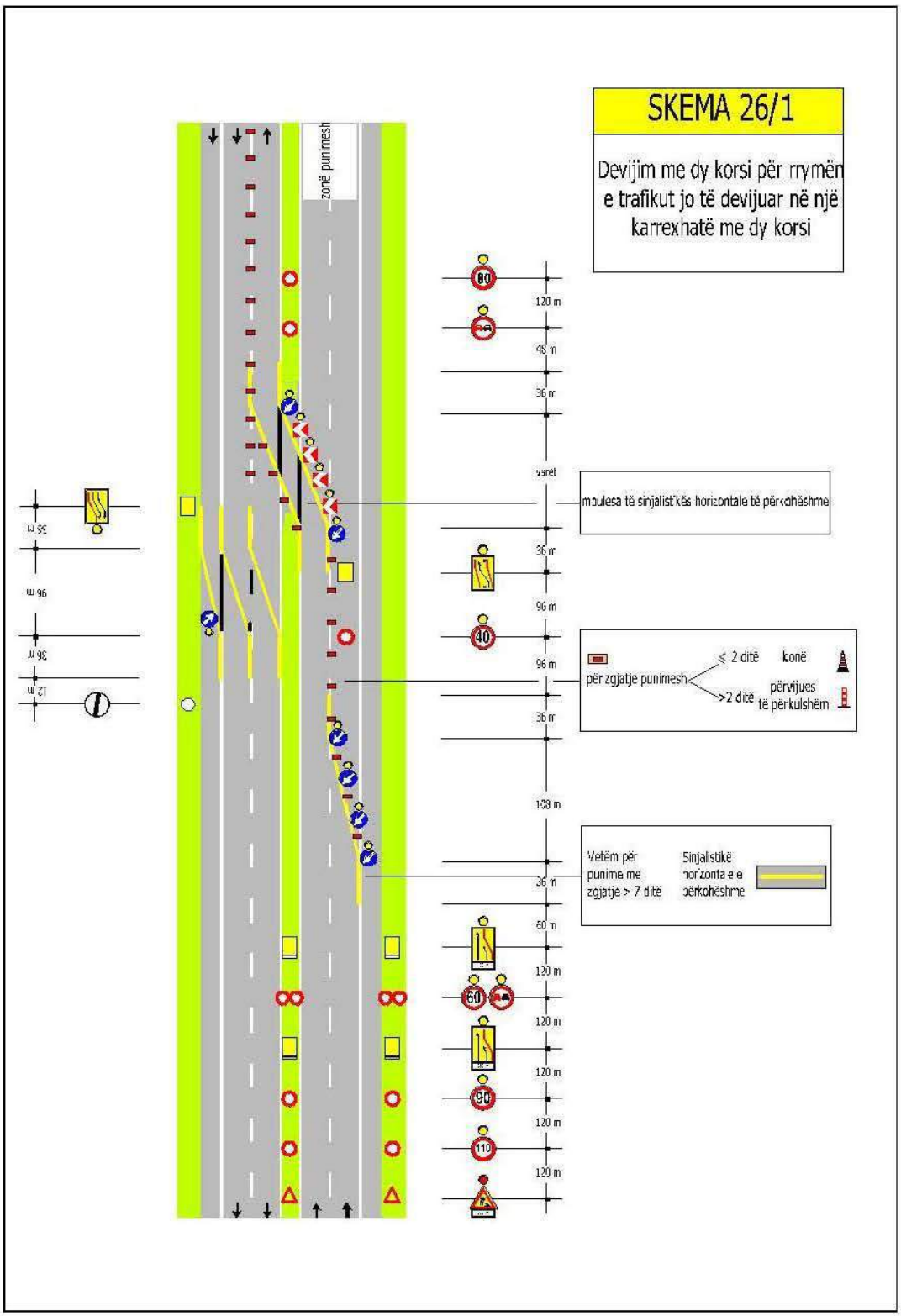



SKEMA 25/1
Devijim me një korsi të vetme për drejtim kalimi në një karrexhatë me dy korsi
zone punimesh
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues të përkulshëm
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
80
40
60
90
110
120 m
48 m
36 m
96 m
108 m
60 m

SKEMA 26

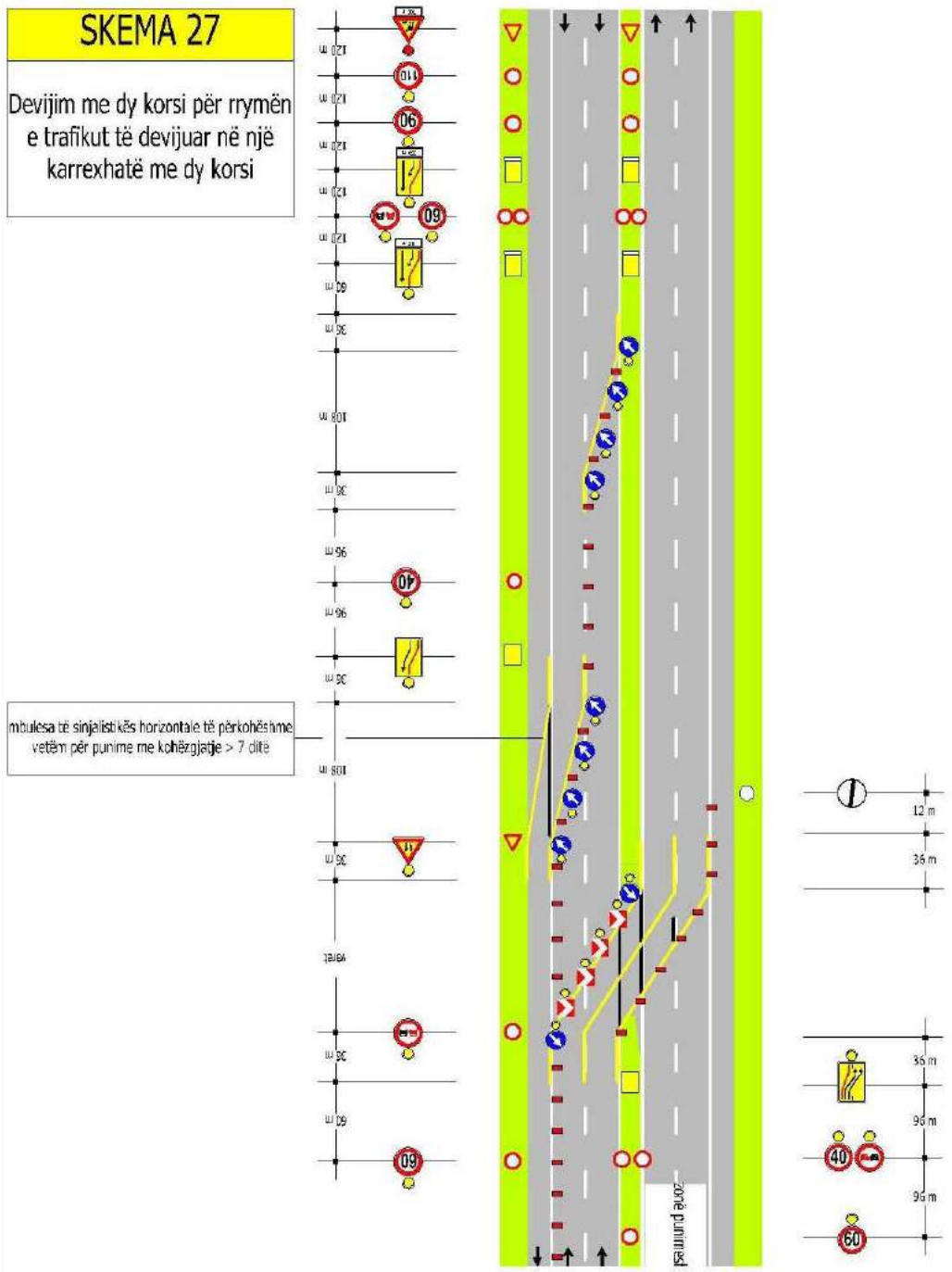
Devijim me dy korsi për rrymën e trafikut jo të devijuar në një karrexhatë me dy korsi

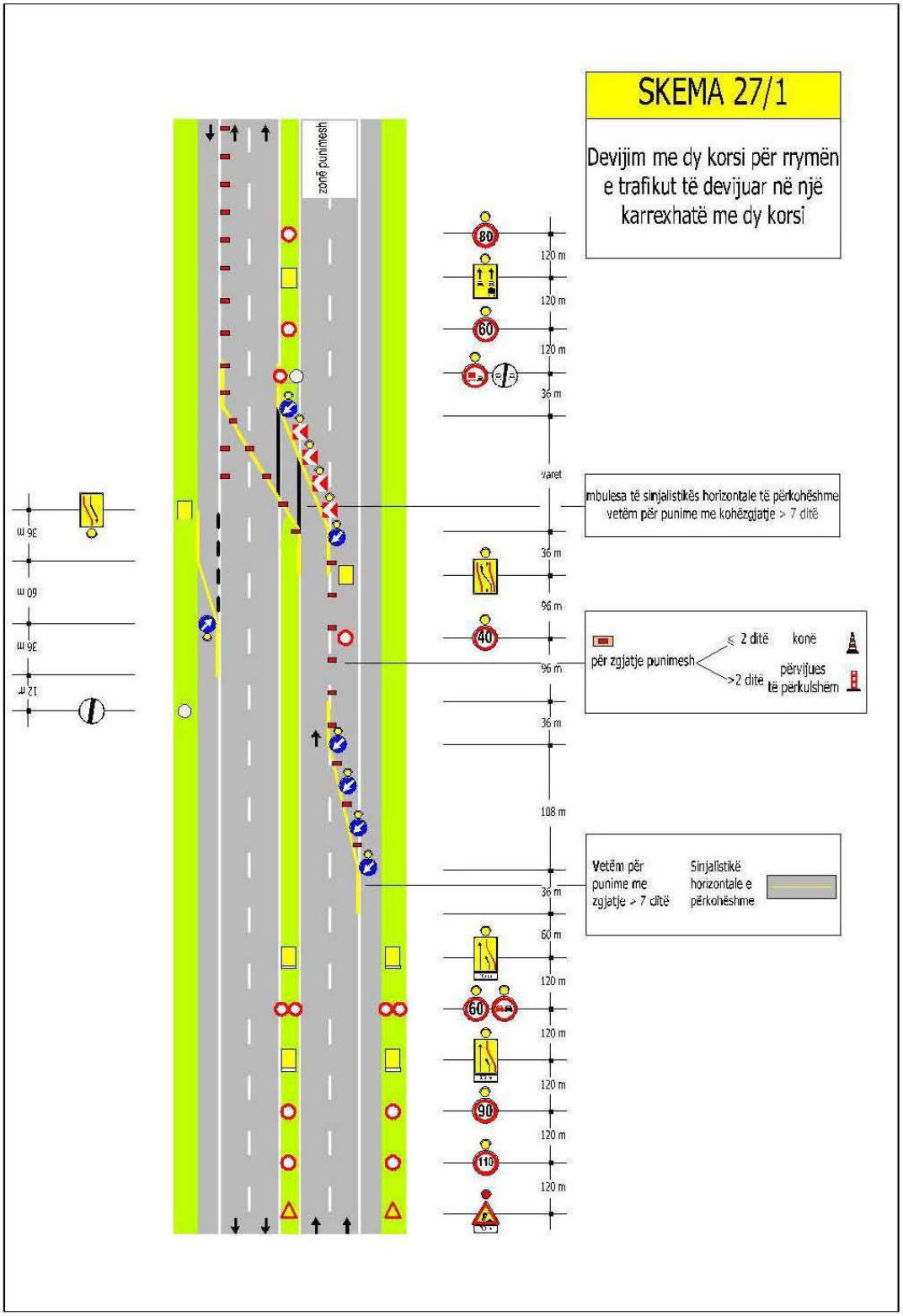



SKEMA 26/1
Devijim me dy korsi për rrymën e trafikut jo të devijuar në një karrexhatë me dy korsi
zonë punimesh
12 m
36 m
96 m
36 m
36 m
96 m
36 m
108 m
36 m
60 m
120 m
120 m
120 m
120 m
120 m
80
48 m
36 m
36 m
96 m
40
96 m
36 m
60
90
110
modulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues
të përkulshëm
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e e përkohëshme

SKEMA 27

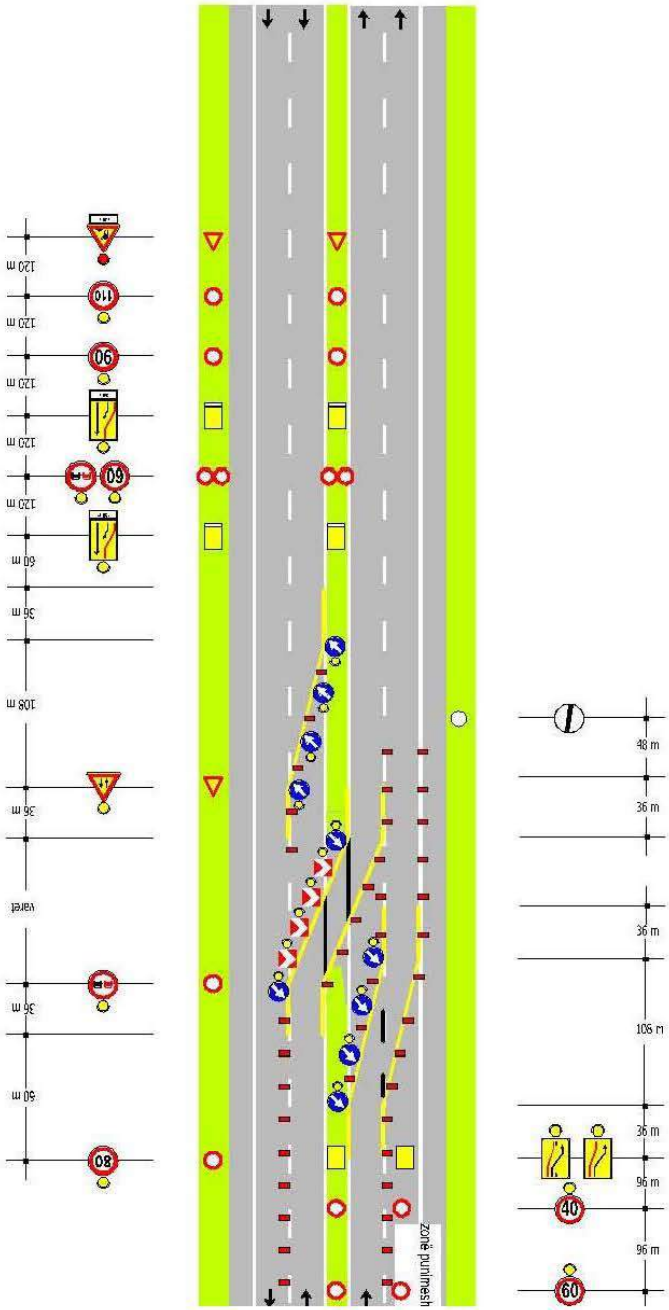
Devijim me dy korsi për rrymën e trafikut të devijuar në një karrexhatë me dy korsi

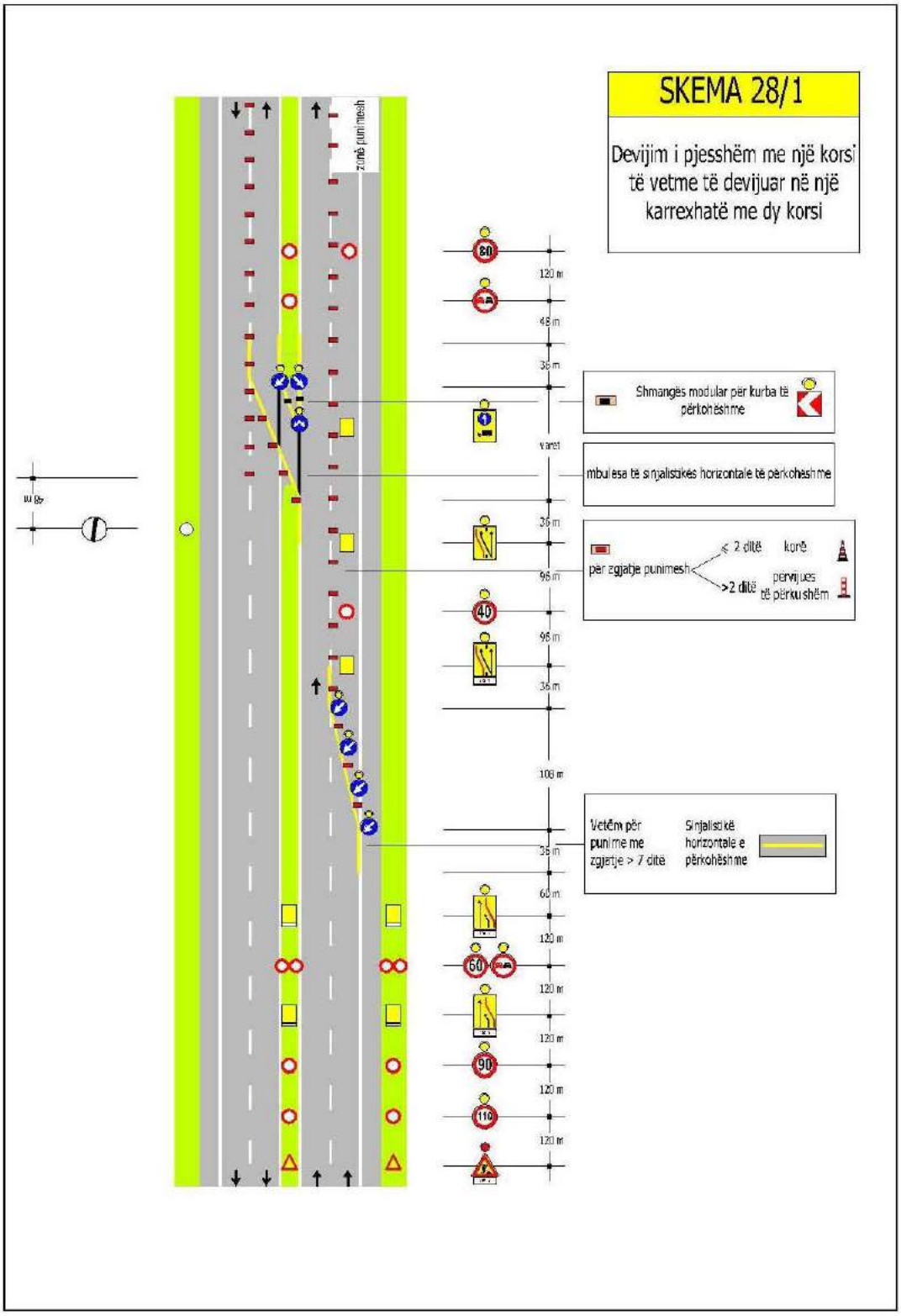



SKEMA 27/1
Devijim me dy korsi për rrymën e trafikut të devijuar në një karrexhatë me dy korsi
zonë punimesh
varet
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues të përkulshëm
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
80
60
40
90
110
120 m
36 m
96 m
108 m
60 m
12 m

SKEMA 28

Devijim i pjesshëm me një korsi të vetme të devijuar në një karrexhatë me dy korsi

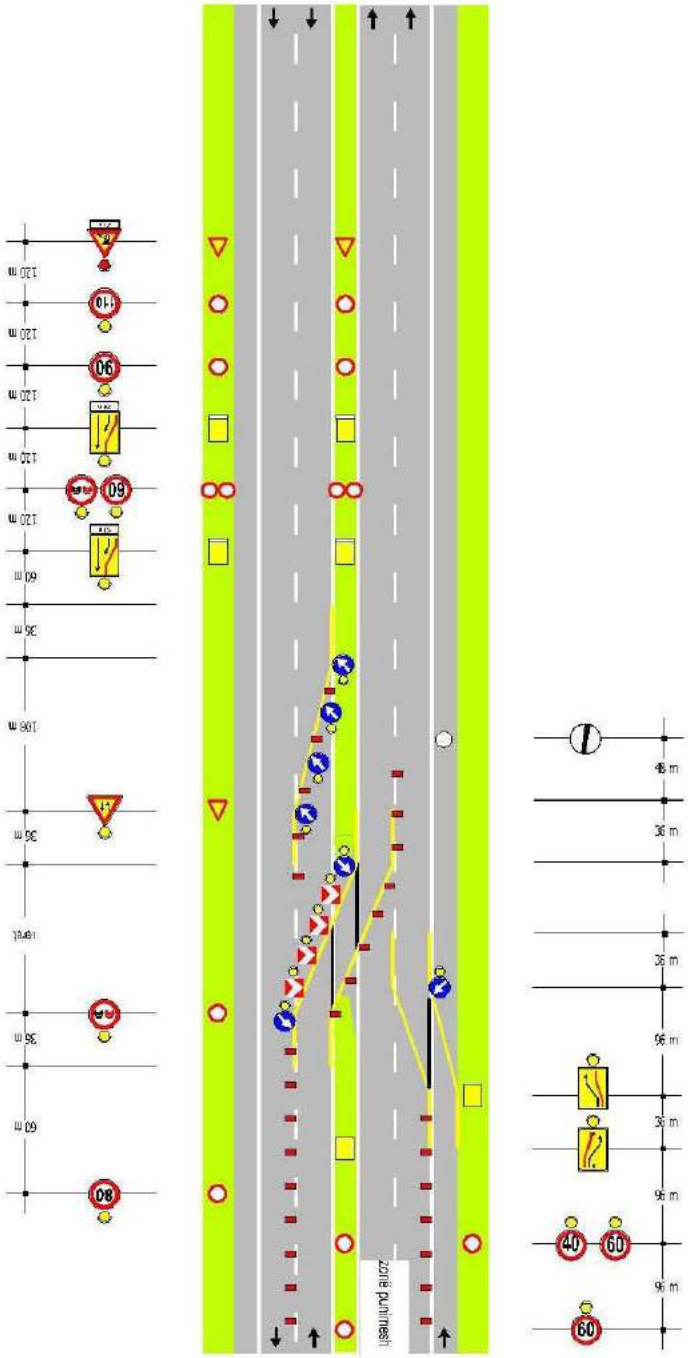



SKEMA 28/1
Devijim i pjesshëm me një korsi të vetme të devijuar në një karrexhatë me dy korsi
zonë punimesh
Shmangës modular për kurba të përkohëshme
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
korë
>2 ditë
pervijues
të përkohshëm
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
120 m
48 m
36 m
varet
96 m
108 m
60 m
80
40
60
90
110

SKEMA 28a

Devijim i pjesshëm me një korsi të vetme të devijuar në një karrexhatë me dy korsi

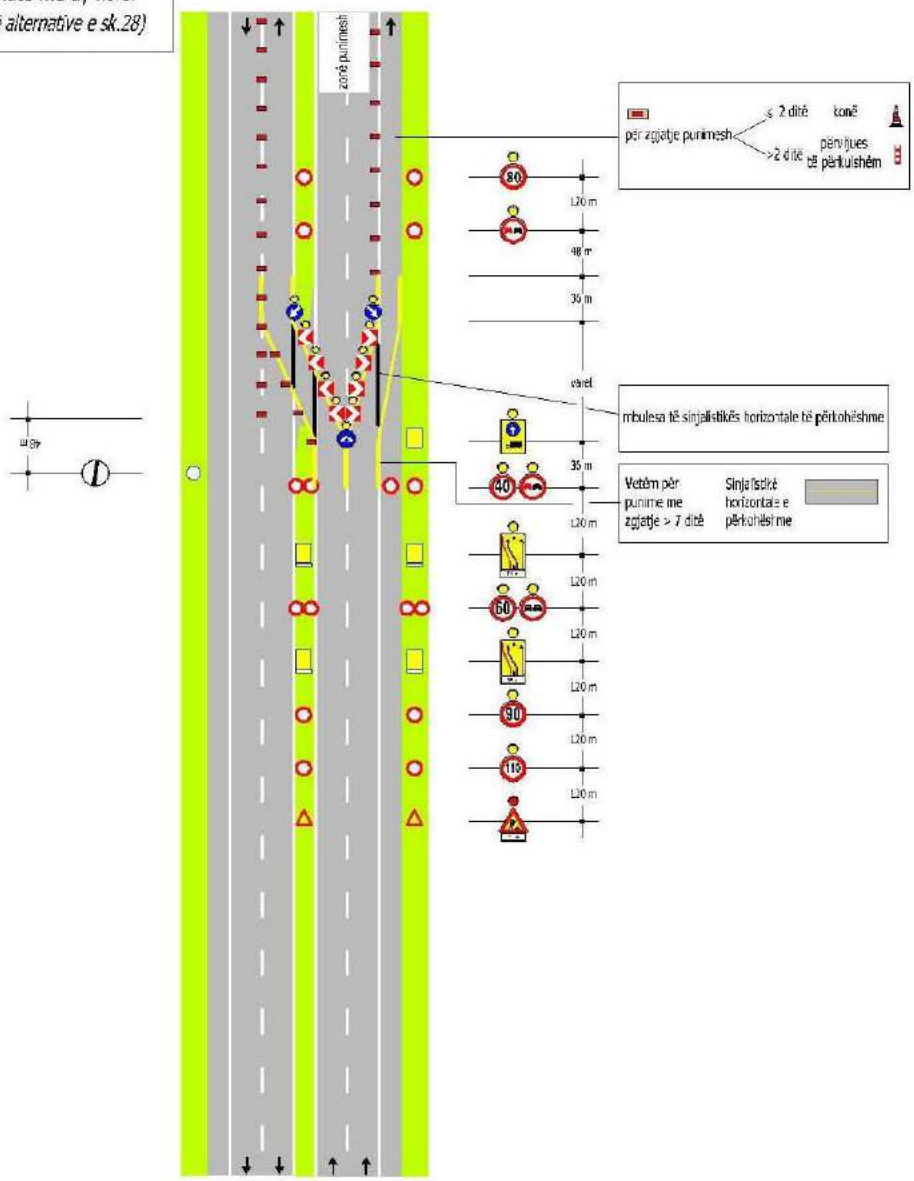
(hipotezë alternative e sk.28)



SKEMA 28a/1

Devijim i pjesshëm me një korsi të vetme të devijuar në një karrexhatë me dy korsi

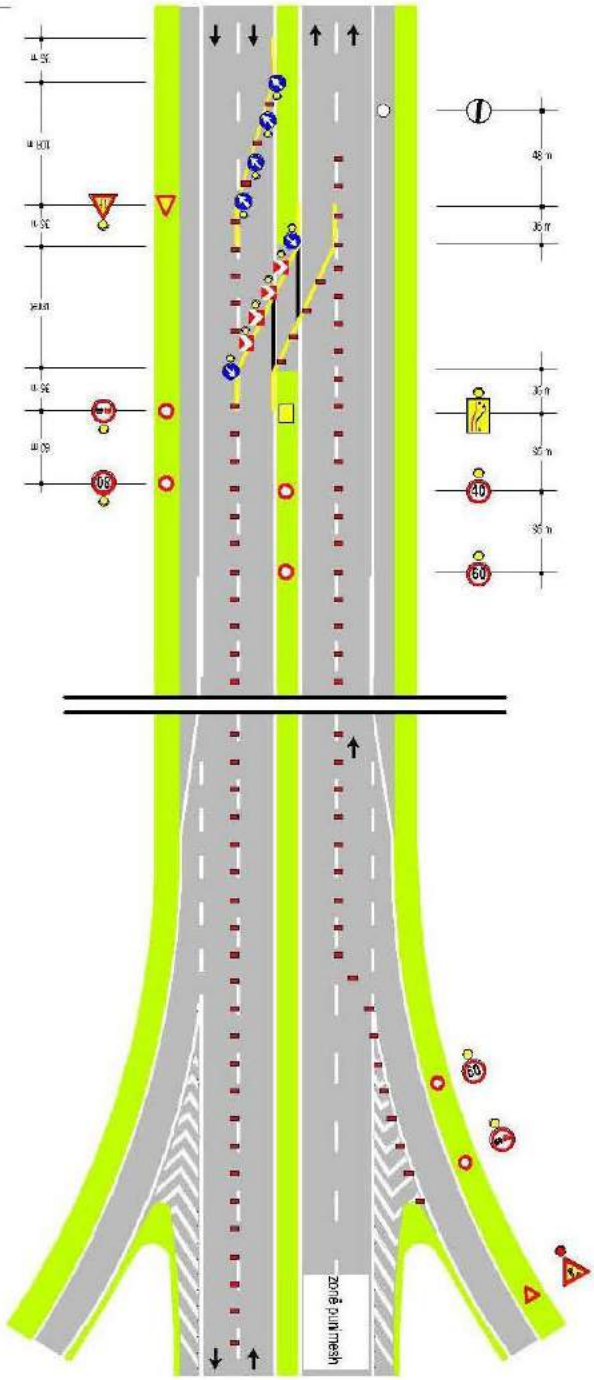
(hipotezë alternative e sk.28)

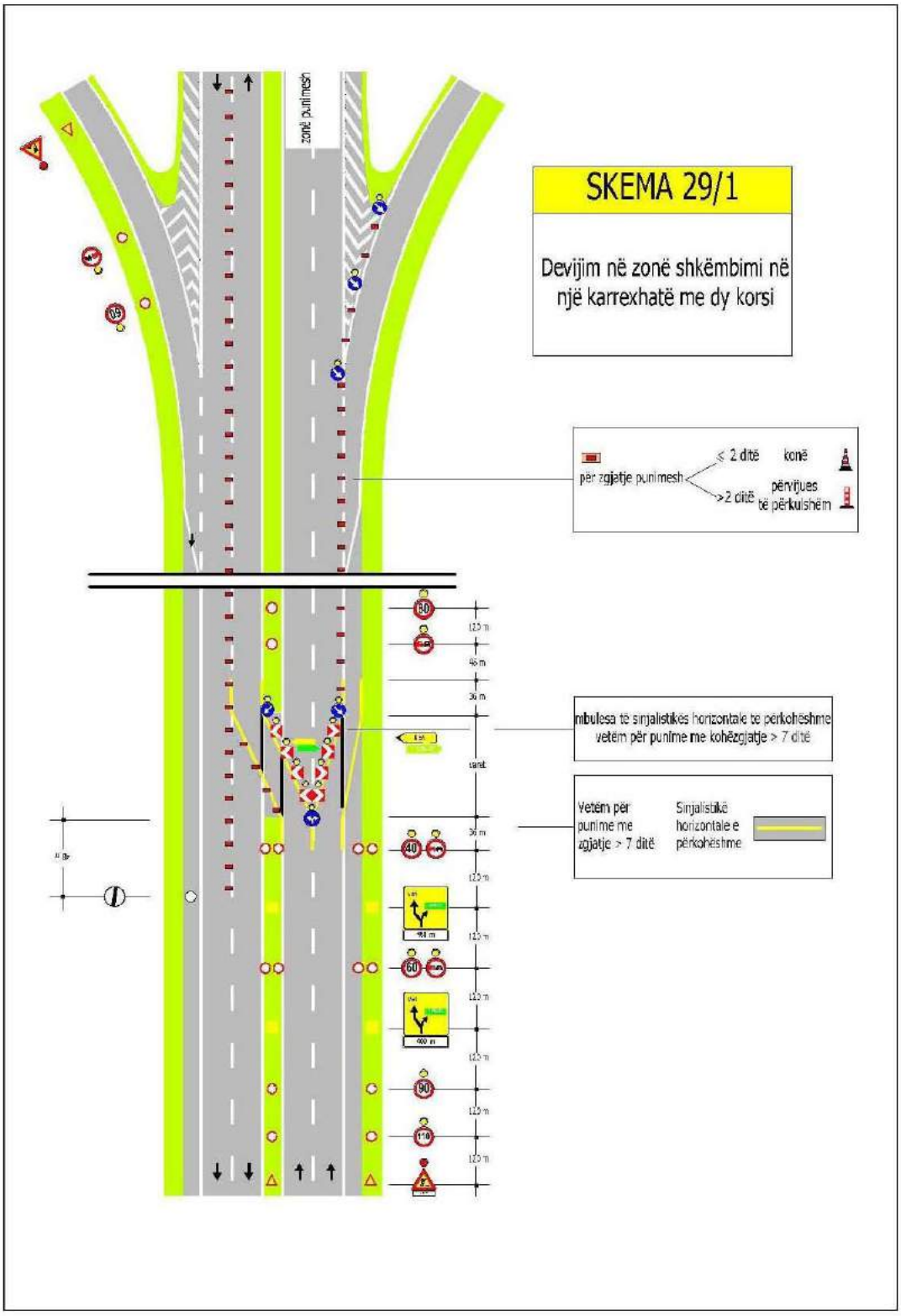


SKEMA 29

Devijim në zonë shkëmbimi në një karrexhatë me dy korsi

I njëjti sistem sinjalistik në afrim si në skemën 28

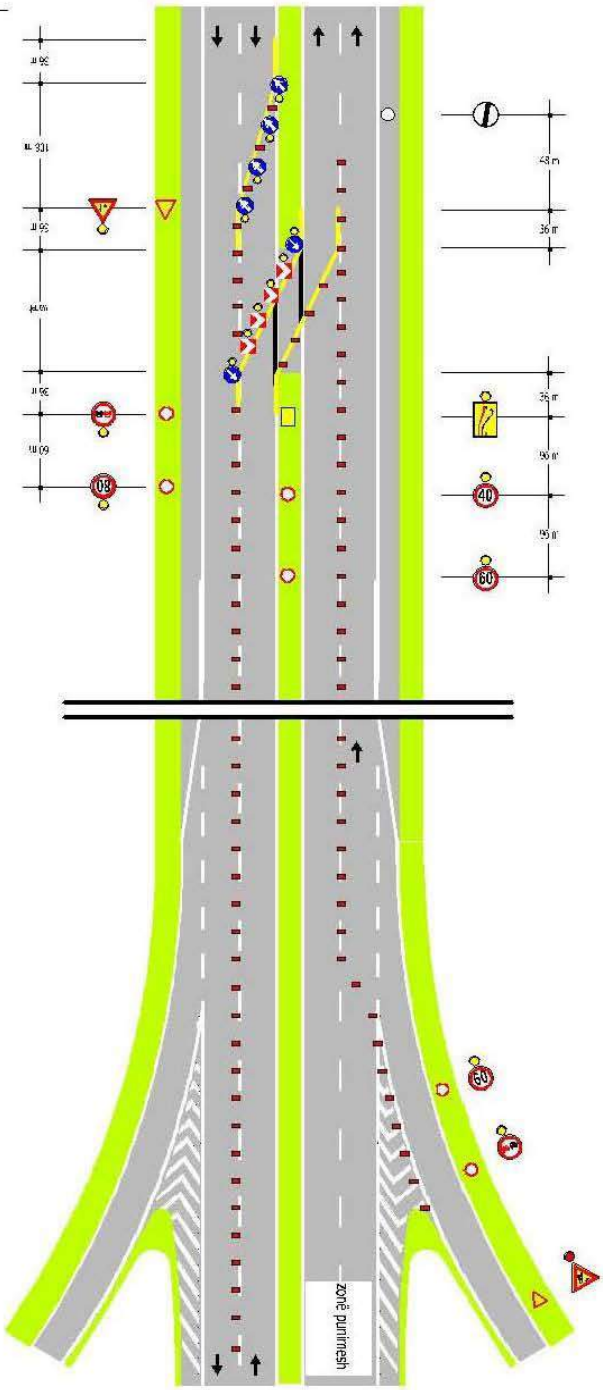


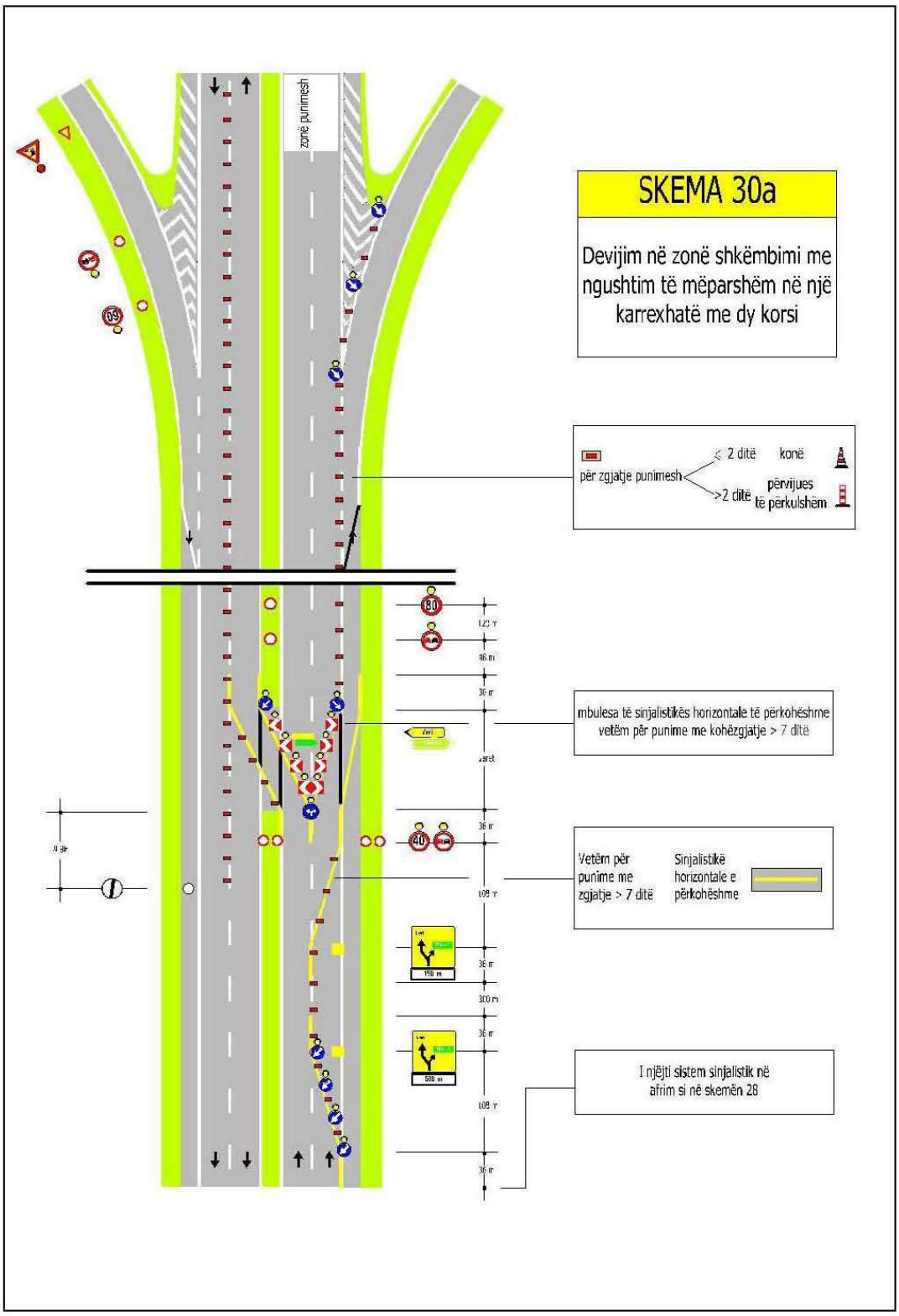

SKEMA 29/1
Devijim në zonë shkëmbimi në një karrexhatë me dy korsi
zonë punimesh
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues të përkulshëm
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

SKEMA 30

Devijim në zonë shkëmbimi me ngushtim të mëparshëm në një karrexhatë me dy korsi

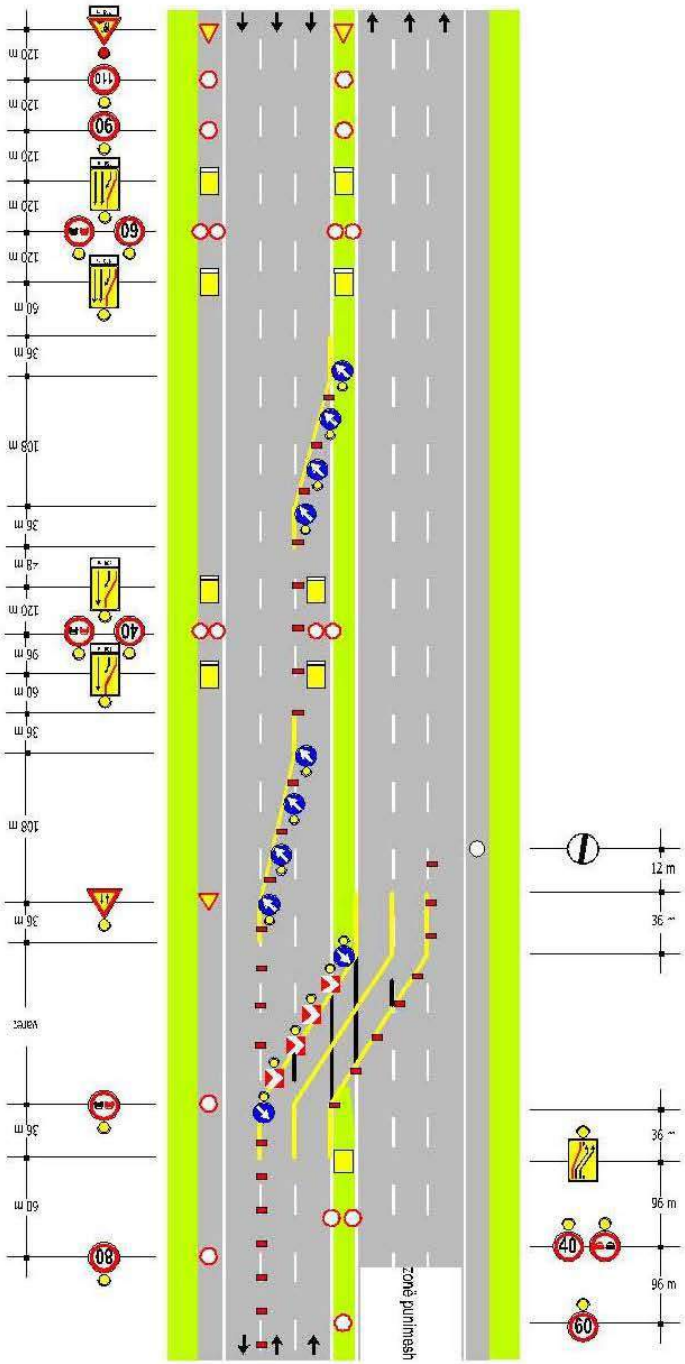
I njëjti sistem sinjalistik në afrim si në skemën 28

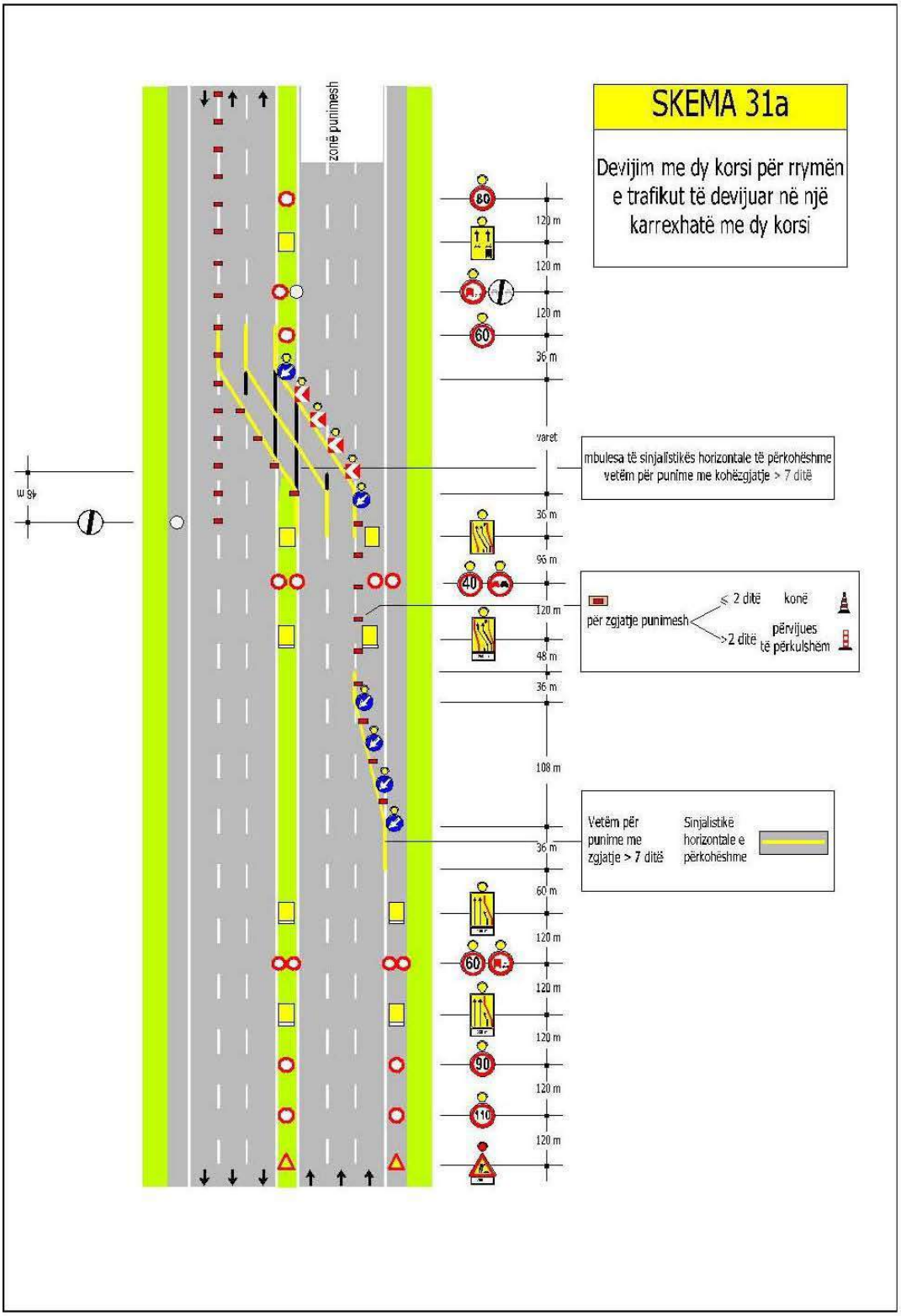



zonë punimesh
SKEMA 30a
Devijim në zonë shkëmbimi me ngushtim të mëparshëm në një karrexhatë me dy korsi
për zgjatje punimesh
< 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues të përkulshëm
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
I njëjti sistem sinjalistik në afrim si në skemën 28

SKEMA 31

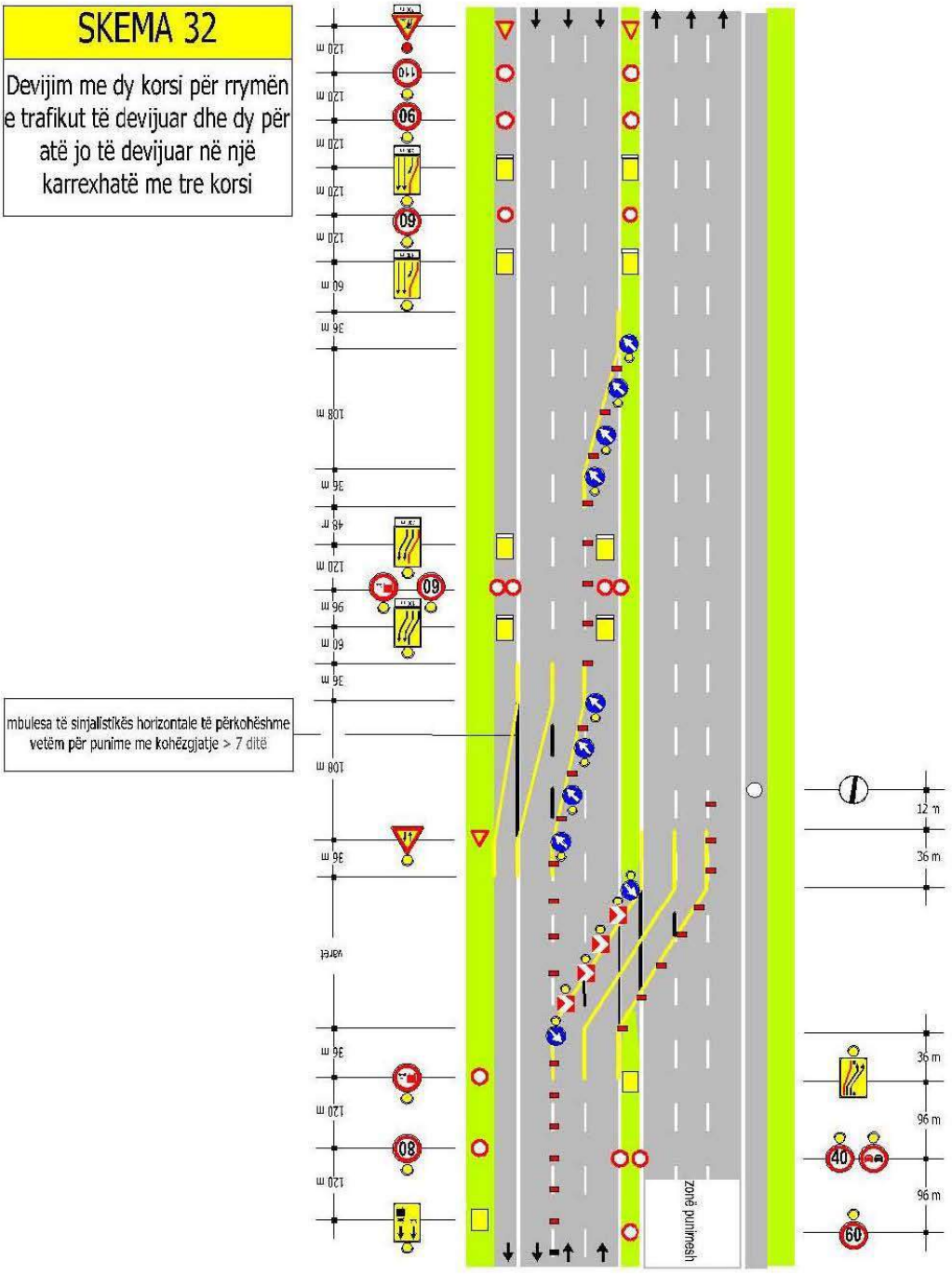
Devijim me dy korsi për rrymën e trafikut të devijuar në një karrexhatë me dy korsi

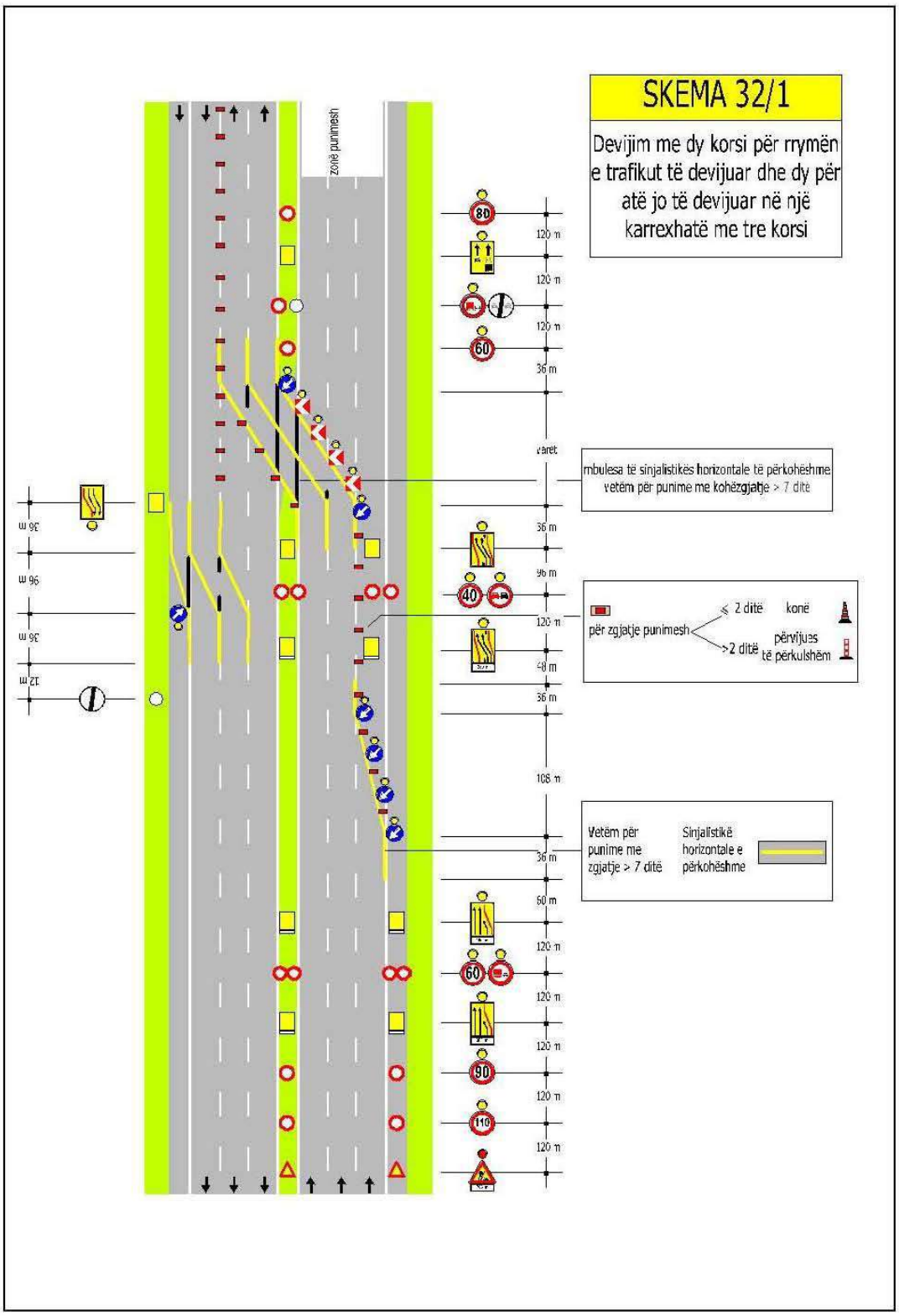



SKEMA 31a
Devijim me dy korsi për rrymën e trafikut të devijuar në një karrexhatë me dy korsi
zonë punimesh
varet
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
48 m
36 m
96 m
120 m
48 m
36 m
108 m
36 m
60 m
120 m
120 m
120 m
120 m
120 m
120 m
120 m
80
60
40
60
90
110
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
> 2 ditë
përvijues të përkulshëm
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

SKEMA 32

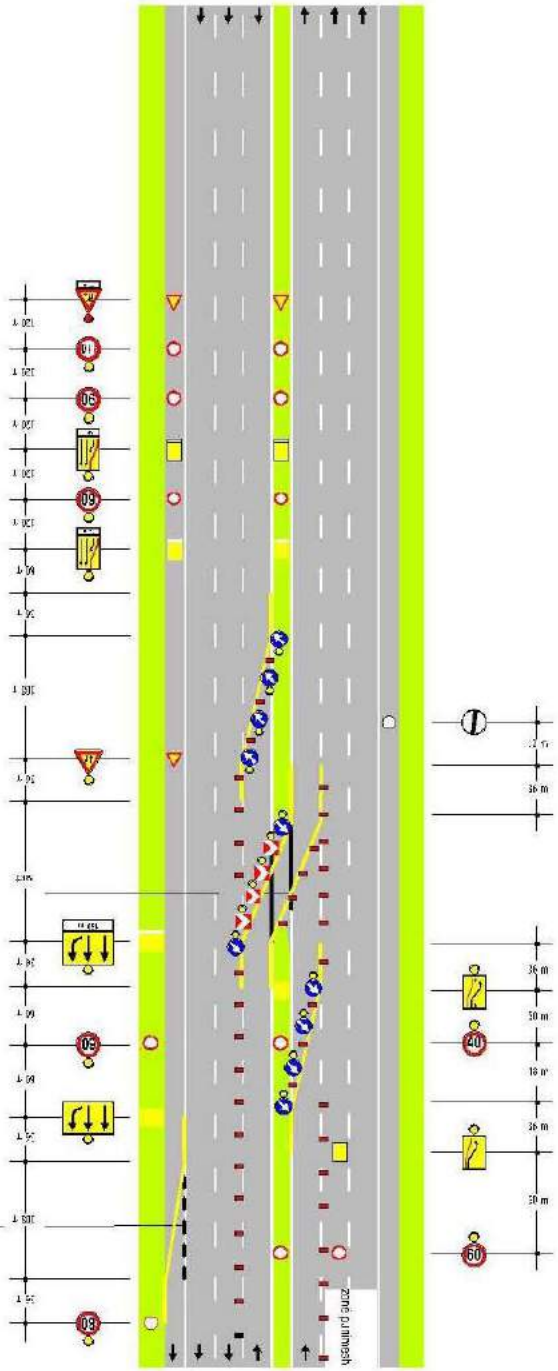
Devijim me dy korsi për rrymën e trafikut të devijuar dhe dy për atë jo të devijuar në një karrexhatë me tre korsi



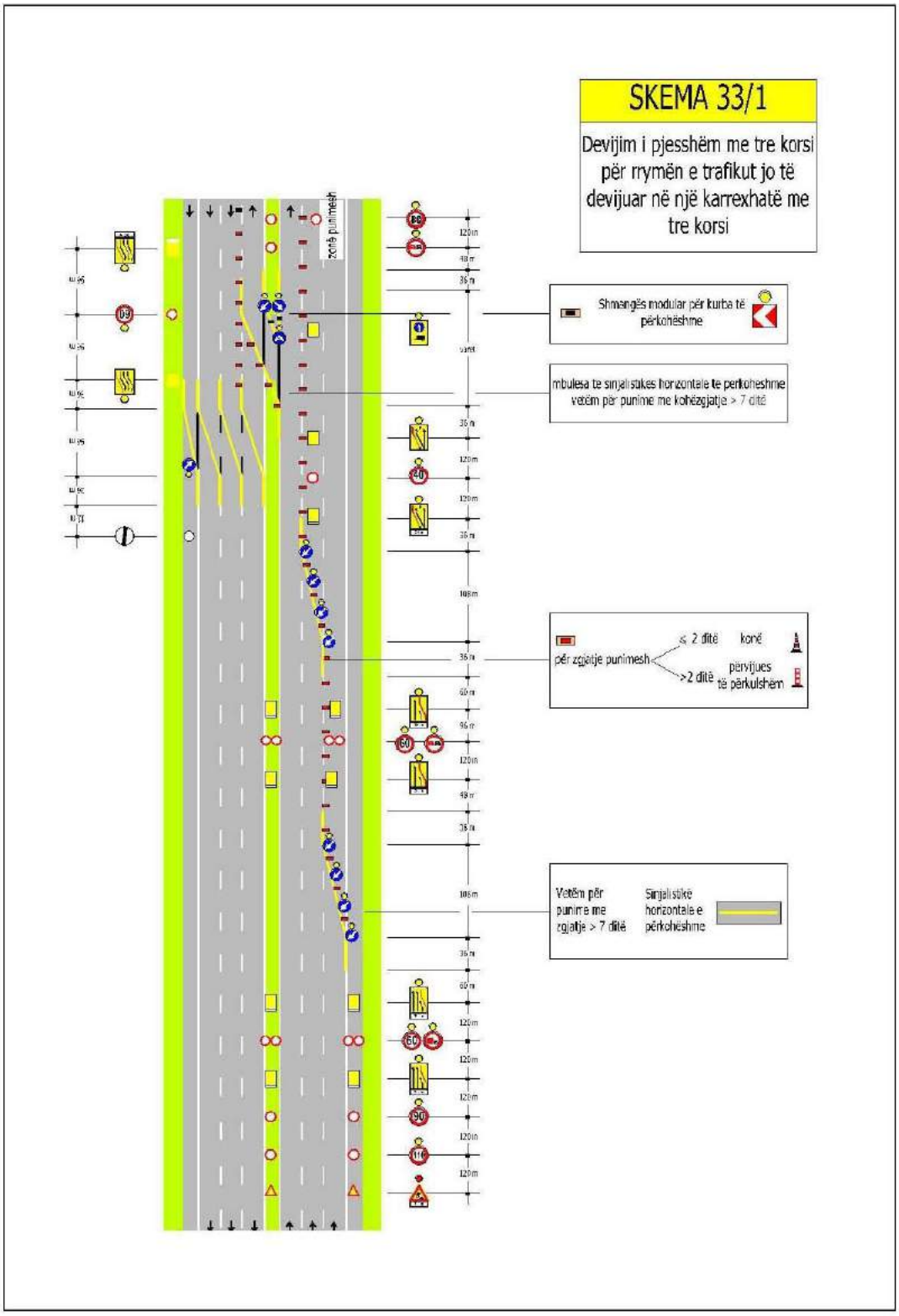

SKEMA 32/1
Devijim me dy korsi për rrymën e trafikut të devijuar dhe dy për atë jo të devijuar në një karrexhatë me tre korsi
zonë punimesh
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
koni
>2 ditë
përvijues të përkulshëm
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
80
60
40
90
110
120 m
36 m
96 m
12 m
108 m
48 m
60 m

SKEMA 33

Devijim i pjesshëm me tre korsi për rrymën e trafikut jo të devijuar në një karrexhatë me tre korsi

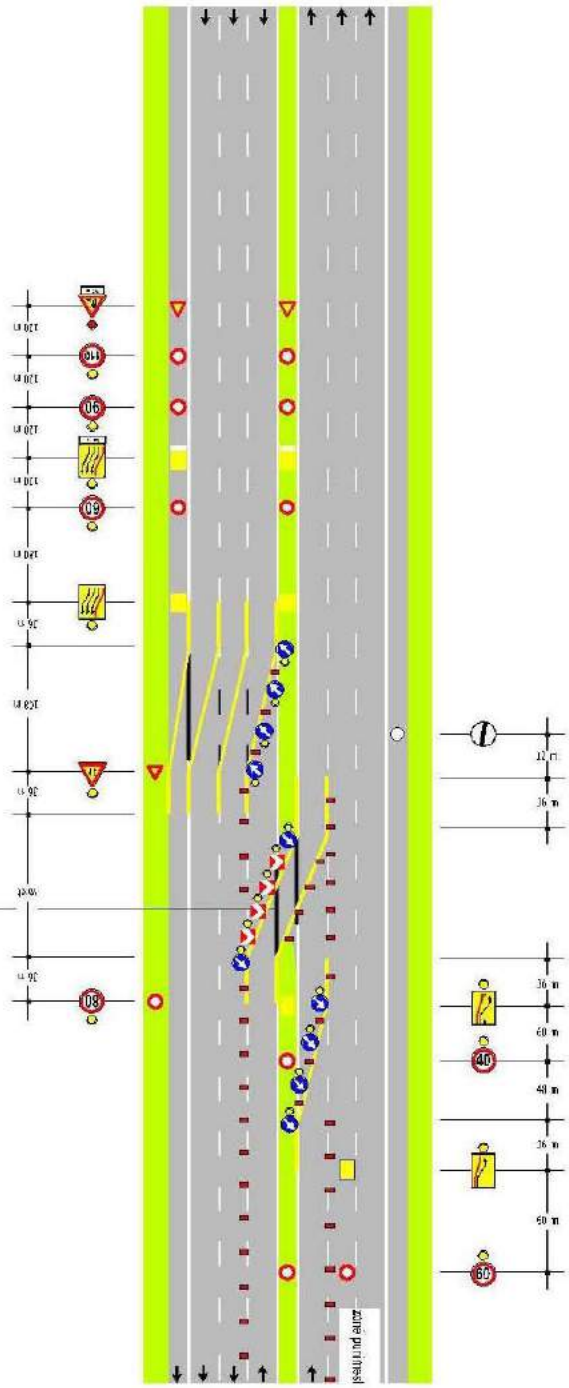


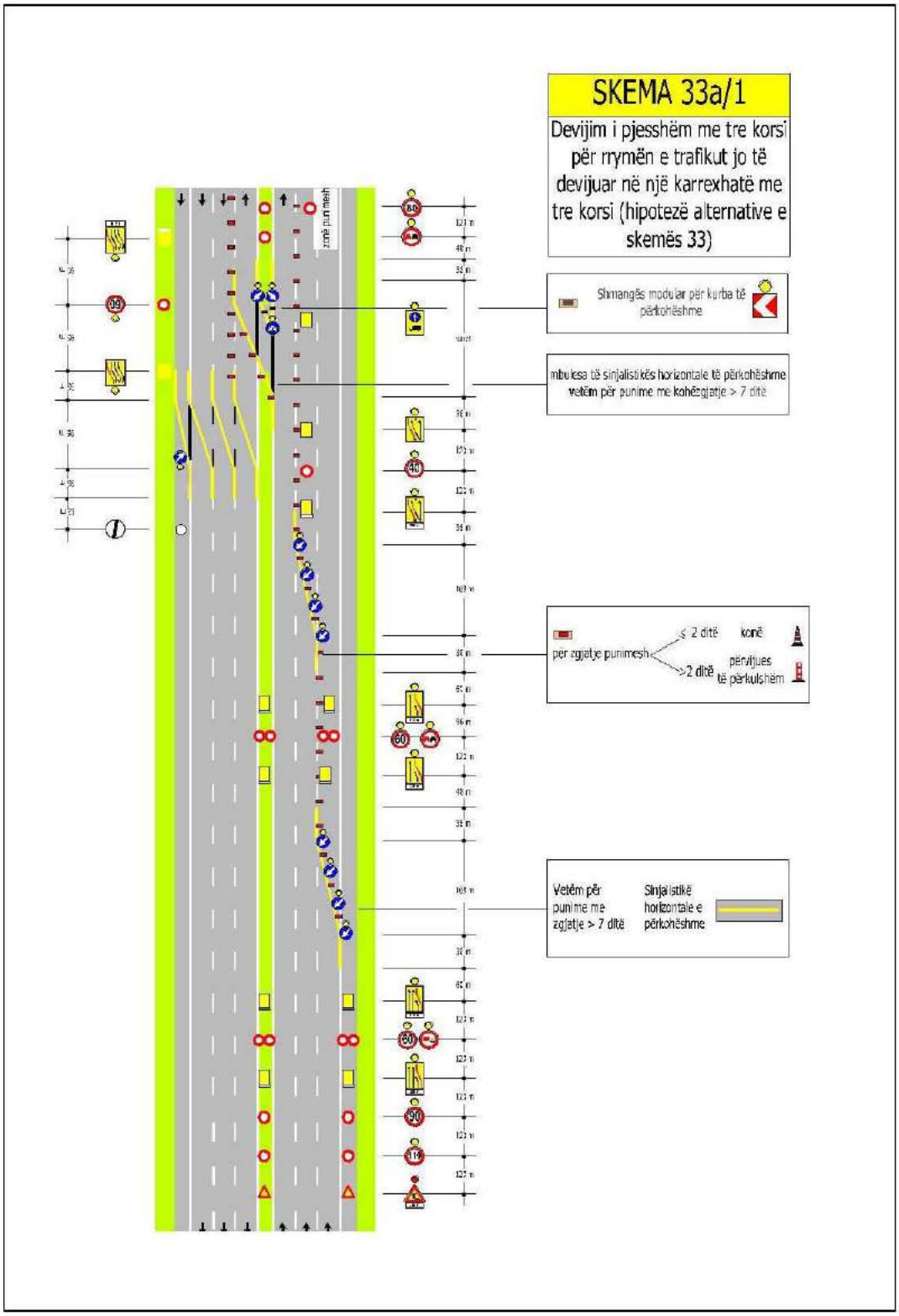
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me konëzgjatje > 7 ditë


SKEMA 33/1
Devijim i pjesshëm me tre korsi për rrymën e trafikut jo të devijuar në një karrexhatë me tre korsi
zonë punimesh
Shmangës modular për kurba të përkohëshme
mbulesa te sinjalistikes horizontale te perkoheshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues të përkulshëm
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

SKEMA 33a

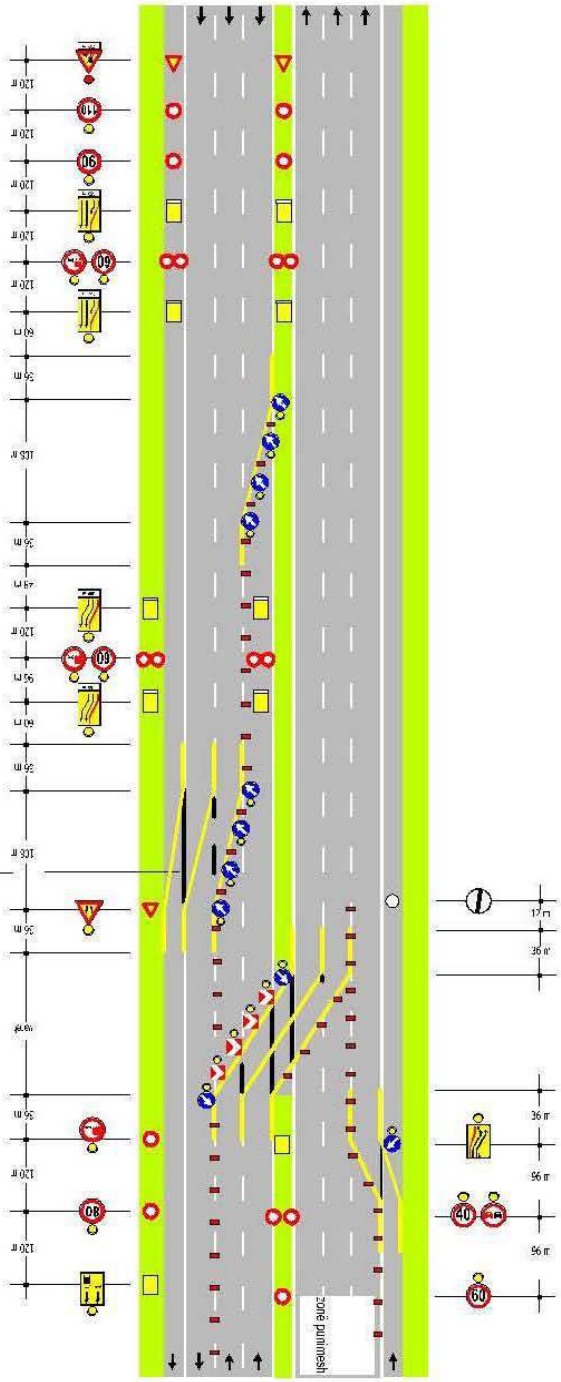
Devijim i pjesshëm me tre korsi për rrymën e trafikut jo të devijuar në një karrexhatë me tre korsi (hipotezë alternative e skemës 33)

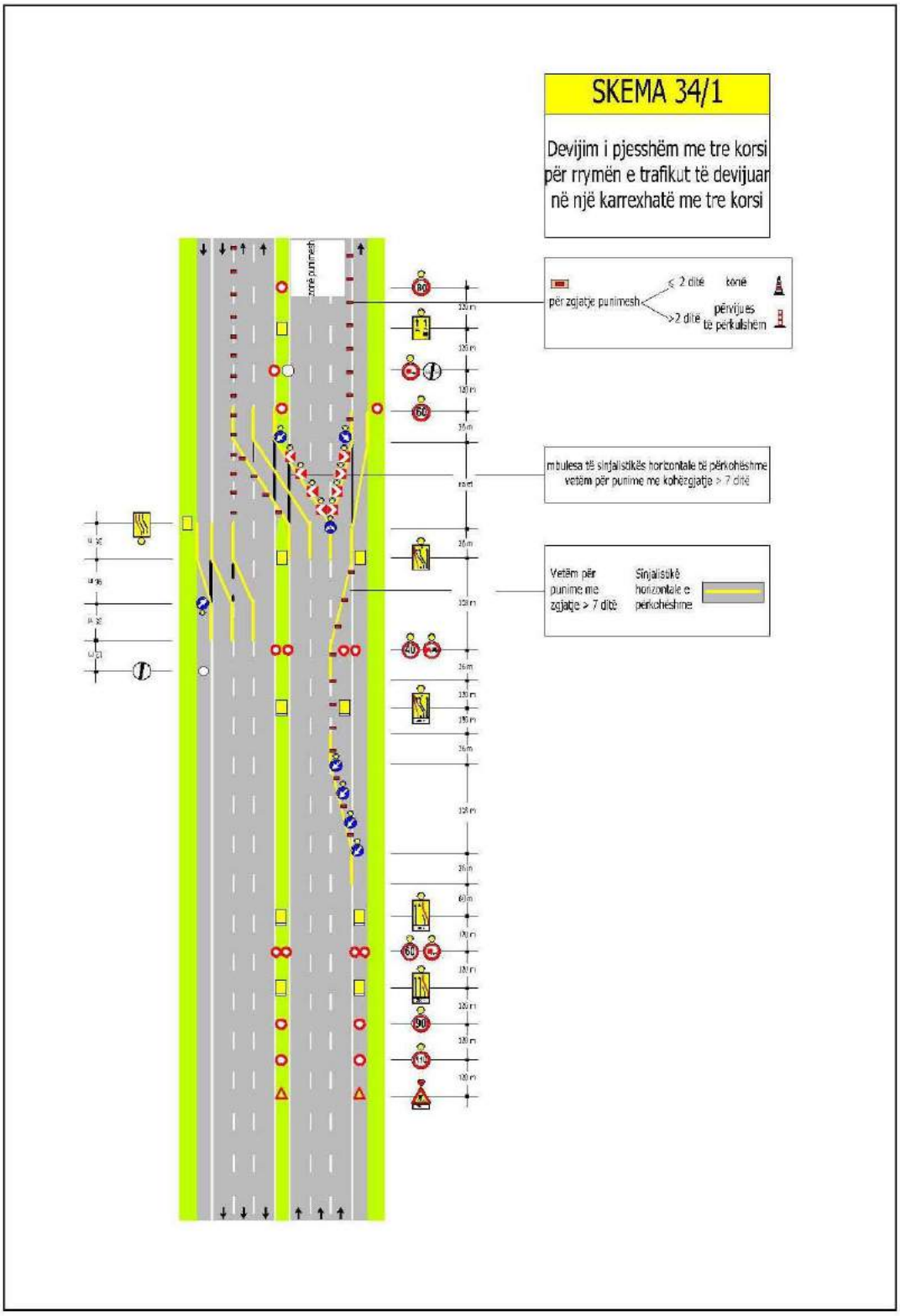



SKEMA 33a/1
Devijim i pjesshëm me tre korsi për rrymën e trafikut jo të devijuar në një karrexhatë me tre korsi (hipotezë alternative e skemës 33)
zonë punimesh
Shmangës modular për kurba të përkohëshme
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
per zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
pervijues
të përkulshëm
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

SKEMA 34

Devijim i pjesshëm me tre korsi
për rrymën e trafikut të devijuar
në një karrexhatë me tre korsi

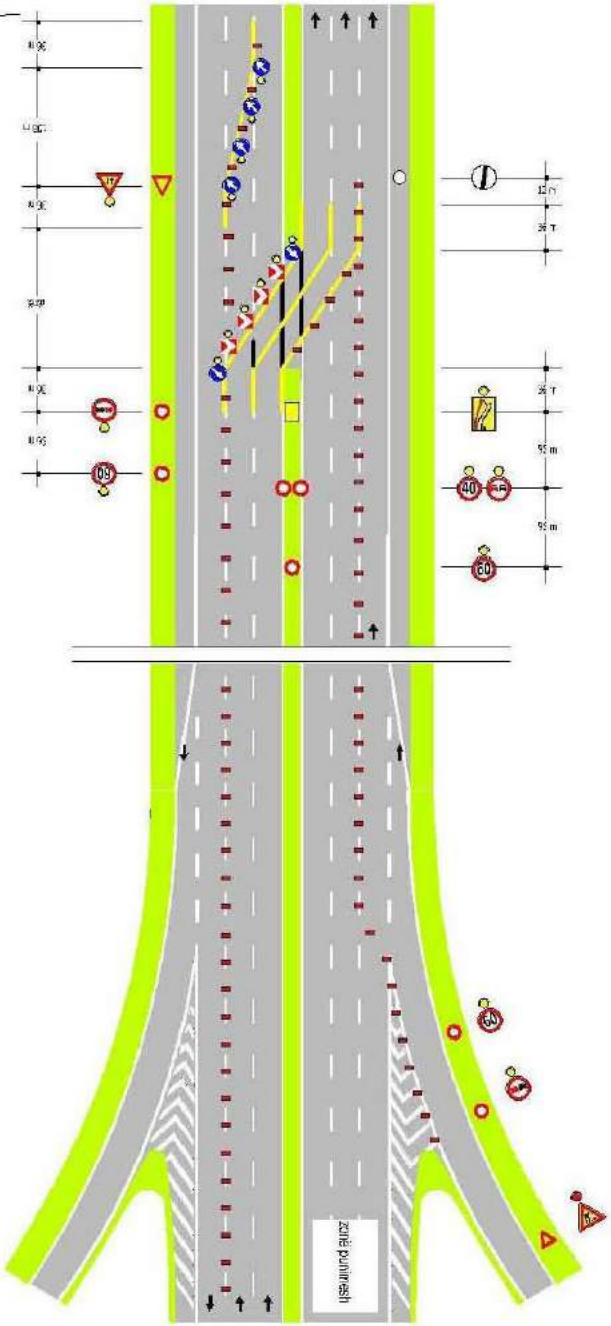


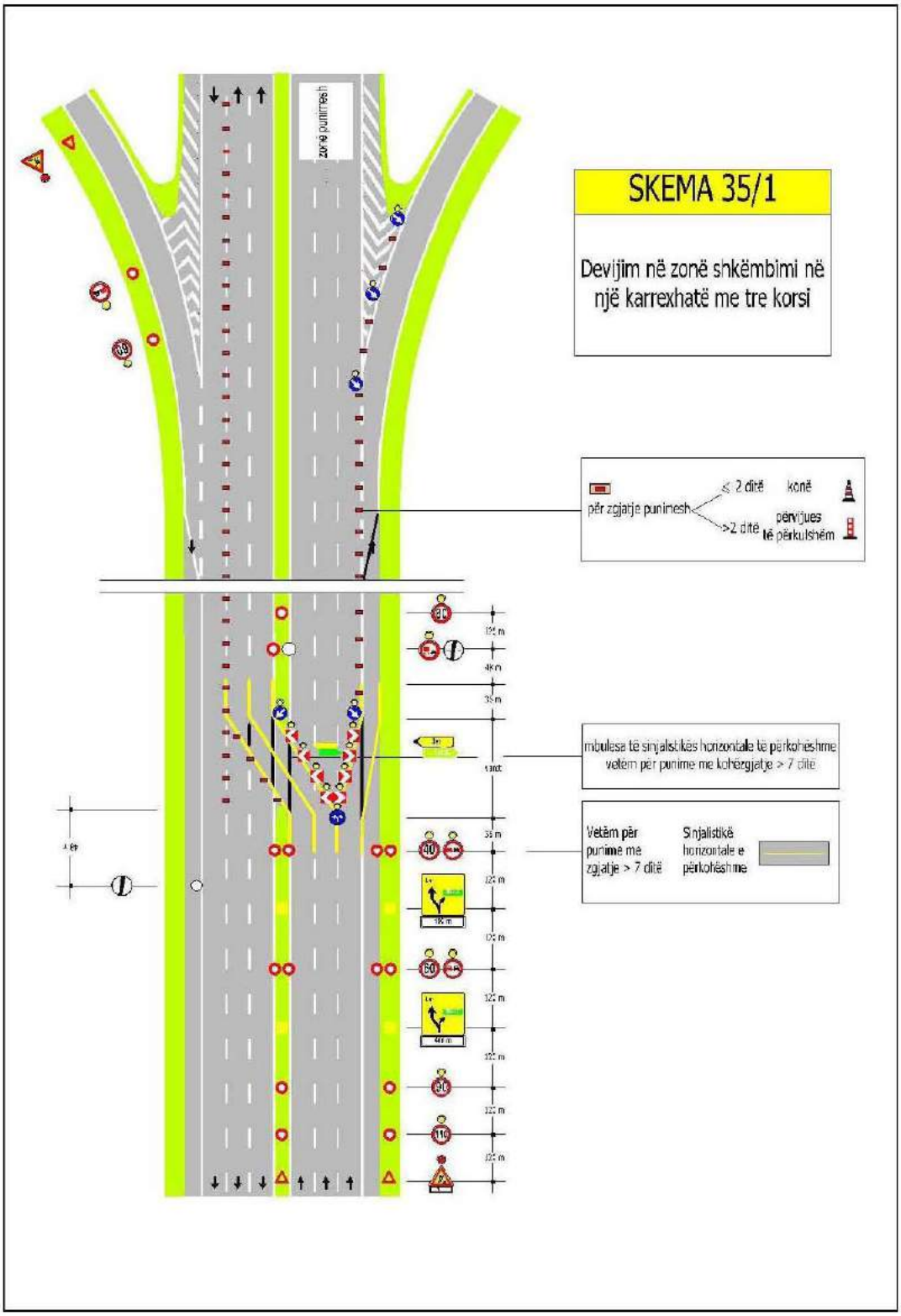

SKEMA 34/1
Devijim i pjesshëm me tre korsi
për rrymën e trafikut të devijuar
në një karrexhatë me tre korsi
zonë punimesh
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues
të përkulshëm
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme
vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
Vetëm për
punime me
zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë
horizontale e
përkohëshme

SKEMA 35

Devijim në zonë shkëmbimi në një karrexhatë me tre korsi

I njëjti sistem sinjalistik në afrim si në Skemën 31

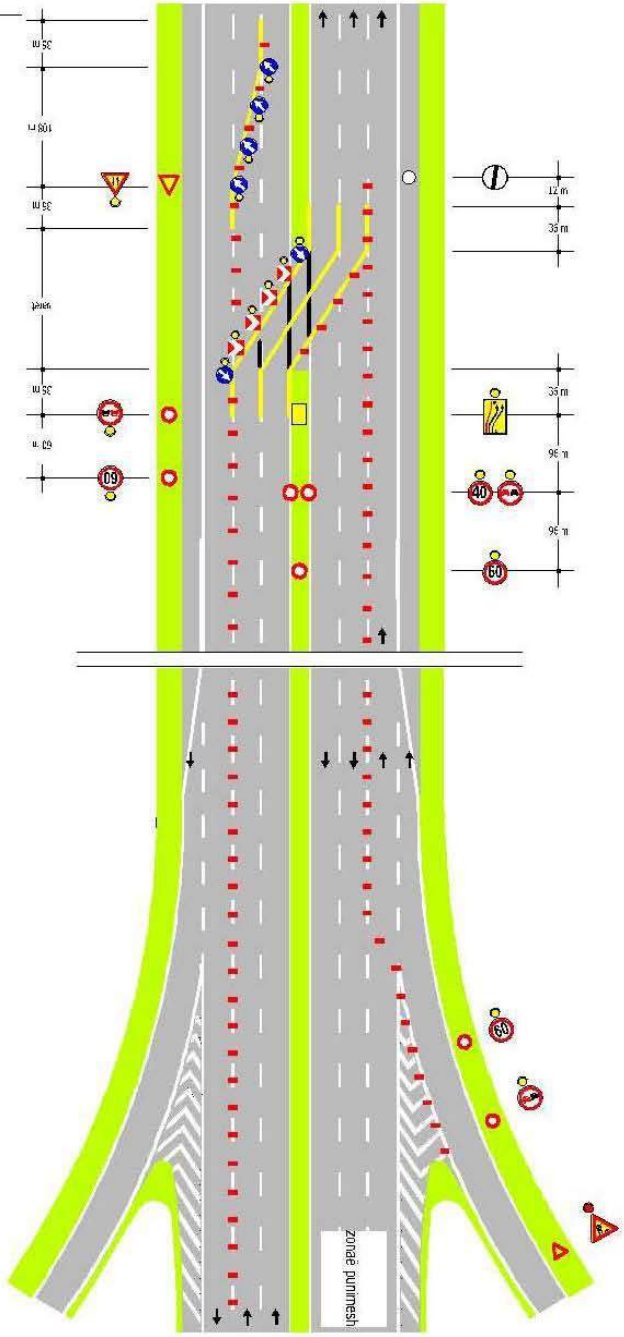


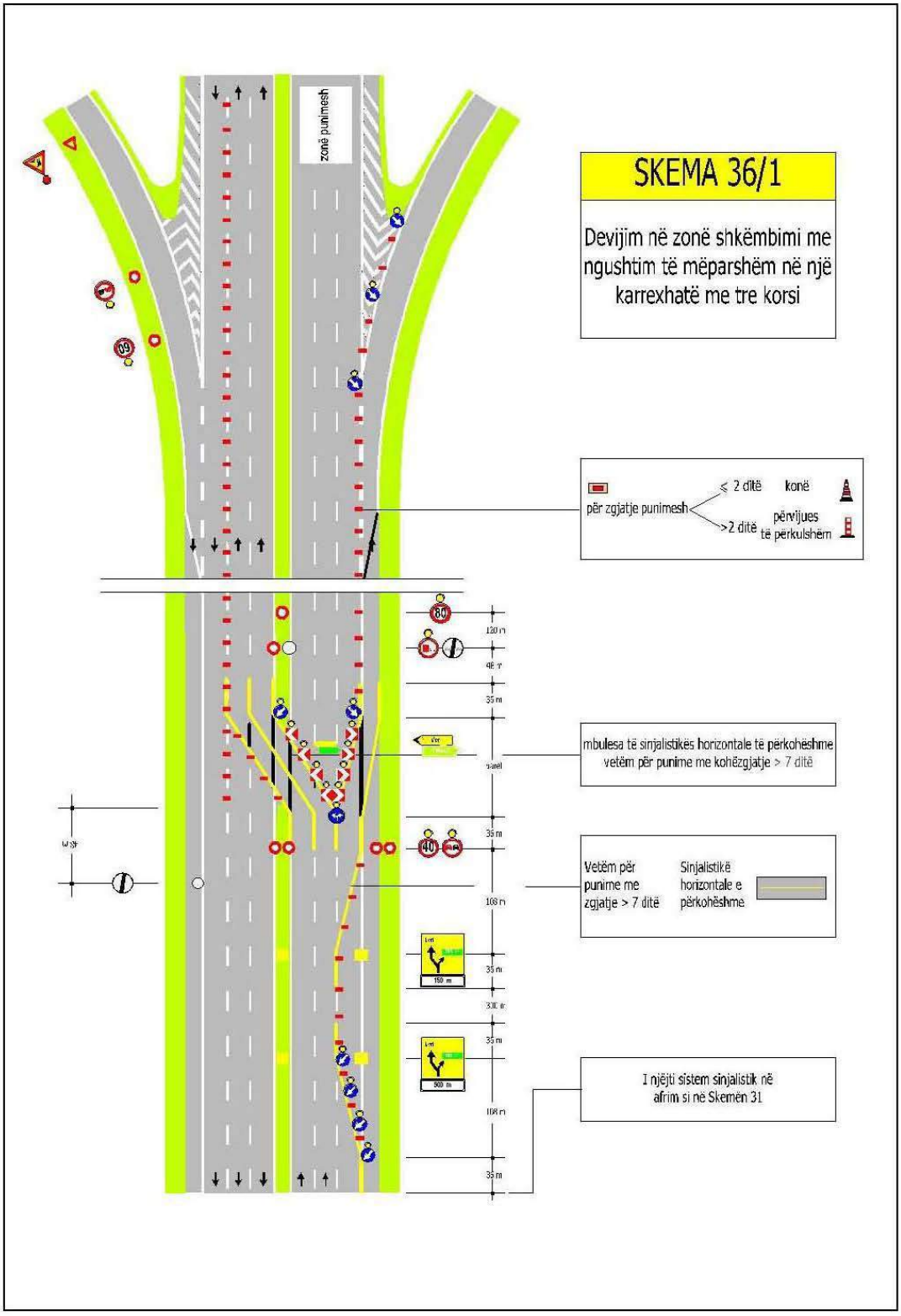

SKEMA 35/1
Devijim në zonë shkëmbimi në një karrexhatë me tre korsi
zonë punimesh
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
pervijues
të përkulshëm
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme
vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
Vetëm për
punime me
zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë
horizontale e
përkohëshme

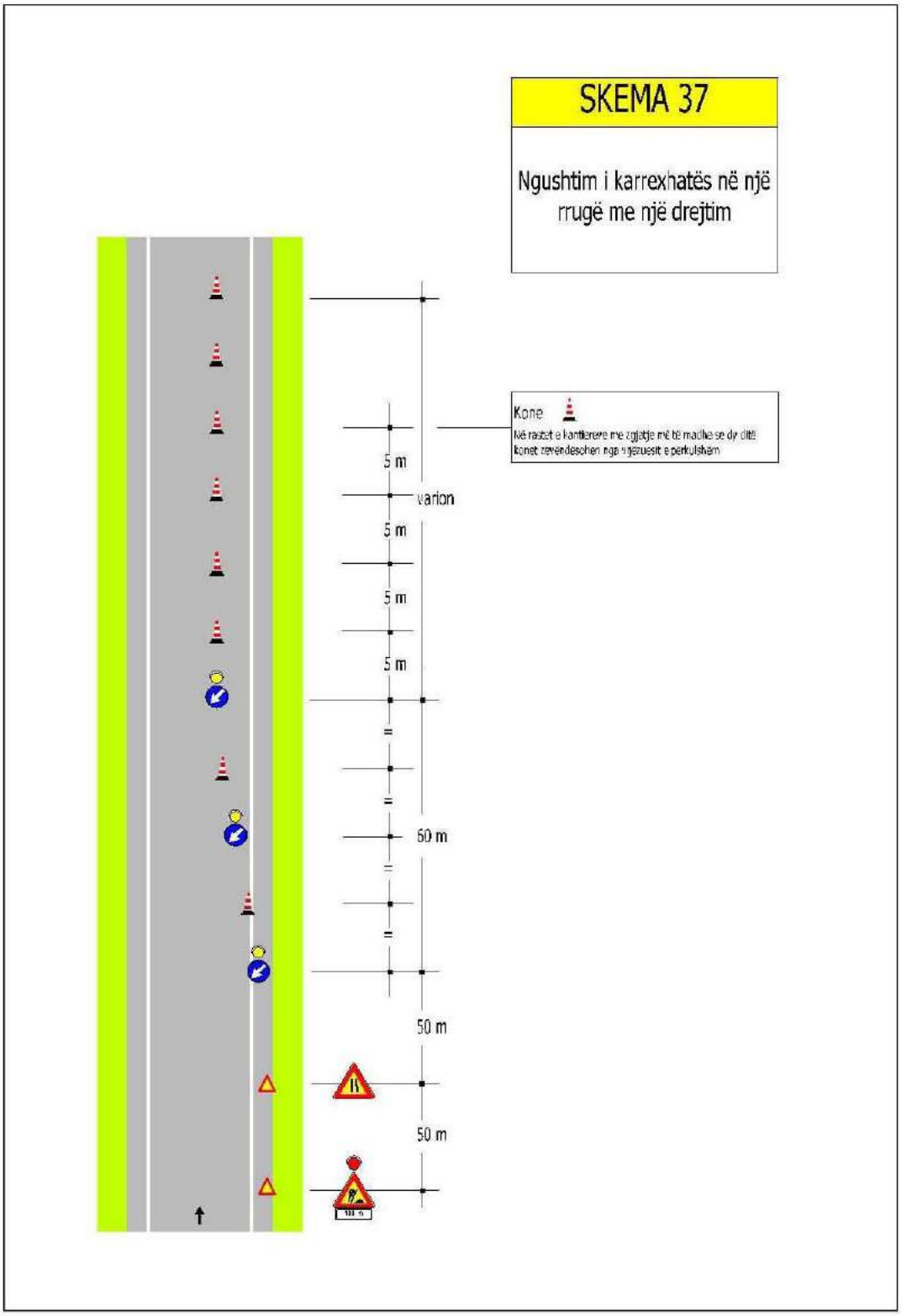
SKEMA 36

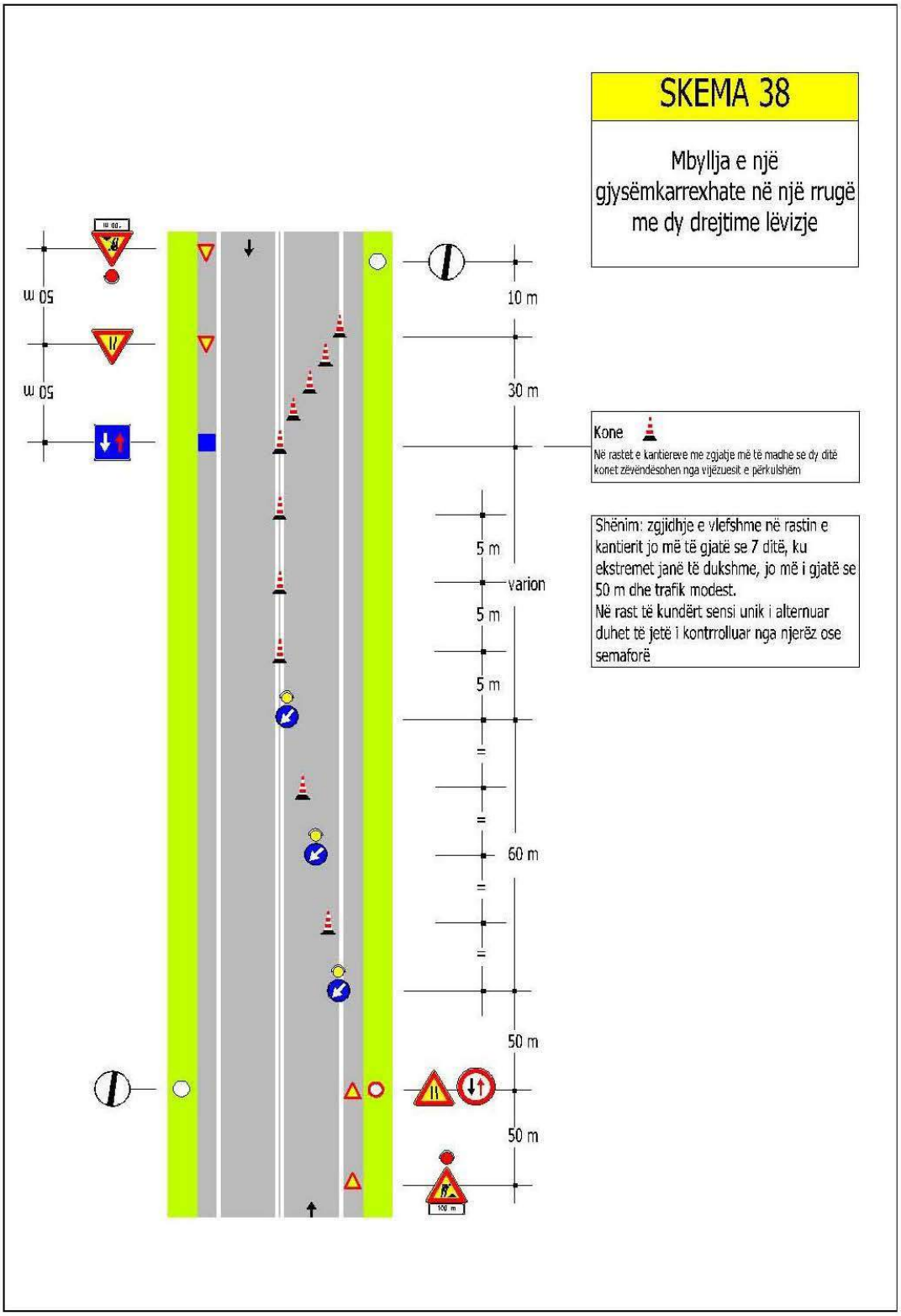
Devijim në zonë shkëmbimi me ngushtim të mëparshëm rë një karrexhatë me tre korsi

I njëjti sistem sinjalistik në afrim si në Skemën 31



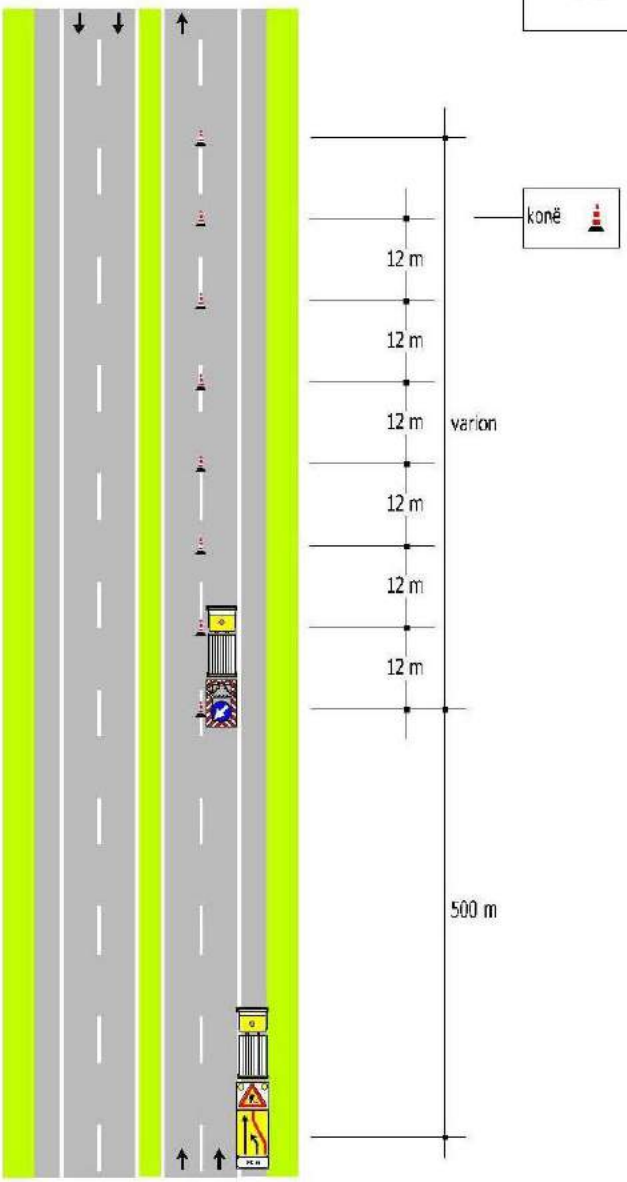

zonë punimesh
SKEMA 36/1
Devijim në zonë shkëmbimi me ngushtim të mëparshëm në një karrexhatë me tre korsi
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues
të përkulshëm
mbulesa të sinjalistikës horizontale të përkohëshme vetëm për punime me kohëzgjatje > 7 ditë
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
I njëjti sistem sinjalistik në afrim si në Skemën 31

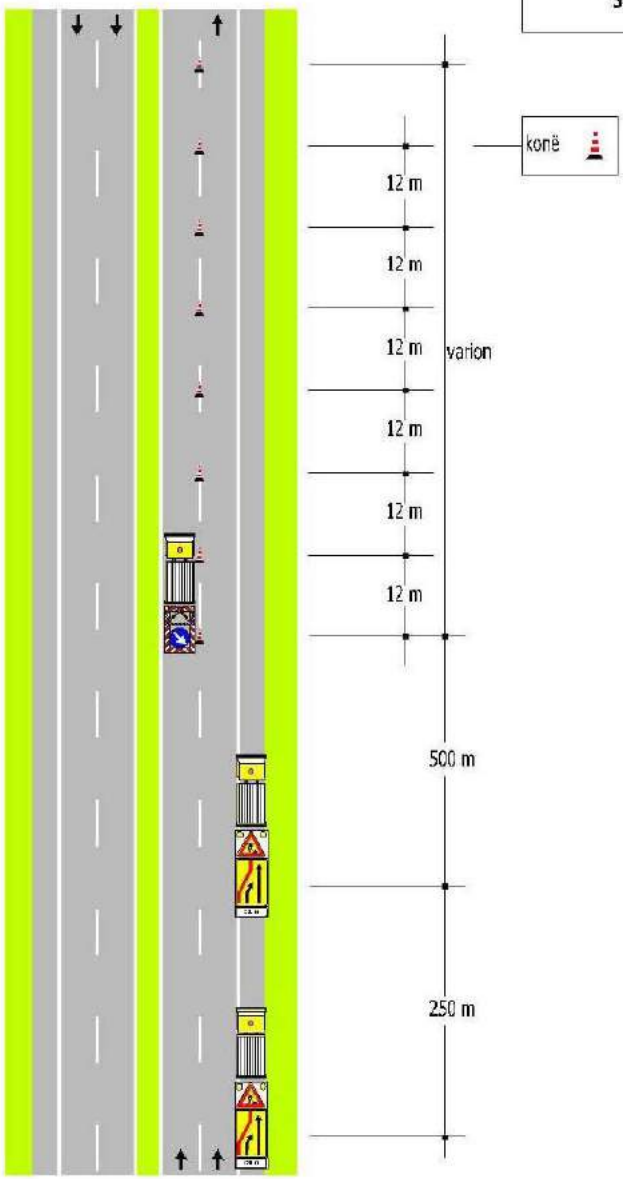

SKEMA 37
Ngushtim i karrexhatës në një rrugë me një drejtim
Kone
5 m
varion
5 m
5 m
5 m
60 m
50 m
50 m


SKEMA 38
Mbyllja e një gjysëmkarrexhate në një rrugë me dy drejtime lëvizje
50 m
50 m
10 m
30 m
Kone
Në rastet e kantiereve me zgjatje më të madhe se dy ditë konet zëvëndësohen nga vijëzuesit e përkulshëm
Shënim: zgjidhje e vlefshme në rastin e kantierit jo më të gjatë se 7 ditë, ku ekstremet janë të dukshme, jo më i gjatë se 50 m dhe trafik modest.
Në rast të kundërt sensi unik i alternuar duhet të jetë i kontrrolluar nga njerëz ose semaforë
5 m
varion
5 m
5 m
60 m
50 m
50 m

SKEMA 39

Kantier i lëvizshëm në një karrexhatë me dy korsi mbyllje e korsisë së djathtë



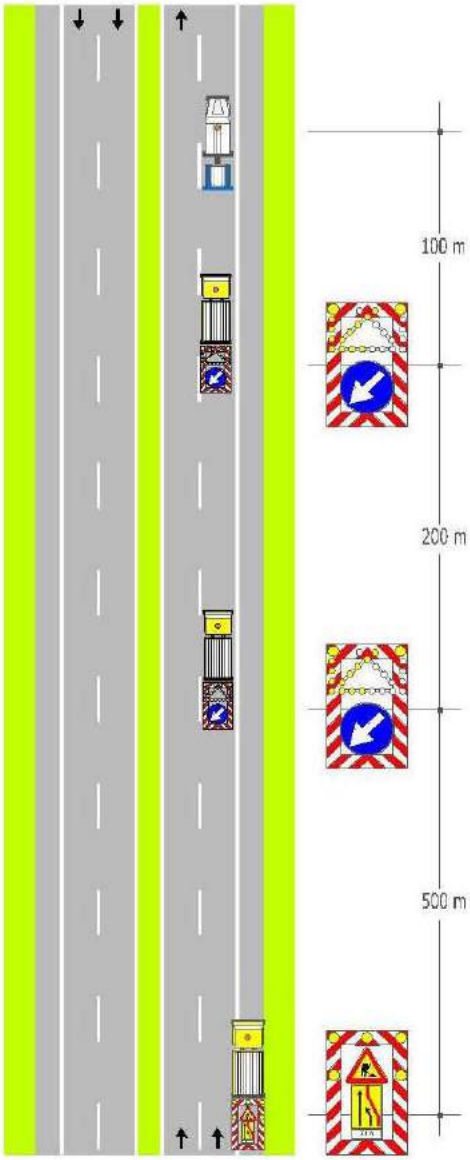


SKEMA 40

Kantier i lëvizshëm në një karrexhatë me dy korsi mbyllje e korsisë së parakalimit

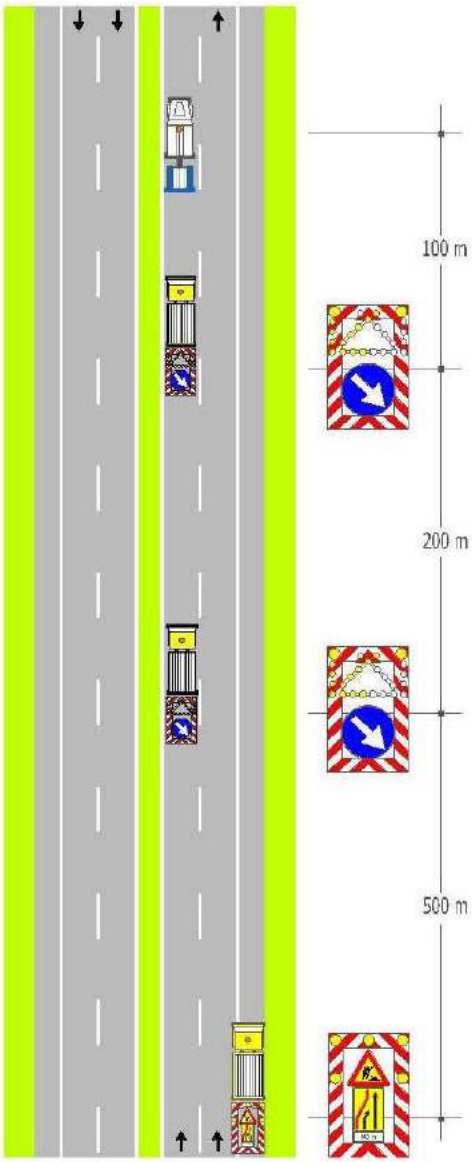
SKEMA 41

Shenja të lëvizshme për mbrojtjen e mjeteve speciale të impenjuara për punime, kontrrolle, sondazhe dhe verifikime me ekzekutim të shpejtë në një karrexhatë me dy korsi, mbyllje e korsisë së djathtë



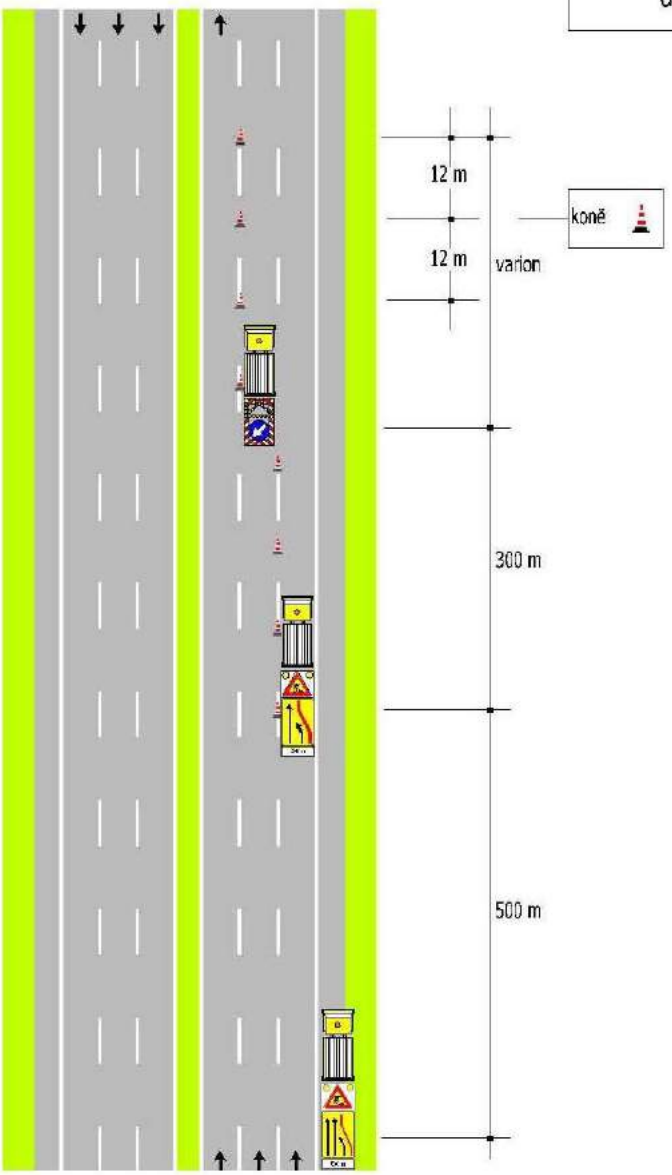
SKEMA 42

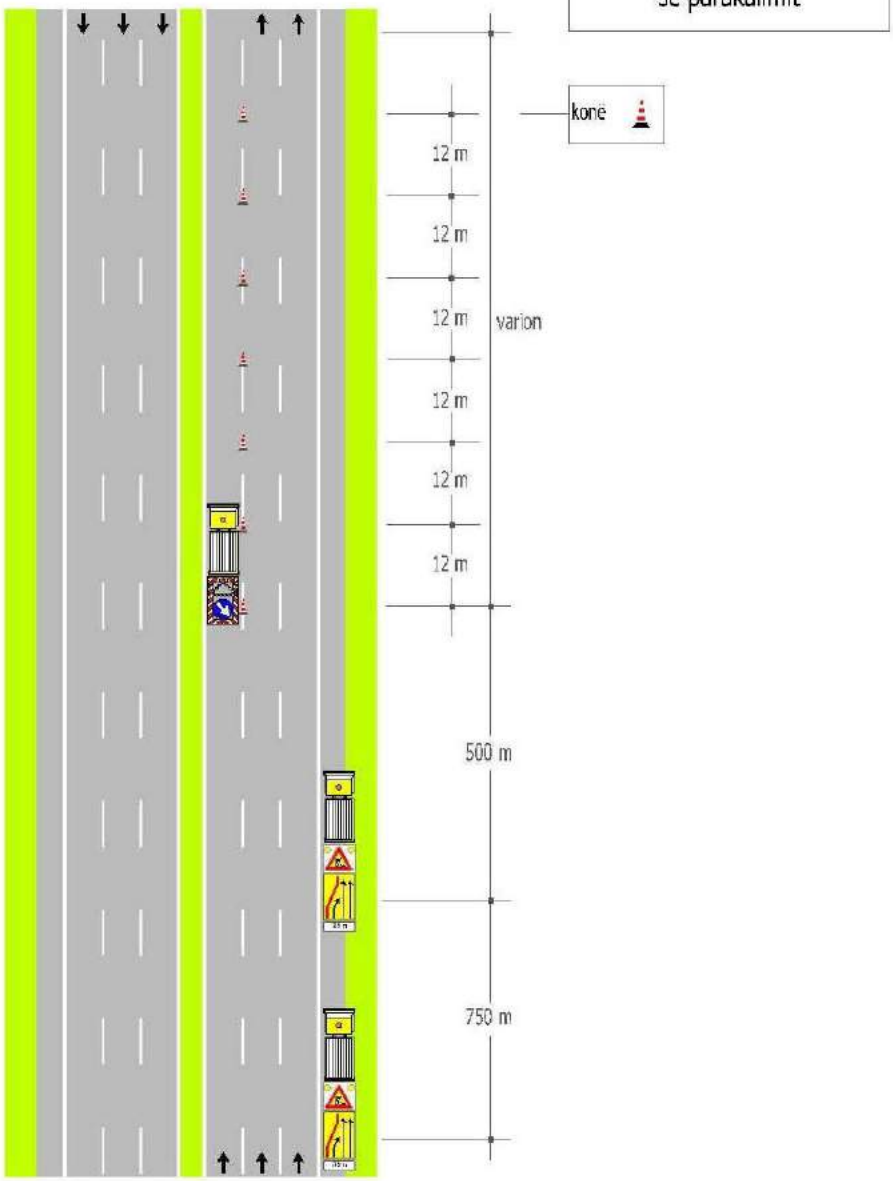
Shenja të lëvizshme për mbrojtjen e mjeteve speciale të impenjuara për punime, kontrrolle, sondazhe dhe verifikime me ekzekutim të shpejtë në një karrexhatë me dy korsi, mbyllje e korsisë së parakalimit

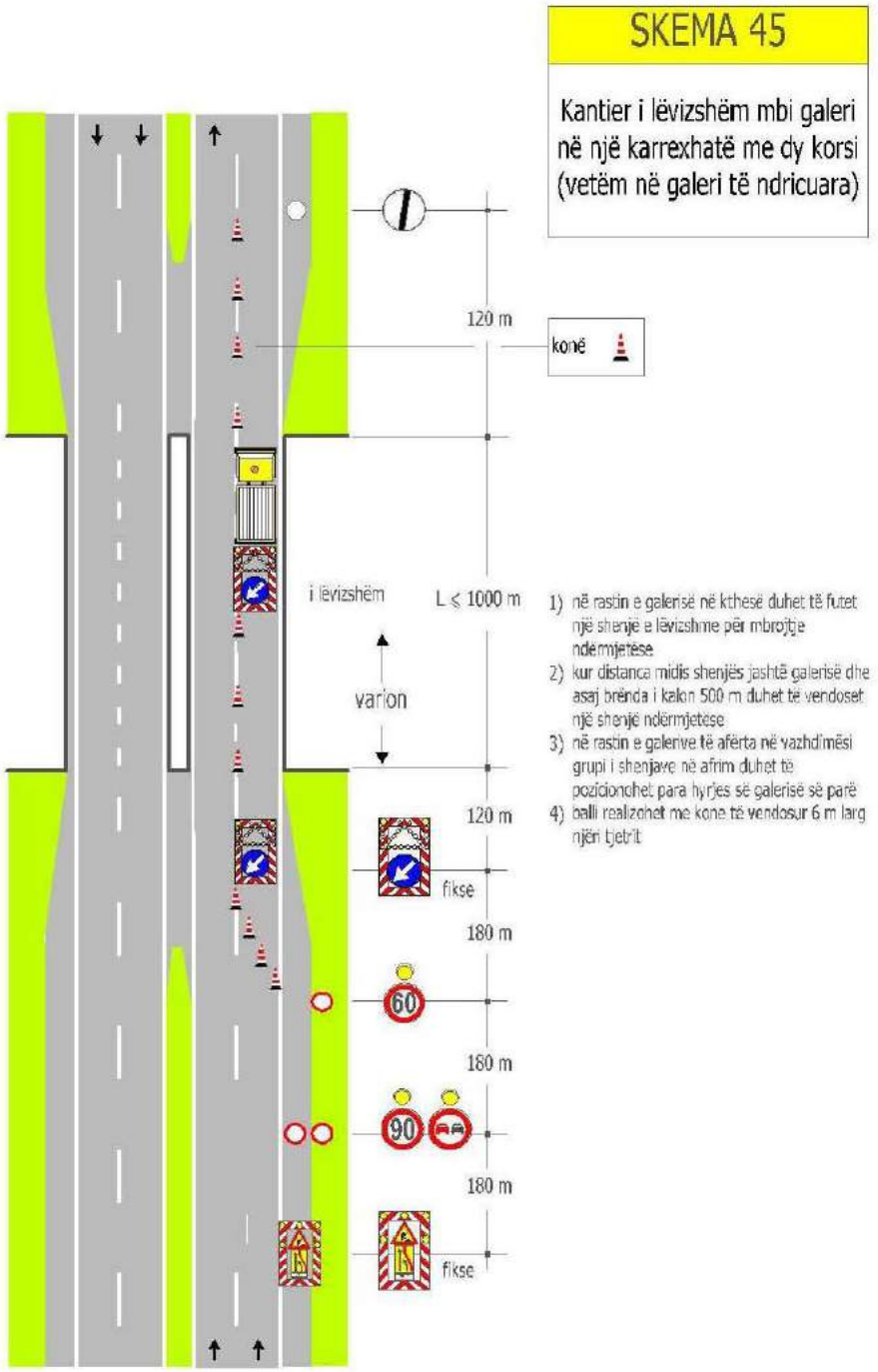


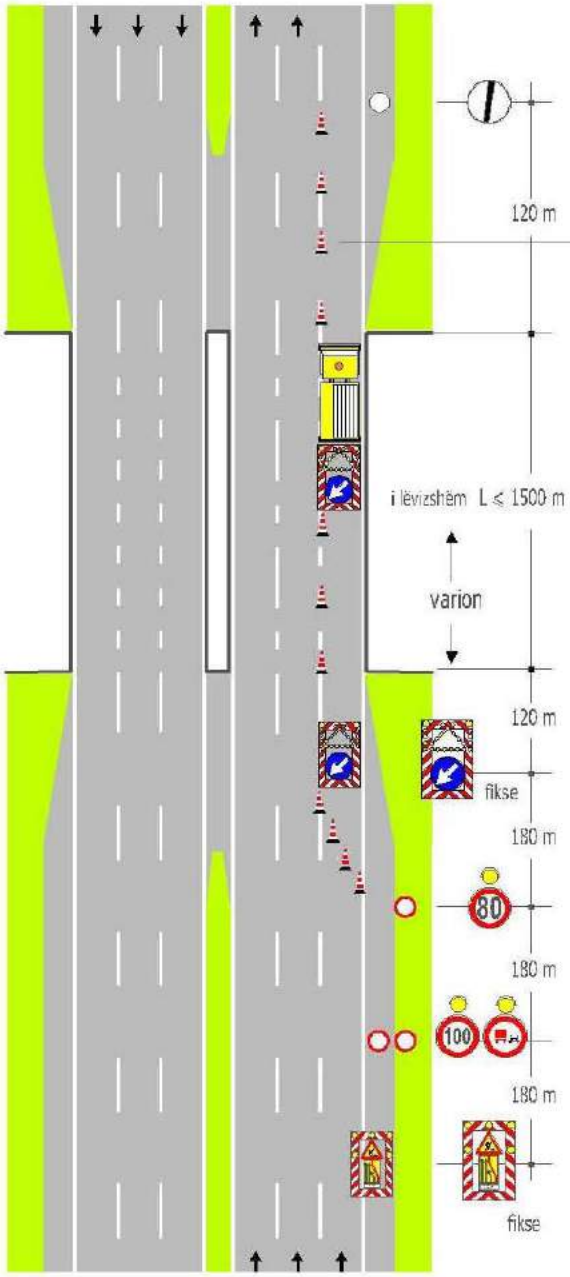
SKEMA 43

Kantier i lëvizshëm në një karrexhatë me tre korsi mbyllje e korsive të djathtë dhe qëndrore




SKEMA 44
Kantier i lëvizshëm në një karrexhatë me tre korsi mbyllje e korsisë së parakalimit
konë
12 m
12 m
12 m
varion
12 m
12 m
12 m
500 m
750 m


SKEMA 45
Kantier i lëvizshëm mbi galeri
në një karrexhatë me dy korsi
(vetëm në galeri të ndricuara)
120 m
konë
i lëvizshëm
L ≤ 1000 m
varion
120 m
fikse
180 m
60
180 m
90
180 m
fikse
1) në rastin e galerisë në kthesë duhet të futet
një shenjë e lëvizshme për mbrojtje
ndërmjetëse
2) kur distanca midis shenjës jashtë galerisë dhe
asaj brënda i kalon 500 m duhet të vendoset
një shenjë ndërmjetëse
3) në rastin e galerive të afërta në vazhdimësi
grupi i shenjave në afrim duhet të
pozicionohet para hyrjes së galerisë së parë
4) balli realizohet me kone të vendosur 6 m larg
njëri tjetrit



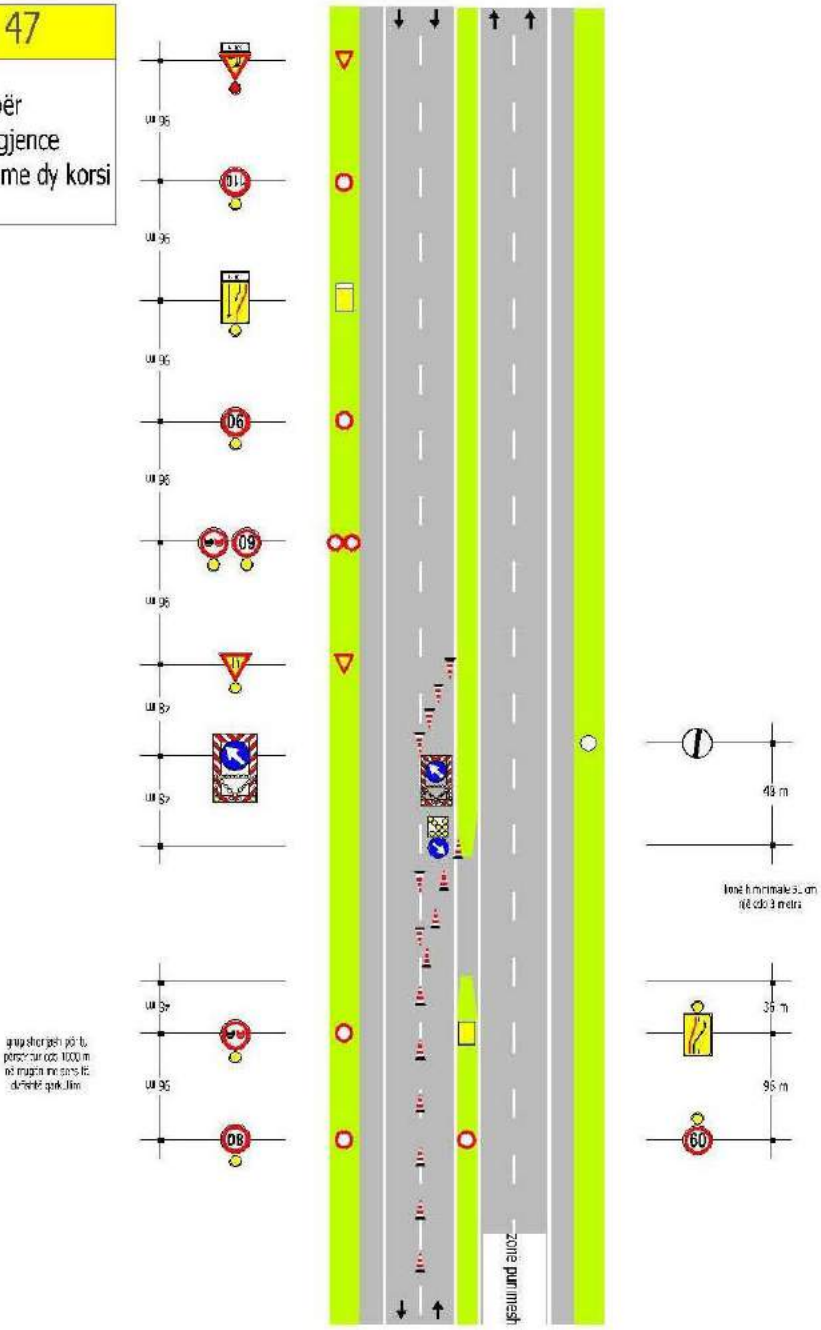
SKEMA 46

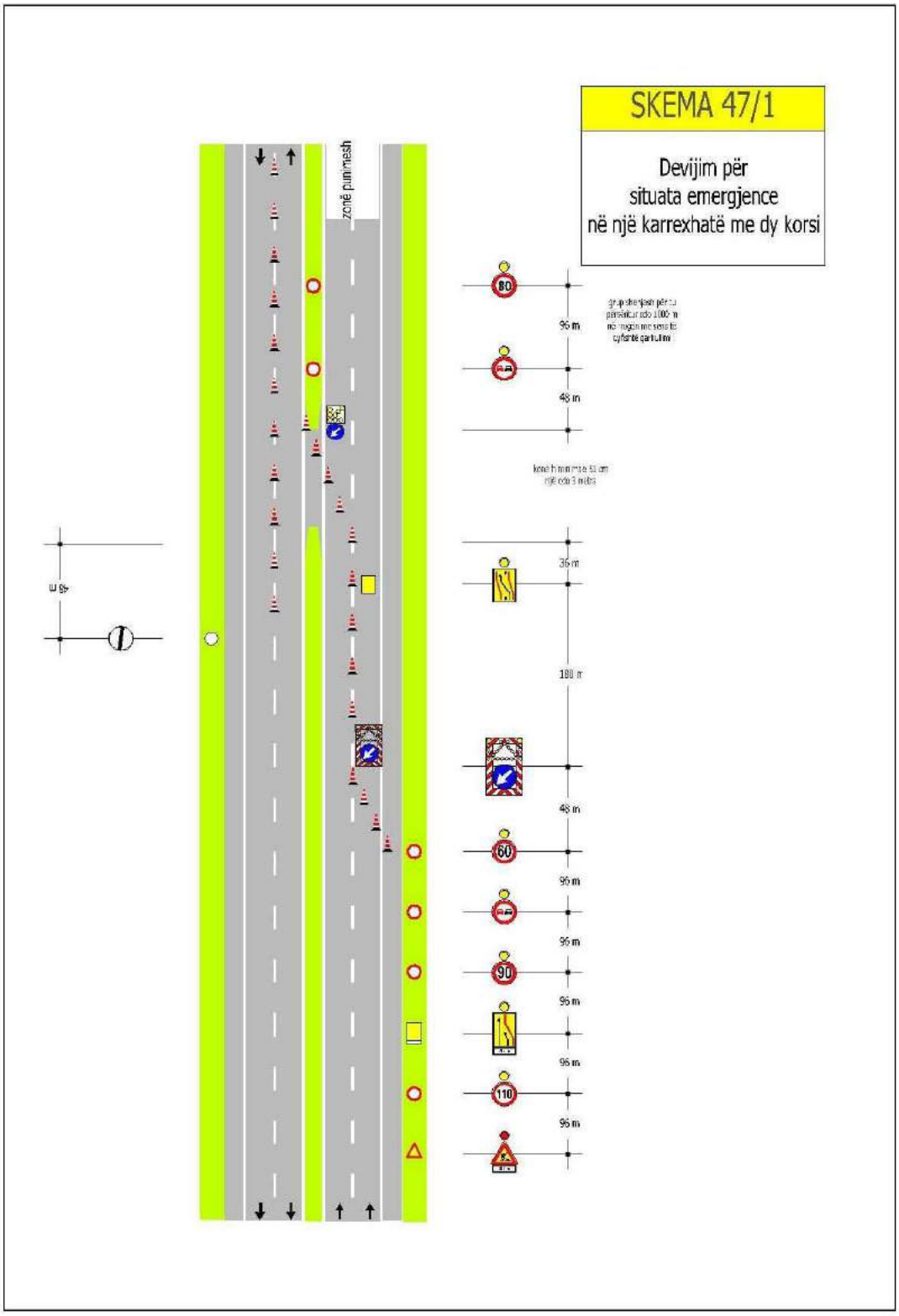
Kantier i lëvizshëm mbi galeri
në një karrexhatë me tre korsi
(vetëm në galeri të ndricuara)

1) në rastin e galerisë në kthesë duhet të futet një shenjë e lëvizshme për mbrojtje ndërmjetëse
2) kur distanca midis shenjës jashtë galerisë dhe asaj brënda i kalon 800 m duhet të vendoset një shenjë ndërmjetese
3) në rastin e galerive të afërta në vazhdimësi grupi i shenjave në afrim duhet të pozicionohet para hyrjes së galerisë së parë
4) balli realizohet me kone të vendosur 6 m larg njëri tjetrit

SKEMA 47

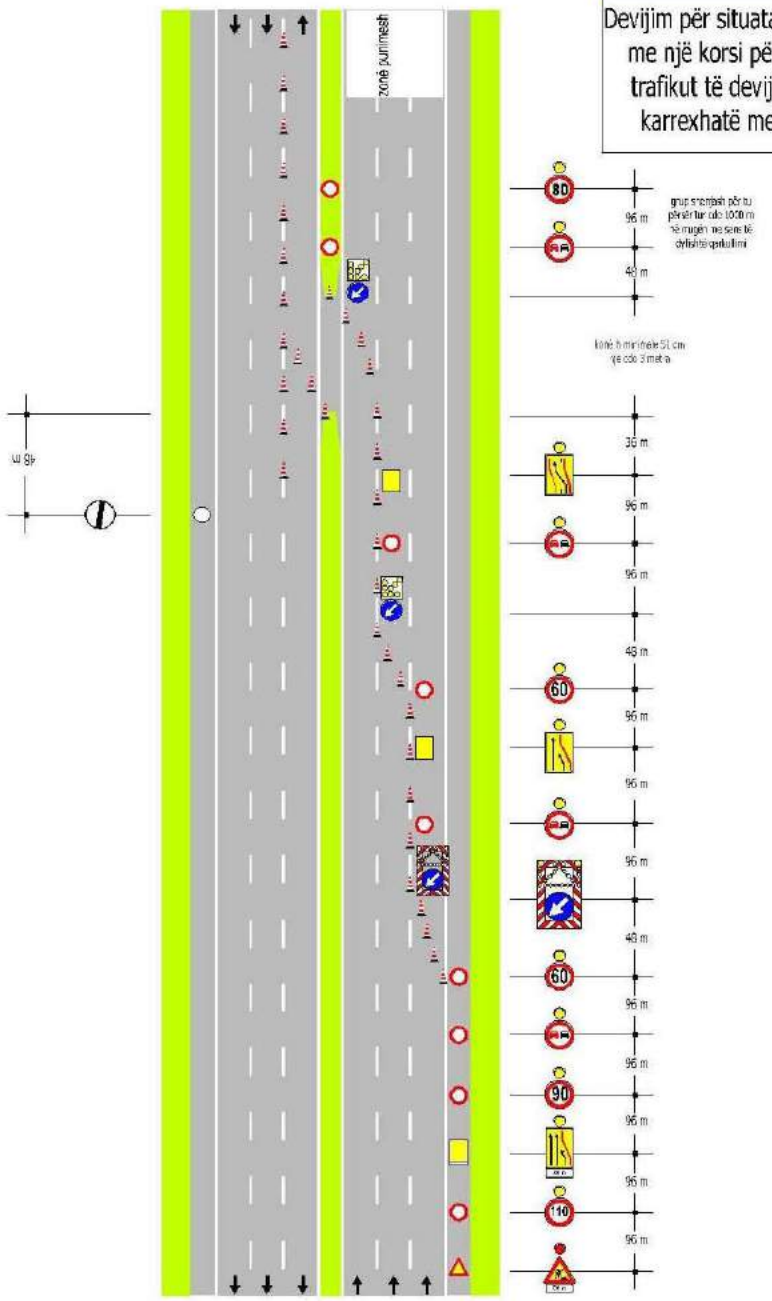
Devijim për situata emergjence në një karrexhatë me dy korsi




SKEMA 47/1
Devijim për situata emergjence në një karrexhatë me dy korsi
zonë punimesh
80
96 m
48 m
36 m
180 m
48 m
60
96 m
96 m
90
96 m
96 m
110
96 m

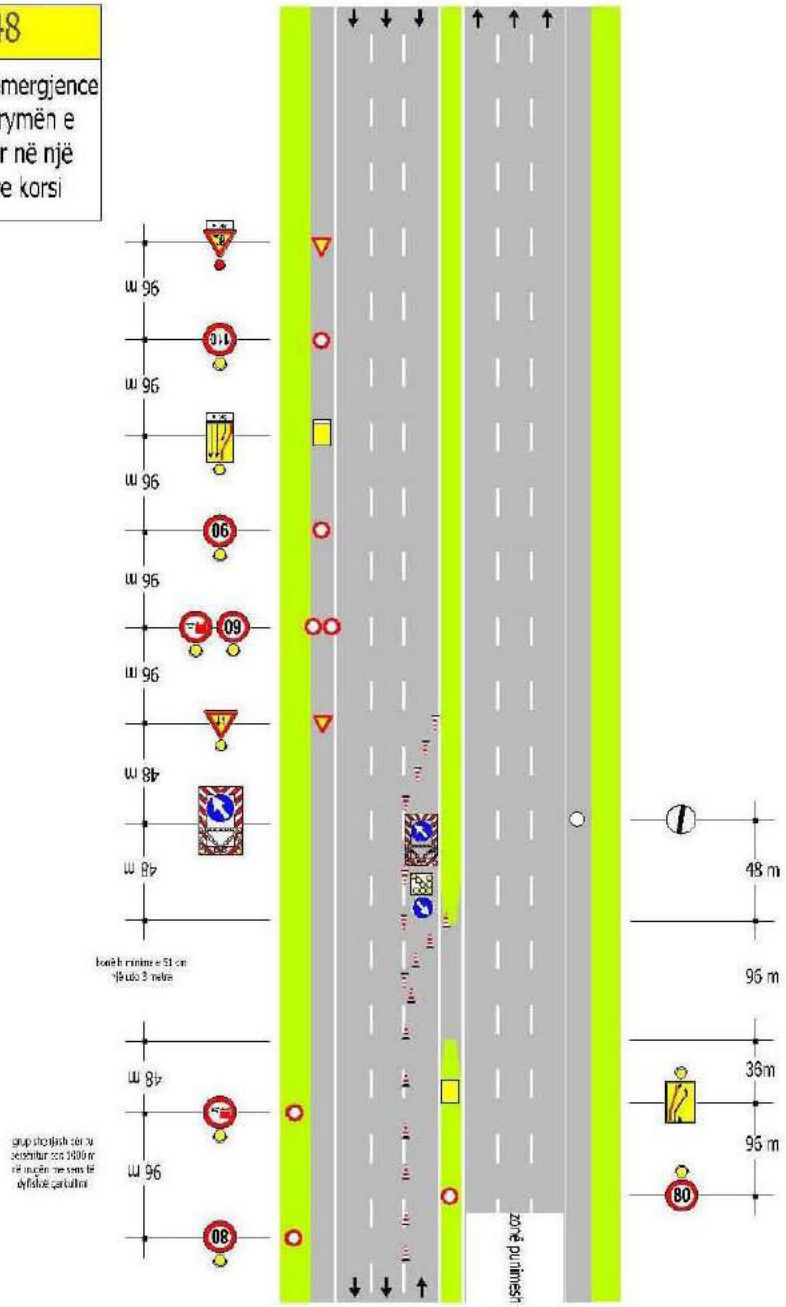
SKEMA 48/1

Devijim për situata emergjence me një korsi për rrymën e trafikut të devijuar në një karrexhatë me tre korsi



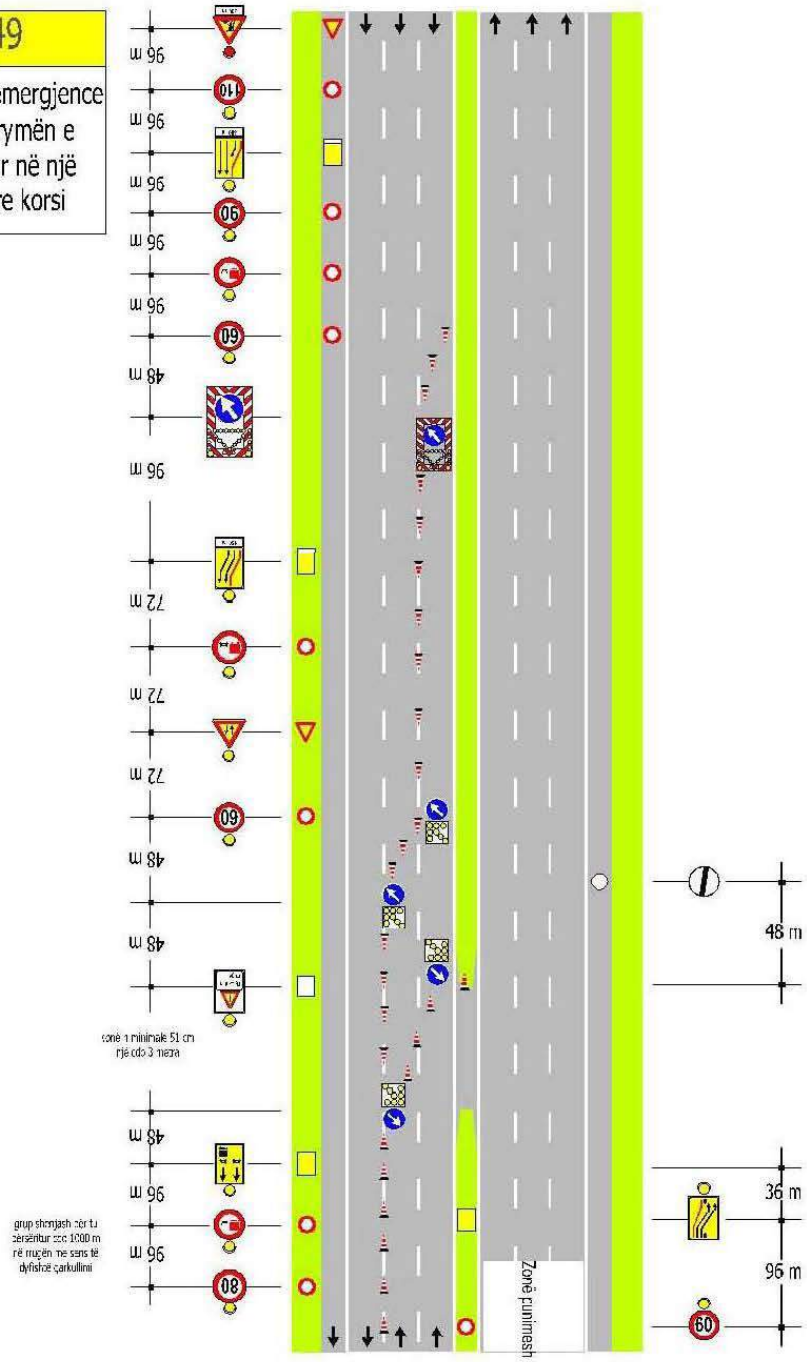
SKEMA 48

Devijim për situata emergjence me një korsi për rrymën e trafikut të devijuar në një karrexhatë me tre korsi



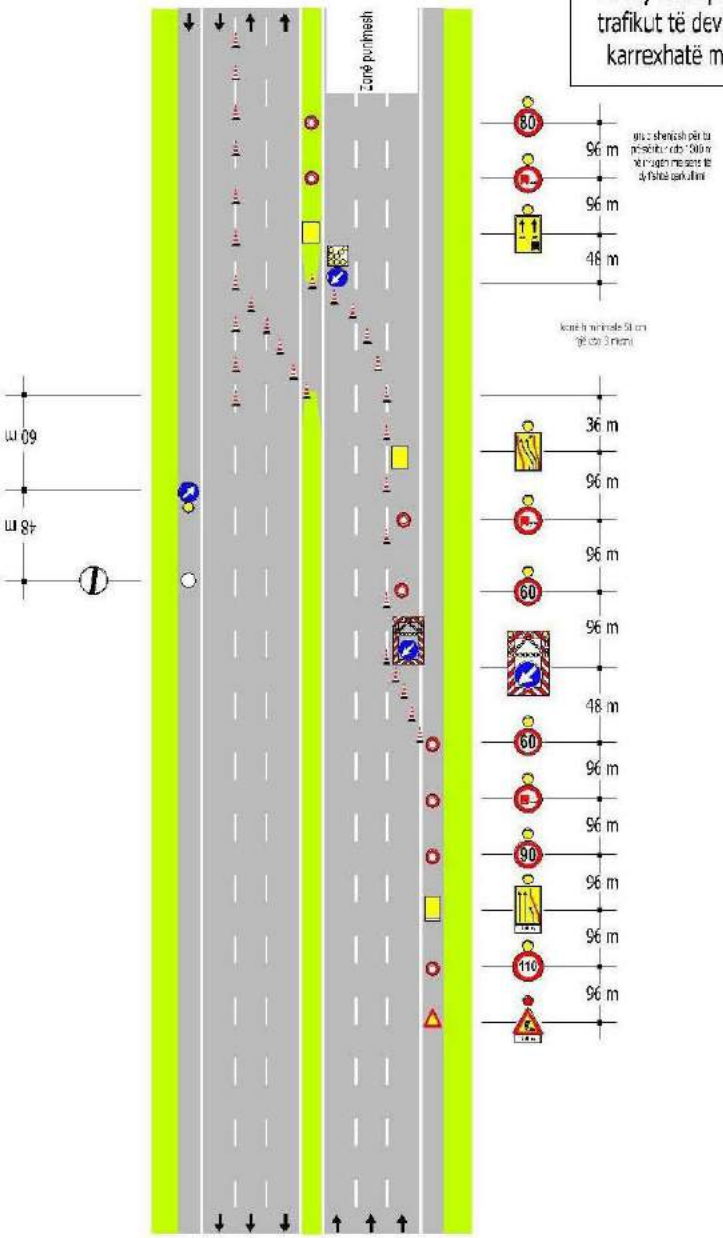
SKEMA 49

Devijim për situata emergjence me dy korsi për rrymën e trafikut të devijuar në një karrexhatë me tre korsi



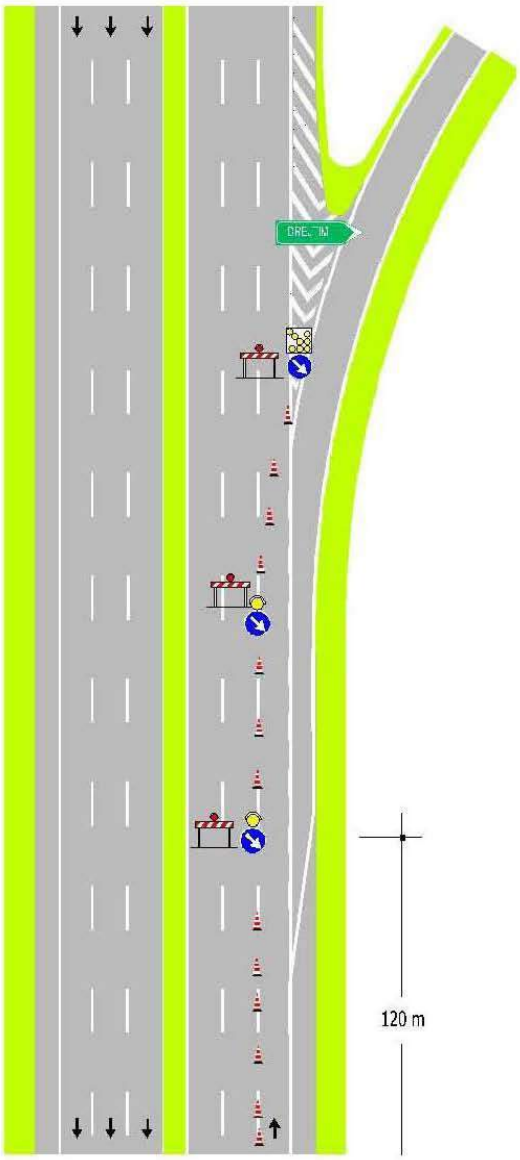
SKEMA 49/1

Devijim për situata emergjence me dy korsi për rrymën e trafikut të devijuar në një karrexhatë me tre korsi



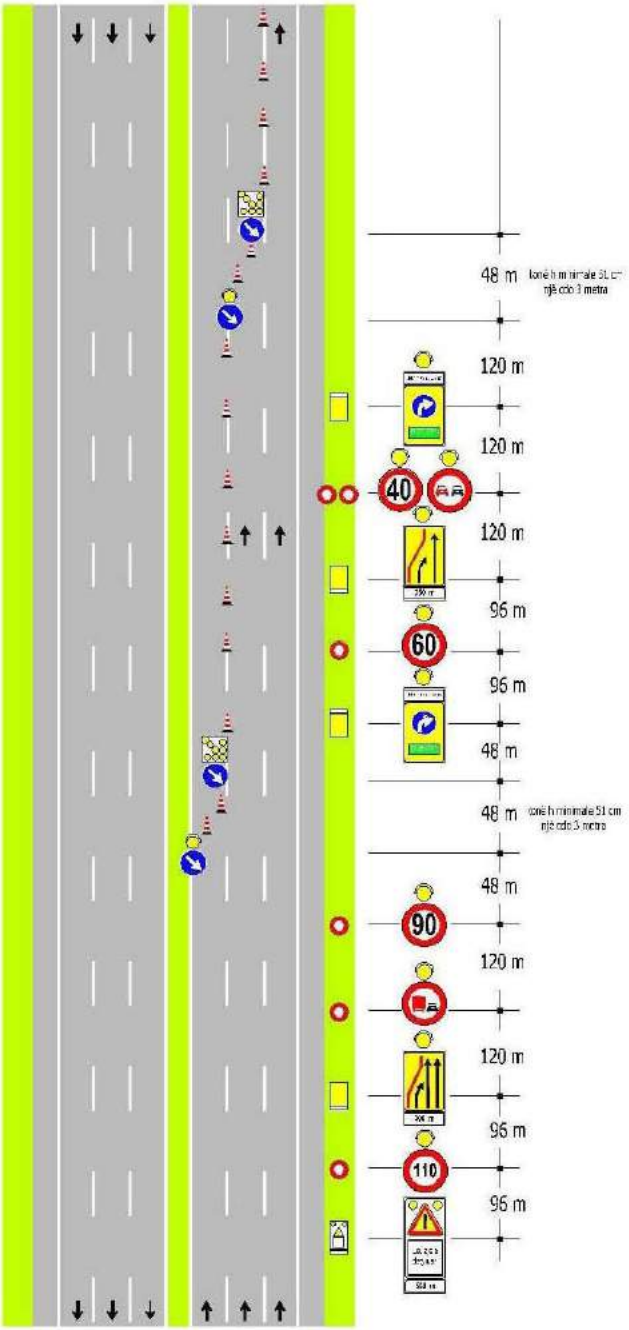
SKEMA 50

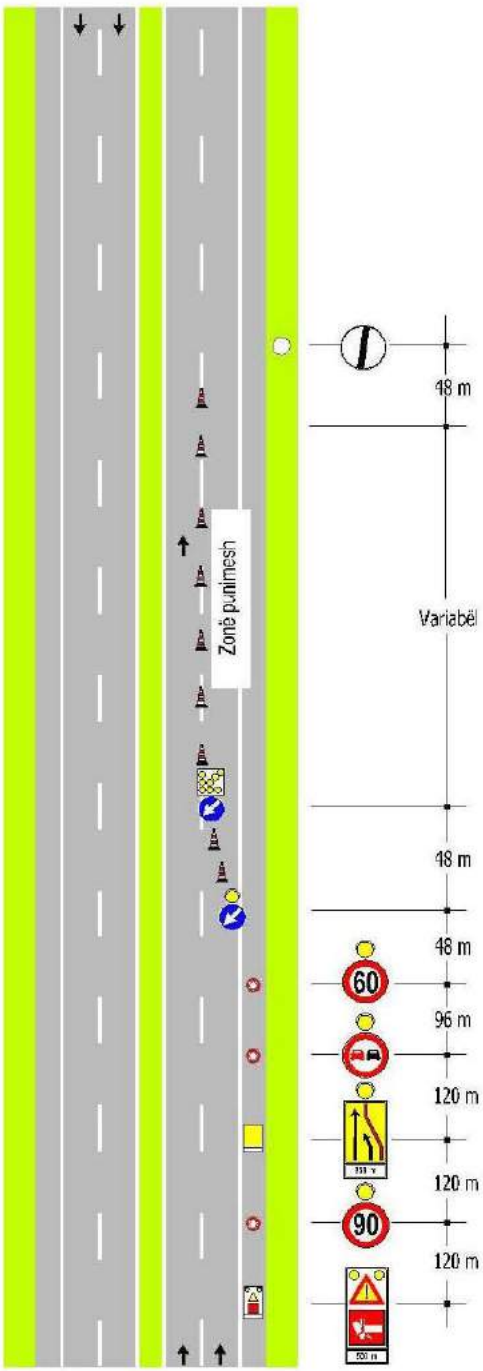
Devijim për situata emergjence me dy korsi për rrymën e trafikut të devijuar në një karrexhatë me tre korsi



SKEMA 50/1

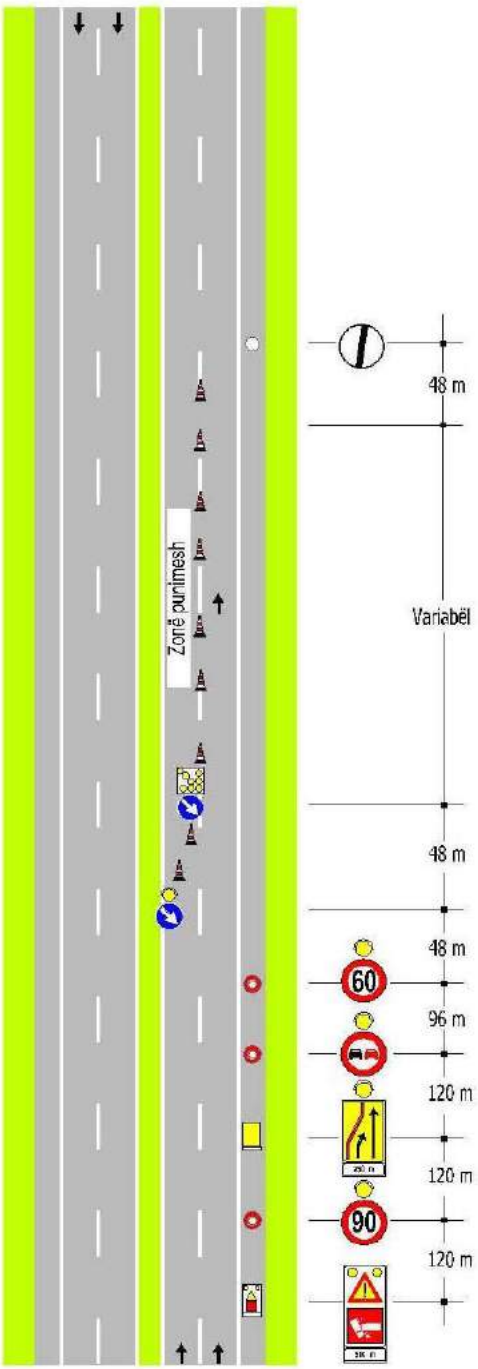
Devijim për situata emergjence me dy korsi për rrymën e trafikut të devijuar në një karrexhatë me tre korsi





SKEMA 51

Mbyllja e korsisë së djathtë në një karrexhatë me dy korsi me shenja të kufizuara për situata emergjente

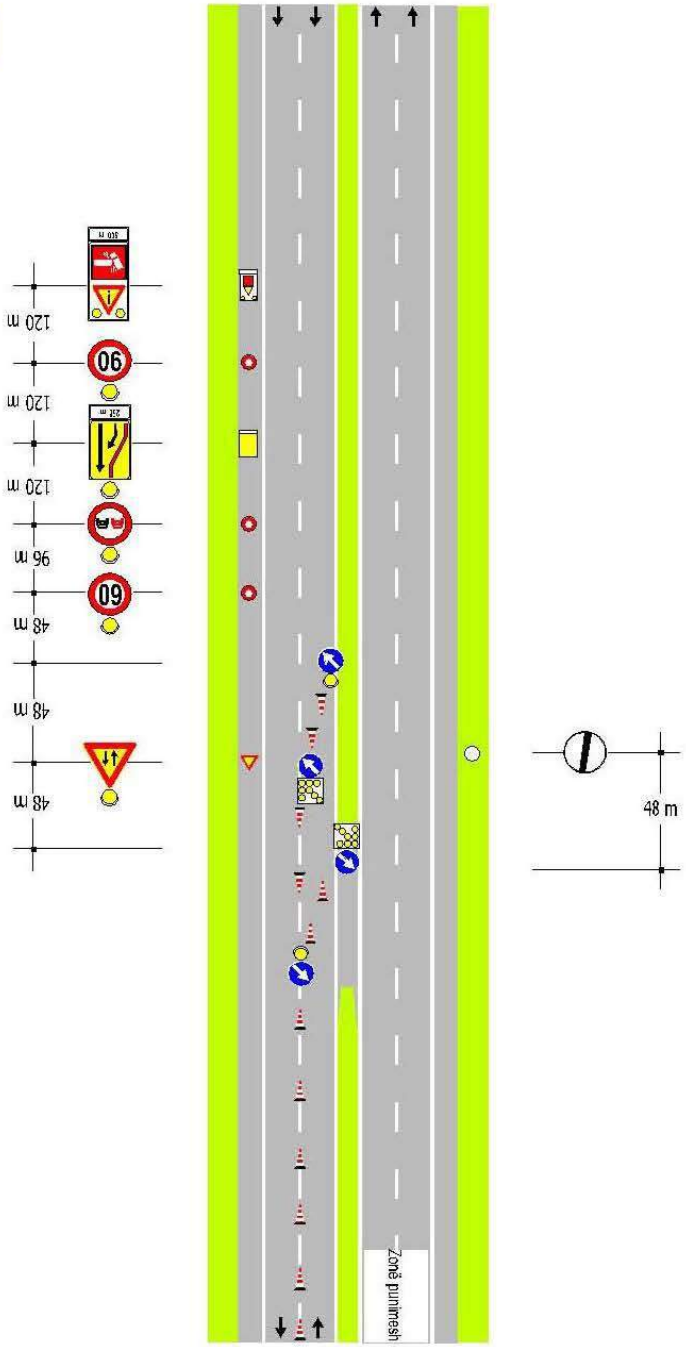


SKEMA 52

Mbyllja e korsisë së parakalimit në një karrexhatë me dy korsi me shenja të kufizuara për situata emergjente

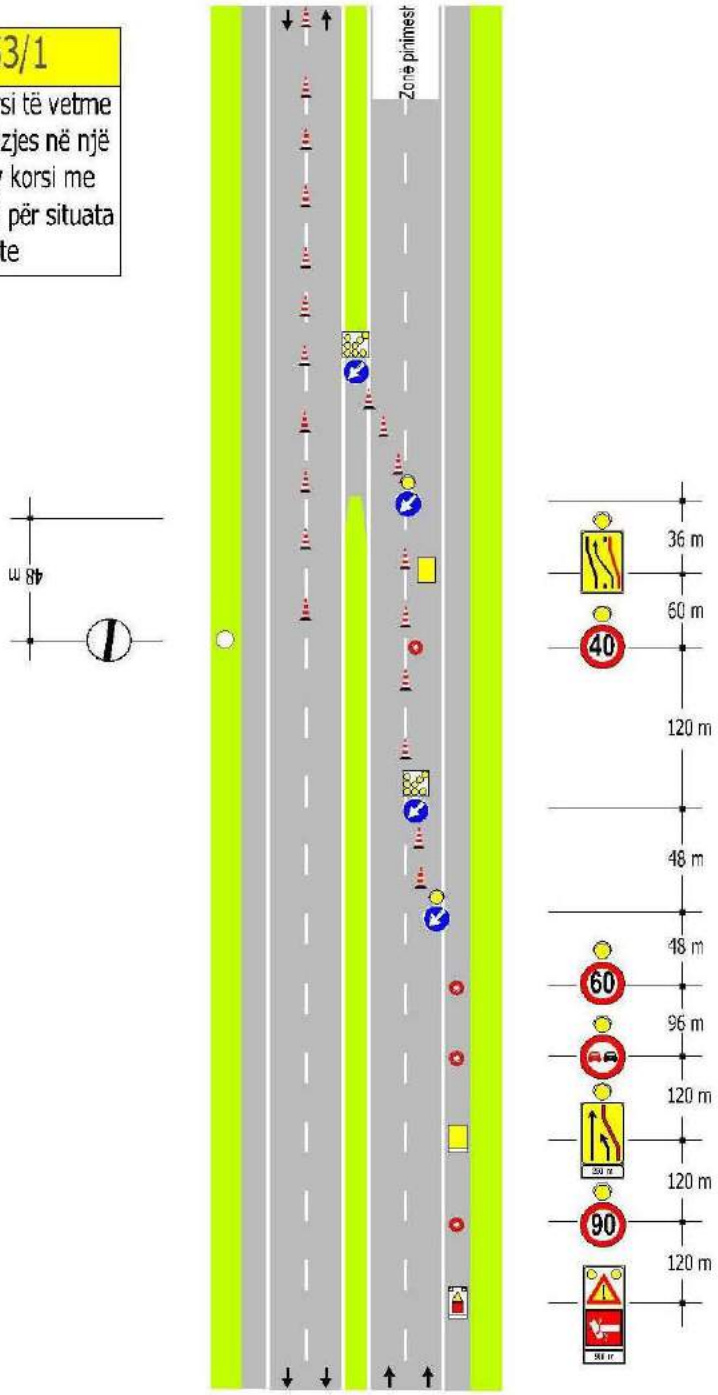
SKEMA 53

Devijim me një korsi të vetme për drejtimin e lëvizjes në një karrexhatë me dy korsi me shenja të kufizuara për situata emergjente



SKEMA 53/1

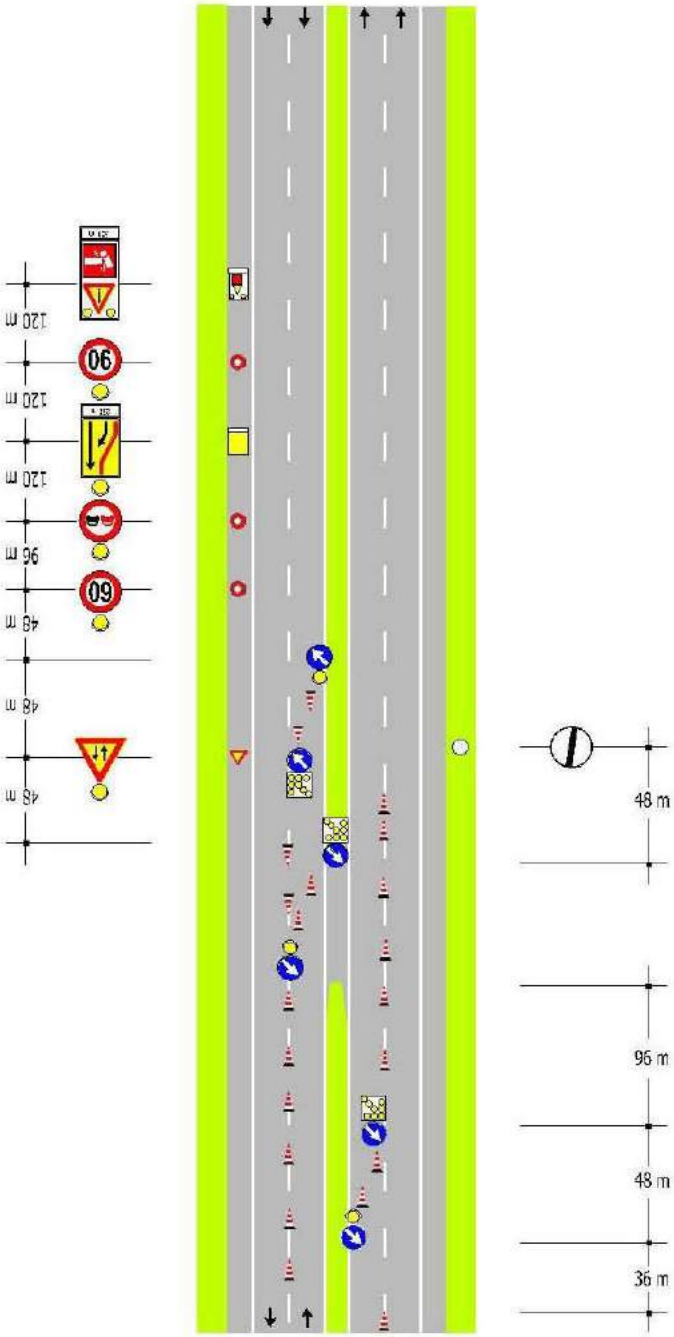
Devijim me një korsi të vetme për drejtimin e lëvizjes në një karrexhatë me dy korsi me shenja të kufizuara për situata emergjente



SKEMA 54

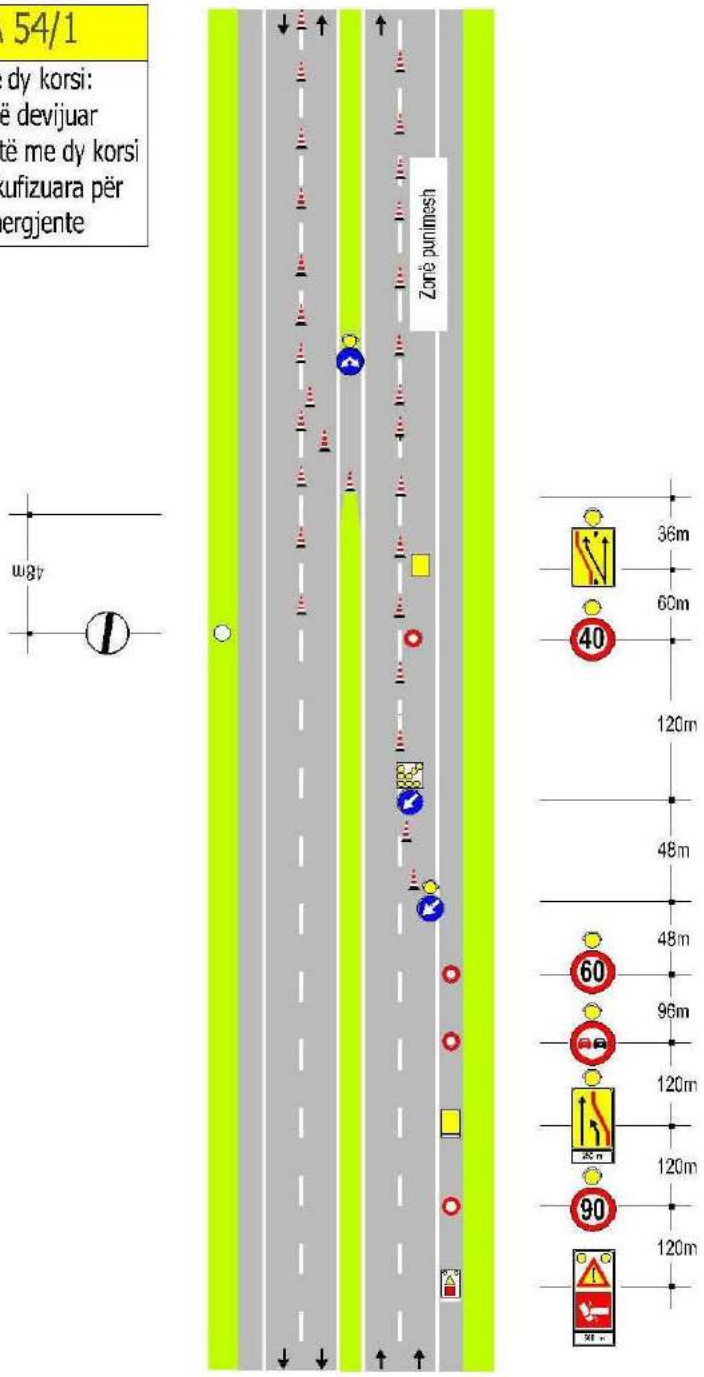
Devijim me dy korsi:
vetëm një të devijuar
në një karrexhatë me dy korsi
me shenja të kufizuara për
situata emergjente

SHËNIM: Kjo skemë mund të përdoret vetëm në prani të një volumi trafiku të konsiderueshëm ose ndryshe kur korsia e devijuar duhet të kalojë pjesërisht të vecanta



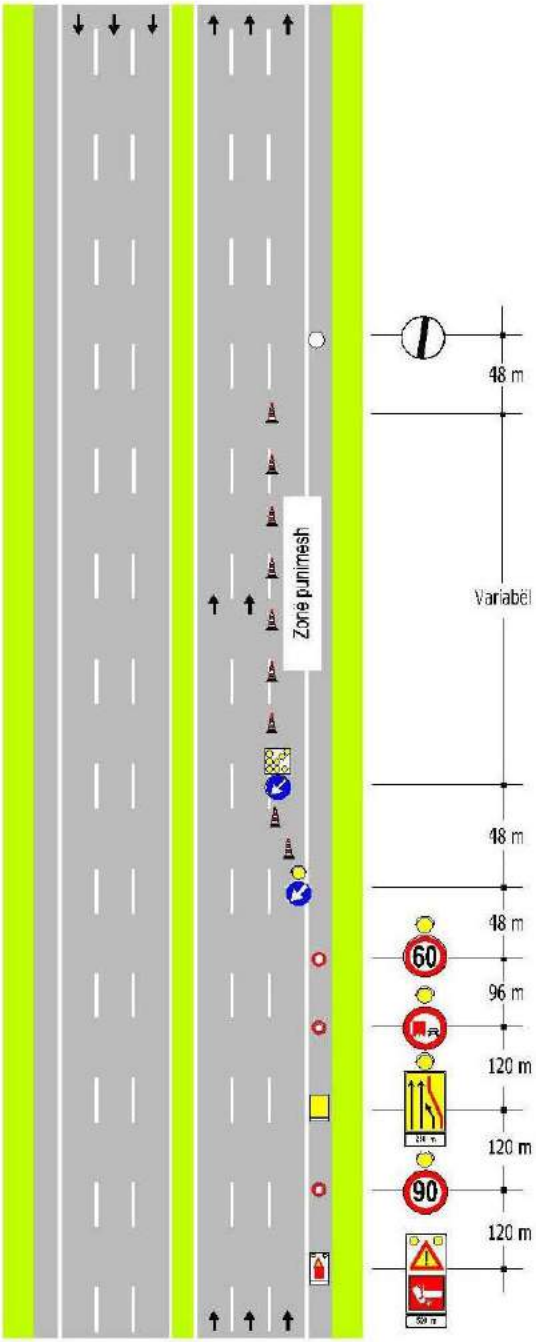
SKEMA 54/1

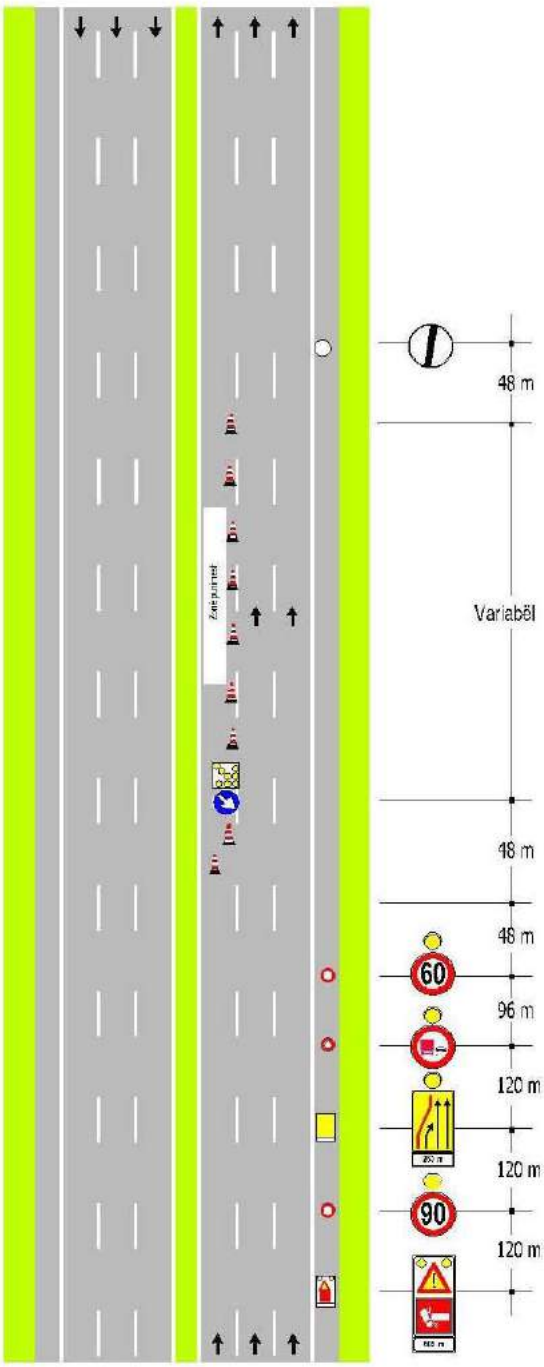
Devijim me dy korsi:
vetëm një të devijuar
në një karrexhatë me dy korsi
me shenja të kufizuara për
situata emergjente



SKEMA 55

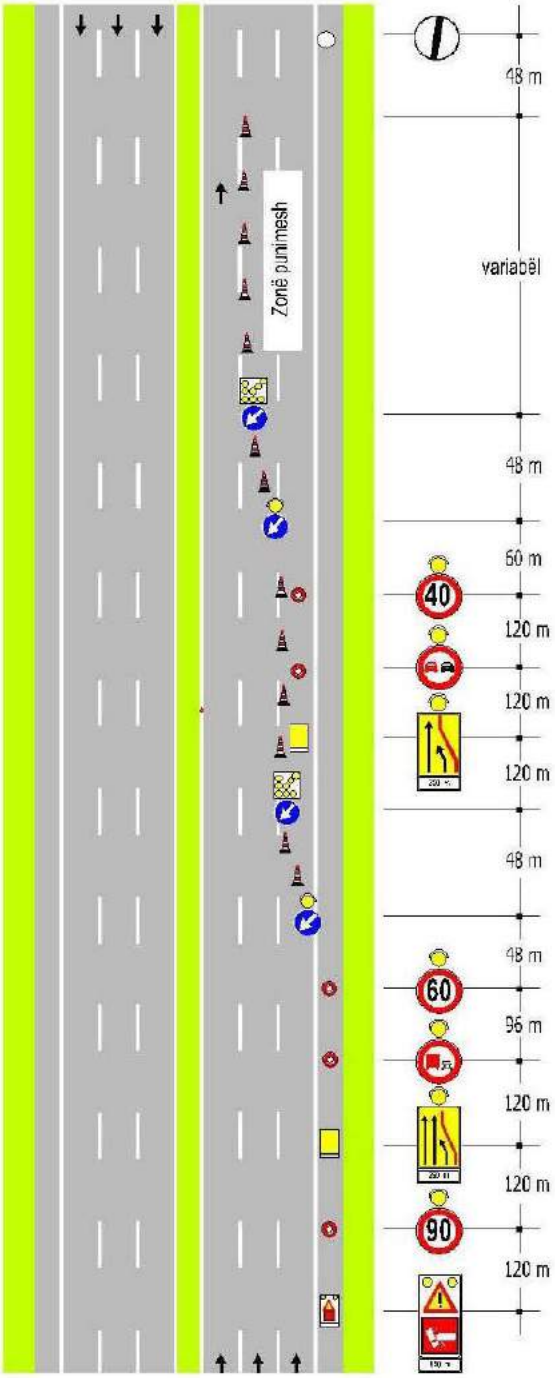
Mbyllja e korsisë së djathtë në një karrexhatë me tre korsi me shenja të kufizuara për situata emergjente





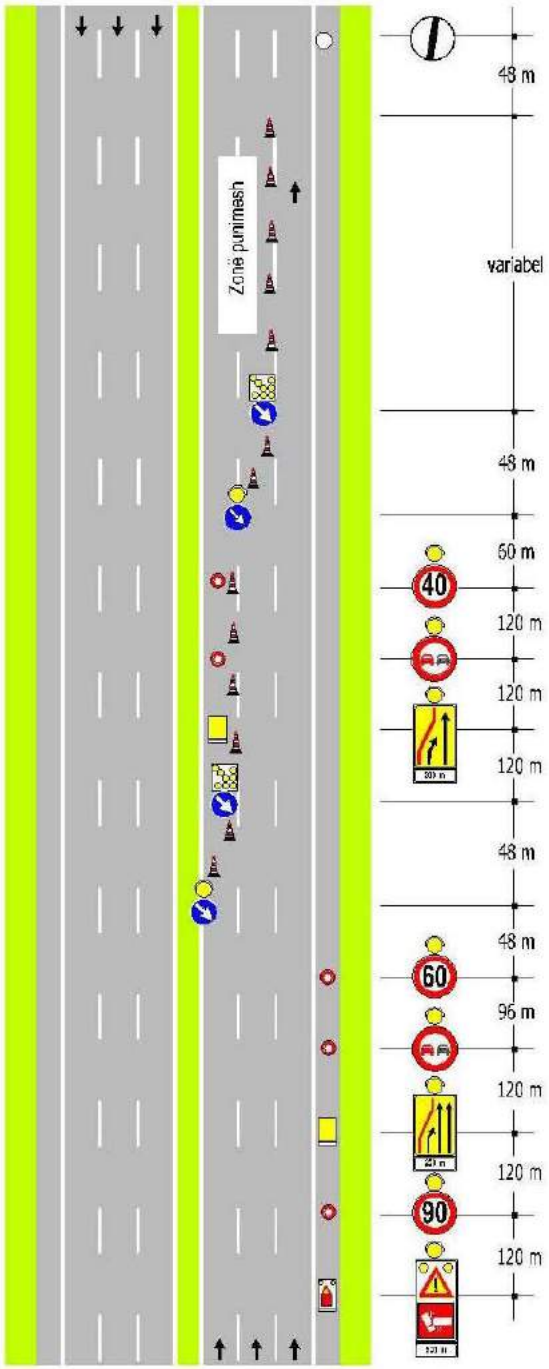
SKEMA 56

Mbyllja e korsisë së parakalimit në një karrexhatë me tre korsi me shenja të kufizuara për situata emergjente



SKEMA 57

Mbyllja e korsisë
së djathtë dhe qëndrore
në një karrexhatë me tre korsi
me shenja të kufizuara për
situata emergjente



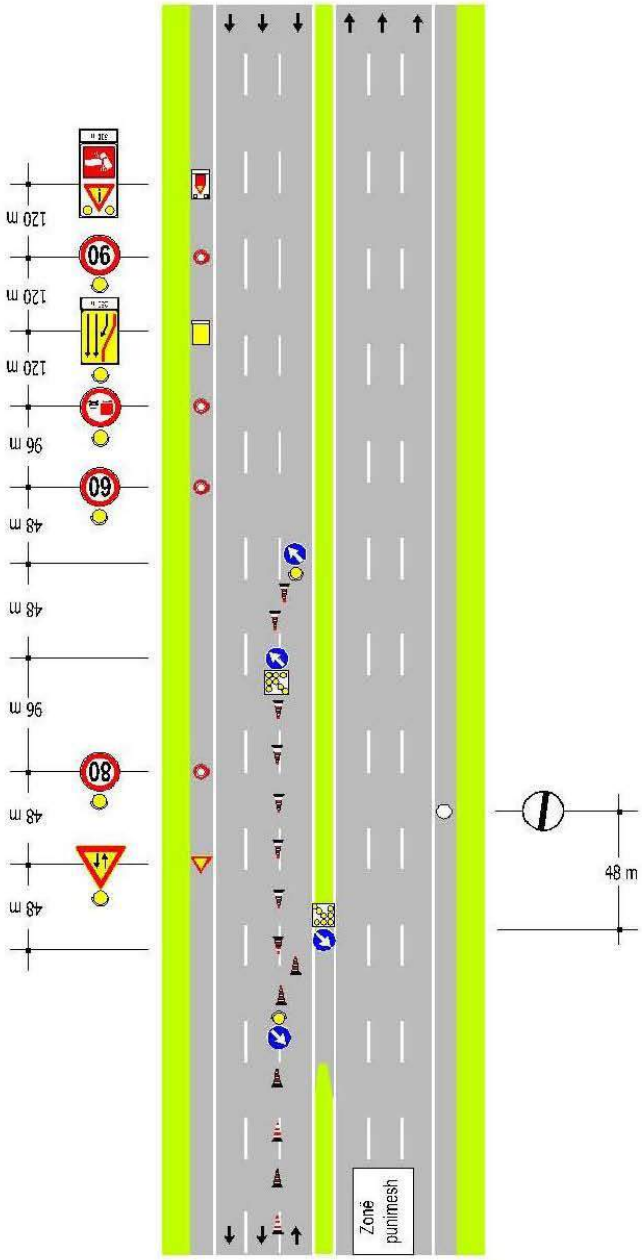
SKEMA 58

Mbyllja e korsisë qëndrore dhe të parakalimit në një karrexhatë me tre korsi me shenja të kufizuara për situata emergjente

SKEMA 59

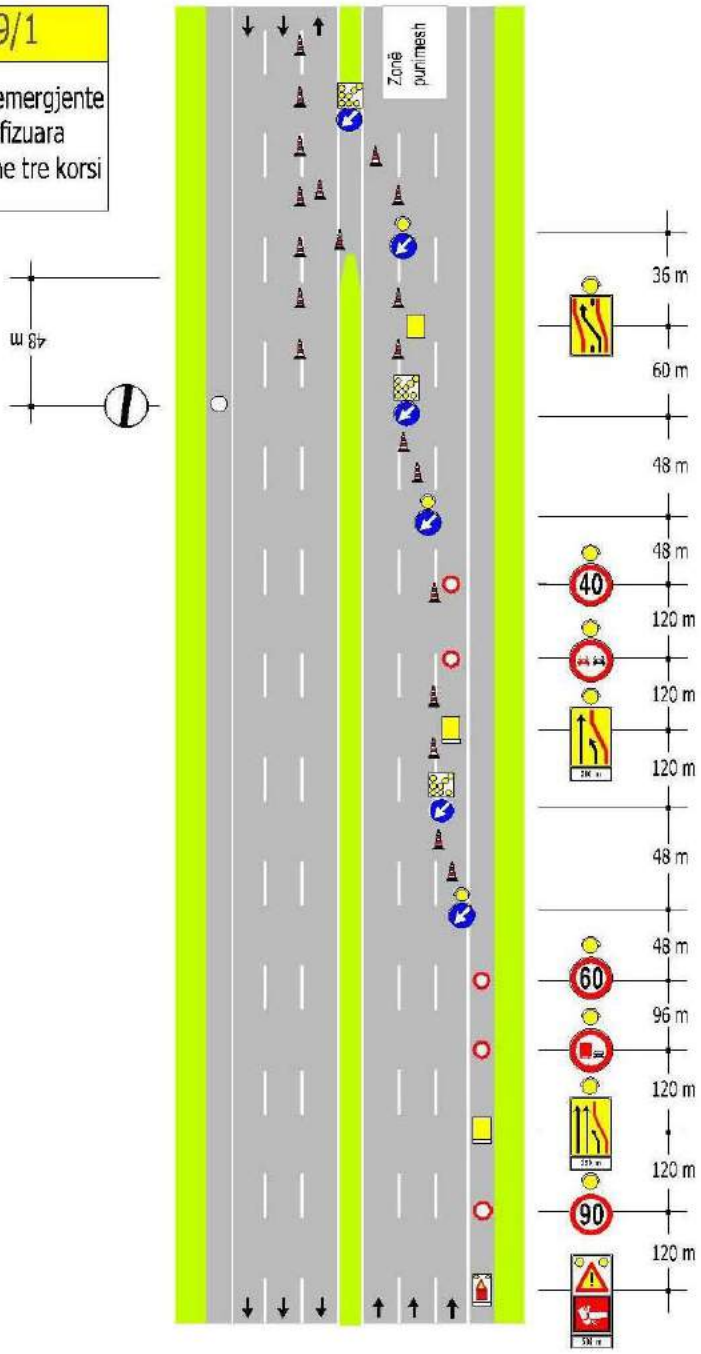
Devijim për situata emergjente me shenja të kufizuara në një karrexhatë me tre korsi

Në këtë skemë janë paraqitur shenjat që duhet të përdoren në rastet e situatave të emergjencës, si aksidentet.
Konfigurimi i shenjave të treguara në skemë duhen marrë në konsideratë vetëm si model referimi.
Shenjat vertikale që duhen përdorur duhet të jenë të menjëhershme e praktike dhe të disponohen nga mjetet e ndërhyrjes së shpejtë e sidoqoftë të autorizuara (ose aprovuara) nga Ministria e Punëve Publike Transportit dhe Telekomunikacionit.



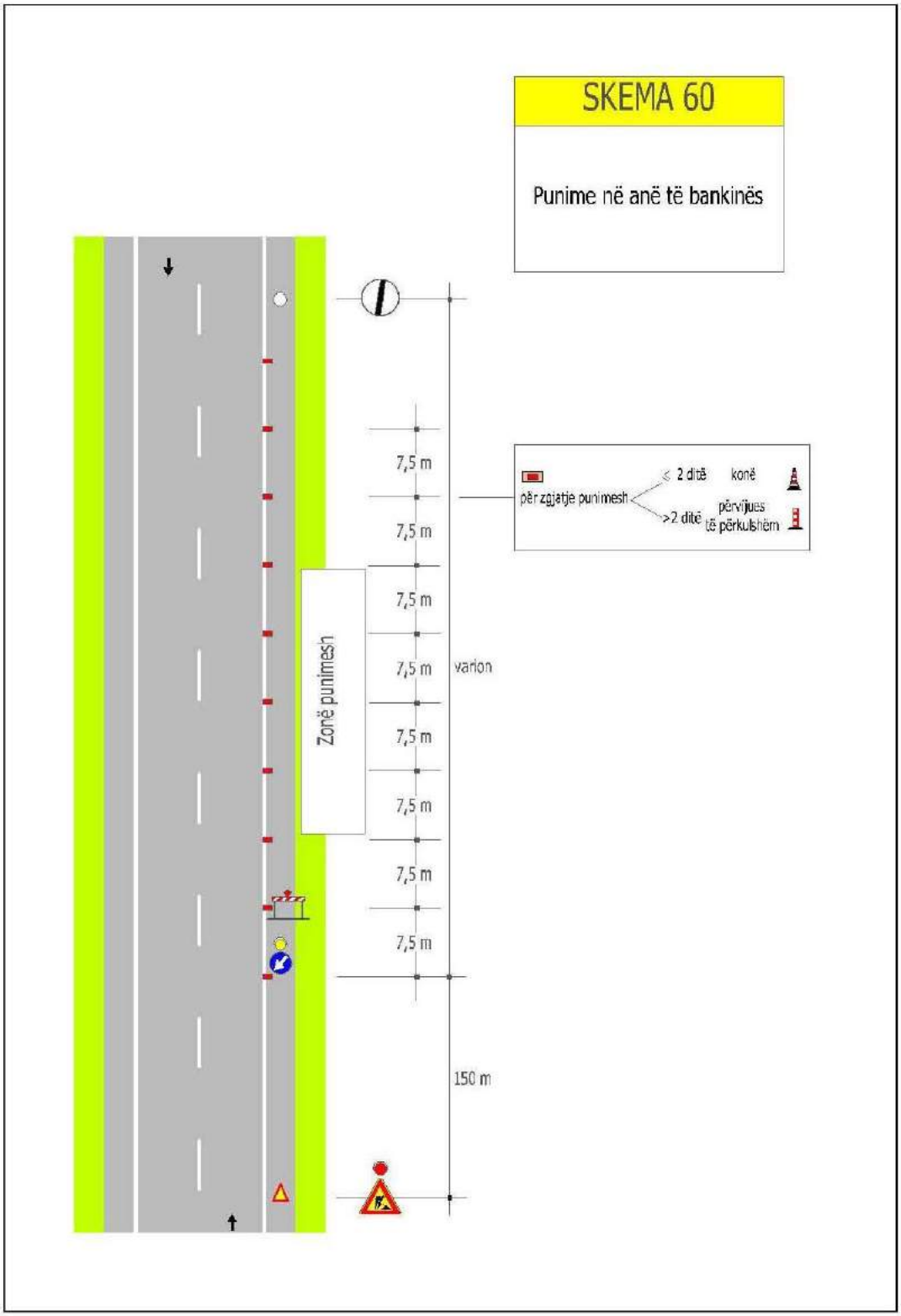
SKEMA 59/1

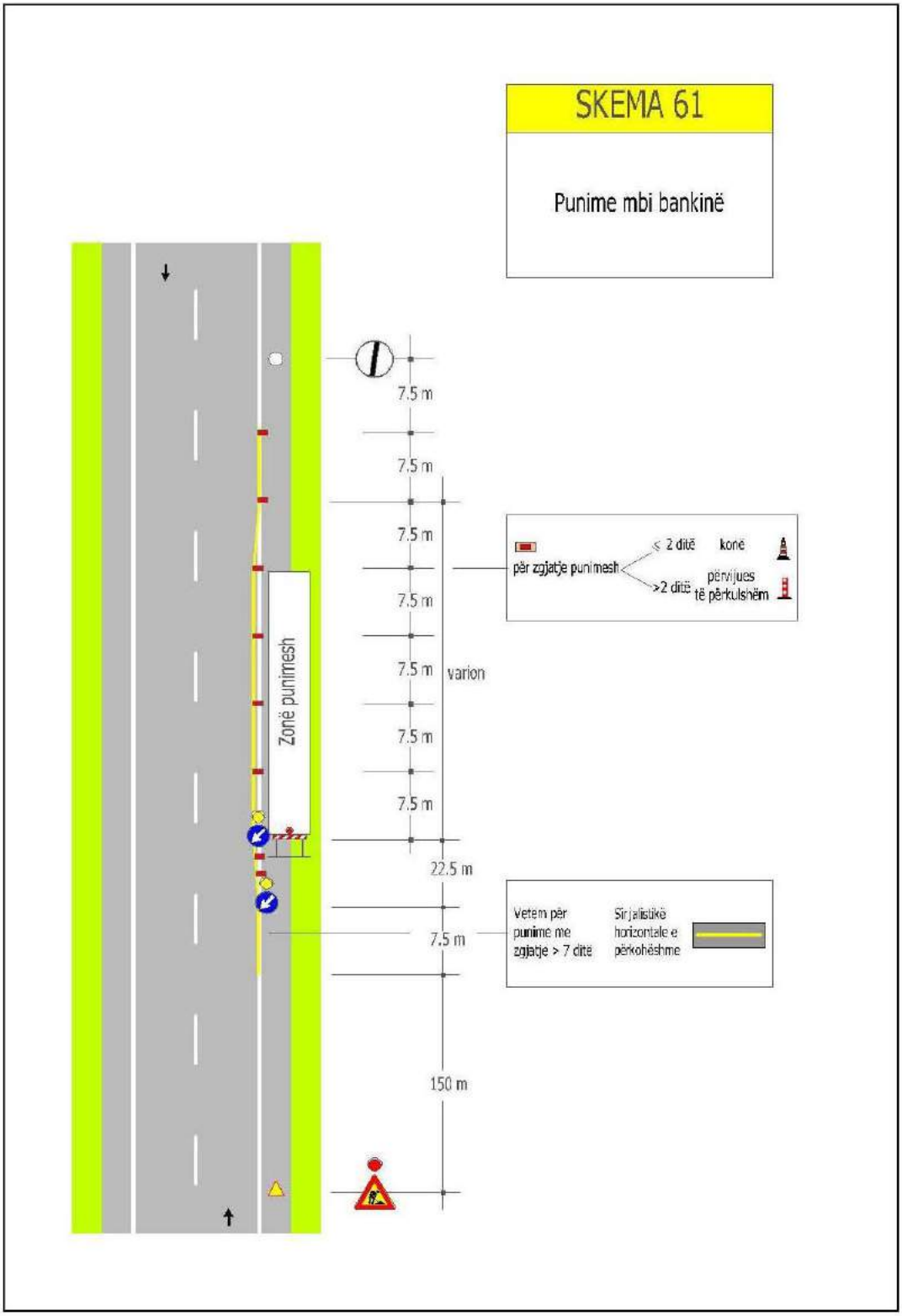
Devijim për situata emergjente me shenja të kufizuara në një karrexhatë me tre korsi



Skema për rrugë të tipit C dhe F interurbane

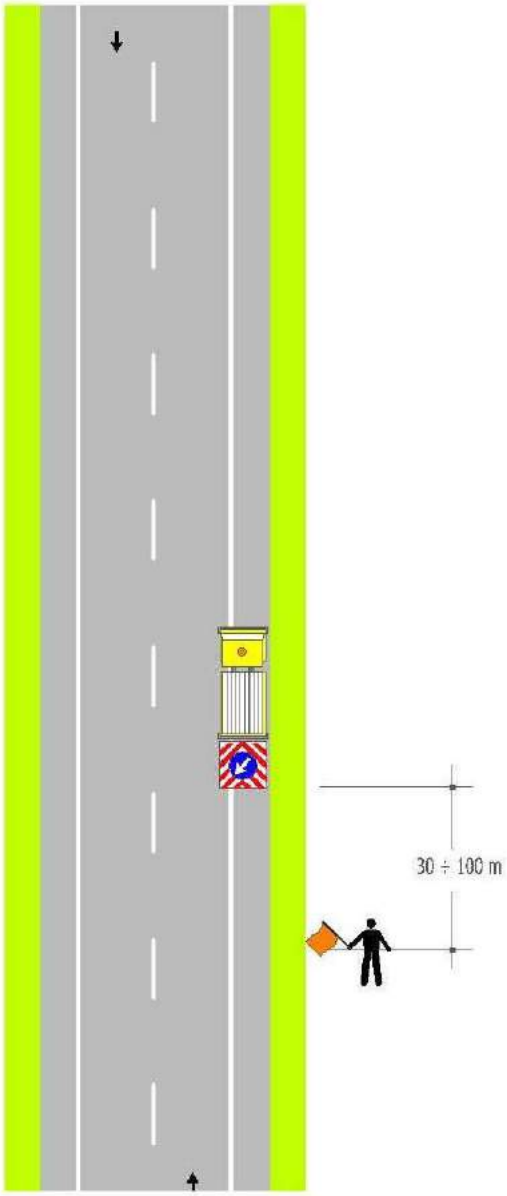
(interurbane dytësore dhe interurbane lokale)


SKEMA 60
Punime në anë të bankinës
7,5 m
7,5 m
7,5 m
7,5 m
7,5 m
7,5 m
7,5 m
7,5 m
varion
Zonë punimesh
150 m
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues
të përkulshëm

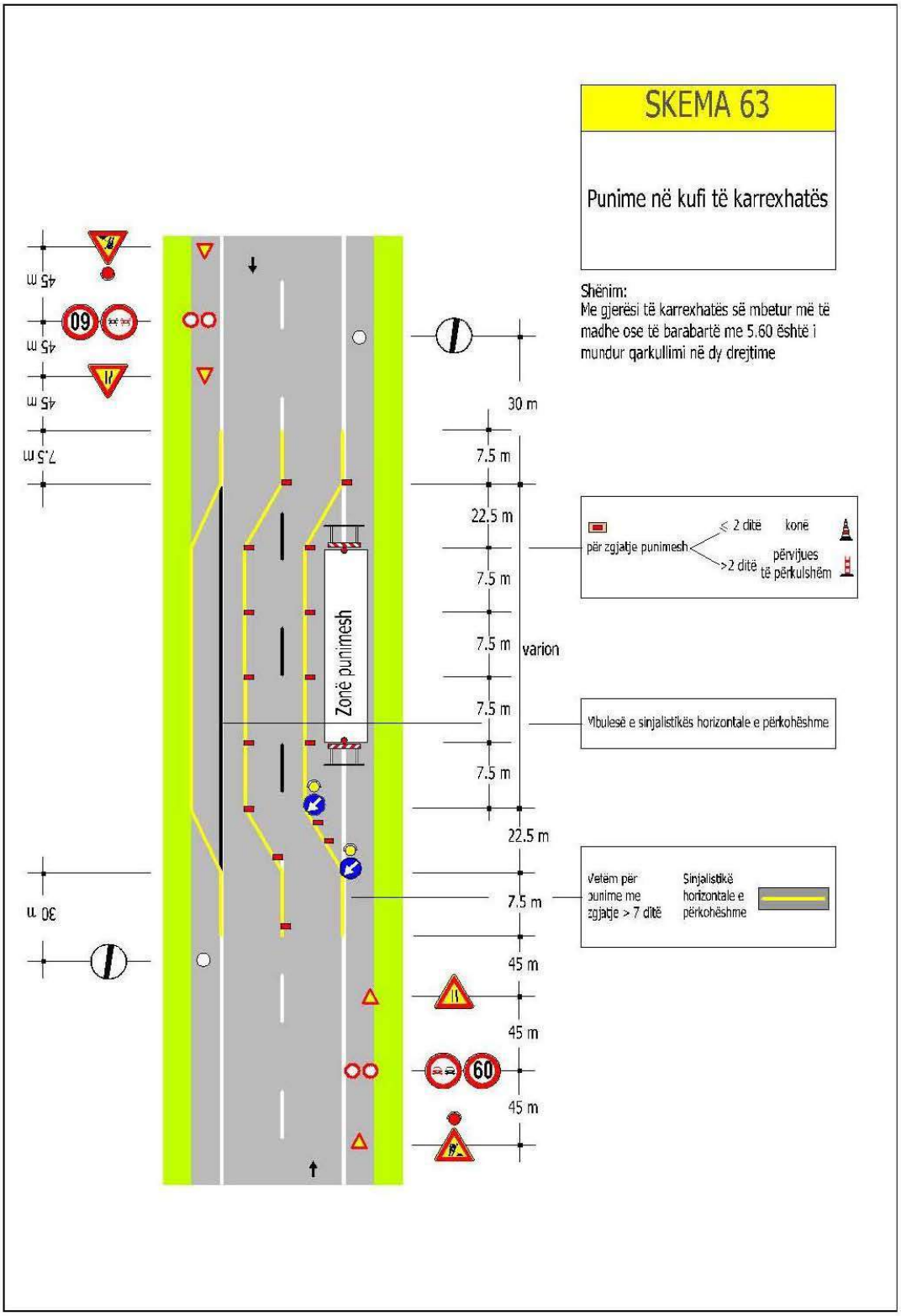

SKEMA 61
Punime mbi bankinë
7.5 m
7.5 m
7.5 m
7.5 m
7.5 m
7.5 m
7.5 m
varion
Zonë punimesh
22.5 m
7.5 m
150 m
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
pëmvijues
të përkulshëm
Vetem për
punime me
zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë
horizontale e
përkohëshme

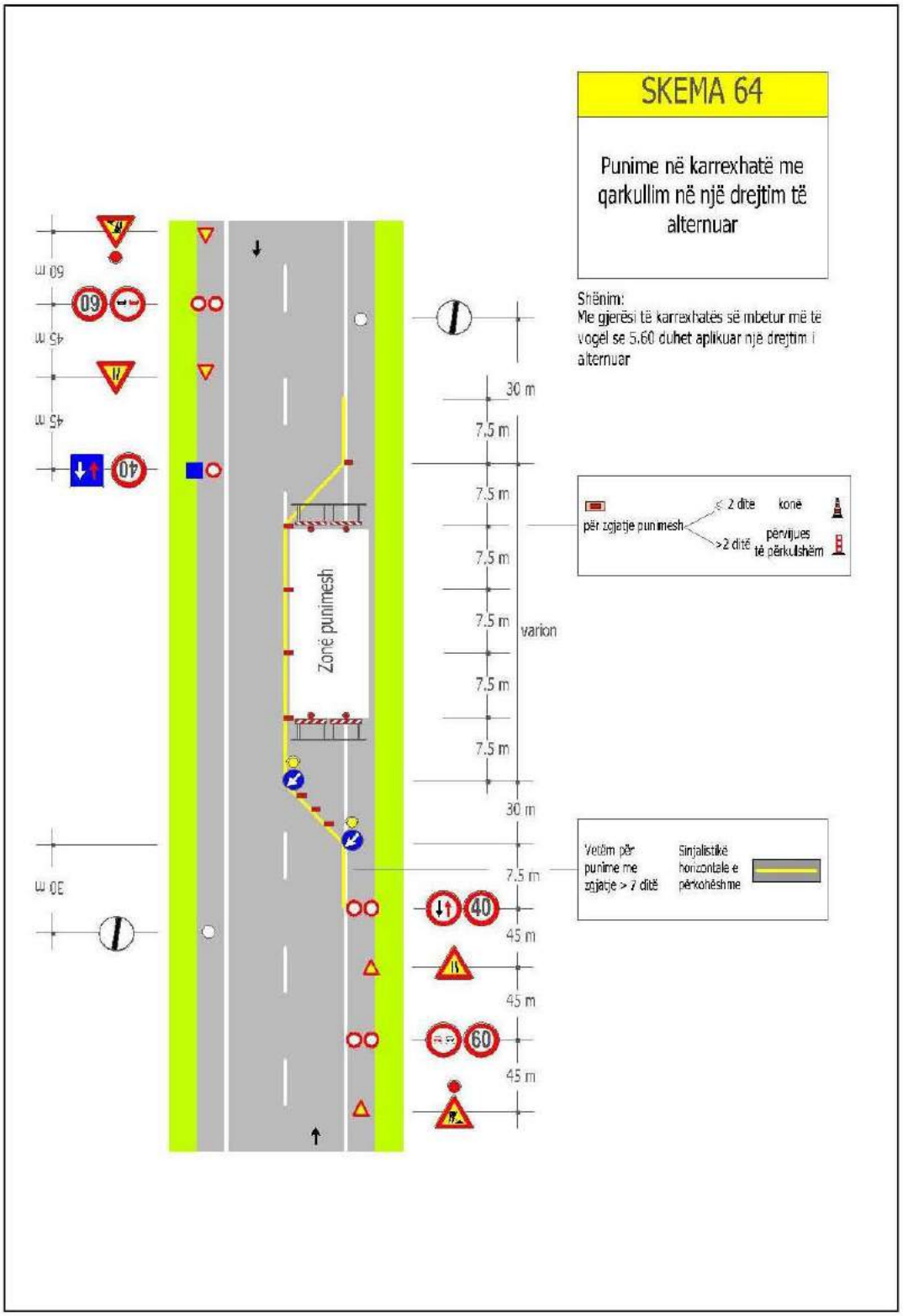
SKEMA 62

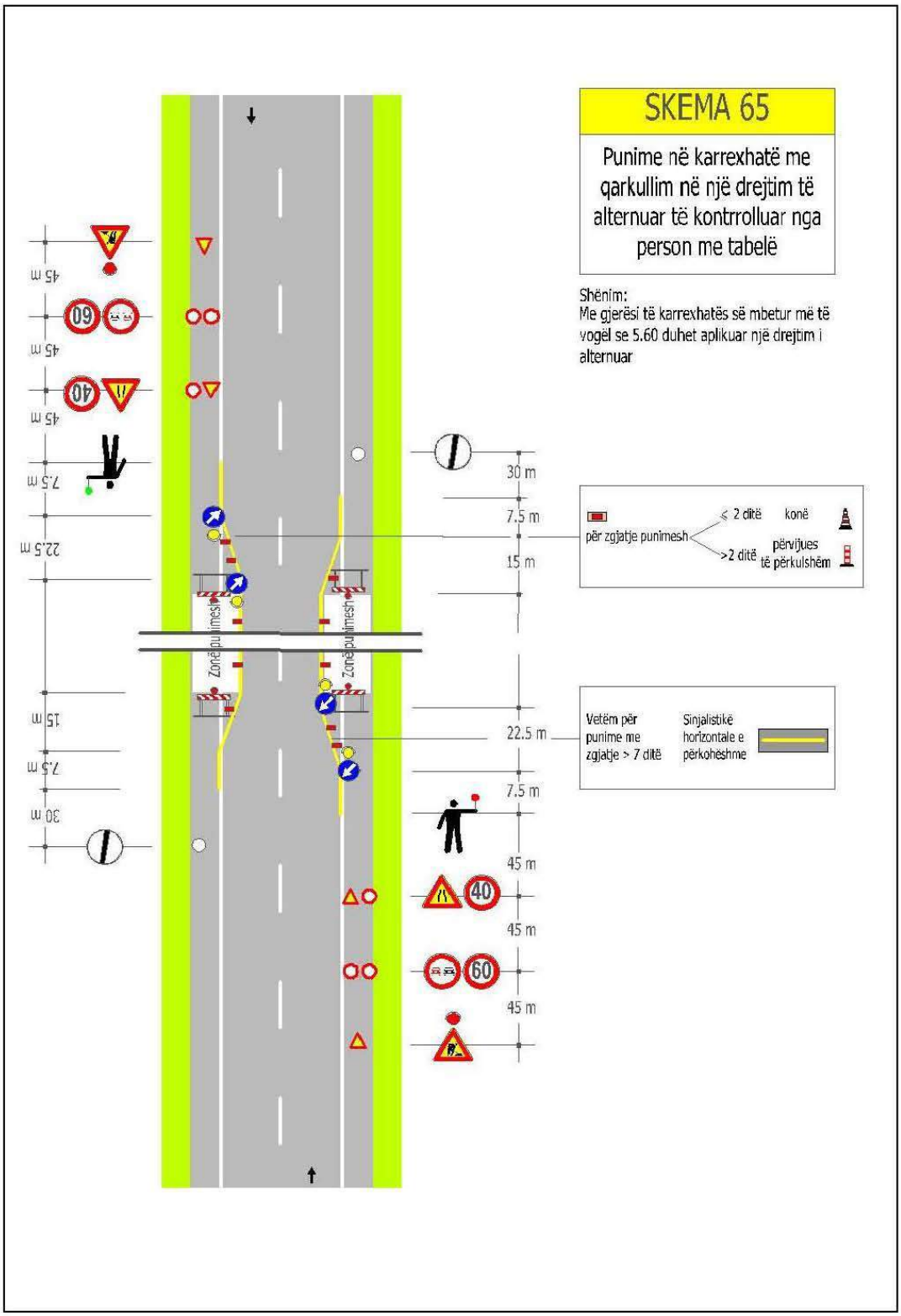
Kantier i lëvizshëm shoqëruar me person me flamur në rrugë me një karrexhatë

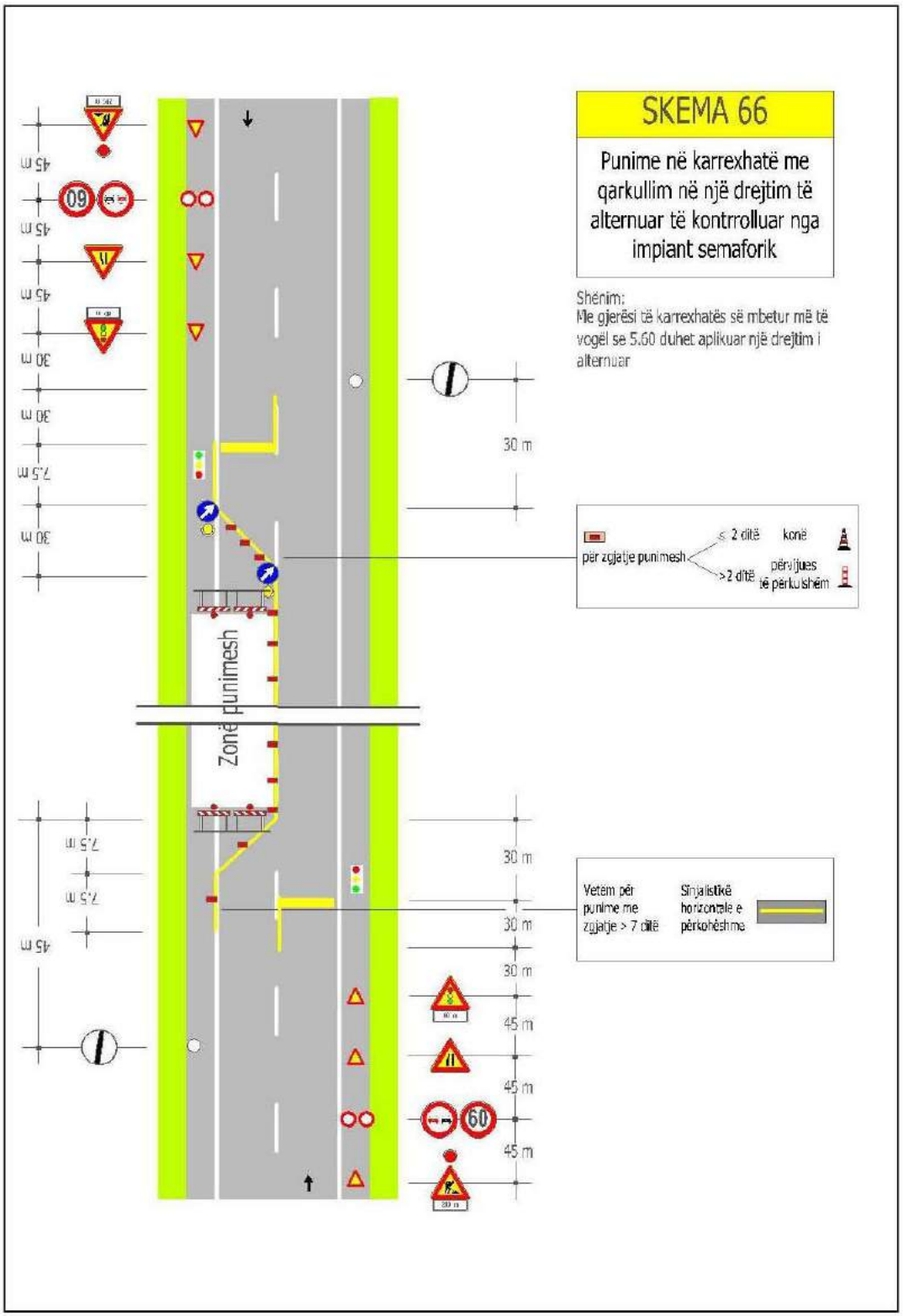


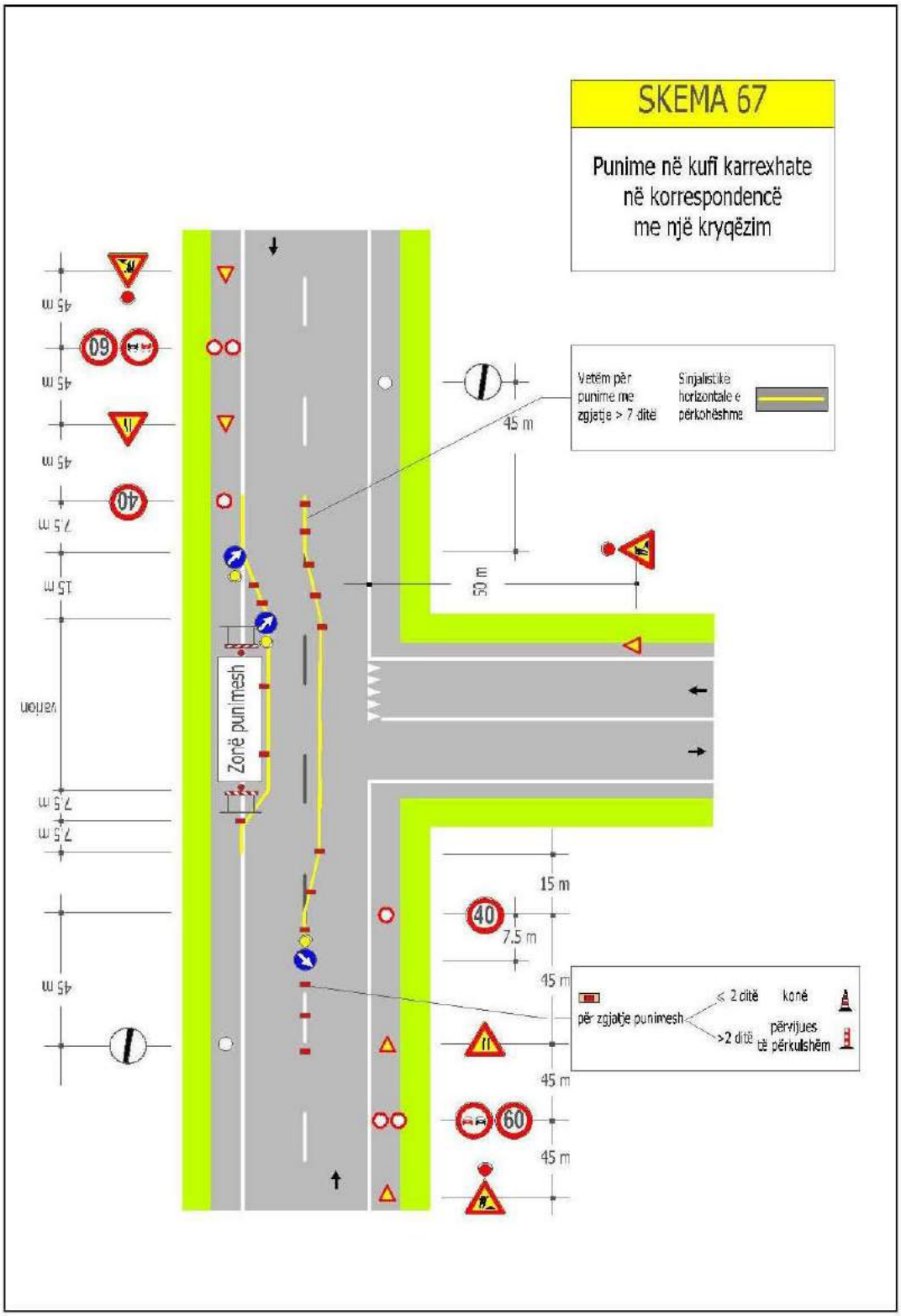
Shënim:
Ky lloj kantieri i lëvizshëm është i lejuar vetëm në rastet e rrugëve me trafik të vogël, e tillë që nuk ka nevojë për aplikimin e një drejtimi të alternuar. Distanca midis personit me flamur dhe mjetit të punë është funksion i shpejtësisë maksimale të lejuar në rrugë

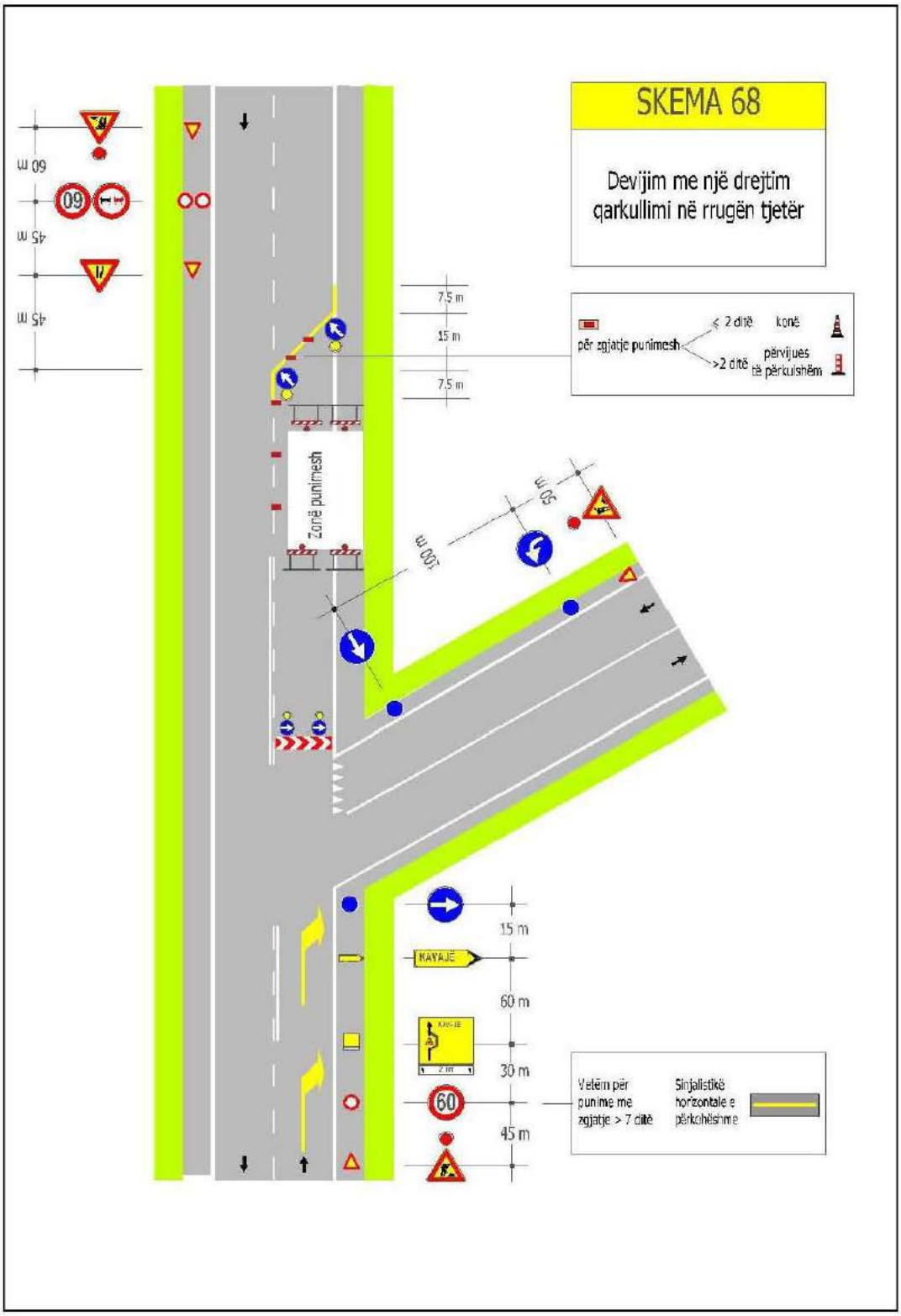

SKEMA 63
Punime në kufi të karrexhatës
Shënim:
Me gjerësi të karrexhatës së mbetur më të madhe ose të barabartë me 5.60 është i mundur qarkullimi në dy drejtime
30 m
7.5 m
22.5 m
7.5 m
7.5 m
varion
7.5 m
7.5 m
22.5 m
7.5 m
45 m
45 m
45 m
Zonë punimesh
60
60
45 m
45 m
45 m
7.5 m
30 m
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues
të përkulshëm
Vibulesë e sinjalistikës horizontale e përkohëshme
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme


SKEMA 64
Punime në karrexhatë me qarkullim në një drejtim të alternuar
Shënim:
Me gjerësi të karrexhatës së mbetur më të vogël se 5.60 duhet aplikuar një drejtim i alternuar
30 m
7.5 m
varion
Zonë punimesh
për zgjatje punimesh
≤ 2 dite
kone
>2 dite
pervijues
të përkulshëm
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohshme
45 m
60 m


SKEMA 65
Punime në karrexhatë me qarkullim në një drejtim të alternuar të kontrrolluar nga person me tabelë
Shënim:
Me gjerësi të karrexhatës së mbetur më të vogël se 5.60 duhet aplikuar një drejtim i alternuar
30 m
7.5 m
15 m
22.5 m
7.5 m
45 m
45 m
45 m
Zonë punimesh
Zonë punimesh
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues të përkulshëm
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
40
60

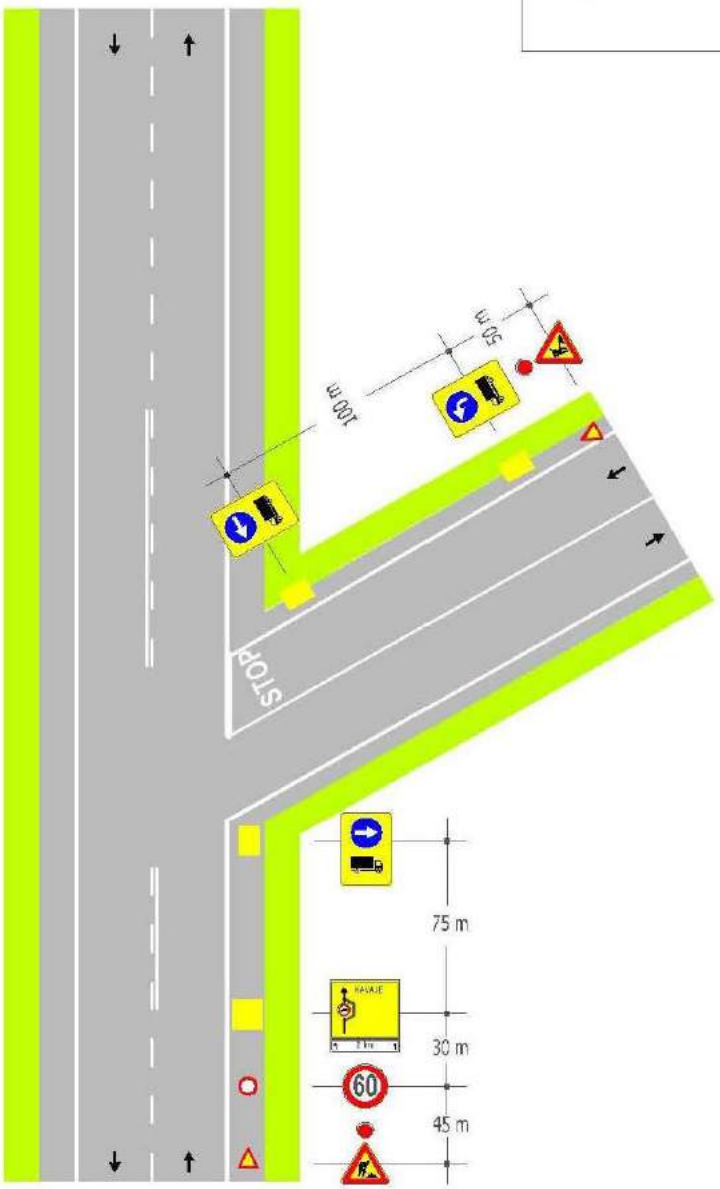

SKEMA 66
Punime në karrexhatë me qarkullim në një drejtim të alternuar të kontrrolluar nga impiant semaforik
Shënim:
Me gjerësi të karrexhatës së mbetur më të vogël se 5.60 duhet aplikuar një drejtim i alternuar
Zonë punimesh
30 m
45 m
7,5 m
60
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
> 2 ditë
përvijues të përkohshëm
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

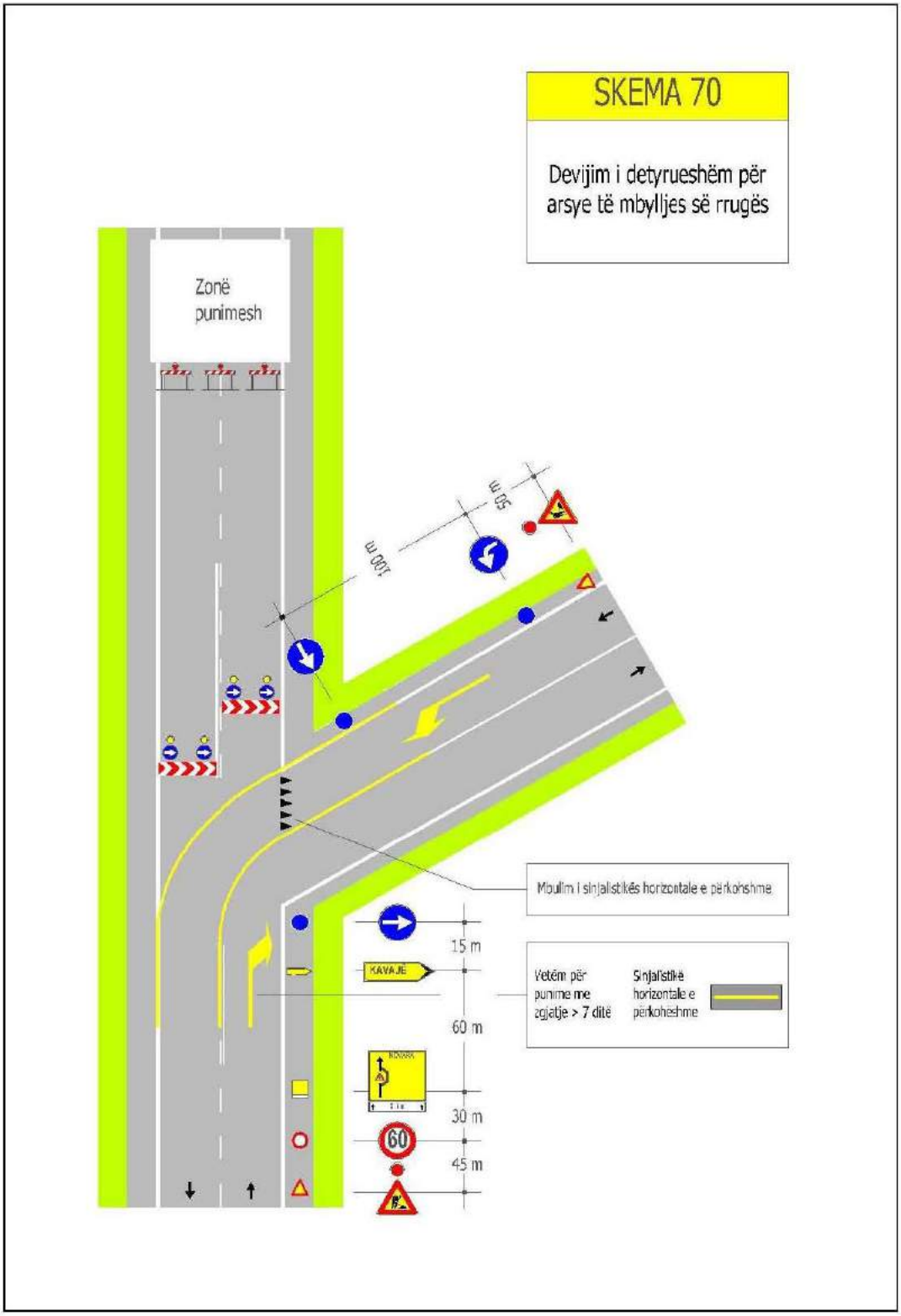

SKEMA 67
Punime në kufi karrexhate
në korrespondencë
me një kryqëzim
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
Zonë punimesh
varion
45 m
7.5 m
15 m
50 m
40
60
15 m
7.5 m
45 m
45 m
45 m
45 m
45 m
45 m
45 m
45 m
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues
të përkulshëm


SKEMA 68
Devijim me një drejtim qarkullimi në rrugën tjetër
60 m
45 m
45 m
7.5 m
15 m
7.5 m
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues të përkulshëm
Zonë punimesh
50 m
100 m
15 m
KAYAJË
60 m
30 m
60
45 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme

SKEMA 69

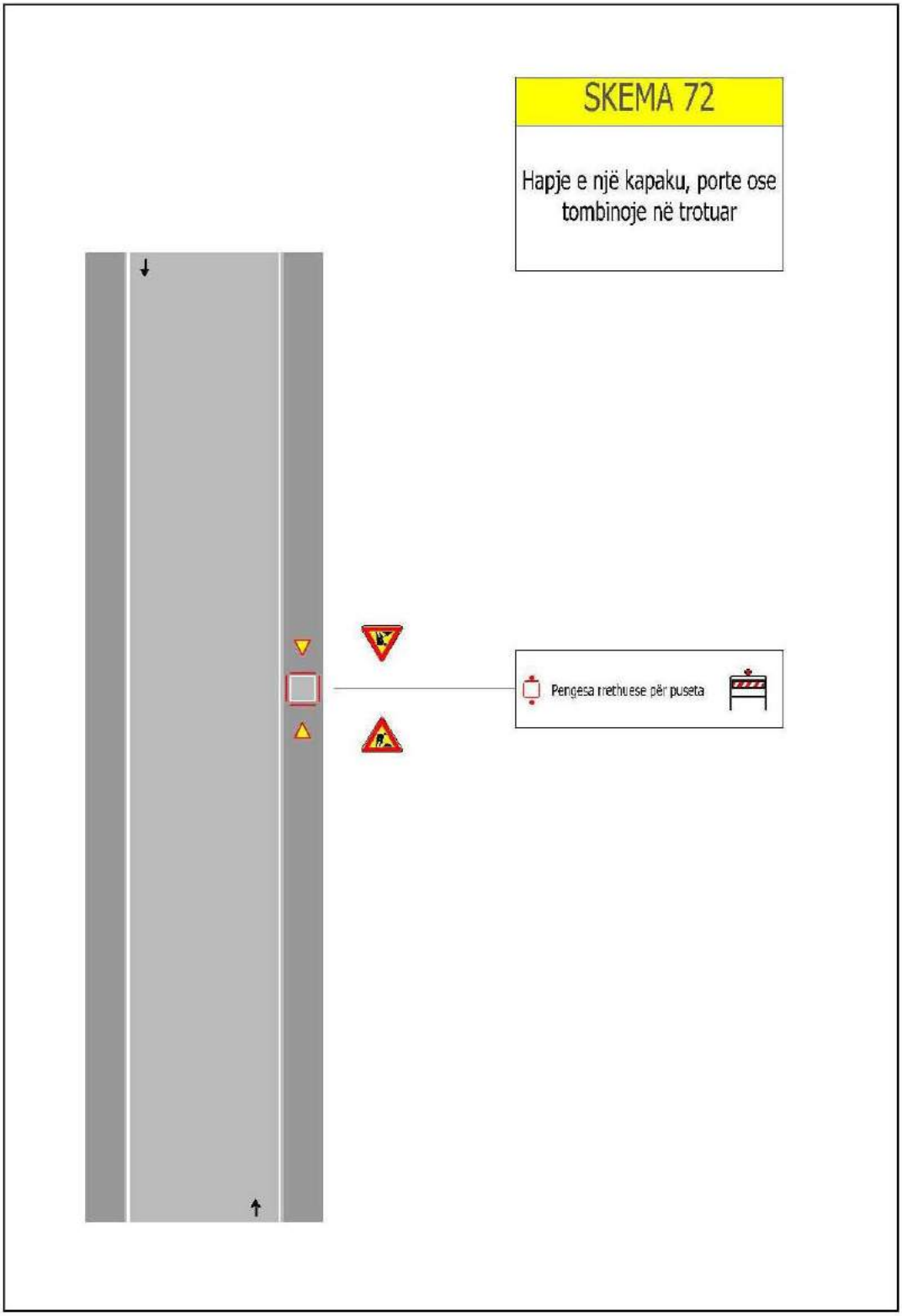
Devijim i detyrueshëm për një kategori të caktuar mjetesh

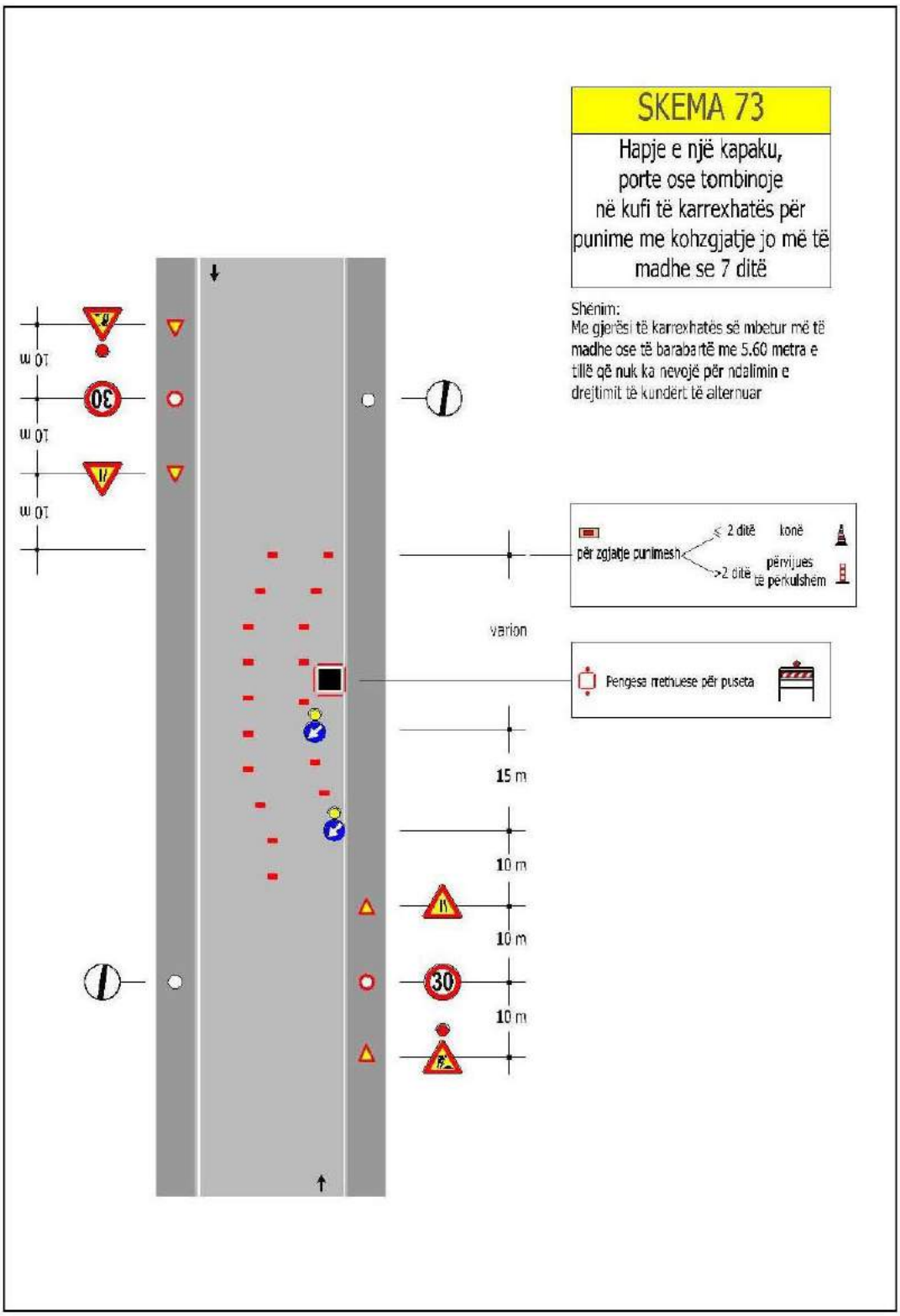


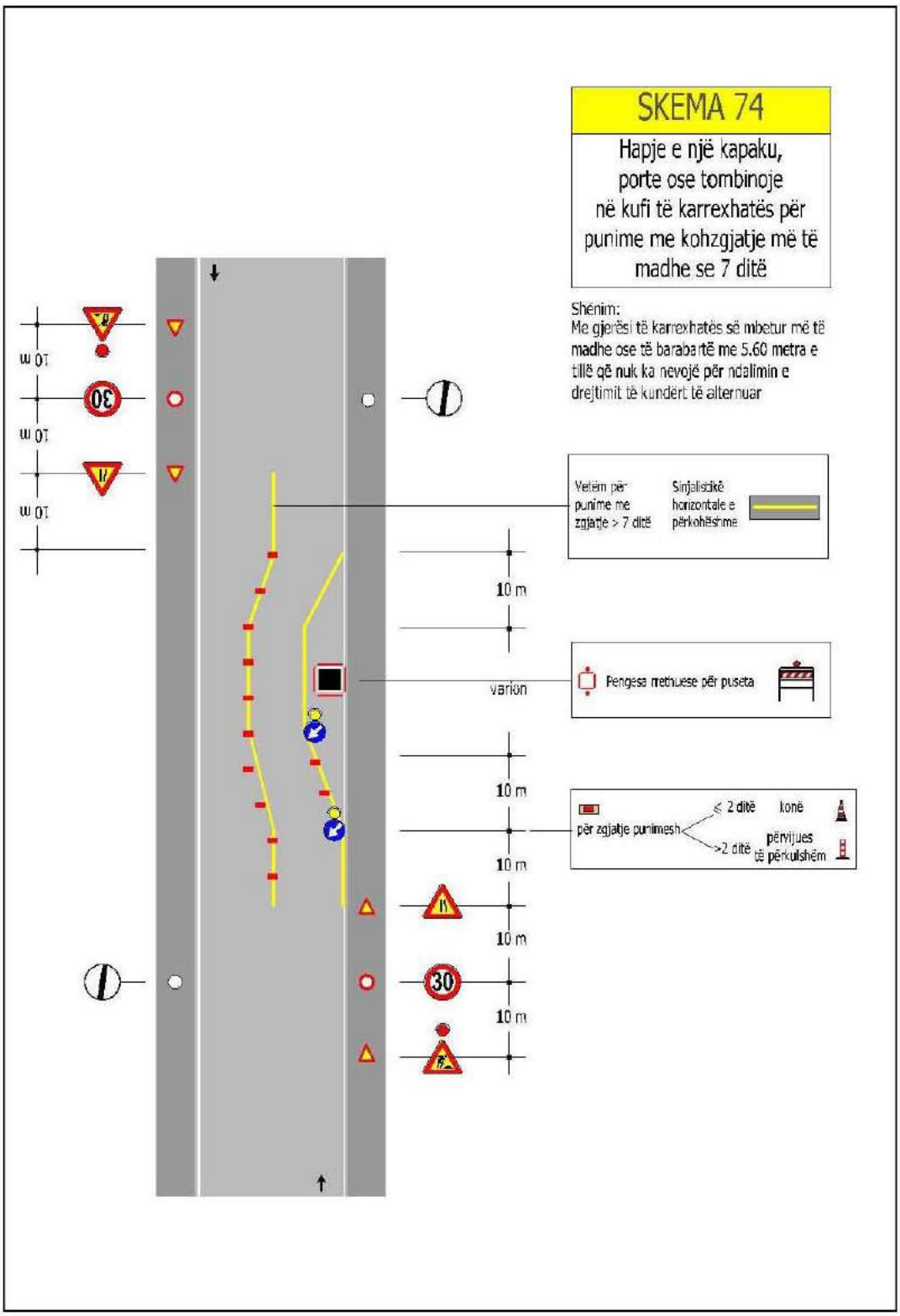

SKEMA 70
Devijim i detyrueshëm për arsye të mbylljes së rrugës
Zonë punimesh
100 m
50 m
Mbulim i sinjalistikës horizontale e përkohshme
15 m
KAVAJË
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohshme
60 m
30 m
60
45 m

Skema për rrugë të tipit E dhe F urbane

(rrugë lagjesh dhe urbane lokale)


SKEMA 72
Hapje e një kapaku, porte ose tombinoje në trotuar
Pengesa rrethuese për puseta


SKEMA 73
Hapje e një kapaku, porte ose tombinoje në kufi të karrexhatës për punime me kohzgjatje jo më të madhe se 7 ditë
Shënim:
Me gjerësi të karrexhatës së mbetur më të madhe ose të barabartë me 5.60 metra e tillë që nuk ka nevojë për ndalimin e drejtimit të kundërt të alternuar
10 m
10 m
10 m
30
varion
15 m
10 m
10 m
10 m
30
≤ 2 ditë
konë
për zgjatje punimesh
>2 ditë
përvijues
të perkulshëm
Pengesa metnuese për puseta

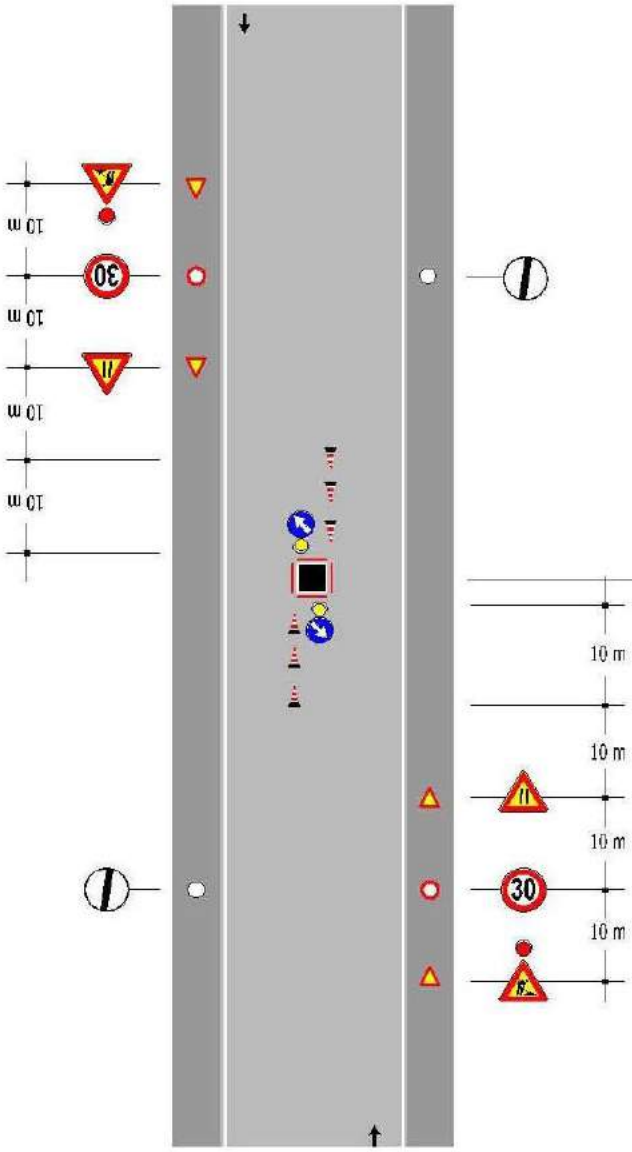

SKEMA 74
Hapje e një kapaku, porte ose tombinoje në kufi të karrexhatës për punime me kohzgjatje më të madhe se 7 ditë
Shënim:
Me gjerësi të karrexhatës së mbetur më të madhe ose të barabartë me 5.60 metra e tillë që nuk ka nevojë për ndalimin e drejtimit të kundërt të alternuar
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
10 m
varion
Pengesa metnuese për puseta
10 m
10 m
10 m
10 m
10 m
10 m
10 m
30
30
për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
koni
>2 ditë
përvijues të përkohshëm

SKEMA 75

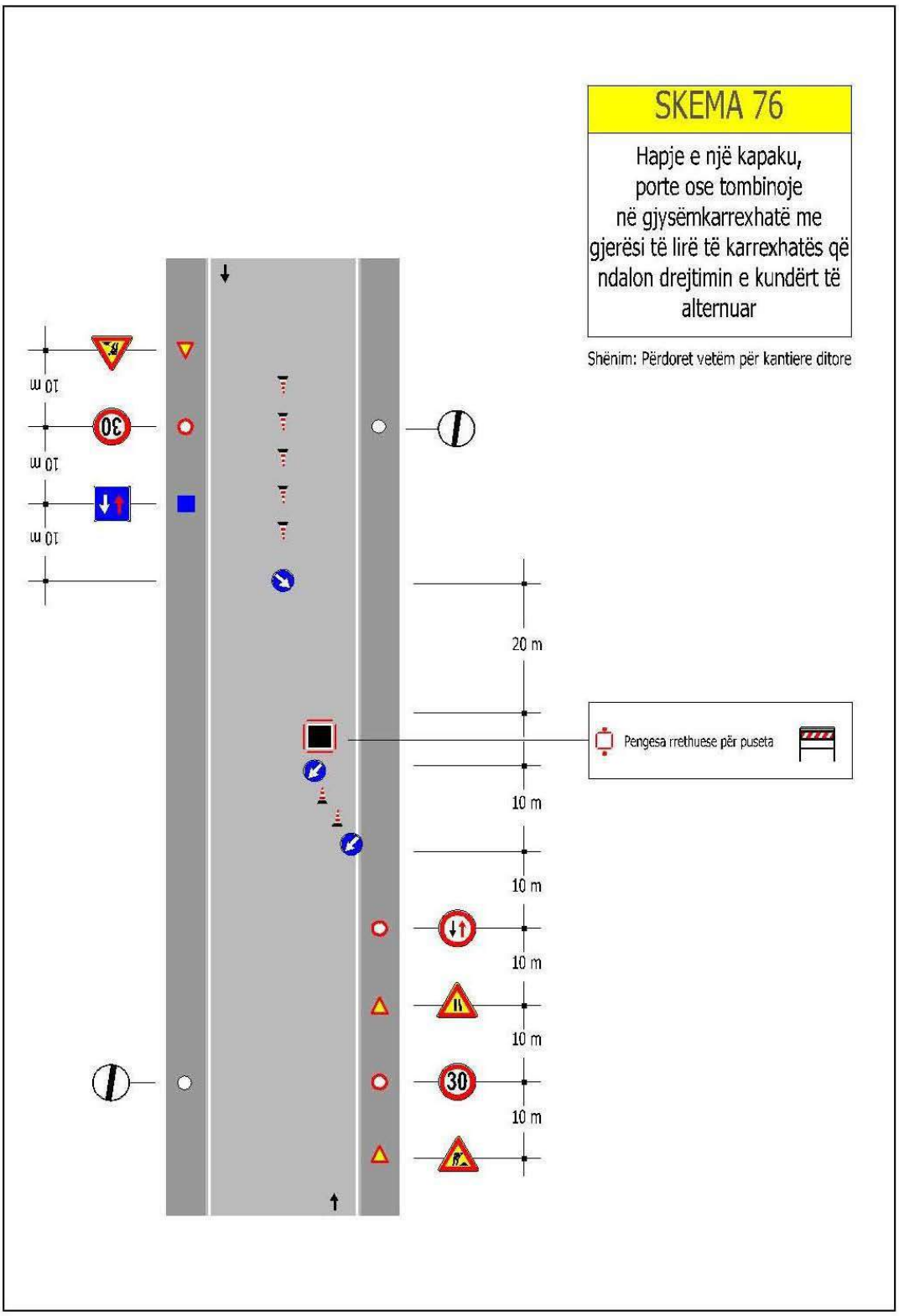
Hapje e një kapaku, porte ose tombinoje në qëndër të karrexhatës

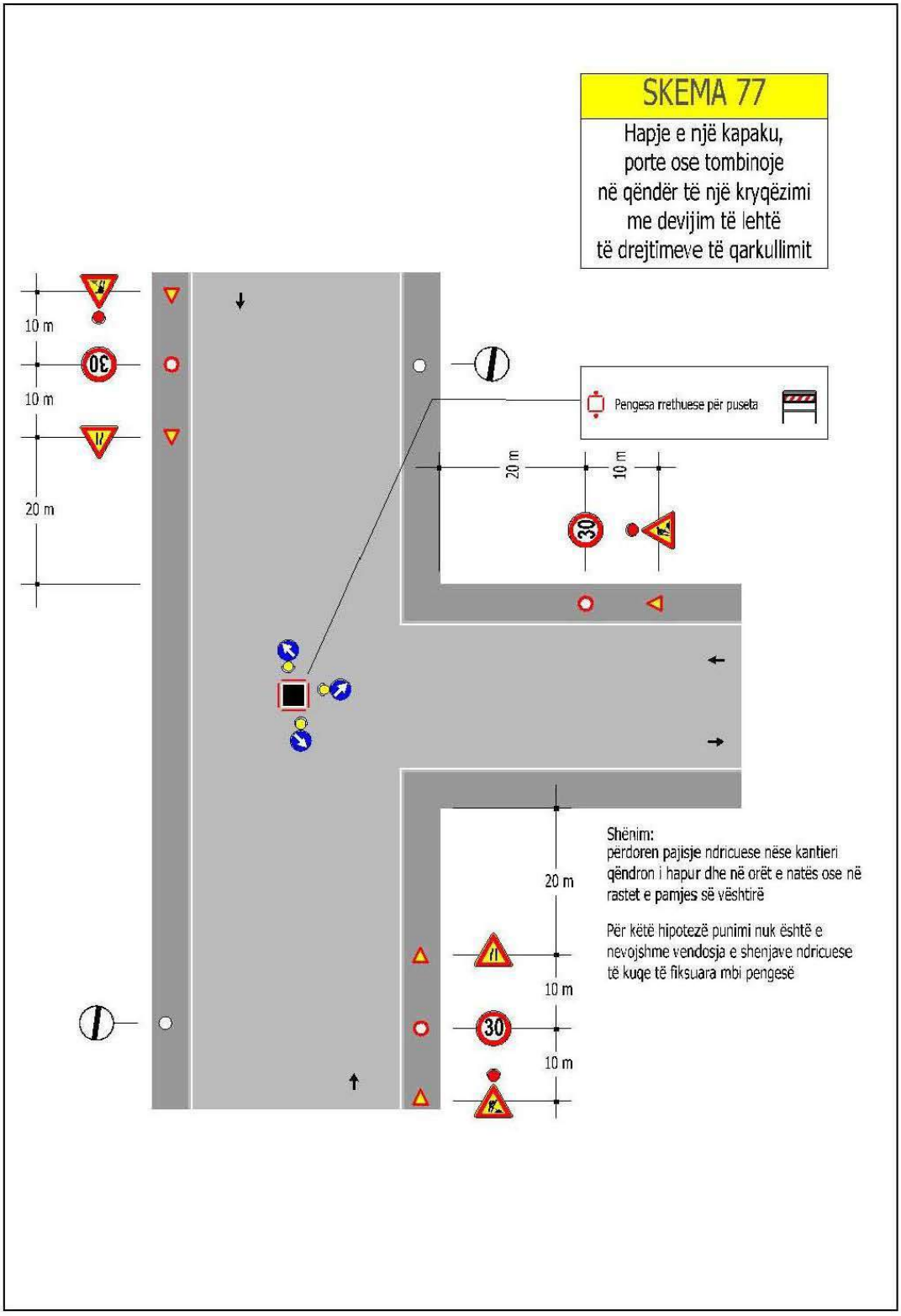
Shënim:
Me gjerësi të karrexhatës së mbetur më të madhe ose të barabartë me 5.60 metra e tillë që nuk ka nevojë për ndalimin e drejtimit të kundërt të alternuar

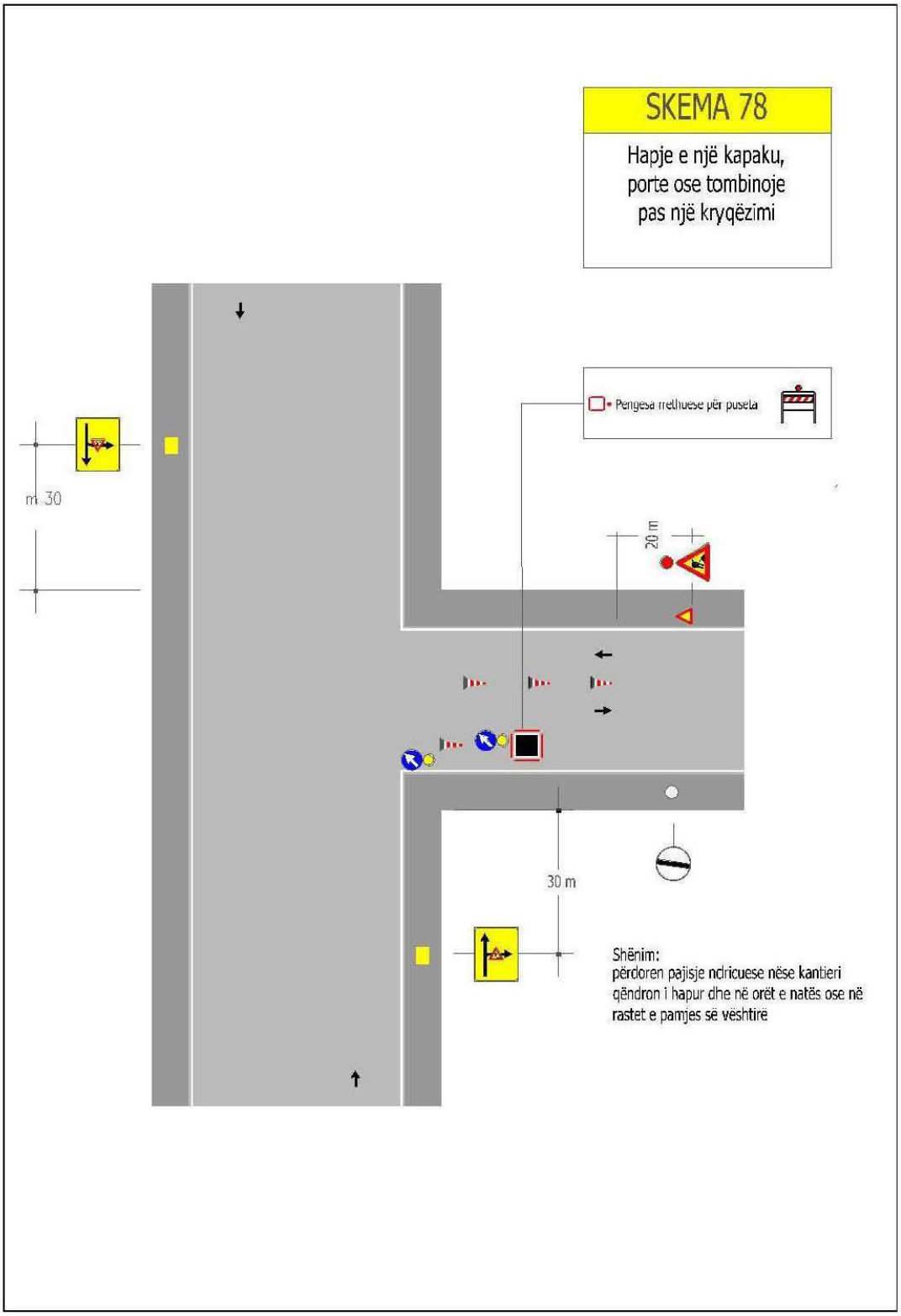
Për këtë hipotezë punimi nuk është e nevojshme vendosja e shenjave ndriçuese të kuqe të fiksuara mbi pengesë



Pengesa mbrojtëse për punëtorët

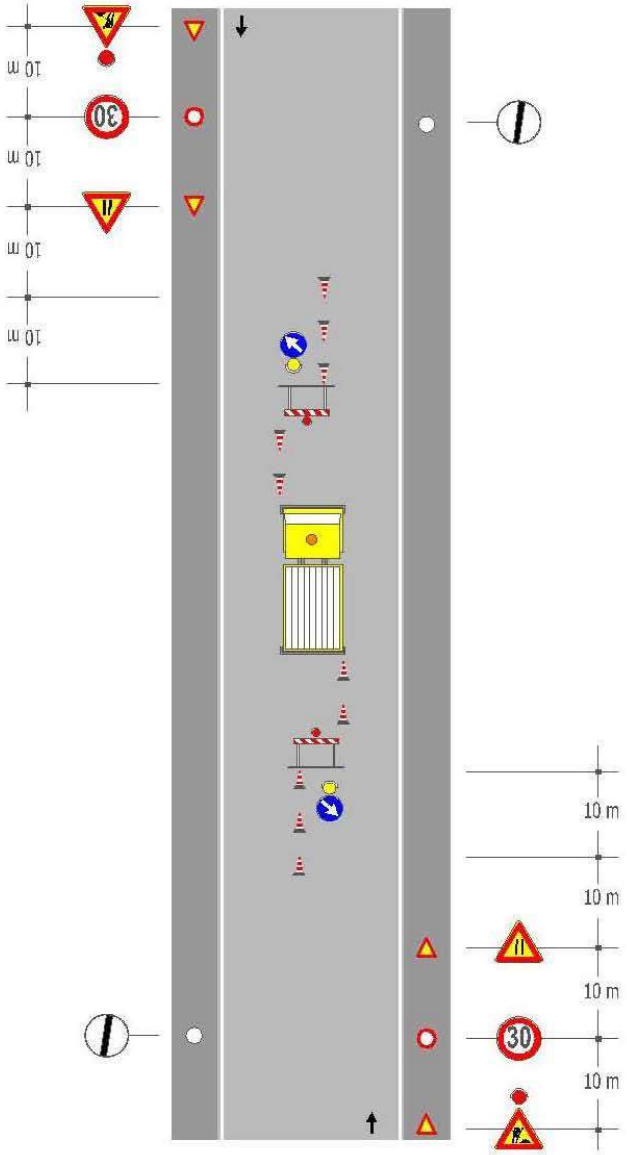

SKEMA 76
Hapje e një kapaku, porte ose tombinoje në gjysëmkarrexhatë me gjerësi të lirë të karrexhatës që ndalon drejtimin e kundërt të alternuar
Shënim: Përdoret vetëm për kantiere ditore
Pengesa rrethuese për puseta
20 m
10 m
10 m
10 m
10 m
10 m
10 m
10 m
10 m
30
30


SKEMA 77
Hapje e një kapaku,
porte ose tombinoje
në qëndër të një kryqëzimi
me devijim të lehtë
të drejtimeve të qarkullimit
10 m
10 m
20 m
Pengesa rrethuese për puseta
20 m
10 m
20 m
10 m
10 m
Shënim:
përdoren pajisje ndricuese nëse kantieri qëndron i hapur dhe në orët e natës ose në rastet e pamjes së vështirë
Për këtë hipotezë punimi nuk është e nevojshme vendosja e shenjave ndricuese të kuqe të fiksuara mbi pengesë


SKEMA 78
Hapje e një kapaku, porte ose tombinoje pas një kryqëzimi
Pengesa rrethuese për puseta
m 30
20 m
30 m
Shënim:
përdoren pajisje ndricuese nëse kantieri qëndron i hapur dhe në orët e natës ose në rastet e pamjes së vështirë

SKEMA 79

Mjet pune në qëndër të karrexhatës

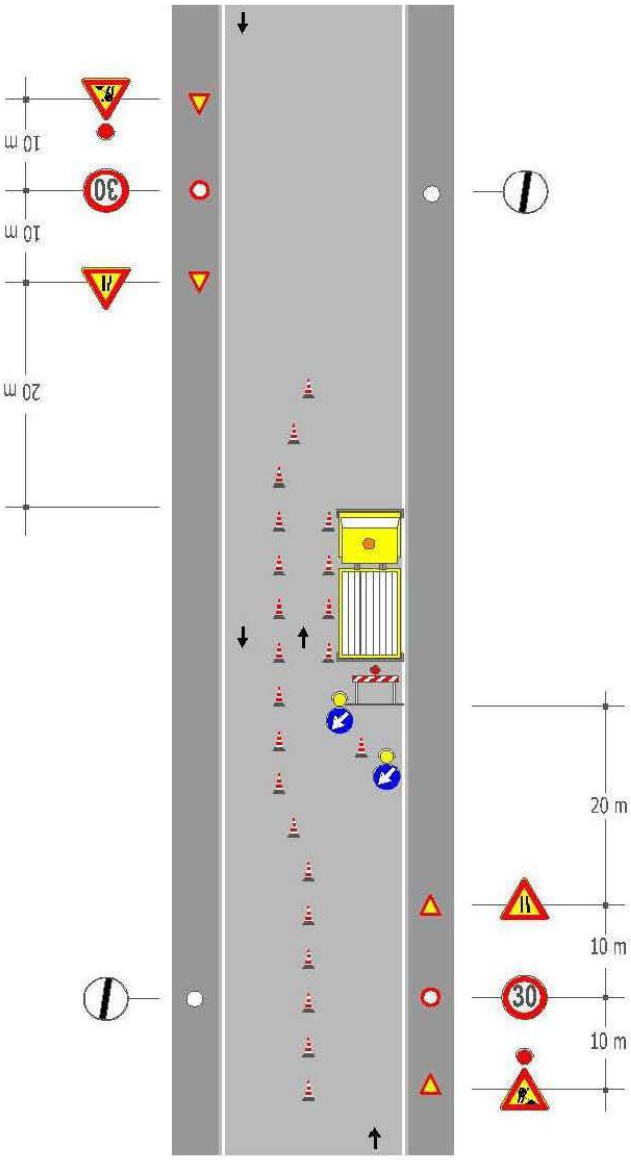


Shënim:
Me gjerësi të karrexhatës së mbetur më të madhe ose të barabartë me 5.60 metra e tillë që nuk ka nevojë për ndalimin e drejtimit të kundërt të alternuar

Shënim:
përdoren pajisje ndricuese nëse kantieri qëndron i hapur dhe në orët e natës ose në rastet e pamjes së vështirë

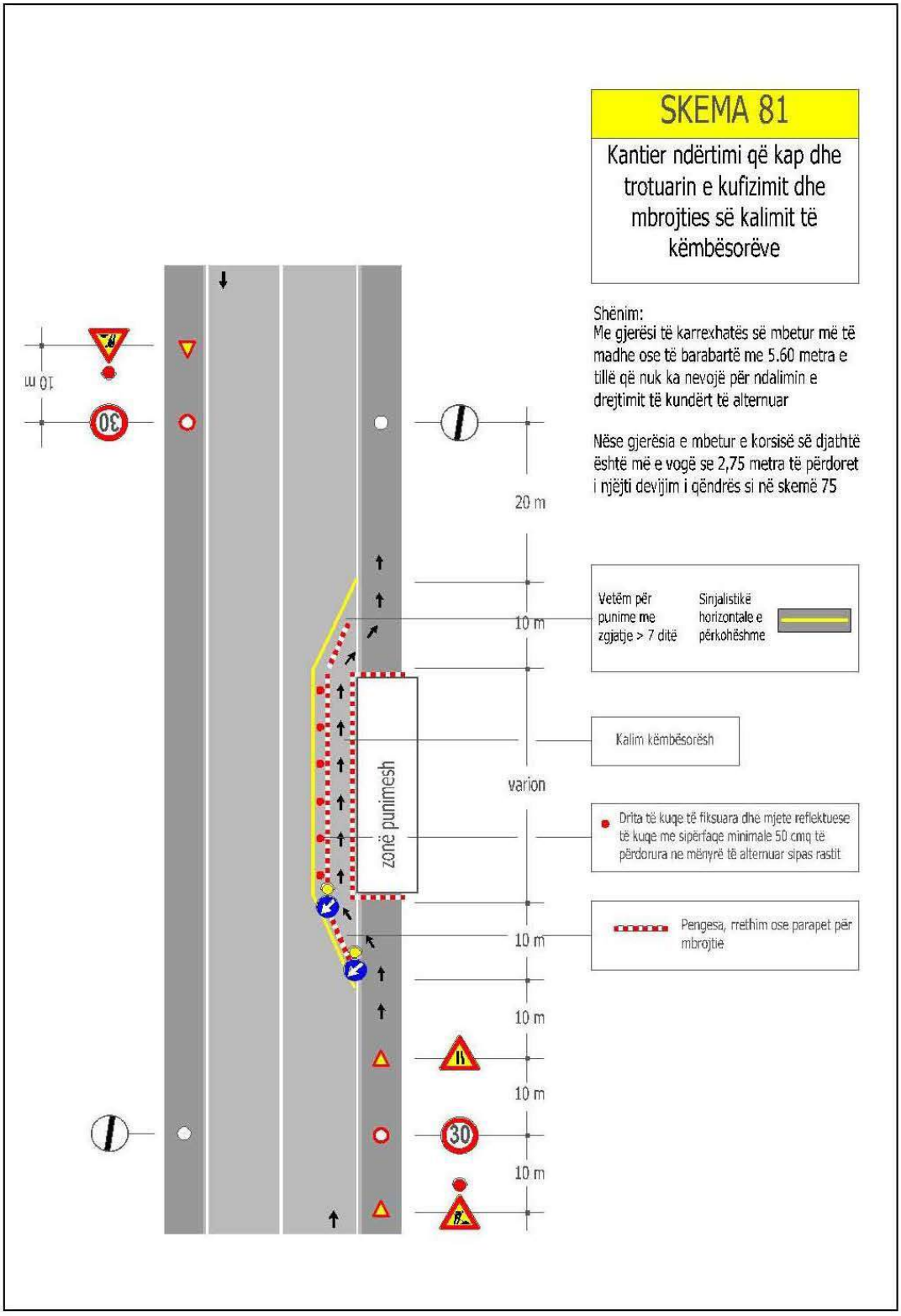
SKEMA 80

Mjet pune pranë trotuarit



Shënim:
Me gjerësi të karrexhatës së mbetur më të madhe ose të barabartë me 5.60 metra e tillë që nuk ka nevojë për ndalimin e drejtimit të kundërt të alternuar

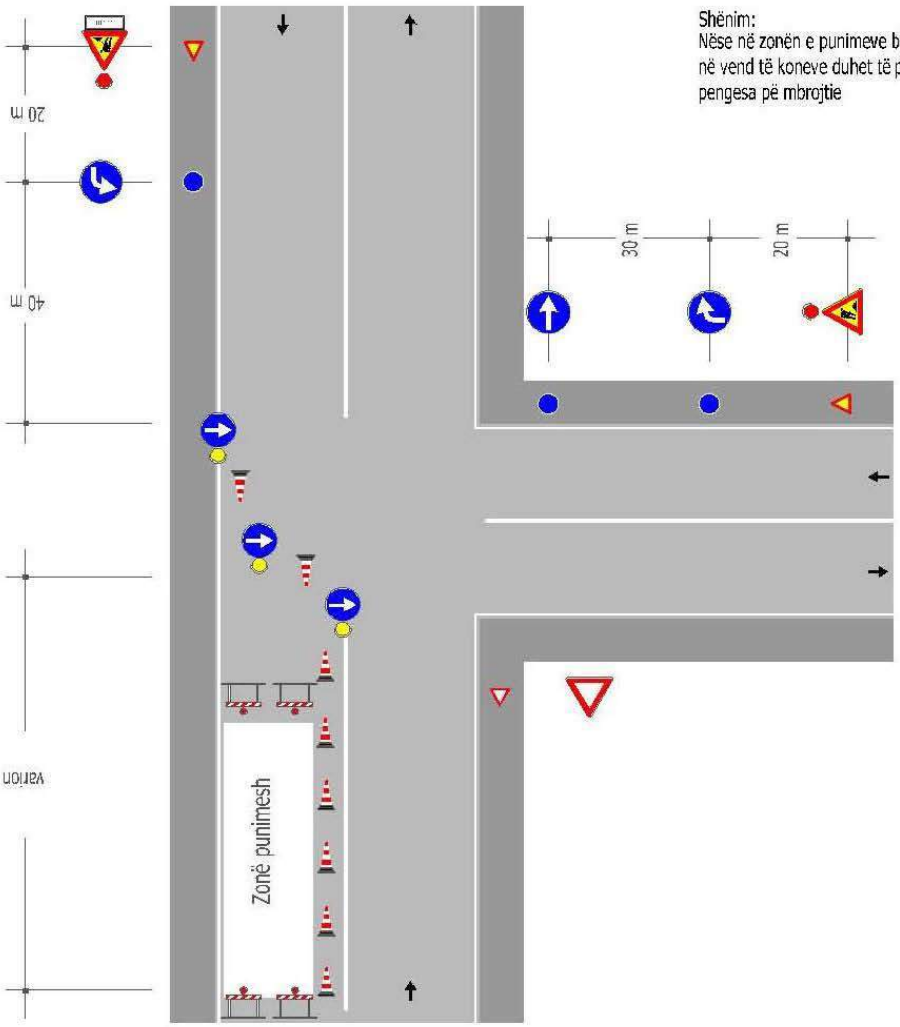
Shënim:
përdoren pajisje ndricuese nëse kantieri qëndron i hapur dhe në orët e natës ose në rastet e pamjes së vështirë


SKEMA 81
Kantier ndërtimi që kap dhe trotuarin e kufizimit dhe mbrojties së kalimit të këmbësorëve
Shënim:
Me gjerësi të karrexhatës së mbetur më të madhe ose të barabartë me 5.60 metra e tillë që nuk ka nevojë për ndalimin e drejtimit të kundërt të alternuar
Nëse gjerësia e mbetur e korsisë së djathtë është më e vogë se 2,75 metra të përdoret i njëjti devijim i qëndrës si në skemë 75
10 m
30
20 m
10 m
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
Kalim këmbësorësh
varion
zonë punimesh
Drita të kuqe të fiksuara dhe mjete reflektuese të kuqe me sipërfaqe minimale 50 cmq të përdorura ne mënyrë të alternuar sipas rastit
Pengesa, rrethim ose parapet për mbrojtje
10 m
10 m
10 m
30
10 m

SKEMA 82

Kantier me kohëzgjatje të shkurtër me devijim të njërit nga dy drejtimet e qarkullimit

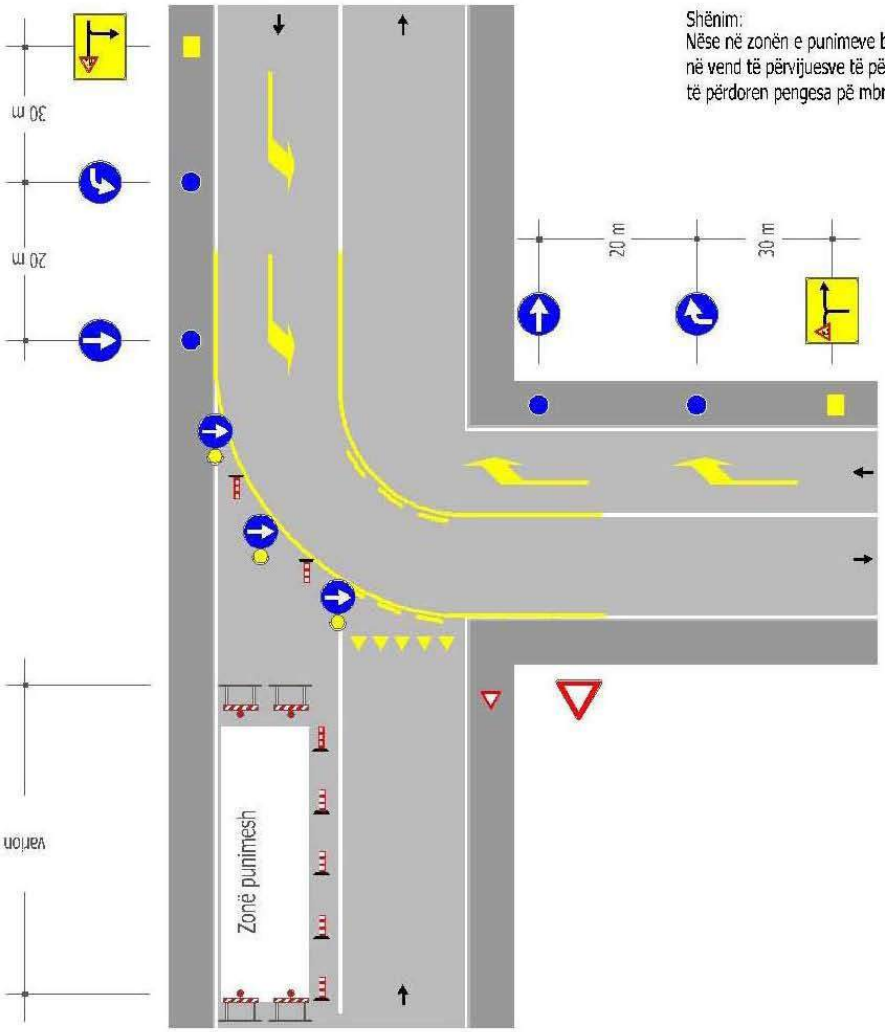
Shënim:
Nëse në zonën e punimeve bëhen gërmime, në vend të koneve duhet të përdoren pengesa për mbrojtje

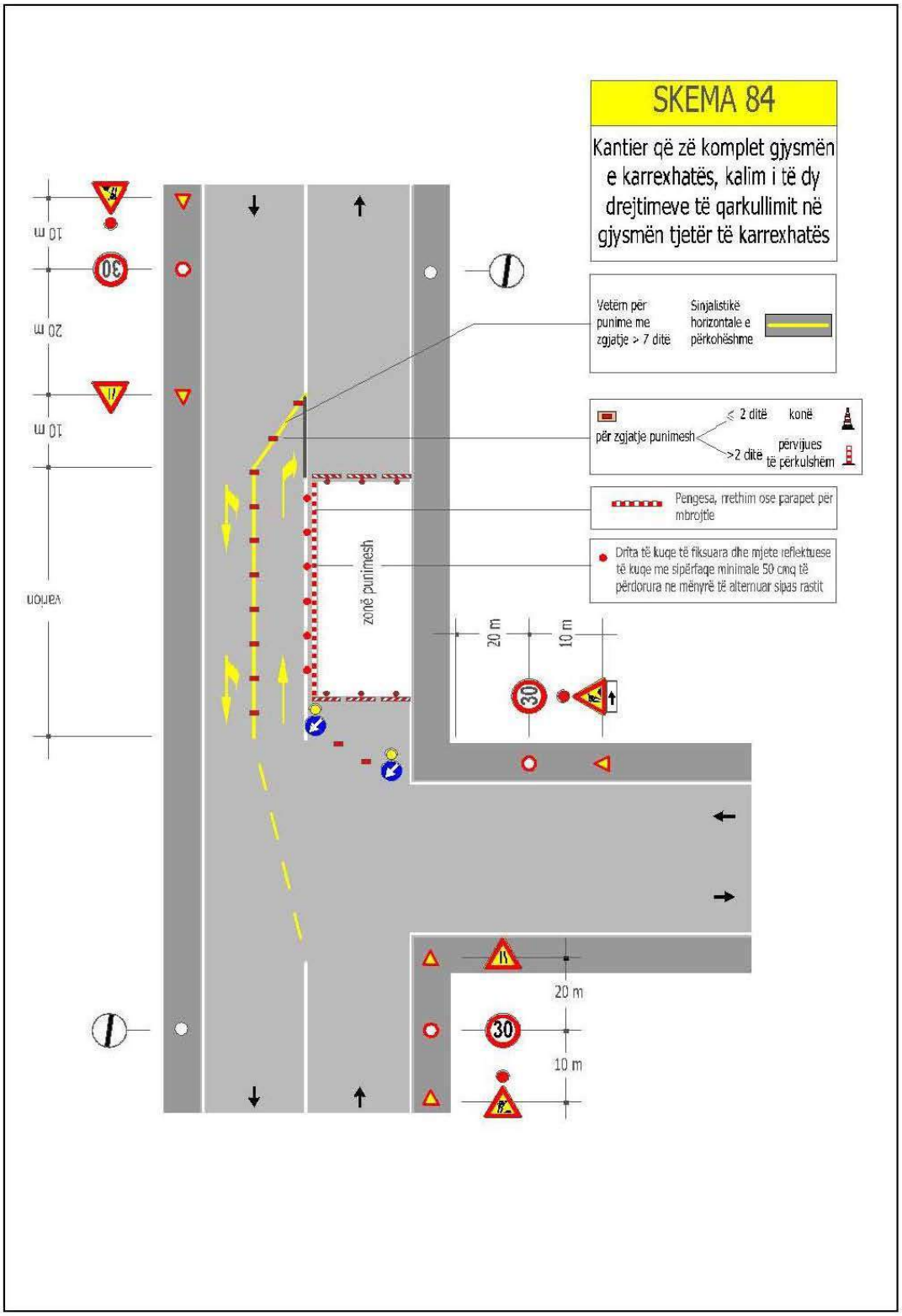


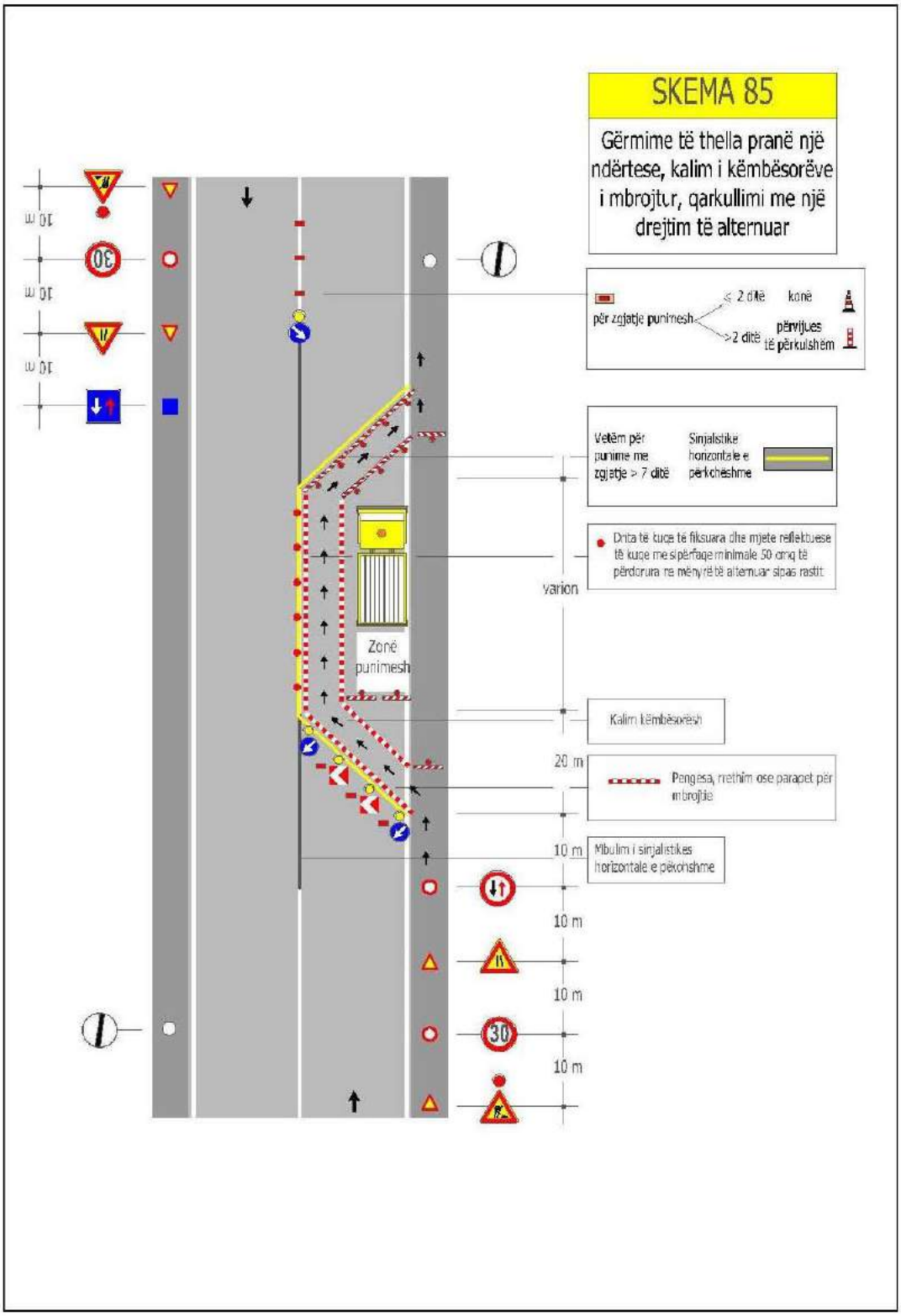
SKEMA 83

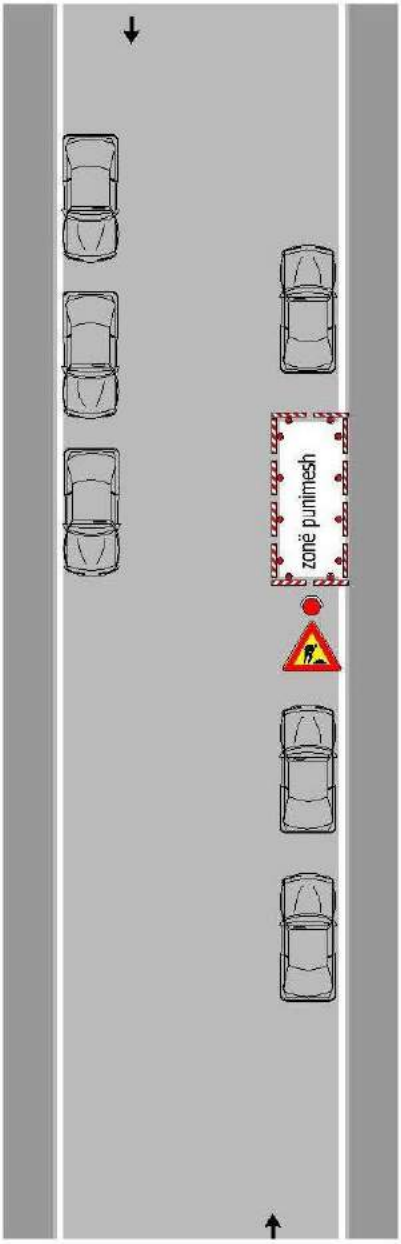
Kantier me kohëzgjatje të gjatë me devijim të njërit nga dy drejtimet e qarkullimit

Shënim:
Nëse në zonën e punimeve bëhen gërmime, në vend të përvijuesve të përkulshëm duhet të përdoren pengesa për mbrojtje




SKEMA 84
Kantier që zë komplet gjysmën e karrexhatës, kalim i të dy drejtimeve të qarkullimit në gjysmën tjetër të karrexhatës
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
për zgjatje punimesh
< 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues të përkulshëm
Pengesa, mrethim ose parapet për mbrojtje
Drita të kuqe të fiksuara dhe mjete reflektuese të kuqe me sipërfaqe minimale 50 cmq të përdorura ne mënyrë të alternuar sipas rastit
zonë punimesh
varion
10 m
20 m
10 m
20 m
10 m
20 m
10 m
30
30
30


SKEMA 85
Gërmime të thella pranë një ndërtese, kalim i këmbësorëve i mbrojtur, qarkullimi me një drejtim të alternuar
10 m
10 m
10 m
30
30
30
Për zgjatje punimesh
≤ 2 ditë
konë
>2 ditë
përvijues
të përkulshëm
Vetëm për punime me zgjatje > 7 ditë
Sinjalistikë horizontale e përkohëshme
Ditë të kuqe të fiksuara dhe mjete reflektuese të kuqe me sipërfaqe minimale 50 cm² të përdorura ne mënyrë të alternuar sipas rastit
varion
Zonë punimesh
Kalim këmbësorësh
20 m
Pengesa, methim ose parapet për mbrojtje
10 m
Mbulim i sinjalistikes horizontale e pëkohshme
10 m
10 m
10 m

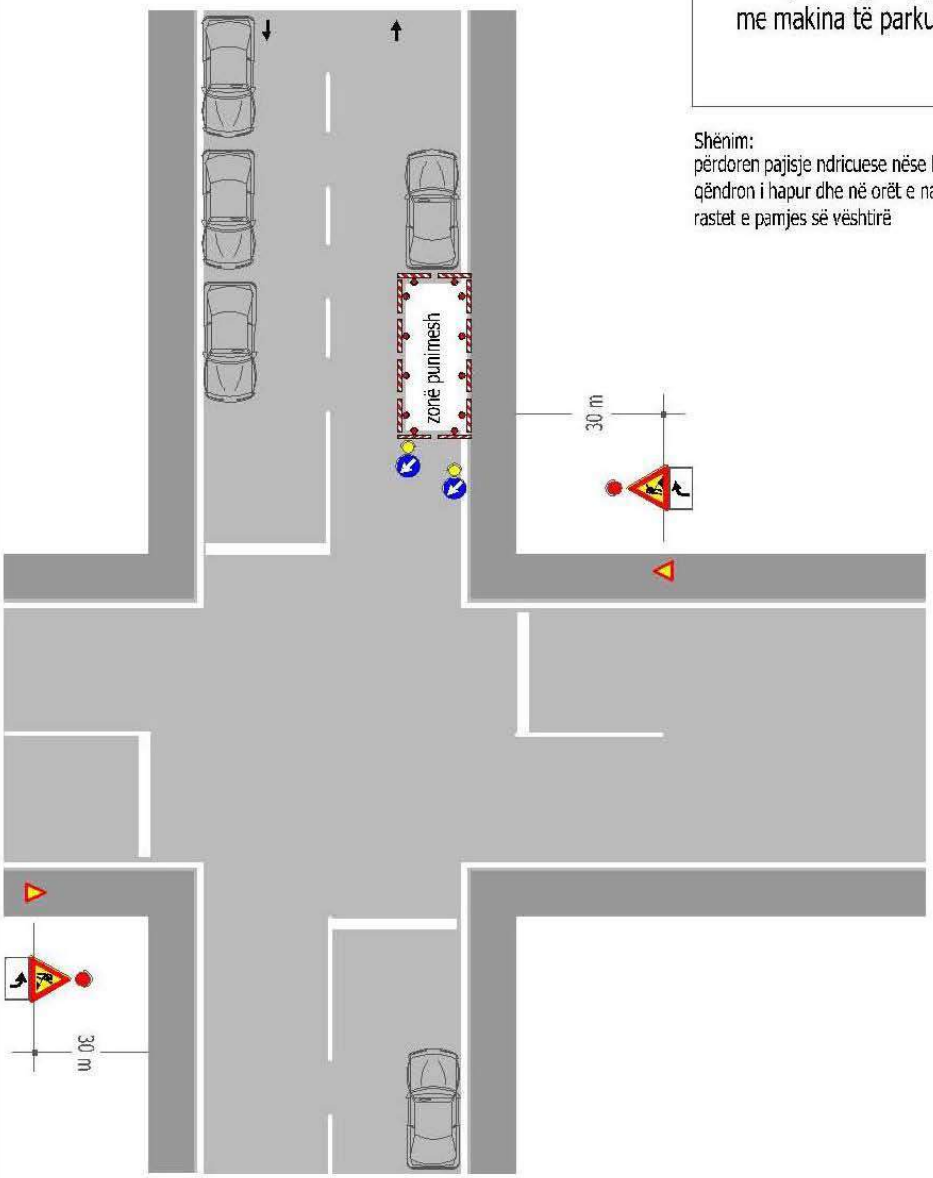


SKEMA 86

Kantier në një pjesë të rrugës në vijë të drejtë me makinat e parkuara

Shënim:
përdoren pajisje ndricuese nëse kantieri qëndron i hapur dhe në orët e natës ose në rastet e pamjes së vështirë

SKEMA 87

Kantier pranë një kryqëzimi me makina të parkuara

Shënim:
përdoren pajisje ndricuese nëse kantieri qëndron i hapur dhe në orët e natës ose në rastet e pamjes së vështirë