



1918

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
TEEDEINSTITUUT

LÄHTEKOHAD EESTI KAITSEVÄE TEEDEVÕRGU
PROJEKTEERIMISEKS
ESTONIAN DEFENCE FORCES GUIDELINES FOR ROAD DESIGN

ETT 70 LT

Üliõpilane: Esti Meier

Juhendaja: Ain Kendra

Tallinn, 2016

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputööga koondati kokku ning analüüsiti teadaolevat teavet Kaitseväe poolt kasutada ning hallata olevate teede kohta üheks tervikuks. Enne käesoleva töö koostamist poldud varem Kaitseväe-siseselt antud teemaga sellises võtmes tegeletud.

Töös otsitakse vastust küsimusele, kas Kaitseväe teid on võimalik projekteerida olemasolevate seaduste, normide, eeskirjade ning standardite järgi, mida kasutavad tsiviilsektoris olevad projekteerijad maanteede, kohalikule omavalitusele kuuluvate teede, RMK hallatavate teede projekteerimisel või on vajalik eraldi juhend konkreetselt Kaitseväe tarbeks projekteeritavatele ja ehitatavatele teedele. Seadusandlusega tutvudes jõuti järeldusele, et KV teede projekteerimiseks eraldi seadus või norm puudub ning ükski seadusakt otseselt KV teede projekteerimiseks kohustuslik ei ole. KV vajaduste paremaks tagamiseks saab öelda, et vajalik on eraldi juhendi koostamine, kus on täpselt kirjas kasutatavad nõuded just KV jaoks vajalikus mahus.

Analüüsiti Kaitseväe poolt kasutatavaid avalikke teid, harjutusväljade, linnakute ja põgusalt Ämari lennuvälja olemasolevaid teid ning nende lahendusi, lisaks ka kasutatud katendikonstruktsioone. Jõuti arusaamisele, et olemasolevad lahendused ei toimi, kuna teede kasutus on suurenenud ning vajadus ristprofiilile ja katendi koormusele seoses muutunud masinapargiga on samuti täienenud.

Avalikult kasutatavate teede puhul selgus, et Kaitsevägi ja Maanteeamet on alustanud koostööd, kaardistamaks Kaitseväe vajadusi seoses riigiteedega. Konkreetsete tulemusteni siiski hetkel veel jõutud ei ole.

KV aladel toimub jätkuvalt teede projekteerimine ning ehitamine. Enne järgmiste lähteülesannete koostamist teede projekteerimiseks ja ehitamiseks peab Kaitsevägi tegema põhjalikuma analüüsi, mille tulemit saab uute teede projekteerimisel kasutada. Eesmärgiks on teha korrekture teede rist- ja pikiprofiilidesse, et Kaitseväe vajadusi paremini katta.

Lõputöö tulemit on plaanis kasutada alusmaterjalina konkreetsete KV nõuete väljatöötamisel. Antud hetkel selle töö raames konkreetsete lahendusteni ei jõutud, kuna

olemasolev olukord Kaitseväe siseselt osutus liialt segaseks ning olemasoleva olukorra välja selgitamine tekitas rohkem küsimusi kui vastuseid. Teisest küljest on esmaste lähtekohtade väljaselgitamine ning olemasoleva olukorra fikseerimine ja probleemsete kohtade välja toomine KV teede edasise arengu kohapealt väga vajalikud tegevused. Tööga said selgeks mitmed kitsaskohad, mis tulenesid seadusandlusest, teede klassifitseerimisest ning nimetamisest ja millega seoses on ka juba lahenduste leidmisega alustatud, aga mille kasutuselevõtmine võtab aega.

SUMMARY

For the following thesis all the information about roads used and managed by Estonian Defence Forces was mapped and analyzed. Prior to this work no one in Estonian Defence Forces had previously addressed this kind of situation as a whole.

The thesis seeks answer to the question whether the roads designed for Defence Forces can be done by abiding with existing laws, regulations, rules and standards used by the civil sector, which in turn are used as a basis for designing highways, local government roads and roads managed by RMK, or does Defence Force require a separate guide composed specially for their road design. Examining the legislation, it was concluded that for Defence Forces road design separate law or regulation does not exist and that there is no single legal act directly designed or mandatory for road design for Defence Forces. To ensure that the needs of Defence Forces are met it is necessary to construct a separate manual which contains all the needed road requirements.

Use of existing public roads, maneuver areas, campus areas, (partly) Ämari airfield and their solutions used for road pavement were analyzed. It was concluded that the existing solutions do not work as the use of roads and the used load on pavements have both been increased. It has become a necessity to change the cross profile in relation of the changed machinery park.

On the subject of public roads it became clear that the Defence Forces and the National Road Administration have started cooperation to chart the needs in relation to public roads but as of now concrete results have not been reached yet.

On the areas owned by the Defence Forces road designs and construction is still a continuing process. Before starting the task of designing and constructing new roads the Defence Forces must carry out a more thorough analysis of existing roads the results of which can be used for the design of new roads. To meet the requirements of Defence Forces more efficiently adjustments to the cross- and longitudinal profiles must be done.

The outcome of this theses is going to be used as base material for developing specific requirement materials for Estonian Defence Forces. At this moment within this work frame no specific solutions could be found due to the current situation being too unclear and the existing situation and identification raising more questions than answers. However, to identify the primary starting points and to describe the existing situation and finding out critical points further road development for Defence Forces is crucial. While writing this thesis a number of bottlenecks due to legislation, classification of roads and road names became clear. Resolving these issues has already begun, however, complete solutions will take time.