

NAVODILA ZA MONTAŽO

za zadrževalni sistem za vozila

KREMSBARRIER 1 RH1B

za podlago, ki omogoča zabijanje pilotov



Razred zmogljivosti skladno z ÖNORM EN 1317-2

Stopnja zadrževanja:	H1
Stopnja intenzitete trka:	A
Stopnja področja delovanja:	W5

Proizvodnja in prodaja:

voestalpine KREMS Finaltechnik GmbH

Schmidhüttenstraße 5, 3500 Krems, Avstrija

T.: +43/50304/14-670

F.: +43/50304/54-628

E-naslov: info.vasts@voestalpine.com

ID: VTMD107

Stanje:04/2019

KAZALO VSEBINE

Varnostni napotki.....	3
Namenska uporaba.....	3
Tehnični opis zadrževalnega sistema za vozila	3
Transport.....	4
Zahteve za montažo.....	4
Primerna podlaga.....	5
Vgradnja zadrževalnega sistema za vozila skladno s podatkovnimi listi D107/2 in D107/3 (glejte prilogo).....	6
1. Zabijanje pilotov za steber C100.....	6
2. Montaža distančnika	6
3. Montaža pritrjevalne vrvi	7
4. Montaža varnostne ograje S1	8
5. Prilagoditveni elementi.....	8
6. Momenti privijanja vijaknih povezav.....	9
7. Nadzor skladnosti	9
8. Pospravljanje gradbišča	10
Popravilo zadrževalnega sistema za vozila.....	10
Trajnost protikorozijske zaščite.....	10
Pregled in vzdrževanje	11
Reciklaža/Odstranjevanje	11
Priloga 1	Podatkovni list D107/2
Priloga 2	Podatkovni list D107/3
Priloga 3	Seznam delov KREMSBARRIER 1 RH1B

VARNOSTNI NAPOTKI

Ker je treba dela na zadrževalnih sistemih za vozila opredeliti kot posebej nevarna, se lahko izvajajo samo pod nadzorom in vodstvom ustrezno izobraženega strokovnega osebja.

Uporaba teh navodil za montažo zahteva nadzor in vodenje s strani teh strokovnjakov.

Monterji morajo nositi osebno varovalno opremo (OVO) v skladu z direktivo ES 89/686/EGS in nacionalnimi predpisi.

NAMENSKA UPORABA

Naloga zadrževalnih sistemov za vozila je ustaviti in preusmeriti vozila, ki zapeljejo s ceste in tako zmanjšati posledice za potnike, pa tudi za druge ljudi ali predmete, ki jih je potrebno zaščititi.

Napotek: Načeloma je treba zadrževalne sisteme za vozila namestiti samo tam, kjer lahko v primeru, ko vozilo zapelje s ceste, pričakujemo negativne posledice za vozila in potnike ter druge osebe ali predmete, ki jih je treba zaščititi, pa tudi v primeru, ko vozilo zapelje na oz. se zaleti v zadrževalni sistem.

TEHNIČNI OPIS ZADRŽEVALNEGA SISTEMA ZA VOZILA

Razred zmogljivosti skladno z ÖNORM EN 1317-2	
Stopnja zadrževanja	H1
Stopnja intenzitete trka/ASI	A / 0,7
Razred/stopnja področja delovanja	W5 / 1,6 m
Dolžina preverjanja	64,60 m
Dimenzije sistema	
Širina sistema	470 mm
Višina sistema	750 mm

Globina pilota	1.300 mm
----------------	----------

TRANSPORT

Pri transportu komponent zadrževalnega sistema za vozila je treba upoštevati naslednje točke:

- » Zagotoviti je potrebno ustrezno zaščito tovora.
- » Pri transportu po cestah, obdelanih s soljo, je treba komponente transportirati z zaprtimi tovornjaki s ponjavami.
- » Preprečiti je treba stik z drugim agresivnim transportnim blagom (npr. ostanki kemikalij na nakladalni površini).
- » Dvigala naj bodo zasnovana za največjo maso paketa 2,5 t.

Napotek: Tudi za transport delovnih strojev, potrebnih za montažo zadrževalnih sistemov za vozila, je treba zagotoviti ustrezno zaščito tovora.

ZAHTEVE ZA MONTAŽO

Izvajalec (=montažno podjetje) mora biti strokovno usposobljeno in posedovati splošne kvalifikacije za izvedbo tovrstnih montažnih del.

Montažno podjetje mora razpolagati s tehnično opremo za strokovno in ustrezno izvedbo montažnih del. K tej poleg voznega parka, prilagojenega za omenjena dela, štejemo predvsem naprave za zabijanje pilotov za zahtevano dolžino stebrov z ustreznimi pokrovi za zabijanje pilotov in vodili ter vrtalnike, udarne vijačnike, montažne kolute, merilne pripomočke, itd.

Montažno podjetje mora zagotoviti, da se upoštevajo vsi nacionalni in mednarodni zakoni, smernice, odloki itd., ki se nanašajo na to montažno delo, in da so potrebna dovoljenja pravočasno preverjena.

Montažno podjetje mora pred začetkom montaže

- » v območju sidranja odstraniti in ustrezno upoštevati morebiti prisotno infrastrukturo.
- » preveriti primernost podlage (kategorija tal, zadostna globina vrtanja, ravnost, itd.).
- » označiti referenčno linijo, ki je merodajna za montažo zadrževalnega sistema za vozila.
- » dostavo materiala preveriti glede točnosti in kompletnosti ter reklamacije nemudoma sporočiti dobavitelju.

V primeru ugotovljenih odstopanj, je treba o tem nemudoma obvestiti naročnika in zadevo razjasniti.

Če je treba sestavne dele zadrževalnega sistema za vozila kratkoročno vmesno skladiščiti, je treba upoštevati naslednje pogoje skladiščenja:

- » Površina, namenjena skladiščenju, mora biti nosilna, pritrjena in primerna za dostop s tovornjakom.
- » Pocinkanih sestavnih delov ne skladiščite v visoki, mokri travi, lužah ali blatu.
- » Skladiščenje paketov v dostavljeni embalažni enoti mora biti izvedeno s pribl. 150 mm odmikom od tal in na podložnih letvah.
- » Sestavne dele je treba skladiščiti z rahlim padcem, da lahko voda odteka.
- » Preprečiti je treba nastajanje kotanj (zbiranje vlage).
- » Folije za pritrditev položaja med transportom je treba odstraniti.
- » Mesta skladiščenja ni dovoljeno obdelati s sredstvi za odmrzovanje.

Izogibati se je treba dolgotrajnemu skladiščenju sestavljenih komponent na prostem.

PRIMERNA PODLAGA

Podlaga je primerna za montažo zadrževalnega sistema za vozila, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- » Kategorija tal 3, 4 in 5 glede na ÖNORM B 2205 in ruševine, ki se lahko uvrstijo v te kategorije tal
- » Stopnja kompaktnosti $D_{pr} \geq 97\%$
- » Podlaga je primerna za zabijanje pilotov.

Šteje se, da je podlaga za montažo zadrževalnega sistema za vozila primerna za zabijanje pilotov, če se tla lahko uvrstijo v kategorije tal 1, 3, 4 in 5 glede na ÖNORM B 2205, ne vsebujejo blokov in je delež kamna skladen z ÖNORM EN IS 14688-2 z < 10 masnim % nižji.

Napotek: V kolikor podlaga ne omogoča zabijanja pilotov, obstaja možnost izdelave izvrtin do potrebne globine oz. načrtovanje ustreznih praznih cevi ter njihovega polnjenja in zatesnitve z ustreznim materialom.

VGRADNJA ZADRŽEVALNEGA SISTEMA ZA VOZILA SKLADNO S PODATKOVNIMI LISTI D107/2 IN D107/3 (GLEJTE PRILOGO)

Predhodna montaža komponent zadrževalnega sistema za vozila v obratu ni potrebna.

Ker zadrževalni sistem za vozila ni predhodno napet, temperatura okolice pri montaži ni relevantna.

1. Zabijanje pilotov za steber C100

Najmanj 2.000 mm dolg steber C100 je treba z ustrezno napravo za zabijanje pilotov navpično tako daleč zabiti v podlago, da zgornji rob stebra 700 ± 40 mm leži nad referenčnim nivojem. Odprta stran prečnega preseka stebra se mora nahajati na strani, obrnjeni stran od prometa, vzorec lukenj pa na zgornjem koncu stebra (glava stebra).

Naprava za zabijanje pilotov mora biti opremljena s pokrovom za zabijanje pilotov, ki ustreza preseku stebra C100, da ne more priti do deformacij oz. poškodb vročega pocinkanja na glavi stebra. Vodilo, ki je nameščeno na napravi za zabijanje pilotov, in sicer v bližini zgornjega roba površine in je prilagojeno prečnemu preseku stebra C100, mora poskrbeti za natančno pozicioniranje stebra pri zabijanju pilotov.



Slika 1

Pravilna razdalja med stebri znaša 1.900 mm.

Napotek: Pokrov za zabijanje pilotov mora imeti utor (glejte sliko 1), tako da je prečni presek stebra pri zabijanju pilotov obojestransko podprt.

2. Montaža distančnika

Zaradi vdolbin v spodnjem kraku distančnika, je lahko ta na steber C100 nameščen tako, da zgornji krak objema glavo stebra. Glede na razporeditev na desni oz. levi strani roba vozišča, je treba vstaviti desne oz. leve distančnike.

Vsak distančnik je na steber C100 privit z dvema vijakoma s ploščato polokroglo glavo. V ta namen so vijaki s ploščato polokroglo glavo M10x25 FK 4.6 z notranje

strani stebra vstavljeni skozi podolgovate izreze 12x30 mm v stebru in skozi izvrtino $\varnothing 12$ mm oz. skozi ozko stran odprtine za vstavitev ključa v distančniku ter fiksirani s po eno podložko 11 in šestkotno matico M10 FK 5 (glejte sliko 2).



Slika 2



Slika 3

3. Montaža pritrdjevalne vrvi

Pritrdjevalna vrv, ki je v prečnem preseku rahlo ukrivljen, je na distančnike privita tako, da je poravnana z notranjo stranjo stebra in da so sponje naslonjene na pritrdilno stičnico distančnika (glejte sliko 2 in 3).

V ta namen je vijak s ploščato polokroglo glavo M16x35 FK 4.6 najprej vstavljen skozi podolgovat izrez 40x18 mm v pritrdjevalni vrvi in nato skozi podolgovati izrez 32x18 mm v distančniku ter fiksiran s podložko 40x18x4 in šestkotno matico M16 FK 5.



Slika 4

Obe podolgovati izrezi 40x18 v spoju se morata prekrivati ter sta priviti z dvema vijakoma s ploščato polokroglo glavo M16x35 FK 4.6 s po eno podložko 40x18x4 in šestkotno matico M16 FK 5 (glejte sliko 4). Tudi tukaj je treba paziti na to, da so glave vijakov na pritrdjevalno vrv nameščene na stran, ki je obrnjena stran od prometa.

4. Montaža varnostne ograje S1

Glede na smer vožnje se morajo varnostne ograje S1 v območju spoja prekrivati tako, da se vozila ne morejo vkleščiti. Konec varnostne ograje, ki je obrnjen proti vozišču, lahko v območju spoja (zgornji del) prepoznate po izvrtini $\varnothing 9$ mm. Da bi se varnostna ograja v območju spoja lahko prekrivala, je konec varnostne ograje, ki je obrnjen stran od vozišča (spodnji del), zvit.



Abbildung 5

Varnostne ograje so v oseh varnostne ograje na vsakem distančniku (pribl. vsakih 1.900 mm) z vijakom s ploščato polokroglo glavo M16x35 FK 4.6 privite na podolgovati izrez 32x18 mm, ki se nahaja na sredini (glejte sliko 3 in 5).

Spoj varnostne ograje je treba dodatno priviti še s šestimi vijaki s polokroglo glavo M16x35 FK 4.6. Pri pritegovanju šestkotnih matic M16 FK 5 je treba paziti na pravilen prileg kvadratnega varovala pred zasukom glave vijaka v podolgovatih izrezih varnostne ograje (glejte sliko 5).

Pod vsako šestkotno matico M16 FK 5 je treba namestiti podložko 40x18x4.

5. Prilagoditveni elementi

Načeloma mora postavitvev zadrževalnih sistemov za vozila potekati tako, da prilagoditveni elementi niso potrebni. Če so zaradi krajevnih danosti prilagoditveni elementi vseeno potrebni, je treba obvezno upoštevati naslednje točke:

- » Redno razdaljo stebrov je treba upoštevati v največji meri.
- » Pri prerezu vzdolžnih elementov je treba paziti na čisti rez.
- » Rez je treba izvesti tako, da ostružki, ki nastanejo pri rezanju, ne padejo na vroče pocinkane oz. prevlečene komponente (nevarnost rje z zunanjega vira oz. poškodba premaza).
- » Rezalni rob je treba odstraniti in površino reza v skladu z EN ISO 1461 pred korozijo zaščiti s cinkovo prašno barvo.

- » Vzorec luknje v zatiču prilagoditvenega elementa mora ustrezati standardni izvedbi, razmik lukenj pa ne sme biti manjši kot v standardni izvedbi.
- » Plamenski rez pri montažnih delih na splošno ni dovoljen!

6. Momenti privijanja vijačnih povezav

Navoj/razred trdnosti	Momenti privijanja	
	min.	maks.
M10 / 4.6	10 Nm	17 Nm
M16 / 4.6	35 Nm	70 Nm

Pri zategovanju teh vijačnih spojev, ki po načrtu niso predhodno napeti, je treba na območju zgoraj omenjenih momentov privijanja v območju vpenjanja zagotoviti čim večji ploski stik.

7. Nadzor skladnosti

Med montažo in pri končnem nadzoru je treba stalno izvajati naslednje kontrole:

- » pravilna razporeditev in pritje sestavnih delov
- » navpična razdalja med zgornjimi robovi desk oz. napetostnih drogov in referenčnim nivojem
- » vodoravna razdalja med sprednjim robom ogrodja zaščite pred trkom in referenčno črto, potrebno za montažo
- » neprekinjena trasa vzdolžnih elementov (varnostna ograja, natezna palica)

Pri odklonih zunaj dovoljenih toleranc je treba izvesti ustrezne korektivne ukrepe.

Po zaključku montažnih del je treba pravilno izvedbo, skladno z navodili za montažo, preveriti s prevzemom in zabeležiti v zapisnik o prevzemu.

8. Pospravljanje gradbišča

Ves preostali material (tudi vezne elemente), embalažni material kot so leseni podporniki, škatle za vijake, folija, embalažni trakovi in podobno ter druge odpadke je potrebno odstraniti z gradbišča.

Gradbišče morate zapustiti čisto.

POPRAVILO ZADRŽEVALNEGA SISTEMA ZA VOZILA

Vse komponente, ki po nesreči kažejo znake mehanskih poškodb oz. deformacij, je treba zamenjati z novimi. Montažo teh delov je treba izvesti skladno z navodili za montažo.

Pri popravilu zadrževalnega sistema za vozila je na splošno treba uporabiti nove vezne elemente.

TRAJNOST PROTIKOROZIJSKE ZAŠČITE

Sestavni deli zadrževalnega sistema za vozila so glede na življenjsko dobo/trajanje zaščite skladno z EN ISO 1461 vroče pocinkani.

Trajanje zaščite za cinkove prevleke je opredeljeno v EN ISO 14713 in je načeloma odvisno od debeline sloja. Na splošno lahko izhajamo iz tega, da se cink odstranjuje površinsko. Če izhajamo iz makroklimatske korozijske obremenitve razreda korozivnosti C4, ki znano deluje na cestah, je pričakovati odstranjevanja cinka od 2,1 do 4,2 μm na leto, lahko iz tega izračunamo, da zaščitno obdobje za povprečno debelino plasti cinka, ki znaša vsaj 70 μm , določeno v EN ISO 1461, znaša 15 let.

Napotek: Na zgornji način izračunan čas zaščite velja samo za makroklimatsko učinkovito korozijsko obremenitev. Mikroklimatske posebnosti lahko privedejo do krajšega časa zaščite.

PREGLED IN VZDRŽEVANJE

Zadrževalni sistemi za vozila podjetja voestalpine Krems Finaltechnik GmbH načeloma ne potrebujejo vzdrževanja.

V okviru rednih inšpekcijskih pregledov s strani vzdrževalca cest, vendar najmanj enkrat letno, po možnosti po zimskem obdobju, je treba zadrževalni sistem za vozila vizualno pregledati. Med drugim je treba biti pozoren na deformirane sestavne dele in na pravilno pritje vijakov.

RECIKLAŽA/ODSTRANJEVANJE

Demontirane zadrževalne sisteme za vozila ali komponente, zamenjane v okviru popravila, je treba med odpadke odstraniti skladno z zakonskimi predpisi in oddati v reciklažo. Komponente zadrževalnega sistema za vozila podjetja voestalpine Krems Finaltechnik GmbH je mogoče 100 % reciklirati.

Embalažni material in druge odpadke je treba odstraniti oz. reciklirati skladno z zakonskimi predpisi.

V zadrževalnih sistemih za vozila podjetja voestalpine Krems Finaltechnik GmbH ne uporabljamo strupenih ali nevarnih materialov.