

Tehniline kirjeldus

Hanke nimetus: Elektriijaama asfaldkattega alade remont ja korrastustööd

Hankes osaleja: Palun lugeda läbi kogu hanke alusdokumentatsioon enne objektiga tutvumist ja pakkumuse koostamist ning esitamist

Sisukord:

- Hanke objekt
- Tööde lõplik tähtaeg
- Töö teostamise üldised tingimused
- Hetkeolukord ja teostatavate tööde sisu

Hanke objekt: Elektriijaama kinnisel territooriumil, samuti avalikus kasutuses olevad alad ja aiaga piiratud parkla asfalt kattega teede ja platside parandus ja remonttööd. Enamus paranduskohti, on asfalt katte kulumised, vajumised, augud, praod, üleminekud betoonkatetele ja 1 tk raudtee ja tee ristumine territooriumil.

Tööde lõplik tähtaeg: 30. juuni 2024.

Töö teostamise üldised tingimused:

1. Tellija eeldab, et Töövõtja on põhjalikult tutvunud hankedokumentidega, olemasolevate rajatistega, teedega, platsidega, ehitisega, territooriumitega ja seal valitsevate tingimustega, võtnud arvesse kõik kirjeldatud ja töö teostamiseks vajalikud kirjeldamata tööd ning muud tingimused ja riskid.
2. Kogu tööprotsessi üldise koordineerimise vastutus lasub Töövõtjal.
3. Tellija jätab endale õiguse teha vajadusel lähteülesande muudatusi ja täpsustuse selliselt, et hanke maht tervikuna oluliselt ei muutu.
4. Pakkumine peab vastama pakkumise kutse dokumendis esitatud tingimustele ega või olla mis tahes muul viisil eksitav.
5. Töövõtja peab teostama omal kulul kõik rajamiseks, renoveerimis ja remont tööde teostamiseks vajalikud täpsustavad mõõdistused ja vajalikud uuringud, mis on talle vajalikud tulemuse saavutamiseks.
6. Töövõtja peab oma pakkumise mahtu arvestama ka need tööd, mis ei ole pakkumise kutse dokumentides otseselt kirjeldatud, kuid mis on, tuginedes ametialasele professionaalsusele, vajalikud pakkumise kutse dokumentides kirjeldatud tööde nõuetekohaseks ja Tellija taotlustele vastavaks teostamiseks, (näit raudteeülesõidu remonttööd)
7. Töid saab teostada tööpäevadel ja tööajal, samuti õhtusel ajal ja puhkepäevadel. Tööde algus päev tuleb eelnevalt kooskõlastada halduriga ja teavitada elektriijaama valveinseneri. Enne tööde algust tuleb läbida esmane ohutusosalane-, tuleohutusosalane-, ja elektri alane instrueerimine. **Asfaldi parandustööd, millised tuleb teostada prügiautode liikumisteel, tuleb korraldada ja teostada selliselt, et ei häiritaks, ega takistataks prügiautode liikumist territooriumil kuni mahalaadimispunkrini, sh kaalude ja tõkkepuude läheduses, raudteeülesõidukoht jne. Prügiautode liikumistee on tähistatud joonisel kollase alana. Soovitatav tööde teostamise aeg orienteeruvalt antud piirkonnas on peale tööpäeva lõppu 17.00-6.00 või alates L 15.00 – E. 6.00. Täpne tööde aeg tuleb kokku leppida logistikuga, kes saab korraldada ümber prügiveokite liikumisgraafikut,**
8. Tööde mahtu, enne tööde algust, kuulub planeeritud tööde eskiislahenduse- seletuskirja projekti koostamine ja Tellijaga kooskõlastamine.
9. Kõik eskiis-, disainlahendused, materjalivalikud, rajatavad, väljavahetatavad, renoveeritavad, remonditavad ja loodavad osad, materjalid, pinnad, sõlmed jne. ja kasutatavad tehnoloogiad tuleb eelnevalt kooskõlastada Tellijaga.
10. Tööde teostamise ja materjalide ladustamise ajal tulevad töötsoonid tähistada ja isoleerida muust kasutatavatest aladest ja avalikust ruumist kas ohutuslintidega, -aedikutega- piiretega. Takistamiseks kolmandate isikute pääsu tööpiirkonda. **Tööde käigus, töötegemise välisel aegadel (öösel, materjalide ootel jne) tuleb vähemalt üks liikumissuund hoida vaba nii prügiautode liikumiseks kui ka päästeautode liikumiseks.**
11. Igapäevaselt peale töö lõppu tuleb jooksvalt töötsoon heakorrastada. Pärast tööde lõppu tuleb teostada kõigi renoveeritud ja remonditud tööpiirkondade ja alade puhastus ja korrastustööd selliselt, et oleksid koheselt kasutatavad.
Kõik demonteeritud ja eemaldatud osad, materjalid, tooted ja praht tuleb ära vedada ja utiliseerida, Jäätmete utiliseerimise kohta tuleb esitada vastav õiend. (et praht ei ole sattunud juhuslikku kohta või loodusesse). Tekkinud pehmet pinnast, freesasfaldipuru (muld, liiv jne) pinnast, mis ei ole reostunud

ohtlike jäätmetega ei ole vaja ära vedada vaid saab ladustada kinnisel territooriumil, eelnevalt kokkulepitud kohtades (pinnase täite ja tasandustööd või kruuskattega teede paranduseks territooriumil (üleliigne freesasfalt)

12. Hankemenetluse ja töötegemise käigus Töövõtjale teatavaks saanud info (sh hankedokumentides ja selle lisades toodud info) on konfidentsiaalne ja ilma Tellija eelneva kirjaliku loata Töövõtja seda kolmandatele isikutele avaldada ei tohi.

Hetkeolukord ja teostatavate tööde sisu:

Teed ja platsid mis on seotud elektri jaamaga on rajatud 1979 aastal ja on enamuses valatud betoonplaadid, osad platsid on ka asfalt kattega, rajatud 1990 aastatel, jäätmepõletusjaamaga seotud alad, kus tuleb teostada enamuses remonttöid ja on kõige suurem ja tihedam koormus (prügiautode liikumisteed), on rajatud 2012 aastal ja on asfalt kattega. Antud teid kasutavad igapäevaselt täiskoormatud prügiveokid ning samuti prügiga täidetud poolhaagised, millised tühjendavad oma koormad peale kaalusid prügi mahalaadimispunktris. Asfalt kattega aladel on asfalt auke ja pragusid ning vajumisi, pidurduslohud, enne kaalusid, tõkkepuid jne. samuti on halvas seisukorras territooriumil olev raudteeülesõidukoht. (rongi liikumissagedus 1x 10 aasta jooksul, sisemine transportrong). teekatete vigastused võivad vigastada sõidukite rehve ja võivad olla ohtlikud inimeste liikumisel – komistamise ja kummumise oht.

Enamuses betoon ja asfaldplatsidel tehtavaid parandustöid, väiksemad vajumised, praod, augud, kulumised, erinevate kõrgustasemete tasandamine (vajunud ja pragunenud, ning kulunud betoon ja asfaldkatete juures, raudtee ülesõit) peaks teostama, vana ja katkise koha väljafreesimise teel. Betoonteed, millel peal ei ole asfaldkatet, saaks teostada injekt süstimise-pritskillustiku meetodil. Rajatav uus liikluskünnis peaks olema lumelükkamise traktori saha löökide kindel ja valmistatud asfaldist. Juhul, kui remonditav koht on parandatud väljafreesimisega ja uue asfaldi paigaldusega, siis vana ja uue asfaldi ühenduskiht tuleb täita pigi ja killustikuga, et tagada katte püsimine. Peale teekatete parandustöid tuleb taastada teekatete valged teekattemärgised, stoppjooned jne. kõik asfaldi parandustööd tuleb teostada kvaliteetselt ja kvaliteetsete materjalidega ning tehnoloogiatega, et tagada parandatud kohtade pikk kasutus ja vastupidavusiga, ning vastupidavus raskeveokite liikumisele ja pidurdustele.

Tööde käigus tekkinud freesasfaldipuru ja muu peen puru ja jäägid, ei pea ära vedama, vaid saab kasutada jaama sisemiste kõvakatteta liikumise ja juurdepääsu teede paranduseks ja täiteks. Paigaldatavad tükid ei tohi olla teravate servadega ega olla takistuseks ja kukumisohuks inimeste liikumisel, ning ohuks sõiduki rehvidele.



Allpool on fotod vigastuste iseloomust ja suurusest ja joonisel on märgitud samade numbritega ka paranduskohad ning Tellijapoolne nägemus ja minimaalne soovitud töö tehnoloogia ja meetod.

1. Jäätmete mahalaadimis ruumi tõstakse esine väline ala ülesse sõidu teel. Parandustöödeks kasutada ning teostada injekt süstimise-pritskillustiku meetodil, sealhulgas ära remontida tee keskel olev auk. Peale injekteerimistööde ja üleliigse killustiku puhastustöid teostada ja taastada teekattemärgistused valge värviga. Orienteeruv ala suurus 5 x 5m = **25 m²**



2. Metalli konteinerite ladustusala (tuletõrje torustike remondi kaeve ala, talvel tehtud tööd). Taastada olemasolev kate, aluspind on tihendatud. Tööde käigus tuleb kõrvale tõsta lahtiolev konteineri alune metallplaat, asfalteeritava ala servad tuleb sirgeks lõigata, vajadusel pinnast täita ja tihendada ning peale asfalteerimist paigaldada plaat tagasi. Orienteeruv ala suurus $6 \times 4 \text{ m} = 24 \text{ m}^2$



3. Kaalude esised alad. Antud alades pidurdavad koormaga veokid enne kaaludele sõitmist, vana asfaldkate tuleb välja freesida. Freesimise ja tööde käigus tuleb jälgida, et vigastada ei saaks kaalude betoonkonstruktsioon. Mõlema kaalude esised alad on kokku võetud, ehk kaalude ees ja taga alade suurus, mõlemad sõidusuunad on $2 \text{ ala } 8 \times 11 \text{ m } 2 \times = 176 \text{ m}^2$





4. Raudtee liiprid ja relsid on lahti, ning liiguvad ja rappuvad veokite üle sõitmise ajal, eriti koormaga sissesõidusuund, ning samas alas on ka asfaltkate kulunud ja murenenud. Liikuvate ja liiprite küljest lahtiste relsside ala tuleb lahti võtta kuni liipriteni (orienteeruvalt pool teelaiust) Liiprite ja relsside ala täita ja tihendada asfaldiga, ning muu piirkond freesida ja asfalteerida. Ala orienteeruv suurus on 13 x 8 m = **104 m²**. Tööde tulemusena ei tohi relsid ega liiprid veokite ülesõidul liikuda. Oletatavalt antud lõigul ei sõida enam raudtee transpordivahendid.



5. Lao ukse alune ja esine ala. Ala on parandatud betooniga, mis on aja jooksul murenenud ja on lahti, ning lattu ei pääse ohutult sisse kärud ja tõstukid. (tõstukid rappuvad koormate veol). Tööde käigus tuleb ära võtta lahtine betoonükid ja asendada asfaldkattega. Kate tuleb paigaldada võimalikult laugelt ja sujuvalt olemasoleva väli asfaldkatte ja ukse piida vahele. Ala orienteeruv suurus on $1,5 \times 3 \text{ m} = 4,5 \text{ m}^2$



6. Asfalteeritud tee kurvi peal olevad kulumised kaevuluukide piirkonnas ja enne kurvi koormaga veokite pidurduspiirkond ja auk asfaldis. Välja freesida kulunud ja pragunenud, ning auguga asfaldi osa. Muu osa saab parandada injekeerimis meetodiga. Orienteeruv parandatava ala suurus kurvi ja kaevuluukide piirkond $4 \times 5 \text{ m}$ ja $3 \times 2 \text{ m}$ ning pidurduskohas koos asfaldiauguga $12 \times 5 \text{ m} =$ kokku **86 m²**



7. „Lamava politseiniku, teekünnise“ piirkonnas, enne ja peale künnist on kulunud ja vajunud veokite pidurdamisel, samuti on lumetööde koristamise käigus traktori poolt rikutud olemasolevat künnist. Parandustöödeks tuleks kasutada katkise kihi maha freesimist ja uue kihi paigaldustööd. Tööde käigus rajada uus asfaldist liikluskünnis, lauge peale sõiduga ning kõrgusega 10 cm, et sundida raskeveokeid vähendada kiirust pikal sirgel. Lubatud kiirus on 30 km/h. Rajatud teekünnisele teostada asfaldi peale, vastavad ruudulised märgistused, ning paigaldada künnise alguskohta ja lõppu, mõlemale teepoolele, märgistuspostid. Orienteeruv parandusala koos uue , asfaldist rajatava teekünnisega on 20 x 8 m + teekünnis, laius 2-3m = **166 m²** .





8. Territooriumil esimeses kurvis, asfaldi pragunemine. Remondiks võiks kasutada ja teostada injekt süstimise-pritskillustiku meetodil. Orienteeruv vigastuse suurus on $1 \times 8 \text{ m} = 8 \text{ m}^2$



9. Veokite parkla teots. Remondiks võiks kasutada ja teostada injekt süstimise-pritskillustiku meetodil. Orienteeruv vigastuse suurus on $4 \times 10 \text{ m} = 40 \text{ m}^2$



10. Sõiduautode avatud parkla asfaldivigastused, asfaldi all on betoonteepaadid. Remondiks võiks kasutada ja teostada injekt süstimise-pritskillustiku meetodil. Orienteeruv ala suurus 4 x 2 m = **8m²**



11. Adminhoone esine sissesõidutee osa. Remondiks võiks kasutada ja teostada injekt süstimise-pritskillustiku meetodil. Ala suurus on 13 x 3m = **39 m²**



12. Betoonkate pealiskiht on lagunenenud ja pragunenud kahes ligidal olevas alas. Remondiks võiks kasutada ja teostada injekt süstimise-pritskillustiku meetodil. Orienteeruvad alade suurused on 3 x 6 = **18 m²** ja 6 x 6 m = **36 m²**



13. Asfaldtee keskse ühenduskoha remondiks võiks kasutada ja teostada injekt süstimise-pritskillustiku meetodil. Prao pikkus orienteeruvalt 75 jm ja laius 0,2m = **15 m²**



14. Kasutuseta raudteeületuskoha remonttööd. Täita liiprid ja nende ümbrus, ning praod. Remondiks võiks kasutada ja teostada injekt süstimise-pritskillustiku meetodil. Orienteeruv ala suurus on $5 \times 7 = 35 \text{ m}^2$

