



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
BASHKIA ELBASAN
AGJENCIA E SHËRBIMEVE PUBLIKE

Nr 06/4 prot

Elbasan më 13.02. 2024

Lenda: Dergim Specifikime Teknike per mallin: "Asfaltobeton".

DREJTORISE PROKURIMEVE PUBLIKE

Agjensia sherbimeve publike rurale ka hartuar specifikime teknike per mallin : "Asfaltobeton".

SPECIFIKIMET TEKNIKE

1. Klasifikimi i asfaltobetonit

1.1 Asfaltobetoni për ndërtimin e shtresave rrugore përgatitet nga përzierja në të nxehtë e materialeve mbushës (cakëll ose zall, rërë e pluhur mineral) me lëndë lidhëse bitum.

1.2 Sipas madhësisë ose imtësisë të kokrrizave të materialit mbushës, që përdoret për prodhimin e asfaltobetonit, ai klasifikohet:

- asfaltobeton kokërrmadh me madhësi kokrrize deri 35 mm
- asfaltobeton mesatar me madhësi kokrrize deri 25 mm
- asfaltobeton i imët me madhësi kokrrize deri 5 mm
- asfaltobeton ranor me madhësi kokrrize deri 5 mm

1.3 Në varësi nga poroziteti që përmban masa e asfaltobetonit në gjendje të ngjeshur:

- Asfaltobeton i ngjeshur, i cili përgaritet me cakëll ose zall të thyer e granil në masë 35 deri 40%, rërë 50% dhe pluhur mineral 5 deri 15% dhe që mbas

ngjeshjes ka porozitet mbetës në masën 3 deri 5 % në volum.

- Asfaltobetoni poroz (binder) që përgatitet me 60-75% cakëll ose zall të thyer ose vetëm zall, 20 deri 35% rërë dhe që mbas ngjeshjes ka porozitet mbetës 5 deri 10% në vëllim.

1.4. Asfaltobetoni i ngjeshur përdoret në ndërtimin e shtresës përdoruese, ndërsa asfaltobetoni poroz për shtresën lidhëse (binder).

1.5 Asfaltobetoni i ngjeshur në varësi nga përmbajtja e pluhurit mineral e shprehur në përqindje në peshë dhe të cilësive të materialeve përbërës të tij, klasifikohet në dy kategori:

- Kategoria I me përmbajtje 15% pluhur mineral
- Kategoria II me përmbajtje 5% pluhur mineral.

2. Përcaktimi i përbërjes të asfaltobetonit

2.1 Kategoria, lloji, trashësia e shtresës dhe kërkesat teknike të asfaltobetonit përcaktohen nga projektuesi dhe jepen në projektzbatimin, ndërsa përbarja për prodhimin e asfaltobetonit, që shpreh raportin midis elementeve përbërës të tij (cakëll ose zall i thyer, granil, rërë, pluhur mineral e bitum) si dhe treguesit teknikë të masës së asfaltobetonit në gjendje të ngjeshur, përcaktohen me prova laboratorike.

2.1 Në tabelën II.c2 janë paraqitur kërkesat e STAZH 660-87 mbi përbërjen granulometrike të mbushësave dhe përqindjen e bitumit për prodhimin e llojeve të ndryshme të asfaltobetonit, mbi të cilat duhet të mbështetet puna eksperimentale laboratorike për përcaktimin e përbërjes (recetave) të asfaltobetonit për prodhim.

Tabela II.c2 Perberja granulometrike dhe % e bitumit ne lloje te ndryshme asfaltobetoni.

Nr	Lloji I asfaltobetoni	Mbetja ne % e materialit mbushes me Ø ne mm												Kal on ne 0.07	Bitu mi ne %
		40	25	20	15	10	5	3	1.25	0.63	0.315	0.15	0.075		
I	Asfaltobeton granulometrike vazhduar														
1	Koker mesatar	-	-	0-5	8-14	7-11	13-20	9-10	14-13	11-8	10-5	7-5	8-3	13-6	5-6.5
2	Koker imet	-	-	-	0-5	11-18	17-25	7-12	6-13	11-8	8-4	9-6	6-1	15-8	6-8
3	Koker imet	-	-	-	-	0-5	20-40	13-15	18-13	11-8	8-4	9-6	6-1	15-8	6-8
4	Ranor me rere te thyer	-	-	-	-	-	0-5	12-20	21-30	17-17	15-10	12-7	9-3	14-8	7.5-5
5	Ranor me rere natyrale	-	-	-	-	-	0-5	3-12	11-27	14-16	17-10	22-10	17-7	16-10	7-9
II	Asfaltobeton I ngjesh me granulometrike nderprere														
1	Koker mesatar	-	-	0-5	9-10	11-15	15-20	0-0	0-0	0-0	25-22	18-14	9-8	13-6	5-7
2	Koker imet	-	-	-	0-5	15-20	20-25	0-0	0-0	0-0	25-22	18-14	7-6	18-8	5.5-7
3	Koker imet	-	-	-	0-5	17-30	35-40	0-0	0-0	0-0	25-22	18-14	7-6	15-8	5.5-7
III	Asfaltobeton														

	poroz														
1	Koker madh	0 - 5	15 - 20	5- 10	8-12	9-8	14- 18	9-8	14- 9	8-3	7-3	4- 2	3-2	4-0	4-6
2	Koker mesatar	-	0- 5	12 - 20	10- 15	9- 15	14- 18	9-8	14- 9	8-3	7-3	4- 2	3-2	-	4-6
3	Koker imet	-	-	-	0-5	17- 20	18- 25	14- 12	8-9	8-5	4-3	4- 1	11- 1	10-0	7-8

5.2 Përbërja e asfaltobetonit e përcaktuar në rrugë eksperimentale në laborator jepet për prodhim vetëm atëhere, kur plotësohen kërkesat teknike sipas projektit të zbatimit dhe të STASH 660-87 të pasqyruar në tabelën II.c 3

Tabela II.c 3 Kerkesat teknike qe duhet te plotesoje asfaltobetoni sipas STASH 660-87

Nr	Treguesit teknike	Asfaltobeton I ngjeshur		Asfaltobeton poroz (binder)
		Kategoria I	Kategoria II	
1	Rezistenca ne shtypje ne temp.20° C/cm ² jo me pak se	25	20	-
2	Rezistenca ne shtypje ne temp.50° C/cm ² jo me pak se	10	8	6
3	Qendrushmeria ndaj te nxehtit Knx= R-20/R50	2.5	2.5	-
4	Qendrushmeria ndaj K uje jo me pak se	09	08	-
5	Poroziteti perfundimtar (mbas ngjeshjes) ne % ne vellim	3-5	3-5	7-10
6	Ujethithja % ne vellim jo me shume se	1-3	1-5	7-10
7	Mufatja % ne vellim jo me shume se	0.5	1	2

3. Kërkesat teknike ndaj materialeve përbërës të asfaltobetonit

3.1 Bitumi që përdoret për prodhimin e asfaltobetonit si dhe në asfaltimet e tjera me depërtim ose trajtim sipërfaqësor, duhet të plotësojë kërkesat e STAZH 660-87 ose të STASH CNR Nr.1996 "Karakteristika për pranim".

3.1.1 Në kohë të nxehtë (verë) këshillohet përdorimi i bitumit me depërtim (penetrim) 80-120 ose me pike zbutje 45-50°C, ndërsa në pranverë e vjeshtë bitum me depërtim 120 deri 200 ose pike zbutje 40 deri 45°C.

3.2 Cakëlli, zalli i thyer dhe granili duhet të plotësojnë kërkesat e STAZH 539-87 "Për punime ndërtimi".

3.2.1 Rezistenca në shtypje e shkëmbinjve nga të cilët prodhohet me copëtim mekanik cakëlli e granili, duhet të jetë jo më pak se 800 kg/cm². Këshillohet që për shtresën përdoruese, rezistenca në shtypje e shkëmbinjve të jetë mbi 1000 kg/cm².

3.2.2. Zalli i thyer duhet të përmbajë jo më pak se 35% kokrriza të thyera me madhësi mbi 5 mm. Sasia e kokrrizave të dobëta (me rezistencë më pak se 800 kg/cm²) nuk duhet të jetë më shumë se 10% në peshë, për kategorinë e parë të asfaltimit dhe jo më shumë se 15% në peshë për kategorinë e dytë të asfaltimit. Sasia e kokrrizave në formë pete e gjilpëre, të mos jetë më shumë se 15% në peshë, për të dyja kategoritë e asfaltimit dhe jo më shumë se 25% në peshë për shtresën lidhëse (binder).

3.3 Rëra për prodhim asfaltobetonit mund të përfitohet nga copëtimi e bluarja e shkëmbinjve me rezistencë në shtypje mbi 800 kg/cm² ose nga lumi dhe në çdo rast, duhet të plotësojë kërkesat e STASH 506-87 "Rëra për punime ndërtimi".

3.3.1. Për përgatitjen e asfaltobetonit ranor, ajo duhet të jetë e trashë me modul mbi 2.4

3.4. Pluhuri mineral që përdoret për prodhim asfaltobetonit, mund të përfitohet nga bluarja e shkëmbinjve gëlqerorë ose pluhur TCC, çimento, etj. Në çdo rast pluhuri mineral duhet të plotësojë kërkesat lidhur me imtësinë dhe hidrofilitetin.

3.4.1. Imtësia e pluhurit mineral duhet të jetë e tillë, që të kalojë 100% në sitën me madhësi të vrimave 1.25 mm dhe të kalojë jo më pak se 70% në peshë në sitën 0.074mm.

3.4.2. Koeficienti i hidrofilitetit të pluhurit mineral, i cili shpreh aftësinë lidhëse me bitumin, të jetë jo më shumë se 1.1.

4. Prodhimi dhe transporti i asfaltobetonit

4.1. Asfaltobetonit përgatitet në fabrika të posaçme, të cilat këshillohet të ngrihen sa më afër depozitave të lendëve të para dhe vendit të përdorimit të tij. Aftësia prodhuese e fabrikës përcaktohet në varësi nga plani i organizimit të punës së firmës, që zbaton punimet e ndërtimit të rrugës.

4.2. Materialet mbushës të asfaltobetonit siç janë cakëlli, zalli, granili e rëra duhet të depozitohen pranë fabrikës në bokse të veçanta. Para futjes së tyre në përzierje, ato duhet të thahen dhe nxehen deri në temperaturë 250°C, pastaj dozohen dhe futen në përzierës.

4.3. Pluhuri mineral duhet të ruhet në depo të mbuluara dhe pa lagështi. Në çastin e dozimit dhe futjes në përzierës, ai duhet të jetë i shkrifët (i patopëzuar) dhe i thatë. Kur përmban lagështi duhet të thahet paraprakisht dhe futet në gjendje të nxehtë në përzierës.

4.4. Bitumi, në prodhimin e asfaltobetonit futet në gjendje të nxehtë, por temperatura e

tij nuk duhet të jetë mbi 170°C për t'a mbrojtur nga djegia.

4.5 Në fillim futen në përzierës materialet mbushës dhe pluhuri mineral, përzihen së bashku në gjendje të thatë e të nxehtë, pastaj i shtohet bitumi po në gjendje të nxehtë dhe vazhdon përzierja deri sa të krijohet një masë e njëtrajtshme.

4.6 Dozimi i përbërësve të asfaltobetonit duhet të bëhet me saktësi \pm 1.5% në peshë për pluhurin mineral dhe bitumen me saktësi \pm 3% në peshë për materialet mbushësa të çfarëdo lloj madhësie.

4.4 Temperatura e masës së asfaltobetonit mbas shkarkimit nga përzierësi duhet të jetë në kufijtë 140 - 160°C. Kur temperatura e mjedisit të jashtë është 5 deri 10°C, kufiri më i ulët i asfaltobetonit të jetë jo më pak se 150°C.

4.8. Transporti i asfaltobetonit duhet të bëhet me automjete vetëshkarkuese. Karrocëria e tyre para ngarkesës duhet të jetë e pastër, e thatë dhe e lyer me përzierës solari të holluar me vajgur, për të mënjeluar ngjitjen e masës së asfaltobetonit. Këshillohet që karrocëria e mjetit të jetë e mbuluar, për të mbrojtur asfaltobetonin nga lagështia dhe të ngadalësojë shpejtësinë e ftohjes së masës gjatë transportit.

4.9 Automjeti që transporton asfaltobeton duhet të shoqërohet me dokumentin e ngarkesës, ku duhet të shënohen: targa e automjetit, lloji dhe sasia e asfaltobetonit, temperatura e masës në nisje dhe koha e nisjes e automjetit me ngarkesë nga fabrika.

4.10. Kontrolli mbi cilësinë e prodhimit të asfaltobetonit bëhet në përputhje me kërkesat e STASH 561-87.

4.10.1 Mostrat për kontrollin cilësor të prodhimit nxirren nga 3 - 4 përzierje gjatë shkarkimit të masës së asfaltobetonit në automjet, duke veçuar 8 deri 10 kg nga

çdo përzierje. Sasia e veçuar përzihet deri sa ajo të bëhet e njëtrajtshme dhe prej saj merret mostër mesatare me sasi 10 kg. Mbi këtë mostër mesatare kryhen provat në laborator për përcaktimin e treguesve fiziko- mekanikë, të cilët krahasohen me kërkesat e projektit ose STAZH 660-87 për vlerësimin cilësor të prodhimit.

4.11 kontrolli mbi cilësinë e prodhimit të asfaltobetonit duhet të kryhet sa here dyshohet nga pamja gjatë shkarkimit të përzierjes në automjet në çdo rast jo më pak se një here në turn.

4.12.Kontrolli mbi cilësinë e prodhimit mund të bëhet dhe me metoda praktike duke u nisur nga pamja dhe punueshmëria e masës së asfaltobetonit gjatë vendosjes në vepër siç janë rastet e mëposhtme:

4.12.1. Asfaltobetoni që përmban bitum brenda kufirit të lejuar është i butë, shkëlqen dhe ka ngjyrë të zezë. Formon mbi karrocerinë e mjetit një kon të rrafshët dhe nuk fraksionohet gjatë shkarkimit. Kur përmban më shumë bitum, masa shkëlqen shumë, ngarkesa në karrocerinë e mjetit rrafshohet, gjatë shkarkimit bitumi rrjedh nga kokrrizat, llaçi del në sipërfaqe dhe shtresa rrudhohet gjatë ngjeshjes me rul. Kur përmban më pak bitum, masa e asfaltobetonit ka ngjyrë kafe, fraksionohet gjatë shkarkimit dhe kokrrizat e mëdha janë të pambështjella mire me bitum e të palidhura me njera - tjetrën.

4.12.2 Asfaltobetonit që ka temperature Brenda kufirit të lejuar (140 deri 160o C) lëshon avull në ngjyrë jeshile dhe mjedisi sipër tij ngrohet. Kur temperatura është shumë e lartë, avulli ka ngjyrë blu të forte. Kur temperatura është shumë e ulët, mbi masën e asfaltobetonit të ngarkuar në automjet formohet kore dhe mbas shkarkimit nuk avullon. Nuk ralizohet ngjeshja e kërkuar dhe mbi sipërfaqen e

shtresës së porsashtruar dallohen kokrriza të palidhura mire.

4.12.3 Asfaltobetoni që përmban granil me shumë se kufiri i lejuar, shkëlqen shumë e fraksionohet gjatë ngarkim shkarkimit dhe në sipërfaqen e shtresë së porsashtruar dallohen zona me kokrriza të palidhura mire. Kur përmban granil me pak se kufiri i lejuar, masa është pa shkëlqim, ka ngjyrë kafe dhe sipërfaqja e shtresës së porsashtruar është shumë e lëmuar.

4.12.4 Kur masa e asfaltobetonit lëshon avull me ngjyrë të bardhë tregon se tharja në baraban e materialeve mbushës nuk është bërë e plotë dhe ato përmbajnë akoma lagështi

4.12.5 Kur verehen mangesi si ato të pershkuara në paragrafin 14. 12.1; 12.2; 12.3; 12.4) nuk duhet lejuar vazhdimi I punës për shtrimin e asfaltobetonit dhe të njohet menjëher baza e prodhimit për të bërë korrigjimet e nevojshme në recete.

5. Shtrimi dhe ngjeshja e asfaltobetonit

5.1. Ndërtimi i mbulesës rrugore fillon të kryhet mbasi të kenë përfunduar punimet e themelit (nënshtresës) dhe të jenë realizuar treguesit teknikë lidhur me ngjeshmërinë ose aftësinë mbajtëse të tyre në përputhje me kërkesat e projektit.

5.1.1 Tipi i mbulesës rrugore me një ose më shumë shtresa, lloji i asfaltobetonit dhe trashësia e çdo shtrese në veçanti, përcaktohen nga projektuesi në projektin e zbatimit.

5.2. Themeli (nënshtresa) duhet të jetë shtresë asfalti, shtresë makadami ose shtresë cakëlli, të cilat në çdo në çdo rast duhet të jenë të përcaktuara në projektin e zbatimit.

5.3. Themeli (nënshtresa) mbi të cilën vendosen shtresat e asfaltobetonit, duhet të jetë e thatë dhe e pastër. Koha më e përshatshme për shtrimin e asfaltobetonit është stina e pranverës, verës dhe vjeshtës. Megjithatë, në ditët me reshje shiu nuk lejohet.

5.4. Shtrimi i asfaltobetonit duhet të fillojë nga njera anë e rrugës (buzina) e deri në

mesin e saj, duke ecur parallel me aksin gjatësor, për një segment rruge të caktuar, e cila zakonisht mund të jetë deri në 60 m, më pas vazhdohet në segmentin tjetër e kështu me rradhë.

5.5. Shtrimi i asfaltobetonit, duhet të bëhet me makina asfaltoshtruese, të cilat sigurojnë

shpërndarje të njëtrajtshme të masës së asfaltobetonit. Shpejtësia e lëvizjes së makinës asfaltoshtruese duhet të jetë 2 deri 2.5 km/orë.

5.6. Trashësia e shtresës së asfaltobetonit në momentin e shtrimit (në gjendje të shkrihet) duhet të jetë 1.20 deri 1.25% me shumë nga trashësia e dhënë në project zbatim në gjendje të ngjedhur.

5.7. Temperatura e masës së asfaltobetonit në momentin e shtrimit në rrugë duhet të jetë në kufijtë 130 deri 150°C. Në kohë të nxehtë jo më pak se 130°C dhe në kohë të ftohtë (kur temperatura e mjedisit të jashtëm është 5 deri 10°C) të jetë jo më pak se 140°C.

5.8. Ngjeshja e shtresës së asfaltobetonit duhet të kryhet menjëherë mbas shtrimit të tij në rrugë. Cilindri ngjeshës mund të ndjekë nga pas makinerinë asfaltoshtruese duke qendruar në largësi deri 4 m, me qëllim që ngjeshja të kryhet në gjendja sa më të nxehtë.

5.9. Ngjeshja e shtresës së asfaltobetonit për gjysmën e parë të rrugës fillon nga buzina (bankina), ndërsa për gjysmën tjetër nga fuga gjatësore, e cila mund të jetë aksi I rrugës.

5.10. Makineritë që përdoren për ngjeshjen e shtresave të asfaltobetonit mund të jenë rulo të zakonshëm pe pesha të ndryshme nga 5 deri 12 Ton ose role me vibrim.

5.11. Kur përdoren për ngjeshje rulo të zakonshëm, numri i kalimeve luhetet në kufij 12 deri 17, ndërsa kur përdoren rulo vibrues, numri i kalimeve ulet në masën deri 50%.

5.12. Në fillim të ngjeshjes, cilindri në kalimet e para (deri 4 kalime) duhet t'a bëjë në të gjithë sipërfaqen e shtresës së asfaltobetonit duke ecur me shpejtësi 2 deri 2.5 km/orë. Drejtimi i lëvizjes në kalimet e para këshillohet të bëhet në drejtim të cilindrit të parme, me qëllim që të mënjanohet rrudhosja e shtresës.

5.13. Në kohë të nxehtë, fillimisht ngjeshja e shtresës së asfaltobetonit bëhet me rulo me peshë të lehtë 5 deri 7 Ton dhe më pas vazhdohet me rulo me peshë 10 deri 12 Ton, ndërsa në kohë të ftohtë, ngjeshja fillohet me rulo të rëndë 10-12 Ton dhe më pas vazhdohet me rulo të lehtë, shpejtësia e lëvizjes së rulit duhet të jetë në kufijtë 2 deri 4 km/orë.

5.14 Ngjeshja e vendeve që nuk mund të kryhen me cilindër, ngjeshen me tokmak ose pllaka të nxehta.

5.14.1 Cilindri ngjeshës në çdo kalim duhet të shkelë në gjurmën e mëparshme jo më pak se 0,25 të gjerësisë së tij.

5.14.2 Ngjeshja e asfaltobetonit quhet e përfunduar atëherë kur mbi sipërfaqen e asfaltuar cilindri gjatë kalimit të tij nuk lë me gjurmë.

5.14.3 Cilindri i rulit gjatë punës për ngjeshjen e shtresës së asfaltobetonit duhet të lyhet vazhdimisht me solucion solari të holluar me vajgur për të mënjeluar ngjitjen e kokrrizave të bituminuara në të.

5.14.4 Nuk lejohet që ruli të qëndrojë mbi shtresën e asfaltobetonit të pangjeshur plotësisht ose të bërë manovrime të ndryshme mbi të.

5.14. Kur shtrimi i asfaltobetonit kryhet pa ndërprerje dhe përbëhet nga dy shtresa, këshillohet që shtresa e binderit të kryhet natën, ndërsa shtresa përdoruese ditën.

5.15. Për të mënjeluar rrudhosjen e shtresave të asfaltobetonit në rrugët, që kanë pjerrësi gjatësore mbi 6% është e domosdoshme që të sigurohet sipërfaqja e ashpër e shtresës së asfaltobetonit duke përdorur për prodhimin e tij çakëll kokërr madh dhe ngjeshja me cilindër të kryhet duke filluar nga pjesa më e ulët.

5.16. Fugat të cilat krijohen gjatë shtrimit të asfaltobetonit në kohë të ndryshme duhet të trajtohen me kujdes të vacantë, për të mënjeluar boshllëqet që mund të krijohen në to. Këshillohet që të respektohen rregullat që vijojnë:

5.16.1. Fugat midis shtresës së binderit dhe shtresës përdoruese të asfaltobetonit duhet që në çdo rast të jenë të larguara nga njëra - tjetra në kufijtë 10 deri 20 cm (shih Fig.2).

5.16.2. Ndërprerja e shtresës së asfaltobetonit në plan në drejtim tërthor me aksin e rrugës duhet të bëhet me një kënd 70°.

5.16.3. Fugat gjatësore e tërthore me aksin e rrugës duhet të bëhen të pjerrëta me 45°.

Para fillimit të shtresës pasardhëse të asfaltobetonit, shtresa e mëparshme duhet të pritët me daltë duke e bërë fugën të pjerrët me kënd 45°. Pjesa mbas fugës duhet të hiqet.

5.16.4. Para fillimit të shtresës së asfaltobetonit fuga lyhet me bitum dhe në buzë të saj vendoset listele druri, e cila kufizon trashësinë e asfaltobetonit të shkriqit dhe nuk lejon asfaltin e freskët mbi shtresën e ngjeshur më parë. Kur fillon ngjeshja hiqet listela dhe cilindri duhet të bëjë ngjeshjen duke shkelur jo më pak se 20 cm fugën (shih fig.4). Mbas përfundimisht të ngjeshjes, fuga në të dy anët e saj në një gjerësi prej 6 cm duhet të lyhet me bitum.

5.17 Në rastet kur shtresa përdoruese e asfaltobetonit shtrohet mbasi shtresa lidhëse (binderi) i është nënshtruar më parë lëvizjeve të automjeteve, duhet detyrimisht të pastrohet sipërfaqja e saj nga papastërtitë e pluhuri, të mos përmbajë lagështi dhe të apërkatet me bitum të lëngshëm (në sasi deri 06 kg/m²) para fillimit të vendosjes së shtresës përdoruese të asfaltobetonit.

6. Kontrolli dhe cilësia e asfaltobetonit të shtruar

6.1 Sipërfaqja e shtresës së asfaltobetonit duhet të jetë e lëmuar, e rrafshët dhe e njëtrajtshme, të mos ketë plasaritje, gungëzime ose valëzime, të mos ketë porozitet e ndryshime në kuota, pjerrësi e trashësi të shtresës, nga ato të dhëna në projekt zbatim.

6.1.1. Ndryshimet në kuotat anësore të rrugës nuk duhet të jenë më shumë se \square 20 mm në krahasim me kuotat e përcaktuara në profiling tërthor të projektit.

6.1.2 Valëzimet të matura me late me gjatësi 3 m si në drejtim tërthor, ashtu dhe në atë gjatësor të rrugës nuk duhet të jenë me shumë se \square 5 mm.

6.1.3 Ndryshimet në trashësinë e shtresës krahasuar me ato të përcaktuara në project nuk duhet të jenë më shumë se \square 10%.

6.2 Kontrolli që përcakton cilësitë kryesore të asfaltobetonit të vendosur e ngjeshur në veprë përcaktohen me prova laboratorike. Për këtë qëllim për çdo segment rrugë të përfunduar ose për sasi deri në 1500 m² asfaltobeton të shtruar në rrugë, nxirren mostra me madhësi 15x25 cm mbi të cilat kryhen prova laboratorike për përcaktimin e vetive fiziko- mekanike. Vlerat e tyre krahasohen me kërkesat e projektit ose të STASH 660-87.

6.3 Për çdo segment rrugë të shtruar me asfaltobeton duhet të mbahet akt -teknik, ku të pasqyrohen të gjitha të dhënat e kontrollit me pamje, matje e laboratory dhe të miratohet nga përfaqësuesit e investitorit dhe firmës zbatuese, kur treguesit cilësore janë Brenda kufijve të kërkuar nga projektuesi ose kushtet teknike.

Konceptoi : Ing. Alessandro Abdiaj

DREJTORI I PËRGJITHSHËM ASHPR

Altin Cenolli

