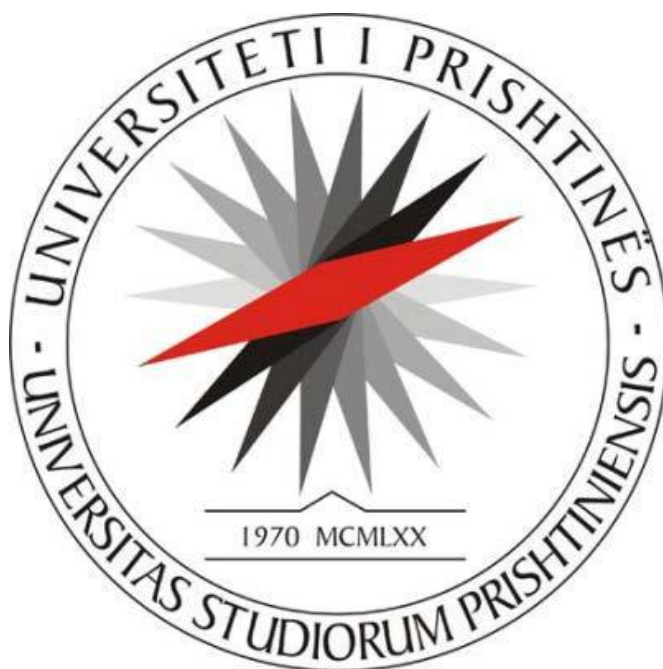


UNIVERSITETI I PRISHTINËS "HASAN PRISHTINA"
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE
DEPARTAMENTI I KOMUNIKACIONIT



PUNIM DIPLOME
STUDIMET POSTDIPLOMIKE – MASTER

Mentori:

Prof.Ass.Dr. Ferat **SHALA**

Kandidati:

Bsc. Astrit **ZEJNULLAHU**

Prishtinë, 2018

UNIVERSITETI I PRISHTINËS "HASAN PRISHTINA"
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE
DEPARTAMENTI I KOMUNIKACIONIT



PUNIM DIPLOME

STUDIMET POSTDIPLOMIKE – MASTER

Lënda:

SIGURIA NË KOMUNIKACION II

Tema:

**KODIFIKIMI I DËMTIMEVE TË AUTOMJETEVE GJATË
INSPEKTIMIT TË VENDIT TË NGJARJES**

Titulli i temës në gjuhën angleze:

**CODIFICATION OF VEHICLE DAMAGE DURING THE
INSPECTION OF NEWSNIGHT**

Mentori:

Prof.Ass.Dr. Ferat **SHALA**

Kandidati:

Bsc. Astrit **ZEJNULLAHU**

Prishtinë, 2018

Përmbajtja:

HYRJE	5
1. AKSIDENTET NË KOMUNIKACIONIN RRUGOR	6
1.1. Statistikat dhe analiza e aksidenteve të komunikacionit rrugor për vitet 2011-2015.....	7
1.1.1. Aksidentet në komunikacionin rrugor për vitin 2011	7
1.1.2. Aksidentet në komunikacionin rrugor për vitin 2012.....	9
1.1.3. Aksidentet në komunikacionin rrugor për vitin 2013	11
1.1.4. Aksidentet në komunikacionin rrugor për vitin 2014.....	13
1.1.5. Aksidentet në komunikacionin rrugor për vitin 2015.....	15
1.2. Pasqyrimi i renjës dhe rritjes së aksidenteve për periudhën e analizuar.....	17
2. INSPEKTIMI I VENDIT TË AKSIDENTIT	20
2.1. Aksidentet e komunikacionit rrugor.....	20
2.2. Dokumentacioni i shkruar	24
2.3. Dokumentacioni i paraqitjes grafike	25
2.3.1. Rekognoscicimi (vëzhgimi, shqyrtimi, vrojtimi) i vendit të aksidentit të komunikacionit	25
2.3.2. Skicimi i sipërfaqeve të qarkullimit, mjeteve të transportit, personave dhe gjurmëve.....	25
2.3.3. Matja në vendin e aksidentit të komunikacionit	26
2.4. Foto dokumentacioni.....	30
2.5. Pajisjet matëse të inspektimit të vendit të aksidentit	33
2.5.1. Metri-shirit	33
2.5.2. Rrota matëse.....	34
2.5.3. Largësi-matësi laserik	34
2.5.4. Aparati fotografik dhe kamera	35
3. DETYRAT E POLICISË NË VENDIN E NGJARJES.....	37
3.1. Detyrat e para të Policisë në vendin e ngjarjes.....	37
3.2. Detyrat e Policisë Gjyqësore në vendin e ngjarjes	40
4. DETYRAT NË RAST AKSIDENTIT TË KOMUNIKACIONI RRUGOR SIPAS LIGJIT PËR SIGURINË NË KOMUNIKACIONIN RRUGOR TË KOSOVËS	42
5. ANALIZA E NDESHJEVE (PËRPLASJEVE) TË AUTOMJETEVE.....	47
5.1. Fazat e ndeshjes dhe fazat e hulumtimit të aksidenteve.....	47
5.2. Drejtimi i ndeshjes apo goditjes në bazë të shpejtësisë relative.....	51

5.3. Klasifikimi i ndeshjeve të dy automjeteve të udhëtarëve sipas drejtimit të goditjes (ndeshjës)	54
6. KODIFIKIMI I DËMTIMEVE TË AUTOMJETEVE.....	56
6.1. Historiku i zhvillimit të kodit të deformimit në përplasje.....	56
6.2. Kodi i deformimit në përplasje- KDP	58
6.2.1. Objektivat e kodimit	58
6.2.2. Qëllimi dhe fushë veprimi	58
6.2.3. KDP 1&2 – DiF – Drejtimi i Forcës.....	60
6.2.3.1. Klasifikimi i llojeve të përplasjes në aksident	64
6.2.4. KDP 3 Lokacioni gjeneral i deformimit	69
6.2.5. KDP 4&5 Shtrirja Horizontale.....	71
6.2.6. KDP 6 Shtrirja Vertikale.....	74
6.2.7. KDP 7 Struktura e dëmtimit	75
6.2.8. KDP 8 Hapësira (zgjrimin) e shtypjes	76
6.3. Aplikimi i kodit të deformimit në përplasje gjatë inspektimit të vendit të ngjarjës	84
Shembulli nr. 1	85
Shembulli nr. 2:.....	91
Shembulli nr. 3.....	94
Shembulli nr. 4:.....	95
7. PËRFUNDIM	96
LISTA E FIGURAVE DHE DIAGRAMEVE	98
LISTA E TABELAVE.....	100
LITERATURA	101

HYRJE

Gjatë viteve të studimeve themelore dhe atyre postdiplomike (studimet e nivelit Master), kam lexuar shënime të ndryshme nga fusha e transportit, trafikut rrugor e veçanërisht mbi sigurinë në komunikacion. Të gjitha këto shënime të vlefshme më bënë që të interesohem për probleme të përgjithshme dhe akoma me shumë për fenomene të veçanta të cilat vazhdimisht ndodhin në trafikun rrugor.

Përveç shumë të mirave që i sjell njerëzimit zhvillimi i mjeteve motorike, njëkohësisht ato po bëhen edhe një sfidë më shumë për njerëzimin, duke qenë se nëpër rrugët ku lëvizin këto mjete ndodhin shumë aksidente me pasoja nga më të ndryshmet.

Shumë vende të cilat kanë traditë të hulumtimit me qëllim të minimizimit të numrit të madh të aksidenteve të trafikut rrugor kanë investuar mjaft shumë në teknikat që dalin nga projektet dhe punimet shkencore të bëra në fushën e aksidenteve. Megjithatë, akoma nuk është arritur ulja e numrit të aksidenteve në nivelin minimal, duke mbetur mjaft hapësirë si në fushën e kërkimeve shkencore ashtu edhe në atë të hulumtimeve shkencore mbi mënyrën se si duhet t'i qasemi një problemi të trafikut rrugor.

Një problem në vete është bërë edhe inspektimi i vendit të aksidentit nga ana e policisë së trafikut, e posaçërisht mbledhja e të dhënave në vendin e ngjarjes të cilat janë të domosdoshme për një analizë dhe përfundim sa më të saktë, të bërë nga ana e ekspertëve të trafikut rrugor. Përveç kësaj, për të lehtësuar zgjidhjet dhe për të shkurtuar kohën e zgjidhjes analitike të një aksidenti të trafikut, janë krijuar mjaft pajisje dhe programe kompjuterike të cilët bëjnë të mundur futjen e parametrave të nevojshëm për të bërë rekonstruktimin e vendit të ngjarjes dhe simulimin e aksidentit të ndodhur.

Përparime të rëndësishme janë bërë në fushën e inspektimit të vendit të aksidentit, teknikat analitike të rekonstruktimit janë bërë më të sofistikuara, që kërkojnë përmirësime shtesë në sistemin e klasifikimit.

Identifikimi, matja dhe shënimi i zonave të deformimeve të automjeteve ka një rëndësi të veçantë në studimin e fushës së aksidenteve ndërmjet automjeteve, sepse bëhet e mundur një qasje më e drejtë dhe më gjithëpërfshirëse në aspektin e trajtimit të një dëmi dhe u krijohet mundësi ekspertëve të aksidenteve në komunikacion që të bëjnë një analizë të qartë të bazuar më tepër në fakte shkencore dhe më pak në deklaratat e dhëna nga pjesëmarrësit në aksident.

Në raportet e aksidenteve është vërejtur se unifikimi i përshkrimit të dëmeve në automjete shumë pak është mbajtur në mes të zyrtareve policor, mos unifikimi i përshkrimit të dëmeve të automjeteve shpesh krijon edhe paqartësi në përshkrimin e dëmtimeve të automjeteve, një përshkrim jo përmbajtëse krijon situata të vështira për të arritur deri të një përfundim i saktë.

1. AKSIDENTET NË KOMUNIKACIONIN RRUGOR

Numri i madh i të vdekurve dhe të lënduarve rënd në aksidentet e komunikacionit mund të shpjegohet në rend të parë si shkak i:

- rritjes së vrullshme të numrit të mjeteve,
- përqindjes së madhe të mjeteve të cilat qarkullojnë në gjendje jo të rregullte teknike,
- mosnjohjes së duhur të kulturës së komunikacionit nga ana e ngasësve dhe këmbësorëve,
- masave të dobëta parandaluese (preventive) dhe ndëshkuese për ata të cilët nuk i përfillin me përpikëri rregullat në komunikacion,
- mospërshtatja e rrugës kushteve, trendëve dhe zhvillimeve bashkëkohore në komunikacion,
- niveli i gjendjes dhe infrastrukturës rrugore jo i duhur, numrit të pamjaftueshëm të shenjave të komunikacionit, etj.

Aksident komunikacioni e quajm atë ngjarje në rrugë në të cilën ka marrë pjesë së paku një mjet në lëvizje, e në të cilin janë lënduar apo kanë vdekur një apo më shumë persona, apo është shkaktuar dëm material.

Sipas kësaj, me aksident komunikacioni nënkuptojmë atë ngjarje (incident) e cila ka ndodhur për shkak të punëve dhe veprimeve jo të rregullta dhe jo ligjore të një apo më shumë pjesëmarrësve në komunikacion, ku ka ardhur deri te pasojat e lartpërmendura.

Nëse për arsye të punëve dhe veprimeve jo të rregullta dhe jo ligjore të disa pjesëmarrësve në komunikacion nuk ndodhin humbje në jetë të njerëzve ose lëndime, apo dëme materiale në çfarëdo vlere, atëherë ato ngjarje (punë dhe veprime) kualifikohet si kundërvajtje. Për këtë arsye në rast të aksidenteve në komunikacion është karakteristikë të paraqitet numri i të vdekurve dhe të të lënduarve, si dhe vlera e dëmeve materiale.

Ekzistojnë shkaktarë subjektivë dhe objektivë të aksidenteve të komunikacionit. Shkaqet subjektive janë: gabimet e pjesëmarrësve në komunikacion (ngasësit, këmbësorët dhe udhëtarët në mjet), kurse shkaqet objektive janë: pa rregullsitë teknike të mjeteve dhe rrugëve, gjendja e rrugës, qarkullimi në rrugë dhe faktori incident.

Shkaktari më i madh i aksidenteve të komunikacionit është ngasësi i mjetit. Në këtë ndikojnë vetit (cilësitë) jo të mira të ngasësit: mprehtësia dhe gjerësia e të pamurit (dukshmëria), vlerësimi i largësisë, dukshmëria natën, koha e reagimit, përvoja dhe shkathtësia jo e mjaftueshme në komunikacion e ngasësit, problemet personale, ngasja në gjendje të sëmur, të lodhur dhe nën ndikim të alkoolit dhe barnave narkotike dhe sjelljet jo të mira të ngasësit në komunikacion.

Me rregulla ligjore rregullohen të gjitha obligimet e ngasësit dhe pjesëmarrësve të tjerë në komunikacion, për arsye të zbutjes së pasojave të aksidentit të komunikacionit. Gjithashtu është precizuar edhe procedimi gjatë inspektimit të vendit të ngjarjes dhe sigurimit të dëshmive, si dhe gjërat tjera për vërtetimin e përgjegjësive në shkaktimin e aksidentit të komunikacionit.

1.1. Statistikat dhe analiza e aksidenteve të komunikacionit rrugor për vitet 2011-2015

1.1.1. Aksidentet në komunikacionin rrugor për vitin 2011

Në vitin 2011 në Kosovë kishte 18888 aksidente. Prej tyre 130 aksidente ishin aksidente me fatalitet ku kishte 157 persona të vdekur, ndërsa 4490 aksidente ishin me lëndime në njerëz me gjithsej 8321 persona të lënduar. Gjithashtu prej numrit të përgjithshëm të aksidenteve për vitin 2011, 13338 prej tyre ishin aksidente vetëm me dëme materiale dhe 930 me aksidente godit dhe ik.

Në tabelën 1.1 jepet numri i aksidenteve sipas muajve dhe disa lloje të rasteve me aksidente, për vitin 2011 marr nga Policia e Kosovës.

Tabela 1.1. Statistikat e aksidenteve të komunikacionit rrugor, vitin 2011¹

VITI 2011													
Muajtë	Janar	Shkurt	Mars	Prill	Maj	Qershor	Korrik	Gusht	Shtator	Tetor	Nëntor	Dhjetor	Nr. Total
Numri i ditëve	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	
Aksidentet me fatalitet	5	6	11	8	10	9	18	15	13	15	11	9	130
Totali i personave të vdekur	5	7	11	11	10	9	27	20	18	16	12	11	157
Vozitës	2	1	4	6	3	1	10	8	5	8	3	5	56
Pasagjerë	2	3	2	3	3	2	7	6	3	2	4	3	40
Këmbesor	1	1	4	1	2	4	5	4	3	3	5	3	36
Të rinjë (nën 18 vjeç)	0	2	1	1	2	2	5	2	7	3	0	0	25
Aksidente me lëndime	332	270	273	340	351	394	491	534	419	353	332	401	4490
Totali i personave të lënduar	603	525	458	626	659	656	1010	1006	758	642	620	758	8321
Vozitës	258	188	180	235	244	273	348	379	297	252	231	293	3178
Pasagjerë	234	236	173	247	236	227	432	413	292	244	258	304	3296
Këmbesorë	36	37	47	42	51	41	48	49	45	34	39	50	519
Të rinjë (nën 18 vjeç)	75	64	58	102	128	115	182	165	124	112	92	111	1328
Aksidente godit dhe ik	89	47	59	48	69	59	86	110	76	76	115	96	930
Aksidente pa të lënduar (dëme materiale)	1055	828	878	919	1005	1045	1582	1482	1105	1190	1057	1192	13338
Numri i përgjithëm (me fatalitet+godit dhe ik+ me të lënduar dhe pa të lënduar)	1481	1151	1221	1315	1435	1507	2177	2141	1613	1634	1515	1698	18888

Në figuren e mposhtëm (Fig. 1.1) tregohet dallimi në numër të aksidenteve përgjatë muajve të vitit. Nga vlerat në diagram shihet se muajt me më së shumti aksidente në vitin 2011 kanë qenë muaji Korrik, Gusht dhe Dhjetor ndërsa më së paku aksidente kanë ndodhur në muajt Shkurt dhe Mars.

¹ Policia e Kosoves

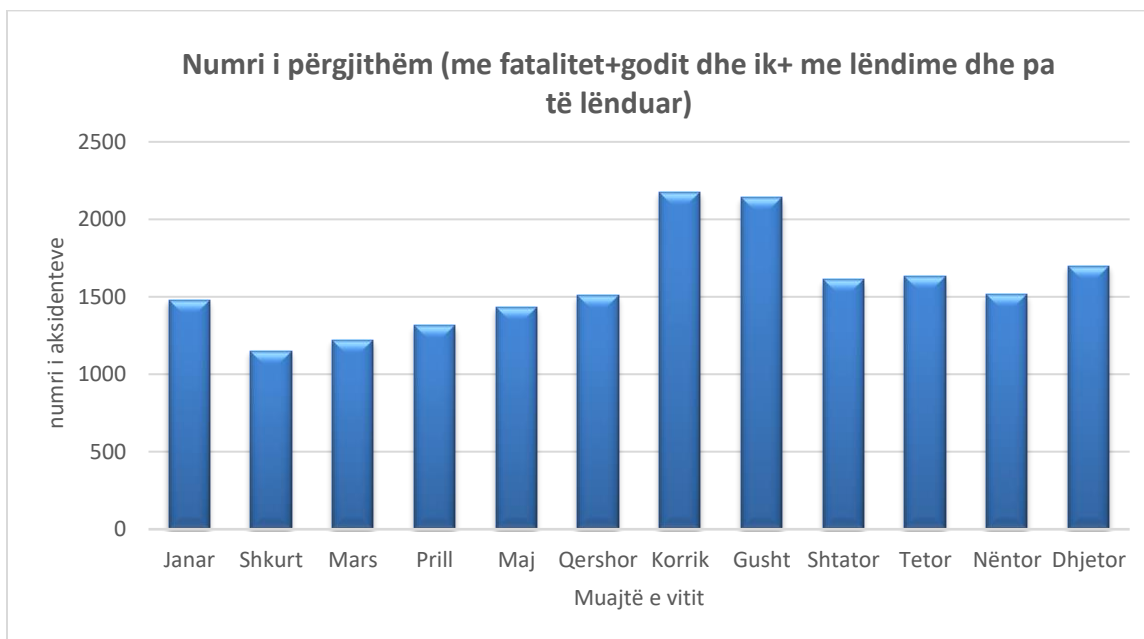


Fig 1.1. Aksidentet e përgjithshme në vitin 2011

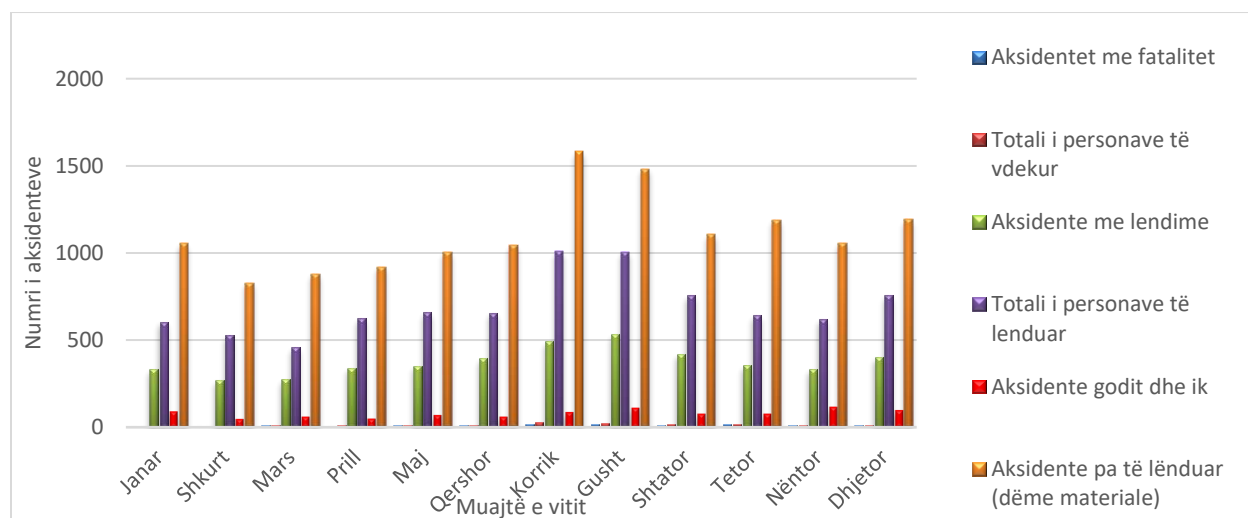


Fig 1.2. Aksidentet në bazë të llojit të aksidentit për vitin 2011

1.1.2. Aksidentet në komunikacionin rrugor për vitin 2012

Në vitin 2012 në Kosovë kishte 19754 aksidente. Prej tyre 116 aksidente ishin aksidente me fatalitet ku kishte 121 persona të vdekur, ndërsa 4555 aksidente ishin me lëndime në njerëz me gjithsej 8561 persona të lënduar. Gjithashtu prej numrit të përgjithshëm të aksidenteve për vitin 2012, 14044 prej tyre ishin aksidente vetëm me dëme materiale dhe 1039 me aksidente godit dhe ik.

Në tabelën 1.2 jepet numri i aksidenteve sipas muajve dhe disa lloje të rasteve me aksidente, për vitin 2012 marr nga Policia e Kosovës.

Tabela 1.2. Statistikat e aksidenteve të komunikacionit rrugor, vitin 2012

VITI 2012													
Muajtë	Janar	Shkurt	Mars	Prill	Maj	Qersh	Korrik	Gusht	Shtator	Tetor	Nëntor	Dhjetor	Nr. Total
Numri i ditëve	31	29	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	
Aksidentet me fatalitet	11	2	4	9	5	11	14	14	12	12	13	9	116
Totali i personave të vdekur	12	2	4	9	5	11	14	16	12	12	13	11	121
Vozitës	2	0	2	5	2	5	6	5	3	6	4	3	43
Pasagjerë	4	1	1	1	1	2	3	5	5	1	1	4	29
Këmbesorë	5	1	1	1	2	1	4	4	1	3	7	3	33
Të rinjë (nën 18 vjeç)	1	0	0	2	0	3	1	2	3	2	1	1	16
Aksidente me lëndime	293	226	278	292	357	420	538	589	410	432	360	360	4555
Totali i personave të lënduar	553	426	454	554	628	723	1054	1191	725	844	656	753	8561
Vozitës	195	156	188	199	260	308	398	439	288	294	279	263	3267
Pasagjerë	237	190	159	234	218	265	435	517	269	368	245	318	3455
Këmbesorë	41	22	42	32	43	47	57	63	50	61	43	64	565
Të rinjë (nën 18 vjeç)	80	58	65	89	107	103	164	172	118	121	89	108	1274
Aksidente godit dhe ik	81	81	66	77	86	63	103	116	81	102	86	97	1039
Aksidente pa të lënduar (dëme materiale)	1170	1369	800	921	998	971	1522	1613	1079	1250	1006	1345	14044
Numri i përgjithëm (me fatalitet+ godit dhe ik+ me lëndime dhe pa të lënduar)	1555	1678	1148	1299	1446	1465	2177	2332	1582	1796	1465	1811	19754

Në figuren e mposhtëm (Fig. 1.3) tregohet dallimi në numër të aksidenteve përgjatë muajve të vitit. Nga vlerat në diagram shihet se muajt me më së shumti aksidente në vitin 2012 kanë qenë muaji Korrik, Gusht dhe Dhjetor ndërsa më së paku aksidente kanë ndodhur në muajt Mars dhe Prill.

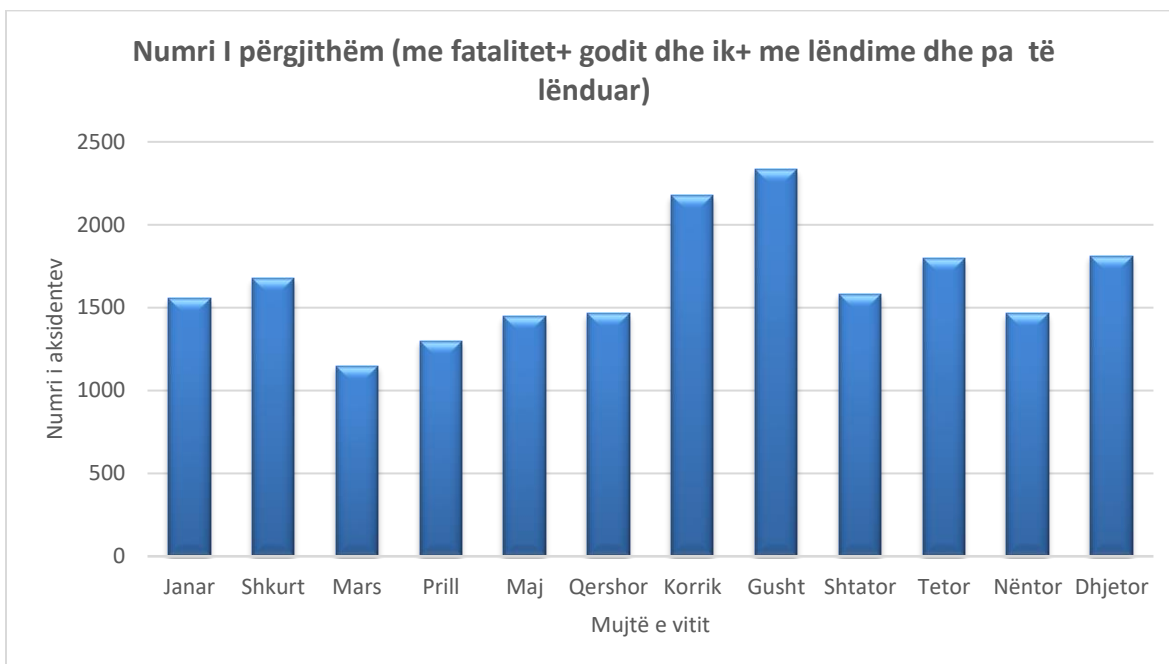


Fig 1.3. Aksidentet e përgjithshme në vitin 2012

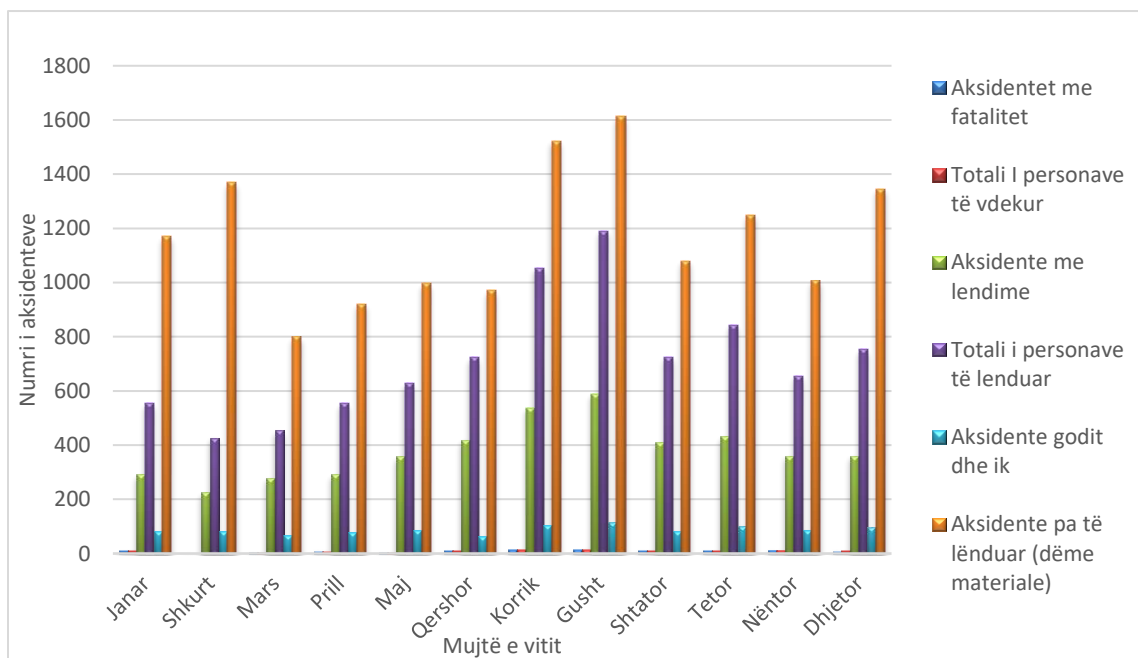


Fig 1.4. Aksidentet në bazë të llojit të aksidentit për vitin 2012

1.1.3. Aksidentet në komunikacionin rrugor për vitin 2013

Në vitin 2013 në Kosovë kishte 19928 aksidente. Prej tyre 102 aksidente ishin aksidente me fatalitet ku kishte 117 persona të vdekur, ndërsa 4939 aksidente ishin me lëndime në njerëz me gjithsej 9813 persona të lënduar. Gjithashtu prej numrit të përgjithshëm të aksidenteve për vitin 2013, 13869 prej tyre ishin aksidente vetëm me dëme materiale dhe 1018 me aksidente godit dhe ik.

Në tabelën 1.3 jepet numri i aksidenteve sipas muajve dhe disa lloje të rasteve me aksidente, për vitin 2013.

Tabela 1.3. Statistikat e aksidenteve të komunikacionit rrugor, vitin 2013

VITI 2013													
Muajtë	Janar	Shkurt	Mars	Prill	Maj	Qershor	Korrik	Gusht	Shtator	Tetor	Nëntor	Dhjetor	Nr. Total
Numri i ditëve	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	
Aksidentet me fatalitet	7	3	5	13	12	10	9	13	7	9	6	8	102
Totali i personave të vdekur	9	3	5	15	12	11	9	17	8	12	7	9	117
Vozitës	3	1	1	7	5	2	2	4	3	4	4	1	37
Pasagjerë	2	1	1	4	1	4	3	7	2	3	2	3	33
Këmbesor	2	1	2	1	6	4	2	2	1	1	1	2	25
Të rinjë (nën 18 vjeç)	2	0	1	3	0	1	2	4	2	4	0	3	22
Aksidente me lëndime	363	317	359	405	410	389	451	612	420	408	381	424	4939
Totali i personave të lënduar	737	605	662	798	758	763	888	1329	878	767	776	852	9813
Vozitës	254	221	276	307	303	299	327	497	340	304	264	325	3717
Pasagjerë	302	248	253	349	293	272	372	535	361	301	332	360	3978
Këmbesor	69	73	65	56	49	58	50	63	71	66	76	68	764
Të rinjë (nën 18 vjeç)	112	63	68	86	113	134	139	234	106	96	104	99	1354
Aksidente godit dhe ik	73	83	74	73	77	62	98	134	73	70	94	107	1018
Aksidente pa të lënduar (dëme materiale)	1002	782	1028	1115	1102	1133	1471	1887	1101	1109	981	1158	13869
Numri i përgjithëm (me fatalitet+ godit dhe ik+ me lëndime dhe pa të lënduar)	1445	1185	1466	1606	1601	1594	2029	2646	1601	1596	1462	1697	19928

Në figuren e mposhtëm (Fig. 1.5) tregohet dallimi në numër të aksidenteve përgjatë muajve të vitit. Nga vlerat në diagram shihet se muajt me më së shumti aksidente në vitin 2012 kanë qenë muaji Korrik, Gusht dhe Dhjetor ndërsa më së paku aksidente kanë ndodhur në muajt Shkurt.

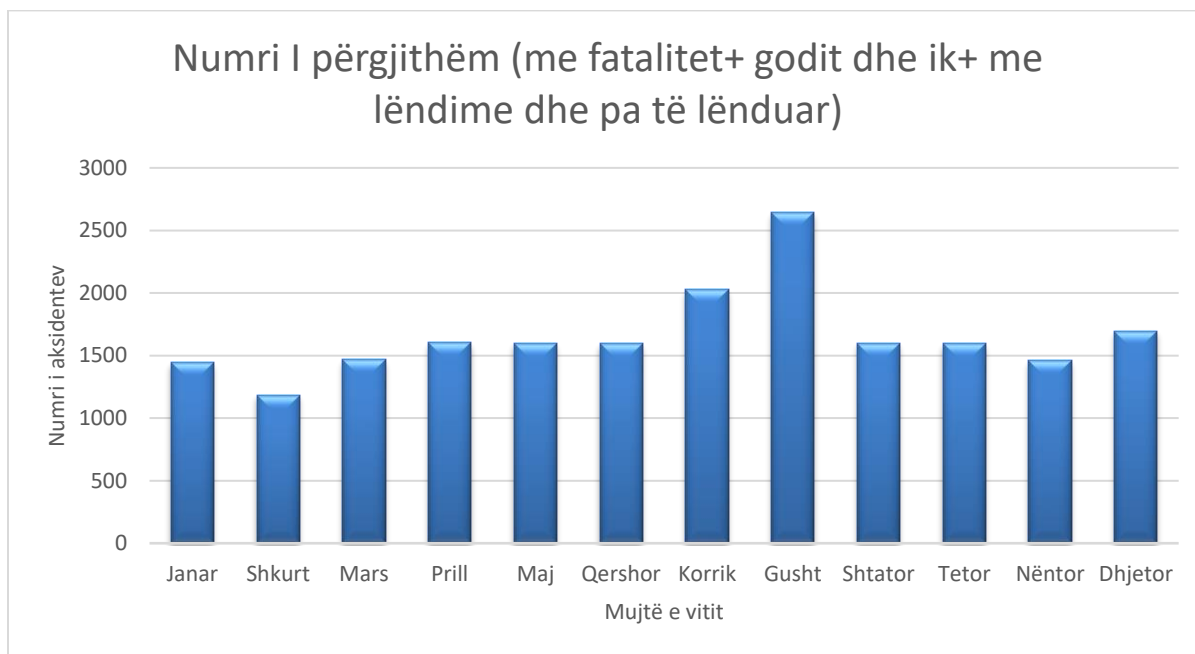


Fig. 1.5. Aksidentet e përgjithshme në vitin 2014

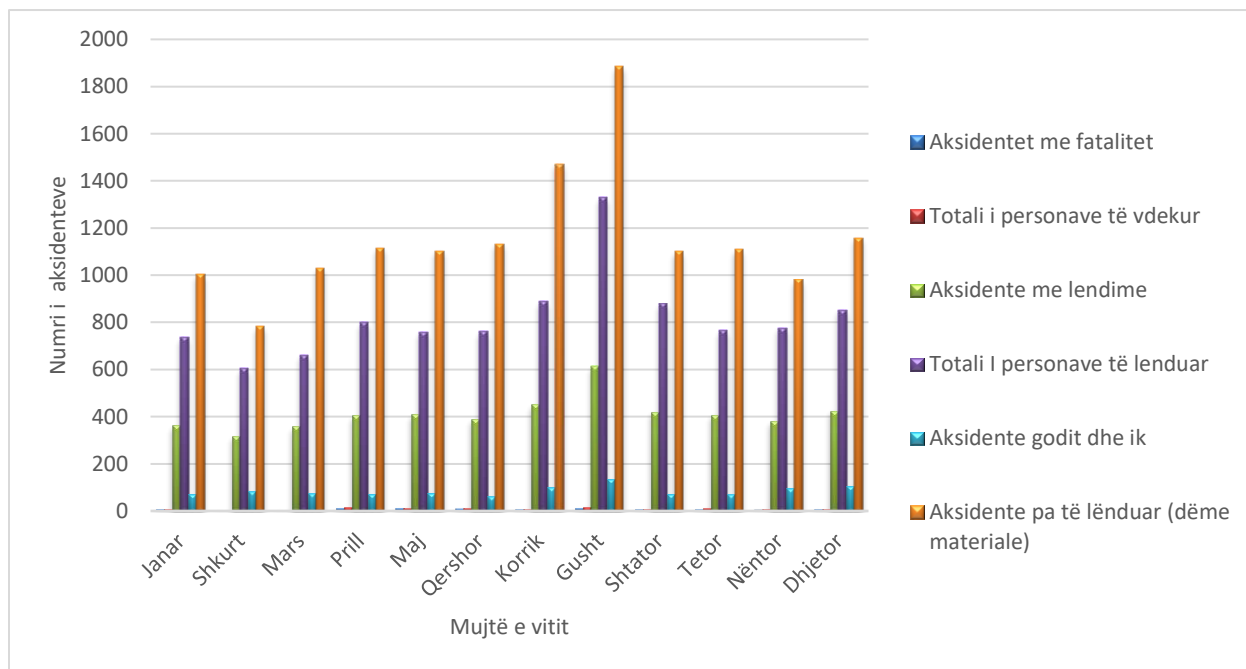


Fig. 1.6. Aksidentet në bazë të llojit të aksidentit për vitin 2013

1.1.4. Aksidentet në komunikacionin rrugor për vitin 2014

Në vitin 2014 në Kosovë kishte 16301 aksidente. Prej tyre 111 aksidente ishin aksidente me fatalitet ku kishte 127 persona të vdekur, ndërsa 4876 aksidente ishin me lëndime në njerëz me gjithsej 9713 persona të lënduar. Gjithashtu prej numrit të përgjithshëm të aksidenteve për vitin 2014, 10334 prej tyre ishin aksidente vetëm me dëme materiale dhe 980 me aksidente godit dhe ik.

Në tabelën 1.4 jepet numri i aksidenteve sipas muajve dhe disa lloje të rasteve me aksidente, për vitin 2014 marr nga Policia e Kosoves.

Tabela 1.4. Statistikat e aksidenteve të komunikacionit rrugor, vitin 2014

VITI 2014													
Muajtë	Janar	Shkurt	Mars	Prill	Maj	Qershor	Korrik	Gusht	Shtator	Tetor	Nëntor	Dhjetor	Nr. Total
Numri i ditëve	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	
Aksidentet me fatalitet	7	8	10	14	10	4	10	13	9	4	12	10	111
Totali i personave të vdekur	7	9	11	18	14	4	11	15	10	4	14	10	127
Vozitës	2	3	2	7	7	3	7	6	5	1	5	0	48
Pasagjerë	2	3	2	3	4	0	2	5	3	2	4	4	34
Këmbesorë	3	3	6	4	1	1	0	2	1	0	4	5	30
Të rinjë (nën 18 vjeç)	0	0	1	4	2	0	2	2	1	1	1	1	15
Aksidente me lëndime	328	297	371	413	391	402	481	558	394	420	396	425	4876
Totali i personave të lënduar	694	582	679	817	769	765	1014	1214	774	806	765	834	9713
Vozitës	2	3	2	7	7	3	7	6	5	1	5	0	48
Pasagjerë	2	3	2	3	4	0	2	5	3	2	4	4	34
Këmbesorë	3	3	6	4	1	1	0	2	1	0	4	5	30
Të rinjë (nën 18 vjeç)	69	70	85	100	124	102	148	187	116	144	93	131	1369
Aksidente godit dhe ik	91	73	80	65	68	55	116	115	83	78	74	82	980
Aksidente pa të lënduar (dëme materiale)	811	661	814	867	737	748	1120	1275	807	792	696	1006	10334
Numri i përgjithëm (me fatalitet+ godit dhe ik+ me lëndime dhe pa të lënduar)	1237	1039	1275	1359	1206	1209	1727	1961	1293	1294	1178	1523	16301

Në figuren e mposhtëm (Fig. 1.7) tregohet dallimi në numër të aksidenteve përgjatë muajve të vitit. Nga vlerat në diagram shihet se muajt me më së shumti aksidente në vitin 2014 kanë qenë muaji Korrik, Gusht dhe Dhjetor ndërsa më së paku aksidente kanë ndodhur në muajt Shkurt.

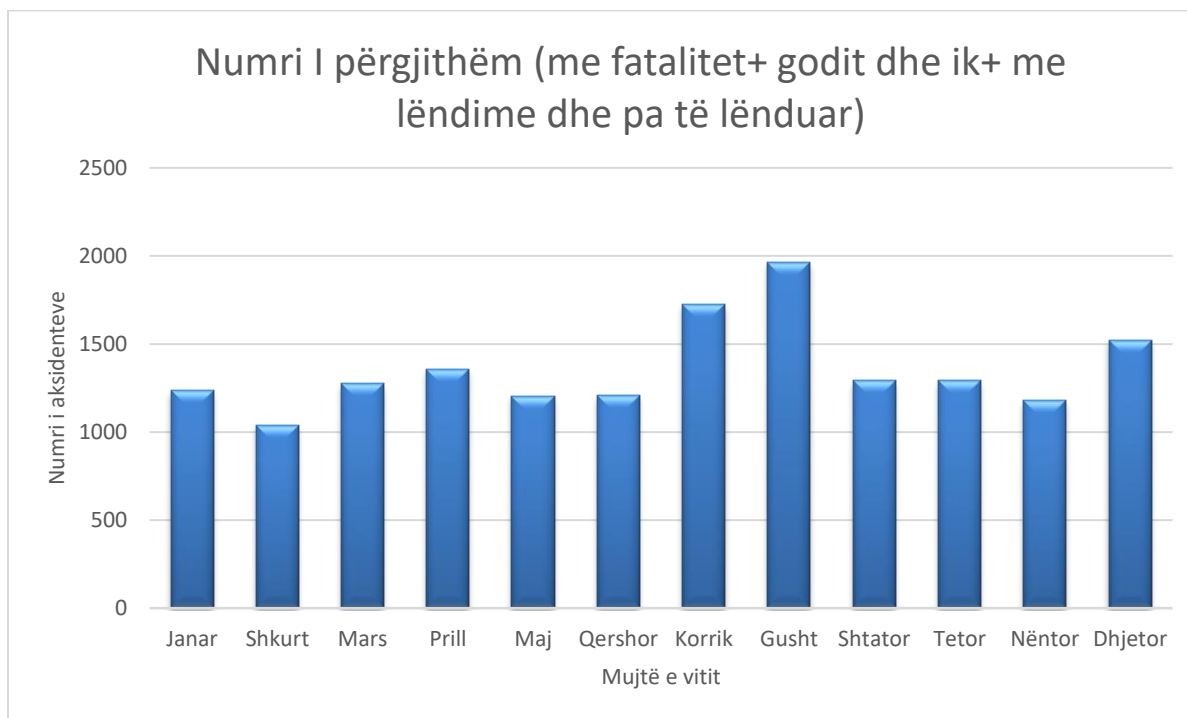


Fig. 1.7. Aksidentet e përgjithshme në vitin 2014

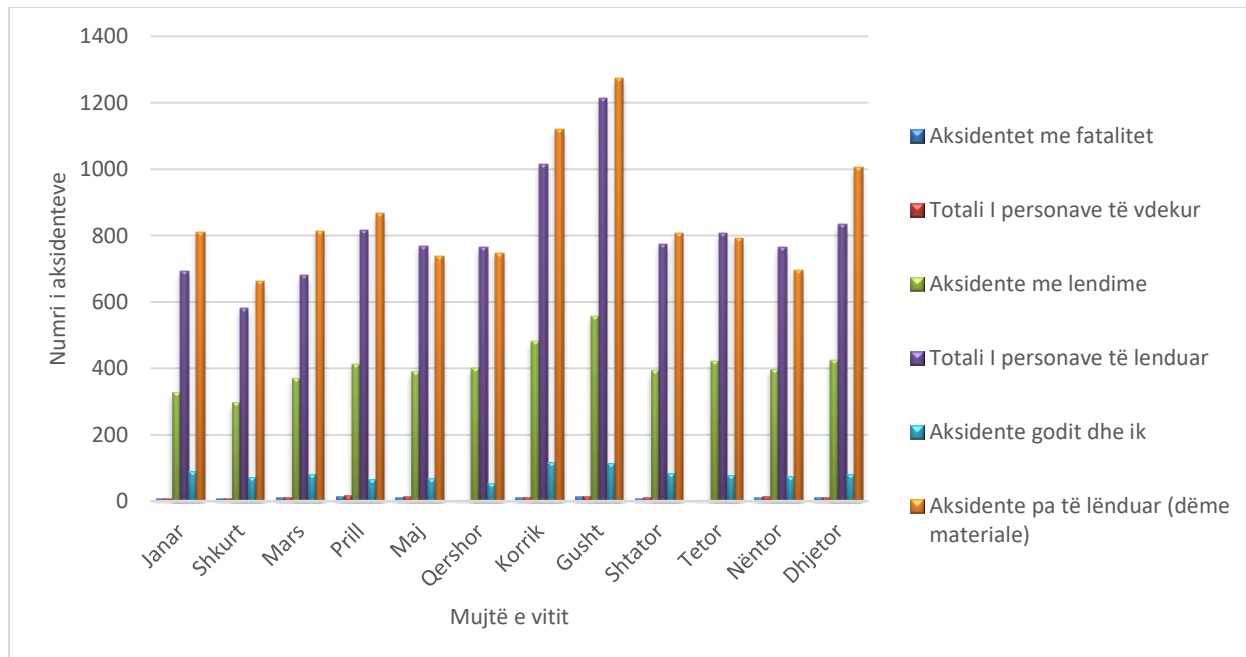


Fig. 1.8. Aksidentet në bazë të llojit të aksidentit për vitin 2014

1.1.5. Aksidentet në komunikacionin rrugor për vitin 2015

Në vitin 2015 në Kosovë kishte 17357 aksidente. Prej tyre 110 aksidente ishin aksidente me fatalitet ku kishte 122 persona të vdekur, ndërsa 5172 aksidente ishin me lëndime në njerëz me gjithsej 10385 persona të lënduar. Gjithashtu prej numrit të përgjithshëm të aksidenteve për vitin 2015, 10895 prej tyre ishin aksidente vetëm me dëme materiale dhe 1180 me aksidente godit dhe ik.

Në tabelën 1.5 jepet numri i aksidenteve sipas muajve dhe disa lloje të rasteve me aksidente, për vitin 2015 marr nga Policia e Kosoves.

Tabela 1.5. Statistikat e aksidenteve të komunikacionit rrugor, vitin 2015

VITI 2015													
Muajtë	Janar	Shkurt	Mars	Prill	Maj	Qershor	Korrik	Gusht	Shtator	Tetor	Nëntor	Dhjetor	Nr. Total
Numri iditëve	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	
Aksidentet me fatalitet	4	5	8	11	8	6	8	10	21	12	10	7	110
Totali i personave tw vdekur	6	6	8	11	8	8	9	12	23	14	10	7	122
Vozitës	2	0	2	6	3	4	5	6	8	3	4	1	44
Pasagjerë	1	3	1	1	1	2	3	2	6	4	2	1	27
Këmbesorë	3	3	4	0	3	1	1	2	6	3	4	5	35
Të rinjë (nën 18 vjeç)	0	0	1	4	1	1	0	2	3	4	0	0	16
Aksidente me lëndime	307	296	348	347	359	429	614	616	459	452	480	465	5172
Totali i personave të lënduar	641	592	669	644	669	849	1353	1266	905	885	954	958	10385
Vozitës	229	223	255	249	248	324	499	457	361	341	376	377	3939
Pasagjerë	269	245	281	246	255	365	603	523	382	354	381	415	4319
Këmbesorë	67	41	60	65	58	48	62	75	56	60	68	52	712
Të rinjë (nën 18 vjeç)	76	83	73	84	108	112	189	211	106	130	129	114	1415
Aksidente godit dhe ik	72	75	88	83	102	87	121	113	113	105	95	126	1180
Aksidente pa të lënduar (dwme materiale)	868	683	742	778	729	768	1248	1334	852	900	856	1137	10895
Numri i përgjithëm (me fatalitet+ godit dhe ik+ me lëndime dhe pa të lënduar)	1251	1059	1186	1219	1198	1290	1991	2073	1445	1469	1441	1735	17357

Në figuren e mposhtëm (Fig. 1.9) tregohet dallimi në numër të aksidenteve përgjatë muajve të vitit. Nga vlerat në diagram shihet se muajt me më së shumti aksidente në vitin 2015 kanë qenë muaji Korrik dhe Gusht ndërsa më së paku aksidente kanë ndodhur në muajt Shkurt dhe Mars.

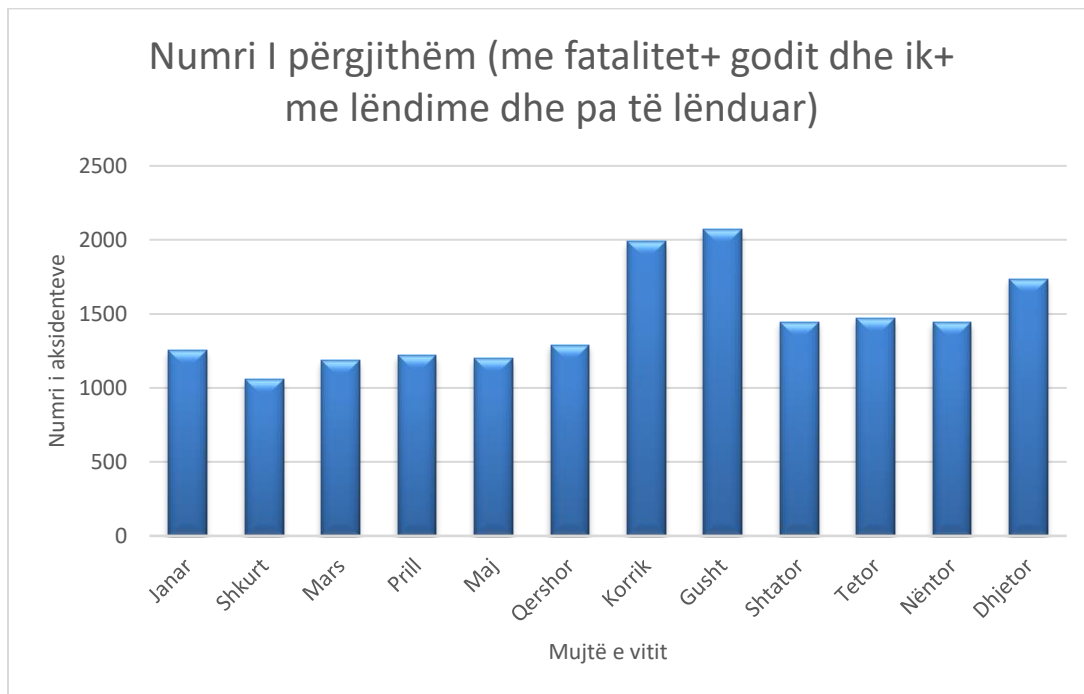


Fig. 1.9. Aksidentet e përgjithshme në vitin 2015

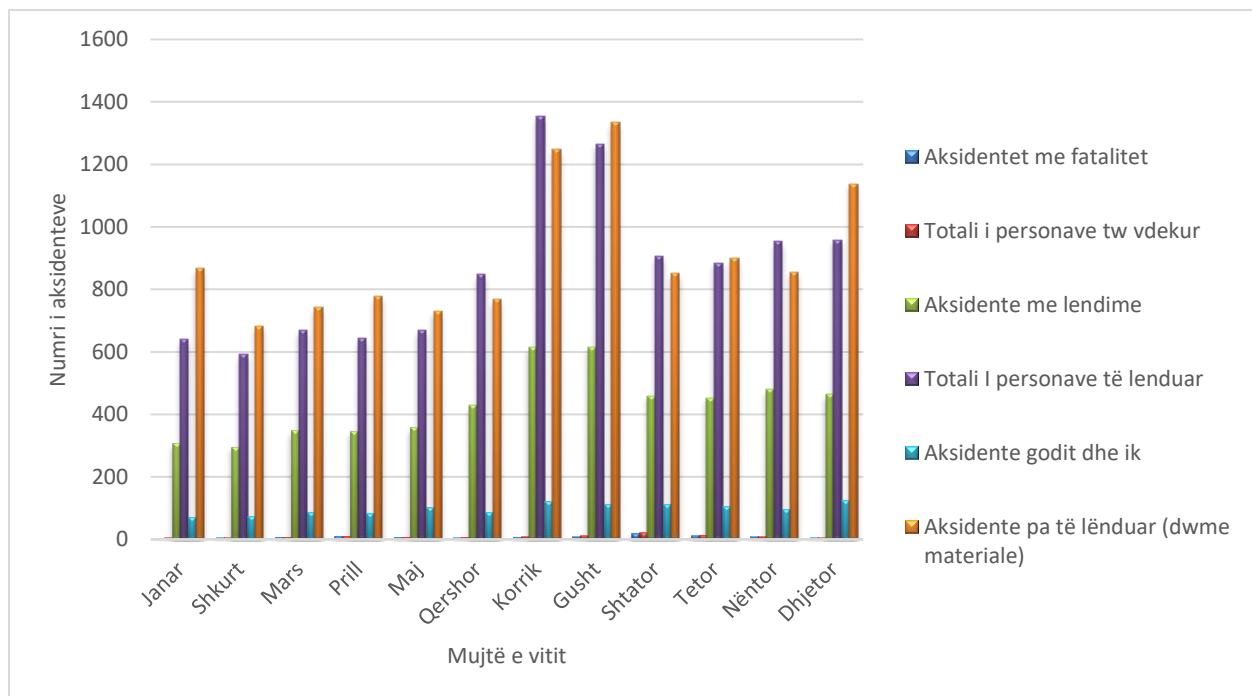


Fig. 1.10. Aksidentet në bazë të llojit të aksidentit për vitin 2015

1.2. Pasqyrimi i renjës dhe rritjes së aksidenteve për periudhën e analizuar

Tabela 1.6. Statistikat e aksidenteve të komunikacionit rrugor, për periudhën 5 vjeçare

Vitet	2011	2012	2013	2014	2015
Aksidentet me fatalitet	130	116	102	111	110
Totali i personave të vdekur	157	121	117	127	122
Vozitës	56	43	37	48	44
Pasagjerë	40	29	33	34	27
Këmbesorë	36	33	25	30	35
Të rinjë (nën 18 vjeç)	25	16	22	15	16
Aksidente me lendime	4490	4555	4939	4876	5172
Totali i personave të lënduar	8321	8561	9813	9713	10385
Vozitës	3178	3267	3717	48	3939
Pasagjerë	3296	3455	3978	34	4319
Këmbesor	519	565	764	30	712
Të rinjë (nën 18 vjeç)	1328	1274	1354	1369	1415
Aksidente godit dhe ik	930	1039	1018	980	1180
Aksidente pa të lënduar (dëme materiale)	13338	14044	13869	10334	10895

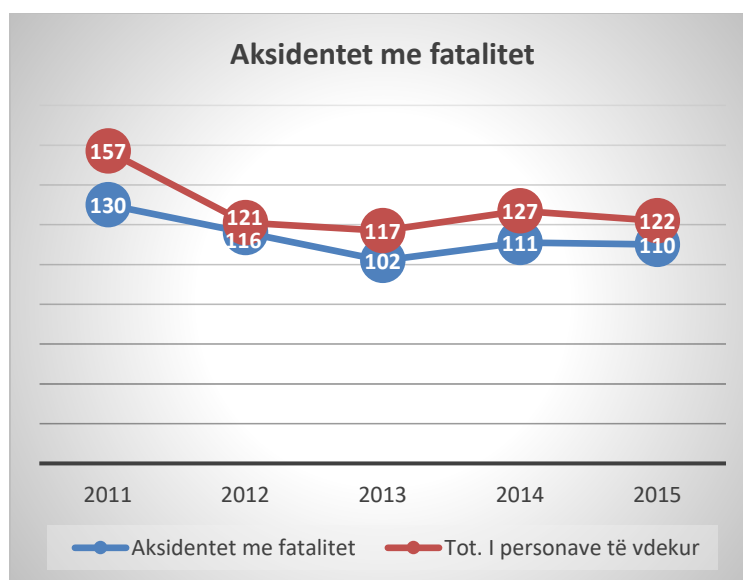


Fig. 1.11. Aksidentet me fatalitet për periudhën 5 vjeçare

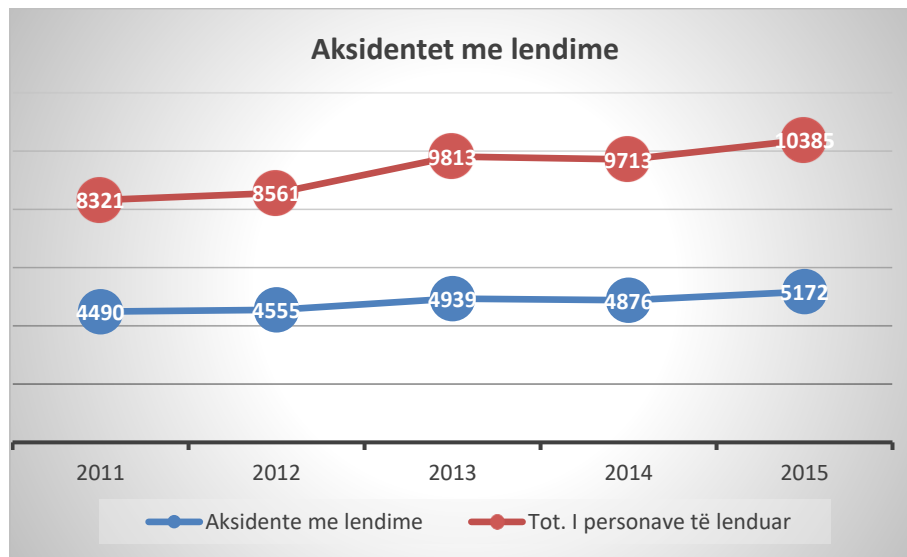


Fig. 1.12. Aksidentet me lëndime për periudhën 5 vjeçare

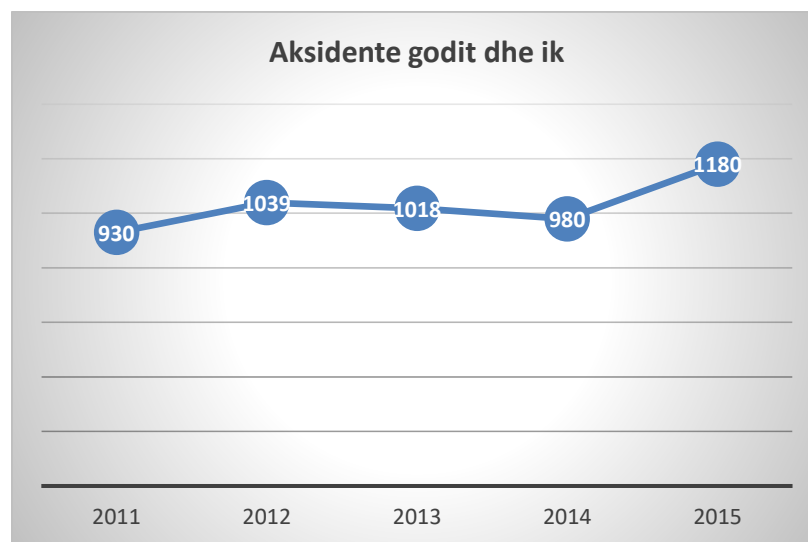


Fig. 1.13. Aksidentet godit dhe ik për periudhën 5 vjeçare

Nga figura e lartë paraqitur kemi një rritje të vazhdueshme të aksidenteve godit dhe ik apo fenomeni i ikjes nga vendi i aksidenti e cila duhet të jetë një fakt mjaft shqetësues.

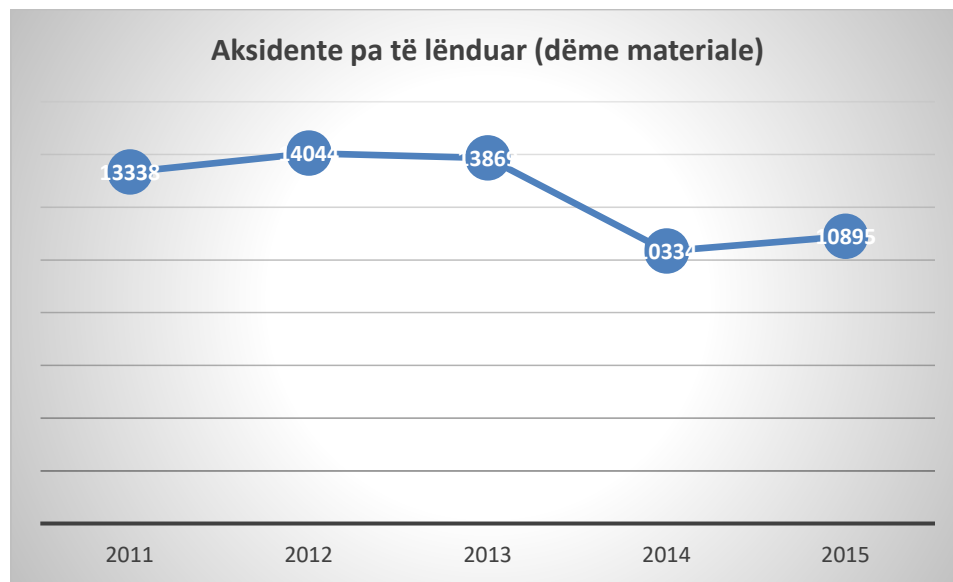


Fig. 1.14. Aksidentet pa të lënduar për periudhën 5 vjeçare

Duke analizuar statistikën për se cilin vite dhe për periudhën 5 vjeçare, mund të vërejmë se tek figura 1.6 aksidente me fatalitet për periudhën 5 vjeçare kemi një rënie të numrit të vdekurve mirëpo prapa mbete numër i madhe i të vdekurve në aksidente.

Nga analiza e statistikave për se cilin vit dhe për se cilin muaj alarmantë është numri i madhe i aksidente për disa muaj gjatë viti, muaji korrik dhe gusht në se cilin vite shënon një rritje të madhe të aksidenteve e kjo mundë të shpjegohet në rend të parë për shkatë të numrit të madhë të veturave të cilat qarkullojnë në vendin tonë në atë kohë si rezultat i ardhjes së bashkëadhetarve nga jashtë duke e shumë fishuar numrin e automjeteve që qarkullojnë në rrugët tona.

2. INSPEKTIMI I VENDIT TË AKSIDENTIT

2.1. Aksidentet e komunikacionit rrugor

Aksidentet e komunikacionit rrugor janë situata kritike të cilat shkaktohen nga faktori njeri, faktori automjet, faktori rrugë, faktori komunikacion në rrugë dhe faktori incident dhe të cilat gjithashtu përfshijnë një numër të madh të elementeve dhe të pjesëmarrësve në trafik. Mirëpo, para se të gjenden shkaktarët që çojnë në aksidentet rrugore, pjesëmarrësit tjerë në trafik të cilët shohin dukurinë në të cilën aksidenti ka ndodhur, janë të obliguar që secili të mundohet t'i ndihmojë pjesëmarrësit në aksident, përmes mënyrave të ndryshme.

Është e rëndësishme që së pari të bëhet i mundur informimi sa më i shpejtë i organeve kompetente për inspektim të vendit të ngjarjes. Pastaj, marrja nën kontroll e situatës nga ana e këtyre organeve përgjegjëse duhet të bëjë të mundur ndihmën e pakursyer ndaj të lënduarve dhe njëkohësisht duhet të bëhet i mundur zhbllokimi i rrjedhës normale të trafikut, në qoftë se për shkak të aksidentit ka ndodhur bllokimi i tij.

Shpejtësia e veprimeve të marra në momentet e para të ndodhjes së aksidentit është e lidhur drejtpërdrejt me shpëtimin e jetës dhe minimizimin e pasojave për pjesëmarrësit në një aksident trafiku. Për të arritur këtë qëllim, informacioni i dhënë ka një rëndësi fundamentale dhe është çelësi kryesor për marrjen e masave të duhura nga ana e Policisë së Trafikut.

Secili organ që merret me problemet e inspektimit të vendit të aksidentit posedon format dhe procedurat e saj të veçanta për dokumentimin e informacionit dhe elementeve të marra nga vendi i ngjarjes. Shtete të ndryshme kanë të rregulluar me ligj mënyrën e inspektimit të vendit të aksidentit, përgjegjësitë që kanë pjesëmarrësit në trafikun rrugor dhe policia e trafikut me rastin e daljes në vendin e ngjarjes. Pastaj, nga përmasat e pasojave të aksidentit do të varet edhe koha që nevojitet për inspektim të drejt të vendit të ngjarjes.

Nga përmasat e ndeshjeve (përplasjeve) të automjeteve varet edhe mënyra e raportimit nga ana e policisë së trafikut. Ndeshjet (përplasjet) e automjeteve mund të jenë të raportuara dhe jo të raportuara. Ndeshjet e raportuara janë ato ndeshje të cilat rezultojnë me pasoja fatale në njerëz, lëndime në njerëz dhe të cilat gjithashtu rezultojnë me dëmtime të theksuara të automjeteve. Kurse, ndeshjet jo të raportuara janë ato ndeshje në të cilat nuk është e nevojshme që të bëhet një raport nga ana e policisë së trafikut, pasi që për shkak të dëmeve shumë të vogla të cilat i janë shkaktuar automjeteve, ngasësit mirëkuptohen dhe nuk kanë nevojë për procedura të mëtutjeshme.

Pothuajse në shumicën e rasteve, aksidentin rrugor nuk e dëshirojnë personat e përfshirë në të, por është efekt ose pasojë e një veprimi të një ose disa personave që veprojnë me pakujdesi, me neglizhencë ose paaftësi ose nga mosrespektimi i ligjeve, i rregullave ose normave të veçanta që përdoruesit e rrugës janë të detyruar të respektojnë.

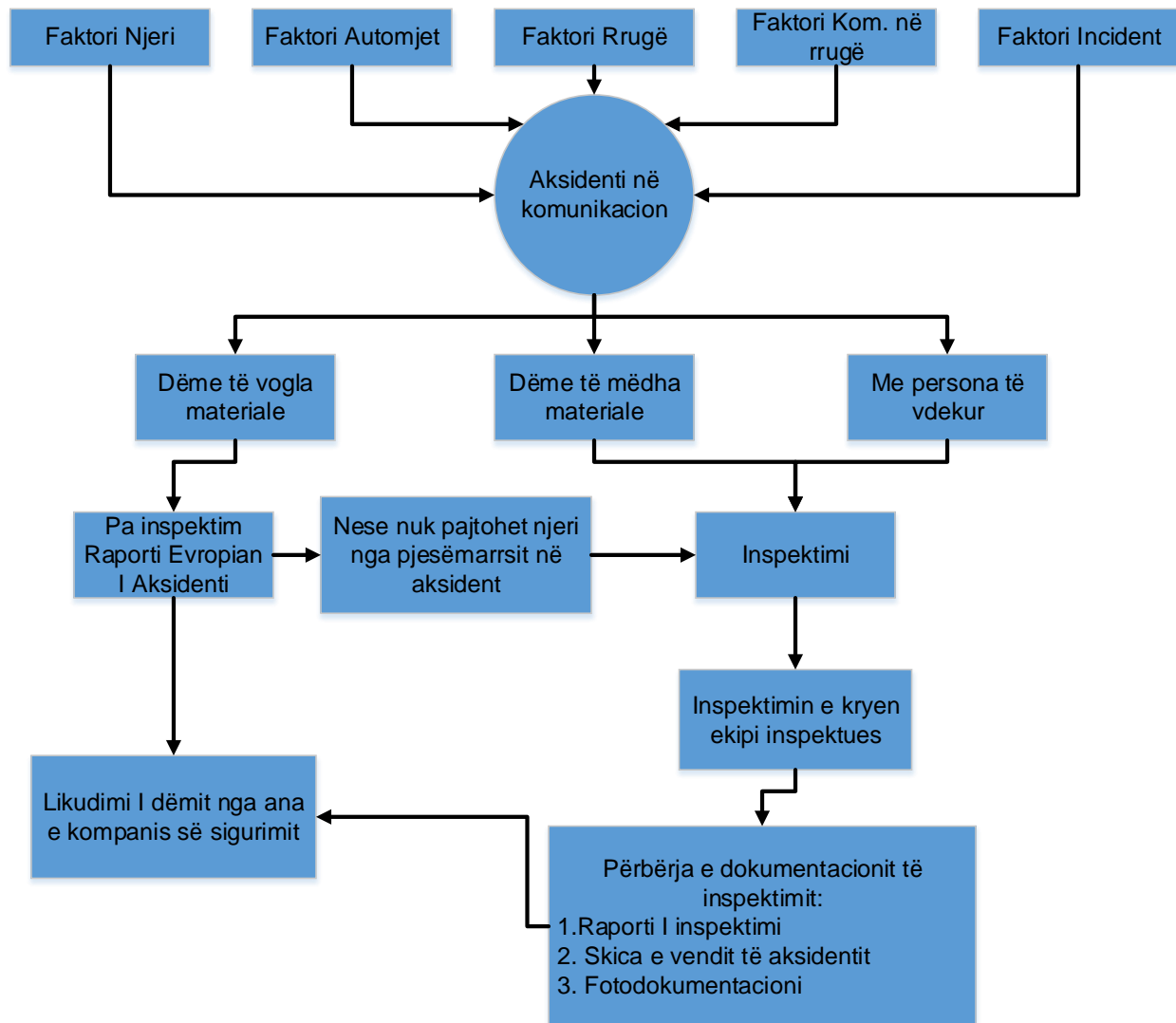


Fig. 2.1. Aksidenti I komunikacionit me dhe pa inspektim

Aksident komunikacioni me vetëm dëme materiale të vogla duhet që menjëherë të largohen automjetet nga rruga, të mundësohet zhvillimi i papenguar i komunikacionit, të plotësohet dhe të nënshkruhet “Raporti Evropian” i aksidentit dhe në të njëjtën kohë të shkëmbehen të dhënat personale dhe të dhënat për automjetin (neni 206 i Ligjit mbi sigurinë e komunikacionit rrugor nr. 02/L-70). Shoferët nuk guxojnë ta lëshojnë vendin e aksidentit të komunikacionit derisa të mos e kenë plotësuar dhe nënshkruar “Raportin Evropian të Aksidentit”, figura 2.2.

Aksident komunikacioni me dëme të mëdha apo me persona të vdekur duhet që të njoftohet institucioni shëndetësor dhe Policin e Kosovës dhe të qëndrojë në vendin e aksidentit të komunikacionit. Ai/Ajo mund të largohet përkohësisht vetëm për t`u ofruar ndihmë personave të lënduar në aksidente të komunikacionit, të ndërmarrë krejt çka mundet që të mënjanohehen rreziqet e reja që mund të krijohen në vendin e aksidentit, të mundësojë qarkullim normal të komunikacionit, t`i ndërmarrë të gjitha masat që të mos ndryshohet gjendja në vendin e aksidentit dhe të ruhen gjurmët ekzistuese.

RAPORTI EVROPIAN I AKSIDENTIT /EVROPSKI IZVEŠTAJ O NEZGODI / EUROPEAN REPORT OF THE ACCIDENT 1/1 0000001 /1

1 Data e aksidentit Date of accident	Koha Time	2 Vendi i aksidentit Place of accident	Lokacioni / Mesto / Place Shiteti / Drijava / State	3 Et i lëndës, duke përfshirë edhe lëndimet e lehta / Pasqendri, uključujući i lakie povrede / Injuries including light injuries Ja/Na/No Pa/Da/Yes
4 Dëmtet materiale / Materijalne štete / Property damages Në automjetet e tjera në përjashtim të A dhe B na drugim vozila osim A i B other vehicles except A and B Ja/Na/No Pa/Da/Yes		5 Dëshmitarët (emrat, adresat, tel.) Witnesses (names, addresses and tel.)		

Automjeti A / Vozilo A / Vehicle A

6 Sigurimi (i siguruesit - Shikua certifikatat e sigurimit)
Osiguruarit (siguruesit) - Vidi polisa osiguarja
Insurer (insurers) - See insurance certificate
Mbiemri / Prezime / Surname
Emri / Ise / Name
Adresa / Adresa / Address
Kodi postar / Poštanski br. / Zip code
Shiteti / Drijava / State
Tel. E-mail

7 Mjeti / Vozilo / Vehicle
Mjeti / Vozilo / Vehicle
Marka, tipi
Marka, tip / Type
Targat e regjistrimit
Registration labels
Registration Plates
Shiteti / regjistrimi
Drijava regjistrimi
State of registration

8 Kompania e sigurimit (shikua polisen e sigurimit)
Osiguruesja (shikua kompanija tregu polise osiguarja)
Insurance company (see insurance policy)
Emri / Ise / Name
Nr. i polises / Broj polise / Policy no.
Certifikata e sigurimit e vlefshme
Policy validity
Agjencia / Agencija / Agency
Adresa / Adresa / Address
Shiteti / Drijava / State
Tel. E-mail
Da/je shtesa në listën e dëmtimit të materialit të automjetit??
Is the material damage of the vehicle covered by insurance?
Ja/Na/No

9 Patenti shoferit
Vozia/shkë drejtues (shikua shtesa drejtues)
Driving license (see driving license)
Mbiemri / Prezime / Surname
Emri / Ise / Name
Adresa / Adresa / Address
Shiteti / Drijava / State
Tel. E-mail
Nr. i patentit shoferit
Br. Vozia/shkë drejtues / Driving license no.
Kategori A, B / Kategorija A, B / Category A, B
Patenti shoferit vlen deri më
Vozia/shkë drejtues vazi do / Driving license valid to

RRETHANAT E AKSIDENTIT OKOLNOSTI NEZGODE / CIRCUMSTANCES

12 Shëroni faktet e nevojshme me një "X" për të sqaruar shkollën e aksidentit
"X"-om, označite neophodne pojave radi lakie uključujući lakie pojave
Remarks with "X" each of the relevant points to describe the accident status
"Ishtat e nevojshme të shënohen me X"
"Ishat neophodne izdatke prezantati X"
"Tick unnecessary fields "X"

A	Çka ka ndodhur? / Šta se desilo / What happened	B
<input type="checkbox"/>	1. Në parkim / zaustavljen / Has been parked, stopped	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	2. Në dalje nga parkimi, përpara derës së automjetit / Izlaze iz parkinga, ispred vrata vozila / Left a parking place, opened the door of the vehicle	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	3. Në hyrje në parkim / Uključivanje u parkiralište / Entered the parking place	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	4. Në dalje nga parkimi, përpara pritëse, rruge dytësore / Izlaze iz parkinga, ispred pritajnice, sporednog puta / While coming out of the parking place, private property, side road	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	5. Në hyrje në parkim, përpara pritëse, rruge dytësore / Uključivanje u parkiralište, ispred pritajnice, sporednog puta / While entering to the parking place, private property, side road	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	6. Ekipazazh në automjetin / Putnici u vozilu / Occupants in the vehicle	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	7. Ekipazazh në automjetin / Putnici u vozilu / Occupants in the vehicle	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	8. Ekipazazh në automjetin / Putnici u vozilu / Occupants in the vehicle	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	9. Ekipazazh në automjetin / Putnici u vozilu / Occupants in the vehicle	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	10. Ekipazazh në automjetin / Putnici u vozilu / Occupants in the vehicle	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	11. Ekipazazh në automjetin / Putnici u vozilu / Occupants in the vehicle	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	12. Ekipazazh në automjetin / Putnici u vozilu / Occupants in the vehicle	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	13. Ekipazazh në automjetin / Putnici u vozilu / Occupants in the vehicle	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	14. Ekipazazh në automjetin / Putnici u vozilu / Occupants in the vehicle	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	15. Ekipazazh në automjetin / Putnici u vozilu / Occupants in the vehicle	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	16. Ekipazazh në automjetin / Putnici u vozilu / Occupants in the vehicle	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	17. Ekipazazh në automjetin / Putnici u vozilu / Occupants in the vehicle	<input type="checkbox"/>

13 Shikoni në momentin e aksidentit / Shikua neogode u trenutku sudara / Plan of the accident
Shikoni / Plan / Writ
1. Rrugët dhe vialitet / komunikacioni / 1. Putni i komunikacione /
2. Tregu në shqiptim drejtimit të automjetit A, B / 2. Oznaci smislone smer kretanja vozila A, B / 2. Show the vehicle direction with arrow A, B /
3. Posaqia e automjetit në momentin e aksidentit / 3. Polazni mesto u trenutku sudara /
4. Vehicle position at the moment of accident / 4. Stanje na mjesti / 4. Drijava na putu /
5. The road sign / 5. Smer i rruge / 5. State sign / 5. Names of the streets

Automjeti B / Vozilo B / Vehicle B

6 Sigurimi (i siguruesit - Shikua certifikatat e sigurimit)
Osiguruarit (siguruesit) - Vidi polisa osiguarja
Insurer (insurers) - See insurance certificate
Mbiemri / Prezime / Surname
Emri / Ise / Name
Adresa / Adresa / Address
Kodi postar / Poštanski br. / Zip code
Shiteti / Drijava / State
Tel. E-mail

7 Mjeti / Vozilo / Vehicle
Mjeti / Vozilo / Vehicle
Marka, tipi
Marka, tip / Type
Targat e regjistrimit
Registration labels
Registration Plates
Shiteti / regjistrimi
Drijava regjistrimi
State of registration

8 Kompania e sigurimit (shikua polisen e sigurimit)
Osiguruesja (shikua kompanija tregu polise osiguarja)
Insurance company (see insurance policy)
Emri / Ise / Name
Nr. i polises / Broj polise / Policy no.
Certifikata e sigurimit e vlefshme
Policy validity
Agjencia / Agencija / Agency
Adresa / Adresa / Address
Shiteti / Drijava / State
Tel. E-mail
Da/je shtesa në listën e dëmtimit të materialit të automjetit??
Is the material damage of the vehicle covered by insurance?
Ja/Na/No

9 Patenti shoferit
Vozia/shkë drejtues (shikua shtesa drejtues)
Driving license (see driving license)
Mbiemri / Prezime / Surname
Emri / Ise / Name
Adresa / Adresa / Address
Shiteti / Drijava / State
Tel. E-mail
Nr. i patentit shoferit
Br. Vozia/shkë drejtues / Driving license no.
Kategori A, B / Kategorija A, B / Category A, B
Patenti shoferit vlen deri më
Vozia/shkë drejtues vazi do / Driving license valid to

10 Shëroni me shigjetë pikën e lëndës në goditjen në automjetin A / Označite oštećenje materije prilikom udarca na vozilo A
Indicate by an arrow the point of initial hit on vehicle A

11 Dëmtet e shkodura në automjetin A / Vidljiva oštećenja na vozilo A
Vehicle damage in vehicle A

Shikoni në momentin e shkaktit të aksidentit / Shikua neogode u trenutku sudara / Plan of the accident

10 Shëroni me shigjetë pikën e lëndës në goditjen në automjetin B / Označite oštećenje materije prilikom udarca na vozilo B
Indicate by an arrow the point of initial hit on vehicle B

11 Dëmtet e shkodura në automjetin B / Vidljiva oštećenja na vozilo B
Vehicle damage in vehicle B

14 Viteqites personale
Lëndë personale
Personal belongings

15 Nënshkrimet e shoferit
Potpisni vozača vozila
Signatures of the drivers

A ←

→ B

14 Viteqites personale
Lëndë personale
Personal belongings

Fig. 2.2. Raporti Evropian i Aksidenti

Dokumentacioni i inspektimit është shumë i rëndësishëm dhe shpesh i vetmi burim zyrtar i të dhënave për vendimin e prokurorit si dhe për përpilimin e konstatimit dhe mendimit të ekspertit, me qëllim të gjetjes së shkakut ose shkaqeve për shkak të së cilës ka ndodhë aksidenti i shqyrtuar i komunikacionit. Sistematizimi i mirë dhe përpilimi profesional i dokumentacionit të inspektimit është parakusht i domosdoshëm për ekspertizën kualitative, e me këtë marrjen e vendimit sa më të drejtë nga ana e gjykatës për rastin konkret.

Shpesh problemi i sigurisë në komunikacion ka qenë objekt i studimeve serioze, diskutimeve dhe masave, gjatë të cilës ka ngecë afrimi metodologjik me qëllim që të mundësohet në masë më të madhe gjetja e elementeve shkaktare të aksidentit si dhe fajësisë.

Arritjet shkencore dhe teknike në botë dhe tek ne, duke marrë parasysh përvojat e praktikës sonë në lëmin e inspektimit, rekonstruktimit si dhe ekspertizës së aksidentit në komunikacion, na japin bazën për perfeksionimin e metodologjisë në zgjedhjen e problematikës së inspektimit të aksidentit në komunikacion.

Shumë herë është tentuar që disa pjesë procedurale edhe tani gjatë inspektimit bëhen nëpërmes disa formularëve. Kjo krijon vështirësi në rastet më të rënda të aksidenteve në komunikacion ashtu që edhe më tutje po praktikohet dokumentacioni i shkruar p.sh. procesverbali mbi inspektimin e vendit të ngjarjes, i cili është i ndryshëm për çdo lloj të aksidentit në komunikacion.

Në praktikën e sotme, gjatë përpilimit të dokumentacionit të inspektimit, pjesëtarët e ekipeve të cilët e kryejnë inspektimin shpesh herë udhëhiqen me vetë iniciativë. Metodologjia e verifikuar për inspektim e aksidentit të komunikacionit shpesh nuk realizohet në mënyrë konsekuente dhe për këtë kualiteti i dokumentacionit të inspektimit varet nga përgatitja profesionale dhe gjindshmëria e pjesëtarëve të ekipit. Kjo më së shpeshti vije në shprehje në rastet e aksidenteve të komunikacionit ku kanë marrë pjesë më tepër mjete, kur gjatë inspektimit për një kohë të shkurtër dhe në kushte të vështira, duhet të vërehen dhe të definohen një numër i madh i shënimeve, shpesh herë me mjete dhe teknike joadekuate.

Në tekstin e mëtejme do të cekim renditjen, përmbajtjen si dhe mënyrën e definimit të të dhënave të cilat do të ishin të domosdoshme në secilin dokumentacion të inspektimit, ku ajo më së miri do t'i përgjigjej llojit të vet.

Pjesët përbërëse të dokumentacionit të inspektimit sipas rregullit janë:

- *dokumentacioni i shkruar (procesverbali i inspektimit),*
- *dokumentacioni i paraqitjes grafike dhe*
- *foto dokumentacioni.*

Këto tri pjesë të dokumentacionit duhet të jenë të përshtatura njëra me tjetrën në mënyrë që të mos vijnë qysh në fillim në kontradiktë njëra pjesë me tjetrën, përkatësisht në situata dhe elemente.

Për këtë organet të cilët i kanë përpiluar këto pjesë të dokumenteve të inspektimit duhet t'i kontrollojnë se a janë përshtatur pjesët e dokumentacionit, dhe nëse ka ndonjë ndryshim ndërmjet të dhënave të paraqitura në pjesët e ndryshme të dokumentacionit, duhet të mënjanohen para se dokumentacioni t'i dorëzohet gjykatës, përkatësisht prokurorisë.

2.2. Dokumentacioni i shkruar

Të gjitha të dhënat e mbledhura mbi rastin si dhe punët të cilat janë ndërmarrë që të arrihet deri te ato në bazë të inspektimit të vendit të ngjarjes, duhet të jenë të regjistruara si dokumentacion i shkruar. Procesverbali është bazë e dokumentacionit procedural te inspektimit në përputhje me kodin e procedurës penale, për arsye se për së cilin veprim të procedurës që ndërmerret duhet të mbahet procesverbali, i cili përpilohet njëkohësisht kur bëhet inspektimi.

Në procesverbalin për inspektim, rregullisht duhet të identifikohen këto grupe të të dhënave:

- Caktimi i të dhënave mbi vendin e ngjarjes, kohën kur ka ndodhur aksidenti, kushtet klimatike dhe dukshmërinë:
 - caktimi i të dhënave mbi vendin e ngjarjes dhe përshkrimi i tij,
 - koha në të cilën ka ndodhur aksidenti,
 - konstatimi i kushteve atmosferike (klimatike) meteorologjike,
 - konstatimi i dukshmërisë.
- Të dhënat mbi pjesëmarrësit dhe automjetin në aksident:
 - të dhënat e përgjithshme,
 - kualifikimi (profesioni),
 - kategoria dhe stazhi i ngasësit të automjetit,
 - konstatimi i të dhënave mbi gjendjen e automjetit që ka marrë pjesë në aksident dhe
 - të dhënat për automjetet e tjera,
- Konstatimi i gjurmëve dhe paraqitja e tyre sipas kohës dhe hapësirës:
 - konstatimi i pikës fillestare të matjes (PFM),
 - konstatimi i gjurmëve të automjetit në rrugë,
 - gjurmët e personave pjesëmarrës (të lënduar) në rrugë,
 - gjurmët e veshmbathjes,
 - gjurmët në automjet,
 - gjurmët në objektet në rrugë dhe përreth rrugës,
 - gjurmët e tjera në lidhje me aksidentin.
- Dimensionet e sakta të hapësirës së komunikacionit (automjeteve, objekteve karakteristike, objekteve dhe pjesëve të shpërndara në makro-lokacionin në të cilin aksidenti ka ndodhur, si dhe distanca ndërmjet tyre):
 - vendi i saktë i ndeshjes,
 - pikën fikse për të cilën lidhet i tërë sistemi i matjeve të veçanta në vendin e aksidentit të ndodhur,
 - vendet e rëndësishme prej nga është bërë fotografimi,
 - pozita e pikës dhe drejtimi prej nga dëshmitarët kanë vërejtur ngjarjen,
 - drejtimi i veriut dhe
 - elemente të tjera, varësisht nga lloji i aksidentit së komunikacionit.

2.3. Dokumentacioni i paraqitjes grafike

Paraqitja grafike e vendit të aksidentit ka disa përparësi para fotografisë: thjeshtësinë, shikueshmërinë (dukshmërinë) dhe precizitetin.

Skica dhe plani i vendit të aksidentit është ndihmesë kriminalistike e cila mundëson objektivisht të vërtetohet gjendja faktike në vendin e ndodhjes, afron më shumë mundësi gjatë verifikimit të të dhënave të dëshmitarëve si dhe të pandehurit, gjatë hetimeve i mundëson prokurorit publik dhe gjykatësit të vërtetojnë versionet e caktuara, kurse në seancat gjyqësore shërben si mjete vizual gjatë nxjerrës së provave.

Përpilimi i skicës, d.m.th. më vonë planit të vendit të aksidentit kalon disa faza. Në vendin e ngjarjes së aksidentit në komunikacion bëhen matje të sakta dhe shënohen në fletore. Në bazë të matjeve të bëra dhe skicës (kroki) bëhet përpilimi përfundimtar i paraqitjes grafike të vendit të ngjarjes i cili quhet plani i vendit të aksidentit.

Duke punuar skicën e vendit të aksidentit të komunikacionit në terren punët të cilat përfshihen në këtë fazë janë:

2.3.1. Rekognoscicimi (vëzhgimi, shqyrtimi, vrojtimi) i vendit të aksidentit të komunikacionit

Vëzhgohet rruga në të cilën ka ngjarë aksidenti i komunikacionit, pastaj shikohen mjetet të cilat kanë marrë pjesë në aksidentin e komunikacionit, pas kësaj vizitohen personat të cilët kanë pësuar në aksident dhe të gjitha gjurmët që lidhen me atë aksident.

Në këtë fazë të punës përcaktohet pjerrësia gjatësore dhe tërthore e rrugës, pastaj rrezja e kthesës, nëse aksidenti ka ndodhë në kthesë ose në afërsi të kthesës, gjithashtu, në fazën e rekognoscimit zgjidhet edhe pika fikse PF ose, si quhet edhe ndryshe, pika fillestare e matjes PFM, pika matëse (orientuese) PM dhe vija orientuese matëse VO.

2.3.2. Skicimi i sipërfaqeve të qarkullimit, mjeteve të transportit, personave dhe gjurmëve

Bëhet skicimi i sipërfaqes së qarkullimit në projeksion ortogonal të pjesës kryesore të rrugës, pastaj mjeteve dhe personave.

Gjurmët në vendin e aksidentit mund të paraqiten si:

- *gjurmët e mjeteve (ngasje, rreshitje, frenim etj.), objekteve, sendeve, bojës, baltës, xhamit etj. dhe*
- *gjurmët e qenieve të gjalla (gjurmët biologjike).*

2.3.3. Matja në vendin e aksidentit të komunikacionit

Matja është komponentë më e rëndësishme dhe më e ndërlikuar për përpilimin e skicës së aksidentit të komunikacionit.

Ekzistojnë shumë sisteme të matjeve në vendin e aksidentit. Ne raport me pikën fikse matjet mund të jenë:

- kënddrejta,
- trekëndëshe dhe
- matja e kombinuar.

➤ Matja kënddrejtë

Në këtë sistem të matjes nuk mund të paraqitet asnjë kënd tjetër përveç atij kënddrejtë, prandaj për këtë arsye sistemi e ka marrë emrin matja kënddrejtë.

Pika themelore e matjes - pika matëse (PM) është pika ku pritët drejtimi i rrugës me normalen e kësaj rruge e tërhequr nga një pikë e përhershme (PF - pika fikse) në mënyrë që me këtë të lidhet i tërë sistemi i matjeve veç e veç (fig.2.3). Pikë fikse mund të jenë këndet e ndërtesave, skaji i urrës, shtylla e rrymës, telefonike apo ndonjë pjesë e një objekti të përhershëm (fiks), shenjat e komunikacionit dhe të ngjashëm. Ka raste ku këto dy pika përputhen, p.sh. kur pika fikse ndodhet në vijë orientuese (matëse). Pos këtyre dy pikave (PM dhe PF), si u pa më lartë, kemi edhe vijën orientuese (VO) e cila në përgjithësi shtrihet në drejtim të rrugës sipas skajit të saj. Kjo matje përdoret nëse ekziston largësi e madhe në mes mjeteve, këmbësorëve dhe objekteve të involvuara në aksident.

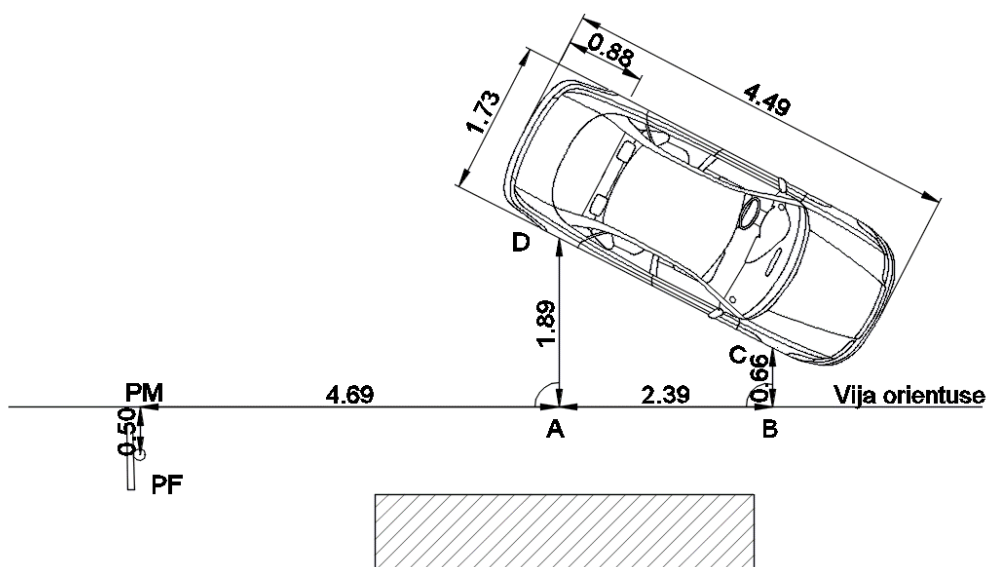


Fig. 2.3 . Mënyra e matjeve veç e veç kënddrejtë

➤ **Metoda e matjeve trekëndore.**

Përmes kësaj procedure përzgjidhen dy pika referimi, ku distanca ndërmjet këtyre dy pikave është e njohur. Secila distancë deri te ndonjë pikë mund të matet. Për të mënjanuar gabimet përgjatë matjeve, distanca duhet të përcaktohet sa më saktësisht që është e mundur.

Pikat A dhe B në figurën 2.4 formojnë pika fikse. Pikat e tilla mund të jenë pika të cilat nuk mund të vendosen me lehtësi.

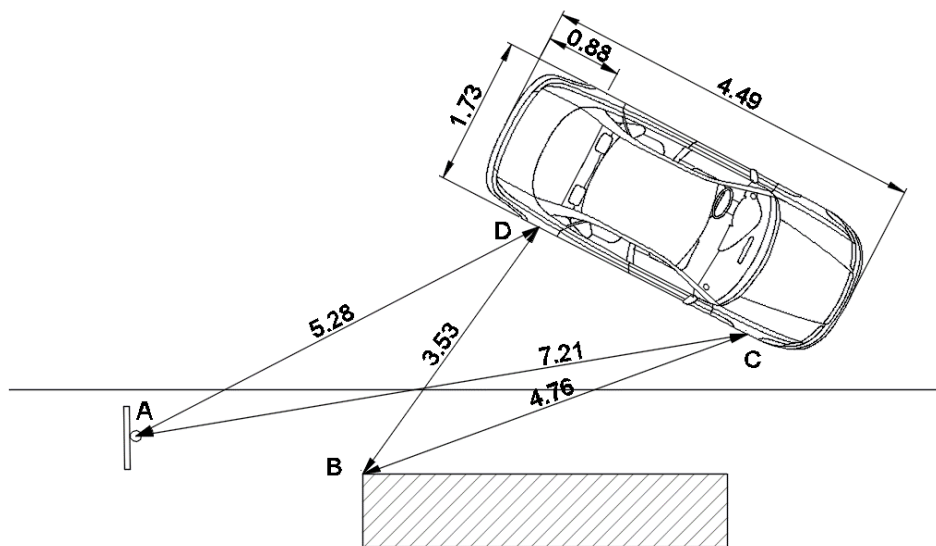


Fig. 2.4. Matja trekëndëshe.

➤ **Matja e kombinuar**

Në situatat të ndërlikuara është e domosdoshme të përdoren edhe matjet trekëndëshe dhe kënddrejtë të cilat së bashku krijojnë matjet e kombinuara.

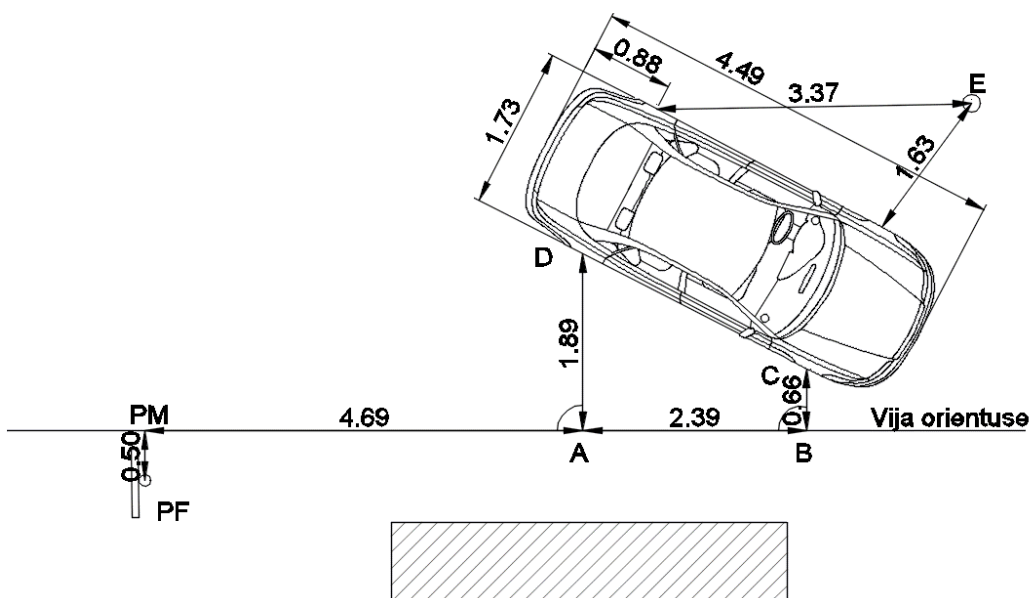


Fig. 2.5. Matja e kombinuar

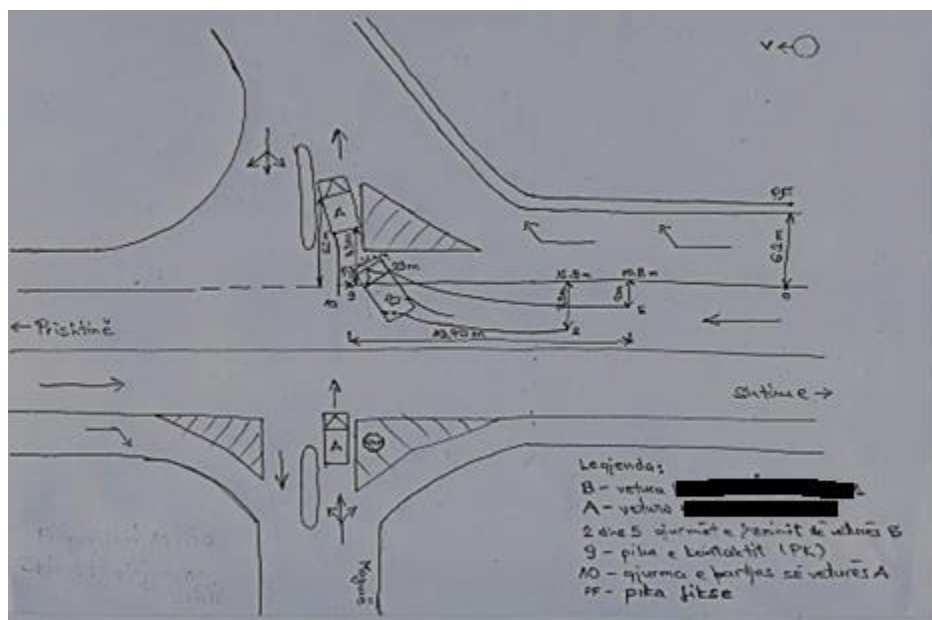


Fig. 2.6. Skica në vendin të aksidentit

Vizatimi i planit të vendit të aksidentit të komunikacionit është i lidhur me vizatimin me ndihmën e veglave të punës dhe të pajisjeve. Plani i situatës së vendit të aksidentit vizatohet në përpjesë të caktuar në varësi të përmasave të elementeve që duhet të vizatohen.

Skica dhe plani i situatës të aksidentit të komunikacionit duhet të përmbajë:

- hapësirën e gjerë të vendit të aksidentit (makrolokacionin),
- pozicionin dhe llojin e të gjitha mjeteve të cilat kanë marrë pjesë në aksident,
- vendi i saktë i vendosjes dhe llojin e shenjave të komunikacionit dhe treguesve në rrugë,
- llojin, lokalitetin dhe dimensionet e të gjitha gjurmëve në makrolokacion të aksidentit,
- kohën kur ka ngjarë aksidenti i komunikacionit,
- dimensionet e sakta të sipërfaqes së qarkullimit, mjeteve, objekteve karakteristike, objekteve dhe pjesëve të tyre të shpërndara nëpër makrolokacion të vendit të aksidentit dhe largësia në mes tyre,
- vendin e saktë të ndeshjes ose të përplasjes,
- pikën e përhershme (fikse) për të cilën është i lidhur i tërë sistemi i matjeve veç e veç në vendin e aksidentit të komunikacionit,
- vendet e rëndësishme prej të cilave është bërë fotografimi,
- pikat pozicione dhe drejtimi i shikimit të dëshmitarit -dëshmitarit (okular) që e ka parë me sy aksidentin,
- drejtimi i veriut dhe
- elementet tjera, varësisht prej llojit të aksidentit të komunikacionit.

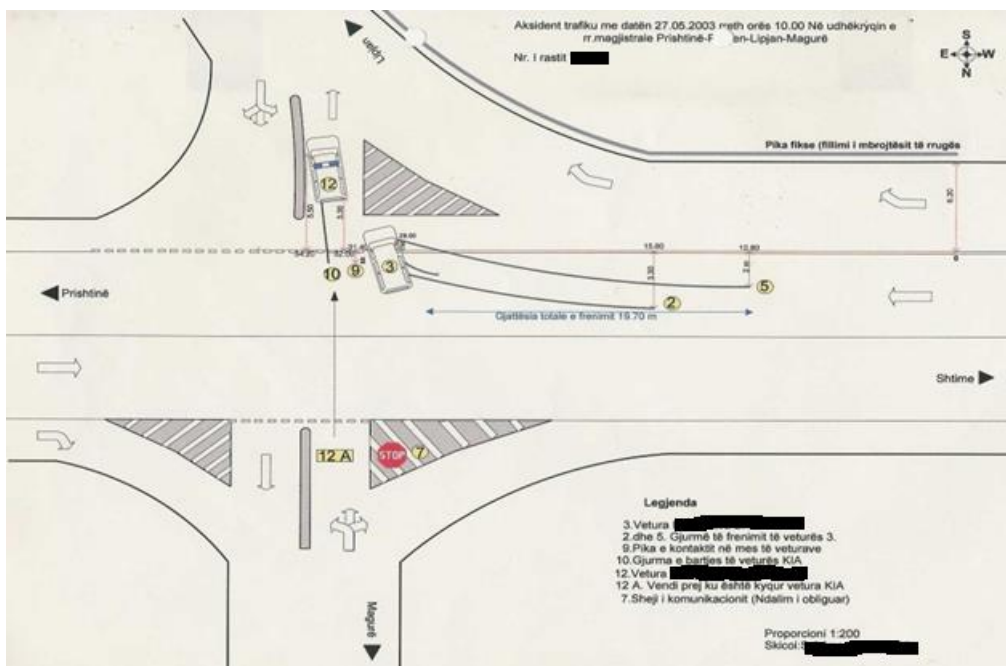


Fig. 2.7. Plani i vendit të aksidentit.

Për çdo aksident komunikacioni skicimi i vendit të ngjarjes është i obliguar me qëllim që të vërtetohet se si ka ardhur deri te aksidenti dhe nxirren faktorët që kanë shkaktuar aksidentin, ndikohet në parandalimin e aksidenteve dhe sigurinë e qarkullimit në të ardhmen. Duhet cekur se sot janë në përdorim një numër i madh i programeve kompjuterike që ndihmojnë në paraqitjen 3D (tre dimensionale -hapësinore) dhe 2D (planare - në rrafsh) të skicimi si Vissio, Scran. Për ilustrim në figurën 2.8. është paraqitur pamja e një skicimi të vendit të aksidentit me program kompjuterik, e cila është e thjeshtë, me qartësi dhe dukshmëri të mirë dhe me profesionalizëm.

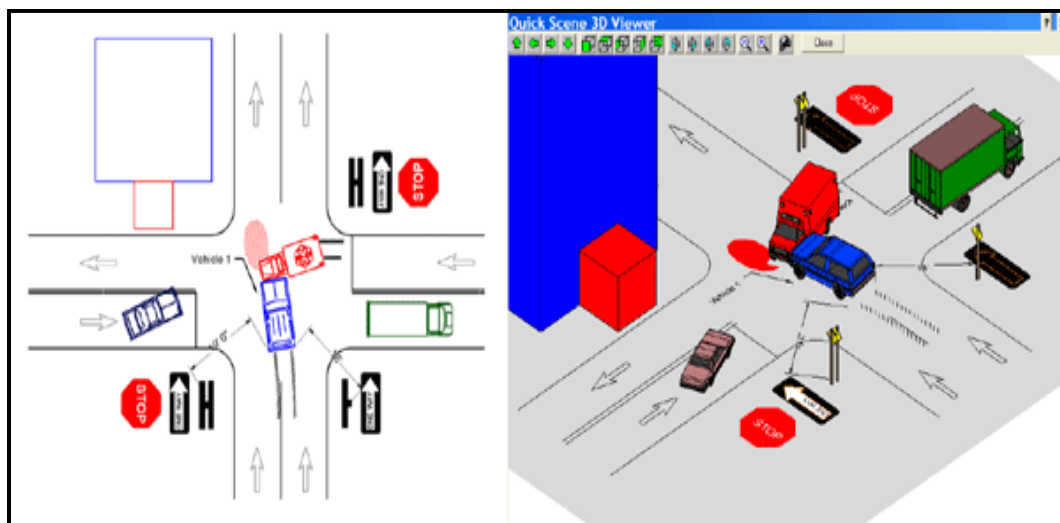


Fig. 2.8. Skicimi i vendit të aksidentit me program kompjuterik

2.4. Foto dokumentacioni

Gjatë inspektimit të vendit të aksidenti foto dokumentacioni është faza e tretë apo procesi i fundit të inspektimit mirëpo mjaft i rëndësishëm dhe ka një rol të madh në fiksimin e përhershëm të gjendjes faktike në vendin e ngjarjes së aksidenti, që në fazat e më vonshme si të skica e aksidenti apo edhe gjatë ekspertizës të mundëson rekonstruktimin e aksidentit me lehtësi gjithashtu përmes fotografis mundësohet dëshmia në procedurën gjyqësore.

Gjatë fotografimit të vendit të ngjarjes, në shumicën e rasteve bëhen shumë fotografi. Si skemë themelore të renditjes së fotografive mund të pranohet: incizimi i rrethinës së vendit të ngjarjes, incizimi i rrethinës më të gjerë të vendit të ngjarjes, incizimi i vet vendit të ngjarjes (vendi i gjuhstë i aksidentit) si dhe incizim i detaleve tjera.

Shumica e foto incizimeve duhet të bëhen nga dy drejtimet të kundërta të shikimit në vendin e ngjarjes. Vendet nga incizohet duhet të shënohen në skicën e vendit të aksidentit.

Për incizimin e detaleve dhe gjurmëve duhet të bëhen incizimet: e mjetit nga katër anët, çdo dëmtim në mjet, dëmtimet në brendi të mjetit, të gjitha gjurmëve në mjet, të gjitha gjurmëve në rrugë, dukshmëri rreth vendit, sinjalizimi rreth vendit të aksidentit, pozicionet e të vdekurve drejtpërsëdrejti në vendin e aksidentit si dhe lëndimet e pjesëmarrësve në aksident, etj. Pra këto fotografi paraqesin një pamje vizuale të besueshme lidhur me vendin e aksidentit dhe mu për këtë arsye fotografimi duhet te kryhet nga drejtimet e ndryshme.

Sot ekzistojnë programe të përsosura kompjuteristike (fig. 2.9) ku me anën e fotografive të vendit të ngjarjes së aksidentit mund të nxirren përmasat reale të vendit të aksidentit (dimensionet) duke i krahasuar foton e modelit të automjetit me foton e automjetit të dëmtuar. Është e domosdoshme që fotografitë e bashkangjitura në dokumentet e inspektimit te jenë në kolor (me ngjyra), po ashtu fotografitë duhet ta kenë datën dhe orën e saktë të fotografimit, ku do të ndikohet shumë në verifikimin e saktësisë dhe drejtësisë.

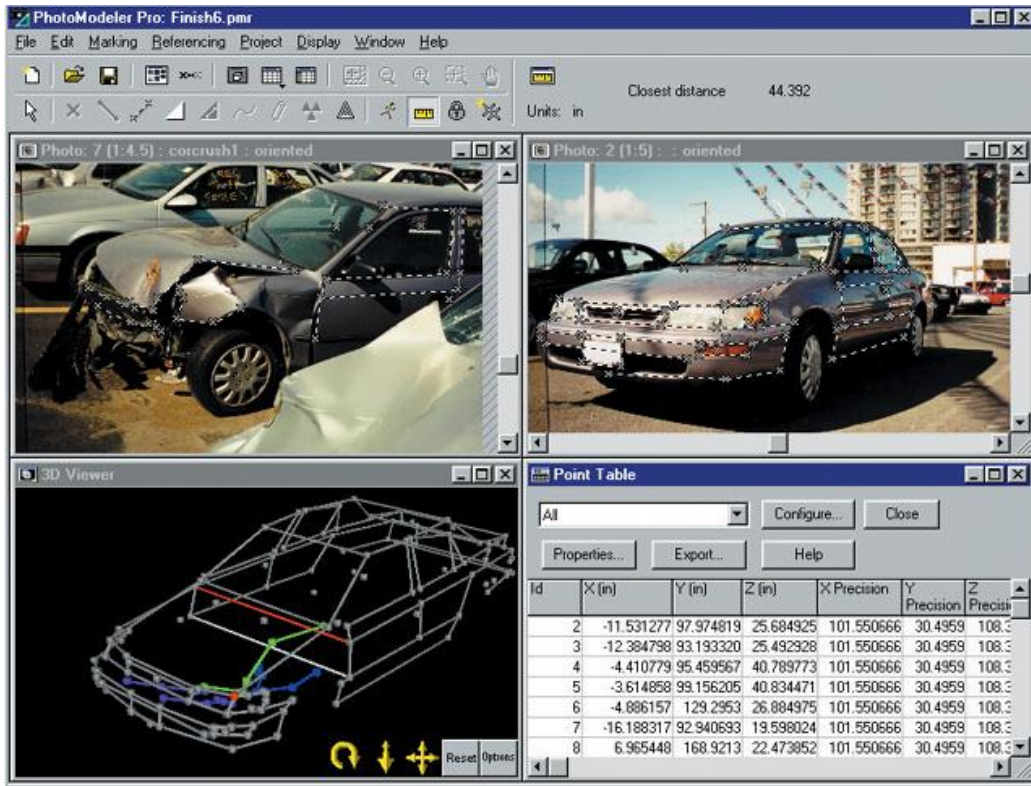


Fig. 2.9. Programi kompjuterik PhotoModeler Pro.

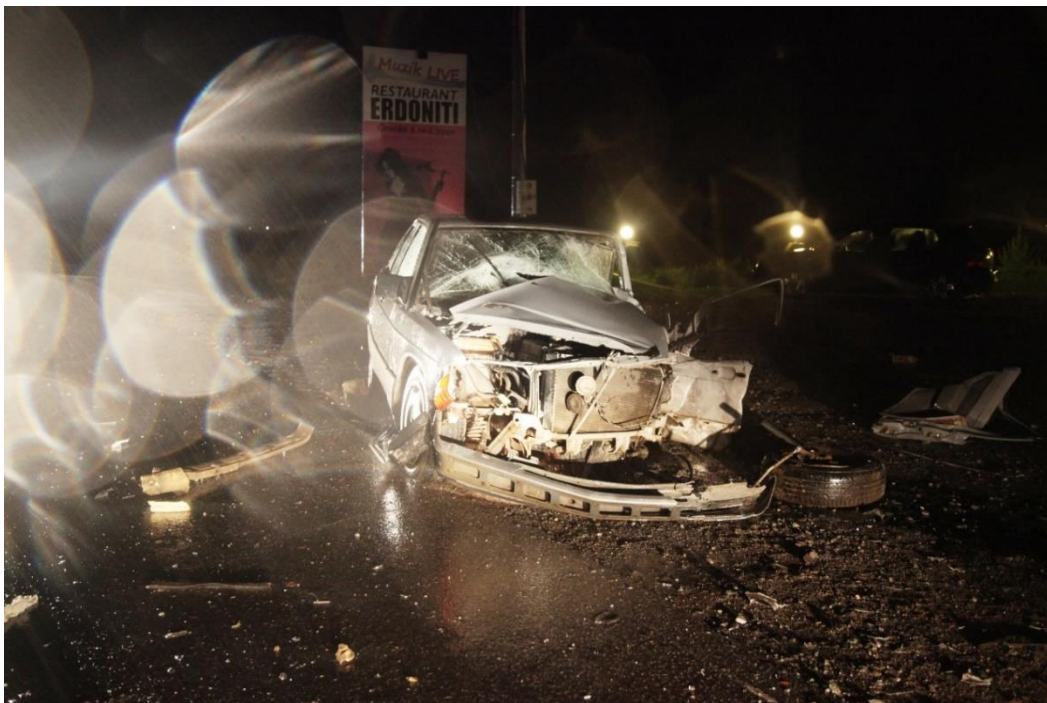


Fig. 2.10. Fotografimi i automjetit të aksidentuar, pamja nga para



Fig. 2.11. Fotografimi i automjetit të aksidentuar, pamja nga ana e majt e automjetit



Fig. 2.12. Fotografimi i vendit të aksidenti, pika e kontakti nr. 1

2.5. Paisjet matëse të inspektimi të vendit të aksidentit

Stacionet e policisë në rrethanat të reja të punës duhet të jenë të aftësuara dhe të pajisura për detyra të ndryshme lidhur me inspektimin e aksidentit në komunikacion. Pajisja duhet të jetë e përshtatur ashtu që të ketë karakter të pajisjes universale.

Mëqense ekipi i inspektimit është i lidhur me udhëtime të shpeshta në drejtimet e ndryshme dhe për t'iu mundësuar puna sa me e lehtë, pajisjet për kryerjen e inspektimit gjinden në kutinë speciale që quhet “neseser” (në frëngjishte do të thotë “e domosdoshme”) për inspektim.

2.5.1. Metri-shirit

Përmasat janë të përkufizuara në 30 m ose 50 m me volum mbështjellës. Së paku dy persona nevojiten për të matur me shirit nëse pika e fillimit nuk mund të fiksohet në një mënyrë tjetër (Fig. 2.13).



Fig. 2.13. Metri- shirit

Metri (kuti)

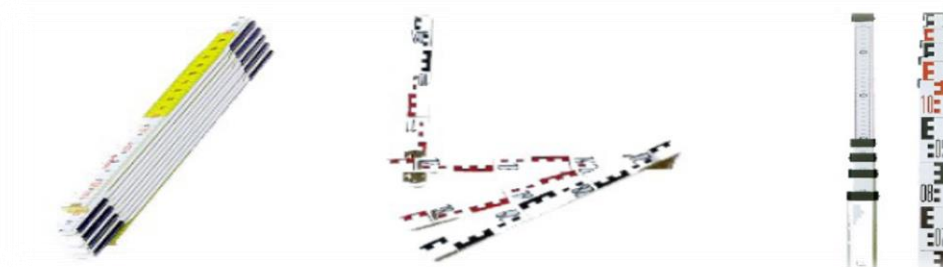


Fig. 2.14. Metri (kuti)

2.5.2. Rrota matëse

Përmes rrotullimit të rrotës përcaktohet distanca nga pika A deri te pika B. Matja në një brezë të ngushtë të vendit me barë përmes rrotës matëse mund të jetë problematike.

Drejtimi i rrotës matëse mbi një sipërfaqe jo të njëjlojtë rezulton me gabime gjatë matjes. Karakteristika e formës së shkronjës S është një tjetër gabim i cili mund të ndodhë (Fig. 2.15). Për këtë metodë është i nevojshëm vetëm një person për matje.



Fig. 2.15. Veçoria e formës së matjes.

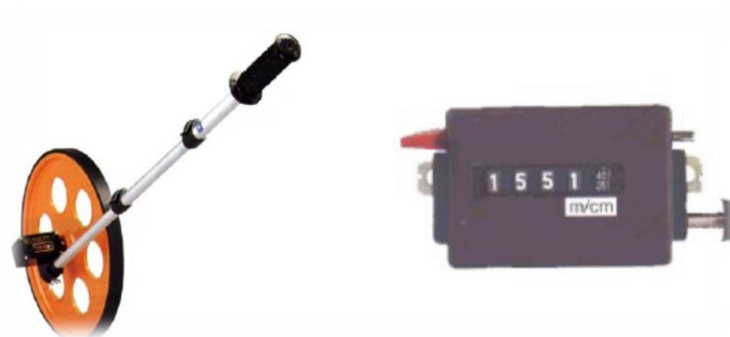


Fig. 2.16. Rrota matëse me njehsor

2.5.3. Largësi-matësi laserik

Matja e distancave me laser po bëhet gjithnjë e më e rëndësishme (Fig. 2.17). Saktësia e sistemeve të tilla është në kufijtë +/- 5 mm, varësisht nga prodhuesi dhe hapësirës ku përdoret. Pluhuri, mjegulla, shiu (të reshurat) ose tymi përbëjnë grimca ose pikëza të vogla. Kur ato preken nga pika e laserit, drita reflektohet në pajisje dhe mund të pengohet matja. Një matje e besueshme nuk është e mundur të bëhet më tej. Megjithatë era nuk ka ndonjë ndikim në rezultatet e matjes. Drita e diellit komplikon matjet me largësi-matës laserik. Arsyeja është se shkëlqimi i dritës në ambient bëhet gjithnjë e më i ngjashëm me shkëlqimin e tufës së dritës së laserit.



Fig. 2.17. Largësi-matësi laserik

Kjo pajisje më mirë duhet përdorur për matje të brendisë së automjetit. Për matje në vendin e ngjarjes së aksidentit veç kësaj më së miri është të përdoren reflektorët.

2.5.4. Aparati fotografik dhe kamera

Aparatet fotografike dhe kamerat (figura 2.18) përdoren për të bërë fotografi të vendit të aksidentit, fotografi brenda dhe jashtë automjetit të dëmtuar. Përdorimi i kamerave digjitale redukton punën; nuk ka i nevoj për skanim të fotografive. Mund të shihen fotografitë menjëherë pasi të bëhen dhe mund të përsëriten nëse rezultati nuk është i kënaqshëm. Përmes softuerit fotografitë mund të pastrohen. Për secilën fotografi janë të nevojshme gjatësitë e referimit.



Fig. 2.18. Aparati fotografik i cili mund të përdoret edhe si kamerë.

Mbajtësit metalik të shënuara me numra apo shkronja (Fig. 2.19) sipas përdorimit të tyre, (dëshmitë me numra, pikat goditëse me shkronja në katror, lëndimet me shkronja në rrathë).

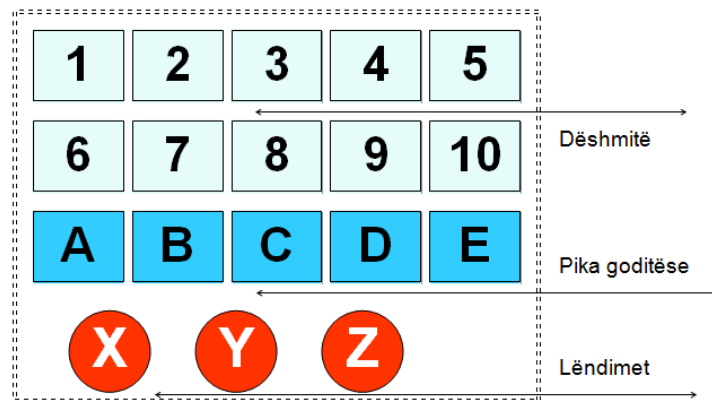


Fig. 2.19. Mbajtësit metalik të shënuar me numra apo me shkronja.

Pajisjet ndriçuese (Fig. 2.20) dhe pajisja jo ndriçuese – koni (Fig. 2.21) për rregullimin e qarkullimit.



Fig. 2.20. Pajisjet ndriçuese



Fig. 2.21. Koni (pajisje jo ndriçuese)

3. DETYRAT E POLICISË NË VENDIN E NGJARJES

3.1. Detyrat e para të Policisë në vendin e ngjarjes

Një nga detyrat kryesore të policisë është marrja e informacioneve për ngjarjen e ndodhur në territorin e shërbimit. Ku informacion sigurohet:

- *Nga salla e informacionit të organit të policisë,*
- *Nëpërmjet konstatimit nga vetë policët e patrullës rrugore,*
- *Nga informacioni që jep vetë drejtuesi i mjetit që ka kryer aksidentin.*
- *Nga kontakti me drejtues të mjeteve të tjera të cilët njoftojnë për ngjarjen.*

Detyra më imediate që i del policisë pas arritjes në vendin e ngjarjes është marrja e masave të menjëhershme për sigurimin dhe ruajtjen e vendit të aksidentit. Shpejtësia e shkuarjes në vendin e ngjarjes është e rëndësishme, sepse sigurohet pandryshueshmëria e gjurmëve, provave materiale dhe bëhet e mundur ruajtja e tyre nga prishja për shkak të faktorëve të ndryshëm atmosferik apo për shkaqe të tjera subjektive që lidhen me autorin e aksidentit.

Pas mbërritjes në vendngjarje punonjësi i policisë i merr këto masa:

- ❖ Siguron veten nga ndonjë aksident i mundshëm nga mjetet e tjera të cilat lëvizin në aksin rrugor ku ka ndodhur aksidenti. Parkon mjetin me të cilin lëvizë në një vend të sigurt dhe ndez dritat e emergjencës. Gjatë natës të tregohet kujdesi maksimal që të mos rrezikohet jeta e vet policit dhe të kryhen me efikasitet detyrat për kufizimin e vendit të ngjarjes.
- ❖ Jep ndihmën e parë personave të lënduar (dëmtuar) që janë në vendin e ngjarjes. Kjo ndihmë konsiston në ndalimin e hemorragjive të jashtme, dhënien e frymëmarrjes artificiale për normalizimin dhe funksionimin kardiak-respirator që momentalisht janë ndërprerë nga trauma e pësuar si dhe transportin e personit të lënduar qoftë edhe me mjete të rastësishme në qendrat më të afërta spitalore.
- ❖ Izolon drejtuesin e mjetit që ka kryer aksidentin. Ky kufizim bëhet mbasi drejtuesi i mjetit ka pësuar një traumë të fortë psikike dhe si rrjedhojë mund të bëhet subjekt i ndonjë vepre tjetër penale.
- ❖ Vepron me të gjitha mundësitë, në mënyrë që të ndërpresë pasojat e mëtejshme të shkaktuara nga aksidenti i komunikacionit, në rast te ndodhjes përpara këtyre rasteve:
 - Kur mjeti i cili ka shkaktuar aksidentin është dëmtuar e për pasojë ka rrjedhje karburanti, fiket motori i mjetit ose shkëputen kabllloja (përçuesi i rrymës) e baterisë (akumulatorit), në mënyrë që të parandalohet ndonjë eksplozion i mundshëm.
 - Kur në aksident është përfshirë një mjet që transporton material lubrifikant dhe derdhja e tyre në rrugë është premisë për aksidente të tjera, merren masa për devijimin e rrjedhjes së lubrifikantëve jashtë aksit të rrugës.

- Polici ndërhyt më të gjitha mënyrat për të eliminuar apo ndërprerë ardhjen e pasojave të dëmshme mbi pronën private apo publike si rezultat i ndodhjes së aksidentit të komunikacionit.

❖ Kufizon dhe ruan vendin e ngjarjes. Polici ka detyrimin të mos lejojë persona të tjerë, gazetarë, telekronistë, kureshtarë të ndryshëm të shkelin ose të lëvizin brenda territorit të vendit të ngjarjes, sidomos mbi sipërfaqe ku ka prova të ndryshme materiale. Për këtë arsye detyra e tij kryesore është të bëjë rrethimin e vendit të ngjarjes me shirit ose me mjete të tjera kufizuese.

❖ Bllokon mjetin që ka shkaktuar aksidentin. Në këtë rast kemi:

- Bllokimin fizik në vend pa e lëvizur automjetin, por duke pasur gjithmonë parasysh mos bllokimin e lëvizjes së mjeteve të tjera në aksin rrugor përkatës.

- Duke fiksuar me mjet të dukshëm shkrues vendndodhjen e automjetit në çastin e ndodhjes së aksidentit dhe duke e zhvendosur atë anash rrugës për të mos penguar lëvizjen e mjeteve të tjera në atë aks rrugor.

❖ Merr masa për të mos penguar apo për të kthyer në normalitet lëvizjen e mjeteve apo të këmbësorëve.

❖ Evidenton drejtuesin e automjetit që e ka kryer aksidentin. Kjo detyrë bëhet menjëherë me mbërritjen në vendin e ngjarjes.

Për të bërë një evidencim të saktë të drejtuesit të automjetit që ka kryer aksidentin, polici merr informacionin e duhur fillestar nga të pranishmit, njihet me gjeneralitetet e drejtuesit të mjetit që ka shkaktuar aksidentin, bllokon dokumentet e tij dhe bën mënjanimin e veçimin duke e mbajtur nën kontroll në një mjedis, vend të sigurtë, pran vendit të ngjarjes. Në rastet kur është i mundur, bëhet shoqërimi i tij në njësitin policor më të afërt.

Kur drejtuesit e mjeteve që kanë shkaktuar aksidentin, largohen në drejtime të paditura, merret kontakt me sallën e informacionit, punonjësit e të cilës vihen në dijeni për karakteristikat e përgjithshme të autorit të aksidentit duke bërë të mundur koordinimin e veprimeve me forca të tjera të policisë në mënyrë që të realizohet kapja sa më e shpejt e autorit të tij.

❖ Vlerëson atë kategori provash si gjurmë biologjike, gjurmë me marrje apo lënie lëndë të cilat dëmtohen nga kushtet atmosferike si p.sh: rënia e shirave etj. dhe merren masa për sigurimin e tyre duke i mbuluar me mjete rrethore në mënyrë që të ruhen të paprekura këto prova në vendin e ngjarjes.

❖ Duhet të ketë kujdes sidomos në rastet e aksidenteve me natyrë kriminale sepse autorët e tyre janë të interesuar të prishin e të zhdukin provat në vendngjarje.

❖ Kontakton dhe evidencon dëshmitarët, sidomos ata okularë. Polici i mban dëshmitarët të veçuar nga personat e tjerë të pranishëm në mënyrë që të shmangët kontakti me të, pasi në këtë mënyrë gjatë pyetjes së këtyre dëshmitarëve nga oficeri i policisë gjyqësore apo prokurori shmangët dhe sugjestionimi dhe fshehja e plotë ose e pjesshme e fakteve mbi aksidentin e komunikacionit.

- ❖ Eliminon kontaktet, interpretimet, sqarimet me mediat që mbërrijnë në vendin e ngjarjes.

Ndalohet interpretimi ose dhënia e informacioneve për ngjarjen, mediave të ndryshme, gjë e cila është plotësisht në kompetencën e Zëdhënësit të Policisë.

- ❖ Informon nëpërmjet zyrës së informacionit. Njoftimi duhet të jetë i saktë i qartë në mënyrë që të mos ketë vend për interpretime apo keqkuptime të ndryshme. Ai konsiston në përcaktimin e:

- Vendit ku ka ndodhur aksidenti;
- Mjetet e përfshira në aksident;
- Pasojat e shkaktuara nga aksidenti;
- Numri i të lënduarve nëse ka të tillë;
- Vendin ku janë dërguar të lënduarit për mjekim;
- Gjeneralitetet e të dëmtuarve dhe të drejtuesit të mjetit.

- ❖ Me mbërritjen në vendin e ngjarjes të grupit të inspektimit (hetimit), i raporton policit (hetuesit) të njësitit të trafikut rrugor për masat e marra deri në çastin e arritjes së tyre, jep gjeneralitetet e drejtuesit të mjetit, dëshmitarëve dhe të lënduarve si dhe çdo të dhënë tjetër që vlerëson si të vlefshme për ecurinë e hetimit.

- ❖ Ndhmon në veprimet e mëtejshme policin e njësitit të trafikut rrugor dhe grupin e inspektimit të vendit të ngjarjes duke u krijuar lehtësimet e nevojshme për kryerjen e veprimtarisë hetimore.

- ❖ Ruan sekretin e zhvillimit të inspektimit, provave materiale që gjenden e fiksohen në procesverbalin e inspektimit të vendit të ngjarjes dhe versioneve që hidhen gjatë këtij inspektimi.

3.2. Detyrat e Policisë Gjyqësore në vendin e ngjarjes

Policia Gjyqësore² është organi që detyrohet të zbulojë veprat penale dhe të kryejë të gjitha veprimet hetimore të nevojshme për sqarimin e rrethanave të çështjes, për identifikimin dhe kapjen e personit të dyshuar.

Policia Gjyqësore vihet në dijeni për veprën penale të ndodhur:

- *me iniciativë mbi bazën e informacioneve të marra nga shërbimet e hapura të Policisë së Kosovës.*
- *me anën e njoftimeve të ardhura mbi bazën e kallëzimit të bërë nga personeli mjekësor ku mund të jenë dërguar të aksidentuarit.*
- *nga të tjerë të cilët bëjnë kallëzimin në organet e ndjekjes penale për aksidentin e ndodhur.*

Sapo merr dijeni për veprën penale Policia Gjyqësore:

- *njofton menjëherë prokurorin dhe kryen veprimet hetimore të ngutshme. Në rastet e krimeve të rënda, ky njoftim mund të bëhet edhe nëpërmjet radios, telefonit dhe mjeteve të tjera të komunikimit. Veprimet hetimore që duhet të kryhen nga policia gjyqësore janë përcaktuar në KPP (Kodi i procedurës penale).*
- *Ruan vendin e ngjarjes dhe përcakton kufijtë e tij*

Ndodhë që oficerët e Policisë Gjyqësore mbërrijnë në vendngjarje në çastin kur agjentët e policisë janë në hapat e para të marrjes së masave për sigurimin e vendit të ngjarjes. Me mbërritjen e oficerëve të Policisë Gjyqësore, agjentët e policisë rrugore ndërpresin punën e tyre dhe mbas raportimit që u bëjnë oficerëve të Policisë Gjyqësore presin të marrin udhëzimet përkatëse prej tyre.

Këto udhëzime konsistojnë në:

- *Dhënien e ndihmës së parë të lënduarve,*
- *Sigurimin e mëtejshëm të vendit të ngjarje,.*
- *Dhënien e ndihmës për fiksimin e gjurmëve e sendeve që kanë lidhje me ngjarjen,*
- *Kërkimin, fiksimin dhe ruajtjen e sendeve dhe gjurmëve të veprës penale.*

Policia gjyqësore, kur mendon se duhet të kryhen veprime që kërkojnë njohuri të posaçme teknike, cakton ekspertët përkatëse. Për gjetjen, fiksimin dhe marrjen e provave oficeri i policisë gjyqësore ndjek rregullat e përcaktuara në KPP kështu, ai formon grupin e mbikqyrjes të përbërë

² - në disa vendet policia ndahet në policin rrugore dhe gjyqësore e cila ndarje pritet edhe tek ne, ndërsa tani te ne, në aspektin e komunikacionit, ndahet në policinë patrulluese dhe në policinë e njësitit të trafikut rrugor.

nga specialistë të ndryshëm të fushave përkatëse, të cilët marrin pjesë në këqyrje e kontrollë.

Oficeri i policisë gjyqësore në përbërje të grupit të inspektimit thërret:

- *Ekspertin e komunikacionit,*
- *Ekspertin automekanik.*
- *Ekspertin mjeko - ligjor në ato raste kur ka të lënduar dhe të vdekur.*
- *Specialistë të shërbimit të Policisë rrugore.*
- *Ekspertin kriminalist.*

Në rastet kur prokurori ka njoftuar se do të marrë pjesë në vendngjarje, Oficerët e Policisë Gjyqësore duhet të marrin masat e nevojshme që të mos ndryshoj gjendja e vendit të ngjarjes para ndërhyrjes së prokurorit. Kur ka rrezik që gjurmët dhe sendet të ndryshojnë ose të humbasin përpara ardhjes së prokurorit, Oficerët e Policisë Gjyqësore kryejnë veprimet hetimore më të domosdoshme dhe kur është rasti ndalin (sekuestrojnë) provat materiale dhe sendet që lidhen me veprën penale. Të gjitha këto veprime, duhet të pasqyrohen në procesverbal. Proces verbali i dërgohet prokurorit të vendit ku është zbatuar sekuestrimi brenda 48 orëve.

Të gjitha veprimet hetimore të kryera nga oficerët e Policisë gjyqësore, por sidomos këqyrja e vendit të ngjarjes, shërbejnë për të evidentuar të gjitha provat materiale në mënyrë që të krijohet një ide e qartë lidhur me rrethanat e kryerjes së aksidentit të komunikacionit, me përcaktimin e personit përgjegjës për kryerjen e këtij aksidenti dhe vënien e tij përpara organeve të drejtësisë.

4. DETYRAT NË RAST AKSIDENTIT TË KOMUNIKACIONI RRUGOR SIPAS LIGJIT PËR SIGURINË NË KOMUNIKACIONIN RRUGOR TË KOSOVËS

Aksident i komunikacionit - nënkupton aksidentin në rrugë në të cilin ka marrë pjesë më së paku një mjet në lëvizje në të cilin një apo më shumë persona kanë vdekur ose janë lënduar ose është shkaktuar dëm material. Nuk është aksident i komunikacionit ku makina e punës, motokulivatori, traktori ose qerrja të cilat lëvizin nëpër rrugët e pa kategorizuara ose gjatë kryerjes së punëve në lëvizje ka rrëshqitur nga rruga e pa kategorizuar, ose është rrokullisur ose është ndeshur me ndonjë pengesë natyrore, gjatë kësaj nuk merr pjesë ndonjë mjet tjetër ose këmbësori dhe në këtë ngjarje personit tjetër nuk i është shkaktuar dëm material;

Neni 204

Personi i cili haset ose has në vendin e aksidentit të komunikacionit, në të cilën ka persona të lënduar, ka për detyrë t'iu jap ndihmë personave të lënduar në aksident të komunikacionit.

Neni 205

205.1. Pjesëmarrësi në aksident të komunikacionit, në të cilën dikush ka humbur jetën ose është lënduar apo është krijuar një dëm i madh material, ka për detyrë:

- a. të rrijë në vendin e aksidentit të komunikacionit, por që mund të largohet përkohësisht vetë për tu ofruar ndihmë personave të lënduar në aksident të komunikacionit apo në çoftë se vet atij i nevojitet ndihma mjekësore përkatësisht për ta njoftuar Shërbimin Policor të Kosovës;
- b. të ndërmarrë krejt çka mundet që të mënjanoen rreziqet e reja, që mund të krijohen në vendin e aksidentit të komunikacionit, të mundësohet një rrjedhë normale e komunikacionit, të bëhen përpjekje që të mos ndërrohet gjendja në vendin e aksidentit dhe të ruhen gjurmët ekzistuese, me kusht që ndërmarrja e atyre masave të mos rrezikojë sigurinë e komunikacionit;
- c. të njoftoj për aksidentin e komunikacionit Policinë e Kosovës dhe të kthehet në vendin e aksidentit të komunikacionit dhe të pret ardhjen e personave të autorizuar, të cilët bëjnë ekzaminimin e vendit të aksidentit.

205.2. Personi, i cili është njoftuar për aksidentin e komunikacionit, në të cilën është lënduar ndonjë person, ka për detyrë që t'i njoftoj menjëherë institucionet shëndetësore dhe Policinë e Kosovës ose stacionin policor më të afërt.

205.3. Dënohet për kundërvajtje, dënohet me gjobë prej 200 €, drejtuesi që është pjesëmarrës i drejtpërdrejtë në aksident dhe i cili nuk ndalet në vendin e aksidentit të komunikacionit në rrugë dhe njëkohësisht i shqiptohet masa e ndalimit e të drejtuarit të mjetit me veprim motorik në kohëzgjatje së paku deri në gjashtë muaj si dhe pesë pikë negative.

Neni 206

206.1. Drejtuesit, pjesëmarrësit e aksidentit të komunikacionit, në të cilin është shkaktuar një dëm më i vogël material në mjete, kanë për detyrë që menjëherë të mënjanojnë mjetet nga rruga, të mundësojnë zhvillim të papenguar të komunikacionit, të plotësojnë dhe të nënshkruajnë “Informacionin evropian” të aksidentit apo në ndonjë mënyrë tjetër të shkëmbejnë të dhënat personale dhe të dhënat për mjetet.

206.2. Drejtuesit, nga paragrafi 1 i këtij neni, nuk duhet të lënë vendin e aksidentit të komunikacionit derisa të mos e kenë plotësuar dhe nënshkruar “Informacionin evropian” apo në ndonjë mënyrë tjetër derisa t’i shkëmbejnë të dhënat personale dhe të dhënat për mjetet.

206.3. Në rast të aksidentit të komunikacionit me një dëm më të vogël material, kur në vendin e aksidentit nuk ndodhet pronari i mjetit ose pronari i një sendi tjetër të dëmtuar, shoferi ka për detyrë që pronarit të mjetit ose të një sendi tjetër të dëmtuar t’i lë të dhënat për vetën dhe për mjetin me të cilin ka shkaktuar aksidentin e komunikacionit.

206.4. Për kundërvajtje, dënohet me gjobë prej 35 €, drejtuesi që vepron në kundërshtim me dispozitat e paragrafit 1 dhe 2 të këtij neni.

206.5. Për kundërvajtje, dënohet me gjobë prej 130 €, drejtuesi që vepron në kundërshtim me dispozitat e paragrafit 3 të këtij neni dhe njëkohësisht i shqiptohet masa e ndalimit të të drejtuarit e mjetit me veprim motorik në kohëzgjatje së paku tre muaj dhe tri pikë negative.

206.6. Informacionin Evropian të aksidentit e harton Policia e Kosovës në bashkëpunim me Ministrin e Transportit dhe Post -Telekomunikacionit dhe i jepet pronarit të çdo mjeti motorik nga qendra e regjistrimit të mjeteve motorike.

Neni 207

207.1. Drejtuesi, i cili ka marrë pjesë me mjet në aksidentin e komunikacionit, në të cilën ka të vdekur ose persona të lënduar e edhe personi tjetër, i cili ka marrë pjesë drejtpërdrejt në aksidentin e tillë, ka të drejt të kërkojë të dhënat personale dhe adresën nga personat, të cilët kanë qenë të pranishëm, kur ka ndodhur aksidenti.

207.2. Për kundërvajtje, dënohet me gjobë prej 35 €, personi që vepron në kundërshtim me dispozitat e paragrafit 1 të këtij neni.

Neni 208

208.1. Drejtuesi i cili haset ose has në vendin e aksidentit të komunikacionit, ka për detyrë me kërkesën e personit të autorizuar, ta dërgojë personin, i cili është lënduar në aksidentin e komunikacionit, deri në institucionin më të afërt shëndetësorë.

208.2. Drejtuesi ka për detyrë të veproj sipas rregullës së paragrafit 1 të këtij neni edhe para se të vijë personi i autorizuar, përveç në çoftë se ka ndodhur aksidenti në vendin në të cilin mund të pritët ardhja e shpejtë e mjetit të ndihmës së shpejtë apo në çoftë se shoferi konstaton se

me mënyrën joprofesionale dhe jo përkatëse të bartjes gjendja e personit të lënduar mund të përkeqësohet.

208.3. Për kundërvajtje, dënohet me gjobë prej 35 €, drejtuesi që vepron në kundërshtim me dispozitat e paragrafit 1 dhe 2 të këtij neni.

Neni 209

209.1. Në çoftë se institucioni shëndetësor është njoftuar për aksidentin e komunikacionit apo ka pranuar për ta shëruar personin që është lënduar në aksident, ka për detyrë që për këtë ta njoftoj menjëherë Policinë e Kosovës.

209.2. Në çoftë se personi i lënduar në aksidentin e komunikacionit, vdes nga lëndimet e marra në afat prej 30 ditësh, institucioni shëndetësor ka për detyrë që për këtë të njoftoj Policinë e Kosovës.

209.3. Për kundërvajtje, dënohet me gjobë prej 300 deri 1.500 €, institucioni shëndetësor nëse nuk e lajmëron Policinë e Kosovës për të lënduarit ose të vdekurit në aksidentin e komunikacionit rrugor në pajtim me paragrafin 1 dhe 2 të këtij neni. Në këtë rast, me gjobë prej 100 deri 300 €, dënohet edhe personi përgjegjës në institucionin shëndetësor.

Neni 210

210.1. Në çoftë se mjeti, për shkak të aksidentit në komunikacion, është paaftësuar për lëvizje të mëtejme në rrugë, shoferi a pronari, përkatësisht përdoruesi i mjetit ka për detyrë që mjetin, ngarkesën, sendet ose ndonjë material tjetër të derdhur në rrugë, ta mënjanojë nga rruga e pasi të urdhëroj apo të lejojë personi i autorizuar, i cili bën ekzaminim në vendin e ngjarjes.

210.2. Në çoftë se drejtuesi, pronari, përkatësisht përdoruesi i mjetit nuk është në gjendje të veprj sipas paragrafit 1. të këtij neni, personi i autorizuar, i cili hasët në vendin e aksidentit apo në vendin ku ndodhet mjeti defekt, do t'i urdhëroj autoritetet kompetente të mirëmbajtjes së rrugëve që ta zhvendosë nga rruga mjetin, ngarkesën, sendet apo ndonjë material tjetër të derdhur në një vend të sigurt.

210.3. Personi i mirëmbajtjes së rrugëve, me të cilin autoritetet për sigurinë në komunikacionin rrugor, kanë lidhur kontratë për zhvendosjen e mjeteve, ka për detyrë që të ndërmer urgjentisht të gjitha masat e nevojshme për zhvendosjen dhe ruajtjen e mjeteve me ngarkesë, sendeve apo materialit tjetër të derdhur nga rruga dhe të siguroj

kalueshmërinë e rrugës.

210.4. Në çoftë se personi përgjegjës për mirëmbajtjen e rrugëve nuk vepron sipas rregullave të paragrafit 3. të këtij neni, e për shkak të pa aftësisë së veprimit të mjeteve ose pengesave në rrugë, të krijuara nga ngarkesa, sende ose material tjetër bëhet e pamundshme lëvizja për pjesëmarrësit tjerë në komunikacion, personi i autorizuar do të ndërmarrë masa të reja përkatëse për ta mundësuar një rrjedhë normale të komunikacionit.

210.5. Shpenzimet e zhvendosjes e të ruajtjes së mjeteve, ngarkesave, sendeve ose të një materiali tjetër, si dhe ndërmarrjen e masave të tjera përkatëse nga paragrafi 4 i këtij neni, i heq autoriteti kompetent i mirëmbajtjes së rrugëve, ata kanë të drejtë kompensimi prej atij që i ka shkaktuar.

210.6. Për kundërvajtje, dënohet me gjobë prej 300 deri 1.500 €, personi që është përgjegjës për mirëmbajtjen e rrugëve, nëse vepron në kundërshtim me dispozitat e paragrafit 3 të këtij neni.

210.7. Për kundërvajtje, dënohet me gjobë prej 35 €, personi që nuk vepron sipas dispozitave të paragrafit 1 të këtij neni.

Neni 211

211.1. Polici i cili bën ekzaminimin e vendit të aksidentit të komunikacionit në të cilën është krijuar dëmi material, do t'i detyroj t'i nënshtrohen kontrollimit me mjete dhe me aparate përkatëse matëse, pjesëmarrësit e drejtpërdrejtë të aksidentit të komunikacionit, sipas rregullave, për t'i kontrolluar se a kanë në organizëm alkool apo droga narkotike. Në çoftë se konstatohet me atë kontrollim se shoferi pjesëmarrësi i drejtpërdrejt i aksidentit ka në organizëm alkool apo droga narkotike, e këtë e mohon, polici do ta shpie në institucionin shëndetësor për kontrollim mjekësor, përkatësisht për dhënien e gjakut dhe

të urinës, me qëllim analize.

211.2. Në çoftë se, në aksidentin e komunikacionit, ka persona të lënduar, polici i cili bën ekzaminimin e vendit të aksidentit të komunikacionit, do t'i nënshtroj pjesëmarrësit të drejtpërdrejtë të aksidentit hulumtimin (kontrollimin) në mënyrën siç është përcaktuar me

paragrafin 1, të këtij neni. Në çoftë se me atë hulumtim konstatohet se drejtuesit ose pjesëmarrësit e drejtpërdrejtë të aksidentit të komunikacionit, kanë alkool apo drogë në organizëm, polici do të caktojë kontrollimin mjekësor përkatësisht dhënien e gjakut dhe urinës, me qëllim analize.

211.3. Në çoftë se në aksident komunikacioni ka të vdekur, polici i cili bën ekzaminimin në vend, do të caktojë që drejtuesit, pjesëmarrës të drejtpërdrejtë të aksidentit, të japin gjakun dhe urinën, në mënyrë që të konstatohet se a kanë në organizëm alkool apo drogë, kurse për pjesëmarrësit e tjerë të aksidentit pasi të konstatohet prania e alkoolit

ose e drogave narkotike në organizëm, me mjete ose aparate përkatëse.

211.4. Në rastet nga paragrafët 1, 2 e 3 të këtij neni, mjeku mund të vendos që të mos jepet gjaku dhe urina, në çoftë se për këtë shkak u janë paraqitur pasoja të dëmshme për shëndetin e pjesëmarrësve në aksidentin e komunikacionit.

211.5. Personat nga paragrafët 1, 2 e 3 të këtij neni, që nga momenti i krijimit të aksidentit të komunikacionit e deri kur të zbatohet për ta procedura e hulumtimit nga nenet 1, 2 e 3, nuk duhet të marrin pije alkoolike, droga narkotike e as medikamente për të cilat është dhënë shënimi se nuk duhet t' i përdorin para e as gjatë ngasjes.

211.6. Personi për të cilin, me hulumtimin në një rën nga mënyrat e caktuara me këtë nen, është konstatuar se ka në organizëm alkool ose droga narkotike, i heq shpenzimet e hulumtimit, kurse personi nga paragrafi 1 i këtij neni i heq edhe shpenzimet e dërgimit me mjet zyrtar policie në kontrollim mjekësor dhe për dhënien e gjakut dhe urinës për analizë.

211.7. Për kundërvajtje, dënohet me gjobë prej 95 € shoferi, përkatësisht pjesëmarrësi në komunikacion, i cili vepron në kundërshtim me rregullat e paragrafit 5 të këtij neni, ndërsa shoferit i shqiptohet masa e ndalimit e të drejtuarit të mjetit me veprim motorik deri gjashtë muaj dhe dy pikë negative.

Neni 212

212.1. Policia e Kosovës, ka për detyrë të dal në vendin e aksidentit të komunikacionit, për të cilën janë njoftuar (lajmëruar).

212.2. Zyrtari i Policisë së Kosovës i cili bën ekzaminimin në vend, ka për detyrë të organizojë regjistrimin e pasurisë që mbetet në vendin e ngjarjes nga personi i cili ka vdekur ose është lënduar rënd në aksident komunikacioni, të njoftojë organizatën, e cila mënjanon mjetin dhe sendet nga rruga, dhe të ofrojë ndihmë për të mbrojtur pasurinë, në qoftë se në vendin e ngjarjes nuk është personi, i cili mund ta rimerr atë pasuri.

5. ANALIZA E NDESHJEVE (PËRPLASJEVE) TË AUTOMJETEVE

5.1. Fazat e ndeshjes dhe fazat e hulumtimit të aksidenteve

Hulumtimet e bëra me kalimin e viteve kanë treguar se nga numri i përgjithshëm i ndeshjeve, më tepër se gjysma e tyre i takojnë ndeshjeve automjet-automjet, pastaj vjen përplasja e automjetit në këmbësor apo në ndonjë objekt (objekt në rrugë ose pranë rruge). Për shkak të kërkesave ligjore për vlerësimin e rrjedhës së ngjarjes në një aksident, vije deri te kërkesa për analizë teknike të atij aksidenti, përkatësisht kërkesa për gjetjen e shkakut dhe shkaktarit që solli deri te aksidenti. E gjithë kjo vije si rezultat i faktit se pozitat përfundimtare të automjeteve pas një përplasje me njëri tjetrin nuk tregojnë njëkohësisht edhe pozitat e automjeteve para se ata të ndeshen. Kështu që, duhet bërë një analizë më e thellë nga ana e ekspertëve të fushës së aksidenteve për të përcaktuar saktësisht drejtimet e lëvizjes dhe pozicionet e automjeteve në çastet para dhe pas ndeshjes.

Përmes elementeve të inspektimit të vendit të aksidentit (të cilat kryhen nga ana e policisë), ekspertët bëjnë llogaritjet e nevojshme dhe japin sqarime për mënyrën e ndodhjes së aksidentit. Ekspertët gjithashtu hulumtojnë dëmet në automjet, pjesët e shpërndara, gjurmët në rrugë dhe pozitat përfundimtare të automjeteve. Me rastin e ndeshjes së dy automjeteve ndërmjet veti, çështjet kryesore të cilat ekspertët i shqyrtojnë janë: si janë ndeshur automjetet, vendi ku janë ndeshur ata dhe sa ka qenë shpejtësia e automjeteve para dhe pas ndeshjes me njëri tjetrin. Për të arritur deri te faktet e kërkuara, vlerësimet reale jepen vetëm nëse përdoret aplikimi i metodave analitike dhe grafike të cilat rrjedhin nga bazat e mekanikës. Procesi i goditjes me rastin e ndeshjes së dy automjeteve me njëri tjetrin, paraqet një proces mjaft kompleks, i cili kërkon shkathtësi të larta në përdorimin e metodave efikase të bazave të mekanikës.

Në rastin e ndeshjes së dy automjeteve me njëri tjetrin, para dhe pas goditjes së tyre ndodhë një ndryshim i madh i shpejtësisë brenda një intervali të shkurtër kohor. Ky ndryshim i madhë i shpejtësisë brenda një intervali të shkurtër kohor (përderisa automjetet ndodhen nën ndikimin e forcave të lëvizjes së tyre) paraqet goditjen. Procesi i goditjes ndahet në dy faza:

- *Faza e shtypjes dhe*
- *Faza e dëbimit*

Shtypja paraqet fazën e parë të procesit të goditjes. Kohëzgjatja e fazës së shtypjes është intervali kohor prej momentit kur automjetet pranojnë kontaktin e parë fizik të tyre dhe vazhdon deri në momentin kur qendrat e rëndesës së tyre afrohen më së tepërmi me njëra tjetrën.

Faza e dytë e procesit të goditjes është dëbimi. Dëbimi si fazë e goditjes paraqet intervalin kohor që nga momenti i afrimit maksimal të qendrave të rëndesës së automjeteve deri në momentin e ndarjes (shkëputjes) së automjeteve nga njëri tjetri.

Përcaktimi i shpejtësive të automjeteve para procesit të goditjes bëhet i mundur vetëm nëse më parë është e mundur të përcaktohen shpejtësitë e automjeteve pas procesit të goditjes. Shpejtësitë e automjeteve pas procesit të goditjes përcaktohen nga rruga të cilën e kalojnë automjetet prej përfundimit të procesit të goditjes deri në pozitat përfundimtare të tyre. Në bazë të gjurmëve të frenimit, bartjes dhe gërvishtjes së rrotave të automjeteve në rrugë, përcaktohen drejtimet e shpejtësive gjatë lëvizjes së automjeteve para dhe pas ndeshjes.

Në analizën e ndeshjeve shqyrtohen tri faza të përgjithshme të aksidentit në trafikun rrugor dhe ato janë:

- *Faza fillestare,*
- *Faza e ndeshjes dhe*
- *Faza përfundimtare.*

Lëvizja e automjeteve në fazën fillestare dhe përfundimtare është e kushtëzuar nga forcat të cilat veprojnë në rrotat e tyre, përmes të cilave forca e motorit, forca e frenimit, ngasja në kthesa dhe ngasja në rrugë me pjerrësi gjatësore, manifestohen në përgjithësi në shkakun e ndeshjes.

Në fazën e ndeshjes lajmërohen forcat e deformimit dhe për llogaritjen e ndryshimit të shpejtësisë në fazën e ndeshjes, ekzistojnë metoda dhe qasje të ndryshme sipas të cilave mundësohet që sa më saktë të tregohet rrjedha e ngjarjes. Gjithsesi, lloji i ndeshjes përcakton metodën që do të përdoret për zgjidhje.

Për një analizë më të saktë, në të shumtën e rasteve përdoret më shumë se një metodë dhe përmes kësaj qasje mundësohet krahasimi i tyre ndërmjet veti dhe vërtetohet se cila nga ato metoda të përdorura jep rezultatin sa më të saktë.

Gjatë rekonstruktimit të vendit të ngjarjes duhet nisur nga pozitat përfundimtare të automjeteve, duke marrë parasysh gjurmët dhe dëmtimet e automjeteve. Gjatë shqyrtimit të vendit të ngjarjes duhet përshkruar të gjitha të dhënat e gjurmëve të frenimit dhe gjurmët e bartjes si dhe të gjitha detajet të cilat do të ndihmonin në llogaritjen sa më të saktë të shpejtësive të automjeteve në fazën fillestare, para ndeshjes. Me rëndësi të veçantë është edhe shënimi i pozitave përfundimtare të automjeteve dhe pozitat gjatë kohës së ndeshjes. Patjetër se është e nevojshme të rikonstruktohet situata e tërësishme që të mund të shihet se si ka ardhur deri te ndeshja. Për këtë arsye në vendin e ngjarjes duhet mbledhur numër maksimal të informatave për dëmtimet e automjeteve, të cilat më vonë ndihmojnë që rasti të përpunohet sa më saktë. Për këtë janë të nevojshme edhe skicat e vendit të aksidentit në foto-dokumentacion. Figura 3.1 paraqet sqarim shtesë sa i përket paraqitjes së fazave të ndeshjes së dy automjeteve, konkretisht në figurë jepet rasti i goditjes ballore në mes të dy automjeteve.

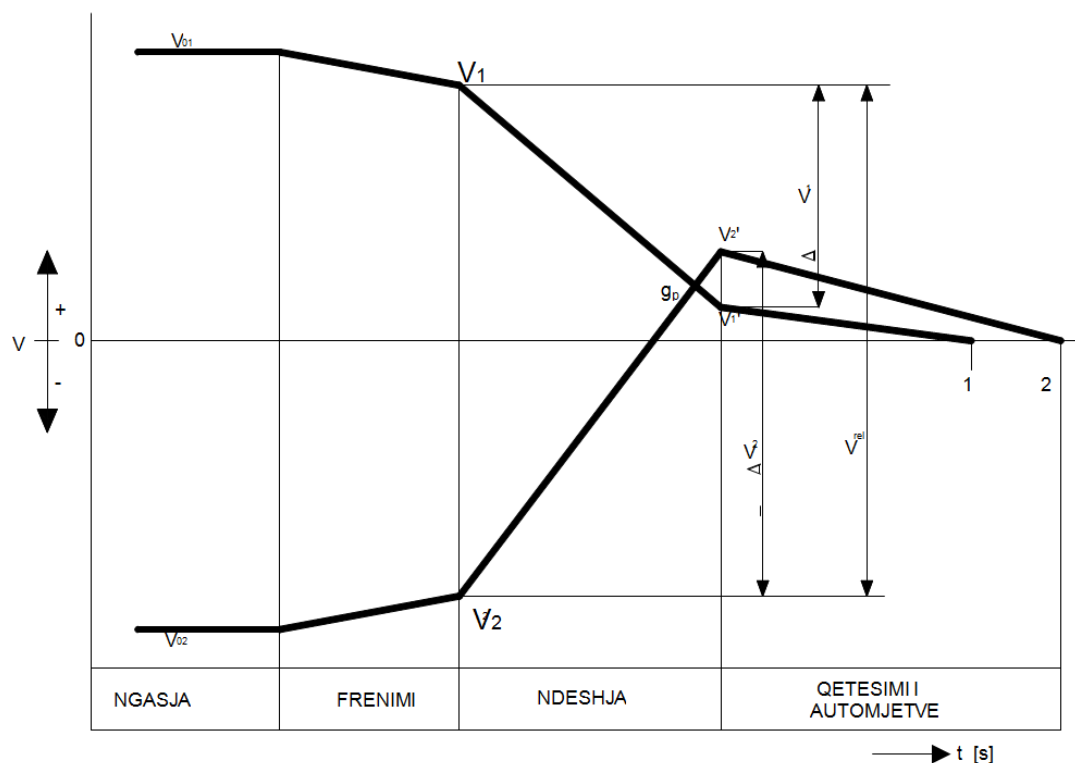


Fig. 5.1. Ndeshja ballore ndërmjet dy automjeteve

Simbolet e paraqitur në figuren më lart paraqesin:

V_{01} - shpejtësia e mjetit 1 para aktivizimit të sistemit të frenimit,

V_{02} - shpejtësia e mjetit 2 para aktivizimit të sistemit të frenimit,

V_1 - shpejtësia e mjetit 1 në fillim të procesit goditës (ndeshjes), përkatësisht në fillim të gjurmëve të dukshme të frenimit,

V_2 - shpejtësia e mjetit 2 në fillim të procesit goditës, përkatësisht në fillim të gjurmëve të dukshme të frenimit,

V_1' - shpejtësia e mjetit 1 në fund të procesit goditës,

V_2' - shpejtësia e mjetit 2 në fund të procesit goditës,

V_{rel} - shpejtësia relative në fillim të procesit goditës ndërmjet dy mjeteve,

$\Delta V_1 = V_1' - V_1$ - ndryshimi i shpejtësisë së mjetit 1 gjatë kohës së procesit goditës,

$\Delta V_2 = V_2' - V_2$ - ndryshimi i shpejtësisë së mjetit 2 gjatë kohës së procesit goditës.

Gjatë ndeshjes së drejtpërdrejt (ballore) të automjeteve, kur në fund të ndeshjes ekziston

barazimi i shpejtësive dalëse, kështu që $V_1' = V_2'$, ekziston vetëm një trajektore e qetësimit të automjeteve pas ndeshjes.

Sa i përket teorisë që e kemi në shqyrtim gjatë analizës së procesit të goditjes, vlen të ceket se ajo bazohet në parimin e impulsit të forcës dhe në ligjin e ruajtjes së energjisë kinetike të sistemit.

Parimi i impulsit thotë se, shuma e sasisë të lëvizjes së sistemit të mbyllur është i pandryshuar deri sa në sistem nuk vepron ndonjë forcë e jashtme. Sistemi kryesisht, përbëhet prej dy masave të cilat i afrohen njëra tjetrës dhe në fund ndeshen, gjatë së cilës krijohen forcat goditëse, gjegjësisht të ndeshjes të cilat veprojnë vetëm përmes masave, pra për rastin e shqyrtuar paraqesin forca të brendshme, të cilat e lejnë shumën e sasive të pandryshuar. Gjithashtu, rrjedhë se shuma e sasisë së lëvizjeve e cila mendohet se ndikon në ngarkesën e përgjithshme të sistemit mbetet e pandryshuar për nga madhësia dhe drejtimi, si dhe nuk ndërron drejtimi dhe kahja e trajektorës së përbashkët të masa e sistemit gjatë ndeshjes së dy automjeteve.

Duke u bazuar në përshkrimin e mësipërm, mund të përshkruhet kushti themelor gjatë analizës së ndeshjes ndërmjet dy automjeteve, i cili thotë se, shuma e sasisë së lëvizjes së sistemit të mbyllur është e pandryshuar. Prandaj, rezulton se:

$$M_1 \cdot \vec{V}_1 + M_2 \cdot \vec{V}_2 = (M_1 + M_2) \vec{V}_p = M_1 \cdot \vec{V}'_1 + M_2 \cdot \vec{V}'_2$$

ku është:

$$\left. \begin{array}{l} M_1 \cdot \vec{V}_1 \\ M_2 \cdot \vec{V}_2 \end{array} \right\} - \text{Sasia e lëvizjes së mjeteve para procesit të përplasjes,}$$

$$\left. \begin{array}{l} M_1 \cdot \vec{V}'_1 \\ M_2 \cdot \vec{V}'_2 \end{array} \right\} - \text{Sasia e lëvizjes së automjetit pas procesit të përplasjes,}$$

$$(M_1 + M_2) \cdot V_p - \text{Sasia e lëvizjes për shpejtësi të përbashkët gjatë procesit të goditjes}$$

$$V_p - \text{Shpejtësia e përbashkët.}$$

5.2. Drejtimi i ndeshjes apo goditjes në bazë të shpejtësisë relative

Vija e drejtë e cili kalon nëpër pikën e kontaktit (K) të dy mjeteve të cilat ndeshën (në fillim të ndeshjes) është paralele me shpejtësitë relative të qendrave të tyre të rëndimit në fillim të ndeshjes, quhet drejtimi (vija) e ndeshjes ose goditjes (vija n - n në fig. 5.2). Ky definicion vlen nën supozimin se mjetet para ndeshjes nuk rrotullohen. Pozicioni i drejtimit të ndeshjes gjatë ndeshjes së dy mjeteve nuk varet vetëm nga drejtimi i lëvizjes së mjeteve por edhe nga intensiteti i shpejtësive të mjeteve që ndeshën. Drejtimi i ndeshjes ka rëndësi të shumëfishtë. Në këtë drejtim realizohet veprimi i impulsit godites gjatë ndeshjes ose goditjes së mjeteve. Do të thotë se në këtë drejtim gjendet vektori i forcës me të cilën njëri mjet vepron në tjetrin gjatë ndeshjes. Prandaj drejtimin e ndeshjes e quajmë atë drejtim përgjatë se cilës vjen deri të ndeshja e mjeteve. Në këtë drejtim të ndeshjes bëhen edhe deformimet në formë të shtypjes dhe shkëputjes së elementeve të mjeteve.

Në çastin e ndeshjes ekziston vetëm një drejtim i ndeshjes, që shpjegohet me ligjin e aksionit dhe reaksionit, pasi forcat janë të orientuara sipas drejtimit të veprimit të tyre. Pas procesit të goditjes mjetet më së shpeshti ndahen dhe largohen njëri nga tjetri në drejtime të ndryshme. Për këtë shkak është me rëndësi që për çdo mjet të caktohet drejtimi i ndeshjes. Pas kësaj pa vështirësi mund të caktohet pozicioni i ndërsjellët i mjeteve menjëherë pas ndeshjes, sepse në drejtim të njëjtë duhet të shtrihen të dy drejtimet. Me anë të drejtimit të ndeshjes mund të caktohet drejtimi i lëvizjes së mjeteve para ndeshjes, ndërsa lëvizja e mjeteve pas ndeshjes në rrugën e qetësisimit, përkatësisht rekonstruktimi bëhet me anë të gjurmëve. Dhe në rast të përplasjes (goditjes) së një mjeti në mjetin e ndalur në bazë të dëmtimit mundë të caktohet se cili nga mjetet ka qenë në qetësi. Nëse njëri mjet godet në tjetrin atëherë mjeti i parë do të zhvendoset në ndikimin e forcave kontaktuese në ndeshje. Kjo zhvendosje mund të bëhet sipas trajektorës drejtvizore ose të lakuar. Gjatë kohës së procesit të goditjes neglizhohen forcat e jashtme jo goditëse, ndërsa forcat kontaktuese janë të brendshme, dhe nuk mund të ndërrojnë mënyrën e lëvizjes së sistemit të mjeteve gjatë procesit të ndeshjes.

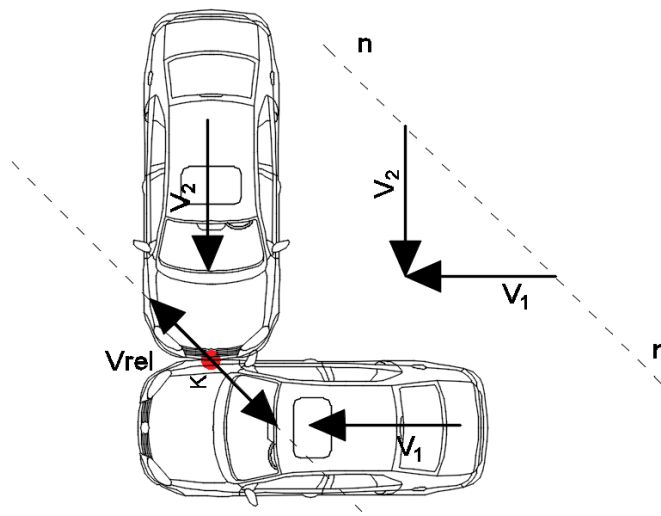


Fig. 5.2. Caktimi i drejtimit të ndeshjes apo goditjes

Drejtimi i ndeshjes si u treguar më parë ka drejtimin e shpejtësisë relative të mjeteve para ndeshjes, përkatësisht e ka drejtimin e ndryshimit (vektorial) të shpejtësive të mjeteve para ndeshjes:

$$\vec{V}_r = \vec{V}_1 - \vec{V}_2,$$

ose

$$\vec{V}_1 = \vec{V}_r + \vec{V}_2$$

Në vijim do të jepen disa raste konkrete të caktimit të drejtimin të ndeshjes me anën e ndryshimit vektorial të shpejtësive të mjeteve para ndeshjes.

- *Ndeshja jo qendrore anësore nën këndin e drejtë të dy mjeteve me shpejtësi të ndryshme*

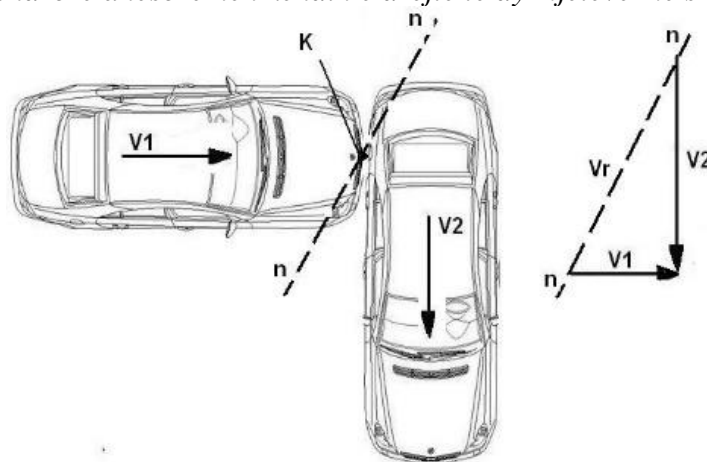


Fig. 5.3. Drejtimi i ndeshjes (n - n) te ndeshja nën këndin e drejtë për rastin kur shpejtësitë e mjeteve para ndeshjes janë të ndryshme ($V_1 \neq V_2$)

ku janë:

K - pika e ndeshjes,

n – n - drejtimi i ndeshjes.

Nëse $V_1 = V_2$ drejtimi i ndeshjes formon këndin 45° (fig. 5.4)

- *Ndeshja qendrore anësore nën këndin e drejtë të dy mjeteve me shpejtësi të njëjta*

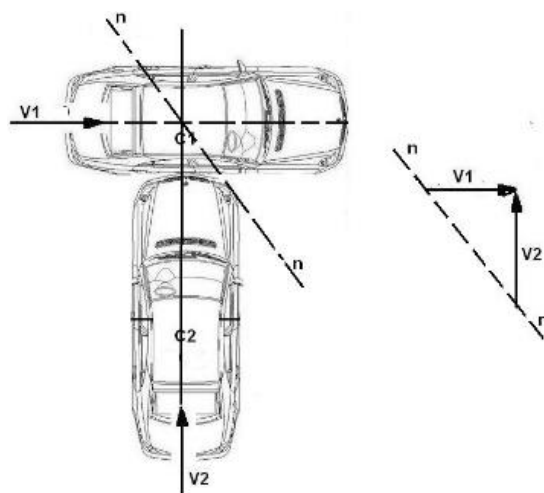


Fig. 5.4. *Drejtimi i ndeshjes (n - n) te ndeshja nën këndin e drejtë për rastin kur shpejtësitë e mjeteve para ndeshjës janë të njëjta ($V_1 = V_2$)*

- *Ndeshja nën këndin e ngushtë*

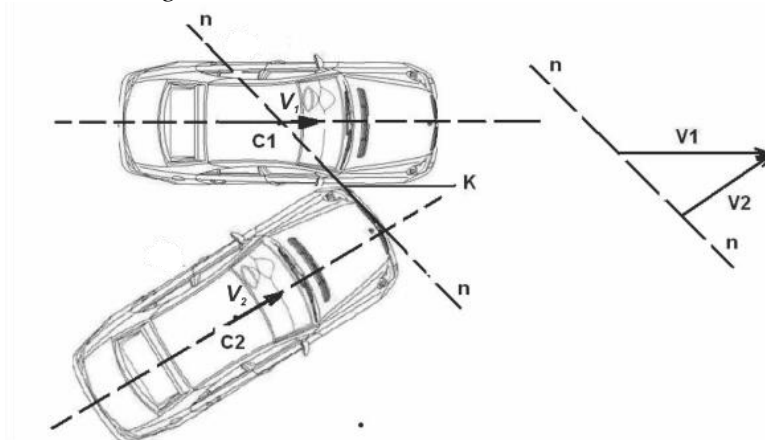


Fig. 5.5. *Drejtimi i ndeshjes te ndeshja nën këndin e ngushtë*

- *Ndeshja nën këndin e gjerë*

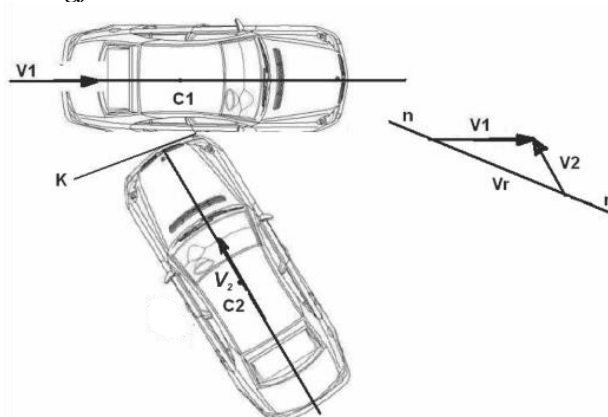


Fig. 5.6. *Drejtimi i ndeshjes te ndeshja nën këndin e gjerë*

5.3. Klasifikimi i ndeshjeve të dy automjeteve të udhëtarëve sipas drejtimit të goditjes (ndeshjës)

Ndeshjet e dy automjeteve të udhëtarëve mund të ndahen sipas drejtimit të goditjes apo ndeshjës dhe formave përfundimtare të përlloraritjeve. Nëse drejtimi i shpejtësisë së automjeteve deri te përplasja është paralel me drejtimin e goditjes, atëherë këtë ndeshje apo goditje e quajmë të drejtpërdrejtë (fig. 5.7, a, b, c, d, e, f, g, h)

Nëse drejtimi e goditjes gjatë ndeshjës së drejtpërdrejt kalon nëpër qendër të rëndimit të automjeteve të udhëtarëve (fig. 5.7, a, d, g) kjo lloj ndeshje quhet qendrore, në të kundërtën është ndeshje këndore (ekscentrike) e dy automjeteve (fig. 5.7, b, c, e, f, h).

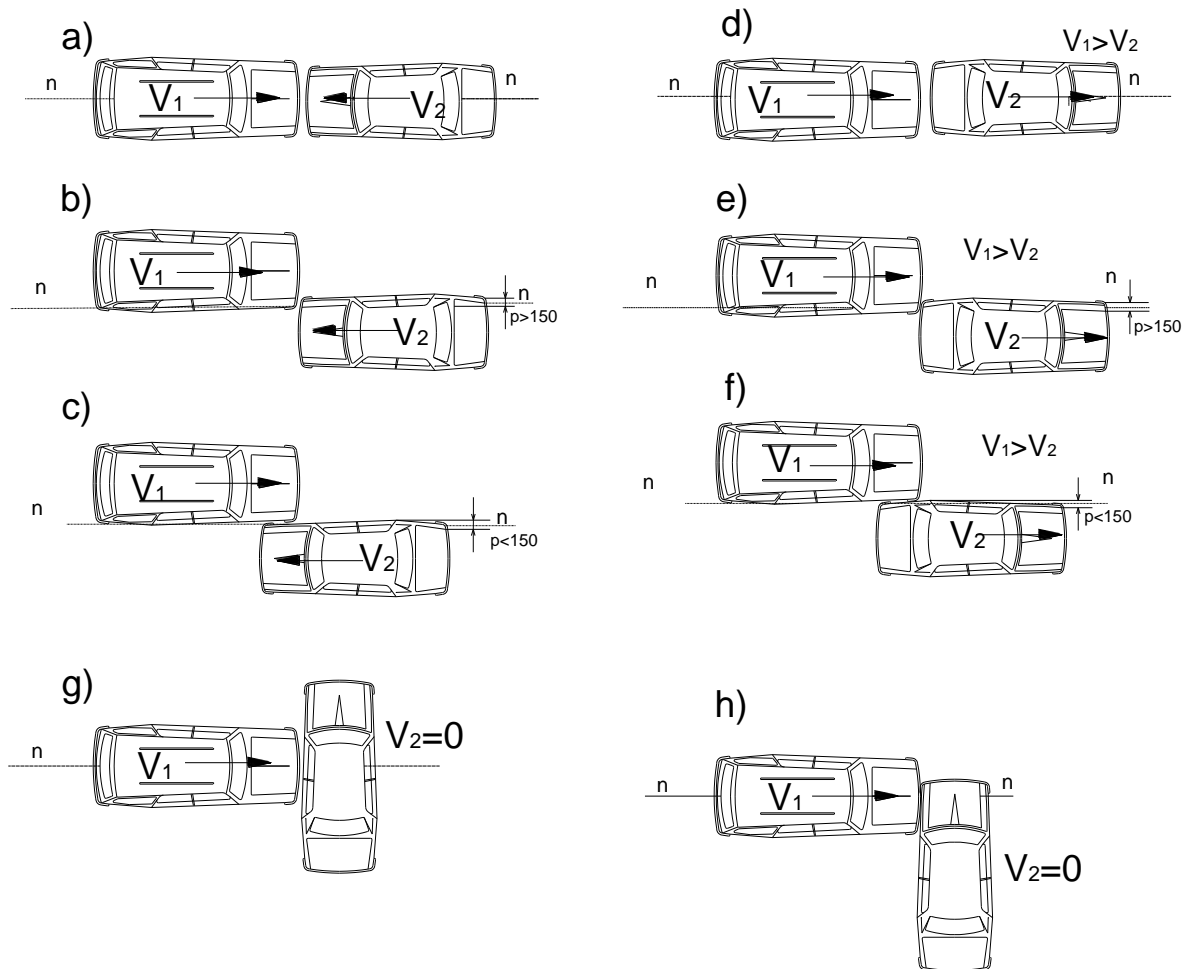


Figura 5. 7. Klasifikimi i ndeshjeve të dy automjeteve sipas drejtimit të ndeshjës (goditjes)

a) Ndeshje ballë për ballë qendrore kemi atëherë kur automjetet lëvizin saktësisht njëri kah tjetri ballë për ballë dhe godasin pjesët e përparme, gjatë kësaj ndeshjeje drejtimi goditës n - n kalon nëpër qendrat e rëndesës së të dy automjeteve.

b) Ndeshje qendrore këndore (qendrore ekscentrike) kemi atëherë kur automjetet lëvizin njëri në tjetrin dhe ndeshen me pjesët e përparme, por jo në tërë sipërfaqen e përparme dhe kur gjerësia e sipërfaqes së goditur është më e madhe se 150 mm. Drejtimi i goditjes n-n gjatë kësaj ndeshjeje nuk kalon nëpër qendrën rënduese të automjeteve, dhe është paralele me kahun e shpejtësisë së automjeteve.

c) Ndeshjet ballore anësore është përplasja e automjeteve me pjesët anësore. Duke marrë parasysh procesin e posaçëm gjatë ndeshjës, shpesh herë ky lloj i ndeshjës futet në grupin e ndeshjeve me emrin ndeshje ballore anësore ose ndeshje gjatë vozitjes paralele. Deri te ky lloj i ndeshjes vije kur gjerësia e sipërfaqeve të dy veturave që takohen është më e vogël se 150 mm. Drejtimi i goditjes rregullisht është paralele me kahet e shpejtësisë së automjeteve para ndeshjes.

d) Përplasja ballore nga mbrapa vije kur automjeti më shpejtësi më të madhe godet në pjesën e pasme të automjetit me shpejtësi më të ngadalshme dhe gjatë kësaj drejtimi e goditjes kalon nëpër të dy qendra rënduese dhe kryesisht është paralele me kahet e shpejtësisë së lëvizjes.

e) Përplasja këndore mbrapa (ose përplasja ekscentrike mbrapa) është ajo ndeshje kur automjeti më i shpejt godet automjetin më të ngadalshëm, dhe se gjerësia e sipërfaqes së goditur është më e madhe se 150 mm. Drejtimi e goditjes nuk kalon nëpër qendrat e rëndesës së automjeteve, ndërsa është rregullisht paralele me drejtimin e shpejtësisë relative të lëvizjes.

f) Përplasja anash mbrapa është përplasja e dy automjeteve anash, kur automjeti më I shpejtë e godet automjetin më të ngadalshëm dhe gjatë kësaj goditje gjerësia e sipërfaqes goditëse është më e vogël se 150 mm. Drejtimi e goditjes rregullisht është paralel me drejtimin e shpejtësisë së automjeteve.

g) Goditja qendrore e drejt, është goditja e automjetit në automjetin në qetësi, dhe gjatë kësaj drejtimi i goditjes kalon nëpër qendrat e rëndesës të automjeteve. Kahja e shpejtësisë gjendet në drejtimin goditjes.

h) Goditja ekscentrike e drejt është goditja e automjetit në automjetin e ndalur dhe gjatë kësaj drejtimi i goditjes nuk kalon nëpër qendrën e rëndesës të automjetit në qetësi, derisa drejtimi e shpejtësisë gjendet në drejtimin e goditjes.

6. KODIFIKIMI I DËMTIMEVE TË AUTOMJETEVE

Në shënimet e mësipërme u tregua në mënyrë të përgjithshme se si bëhet inspektimi, skicimi, fotodokumentimi, klasifikimi i ndeshjeve të automjeteve në rastin e aksidentit.

Me qëllim të përshkimit të strukturës së dëmit në një mënyrë e cila është përgjithësisht e miratuar dhe e njohur lehtësisht, Shoqata e Inxhinierëve Automobilistik (SAE – Society of Automotive Engineers) kanë planifikuar një metodë demonstrative kodifikuese, e cila bartë veçoritë themelore të dëmtimit në përplasje në një kod shtatë-shifror. Kjo metodë e kodifikimit përshkruhet tërësisht në broshurën e titulluar ‘SAE Recommended Practice J224b’.

Kodi njihet si Klasifikimi i Deformimit në Përplasje (ang. Collision Deformation Classification or CDC).

6.1. Historiku i zhvillimit të kodit të deformimit në përplasje

Kodi i Deformimit në Përplasje KDP, është një kod shtatë-shifror mirpo në pajtim me protokollin e STAIRS³, ky sistem zmadhohet në një kod tetë shifror alfa-numerik, kodimi i cili përshkruan dëmtimet në automjete dhe automjete e lehta transportuse “Kombi”.

Parametrat përshkruese janë të kufizuara në dëme të drejtpërdrejtë të kontaktit të qëndrueshme në automjet, aksidentet e automjeteve që përfshijnë një përplasje ose jo përplasje (dmth, rrotullim ose përmbysje).

Në formën e saj të plotë KDP, përcakton drejtimin e forcës rezultuese që e shkakton dëmin, vendndodhja e dëmit brenda hapësirës referuese, shpërndarja e dëmtimit, dhe shkalla e shtypur në lidhje me pika specifike të referencës në automjet.

Kodi i deformimit në përplasje u botua për herë të parë nga Shoqëria e Inxhinierëve Automobilistikë (SAE) në broshurën e titulluar “SEA Recommended Practice (J224)” në vitin 1969. Me analizimin dhe përvojen e cila ishte fituar më pas, u bë e qartë se disa përmirësime në direktivat dhe teknikat ishin të nevojshme. Sistemi është rishikuar për këtë arsye dhe botuar si “SEA Recommended Practice (J224a)” në vitin 1972.

Përparime të rëndësishme janë bërë në fushën e hetimit të aksidentit pas publikimit të J224a, teknikat analitike të rindërtimit prirur për tu bërë më të sofistikuar, që kërkon përmirësime shtesë në klasifikimin e sistemit.

Individët brenda komunitetit të hetimit të aksidentit, për shembull, vuri në dukje se sistemi i kodimit nuk mund të trajtojë konfigurimet e caktuara të ndikim dhe nuk u klasifikuar në mënyrë

³ STAIRS – Objektiv themelor i STAIRS është propozimi i një sistemi për harmonizimin e bazave Europiane të të dhënave në fushën e aksidenteve dhe lëndimeve në aksidente dhe të krijojë rekomandime për: specifikimin e të dhënave bazë; procedurat dhe metodat e mbledhjes së të dhënave; sigurimin e kualitetit të të dhënave; vlefshmëria e harmonizimit të protokolleve; besueshmëria e të dhënave dhe çështjet etike; hapat për implementimin e bazës së harmonizuar të të dhënave.

adekuate të tjerët. Është vërejtur gjithashtu se unifikimi shumë pak është mbajtur në mes të individëve që përdorin sistemin e klasifikimit

Në shkurt të vitit 1977, hetimet e praktikave të aksidenteve (AIP)⁴ Nënkomiteti i SAE caktoi një grup pune për të shqyrtuar J224a dhe për të bërë ndryshimet e mundshme.

Sistemi i rishikuar klasifikimi (J224MAR80) u miratua nga nënkomiteti AIP në Mars 1978. Ky dokument dhe shtojca e lidhur do të publikohet në 1981 në broshurën e titulluar ‘SAE Recommended Practice J224b’

Në shtator 1978, Administrata Kombëtare e Sigurisë në trafikun rrugor (NHTSA)⁵ fillojmë me një program zhvillimi në terren për versionin J224MAR80 të Klasifikimit të deformimit në përplasje KDP.

Objektivat e këtij programi ishin:

- *Të sigurojë një paketë trajnimi që përfshinte njohurit themelore dhe të avancuara për përdorimin e sistemit të kodimit KDP.*
- *Përmirësimi në konsistencën dhe saktësinë në KDP nënë mbikëqyrjen e hetuesve të NASS⁶ (sistemi kombëtar i marrjes së mostrave të aksidenteve)*

Edhe pse paketë trajnimi është projektuar për programin e sistemit kombëtar i marrjes së mostrave të aksidenteve (NASS), i gjithë materialit i përfshira është në përputhje me interpretimin e J224MAR80. Organizatat dhe individët e përfshirë në programet e tjera të hetimit mund të pra të gjeni këtë paketë të dobishëm në lidhje me interpretimin ose mësim, J224MAR80.

⁴ (AIP) Accident Investigation Practice- praktika e hetimeve të aksidenteve

⁵(NHTSA) National Highway Traffic Safety Administration- Administrata Kombëtare e Sigurisë në trafikun rrugor- Departamenti Amerikan i Transportit

⁶National Accident Sampling System

6.2. Kodi i deformimit në përplasje- KDP

6.2.1. Objektivat e kodimit

Duke shfrytëzuar materialin e Shoqatës së Inxhinierve Automobilistik për kodifikim e njohur si “SAE Recommended Practice J224b” dhe PENDANT⁷ në këtë punim masteri do të bëhet përpunimi, përshtatja dhe harmonizimi i dy sistemeve që të arrihet në një përshtatshmeri ashtu që edhe te ne të gjej zbatim apo të praktikohet.

Pas përfundimit të punimit duhet të arrihet që të fitohen njohurit mbi KDP për:

- *Njohuri të mira të qëllimit, fushëveprimit dhe parametrave specifik të praktikës së rekomanduar.*
- *Njohuri të mira të arsytimit lidhur me sistemin e KDP dhe kodimit logjik të cdo fushe brenda sistemi.*
- *Gjeneruar aftësi ose për te caktuar në mënyrë të drejtë shkallën e lartë të saktësisë së KDP-së.*
- *Interpretuar kodimet specifike të KDP-së. në lidhje me vizualizimin ose për të përshkruan grafikisht vendndodhjen e demit dhe drejtimin e forcës e cila ka prodhuar dëmtimin.*
- *Informacionin e sigurt që jep KDP, dmth të jetë i verifikuar kodi në të gjitha fazat e përshkrimit të demit.*

6.2.2. Qëllimi dhe fushë veprimi

Qëllimi dhe fushëveprimi i kësaj metode demonstrative kodifikuse është të sigurojë një bazë për klasifikimin e shkallës së deformimit të shkaktuar nga aksidentet me një automjet, aksidente automjet-automjet dhe aksidentet automjet-mjet transportuse”Kombi”

Është e nevojshme që aksidentet të klasifikohen sipas mënyrës së deformimit respektivisht llojit të aksidentit ashtu që në bazë të llojit të aksidentit të klasifikohet edhe aksidenti, pastaj studimet mund të kryhen edhe për llojet e njëjta të përplasjes (goditjes) .

Kodi tetë shifror është një shprehje e dobishme për personat që mirren me ekspertiza, sigurin në komunikacion, analizimin e aksidentev etj. për të përshkruar siç duhet një automjet të dëmtuara në rastin e aksidenti dhe për të komunikuar atë me gojë dhe shkrim. Edhe pse ky sistem i klasifikimit u krijua kryesisht për përdorim nga ekipet hetuese profesionale të aksidenteve, ky sistem mund të jetë i dobishëm edhe për grupet tjera.

⁷ PENDANT – akronim i titullit Pan-European Co-ordinated Accident and Injury Databases, që është një libër udhërrëfyes për rekonstruktimin e aksidentit i financuar nga Bashkimi Evropian dhe i punuar nga universitete Evropiane në partneritet. 2003

Sistemi i klasifikimit përbëhet nga tetë shifra, dy shifrat e para, e pesta dhe e fundit janë numra ndërsa shifra e tretë, katër, gjashtë dhe e shtatë janë shkronja të rregulluar në një mënyrë të veçantë. Shifrat përshkruajnë detajet e deformimit në lidhje me drejtimin e forcës, vendndodhjen, madhësinë e zonës, të cilat të kombinuara së bashku formojnë një kod për përshkrim të automjetit të dëmtuar.

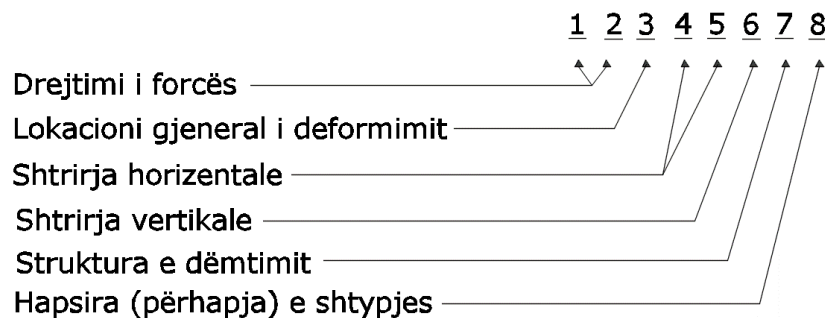


Fig. 6.1. Kodi tetë shifror

Fushë veprimi i KDP ka të bëjë me përshkrimin e një përplasje të automjetit, mirpo ka raste kur në një automjet ka më shumë se një përplasje. Prandaj, në qoftë se një automjet gjatë aksidentit ka pasur më shumë se një përplasje (goditje), janë të nevojshme me shumë se një KDP për ta përshkruar dëmin në tërësi.

Udhëzim i përgjithshëm është që të sigurohet një KDP për çdo ndikim të rëndësishme nga ana e automjeteve pavarësisht nga madhësia e përplasjes.

Te rasti kur në një automjet ka më shumë se një përplasje (goditje) kodifikimi i deformimit në përplasje shqyrtohet nga disa apsekte si:

A. KDP Primar dhe Sekondarë - klasifikimet e veçanta marrin emërtim primar ose sekondar në bazë të udhëzime të cekura më posht:

1. **Ndikimi i energjis së konsumuar**, klasifikimi bëhet duke krahasuar se cila pjesë ka absorbuar energjin më të madhe e cila e ka primatin të jetë KDP Primar ndërsa klasifikimi për pjeset tjera caktohen si sekondare.

2. **Ndikimi i hapësirës**, nëse dy ose më shumë klasifikime janë përafërsisht të barabartë në lidhje me energjin e konsumuar, klasifikimet lidhet me ndryshimin më të madh të hapësirës së përfshirë në deformim është përcaktuar si KDP primar, ndërsa ato me hapësirë më të vogël të deformuar përfshihen në atë sekondare.

B. Përplasje dy e më shumë në zonë dhe automjet të njejtë- këto ndikime duhet të përshkruhen me një klasifikim të vetëm KDP. Klasifikimi është i bazuar në paraqitjen e fundit të zonës së dëmtuar. Në situata të veçanta, një përplasje mund të ndahet klasifikohet në dy kode nëse janë të identifikueshme të dy goditjet një klasifikim KDP është caktuar për përplasjen fillestar dhe një KDP për përplasjen e dytë.

C. Rastet e paklasifikueshme: Rastet të cilat nuk është e mundur të klasifikohen është rezervuar shkronja “X” që paraqet një trajt katastrofale të përplasjes në të cilat zonat e studjuara të përfshira nuk mund të përcaktohen .

6.2.3. KDP 1&2 – DiF – Drejtimi i Forcës

Dy kolonat e para formohen nga dy shifra të cilat përshkruajnë drejtimin e forcës (DiF) së goditjes. Kjo përcaktohet nga një imponim figurativ i figurës së orës mbi automjet.



DKiF – Drejtimi Kryesor i Forcës: forca e cila vepron në një automjet që shkakton deformimin në shtypje vepron nëpër vijën (drejtimin) e impulsit ndërmjet dy automjeteve. Te shumica e rasteve të përplasjeve, drejtimi i veprimit të menjëhershëm të forcës ose drejtimi i impulsit ndryshon gjatë kohës varësisht nga pozita e aksi të automjetit.

Drejtimi i impulsit gjithashtu shënohet si drejtimi kryesor i forcës (DKiF) në linjën e veprimit. Vektori delta-V gjithashtu vepron përgjatë DKiF në linjën e veprimit. Si rregull e përgjithshme mirret se pasagjerët fillimisht hedhen në shteg të kundërt me DKiF.

Kur DKiF nuk është pingul me sipërfaqen e dëmtuar, thellësia e shtypjes përgjatë DKiF do të jetë më e madhe se sa deformimi në shtypje i matur nga një hetues, për shkak të deformimit të matur pingul me sipërfaqen origjinale të pa dëmtuar. Ndikimi i këndit të DKiF mund të paraqet kalkulimet për delta-V dhe energjinë e deformimit, sikurse gjatë dëmtimit vetëm me shqyrtimin e programeve.

Gjykimet gjithmonë duhet të jepen në karakteristikat e dëmtimit dhe lëvizja e automjeteve e cila ndodhë pas goditjes për të vlerësuar drejtësisht DKiF së automjeteve. Eksperti duhet të llogarit drejtimin e forcës që është shumë vështirë por mund të jetë e dobishme në kinematikën e pasagjerit (në cilin drejtim pasagjeri pritet të lëvizë).

Kjo përcaktohet përmes super-imponimit të figurës së orës mbi automjet. Kështu që DiF ndahet në dy dymbëdhjetë sektorë 30-shkallësh si një figurë e orës, ashtu që një DiF i orës 12 lë të kuptohet se goditja është aplikuar në mënyrë gjatësore prej anës së përparme të automjetit, siç është rasti i shpesht i përplasjes ballore. Kështu një DiF i orës 06 lë të kuptohet se goditja është aplikuar në mënyrë gjatësore prej anës së prapme të automjetit.

Drejtimi i forcës së goditjes që bie në ndonjërin prej kufijve ndërmjet sektorëve të orës mund të interpretohet të jetë brenda çdonjërit sektor dhe akoma të jetë tërësisht i saktë.

Për shembull, një goditje saktësisht 15^0 në drejtim të akrepave të orës të vijës së drejtë para bie në ndarjen ndërmjet sektorëve të orës 12 dhe orës 1. Që të dyja, ora 12 ose ora 1 do të ishte vlerësim i vlefshëm. Përdoruesi duhet ta dijë se ekzistojnë kufij praktik me të cilët drejtimi i forcës mund të caktohet dhe devijimet +/- 5 shkallë mund të ndodhin në ekspertizat gjyqësore të njëllojta.

Në qoftë se një goditje mund të ndodhë në një kënd më të madh se 15^0 me aksin horizontal të automjetit (në çastin e goditjes) atëherë përdoret 00 DiF.

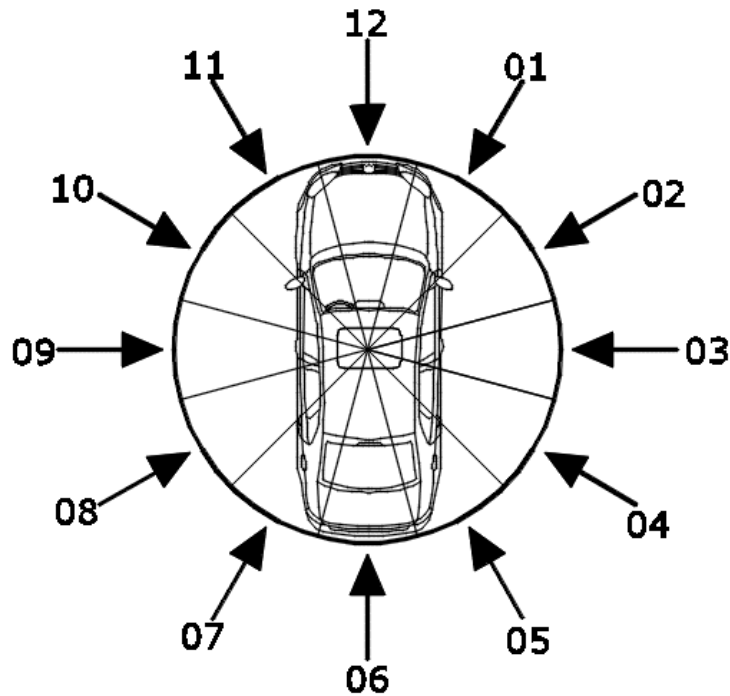


Fig. 6.2. Imponimi i orës mbi automjet me drejtimin e forcës

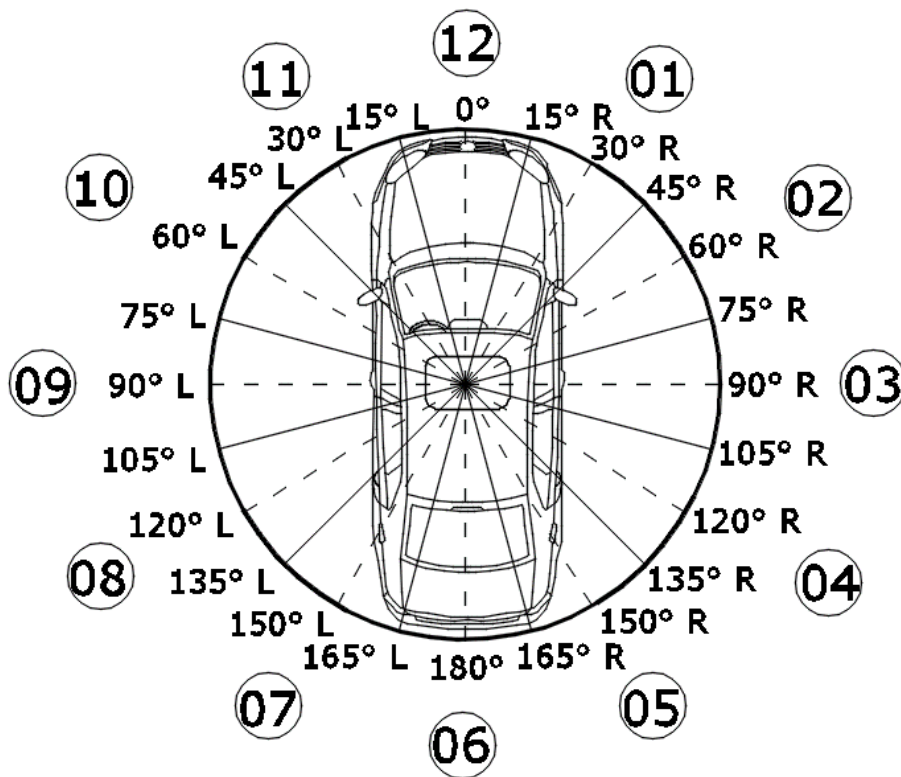


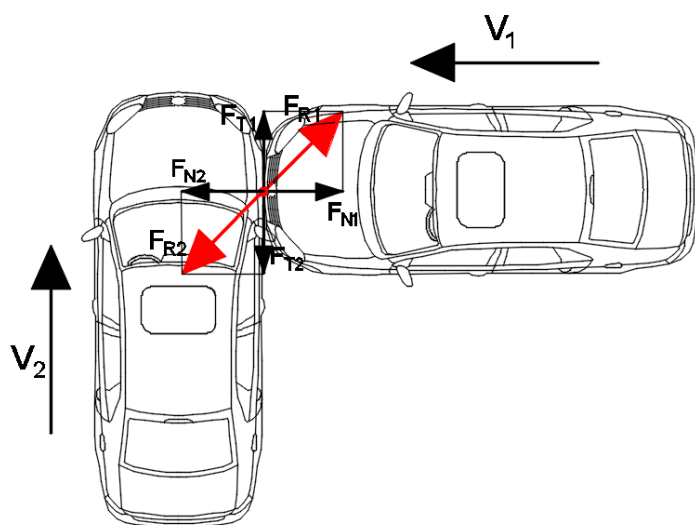
Fig. 6.3. Imponimi i orës mbi automjet me përfshirjen e këndeve

Drejtimi i kësaj force nuk është pingul me sipërfaqen e automjetit.

DKiF formohet me këndin α ndërmjet forcës normale F_N dhe forcës rezultante F_R .

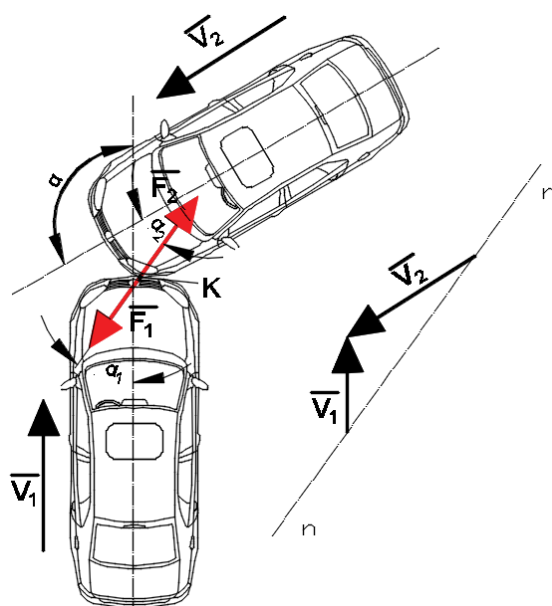
Këndi ndërmjet dy automjeteve të përplatura në goditje dhe drejtimit të forcës gjithmonë duhet të merren parasysh së bashku, si të mos ishin të pavarur. Mund të jetë mjaft vështirë të përcaktohet drejtimi i forcës goditëse të aplikuar në një automjet të përplasur.

Shpesh është më e lehtë të përfytyrohet (parashikohet) orientimi i dy automjeteve të përplasje relative me njëri tjetrin. Ekziston teknikë shumë e thjeshtë dhe e dobishme për përdorimin e këndit ndërmjet dy automjeteve të përplatura në goditje për të përmirësuar vlerësimin (llogaritjen) e drejtimit të forcës:



- V_1 – Shpejtesia e automjetit 1
- V_2 – Shpejtesia e automjetit 2
- F_T – Forca tangjenciale
- F_N – Forca normale
- F_{R1} – Forca rezultante për automjetin 1
- F_{R2} – Forca rezultante për automjetin 2

Fig. 6.4. Drejtimi i forcës, goditja e automjeteve në kënd të drejt 90° dhe $V_1=V_2$



- V_1 - Shpejtësia e automjetit 1,
- V_2 - Shpejtësia e automjetit 2,
- F_1 - Drejtimi i forcës në automjetit 1,
- F_2 - Drejtimi i forcës në automjetit 1,
- $\alpha=120^\circ$ - Këndi mes automjetit 1 dhe 2,
- $\alpha_1=40^\circ$ - Këndi i drejtimit të forcës së automjetit 1,
- $\alpha_2=20^\circ$ - Këndi i drejtimit të forcës së automjetit 1,
- $n - n$ - drejtimi i ndeshjes,
- K - Pika e kontaktit.

Fig. 6.5. Përcaktimi i drejtimit të forcës në bazë të shpejtësis relative (drejtimi te ndeshjes)

Në figurën 6.4 është bërë përcaktimi i drejtimit të forcës duke projektuar forcën normale F_N dhe forcën tangjenciale F_T , ku rezultanta e forcës përcakton drejtimin e forcës.

Në figurën 6.5. është paraqitur caktimi i drejtimit të forcës përmes shpejtësive relative të automjeteve (drejtimi i ndeshjes), e cila vepron në pikën e kontaktit. Përcaktimi i drejtimit të forcës përmes drejtimit të ndeshjes nuk varet vetëm nga drejtimi i lëvizjes së automjeteve por edhe nga intenziteti i shpejtësive të automjeteve që përplasen.

Forcat e përbashkëta (reciproke) të zbatuara nga automjetet përmes njëri tjetrit duhet gjithmonë të jenë saktësisht me drejtim të kundërt (kolineare) sipas ligjit të tretë të Njutonit, se çdo veprimt i përgjigjet një reaksion i barabartë por me kahje të kundërt. Në shembullin e mësipërm, këndi ndërmjet aksëve gjatësore të të dy automjeteve është 120° dhe supozohet se ky orientim është i mbështetur fort nga dëmtimi i automjetit dhe skica e aksidentit.

Në këtë çast automjeti një është fiksuar në orën 01, me qenë së DiF ndodhet në haspiren prej 15° - 45° në të djathtë të aksit gjatsor të automjetit, ndërsa automjeti dy duhet të merr orën 11 me qenë së DiF përfshinë një kënd prej 20° në të majt të aksit gjatësor të automjetit ku përfshihet hapsira prej 15° - 45° . Në këtë rast është sopoziuar së shpejtësia e automjetit një është sa gjysma e automjetit dy. Edhe të supozimi se shpejtësia e automjeteve është e barabart, drejtimi i ndeshjes respektivisht DiF do të jetë formon një kënd të barabartë mes dy automjeteve, $\alpha_1=30^\circ$ dhe $\alpha_2=30^\circ$ që i korospodon orëve si në rastin kur njëra shpejtësi ishte sa gjysma tjetër nga kjo mund të konstatojmë së edhe për shpejtësi të përafërta, DiF do të jetë në hapsirën edhe pas caktimit të saktë të shpejtësisë relative.

Kur kontrollohet një automjet i dëmtuar, njëherë është vështirë të vlerësohet drejt drejtimi kryesor i vektorit të forcës. Inspektimi sipërfaqësor i dëmtimit mund të jetë tepër mashtrues dhe pothuajse përherë bëhet një vlerësim korrigjues duke kaluar nëpër inspektimin e të gjithë komponentëve të dëmtimit.

Është me rëndësi të kuptohet kur inspektohet mjete i dëmtuar motorik, me qëllim të përcaktimit të drejtimit kryesor të forcës, se forca goditëse ka drejtimin por gjithashtu ka edhe kahun. Përderisa forca goditëse fillon të absorbohet nga automjeti motorik, drejtimi në të cilin forca regjistrohet në automjet ndonjëherë mund të shoqërohet me qëndrueshmëri (ngurtësin) strukturale të elementeve në zonën e dëmtuar. Disa nga elementet me ngurtësi të vogël, veçanërisht sinjalet (elementet) e përparme dhe të prapme, gjatë shmangies së tyre mbrapa nga goditja frontale, mund të zhvendosen anash, kur këto elemente godasin komponentët më të rënda (me ngurtësi të madhe). Në këto elemente përfshihen shinat e shasisë, muret mbrojtëse, etj. Elementet më të lehta pastaj do të zhvendosen anash. Në qoftë se hetuesi shkon për të vërtetuar drejtimin kryesor të forcës të bazuar në pozicionin pas goditjes të këtyre elementeve të lehta, do të ishte një gabim.

Megjithatë, drejtimi më i saktë në vlerësimin e forcës bazohet në më tepër elemente konstruktive me ngurtësi më të madhe nëse goditja ishte e një intensiteti të mjaftueshëm të forcës.

6.2.3.1. Klasifikimi i llojeve të përplasjes në aksident

Me ndihmën e një lloji të përplasjes në aksident mund të specifikohet një gjendje e aksidentit në lidhje me pozicionet e automjeteve të involvuara.

Në përgjithësi një aksident mund të klasifikohet në katër lloje pozicionesh:

- *Frontal (ballor),*
- *Nga prapa,*
- *Goditje anësore dhe*
- *Rrokullisje.*

Një përplasje ballore mund të jetë brenda fushës me ngjyrë të kuqe, e cila është ndërmjet këndit të majtë dhe të djathtë të mbrojtësit të përparmë (parakolpit) dhe qendrës së gravitetit. Është vështirë të gjendet qendra e gravitetit; prandaj formohet një diagonale që nga këndi i djathtë/majtë i parakolpit deri në këndin e majtë/djathtë të prapakolpit (mbrojtësit të prapëm). Pika e kryqëzimit të të dy vijave është në mes të automjetit dhe pika e qendrës së rrethit e cila ndanë automjetin në këta katër pozicionesh. Ky rregullim është i mjaftueshëm për qëllimin tonë. Brenda sektorit me ngjyrë të gjelbër ndodh përplasja nga prapa. Në rastin e një rrotullimi brenda të katër sektorëve dëmtimi mund të ndodhte në varësi të lëvizjes rrotulluese të automjetit.

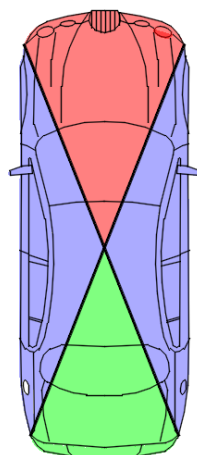


Fig. 6.6. Pozicionet e automjetit

Përplasjet ballore mund të ndahen në përplasje të plota ballore dhe përplasjet me një mënjanim nga DiF nga ora 12. Një përplasje e mënjanuar mund të jetë ose nga ana e ngasësit ose nga ana e pasagjerit respektivisht mund të ndahen në anën e majtë ose të djathtë të automjetit.

Drejtimi i forcës

Këndi i drejtimit të forcës

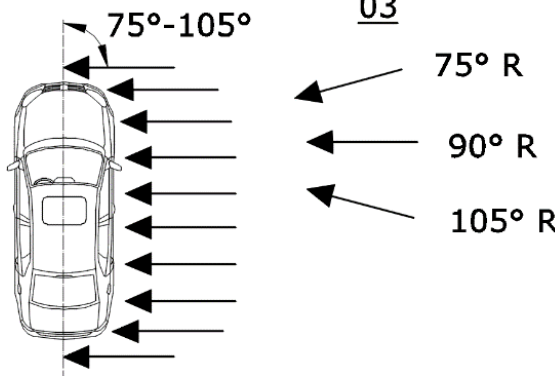
<p style="text-align: center;"><u>12</u></p> <p style="text-align: center;">15° L 0° 15° R</p>	<p>Përfshinë këndin prej 15° në të majtë deri në 15° në të djathtë të aksit gjatësor të automjetit</p>
--	--

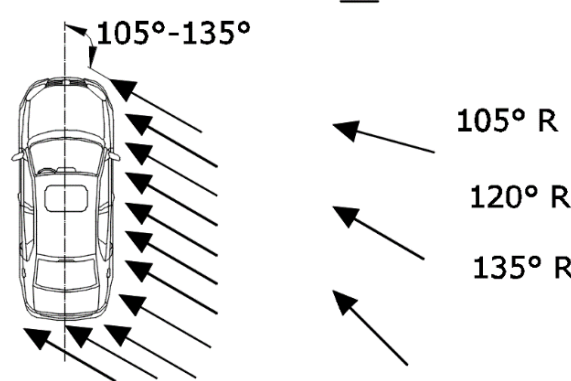
<p style="text-align: center;"><u>01</u></p> <p style="text-align: center;">15° R 30° R 45° R</p>	<p>Përfshinë këndin prej 15° deri në 45° në të djathtë të aksit gjatësor të automjetit</p>
---	--

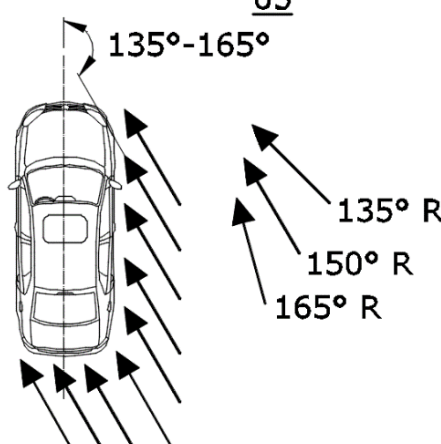
<p style="text-align: center;"><u>02</u></p> <p style="text-align: center;">45° R 60° R 75° R</p>	<p>Përfshinë këndin prej 45° deri në 75° në të djathtë të aksit gjatësor të automjetit</p>
---	--

Drejtimi i forcës

Këndi i forcës

<p><u>03</u></p> 	<p>Përfshinë këndin prej 75° deri në 105° në të djathtë të aksit gjatësor të automjetit</p>
--	---

<p><u>04</u></p> 	<p>Përfshinë këndin prej 105° deri në 135° në të djathtë të aksit gjatësor të automjetit</p>
---	--

<p><u>05</u></p> 	<p>Përfshinë këndin prej 135° deri në 165° në të djathtë të aksit gjatësor të automjetit</p>
--	--

Drejtimi i forcës

Këndi i forcës

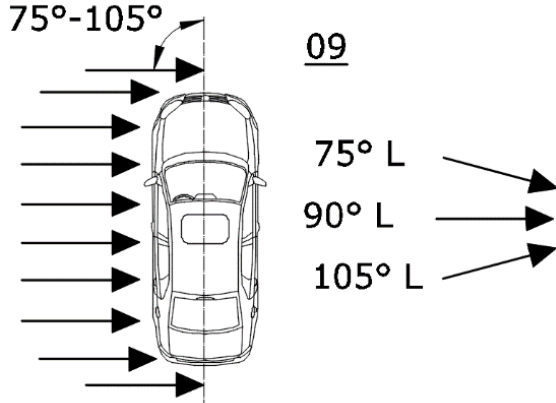
<p style="text-align: center;"><u>06</u></p>	<p>Përfshinë këndin prej 165° në të djathtë deri në 165° në të majt të aksit gjatësor të automjetit duke shikuar nga pozita e orës 12</p>
--	---

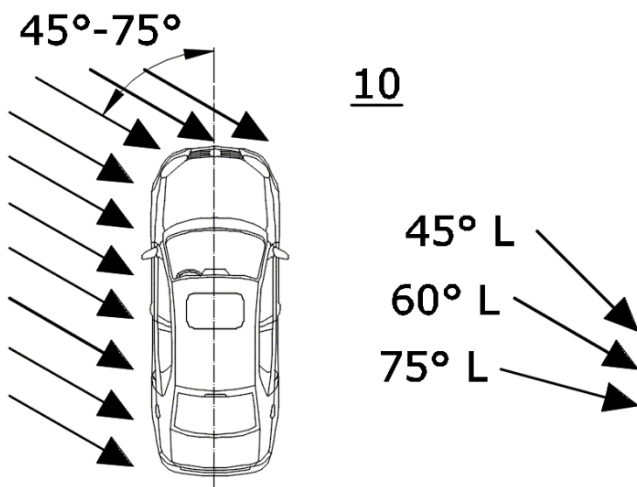
<p style="text-align: center;"><u>07</u></p> <p>135°-160°</p>	<p>Përfshinë këndin prej 135° deri në 165° në të majtë të aksit gjatësor të automjetit</p>
---	--

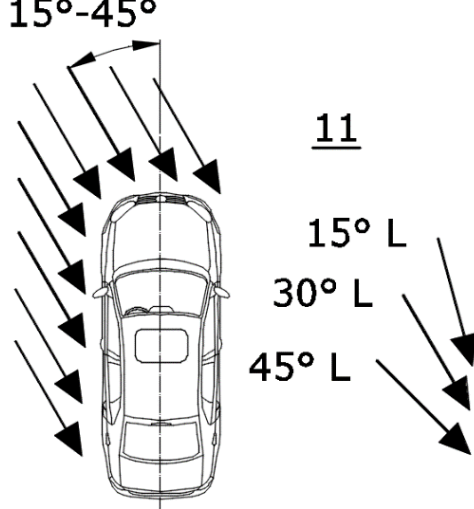
<p style="text-align: center;"><u>08</u></p> <p>105°-135°</p>	<p>Përfshinë këndin prej 105° deri në 135° në të majtë të aksit gjatësor të automjetit</p>
---	--

Drejtimi i forcës

Këndi i forcës

<p>75°-105°</p>  <p><u>09</u></p> <p>75° L</p> <p>90° L</p> <p>105° L</p>	<p>Përfshinë këndin prej 75° deri në 105° në të majtë të aksit gjatësor të automjetit</p>
--	---

<p>45°-75°</p>  <p><u>10</u></p> <p>45° L</p> <p>60° L</p> <p>75° L</p>	<p>Përfshinë këndin prej 45° deri në 75° në të majtë të aksit gjatësor të automjetit</p>
---	--

<p>15°-45°</p>  <p><u>11</u></p> <p>15° L</p> <p>30° L</p> <p>45° L</p>	<p>Përfshinë këndin prej 15° deri në 45° në të majtë të aksit gjatësor të automjetit</p>
--	--

6.2.4. KDP 3 Lokacioni gjeneral i deformimit

Kolona e tretë përshkruan anën më të dëmtuar të automjetit nga drejtimi i forcës së goditjes. Gjerësisht përcaktohet se cila zonë e studiuar e automjetit përmban deformim.



Kodifikohet zona e cila përmban më së shumti deformim. Xhami i përparmë përfshihet në "F" dhe pjesa e pasme përfshihet në "B". "U" definohet rrafshi i poshtëm i automjetit, duke përfshirë të gjithë komponentët, me përjashtim të gomave dhe rrotave. Përplasjet që përfshijnë vetëm gomat ose rrotat klasifikohen në "F", "B", "L" ose "R" siç përcaktohet nga zona e parashikuar e kontaktit fillestar (karakteri "W" që përfshinë vetëm rrotat duhet të hyjë në kolonën 6 për këto ndikime).

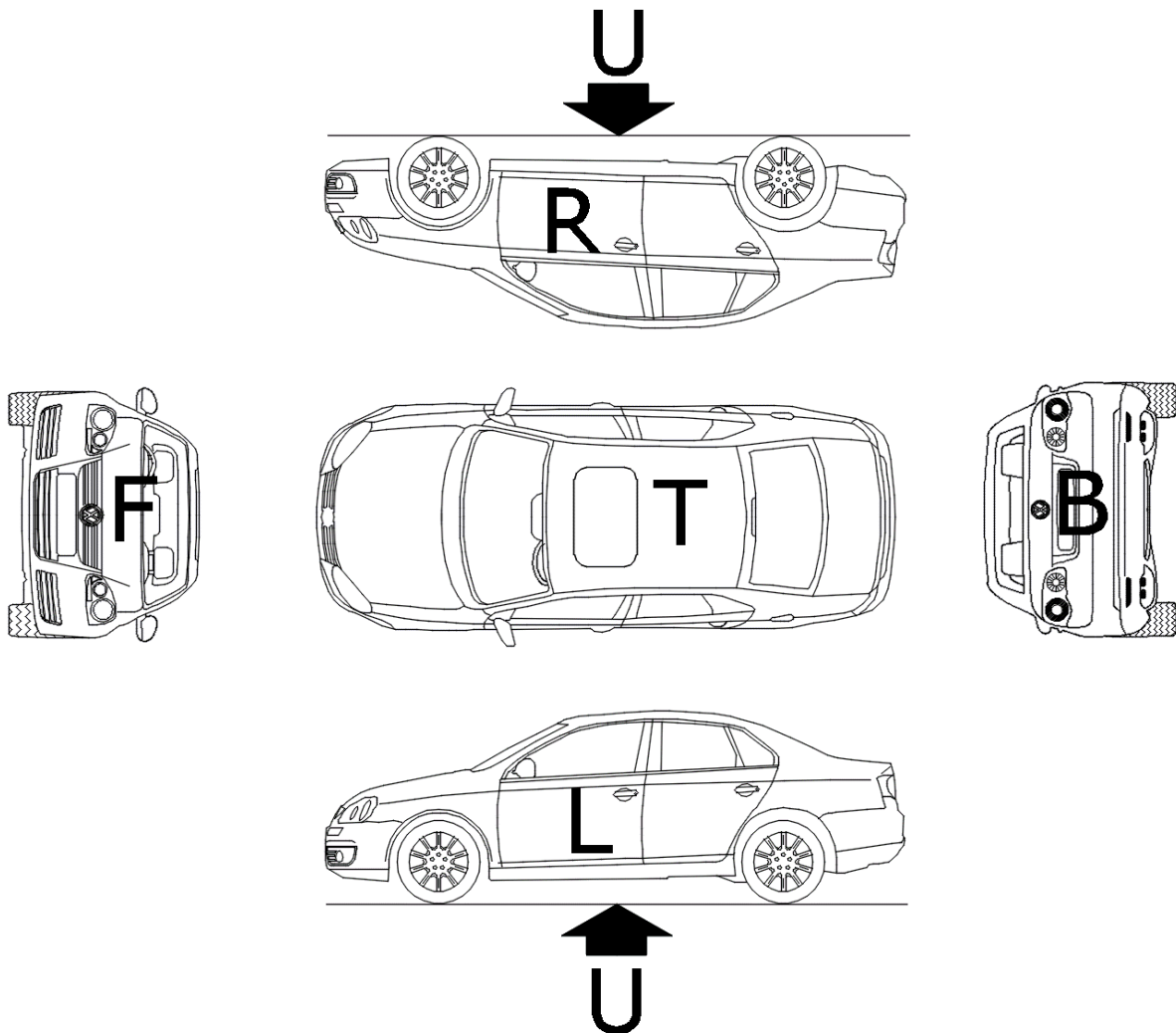


Fig. 6.7. KDP 3 – Lokacioni gjeneral.

Tabela 6. 1. KDP 3 - Lokacioni gjeneral

Lokacioni	Klasifikimi
Para (Front)	F
Prapa (Back)	B
Majtas (Left side)	L
Djathtas (Right side)	R
Kulmi (Top)	T
Nën-karrocери (Underside)	U

Dëmtimi i kontaktit klasifikohet në përputhje me udhëzimet e mëposhtme (të renditura sipas prioritetit):

- Nëse zona e parashikuar e kontaktit primar mund të përcaktohet, përdoret karakterin e duhur.
- Nëse zona e parashikuar e kontaktit primar nuk mund të përcaktohet, përdorni këndi i forcës në planin vertikal për të përcaktuar karakterin e duhur. Në qoftë se drejtimi i forcës është më pak se 45^0 nga aksi vertikal, përdornet "T". Nëse drejtimi i forcës është më i madh se 45^0 nga aksi vertikal, përdornet "L" ose "R".
- Nëse drejtimi i forcës nuk mund të përcaktohet me saktësi të mjaftueshëm, përdoret zona e projektuar e kontaktit më të madh për të përcaktuar karakterin e duhur. Nëse zona e deformimit në të majtë ose anën e djathtë e tejkalon zonën e deformimit në krye, përdor "L" ose "R" respektivisht përdorni "T" nëse zona e deformimit është më e madhe në krye.

Klasifikimi në nën-karroceri ("U") i disponueshëm në kolonën 3 më së shpeshti është i shoqëruara me një drejtim jo-horizontal ("00") të forcës në kolonat 1 dhe 2.

6.2.5. KDP 4&5 Shtrirja Horizontale

Kolona e katërt dhe e pestë përshkruan shtrirjen horizontale të dëmtimit nga kontakti i drejtpërdrejt, varsishtë nga përcaktimi në kolonën e tretë definohet edhe shtrirja horizontale për ndarjen sipasë gjatësisë që është paralel me aksiin gjatësor të automjetit apo tërthor në ndarje sipasë gjerësisë .



Zona e deformimit specifik gjatësor ose anësor – përcakton regjionin e deformimit brenda hapësirës së deformimit. Kur përcaktohet regjioni i dëmtimit në pjesën anësore të automjetit, se pari definohet hapësira e ndarë e pasagjerit P0, pastaj caktohet F0 dhe B0. P0 definohet si gjatësi ndërmjet bazës së xhamit të përparmë (erembrojtësi) dhe pjesës mbështetëse të ndenjësës së pasme. Për automjetet me qendër të lartë të rëndesës dhe me tërheqje katër-rrotëshe si dhe automjetet e zakonshme me pesë dyer të cilat kanë ndenjësjet brenda një hapësire të madhe të ngarkuar, nuk përfshihen ndenjësje të tilla sikur që janë brenda hapësirës së ndarë për pasagjerë. Në varsi të llojit të automjetit do të përcaktojmë edhe hapësirën ndarë për pasagjerë P0.

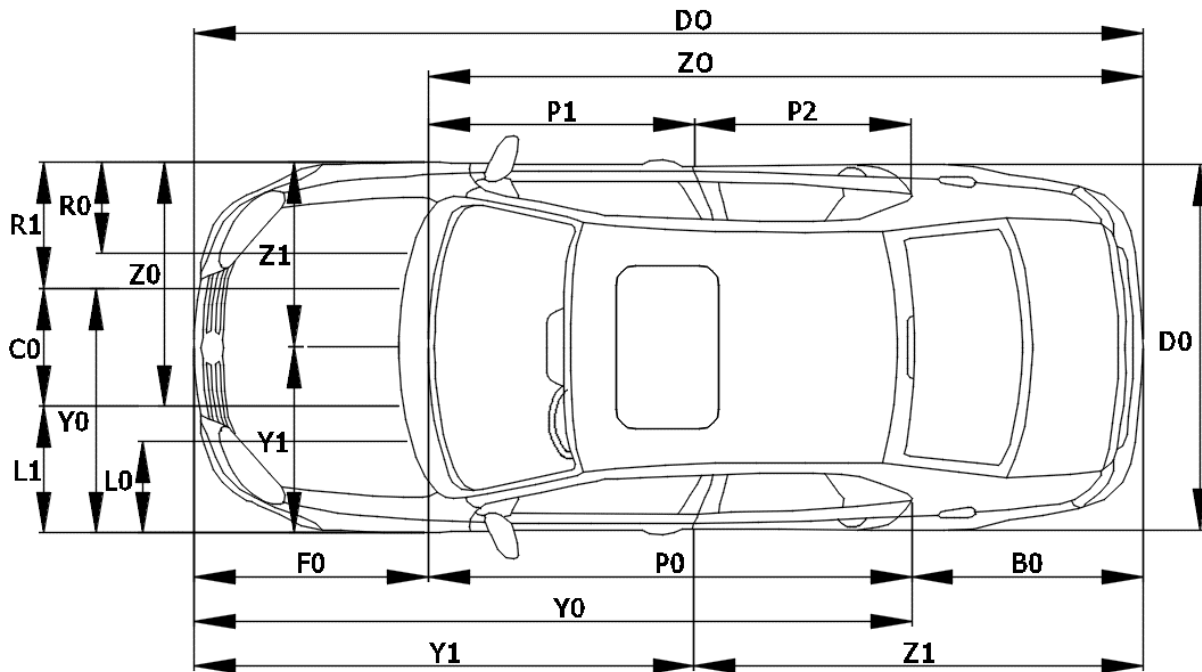


Fig. 6.8. KDP 4&5 – Shtrirja horizontale

Në qoftë se në kolonën 3, është F ose B në këtë kolonë përdoret R1, C0, L1, R0, Y0, Z0, L0, Z1, Y1 ose D0. Në qoftë se variabla në kolona 3 përmban L, R, T ose U, në këtë kolonë përdoret Y1, Z1, Y0, F0, P0, B0, P1, P2, Z0, Z0 ose D0.

Tabela 6. 2. KDP 4 &5 - Pozicionet horizontale

Përplasjet para/prapa		Përplasjet anësore	
Lokacioni	Klasifikimi	Lokacioni	Klasifikimi
1/4 nga ana e djathtë	R0	Hapësira e ndarë e pjesës së përparme	F0
1/4 nga ana e majtë	L0	Hapësira e plotë e ndarë për pasagjerë	P0
1/3 nga ana e djathtë	R1	Hapësira e ndarë për pasagjerë – ulësja e përparme	P1
1/3 nga ana e majtë	L1	Hapësira e ndarë për pasagjerë – ulësja e pasme	P2
Pjesa qendrore (gjerësia e motorit)	C0	Hapësira e ndarë e pjesës së pasme	B0
1/2 nga ana e djathtë	Z1	Hapësira e ndarë e pjesës së përparme dhe e pasagjerëve	Y0
1/2 nga ana e majtë	Y1	Hapësira e ndarë e pjesës së përparme dhe ulësja e përparme	Y1
2/3 nga ana e djathtë	Z0	Hapësira e ndarë e pjesës së pasme dhe e pasagjerëve	Z0
2/3 nga ana e majtë	Y0	Hapësira e ndarë e pjesës së pasme dhe ulësja e pasme	Z1
E përhapur (shkaktuar) nëpër tërë gjerësinë	D0	E përhapur (shkaktuar) nëpër tërë pjesën anësore	D0

Automjeti me hapësirë të madhe të ashtuquajturat automjetet “karvan”, shifra P0 përfshinë hapësirën prej fillimit të xhamit të përparëm (erembrojtësi) deri në pjesën mbështetëse të ndenjësës së pasme

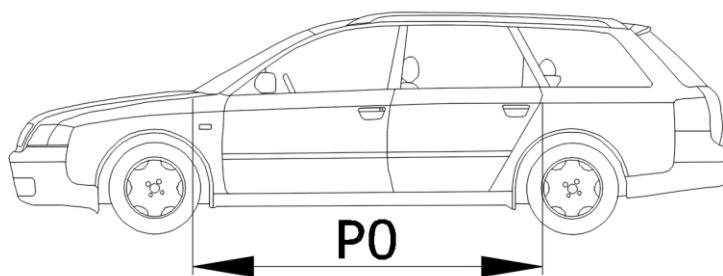


Fig. 6.9. Hapsiara e pasagjerëve të automjeti- vetura “karavan”

Te mjetet për transport të udhëtareve “kombi” shifra P0 përfshinë hapësirën prej fillimit të hapësirës ndarës për udhëtar e deri tek qendra e rrotave të pasme te mjetit.

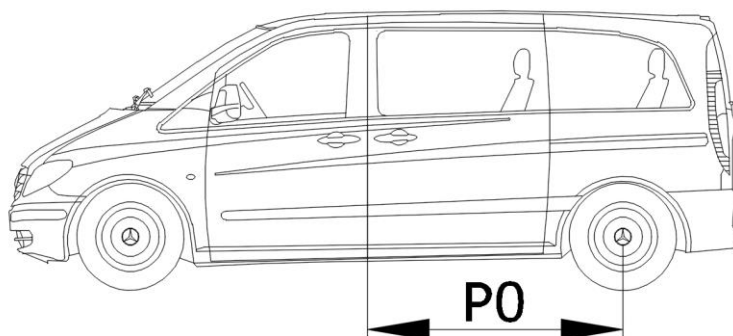


Fig. 6.10. Hapsiara e pasagjerëve të mjeti transportus “kombi”

Automjetet Pikap, variabla P0 përfshinë hapësirën prej fillimit të xhamit të përparëm (erembrojtësi) deri të pjesa e skajshme e kabines se shoferit.

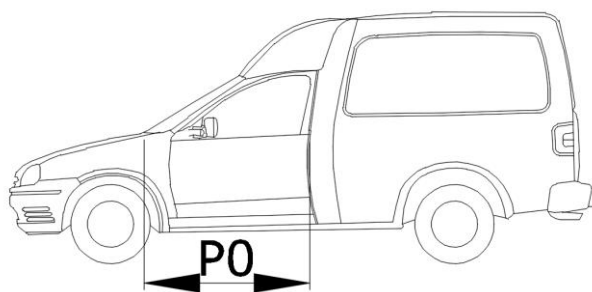


Fig. 6. 11. Hapsiara e pasagjerëve të automjeti Pikap

Automjetet të cilat kanë tërheqje katër-rrotëshe apo xhipat, variabla P0 përfshinë hapësirën prej fillimit të xhamit të përparëm (erembrojtësi) deri të qendra e rrotës së pasme.

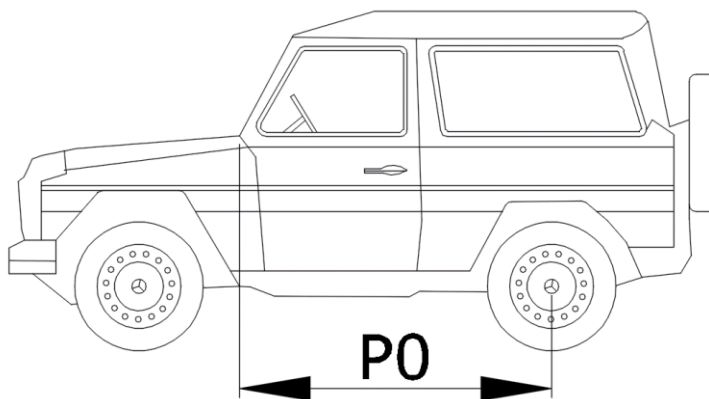


Fig. 6. 12. Hapsiara e pasagjerëve të xhipi

6.2.6. KDP 6 Shtrirja Vertikale

Kolona e gjashtë përshkruan pozicionin vertikal të kontaktit direkt të dëmtimit. Lartësia e automjetit ndahet në regjionet si në vijim:



Pozicioni specifik vertikal i deformimit – përcakton regjionin e deformimit brenda shtrirjes së deformimit. Në qoftë se në kolonen e tretë është njëra nga pozicionet F, B, L ose R, në kolonën e gjashtë përdoret A, E, G, H, L, M ose W, ndërsa kur në kolonën e tretë kemi T ose U atëherë kemi vetëm shkrirje horizontale, dhe një kapërcim në kolonen 6, dhe vazhdohet me kolonat tjera.

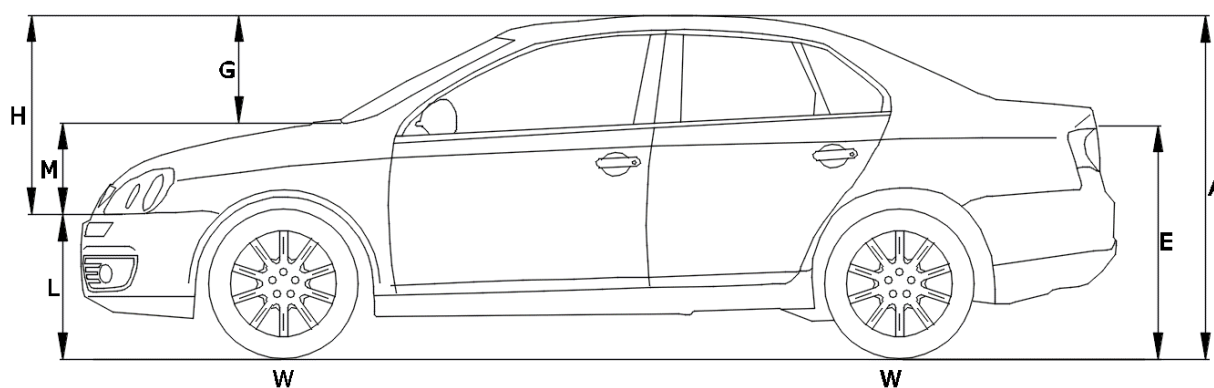


Fig. 6.13. KDP 6 – Shtrirja vertikal

Tabela 6. 3. KDP 6 - Pozicionet vertikale

Lokacionet F, B, L ose R	Klasifikimi
Niveli i mesit dhe i xhamit	H
Niveli i xhamit dhe përmbi	G
Vetëm pozicioni i mesit	M
Vetëm pozicioni më i ulët	L
Vetëm rrotat	W
Niveli i mesit dhe i ulët	E
Të tre nivelet (gjithë lartësia e plot vertikale)	A

Karakteri “H”- shtrihet mbi vijën gjatësore deri në kulm të automjetit,

“G”- shtrihet nga kontura e brezit deri në kulm të automjetit,

“M”- shtrihet sipër vijës gjatësore deri në konturën e brezit,

“L”- shtrihet nga vija gjatësore dhe pjesa e poshtme e automjetit(duke përfshirë nën-karrocerinë),

W- përdoret vetëm në ato rrethana ku nuk ka dëmtime në karacerin e automjetit por vetëm janë përfshir rrota ose gomat,

“E”- përfshinë gjithëcka nën konturën e brezit,

“A”- përfshinë tërë hapsiren nga kulmi deri të niveli më i ultë i automjetit.

6.2.7. KDP 7 Struktura e dëmtimit

Shifra e shtatë përshkruan natyrën e llojit të goditjes që njëherë paraqet pozicionin e saj te përshkruar. Lloji i përgjithshëm i shpërndarjes së dëmtimit – siguron një përshkrim të llojit të dëmtimit të pandërprerë nëpër automjetet.



Tabela 6. 4. KDP 7- Natyra e llojit të goditjes

Llojit të goditjës	Klasifikimi
Përplasje e gjerë (>41 cm)	W
Gërvishtje anësore ose goditje e fortë anësore	S
përplasje nën shasi (rimorkio)	A
Përplasje e ngushtë	N
Rrotullim/përmbysje	O
Përplasje në kënd (skajore)	E

Kodet për këto janë:

“S” = gërvishtje anësore (ose goditje e fortë anash).

“O” = rrotullim (përmbysje).

“A” = strukturë e dalë (e varur mbi diçka) e formuar sikur një figurë e përmbysur, në të cilën sipërfaqet vertikale janë më të mëdha se 760 mm larg (të dy sipërfaqet duhet të kenë kontaktuar, por jo domosdoshmërisht në të njëjtën kohë).

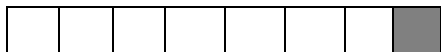
“E” = skaji (gjerësia e dëmtimit është më e vogël se 410 mm).

“W” = objekt i gjerë (zona e dëmtimit është më e madhe se 410 mm gjerësi).

“N” = objekt i ngushtë (zona e dëmtimit është më e vogël se 410 mm gjerësi).

6.2.8. KDP 8 Hapësira (zgjrimin) e shtypjes

Kolona e tetë përshkruan shtrirjen e shtypjes (deformimit) duke përdorur sistemin zona të kodimit ndërmjet 1 dhe 9.



Në figurat në vazhdim janë ilustruar hapësirat e deformimeve nga shtypja e automjeteve të pasagjereve, automjetin karavan, kombi dhe te automjetit pikap.

Zgjidhjet e zonave në pjesën e përparme, të pasme, anësore, të sipërme ose të poshtëme duhet të zgjidhet në atë mënyrë që të jenë në përputhje me zgjedhjen kryesore të dëmeve në kolonën 3. Për të arritur unifikimin, zonat e shtrirjes së deformimit janë vendosur në lidhje me pikat specifike të automjetit.

Zona e shtrirjes përcaktohet duke dimensionuar dëmtimin direkt, paralel në boshtin e matjes të specifikuar nga kolona 7 e KDP. Ky aks është gjithmonë perpendikular ndaj planit ortogonal të specifikuar nga kodi në kolonën 3 të KDP. Nuk është e saktë të përdoret drejtimi i forcës për të përcaktuar drejtimin e matjes së shtypjes.

Për shembull: Nëse "F" përzgjidhet në kolonën 3, shtypja matet paralelisht me aksin gjatësor të automjetit, edhe nëse drejtimi i forcës është në orën 2.

Nëse "L" është zgjedhur në kolonën 3, matja e përdorur për të përcaktuar shkallën e shtypjes bëhet paralel me aksin anësor të automjetit. Zona më e largët e padëmtuar e automjetit përdoret si një referencë për dimensionet, edhe nëse shtypja maksimale e tejkalon limitin e një zone të caktuar të shtrirjes edhe nga një sasi e vogël, përdoret zona e ardhshme më e lartë.

Automjeti i udhëtareve me katër dyer:

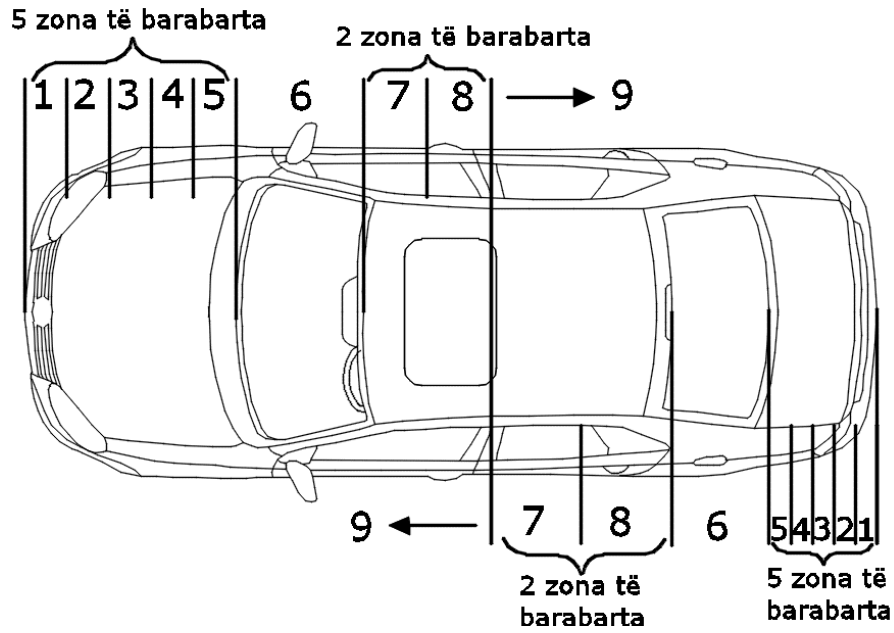


Fig. 6.14. KDP 8 – Shtrirja e shtypjes, përplasje nga ana e përparme ose e prapme

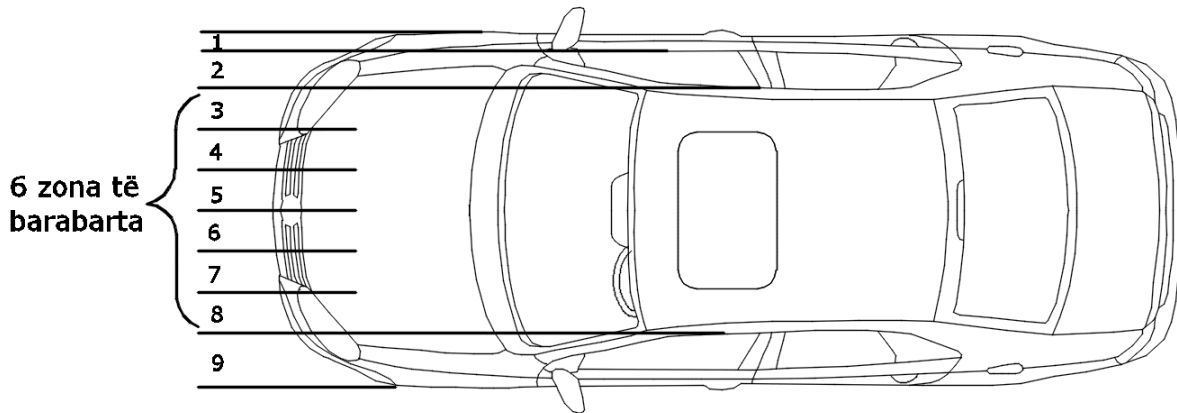


Fig. 6.15. KDP 8 – Shtrirja e shtypjes, përplasje anësore

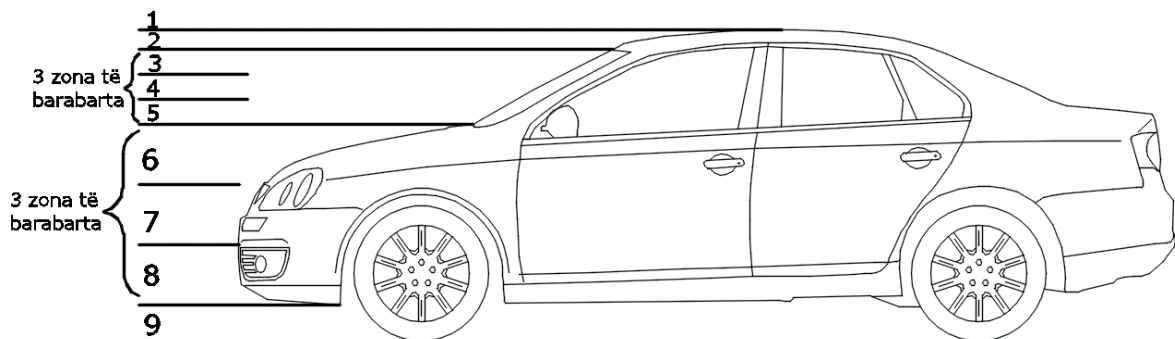


Fig. 6.16. KDP 8 – Shtrirja e shtypjes, përplasje nga sipërm

Përshkrimi i zonave të shtypura:

Tabela 6. 5. Ana e përparme

Zona	Definicioni
1-5	Pesë zona të barabarta duke ndarë distanca gjatësore nga pika më e përparme e automjetit deri të baza e xhamit të përparëm(erebrojtësit)
6	Gjatësia gjatësore e xhamit të përparëm, respektivisht te pasem
7-8	Dy zona të barabarta, prej fundit të xhamit të përparëm e deri të shtylla e mesit të hapësirës së udhtarëve
9	Përfshinë gjithë zonen pas shtyllës së mesit.

Tabela 6. 6. Ana e prapme

Zona	Definicioni
1-5	Pesë zona të barabarta duke ndarë distanca gjatësore nga pika më e skajshme prapa e deri të pikënisja e poshtme (baza) e xhamit të prapme
6	Gjersia gjatësore e xhamit të prapme
7-8	Dy zona të barabarta, prej fundit të xhamit të prapëm e deri të shtylla e mesit të hapësirës së udhtarve
9	Përfshinë gjithë zonen pas shtyllës së mesit shikuar nga prapa

Tabela 6. 7. Anet anësore

Zona	Definicioni
1	Distanca anësore midis skajit maksimal anësore dhe bazës së fillimit të dritares(xhamit)
2	Distanca anësore midis bazës(fillimit)dhe pjesës së sipërme të dritares (xhamit) anësor.
3-8	Gjashtë zona të barabarta, në mes të dy skajeve të kulmit të automjetit
9	Përfshinë gjithë zonën nga skaji i kulmit deri në pjesën më të skajshme anësore të automjetit

Tabela 6. 8. Ana e sipërme

Zona	Definicioni
1	Gërvishje
2	Distanca vertikale midis pikës më të epërme dhe fundit të xhamit të përparëm (erembrjtesit)
3-5	Tre zona të barabarta të përcaktuara nga ndarjet e lartësisë vertikale të dritares (xhamit) anësor
6-8	Tre zona të barabarta të përcaktuara nga ndarjet e distancës vertikale midis bazës së dritares (xhamit) anësor dhe skaji i poshtëm i karrocërish
9	Përmban të gjitha shtrydhjet nën nivelin e karrocërish

Automjeti “karavan”:

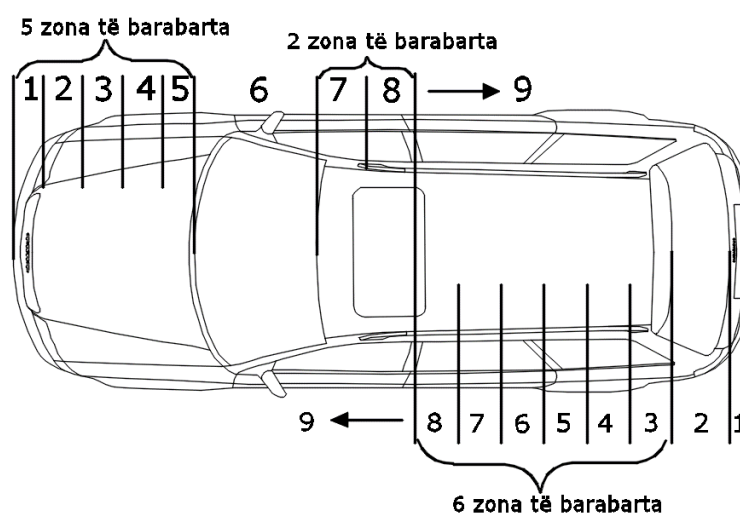


Fig. 6.17. KDP 8 – Shtrirja e shtypjes, përplasje nga ana e përparme ose e prapme

Për automjetin “karavan” përshkrimi i zonave të shtypura për anët e përparme, të sipërme dhe anësore janë të njëjta si të automjeteve të udhëtarëve me katër dritare, dallimi është vetëm te zona e shtypjes prapa për shkak të ndryshimit të madhësisë në pjesën e prapme.

Tabela 6. 9. Ana e prapme

Zona	Definicioni
1	Përfshinë zonën nga pika më e skajshme prapa e deri të pikënisja e poshtme (baza) e xhamit të prapmë
2	Gjersia gjatësore e xhamit të prapme
3-8	Gjashtë zona të barabarta, prej fundit të xhamit të prapëm e deri të shtylla e mesit të hapësirës së udhtarve
9	Përfshinë gjithë zonen pas shtyllës së mesit shikuar nga prapa

Për automjetin transportues “kombi”:

Përshkrimi i zonave të shtypura për mjetin transportues kombin për anën e përparme, të sipërme dhe anësore pikat specifike i përgjigjen automjetit të udhëtarve me katër dyer, ndërsa ana e prap i përgjigjet automjetit karavan.

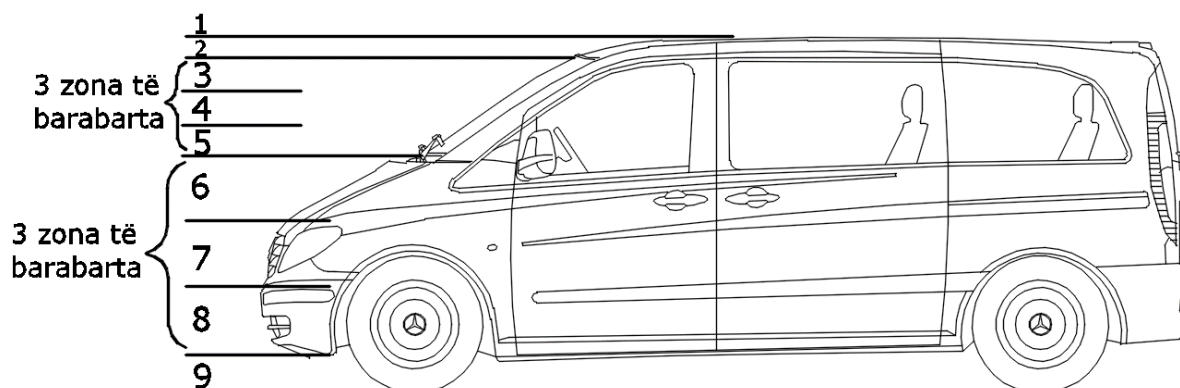


Fig. 6.18. KDP 8 – Shtirirja e shtypjes, përplasje nga sipërm

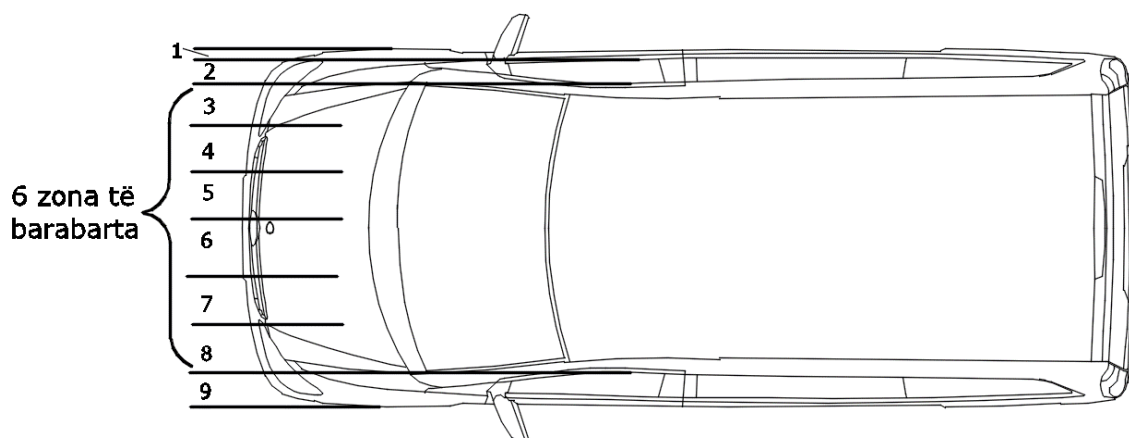


Fig. 6.19. KDP 8 – Shtirirja e shtypjes, përplasje anësore

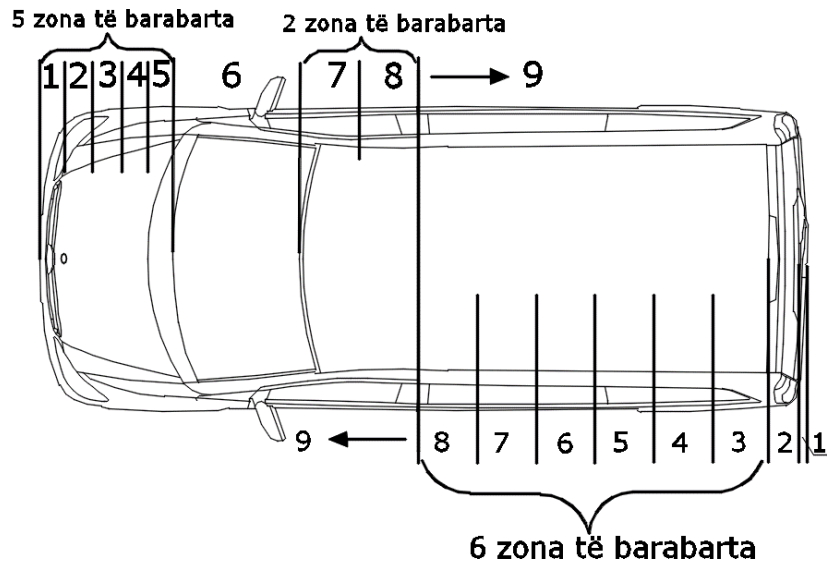


Fig. 6.20. KDP 8 – Shtrirja e shtypjes, Përplasje nga ana e përparme ose e prapme

Automjeti Pikap:

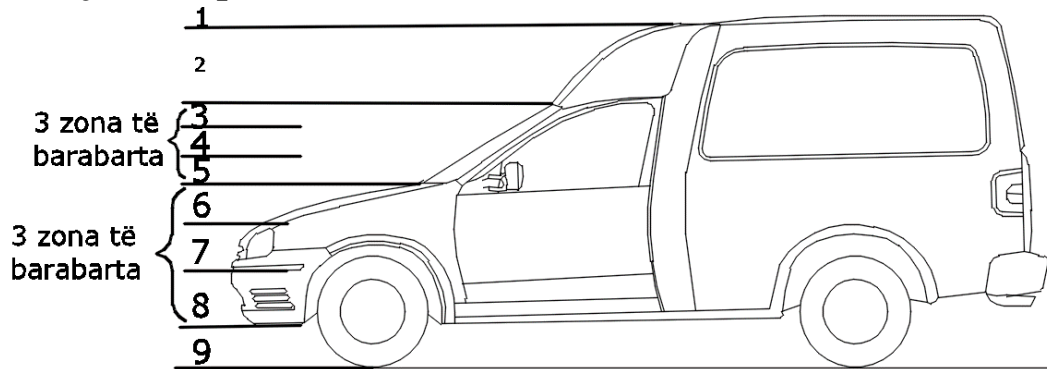


Fig. 6.21. KDP 8 - Shtrirja e shtypjes, përplasje nga sipërm

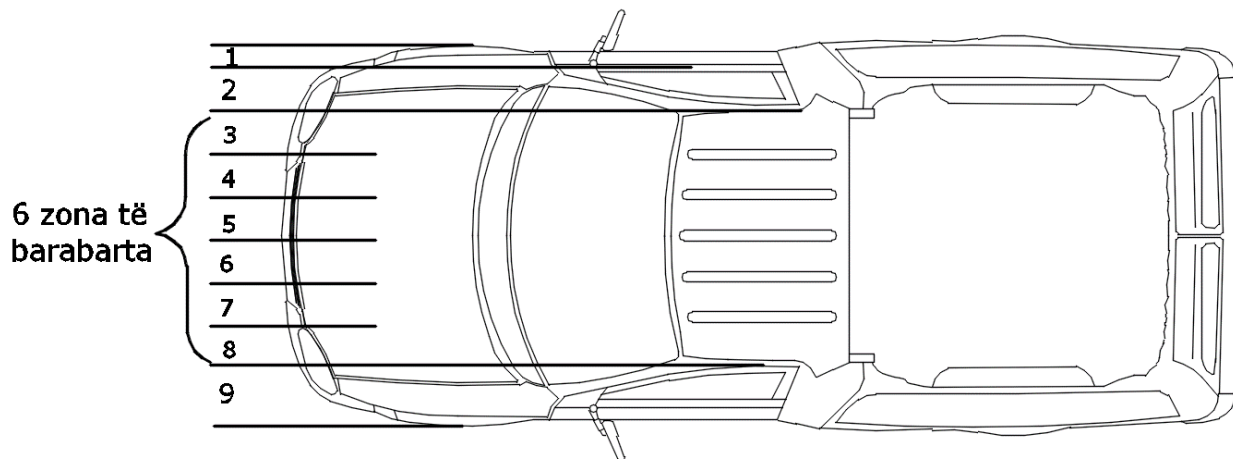


Fig. 6.22. KDP 8 - Shtrirja e shtypjes, përplasje anësore

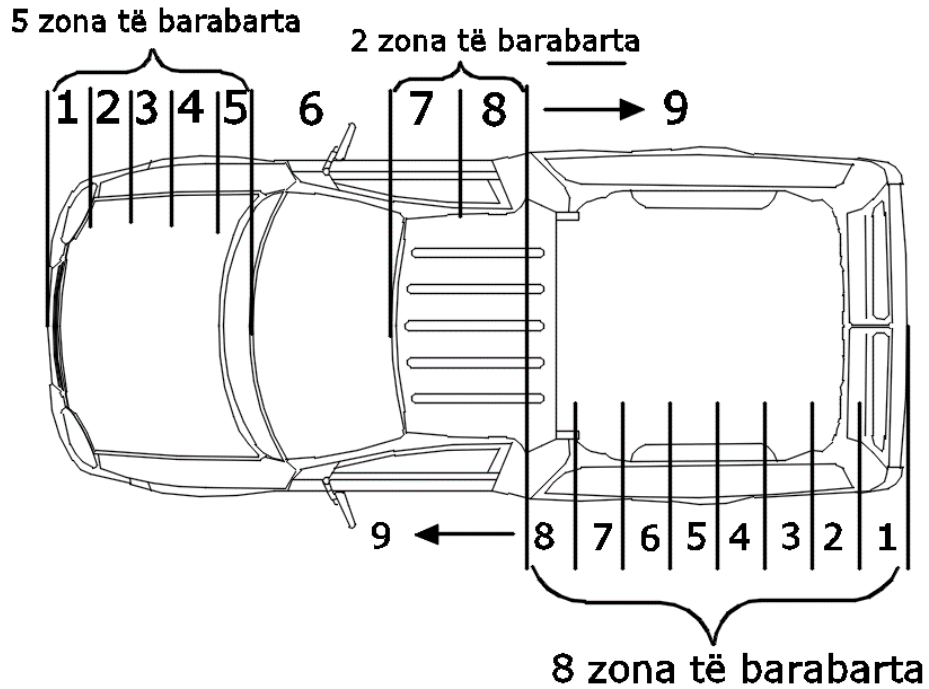


Fig. 6.23. KDP 8 – Shtrirja e shtypjes, Përplasje nga ana e përparme ose e prapme

Për shembull: një shtypje prej 0.74 cm, me një KDP 11- FY1EE-_ për një automjet të udhëtarve me 5 zona të barabarta me nga 0.23 cm për zonë, klasifikimi i shtypje e merr kodin “4”, pra 11- FY1EE-4, në një rast tjetër kur shtypja është 0.64 cm për zona të njëjta, përcaktimi i kodit të shtypjes merr kodin “3”, me qenë se zona ma e larget e parë e pa dëmtuar është “3” në këtë rast kemi 11- FY1EE-3. Nëse ndrydhja maksimale tejkalon limitin e një zone të caktuar të shtrirjes edhe për një sasi të vogël, zona e ardhshme më e lartë përdoret.

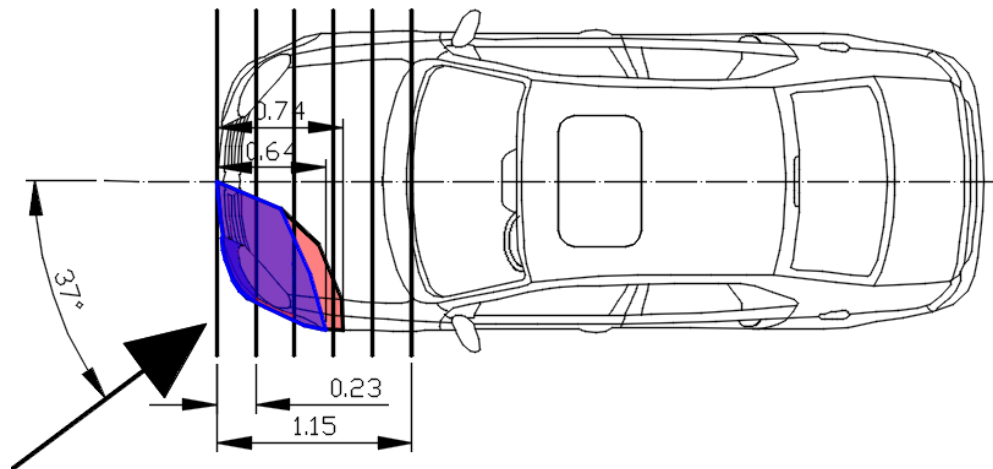


Fig. 6.24. Shembulli i caktimit të zonaes së shtypjes

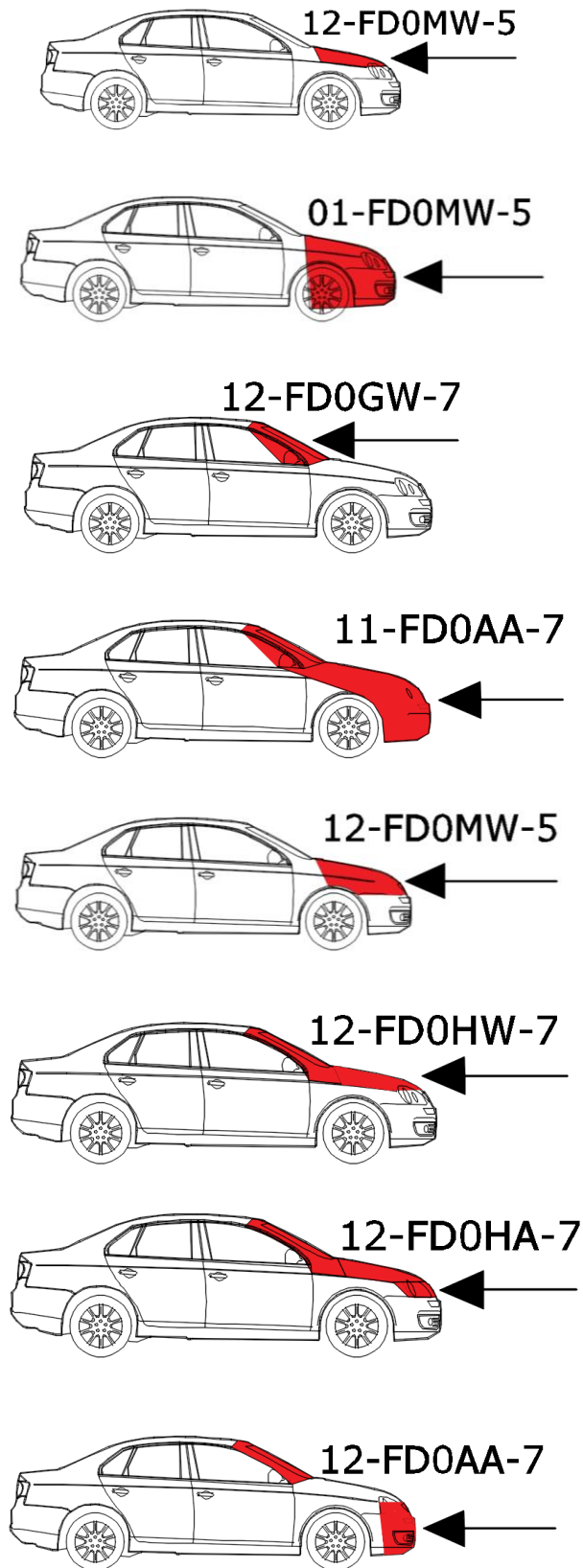


Fig. 6.25. Shembujt me kodim të automjeteve

6.3. Aplikimi i kodit të deformimit në përplasje gjatë inspektimit të vendit të ngjarjës

Mbledhja e të dhënave në vendin e ngjarjës është një punë e vështirë për ekipet inspektuese sepse krijohet situta të vështira si në aspektin e menaxhimit të hapësirës ashtu edhe në ruajtjen dhe përshkrimin e gjurmëve në raportet të cilat në fazat e më vonshme janë elementet më të rëndësishme për analizën e aksidentit.

Identifikimi, matja dhe shënimi i zonave të deformimeve të automjeteve ka një rëndësi të veçantë në studimin e fushës së aksidenteve ndërmjet automjeteve, sepse bëhet e mundur një qasje më e drejtë dhe më gjithëpërfshirëse në aspektin e trajtimit të një dëmi dhe u krijohet mundësi ekspertëve të aksidenteve në komunikacion që të bëjnë një analizë të qartë të bazuar më tepër në fakte shkencore dhe më pak në deklaratat e dhëna nga pjesëmarrësit në aksident.

Metodat unifikuese për sa i përket evidentimit dhe shënimit të zonave deformuese të automjeteve dhe të gjitha këto zona kanë të përcaktuara kodet e tyre përkatëse në përplasje.

Kodifikimi i deformimit në përplasje ka për qëllim eliminimin e metodave të shumta të përdorura në paraqitjen e zonave të dëmtuara të automjeteve dhe në këtë mënyrë eliminohet përdorimi shumë prej tyre.

Shembulli nr. 1: Aplikimi i kodit të deformimit në përplasje, në raportin e aksidentit të Policisë së Kosovës përshkruhet aksidenti me të dhënat si më poshtë:

F. POKRITJE I AKSIDENTIT nr. 2016 IZV. STAJ O NESRECI br. [redacted] AACIDENT REPORT no. [redacted]		Ky është vetëm një përshkrim i aksidentit Ovo je samo jedan opis o nesreci This is only a description of the accident		Prolleqem çdo vend të zbrastët - ky raport duhet të kompletohet Ispunite sva prazna mjesta - ovaj izveštaj mora se kompletirati Fill in all blanks - this report must be complete!	
Data e shpirtit / Datum nesrece / Date of accident: 02.12.16		Koha / vreme / Time: 20		Lokacioni / Location: [redacted]	
Dime të tjera materiale / Druge materijalne stete / Other damage: [redacted]		Koordinata / Kordinata / Grid: 0548260 / 46679605		Lëndime / Povrede / Injury: <input checked="" type="checkbox"/> Vëkje / Smrt / Death: <input type="checkbox"/>	
Emrat e të lënduarëve / Imena poveredenih / Name of injured: MC LINDRIAN TAYADRE		Presenca e policie / Policijska prisutnost / Police present: <input checked="" type="checkbox"/>		PO / DA / YES: <input checked="" type="checkbox"/> JO / NE / NO: <input type="checkbox"/>	
VETURA / KOLA / VEHICLE A			VETURA / KOLA / VEHICLE B		
Kompania e sigurimeve / Kompanija osiguranja / Insurance company: K.S. PRISSEIC			Kompania e sigurimeve / Kompanija osiguranja / Insurance company: K.S. ILLYRIA		
Adresa dhe telefoni / Adresa i telefon / Address and phone number: 051 411			Adresa dhe telefoni / Adresa i telefon / Address and phone number: [redacted]		
Nr. i policisë / Br. Polica / Policy No: 000523988			Nr. i policisë / Br. Polica / Policy No: 0005250242		
Nr. kartelës së gjelbrë / Br. zelenog kartona / Green card No: [redacted]			Nr. kartelës së gjelbrë / Br. zelenog kartona / Green card No: [redacted]		
Data e skadimit të policisë / Datum isteka polise / Police expiration date: 03.12.17			Data e skadimit të policisë / Datum isteka polise / Police expiration date: 02.12.17		
Lloji i automjetit / Vrsta vozila / Kind of vehicle: AUT / VOHCAR			Lloji i automjetit / Vrsta vozila / Kind of vehicle: AUT / VOHCAR		
Marka / Marka / Make: Opel / Tip / Tip / Type: Kadet / Vn / God / Vr. 86			Marka / Marka / Make: Opel / Tip / Tip / Type: Kadet / Vn / God / Vr. 86		
Nr. targave / Br. tablica / Plate no: [redacted] Ngjyra / Boja / Colour: [redacted]			Nr. targave / Br. tablica / Plate no: [redacted] Ngjyra / Boja / Colour: [redacted]		
Leja qark / S.Doz. (VRD) [redacted]			Leja qark / S.Doz. (VRD) [redacted]		
Numri i shasisë / Broj sasje / Chasi number (VIN): [redacted]			Numri i shasisë / Broj sasje / Chasi number (VIN): [redacted]		
Lëshuar nga / Izdata od / Country: R. KOSOVA			Lëshuar nga / Izdata od / Country: R. KOSOVA		
TË DHËNAT MBI SHOFERIN / PODACI O VOZACU / DRIVER INFO			TË DHËNAT MBI SHOFERIN / PODACI O VOZACU / DRIVER INFO		
Emri, mbiemri / Ime, prezime / Name, surname: [redacted]			Emri, mbiemri / Ime, prezime / Name, surname: [redacted]		
Adresa dhe telefoni / Adresa i telefon / Address and phone number: [redacted]			Adresa dhe telefoni / Adresa i telefon / Address and phone number: [redacted]		
Data e lindjes / Datum rođenja / DOB: [redacted]			Data e lindjes / Datum rođenja / DOB: [redacted]		
Gjinia / Pol / Gender: MAM / FIZP / Catag: ABCDEF			Gjinia / Pol / Gender: MAM / FIZP / Catag: ABCDEF		
Gjatësia / Vrsta / Height (cm): [redacted]			Gjatësia / Vrsta / Height (cm): [redacted]		
Fjalë / Kosa / Hair: [redacted] Sytë / Oči / Eyes: [redacted]			Fjalë / Kosa / Hair: [redacted] Sytë / Oči / Eyes: [redacted]		
Alkoholi / Alkohol / Alcohol (%): [redacted]			Alkoholi / Alkohol / Alcohol (%): [redacted]		
TË DHËNAT MBI PRONARIN / PODACI O VLASNIKU / OWNER INFO			TË DHËNAT MBI PRONARIN / PODACI O VLASNIKU / OWNER INFO		
Emri, emri i babës mbiemri / Ime, ime oca, prezime / Name, father's name, surname: SAMI AJDINI			Emri, emri i babës mbiemri / Ime, ime oca, prezime / Name, father's name, surname: SAMI KAVO		
Adresa dhe telefoni / Adresa i telefon / Address and phone number: [redacted]			Adresa dhe telefoni / Adresa i telefon / Address and phone number: [redacted]		
DËMI / OSTETA / DAMAGE			DËMI / OSTETA / DAMAGE		
[Icons of vehicles and damage types]			[Icons of vehicles and damage types]		
DETAJET E AKSIDENTIT / DETAJI O NESRECI / ACCIDENT DETAILS:					
[Handwritten description of the accident: Rrethimi 630002 NE PAVENI 70700]					
Masat tjera / Ostala aktivnost / Other action:					
Fletëqarë / Prijava / Charges: <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B					
Data / Datum / Report Date: 02.12.16 Zyrtar / Sl. Içe / Office: [redacted] Nr./Br / No ID: [redacted] Stacioni / Stanica / Station: [redacted]					

Fig. 6.26. Raporti i aksidentit

Në pjesën e parë gjatë inspektimit të vendit të ngjarjës bëhet plotësimi i raportit të aksidentit më të dhënat siç u ceken në figurën më lart pastaj vazhdohet me skicën e aksidentit ku shënohet të gjitha të gjeturat në vendin e aksidenti duke matur dhe shënuar ne skicë me dimensione të sakta.

Të dhënat të cilat janë marrë në vendin e ngjarjes duhet të përpunohen dhe të dilet me raporte zyrtare, në raportin e Policisë nga shumë të dhëna për aksidenti, në një numër të madhë të raporteve përshkruhen edhe dëmet të cilat automjete e involvuara kanë pasur, një përshkrim të tillë e kemi në figurën 6.27, të cilën do e zëvendësojmë me kodin e deformimit në përplasje KDP.

Rastin që do e trajtojmë ka të bëjë me një aksident të ndodhur në rrugën magjistrale Ferizaj-Kaçanik, afër varrezave të Dëshmorëve Kaçanik, aksidenti ka ndodhur kur automjeti A merr veprimin e kyçje në rrugën magjistrale, ku edhe shkaktohet aksident komunikacion me automjetin B i cili ishte duke lëvizur në atë rrugë, nga ky informacion dhe pika e kontakti do e rekonstruonjmë piken e goditjes për të përcaktuar drejtimin e forcës e cila na jep kodin për kolonën një dhe dy.

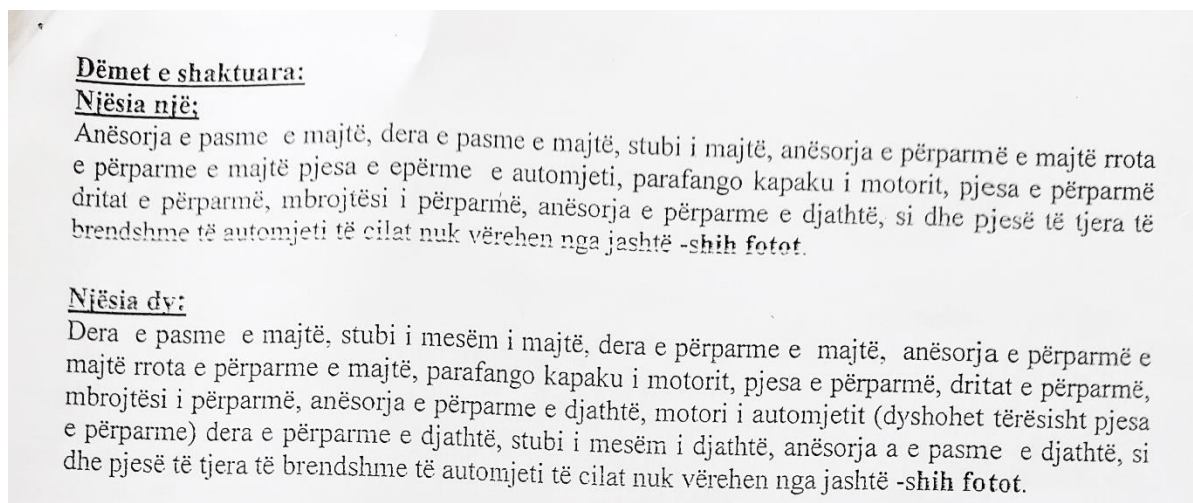


Fig. 6.27. Përshkrimi i dëmeve në automjet, nga raporti i policit hetues

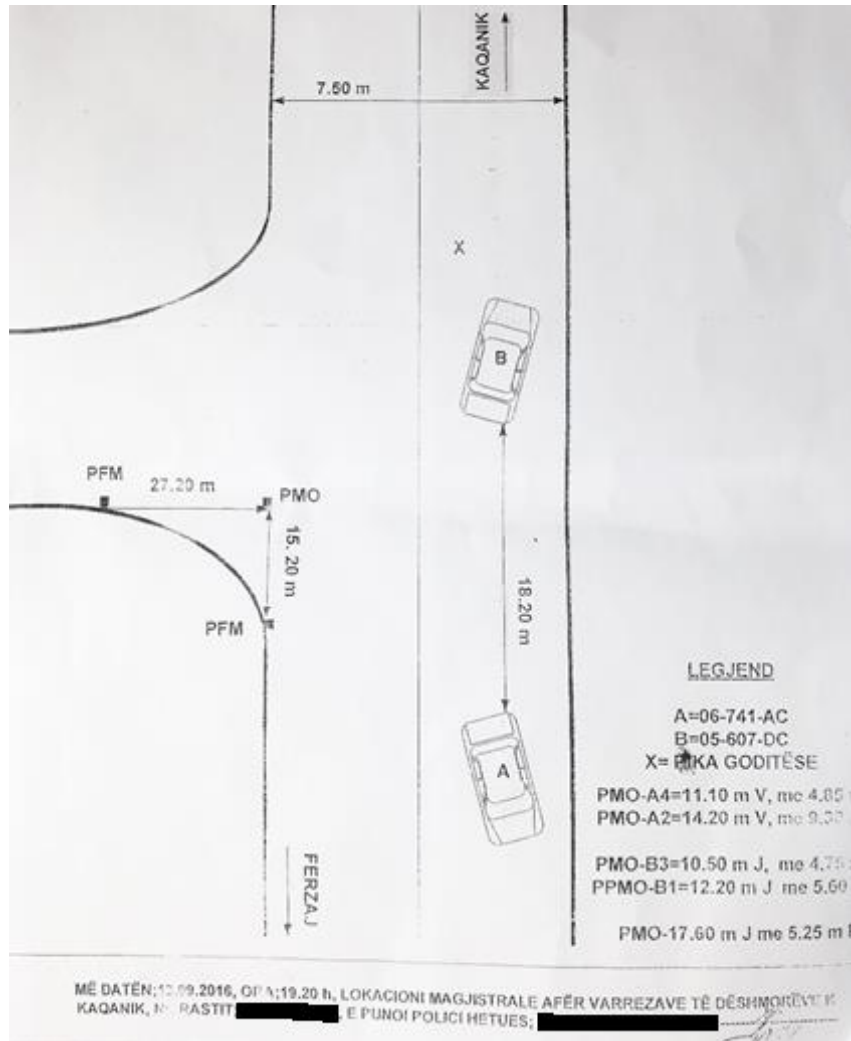


Fig. 6.28. Skica e vendit të aksidenti

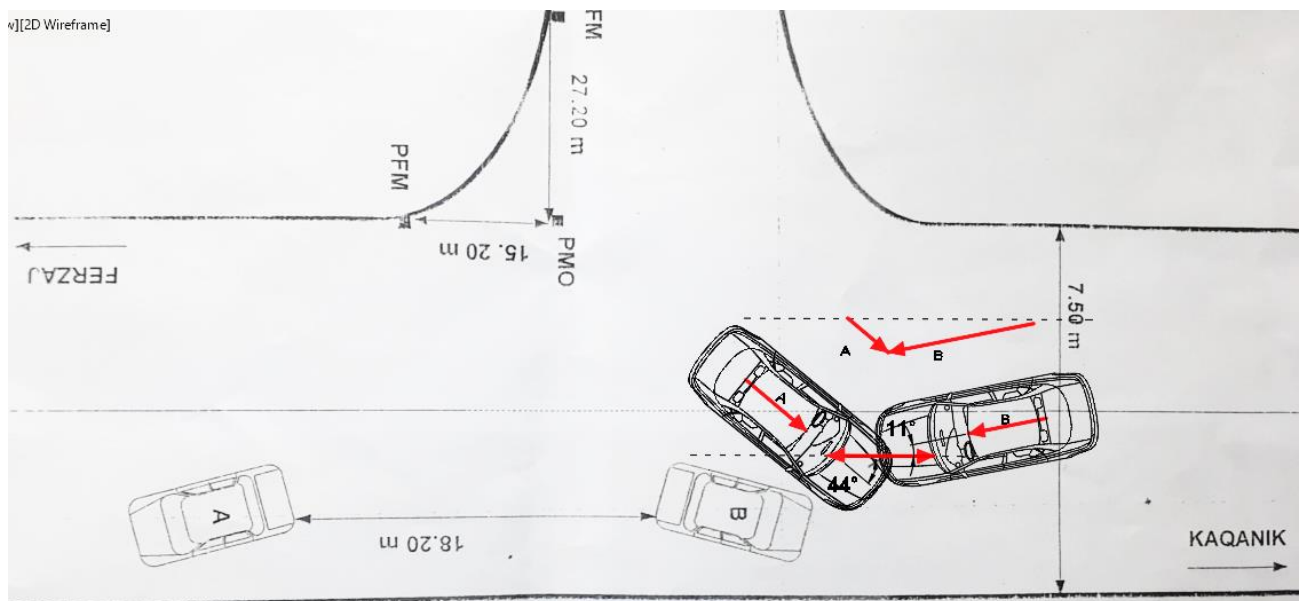


Fig. 6.29. Rekonstruimi i skicës së aksidenti

Rekonstruimi i skicës së aksidenti është bërë për implementim të kodite të deformimit në përplasje, dy kolonat e para formohen ne baze të drejtimit të goditjes së forcës DiF.

Drejtimi i forcës përcaktohet duke përcaktuar vijën n-n të vijë veprimit të goditjes e cila përcakohet nga drejtimi i shpejtësia së automjetit A dhe B, për automjetin A shpjetesia e levzijas është rreth 25-30km/h e të cilën e kemi paraqit në 1m ndërsa automjeti B me një shpejtësi përiferisht 55-60km/h e cila është paraqitur me 2.5m.

Automjetin A DiF formon një kënd prej 44° në anën e majtë të drejtimit gjatësore të automjetit respektivishte ndodhet në intervalin qe i përket drejtimit të forcës në orën 11, pra në intervalin 15° deri 45° nga ana e majt e aksit gjatësor të automjetit, automjeti B formon një kënd 11° nga ana e djthtë e automjetit dhe shifra e cila i përgjigjet këndit 11° nga ana e djathtë është shifra 12.

A: 11-

B: 12-

Kolona e tretë specifikon lokacionin gjeneral të përpasje, automjeti A ka dëmtime në pjesën e përparme mirpo dëmtimet më të mëdha janë në pjesën e majtë ku edhe përcaktojm shifrën **L majtas (Left)**, kurse automjeti B ka pasur përplasje ballore, respektivishtë ne kolonën e tretë merr kodin **F Para(Frontal)**.

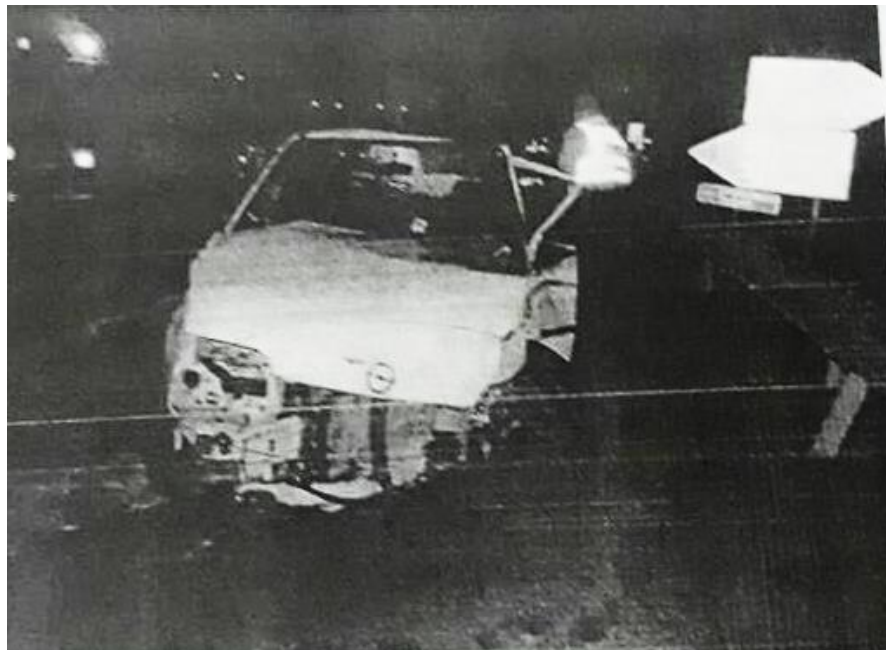


Fig. 6.30. Automjeti A



Fig. 6.31. Automjeti B

A: 11-L

B: 12-F

Kolona e katërt dhe e pestë specifikon shtrirjen horizontale dhe në bazë të figurës 6.30 dhe 6.31 për rastin tonë kemi, automjeti A ka shtrirje horizontale nga pjesa e përparme e deri në fund të derës së pasme, nga kjo mundë të përcaktojmë së në kolonën e katër dhe pesë për automjetin A kemi shifrën **Y0 pjesa e përparme dhe hapësira e pasagjerëve**, automjeti B ka dëmtime në tërë pjesën e përparme dhe kodi i cili e përshkruan këtë pjesë është **D0 Shpërndarja nëpër tërë gjatësinë**.

A: 11-LY0

B: 12-FD0

Kolona e gjashtë specifikon shtrirjen vertikale, nga fotografit në vendin e ngjarjes mundë të vërejmë së dëmtimet në automjetin A janë në tërë lartësinë nga kulmi e deri tek pjesa më e ultë, pra automjeti A merr shifrën **A Tërësisht** në kolonën e gjashtë, në automjetin B vërejmë së nga kontakti direk janë të dëmtuara mbrojtësi i përparme dhe kapaku i motorit, ku tek klasifikimi i kodifikimit të dëmtimit përfshijnë nivelin e mesit dhe nivelin e ultë pra e përfaqëson kodi **E Niveli i mesit dhe i ulët**.

A: 11-LY0A

B: 12-FD0E

Kolona e shtatë përshkruan natyrën e llojit të përplasjes, dhe duke analizuar dëmtimet që janë në automjete mundë të konstatojmë së automjeti A ka dëmtime në tërë pjesët mbrojtëse dhe për këtë lloj të dëmtimeve kemi shifrën **A Tërë pjesët mbrojtëse të automjetit** ndërsa automjeti B ka një përplasje të gjerë, ku zona e dëmtimit është më e madhe së 410 mm gjerësi, kolona e shtatë përfaqësohet nga shifra **W Përplasje e gjerë (>41cm)**.

A: 11-LY0AA

B: 12-FD0EW

Kolona e tetë dhe e fundit në kodifikimin e deformimit në përplasje përshkruan shtrirjen e shtypjes duke përdorur sistemin zonal të kodit nga 1 deri tek 9, dhe vlerat do të tregojn se cila nga segmentet e deformuara është më së largu nga pika e goditjes.

Automjeti A ka dëformime të pjese anësore të dyrve dhe xhamave mirpo nuk vrehen se ka pasur deformim të kulmit dhe për deformime deri në fund të xhamit kemi shtrirjen e shtypjes në zonën 2.

Automjeti B ka një gjërësi përafërisht 1.15m duke matur nga aksi gjatësor i automjetit ndërsa shtypja e cila është bërë në rastin e goditjes (me qenë së nuk kemi mundësi të cakojmë saktë shtypjen marrim vlerat përafërisht, ku vrejtm së deformimi ka arritur të jetë paralelë me rrota e përparme) është përafërisht rreth 60cm, gjerësin prej 1.15 e ndajm me 5 pjesë të barabarta dhe kemi 5 zona me nga 23cm, pra shtypja në automjetin A merr shifrën 3.

A: 11-LY0AA-2

B: 12-FD0EW-3

Strukturën e dëmtimeve në automjetin A të shembullit nr. 1 pra mund të përshkruajm me një kod të vetëm tetë shifror dhe at me kodin **11-LY0AA-2** dhe nëse krahasojm përshkrimin i cili është bërë nga raporti i policit hetues mund të vrejtm së është shumë voluminoz në përmbajtje të përshkrimit të dëmtimeve mirpo jo edhe shumë i rëndësishëm për ekspertet qe mirren me trajtimin e aksidenteve. Ndërsa automjeti B merr kodin e përshkrimit **12-FD0EW-3**.

Shembulli nr. 2: Aplikimi i kodit të deformimit në përplasje, në pjesa e parë gjatë inspektimit të vendit të ngjarjes bëhet plotësimi i raportit të aksidentit me të dhënat si në shembullin nr. 1 dhe me procedurat po ashtu si në shembullin e lartcekur.

E rëndësishme për ne në këtë faze të aplikimit të kodit është rekonstruktimi i skicës së vendit të aksidenti për të përcaktuar drejtimin e forcës mirpo në fazat e ardhshme ky kod caktohet në vendin e ngjarjes pa pasur nevojë të rekonstruktimit të skicës.

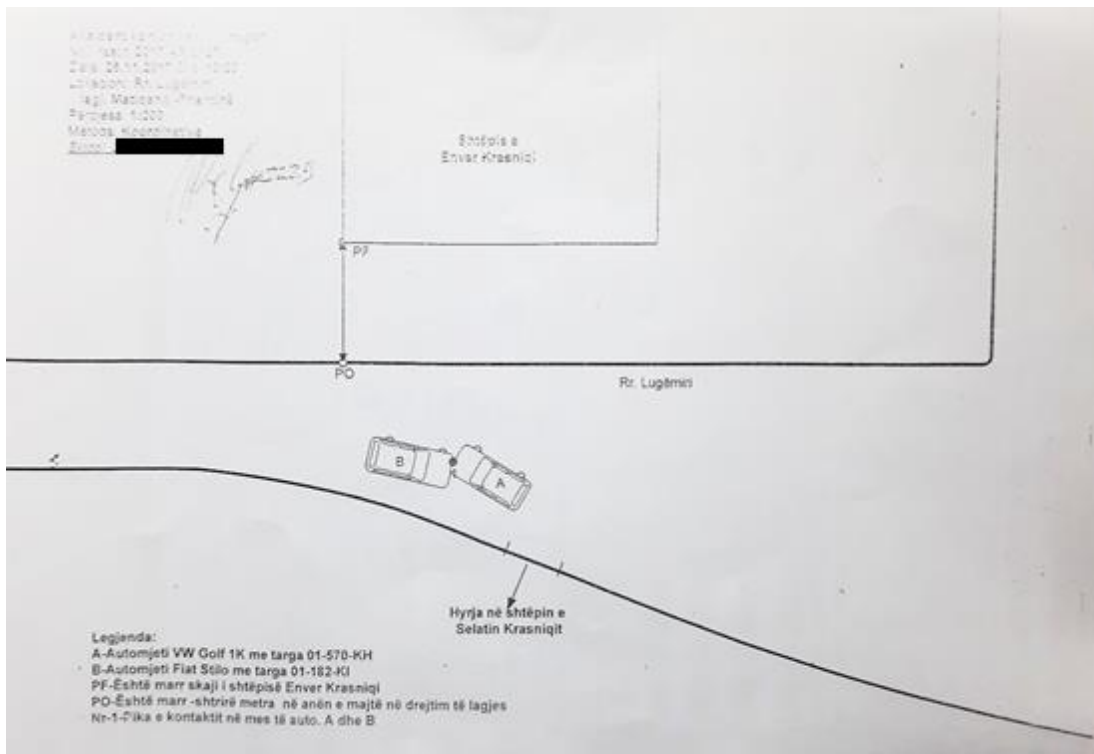


Fig. 6.32. Skica e vendit të aksidentit

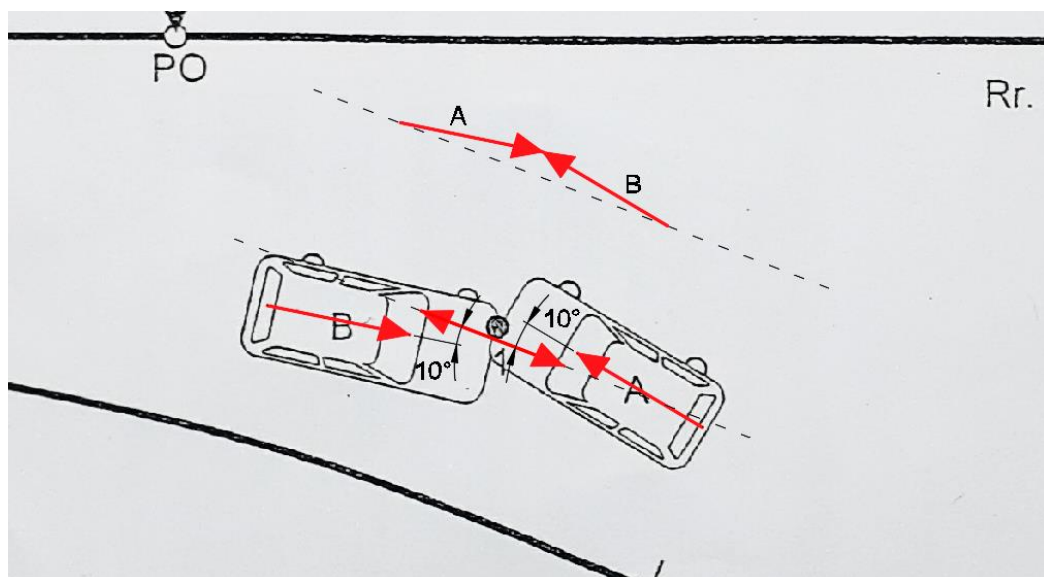


Fig. 6.33. Rekonstruimi i skicës së aksidentit

Rekonstruimi i skicës së aksidentit për përcaktimin e drejtimit të forcës DiF, për automjetin A DiF formon një kënd prej 10^0 në anën e majtë të drejtimit gjatësore të automjetit respektivisht ndodhet në intervalin që i përket drejtimit të forcës në orën 12, pra në intervalin -15^0 deri $+15^0$, automjeti B gjithashtu formon një kënd 10^0 nga aksi gjatësor i automjetit ku edhe autotmjeti B merr kodin si automjetit A, **kolona 1 dhe 2** për të dyja automjet është 12.

A: 12-

B: 12-

Kolona e tretë specifikon lokacionin gjeneral të përplasje, e në këtë raste të dy automjete kanë pasur përplasje ballore, respektivishtë ne kolonën e tretë marrin kodin **F Para(Frontal)**

A: 12-F

B: 12-F

Kolona e katër dhe e pestë specifikon shtrirjen horizontale dhe në bazë të figurës 6.34 për rastin tonë kemi, autotomjeti A ka dëmtime në pjesën e përparme deri tek fari i djathtë **Y0 2/3 nga ana e majtë**, gjithashtu edhe automjeti B ka dëmtime në pjesën e përparme e po thuhet gati deri tek fari i djathtë por me dëmtime më të lehta ku gjithashtu edhe ky rast merr kodin **Y0 2/3 nga ana e majtë**.

A: 12-FY0

B: 12-FY0

Kolona e gjashtë specifikon shtrirejen vertikale, nga fotografit në vendin e ngjarjes mundë të vrehim së dëmtimet nga kontakti direk janë në mbrojtësit e përparëm dhe kapaku i motorrit tek të dy automjete, ku te klasifikimi përfshihen në nivelin e mesit dhe nivelin e ultë pra e përfason kodi **E Niveli i mesit dhe i ulët**.

A: 12-FY0E

B: 12-FY0E

Kolona e shtatë përshkruan natyrën e llojit të përplasje, dhe duke analizuar dëmtimet që janë në automjete mundë të konstatojmë së kemi të bëj më një përplasje të gjerë, ku zona e dëmtimit është më e madhe së 410 mm gjërsi, kolona e shtatë përfasohet nga shifra **W Përplasje e gjerë (>41cm)**.

A: 12-FY0EW

B: 12-FY0EW

Kolona e tetë përshkruan shtrirjen e shtypjes së përplasjes, automjeti A ka një gjërsi përiferishtë 1.15m duke matur nga aksi gjatësor i automjetit ndërsa shtypja e cila është bërë në rastin e goditjes llogaritet të jetë përiferishtë rreth 15cm, nga gjersin prej 1.15m e ndajm me 5 pjëse të barabarta dhe kemi 5 zona me nga 23cm, pra shtypja në automjetin A merr shifrën 1, ndërsa automjeti B ka gjërsia pothuajse të njejtë me automjetin A mirpo shtypja është me e madhe dikun rreth 25cm, qe e kalon vijën e parë të zonës 1 për vetëm 2cm mirëpo në rastin e kodifikimit mirët vija e ardhme e padëmtuar që në këtë raste është është e zonës 2.

A: 12-FY0EW-1

B: 12-FY0EW-2

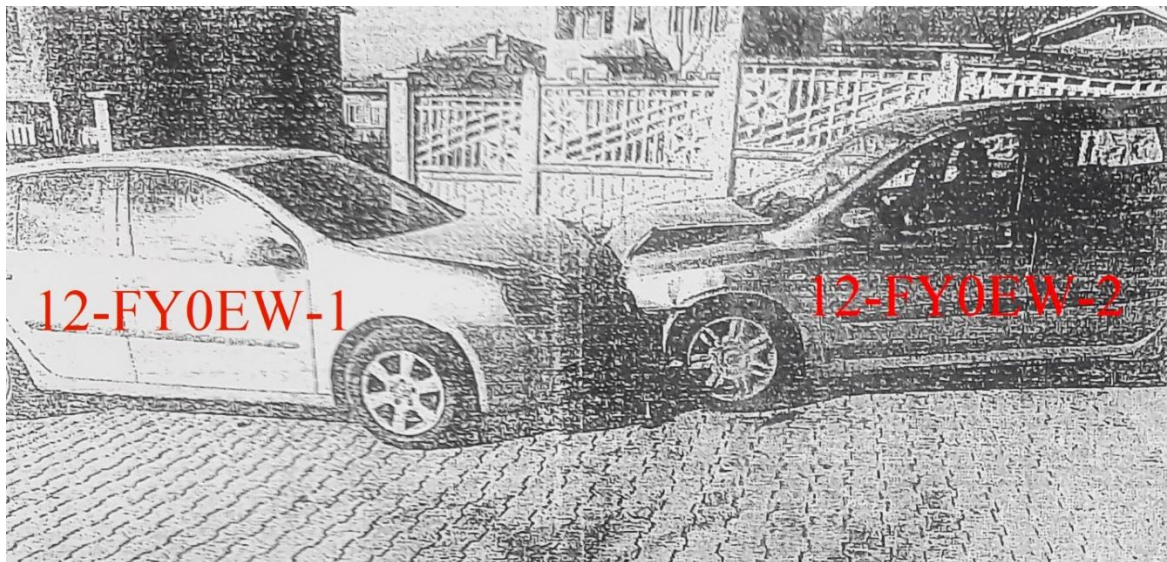


Fig. 6.34. Përplasia ballore e automjeteve



Fig. 6.35. Automjeti B, me kod të dëformimit 12-FY0EW-2

Shembulli nr. 3: Praktikimi i metodës së kodifikimit në automjetin e përplasur nga para.

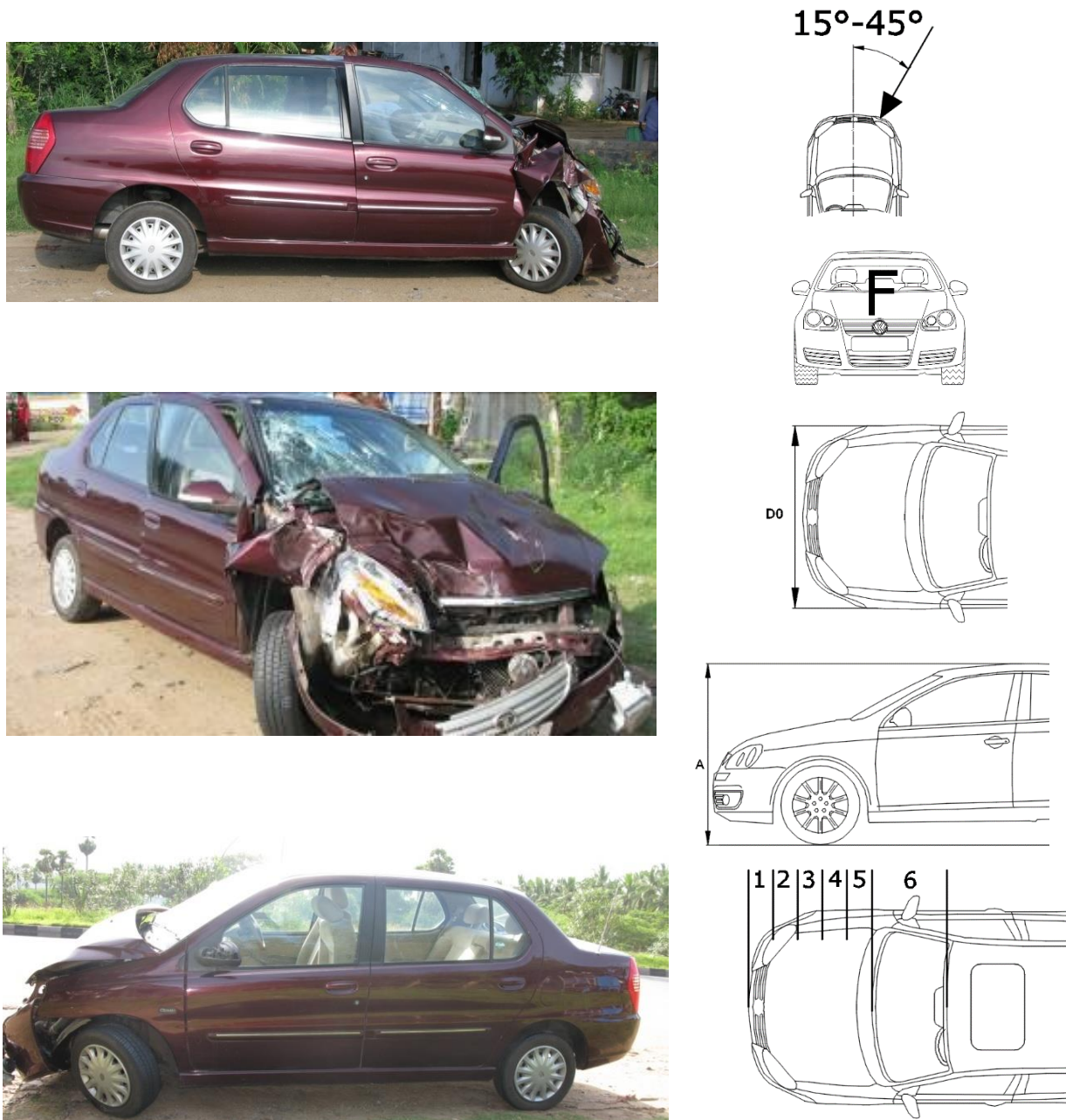


Fig. 6.36. Automjeti i aksidentuar nga para

Kolona 1 dhe 2, drejtimi i forcës: **01**,
 Kolona 3 lokacioni gjeneral: **F** para,
 Kolona 4 dhe 5 shtrirja horizontale: **D0** shpërndarja nëpër tërë gjarësinë,
 Kolona 6 shtrirja vertikale: **A** tri nivelet,
 Kolona 7 struktura e dëmtimit: **W** pjesë e gjerë,
 Kolona 8 hapësira e shtypjes: **6**
01-FD0AW-6

Shembulli nr. 4: Praktikimi i metodës së kodifikimit në automjetin e përplasur nga prapa.

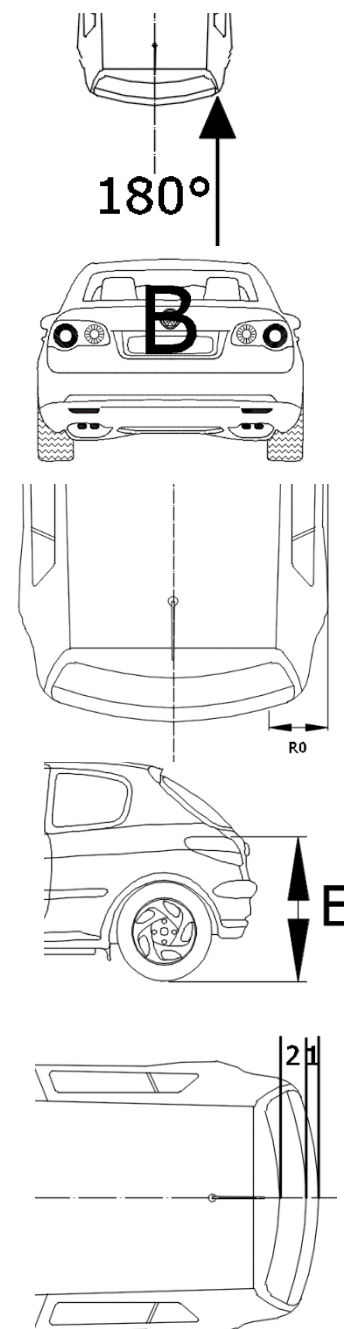
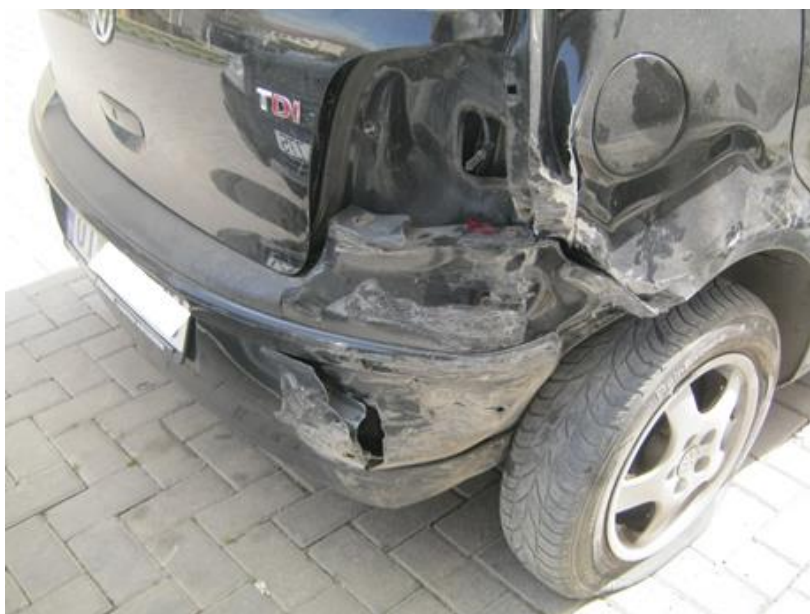


Fig. 6.37. Automjeti i aksidentuar nga prapa

Kolona 1 dhe 2, drejtimi i forcës: **06**,

Kolona 3 lokacioni gjeneral: **B** prapa,

Kolona 4 dhe 5 shtrirja horizontale: **R0** ¼ nga ana e djathtë,

Kolona 6 shtrirja vertikale: **E** niveli i mesit dhe i ulët,

Kolona 7 struktura e dëmtimit: **E** përplasje në kënd (skaj),

Kolona 8 hapësira e shtypjes: **2**

06-BR0EE-2

7. PËRFUNDIM

Analiza e dëmtimeve dhe deformimeve të automjeteve kërkon njohje të përgjithshme mbi ndërtimin dhe funksionimin e pjesëve përbërëse të automjetit. Përveç kësaj, mënyrat e shumta të mundësis së ndodhjes së një aksidenti kërkojnë qasje të shumë anëshme në drejtim të identifikimit të faktorëve që shkaktojnë aksidentin. Për këtë qëllim sot përdoren metoda të shumta shkencore përmes të cilave bëhet përcaktimi i mënyrës së rrjedhjes së aksidentit, duke marrë për bazë mënyrën logjike të mundësisë së ndodhjes së tij. Për këtë qëllim duke u bazuar në parimet shkencore dhe nga praktika eksperimentale, institute të ndryshme kanë punuar programe të shumta kompjuterike përmes të cilave bëhet e mundur një analizë më e shpejtë në përcaktimin e rrjedhës së ngjarjes në një aksident trafikut rrugor.

Dëmtimet dhe fusha e deformimit të automjeteve paraqesin një faktor kyç në drejtim të përcaktimit të rrjedhjes së ngjarjes, duke analizuar dhe përcaktuar përmasën e deformimit, drejtimin e forcës së deformimit gjatë goditjes mundësohet që eksperte e trafikut rrugor bëjnë një analizë dhe përfundim sa më të saktë mbi ngjarjen e krijuar.

Të gjitha këto që u ceken më lart po ashtu edhe elementet tjera të cilat përfshihen në një inspektim të vendit të ngjarjes janë të trajtuar me kujdes në brendinë e temës me titullë *“Kodifikimi i dëmtimeve të automjeteve gjatë inspektimit të vendit të ngjarjes”*, të ndarë në gjashtë kapituj:

Kapitulli I. Përfshinë aksidentet e komunikacionit rrugor në Kosovë dhe statistikat prej viti 2011 deri në vitin 2015, të ndarë në disa llojit të aksidenteve për periudhën një vjeçare dhe pesë vjeçare.

Kapitulli II. Inspektimi i vendit të aksidentit, ku theks i veçantë i kushtohet caktimit të dhënave dhe elementeve më të rëndësishme gjatë inspektimit të vendit të aksidentit. Ku në mënyre të përgjithshme është paraqitur dokumentacionet i shkruar, i paraqitjes grafike dhe foto dokumentacioni.

Kapitulli III. Detyrat e Policisë në vendin e ngjarjes, përfshinë detyrat të cilat duhet t'i marrë Policia me të arritur në vendin e ngjarjes, duke siguruar dhe ruajtur e skemës së krimin, dhënien e ndihmës për personat e lënduar, evidentimit e drejtuesit të automjetit që ka shkakuar, informimi përmes zyrës së informimit, ruan sekretin e zhvillimit të inspektimit, provave materiale etj.

Kapitulli IV. Në këtë kapitull janë të theksuar detyrat të cilat janë në rast të aksidentit në komunikacionin rrugor që dalin nga ligji për sigurin në komunikacionin rrugor të Kosovës.

Kapitulli V. Analiza e ndeshjeve (përplasjeve) të automjeteve, vije si rezultat i faktit se pozitë përfundimtare të automjeteve pas një përplasje me njëri tjetrin nuk tregojnë njëkohësisht edhe pozitë edhe pozitë e automjeteve para se ato të ndeshen, kështu që është e nevojshme një analiza më e thel e aksidentit për të përcaktuar saktësisht drejtimin e lëvizjes dhe pozicionet e automjeteve në qestet para dhe pas ndeshjes.

Kapitulli VI. Rendësi të veçanta ju është kushtuar kapitullit të gjashtë, kodifikimi i dëmtimeve të automjeteve ku jepen mjaft të dhëna sa i përket identifikimin, matjen dhe shënimin e zonave të deformimit nëpër automjetet pjesëmarrëse në aksident.

Identifikimi, matja dhe shënimi i zonave të deformimeve të automjeteve ka një rëndësi të veçantë në studimin e fushës së aksidenteve ndërmjet automjeteve, sepse bëhet e mundur një qasje më e drejtë dhe më gjithëpërfshirëse në aspektin e trajtimit të një dëmi dhe u krijohet mundësi ekspertëve të aksidenteve në komunikacion që të bëjnë një analizë të qartë të bazuar më tepër në fakte shkencore dhe më pak në deklaratat e dhëna nga pjesëmarrësit në aksident.

E gjithë kjo fushë e trajtimit të zonave të deformuara të automjeteve është dhënë në kapitullin e gjashtë, ku janë dhënë metodat unifikuese për sa i përket evidentimit dhe shënimin të zonave deformuese të automjeteve dhe të gjitha këto zona kanë të përcaktuara kodet e tyre përkatëse në përplasje. Kodifikimi i deformimit në përplasje ka për qëllim eliminimin e metodave të shumta të përdorura në paraqitjen e zonave të dëmtuara të automjeteve dhe në këtë mënyrë eliminohet përdorimi shumë prej tyre.

Kodi i deformimit në përplasje apo shkurt KDP përbehet nga tetë shifra, ku se cila shifër përshkruan dëmtimin e caktuar në automjet, kështu:

- *Dy kolonat e pare formohet nga shifrat të cilat përshkruajnë drejtimin e forcës,*
- *Në kolonën e tretë përshkruhet ana më e dëmtuar e automjetit nga drejtimi i forcës,*
- *Kolona e katër dhe e pestë përshkruan shtrirjen horizontale të dëmtimit,*
- *Kolona e gjashtë përshkruan pozicionin vertikal të dëmtimit,*
- *Kolona e shtatë përshkruan natyrën e llojit të përplasjes dhe*
- *Kolona e tetë përshkruan shtrirjen e shtypjes.*

Nga të gjitha të dhënat e mësipërme mundë të konstatojmë së aplikimi i kodit të deformimit në përplasje është e një rëndësie të veçanta për arsye se eliminon informalitetin e përshkrimit të dëmtimeve në mes të zyrtareve Policor. Ku është vërejtura së përshkrimi i dëmtimeve të automjet nuk ju përmbahen një formaliteti por kjo varet nga përgatitja profesionale dhe gjindshmëria e pjesëtarëve të ekipit.

Kodi i deformimit në përplasje krahas përparësive ka edhe mangësitë e vet ku në këtë fazë të zhvillimi si mangësi mund të konstatojmë së kodifikimi behët vetëm për automjete e udhëtareve, automjete “karavan”, automjete që tërheqin me katër rrota “Jeep”, mjetin Pikap dhe automjetin transportues “kombi”, ndersa për grupet tjera të mjeteve mbete një kod që duhet punuar së përcaktuari.

Kodi i deformimit në përplasje në mënyrë direkte nuk do të ndikon në uljen e numrit të aksidente që është qëllimi i çdo njërit nga ne, mirëpo kodi si i tillë është projektuar që t’i përshkruan dëmtimet në automjet ku pastaj mund që shumë lehtë të nxirren analiza dhe rezultate për automjetin e aksidentuar andaj si i tillë do të ketë vështirësi në implementimin e metodës mirëpo besojë që është një hap i mirë drejt fillimit së punuari në këtë drejtim.

LISTA E FIGURAVE DHE DIAGRAMEVE

Fig 1.1. Aksidentet e përgjithshme në vitin 2011	8
Fig 1.2. Aksidentet në bazë të llojit të aksidentit për vitin 2011.....	8
Fig 1.3. Aksidentet e përgjithshme në vitin 2012	10
Fig 1.4. Aksidentet në bazë të llojit të aksidentit për vitin 2012.....	10
Fig. 1.5. Aksidentet e përgjithshme në vitin 2014	12
Fig. 1.6. Aksidentet në bazë të llojit të aksidentit për vitin 2013.....	12
Fig. 1.7. Aksidentet e përgjithshme në vitin 2014	14
Fig. 1.8. Aksidentet në bazë të llojit të aksidentit për vitin 2014.....	14
Fig. 1.9. Aksidentet e përgjithshme në vitin 2015	16
Fig. 1.10. Aksidentet në bazë të llojit të aksidentit për vitin 2015.....	16
Fig. 1.11. Aksidentet me fatalitet për periudhën 5 vjeçare	17
Fig. 1.12. Aksidentet me lëndime për periudhën 5 vjeçare.....	18
Fig. 1.13. Aksidentet godit dhe ik për periudhën 5 vjeçare	18
Fig. 1.14. Aksidentet pa të lënduar për periudhën 5 vjeçare.....	19
Fig. 2.1. Aksidenti I komunikacionit me dhe pa inspektim	21
Fig. 2.2. Raporti Evropian i Aksidenti	22
Fig. 2.3 . Mënyra e matjeve veç e veç kënddrejtë.....	26
Fig. 2.4. Matja trekëndëshe.....	27
Fig. 2.5. Matja e kombinuar.....	27
Fig. 2.6. Skica në vendin të aksidentit	28
Fig. 2.7. Plani i vendit të aksidentit.....	29
Fig. 2.8. Skicimi i vendit të aksidentit me program kompjuterik.....	29
Fig. 2.9. Programi kompjuterik PhotoModeler Pro.....	31
Fig. 2.10. Fotografimi i automjetit të aksidentuar, pamja nga para	31
Fig. 2.11. Fotografimi i automjetit të aksidentuar, pamja nga ana e majt e automjetit.....	32
Fig. 2.12. Fotografimi i vendit të aksidenti, pika e kontakti nr. 1	32
Fig. 2.13. Metri- shirit.....	33
Fig. 2.14. Metri (kuti)	33
Fig. 2.15. Veçoria e formës së matjes.....	34
Fig. 2.16. Rrota matëse me njehsor.....	34
Fig. 2.17. Largësi-matësi laserik.....	35
Fig. 2.18. Aparati fotografik i cili mund të përdoret edhe si kamerë.....	35
Fig. 2.19. Mbajtësit metalik të shënuar me numra apo me shkronja.	36
Fig. 2.20. Pajisjet ndriçuese	36
Fig. 2.21. Koni (pajisje jo ndriçuese).....	36
Fig. 5.1. Ndeshja ballore ndërmjet dy automjeteve	49
Fig. 5.2. Caktimi i drejtimit të ndeshjes apo goditjes.....	51
Fig. 5.3. Drejtimi i ndeshjes (n - n) te ndeshja nën këndin e drejtë për rastin kur shpejtësitë e mjeteve para ndeshjes janë të ndryshme ($V_1 \neq V_2$)	52
Fig. 5.4. Drejtimi i ndeshjes (n - n) te ndeshja nën këndin e drejtë për rastin kur shpejtësitë e mjeteve para ndeshjes janë të njëjta ($V_1 = V_2$).....	53
Fig. 5.5. Drejtimi i ndeshjes te ndeshja nën këndin e ngushtë	53
Fig. 5.6. Drejtimi i ndeshjes te ndeshja nën këndin e gjerë	53

Figura 5. 7. Klasifikimi i ndeshjeve të dy automjeteve sipas drejtimit të ndeshjës (goditjes)	54
Fig. 6.1. Kodi tetë shifror	59
Fig. 6.2. Imponimi i orës mbi automjet me drejtimin e forcës.....	61
Fig. 6.3. Imponimi i orës mbi automjet me përfshirjen e këndeve	61
Fig. 6.4. Drejtimi i forcës, goditja e automjetve në kënd të drejt 90° dhe $V_1=V_2$	62
Fig. 6.5. Përcaktimi i drejtimit të forcës në bazë të shpejtësis relative (drejtimi te ndeshjes)	62
Fig. 6.6. Pozicionet e automjetit	64
Fig. 6.7. KDP 3 – Lokacioni gjeneral.	69
Fig. 6.8. KDP 4&5 – Shtrirja horizontale	71
Fig. 6.9. Hapsiara e pasagjerëve të automjeti- vetura “karavan”	72
Fig. 6.10. Hapsiara e pasagjerëve të mjeteve transportus “kombi”	73
Fig. 6. 11. Hapsiara e pasagjerëve të automjeti Pikap	73
Fig. 6. 12. Hapsiara e pasagjerëve të xhipi	73
Fig. 6.13. KDP 6 – Shtrirja vertikale	74
Fig. 6.14. KDP 8 – Shtrirja e shtypjes, përplasje nga ana e përparme ose e prapme	77
Fig. 6.15. KDP 8 – Shtrirja e shtypjes, përplasje anësore	77
Fig. 6.16. KDP 8 – Shtrirja e shtypjes, përplasje nga sipërm	77
Fig. 6.17. KDP 8 – Shtrirja e shtypjes, përplasje nga ana e përparme ose e prapme	79
Fig. 6.18. KDP 8 – Shtrirja e shtypjes, përplasje nga sipërm	80
Fig. 6.19. KDP 8 – Shtrirja e shtypjes, përplasje anësore	80
Fig. 6.20. KDP 8 – Shtrirja e shtypjes, Përplasje nga ana e përparme ose e prapme.....	81
Fig. 6.21. KDP 8 - Shtrirja e shtypjes, përplasje nga sipërm	81
Fig. 6.22. KDP 8 - Shtrirja e shtypjës, përplasje anësore.....	81
Fig. 6.23. KDP 8 – Shtrirja e shtypjës, Përplasje nga ana e përparme ose e prapme.....	82
Fig. 6.24. Shembulli i caktimit të zonaes së shtypjes.....	82
Fig. 6.25. Shembujt me kodim të automjeteve	83
Fig. 6.26. Raporti i aksidentit.....	85
Fig. 6.27. Përshkrimi i dëmeve në automjet, nga raporti i policit hetues.....	86
Fig. 6.28. Skica e vendit të aksidenti	87
Fig. 6.29. Rekonstruimi i skicës së aksidenti	87
Fig. 6.30. Automjeti A	88
Fig. 6.31. Automjeti B	89
Fig. 6.32. Skica e vendit të aksidentit	91
Fig. 6.33. Rekonstruimi i skicës së aksidentit.....	91
Fig. 6.34. Përplasia ballore e automjeteve	93
Fig. 6.35. Automjeti B, me kod të dëformimit 12-FY0EW-2.....	93
Fig. 6.36. Automjeti i aksidentuar nga para.....	94
Fig. 6.37. Automjeti i aksidentuar nga para.....	95

LISTA E TABELAVE

Tabela 1.1. Statistikat e aksidenteve të komunikacionit rrugor, vitin 2011	7
Tabela 1.2. Statistikat e aksidenteve të komunikacionit rrugor, vitin 2012	9
Tabela 1.3. Statistikat e aksidenteve të komunikacionit rrugor, vitin 2013	11
Tabela 1.4. Statistikat e aksidenteve të komunikacionit rrugor, vitin 2014	13
Tabela 1.5. Statistikat e aksidenteve të komunikacionit rrugor, vitin 2015	15
Tabela 1.6. Statistikat e aksidenteve të komunikacionit rrugor, për periudhën 5 vjeçare.....	17
Tabela 6. 1. KDP 3 - Lokacioni gjeneral	70
Tabela 6. 2. KDP 4 &5 - Pozicionet horizontale.....	72
Tabela 6. 3. KDP 6 - Pozicionet vertikale.....	74
Tabela 6. 4. KDP 7- Natyra e llojit të goditjes.....	75
Tabela 6. 5. Ana e përparme	78
Tabela 6. 6. Ana e prapme	78
Tabela 6. 7. Anet anësore.....	78
Tabela 6. 8. Ana e sipërme.....	79
Tabela 6. 9. Ana e prapme	80

LITERATURA

- [1] National Highway Traffic Safety Administration, Collision Deformation Classification Training Program, Intermediate Level – Donald L. Hendricks, USA 1984,
- [2] PENDANT - Pan-European Co-ordinated Accident and Injury Databases, 2003,
- [3] ANALIZA DHE PARANDALIMI I AKSIDENTEVE NË KOMUNIKACIONIN RRUGOR, PJESA E PARËV (Inspektimi i vendit të ngjarjes të aksidentit dhe procesi i frenimit) dhe PJESA E DYTË (Ndeshjet në mes mjeteve dhe me këmbësorë) – Dr.sc. Ahmet Geca, Prishtinë 2011,
- [4] TEKNIKA E TRANSPORTIT - Prof.Dr. Shkëlqim ZEQQO, Prof.Ass.Dr. Ferat SHALA, Prishtinë 2014,
- [5] Policia e Kosovës, Statistikat e aksidenteve në Kosovë 2011-2015
- [6] Ligji mbi sigurinë në komunikacionin rrugor, Kuvendi i Kosovës
- [7] National Highway Traffic Safety Administration, NASS Analysis in Support Of NHTSA's Frontal Small Overlap Program, USA 2011,
- [8] National Motor Vehicle Crash Causation Survey (NMVCCS), SAS Analytical Users Manual, USA 2008,
- [9] International Research Committee on the Biomechanics of Injury (IRCOBI), Loughborough University, London 2008,
- [10] https://www.msoftware.co.za/p_maccident.html- **Photomodeler Pro**,