



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR

Metodologjia e Punimeve

Objekti: *“Përmirësimi i Sinjalistikës Horizontale, Vertikale dhe Pajisjeve të Sigurisë Rrugore në Akset e Rajonit Qendër Lindje, Lot 4 (2024)”*.

1. Punimet për sinjalistikën vertikale (tabelat)

Këto punime përfshijnë vendosjen e tabelave të tipeve të ndryshme të montuara me një tub, dy tuba apo në kapriata apo sistem flamur në rastin e paneleve informativ.

Vendosja e tabelave duhet bërë në përputhje me Kodin Rrugor dhe Manualin e Sinjalistikës Rrugore në mënyrë që të përcjellë informacionin e nevojshëm tek drejtuesi i mjetit. Gjithashtu duhet të respektohet distanca e vendosjes së tabelës nga cepi i asfaltit, distanca e fundit të tabelës nga sipërfaqja e tokës si dhe këndi i vendosjes së tabelës. Të gjitha këto duhet të jenë në përputhje me Specifikimet Teknike të materialeve dhe makinerive përkatëse.

Përmasat e tubit (gjatësia/diametri) duhet të jenë në përputhje me tabelat që do të montohen në tub (një ose dy) si dhe tipit të tabelës (rrethore/trekëndore/katrore apo tabela treguese/informative).

Gropa në të cilën do të vendoset tubi i tabelës duhet të hapet me përmasat e kërkuara në Specifikimet Teknike të kontratës, ose dhe me e madhe në rast se kemi tokë të butë. Pasi të hapet gropa, të vendoset tubi duke ruajtur vertikalishtet e tij dhe më pas të bëhet betonimi i gropës. Betoni të jetë i tipit beton i varfër i përgatitur në vend. Pasi të bëhet fiksimi i tubit, të realizohet vendosja e tabelës duke e montuar në mënyrë rigorozë që mos të lejojë rrotullimin e tabelës përreth tubit. Pasi të jetë montuar, tabela duhet të kontrollohet dhe njëherë për vertikalishtet e tubit (për aq kohë sa betoni është akoma i pa ngurtësuar) si dhe për orientimin e saktë të tabelës në përputhje me drejtimin e lëvizjes.

Përsa i përket paneleve informative të vendosura në kapriata duhet që kapriatat të betonohen të paktën një ditë para vendosjes së panelit në mënyrë që betoni të jetë ngurtësuar dhe të punohet lirisht për vendosjen e panelit.

Në rastin e sistemit flamur, i cili ka një peshë të konsiderueshme, gropa e themelit duhet të jetë me përmasa minimalisht 1.00x1.00x1.00m, dhe themeli të realizohet prej betoni të armuar nëpërmjet zgarës së armaturës. Gjatë betonimit të themelit të kihet parasysh dhe vendosja e prishonave që do të shërbejnë për montimin e bazës së kolonës së sistemit flamur. Montimi i sistemit duhet të bëhet rreth 1 javë më vonë duke përdorur autovinç për shkak të madhësisë së sistemit flamur.

2. Punimet për sinjalistikën horizontale

Këto punime përfshijnë dy kategori vijëzimesh: vijëzimet gjatësore dhe vijëzimet e kalimeve të këmbësorëve/ishujve të trafikut/shigjetave rrugore. Të merren masat e nevojshme për aplikimin e tyre në përputhje me Kodin Rrugor dhe Manualin e Sinjalistikës Rrugore si dhe me Specifikimet Teknike të Kontratës.

Gjerësia e vijëzimit, tipi i vijës së ndërprerë, përmasat e shigjetave, vendosja e ishujve të trafikut duhet të jetë në përputhje me situatën e trafikut në atë zonë të rrugës ku do të aplikohet vijëzimi.

Duhet marrë masa rigorozë që sinjalistika horizontale dhe ajo vertikale të jenë në përputhje me njëra tjetrën.

2.1. Punimet për vijëzimet gjatësore.

Vijëzimet gjatësore do të realizohen me bojë termoplastike. Ky lloj vijëzimi aplikohet me automjetin specifik i cili realizon shkrirjen e materialit dhe sprucimin e tij në rrugë.

Përpara aplikimit të vijëzimit termoplastik rruga duhet të jetë e pastër nga ndotjet e mundshme pasi nuk realizohet lidhja e duhur mes materialit termoplastik dhe asfaltit. Për këtë arsye rruga duhet të pastrohet paraprakisht me fshese dhe kompresor ajri, gjithashtu rruga duhet të jetë e thatë (pa lagështi). Është shumë e rëndësishme që materiali termoplastik të nxehet deri në temperaturën e specifikuar në mënyrë që të ketë viskozitetin e nevojshëm për aplikim si dhe të realizojë kohën minimale të ngurtësimit në mënyrë që rruga të jetë e gatshme për trafikun. Aplikimi duhet bërë

brenda intervalit të specifikuar të temperaturave atmosferike në mënyrë që procesi i ngurtësimit të ketë kohën e nevojshme për të ndodhur. Në mënyrë që të aplikohet sasia e nevojshme e materialit termoplastik si dhe mikrosferave të qelqit, duhet kontrolluar presioni i sprucimit si dhe shpejtësia e automatit duhet të jetë konstante dhe e mirë përcaktuar.

2.2. Punimet për kalimet e këmbësorëve/ishujt e trafikut/shigjetat rrugore.

Këta element të sinjalistikës horizontale do të realizohen me bojë bikomponente pastë. Në mënyrë të ngjashme si dhe për vijëzimet gjatësore, edhe në këtë rast ruga duhet të jetë e pastër nga ndotjet e mundshme dhe për këtë arsye ruga duhet të pastrohet paraprakisht, si dhe duhet të jetë e thatë. Përzierja e komponentit A (boja) dhe komponentit B (ngurtësuesit) duhet realizuar në sasi të nevojshme si dhe në kohën e duhur para aplikimit të bojës. Nëse kjo përzierje nuk bëhet saktë, do të lindin probleme të cilat mund të çojnë në fshirjen e vijëzimit nga asfalti për një kohë të shkurtër, prandaj është e rëndësishme të realizohet në mënyrë rigorioze. Boja mund të aplikohet nëpërmjet rrulit ose dhe nëpërmjet makinerive specifike duke përdorur pistolet sprucimi. Përpara se të aplikohet boja, duhet bërë konturimi i saktë i elementit (kalim këmbësorësh, ishull apo shigjetat) nëpërmjet ngjitesit të letrës ose shabllonit. Menjëherë pas aplikimit të bojës duhet realizuar spërkatja me mikrosfera qelqi në mënyrë që të realizohet ngjitja e tyre me bojën. Paraprakisht duhet të llogaritet saktë sasia e materialit që do të aplikohet në mënyrë që të jetë në përputhje me Specifikimet Teknike.

3. Punime për vendosjen e fugave të urave

Fugat janë një element shumë i rëndësishëm për një urë, pasi realizojnë spostimet e nevojshme që mund të lindin nga ngarkesat e mjeteve ose diferencat e temperaturave. Në mënyrë që të ruhet njëtrajtshmëria e lëvizjes (pra drejtuesi i mjetit të mos e dallojë kalimin nga asfalti në fugë, dhe anasjelltas) duhet që kuota e fugës të përputhet saktësisht me kuotën e asfaltit përreth. Nëse nuk realizohet si duhet kjo gjë, pra kemi disnivel mes fugës dhe asfaltit, në zonën e takimit do të lindin forcat e goditjes së rrotave të mjetit, forca të cilat do të dëmtojnë asfaltin dhe materialin e fugës, duke ndikuar kështu jo vetëm në cilësinë e trafikut, por edhe në sigurinë e konstruksionit të urës.

Tipi i fugave duhet të jetë në përputhje me spostimin maksimal të lejuar të urës. Pasi të hiqet fuga e dëmtuar, të kontrollohet me imtësi nëse betoni i trarëve/soletës së urës është i dëmtuar apo jo. Në rast se po, të realizohet riparimi i zonës së dëmtuar përpara se të vendoset fuga e re. Fuga e re duhet të vendoset mbi një shtresë niveluese e realizuar nëpërmjet llaçrave special me rezistencë të lartë dhe me kohë ngurtësimi të shkurtër. Vetëm pasi të realizohet si duhet kjo shtresë, atëherë mund të vendoset fuga. Duhet marrë masa që prizhonierat e montimit të fugës të shtrëngohen sa duhet në mënyrë që mos të kemi lëvizje të fugës. Në të dy anët e fugës të realizohet një brez me llac special me gjerësi 5-10 cm dhe pas këtij brezi të aplikohet asfalti për tu lidhur me asfaltin ekzistues të rrugës. Në ato vende ku fuga është në gjendje optimale, por është dëmtuar asfalti në anët e fugës, atëherë duhet realizuar prerja e asfaltit të dëmtuar, aplikimi i brezit me llac special dhe në fund aplikimi i asfaltit të ri për tu lidhur me asfaltin ekzistues.