

SPECIFIKIME TEKNIKE

Përmirësimi i sigurisë rrugore në segmentet me rrezik të lartë të rrjetit rrugor kombëtar

PERMBAJTJA

1. VIJËZIMET NË RRUGË.....	3
1.1 Rruga Ekzistuese.....	3
1.2 Materialet.....	3
2. BOJERAT E VIJËZIMIT REFLEKTARE.....	4
2.1 Stabiliteti dhe pesha Specifike.....	4
2.2 Koha e tharjes	4
2.3 Viskoziteti	4
2.4 Perberesit avullues	4
2.5 Sferezat e xhamit.....	4
2.6 Ashpërsia e sipërfaqes.....	5
3. KARAKTERISTIKAT FIZIKO-KIMIKE.....	6
3.1 Proçedura	6
3.2 Për ndarjen e korësive ku lejohet parakalimi 3 m - Intervali 4.5 m	6
3.3 Shënimi (tracimi)	7
3.4 Menaxhimi i Trafikut.....	7
3.5 Mënyra e matjes.....	7
4. BOJË BICOMPONENTE SPRAY	8
5. BOJË BIOKOMPONENTE PLASTIKE NË TË FTOHTË (PASTE)	9
6. BOJË REFLEKTUESE TERMOPLASTIKE ME SPRUCIM	11
7. BARRIERAT MBROJTESE.....	12
7.1 Tipet.....	12
7.2 Standartet dhe testimet.....	15

1. VIJËZIMET NË RRUGË

1.1 Rruga Ekzistuese

Përshkrimi:

Vijëzimi në rrugë konsiston në aplikimin e vijësimeve rrugore në sipërfaqen e asfaltuar dhe të pastruar paraprakisht nga papastërtitë dhe pluhurat, në përputhje me vendndodhjen dhe dimensionet e paraqitura në vizatim ose nën drejtimin e inxhinjerit të ngarkuar. Referencat përkatëse ndodhen në Rregulloren e Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, Prill 2014 .

Në asnjë rast sinjalistika horizontale nuk duhet të jetë në kontradiktë me atë vertikale. Në të gjitha rastet e punimeve në rrugë kontraktori duhet të marrë masat e nevojshme që punimet të kryhen në masa të rrepta sigurie duke zbatuar me rigorozitet masat e parashikuara nga Kodi Rrugor. Gjithashtu duhet të meren masat që në asnjë rast të punimeve në rrugë të mos bllokohet trafiku ose të shkaktohet konfuzion në qarkullimin e mjeteve në rrugë. Është e detyrueshme që gjatë punimeve në rrugë të aplikohen masat e sinjalistikës të përkohshme të parashikuara nga Rregulloren e Zbatimit të Kodit Rrugor dhe Manuali i Sinjalizimit Rrugor duke zgjedhur skemat sipas llojit të rruges. Plani i menaxhimit të trafikut duhet të miratohet nga supervizori dhe ti behet e ditur dhe organeve të policice rrugore përgjegjëse për teritorin ku kryhen punimet. Të gjithë specifikimet e tjera teknike bashkëngjitur këtij materiali janë të detyrueshme për zbatim.

1.2 Materialet

1. Lënda e parë që do të përdoret në vijëzimin e rrugëve duhet të jetë posaçërisht për të, të ketë sasinë e nevojshme të reflektivitetit dhe qëndrueshmëri. Të gjitha karakteristikat e mësipërme të jenë në përputhje me Standartin European. Furnitura e bojës së vijëzimit duhet të ketë Çertifikatë aprovimi, në të cilën të jenë testet laboratorike.
2. Bojerat reflektuese të tipit me sferëza xhami të përzier paraprakisht me boje normale, jo reflektive duhet të kenë përmbajtje të bioksidit të titanit për bojën e bardhe dhe të verdhe.
3. Lëngu përbërës duhet të jetë me bazë rëshire sintetike.
4. Sferëzat e xhamit në përmbajtje të bojës duhet të jenë pa ngjyrë dhe të kenë një diameter nga 0.006mm, e deri në 0.30mm kurse sasia përbërëse e peshës së tyre në bojë duhet të jetë jo më pak se 33%.
5. Kontraktori duhet të dorëzojë një sasi prej 1 kg bojë nga e cila do të përdoret së bashku me specifikimet teknike të fabrikës.
6. Punëdhënësi rezervon të drejtën për të provuar një kampion nga partia e bojës që është në përdorim në çdo momet

2. BOJERAT E VIJËZIMIT REFLEKTARE

Boja e vijëzimit reflektare që aplikohet me sprucim duhet të ketë karakteristikat e mëposhtme:

Karakteristika të përgjithëshme:

Boja reflektuese duhet të jetë e tipit të parapërzier d.m.th. të përmbajë sferat e xhamit të përziera qysh në fabrikim, të jetë homogjene. Sferëzat e xhamit duhet të jenë reflektuese ndaj fenerëve të automjeteve.

Ngjyra

Duhet të jetë më ngjyrë e bardhe puro. Ngjyra pas aplikimit duhet ti rezistojë kohës.

Pigmenti

Për bojën e bardhë pigmenti duhet të jetë i formuar nga bioksidi i titanit. Kurse për bojën e verdhë pigmenti duhet të jetë formuar nga kromati i plumbit.

2.1 Stabiliteti dhe pesha Specifike

Boja e përdorur nuk duhet të absorbojë graso, vajra, njolla të asnjë tipi dhe të ketë një përberje kimike të përshtatshme që edhe në periudhën e mëpasme nuk duhet të ketë shenja të depertimit të substancave bituminoze të shtresave asfaltike të rrugës. Pesha specifike nuk duhet të jetë më pak se 1.650 kg për litër në 25°C.

2.2 Koha e tharjes

Koha e tharjes nuk duhet të jete me e vogel se 30mm në kushtet e nje temperature 30°C, në kushtet e nje lageshtire relative 65% për nje spesor 200 mikron. Vijëzimi gjate kohes se tharjes nuk duhet të shkelet nga automjetet.

2.3 Viskoziteti

Duhet të jete i përfshire në kufijtë nga 70 deri 90 kerbs

2.4 Përbërësit avullues

Nuk duhet të jenë më shumë se 65% deri 75% të peshës.

2.5 Sferëzat e xhamit

Duhet të jenë transparente e për rreth 90% me formë sferike të rregullt dhe jo ovale si dhe nuk duhet të jenë të ngjitura me njëra tjetrën. Treguesi reflektiv nuk duhet të jetë më pak se 1.5 provuar me metodën e emetimit me llampë tungsteni. Nuk duhet të ketë përmbajtje të elementeve acide me pH 5 deri në 5.3 dhe elemente normale të klorurit të kalciumit dhe të sodës.

2.6 Ashpërsia e sipërfaqes

Koeficienti i ashpërsisë (sipas R.R.R Anglez) nuk duhet të jetë më pak se 60% e sipërfaqes së pa vijëzuar.

Drejtuesi i punimeve rezervon të drejtën të bëjë në mënyrë fakultative prova të lëndës së parë në institute të specializuara për qëllim zbulimin e komponentëve përbërës së saj, kualitetin, rezistencën e materialeve etj. Shpenzimet e provave i ngarkohen firmës zbatuese të punimeve.

3. KARAKTERISTIKAT FIZIKO-KIMIKE

Karakteristikat Fiziko-Kimike	
Masa Volumetrike	Kg/l 1.65
Elementet jo flutures	80% të peshës
Viskoziteti	89/90 KU
Përmbajtja e pigmentit	35% të peshës
Përmbajtja e bioksidit të titanit	13% të peshës
Koha e tharjes (maksimumi)	30 min
Koha maksimale e hapjes së trafikut	Maksimumi 30min
Koha maksimale e hapjes së trafikut	Maksimumi 30 min
Përmbajtja e sferave	20% të peshës
Norma e Harxhimit	1.3m ² për kg
Rrëshqitshmëria	S.R.T. 50

3.1 Proçedura

1. Pjesa e rrugës ku do të bëhet vijëzimi duhet të pastrohet nga papastërtitë. Mënyra e pastrimit përcaktohet në bashkëpunim me inxhinjerin e ngarkuar.
2. Gjerësia e vijëzimit horizontal të bëhet 12-15 cm
3. Të respektohet mënyra e vijëzimit sipas vizatimit kombinuar kjo edhe me tabelat paralajmëruese të rrezikut dhe të ndalimit të parakalimit. Për çdo rast të bashkëpunohet me inxhinjerin e ngarkuar.

3.2 Për ndarjen e korësive ku lejohet parakalimi

Shiritat gjatësorë

1. Shiritat gjatësorë shërbejnë për të ndarë drejtimit e lëvizjes apo korsitë, për të kufizuar rrugën ose për të orientuar mjetet drejt drejtimit të duhur. Gjerësia minimale e shiritave gjatësorë, përjashtojta ata të anëve, është 15 cm, për autostradat dhe për rrugët jashtëqytetëse kryesore dhe dytesore, dhe 12 cm, për të gjitha rrugët e tjera.

2. Shiritat gjatësorë ndahen si më poshtë:

- a) shirita ndarës, në drejtim të lëvizjes;
- b) shirita korsish;
- c) shiritat e anëve të rrugës;
- ç) shirita orientimi;
- d) shirita drejtues, në kryqëzim.

3. Shiritat gjatësorë mund të jenë të vazhdueshëm dhe të ndërprerë (figura II.415); gjatësia e pjesëve dhe e intervaleve të shiritave të ndërprerë, në vijë të drejtë, janë përcaktuar në tabelën e mëposhtme:

Lloji	Pjesa e rrugës	Intervali	Qëllimi i përdorimit
a	4.5 m	7.5 m	Per ndarjen e drejtimeve të lëvizjes dhe të korsive, pjesët e projektuara për shpejtësi mbi 110 km/orë.
b	3m	4.5 m	Per ndarjen e drejtimeve të lëvizjes dhe të korsive në pjesët ku lejohet shpejtësia e projektuar nga 50-110 km/orë
c	3m	3 m	Per ndarjen e drejtimeve të lëvizjes dhe të korsive në ato pjesë ku lejohet shpejtësi jo më shumë se 50 km/orë dhe në tunele.
ç	4.5 m	1.5 m	Për shirita, që paralajmërojnë afrimin e një shiriti të vazhdueshëm.
d	3m	3m	Për të kufizuar korsitë e rritjes dhe të uljes së shpejtësisë
dh	1 m	1 m	Për shiritat anesore, për ndërprerjen e vijave të vazhdueshme, që u behen rugëkalimeve të makinave në trotuar.
e	1 m	1.5 m	Për shirita drejtues, në kryqëzime
ë	4.5m	3 m	Për shirita ndarës të korsive të kthyeshme

Aplikimi:

Aplikimi duhet të bëhet me një makinë vijëzimi e cila aprovohet nga inxhinjeri. Makina duhet të jetë e pajisur me dy sprucatore të cilët sprucojnë bojë të lëngshme përzier me ajër të ngjeshur. Sprucatorët të jenë të pajisur me një mekanizëm komandimi për lëshimin dhe ndërprerjen e sprucimit sipas kërkesave. Makina duhet të jetë e pajisur me sprucator për lëshimin e sferëzave të xhamit mbi sipërfaqen e re të vijëzimit.

Boja përpara përdorimit duhet të përziehet mirë dhe kushtet atmosferike të jenë në një temperaturë mbi 5° C.

Mimumumi i normativës së bojës së përdorur për vijëzim duhet të jetë 0.5 litër për çdo metër katrorë të vijëzuar. Trashësia e vijëzimit duhet të jetë rreth 300 deri në 400 mikron (trashësi boje e tharë).

Rezultatet e reflektivitetit të vijëzimit duhet të jenë më shumë ose baraz me 100mcd/m²/lux të dritës së kthyer të reflektuar.

Shpesh Drejtuesi i Punimeve duhet të mare kampionaturë gjatë procesit të vijëzimit, në fletë metalike të holla ose letër katramaje etj, të cilat do ti shërbejnë më vonë për provat e ndryshme laboratorike dhe për matjen e trashësisë së aplikimit, peshën për m², skid rezistencë, koeficientin e ndriçimit, reflektivitetin etj.

3.3 Shënimi (traçimi)

Përpara fillimit të vijëzimit duhet bërë shënimi i vijave dhe llojit të tyre. Shënimi bëhet me bojë vijëzimi. Shënimi duhet të kontrollohet dhe aprovohet nga Drejtuesi i Punimeve. Shënimi duhet të fillojë nga mesi i rrugës duke ndjekur vazhdimësinë e saj siç është parashikuar në projekt. Është shumë e rëndësishme të ndiqet me rigorozitet aksi i projektimit të rrugës për vijën e mesit (centerline) Vijëzimet që janë të shtrëmbëra duhet të korigjohen dhe të ribëhen me shpenzimet e kontraktorit. Shënimi i vijave anësore bëhet 2.75m- 3.75 metër larg nga vija e qendrës në bazë dhe të zgjidhjes nga projektimi rrugor. Për kryqëzimet devijimet, kthesat, hyrjet dhe daljet do të ndiqen dimensionet dhe udhëzimet e dhëna në specifikimet teknike ne vizatime.

3.4 Menaxhimi i Trafikut

Gjate punimeve te vijëzimeve duhet te meren te gjitha masat e sigurimit teknik ne perputhje me kerkesat e "Kodit Rrugor te Republikes Shqiperise". Kontraktori duhet te siguroje nje rrjedhshmeri normale te trafikut. Perpara fillimit te punes Kontraktori duhet te siguroje nje bashkepunim me Policine Rrugore lokale per te ndihmuar ne menaxhimin e trafikut.

Te gjithë puntoret duhet te jene insruktuar perpara fillimit te punes. Puntoret duhet te kene veshje te posaçme, ngjyre te verdhe me shirita reflektive. Gjate punimeve duhet te perdoren te gjitha shenjat rrugore per punime te perkoheshme ne rruge (ngjyre te verdhe) siç e parashikon "Regullore e Zbatimit teKoditRrugor". Ketu te parashikohen edhe sinjalizimet me llampa pulsante te verdha.

Drejtuesi i punimeve mbasi te sigurohet per marjen e masave te nevojshme, autorizon fillimin e punimeve.

3.5 Mënyra e matjes

Matja e vijëzimit behet ne gjithë gjatesine e tij ne vartesi edhe te gjerësisë se saj per vijëzimin 12 cm dhe 15 cm. Ne vijëzimin e nderprerë maten vetem gjatesia e rruges se vijëzuar. Te gjithë gjatesite e vijëzimit te nderprere dhe tepa nderprere te shprehennemeter lineare. Per zebraturatmatjabehetsipas figuresgjeometrikete formuar duke e zbritur perqindje te siperfaqes te pa vijëzuarr, duke e shprehur ne meter katrore. Per shigjetat e ndryshme simbole dhe shkrime te numerohen me cope sipas tipeve të krahasuara me specifikimet teknike.

Kontrollori

Drejtuesi i punimeve duhet te kontrolloje te gjithë treguesit e rekomanduar te vijëzimit me termoplastike ne laborete te posaçem dhe te autorizuar dhe rezultatet e provave te permblidhen ne njetabele ku te perfshihen:

Nr.	Lloji i provës	Vlera e rekomanduara	Rezultati
1.	Përbërësit e lëndës së parë		
2.	Retroreflektiviteti		
3.	Skid rezistence		
4.	Granulometria		
5.	Trashësia mesatare e vijëzimit		

4. BOJË BICOMPONENTE SPRAY

Karakteristikat e produktit :Boje me 2 komponente me diluent per sinjalistike rrugore horizontale ,rezistence te shkelqyer ndaj perdorimit dhe rezistence te larte ndaj lendeve te djegshme ne pergjithesi

Fusha e perdorimit : Boje per sinjalistike rrugore horizontale vija anesore , kalime kembesoresh, zebratura etj

Te dhena teknike : Baza : Boje me 2 komponente me diluent per sinjalistike rrugore horizontale me baze rezine (reshire) episodike te modifikuar

Të dhëna teknike

Përmbajtja e Rezines:

20-

22% Përmbajtja solide (pesha):

52% Përmbajtja e Bioksidit të Titanit

14% Densiteti

1.7 g/cm² Mikrosfera xhami

15-20% Viskoziteti (në 25°C)

80±5

Përzjerësi (komponenti B)

I lëngshëm

Raporti i përzjerjes 10 pjesë baza:

I përzjerësi

Koha e Tharjes

20-30 min në 25°C

Sasia e materialit të përdorur

500-800g/m²

Mund te perdoret si ne asfalt ashtu edhe ne beton , te gjitha siperfaqet para lyerjes me boje duhet te jene te pastra, te thata ,pa pluhur ose vajra

Te perzihet mire para perdorimit ne se eshte e nevojshme te tretet me 1% diluent.

5. BOJË BIOKOMPONENTE PLASTIKE NË TË FTOHTË (PASTE)

Karakteristikat e produktit : Mase plastike me 2 komponente e perdorur ne te ftohte per sinjalistike rrugore

Fusha e perdorimit : Pergjithesisht e perdorshme manualisht ose me makine ,per sinjalistike te rafshet ose me relief

Te dhenat teknike :

Baza: Rezine metakrilike reactive ,pa diluent ,perzieres peroksidi

Të dhëna teknike	
Përbërje Solide:	E bardhë 100%
Densiteti	1.98 g/cm ²
Përzjeresi	100:1 në pluhur, 98:2 në lëng
Koha e përdorimit	5 - 10 min

Perdorimi ne asfalt nuk kerkon trajtime paraprake, ne ratet e perdorimit mbi beton siperfaqja te lyhet fillimisht me prajmer per cemento , te gjitha te gjitha siperfaqet para lyerjes me boje duhet te jene te pastra , te thata ,pa pluhur ose vajra

Masa plastike duhet te perzihet mire ,perziersi I Peroksidit (komponenti B)duhet te perzihet menjehere para perdorimit mundesisht me nje perzjeres mekanik.

Sasia e perzjeresit (komponenti B):

0.7-1.4 perzjeres peroksidi pluhur

2 % perzjeres peroksidi leng

Forma e Aplikimit. (Iliustrim)



6. BOJË REFLEKTUESE TERMOPLASTIKE ME SPRUCIM

TH SP BR 30 është një bojë termoplastike, e formuluar me bazë resin hidrokarboni alifatike e plastifikuar ne kombinim me pigmente, mbushës, agregate dhe xham në mënyrë që të përftohet një produkt homogjen, me rezistencë të shkëlqyer ndaj abrazionit dhe me vlerë retroreflektueshmërie RL të lartë (më pak se 100 mcd/m²). **Për të arritur një vlerë të lartë fillestare RL (më shumë se 100mcd/m²) është e nevojshme të spërkatet më pas produkti me mikrosfera xhami jo më pak se 300gr/m², në një sasi jo më të vogël se 1kg/m².** Produkti mund të ngrohet disa herë pa alteruar karakteristikat e tija kimike dhe fizike. Ky kombinim i veçantë i bashkuesit lejon që produkti të përdoret në një gamë të gjerë lartësish.

Të dhëna teknike	
Tipi I Bashkuesit	Resinë
Mbetje E Ngurtë në 105°C	98±2%
Përmbajtja e hirit në 900(°C)	68±3%
Masa voluminoze	1.9±0.05 (g/cm ³)
Viskoziteti në 180 (°C)	1000±200 (cps)
Pika e zbutjes	102±5(°C)
Pika e ndezjes	>250 (°C)
Temperatura e aplikimit	180 - 200 (°C)
Mikrosfera xhami	30%

Instruksione:

Vendos produktin në një parangrohës dhe sille në temperaturë ndërmjet 190-200°C. Zhvendos produktin në pajisjen e përdorur për ngrohje, duke mbajtur gjithmonë temperaturën ndërmjet 190°C -200°C. Në rast paketimi të vogël është e detyrueshme të vendoset produkti siç është i paketuar në boljërën parangrohëse.

Rekomandohet të aplikohet produkti në sipërfaqe tërësisht të thara, pa prani pluhuri ose grasoje dhe me temperatura ajri jo më të vogla se 10°C.

Mbaje produktin të paketuar në paketimin origjinal, larg nxehtësisë, diellit dhe ngricës



7. BARRIERAT MBROJTESE

Barrierat mbrojtëse janë element prej celiku të zinkuar të cilët shërbejnë për të shmangur daljen e mjetit nga rruga në rastet kur drejtuesi humbet kontrollin. Pjesët perberëse të barrierave mbrojtëse janë:

- Elementi horizontal (binaret)
- Elementet vertikale (shtylla mbajtëse) të cilët ngulen në tokë dhe shërben për lidhjen e elementeve horizontale
- Elementet fundor për fillimin/mbylljen e segmenteve të barrierave
- Aksesorët për montim (dado, bullona, rondela dhe pllakeza lidhëse)

Në varësi të rethanave, barrierat mbrojtëse mund të jenë

- Barriera të njëanshme (të montuara në njërin anë të shtylles mbajtëse)
- Barriera të dyanshme (të montuara në të dy anët e shtylles mbajtëse)

Barrierat mund të montohen:

- Direkt në shtyllën mbajtëse
- Indirekt nëpërmjet distancatoreve

Në varësi të tipit të guardrail, binaret mund të jenë të vëlzuar me dy vële ose me tre vële, ndërsa shtyllat janë elemente të profilizuar me seksion U, C ose dopio T. Materiali i përdorur për barrierat mbrojtëse është celiku i zinkuar në të nxehtë në mënyrë që të shmanget ndryshkja e elementeve. Aksesorët për montim duhet të realizohen nga materiale të cilat janë në pajtueshëri me materialin e binareve dhe shtyllave.

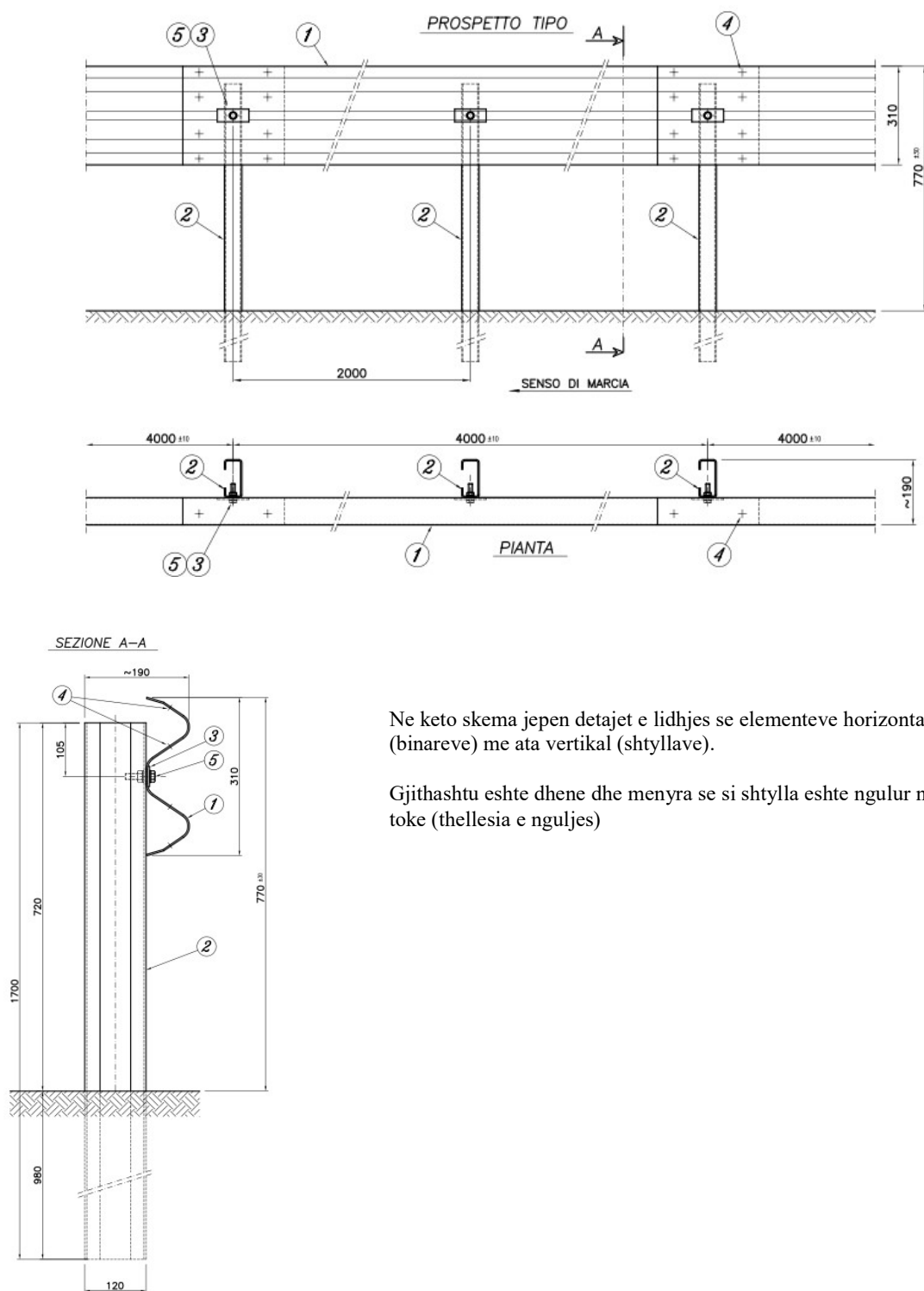
Klasat e celikut të përdorur janë si më poshtë:

- | | |
|----------------|-------------------------|
| • Binaret | klasa e celiku S 355 JR |
| • Shtyllat | klasa e celiku S 275 JR |
| • Dado, bulona | klasa e celiku 8.8 |

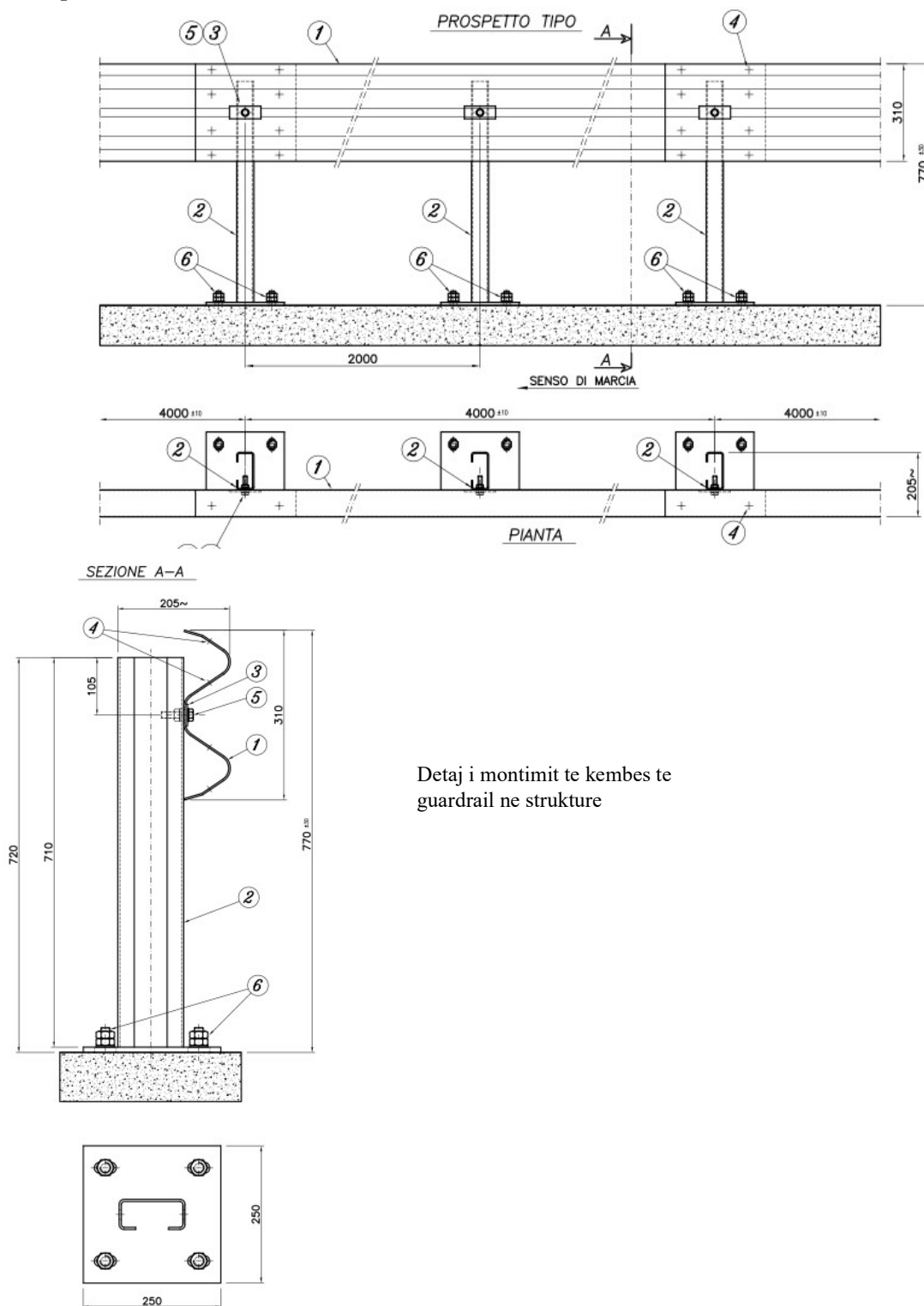
11.1 Tipet

Kriteri bazë për zgjedhjen e barrierave është tipi i rruges, TMDV (Trafiku mesatar ditor vjetor), niveli i rrezikut, pjerresia e skarpateve.

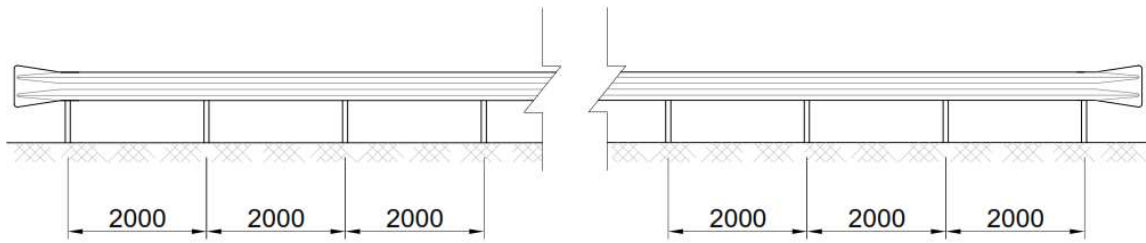
Tipi i guardrail për nivel mbrojtje H1 është i paraqitur skematikisht si më poshtë:



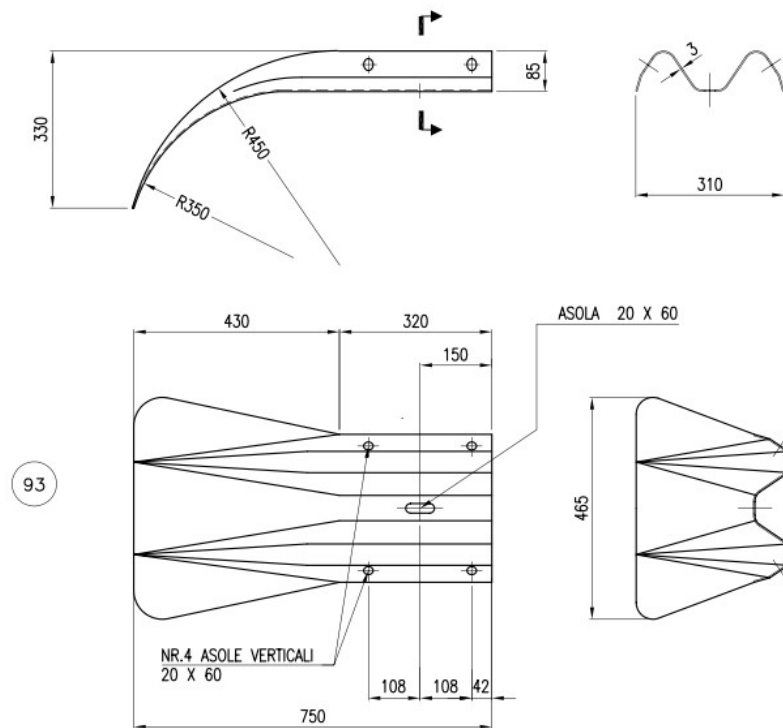
Tipi i guardrail per nivel mbrojtje H1 per vendosje ne ura / struktura eshte i paraqitur skematikisht si me poshte:



Hapja dhe mbyllja e segmenteve te guardrail do te behet me element fundor tip “lopate” si ne figuren me poshte:



Detaji i elementit fundor per mbylljen/hapjen e segmentit te guardrail



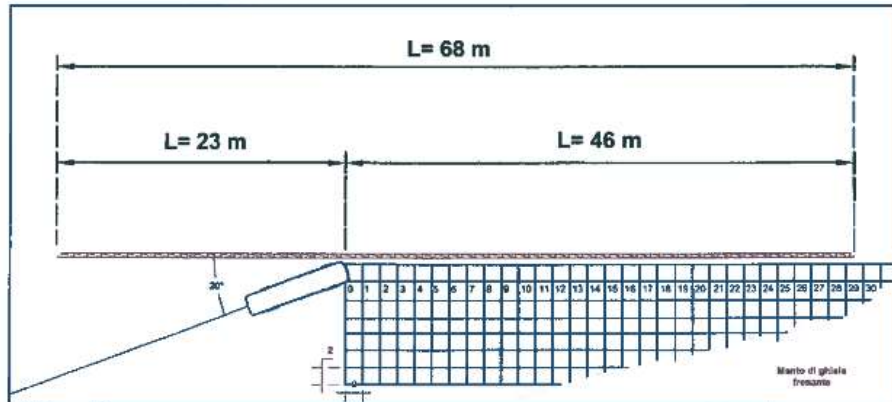
11.2 Testet dhe Standartet

Te gjithë tipet e guardrail duhet te jene te testuar dhe te jene konform standartit UNI EN 1317 – 1: 2010 / 1317 – 2 : 2010.

Provat duhet te kryhen:

Per mjetet:

1. Autoveture me karakteristika
 - Pesha e mjetit 900 ± 40 kg
 - Shpejtesia ne momentin e perplasjes 100 Km/h
 - Kendi i perplasjes me barrieren 20°
 - Energjia teorike e perplasjes 40.6 kJ



Rezultatet e proves duhet te jene sipas tabelës se mëposhtme:

SOMMARIO DEI RISULTATI – SUMMARY RESULTS			
DATI GENERALI		GENERAL	
TIPO DI PROVA	TB11	TEST TYPE	TB11
NUMERO DI PROVA	941	TEST NUMBER	941
DISPOSITIVO TESTATO	BARRIERA DI SICUREZZA PER BORDO LATERALE CLASSE H1 MOD. H1BL-MARC2013	TEST DEVICE	H1 SAFETY BARRIER FOR SIDE EDGE MOD. H1BL-MARC2013
DATA DELLA PROVA	27/11/2012	TEST DATE	27/11/2012
PARAMETRI DELLA PROVA		TEST PARAMETERS	
MASSA DEL VEICOLO	902.2 Kg	VEHICLE MASS	902.2 Kg
VELOCITÀ VEICOLO	100.9 Km/h	VEHICLE VELOCITY	100.9 Km/h
ANGOLO DI IMPATTO	20.0°	IMPACT ANGLE	20.0°
RISULTATI DELLA PROVA		TEST RESULTS	
MAX DEFLESSIONE DINAMICA	0.7 m	DYNAMIC DEFLECTION	0.7 m
MAX DEFLESSIONE DINAMICA NORMALIZZATA	0.7 m	NORMALISED DYNAMIC DEFLECTION	0.7 m
LARGHEZZA DI LAVORO DISPOSITIVO	0.8 m	TEST DEVICE WORKING WIDTH	0.8 m
LARGHEZZA DI LAVORO DISPOSITIVO NORMALIZZATA	0.8 m	TEST DEVICE NORMALISED WORKING WIDTH	0.8 m
MAX DEFORMAZIONE PERMANENTE	0.5 m	PERMANENT DEFLECTION	0.5 m
ASI	0.8	ASI	0.8
THIV	27 Km/h	THIV	27 Km/h
COMPORTAMENTO DEL DISPOSITIVO		TEST DEVICE BEHAVIOUR	
IL DISPOSITIVO CONTIENE IL VEICOLO	SI	THE BARRIER CONTAINED THE TEST VEHICLE	YES
PARTI PRINCIPALI LONGITUDINALI DEL DISPOSITIVO ROTTE O DIVELTE	NO	COMPLETE BREAKAGE OF ANY PRINCIPAL LONGITUDINAL ELEMENTS OF THE TEST ITEM	NOT
ELEMENTI SUPERIORI A 2 Kg COMPLETAMENTE STACCATI	NO	TEST ITEMS PARTS OVER THE MASS OF 2 Kg TOTALLY DETACHED	NOT
COMPORTAMENTO DEL VEICOLO		VEHICLE BEHAVIOUR	
NON PIÙ DI UNA RUOTA DEL VEICOLO OLTREPASSA LA PARTE PIÙ ARRETRATA DEL SISTEMA DEFORMATO	SI	NOT MORE THAN ONE WHEEL OF THE VEHICLE PASSES OVER THE REARMOST PART OF DEFORMED SYSTEM	YES
IL VEICOLO SI RIBALTA NELL'AREA DI PROVA	NO	THE VEHICLE ROLLS OVER INSIDE THE TEST AREA	NOT
LA TRAIETTORIA DEL VEICOLO SI TROVA ALL'INTERNO DEL BOX CEN	SI	VEHICLE TRAJECTORY WITHIN EXIT BOX	YES

Tipi dhe menyra e instalimit duhet te permbushin kushtet teknike si me poshte.

Ne shumicen e rasteve , barrierat mbrojtese te sigurise rrugore gjysem elastike montohen duke u ngulur ne toke.

Ne rastet kur ne rruge ka parapete mbrojtese betoni ose mure mbrojtese barrierat montohen para tyre me kushtin qe disatanca nga kjo e fundit me murin te jete me e madhe ose e barabarte me W (largesine operative)

Ne ura ose ne mure mbajtese te cilat kane brez betoni , montimi i tyre behet duke montuar pllaken e bazamentit te kembes se barrieres me bullona ne beton, duke shpuar vrima , ku bullonat lidhes vendosen ne beton me nje ngjites qe perdoret posacerisht per keto punime ose upa metalike .

Perdorimit i ngjitesit te betonit per nje aplikim sa me efikas dhe te sigurte te realizohet ne kushte klimaterike te pershtateshme sipas rekomandimeve te fabrikes prodhuese te tij.

Prixhonieri duhet te jete i ngulur ne beton ne gjatesine sipas vizatimit perkates , pjesa e filetuar e tij te mos dale me shume se (02-03) e diametrit te tij.Pllaka e e kembes mbajtese duhet te jete mbeshetur mire ne siperfaqen e betonit , nuk duhet te kete hapsira. Nivelimi i sakte i siperfaqes se betonit siguron dhe linearitetin vertikal te shtyllave mbajtese.Terminale e barrierave duhet te ndertohen te pjerresuara me dalje nga jashte me nje kend 5 grade me nje gjatesi 12 meter, shoqeruar me mbyllesen bisht peshku.

Per te siguruar nje puthitje sa me te sakte te shiritave te valezuar me njeri tjetri te prdoret morseta hidraulike etj , pastaj te behet shterngimi uniform me pisje shternguese me ajer i bullonave respektivisht momentit perdredhes , vleras e te cilit eshte shenuar ne koken e bullonit.

Mbivendosja e shiritave te valezuar te jete ne drejtim te rrjedhjes se trafikut.

Gjate montimit nuk duhet te perdoret sladim.

Ne kthesat e forta ku elementi linear i shiritit nuk eshte i pershtatshem pra nuk siguron uniformitet , te perdoren elemente te rakorduar (kalandruar) me perpara referuar rrezes se ktheses.

Asnjehere ne asnje rast te mos perdoren ne keto raste elemente linear , shirita te valezuar te cilet te deformohen duke ushtruar force nga zbatuesit e punimeve per te siguruar lidhjen e elementeve.

Gjate montimit te sigurohet lineariteti vertikal dhe horizontal i barrieres. Riparimet e shtremberimeve te mundeshme te behen me shpenzimet e kontraktorit.

Para fillimit te punimeve drejtuesi i tyre duhet te kontrolloje elementet e barrierave metalike nga ana fizike , duke matur dhe krahasuar te permasat e elementeve dhe identifikimin e tyre ne perputhje me tipin e rekomanduar dhe miratuar sipas vizatimit dhe certifikatat e tyre dhe pas miratimit me shkrim te autorizojë fillimin e punimeve

Gjate nguljes se shtyllave te barrierave ne bankine te sigurohet nje kapje e sigurte e tyre ne te qe ajo te jete sa me efçente ndaj goditjes nga automjetet rrugore.

Te evitohet montimi i barrieres ne ekstremet e bankines , pavaresisht ngushtimit te rruges ne kete rast.

Ne asnje rast te mos montohen barriera ne bankina te shebura pavaresisht gjatesise se saj.

Gjatesia minimale e barrieres se montuar nuk duhet te jete me e vogel se ajo e perdorur per proven e goditje (krash test) pa perfshire terminalet.

Gjate punimeve duhet te merren te gjitha masat e nevojshme nga kontraktori per menaxhimin e trafikut sidomos ne segmentet ku rruga esahte me nje kalim.Te sigurohet levizje e rrjedhshme trafiku duke vendosur te gjitha shenjat provizore per punime ne rruge, ne rastet e mungese se pamjes te vendosen puntore me mjete sinjalizuese si flamuj etj.

Puntoret e zbatimit te perdorin veshje te veçanta per punime ne rruzge si jeleke fosforishente, kepuce te perforcuara me metal, kapele mbrojtese etj.

Montimi i barrierave metalike te behet me makineri te posaçme vetelevizese e cila perbehet nga nje çekiç hidraulik i montuar ne nje kulle te inklinueshme ne te gjitha drejtimet ne nje kend te caktuar , per te krijuarar mundesine e korigjimit te vertikalitetit te shtylles se barieres ne momentin e nguljes ne toke.Çekiçi duhet te siguroje energjine kinetike te goditjes te mjaftueshme per zhytjen e shtylles ne thellesine e deshiruar nje formacione te ndryshme te tokes.

Koka e goditesit duhet te jete e paisur me nje morsete te veçante per te evituar shtypjen e buzeve te shtylles dhe dentimin e saj. Nuk lejohet ngulja e kembeve me makineri te tjera te sajuara qe nuk zoterojne parametrat e mesiperme.

Kontraktori ose furnizuesi i barrierave metalike te siguroje rrugore duhet ti shoqeroje ato me dokumentacionin si me poshte

Çertifikaten e homologimit te tipit te furnizuar, numuri i te ciles duhet te jete i regjistruar ne regjistrin e çertifikatave te homologimit te barrierave mbrojtese gjysem elastike dhe te ngurta.

Krash testin e barieres

Çertifikaten e konformitetit

Çertifikaten e garancise

Çertifikaten e cilesise

Dekleraten e prodhuesit leshuar per klientin .

Vizatimet perkatese

Manualin e instalimit dhe mirembajtjes se tyre

Te gjitha dokumentat shoqeruese te barrierave duhet te jene origjinale dhe te perkthyer e noteruara ne gjuhen shqipe.

Te gjitha barrierat duhet te jene te identifikuara me shenimet ne pjesen e prapme te saj te punktuar ose inçizuar te dhena identifikuese te barieres sipas standartit CE i cili permban

Te dhena per prodhuesin

Normat referuar kodit te barieres.

Te dhena prezantuese te barieres.

Viti i leshimit dhe numuri i çertifikates.

Te dhena te tjera per barrieren.

Grupi i Punes .

1.Astrit Zenelaj

2.Artan Zenelaj

3.Donika Shehu

4.Altin Sula

5.Isuf Duka