

AZ ORSZÁG VÉDELMI FELKÉSZÍTÉSE TERÉN A KÖZLEKEDÉSI RENDSZERREL SZEMBEN TÁMASZTOTT KÖVETELMÉNYEK ÉS AZOK KIDOLGOZÁSÁNAK MÓDJA

(Tanulmány)

*Tóth Bálint*¹

A közelmúlt években hazánkban és a környező országokban végbe-ment - történelmi jelentőségű változások kapcsán elkerülhetlenné vált, hogy felülvizsgáljuk és szükségyszerűen új alapokra helyezzük az ország biztonságának és védelmi képességének megteremtésére vonatkozó nézeteinket, elveinket. E döntő fontosságú és tudományos megalapozást igénylő feladatot a kormányzati szervek a társadalom széleskörű bevonásával alapvetően már elvégezték. E tevékenység eredményességét igazolja, hogy a Magyar Köztársaság Országgyűlése elfogadta és a 11/1993., valamint a 27/1993. számú határozataiban rögzítette a Magyar Köztársaság biztonságpolitikájának, illetve honvédelmének alapelveit, valamint megalkotta a honvédelemről szóló törvényt. (1993. évi CX.törvény)

Az Alkotmány és a fent említett - egymásra épülő - dokumentumok adnak szilárd alapot arra, hogy részletesen is kidolgozásra kerülhessenek az ország védelmi felkészítésére vonatkozó további dokumentumok, szükséges szabályozók és törvények, valamint a felkészítésben résztvevő szervek feladatai, jogai és kötelességei. E dokumentumokban az ország védelmére irányuló közakarát is kifejeződik.

"A Magyar Köztársaság honvédelmének alapelvei"-t tartalmazó okmány a jelenlegi kül- és belpolitikai, valamint gazdasági viszonyokat, a nemzetközi helyzet feszültségeit, a lehetséges biztonsági garanciákat elemezve többek között rögzíti: *"a megfelelő védelmi képességének fenntartásában Magyarország alapvetően saját erejére, saját véderejének képességére és elszántságára, az állampolgárok támogatására és áldozatképessé-*

1 Tóth Bálint mk. alezredes, HM Védelemgazdasági Főosztály

gére épít.” (A Magyar Köztársaság honvédelmének alapelvei I.fejezet 6.pont.)

E megfogalmazásból egyenesen következik, hogy az ország függetlenségét, területi épségét, lakosságát és alkotmányos rendjét fenyegető veszélyek elhárítása alapvetően saját erővel és csak olyan garanciarendszer létrehozásával lehetséges, amely átfogja és szükség szerint aktivizálja az ország védelmi potenciálját. E garanciarendszer teljes körű kialakításához a dokumentum meghatározza a Magyar Köztársaság honvédelmi politikájának stratégiáját, a honvédelem rendszerének és a fegyveres erőknek a felépítését, a haderő fejlesztésének alapvető irányait.

Az ország védelmi felkészítésében meghatározó szerep hárul a honvédelmi rendszerre, amelynek felépítését a dokumentum a következők szerint fogalmazza meg: *”A honvédelem rendszere az ország védelmi igényeit tudatosan elfogadó társadalomra, a fegyveres erők és a lakosság anyagi szükségleteit kielégíteni képes gazdaságra, a védelemre felkészült és működőképes államszervezetek, a lakosság és az anyagi javak védelmét szolgáló polgári védelmi szervezetekre, valamint a katonai védelmet ellátni képes fegyveres erőkre épül.”* (A Magyar Köztársaság honvédelmének alapelvei IV. fejezet 19. pont.)

Ahhoz, hogy az ország honvédelmi rendszere a fenti elvárásoknak megfelelően, megítélésem szerint egyik legfontosabb feladat a gazdaság olyan irányú felkészítése, amely a fenyegetettség különböző fokozatainak bekövetkezése esetén is biztosítja a nemzetgazdaság működését, a lakosság létfontosságú javakkal történő ellátását és a védelemhez szükséges anyagi erőforrások megteremtését. E célt kell, hogy szolgálja a békeidőszakban végzett honvédelmi felkészítés, annak keretében az ország mozgósítási rendszerének kialakítása, valamint a felkészülés feladatainak végrehajtása. Meg kívánom jegyezni, hogy ez a feladat a témában érintett szakemberek számára nem új dolog, azonban a megváltozott körülmények és feltételrendszerek miatt a végrehajtása egy sor *”újszerű”* megoldást igényel.

E tanulmányban a szűkebb szakterületemen - a közlekedésben - jelentkező újszerű követelményekre és azok megoldásának lehetőségeire kívánom a figyelmet ráirányítani.

1. A közlekedési ágazat helye és szerepe az ország honvédelmi rendszerében

A közlekedés - gazdasági és társadalompolitikai szerepét tekintve - a társadalom természetes működési és fejlődési folyamatának nélkülözhetetlen része, összekapcsoló elem a termelés, az elosztás és a fogyasztás között.

Egy ország közlekedési rendszerének szervezettsége, fejlettsége, teljesítőképességének és műszaki állapotának helyzete jelentős mértékben befolyásolja az adott ország gazdasági tevékenységének lehetőségeit, a lakosság ellátásának, életkörülményeinek színvonalát és nem utolsósorban meghatározóan kihat az ország védelmi képességére. Ezért a honvédelmi felkészítésben is kiemelt szereppel bír a közlekedési rendszer működőképességének fenntartása, valamint a rendszer életképességét növelő rendszabályok előkészítésére irányuló feladatok megvalósítása.

Hazánk geostratégiai adottságaiból, valamint az utóbbi másfél-száz év alatt kialakult közlekedési infrastruktúra jellegéből eredően a közlekedési rendszer megbízható működőképességének fenntartása meglehetősen összetett feladat. Különösen az a minősített időszakokban, elsősorban a rendkívüli állapot időszakában (háborúban), amely feladatot csak az egész közlekedési rendszer kellő időben történő felkészítésével lehet megvalósítani. A feladat megoldását emellett még sok objektív tényező bonyolítja. Ilyenek például a könnyen sebezhető nagyfolyami vasúti és közúti hidak, az erősen centrális jellegű (Budapest központú) közúti és vasúti hálózat csomópontjai, stb. A közlekedési hálózat létfontosságú objektumainak (pl.: dunai és tiszai hidak, fontosabb vasúti csomópontok) egy esetleges háborúban várható rombolása, akár egy ipari-, vagy természeti katasztrófa, közlekedési baleset okozta működésképtelensége, kritikus esetben az ország egyes területeinek (esetleg országrészeinek) elszigetelődését *"eredményezheti"*, azaz a közlekedés folyamatosságának megszakadását jelentheti, ami mind a katonai védelem megszervezésében, mind a nemzetgazdaság működtetésében, valamint a lakosság ellátásában nehézséget okozhat. A fenti, földrajzilag jól behatárolható, veszélyeztetett objektumok mellett a feladatok megoldásában további nehézséget jelentenek a közlekedési pályák (közút, vasút) és járművek műszaki állapotából (korszerűtlenség, előregedés) eredő problémák, valamint a közlekedési infrastruktúrát üzemeltető szervezetek működésé-

ben és gazdálkodási tevékenységünkhöz szükséges anyagi feltételek biztosításában jelenleg fellelhető hiányosságok.

Az ország közlekedési rendszere jelenlegi helyzetében mind műszaki-technikai, mind gazdasági vonatkozásban messze elmarad attól a kívánatos szinttől, amely az ország gazdasági fejlődésére pozitívan hatna, illetve a honvédelmi szükségletek maradéktalan kielégítését lehetővé tenné. Ezen elmaradás okai a 80-as évektől jelentkező és tartósan a mai napig ható, a közlekedés fejlesztéséhez szükséges források hiányában keresendőek. Az elmaradt beruházások, fejlesztések, korszerűsítések halmozódása ma már sok esetben bizonytalanná teheti a közlekedés ütemét, szállítási zavarokhoz, a szolgáltatások színvonalának eséséhez vezethet. A közlekedési rendszer működésében jelentkező folyamatosan romló tendencia megállítása sürgős beavatkozást igényel. E téren az utóbbi hónapokban kedvező irányú elmozdulás történt.

Az itt felvetett gondok, problémák egyben azt is sugallják, hogy az ország védelmi képességének biztosítása és fenntartása érdekében különösen kiemelt figyelmet kell fordítani a közlekedési rendszer minősített időszaki működésének előkészítésére és felkészítésére. E feladat megoldása csak az ország védelmi képességének megteremtéséért felelős szakemberek közös munkájának eredményeként jöhet létre. Ennek során döntő fontosságú, hogy a reális igények felmérése, a követelmények meghatározása, a megvalósítás pénzügyi fedezetének biztosítása időben megtörténjen.

Az előkészítés tervezése és a kivitelezés során tekintettel kell lenni az olyan speciális sajátosságokra, amelyek döntően a helyhez kötött berendezésekre, s így többek között a közlekedési objektumokra is jellemzőek. Például a közlekedési rendszer *"beépített kapacitásainak"* jelentős része (útvonalak átbocsátó képessége, hidak teherbírása, stb.) mindig konkrét helyhez kötött, ebből eredően nem átcsoportosíthatók, helyettesítésük rendszerint nem, vagy csak nehezen biztosítható. Ezért előfordulhat, hogy a rendkívüli állapot időszakában a fegyveres erők működéséhez szükséges többlet kapacitásokat - a várható alkalmazási feladatoktól függően - esetleg több helyen is létre kellene hozni, illetve beépítésükre több változatban fel kell készülni.

A felkészítés tervezése során figyelembe kell venni az olyan objektív tényeket, hogy például a közlekedési infrastruktúra beruházásai rend-

szerint csak hosszabb időszak (általában hónapokban mérhető) alatt, valamint jelentős munkaerő és anyagi ráfordításokkal valósíthatók meg. Ezekből szükségszerűen következik, hogy a felkészítéssel összefüggő beruházások egy részét már a békeidőszakban el kell végzni, illetve a lehetséges mértékben elő kell készíteni.

A közlekedési rendszer előkészítése során a szükséges kapacitások beépítésének megvalósítása különösen akkor jelent problémát, ha az adott térség mindennapos és prognosztizálható közlekedési szükségletei (településszerkezet, gazdasági fejlettség) egyébként nem indokolják az adott esetben e térségbe összpontosított fegyveres erők háborús működéséhez szükséges nagyságrendű kapacitások kiépítését. Ilyen esetekben a döntéshozatalnál azonban már nemcsak a gazdasági szempontokat, hanem katonapolitikai és biztonságpolitikai szempontokat is figyelembe kell venni.

2. A közlekedési alágazatok helye, szerepe és jelentősége az ország védelmében.

Az ország és a fegyveres erők háborús közlekedési szükségletei kielégítésében - adottságaikból eredően - a legnagyobb jelentőséggel várhatóan a vasúti és a közúti alágazatok fognak bírni.

A **vasúti alágazat** alkalmazhatóságát a kellően fejlett hálózat, a szükséges irányokban megfelelő számban és teljesítőképességgel kijelölhető vasútvonalak támasztják alá. Emellett a többi közlekedési ágazattal szembeni előnye, hogy a tomegesen jelentkező szállítási igényeket az évszaktól és napszaktól, az időjárástól viszonylag függetlenül, gyorsan és gazdaságosan, kellően rejtetten képes kielégíteni. Különösen fontos szerepet kap a csapatok - elsősorban a lánctalpas technikai eszközökkel felszereltek - szállításában, az anyagi készletek decentralizálásában és a védelemgazdasági szállításokban.

A motorizáció növekedésével a **közúti alágazat** szerepe a békeidőszakban is folyamatosan erősödik. Várhatóan így lesz ez a haditevékenységek időszakában is. *Jelentőségének és szerepének növekedését elősegíti és alátámasztja:*

- a szilárd burkolattal ellátott úthálózat kedvező sűrűsége, a várható irányokban a megfelelő áteresztőképességű utak megléte;

- a vasúthálózaténál kisebb fokú sebezhetősége, a működőképesség fenntartásának viszonylagos egyszerűsége (több megkerülési lehetőség, kevesebb kiszolgáló erő, stb.);

- az ellátási folyamatokban jelentkező rovidebb szállítási távolságok, a rendeltetési helyre történő átrakás nélküli közvetlen eljutási lehetőség;

- a magas fokú manőverezési lehetőség és képesség, a gyorsaság.

Kedvezőtlen azonban, hogy azonos nagyságrendű anyagmennyiség szállításához jelentősen nagyobb az élőerő- és eszköz szükséglete, továbbá nagyobb a fajlagos energia felhasználása.

A közúti alágazat elsősorban a csapatok mozgásainak biztosításában és a csapatszintű ellátási tagozatokban az után- és hátraszállítási feladatok ellátásában látszik döntő fontosságúnak. A közvetlen hadművelleti területen (a hadtest védősávjában) a leggyakrabban igénybevett, esetenként csaknem egyetlen alkalmazható alágazatként jöhet számításba.

A vízi közlekedési alágazat elsősorban az anyagi készletek decentralizálásában (esetleg utánszállításában nemzetközi viszonylatban), valamint a hidak rombolása esetén a szárazföldi alágazatok kapcsolatainak létrehozásában játszik döntő szerepet. Alkalmazhatóságát erősen korlátozza a hajózható víziutak iránya és a kikötőhelyek kiépítettségének hiánya.

A légi közlekedési alágazat infrastruktúrájának várható fejlődése növelheti ezen alágazat szerepét az ország védelmi képességének biztosításában. Elsősorban a gyors beavatkozást igénylő esetekben - kisebb mennyiségű, életmentő és létfontosságú anyagok, továbbá a sebesültek szállításánál - vehető számításba. Emellett a nemzetközi viszonylatú speciális anyagszállításoknál kerülhet alkalmazásra.

Az ország közlekedési rendszere és abban valamennyi alágazat működőképessége döntően befolyásolhatja az ország védelmi képességét. Az elmúlt háborúk tapasztalatai azt igazolják, hogy az ellenség mindig kiemelt figyelmet fordított a közlekedési rendszer megbénítására, a csapatok felvonulási és utánpótlási útjainak rombolására. Ez a tény is alátámasztja, hogy a korszerű háborúban - különösen a nagy pontosságú fegyverek alkalmazása miatt - fokozottabb követelmények irányulnak a köz-

lekedési rendszer életképességére és annak fenntartását biztosító állományra.

3. Az ország közlekedési rendszerének felkészítését és háborús működtetését végző szervezetek

A polgári közlekedési rendszer honvédelmi igények szerinti felkészítésének feladatai - a Honvédelemről szóló törvényben foglaltaknak megfelelően a Honvédelmi Minisztérium által összeállított igények és a Kormány részéről meghatározott követelmények alapján - a Közlekedési Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (továbbiakban KHVM) hatás- és feladatkörébe tartoznak.

A követelményekben meghatározott felkészítési feladatok végrehajtására - a KHVM szervezésével és felügyelete mellett - döntően az ország közlekedési rendszerét építő, fenntartó és üzemeltető gazdálkodó szervek kerülnek bevonásra. A felkészítési feladatok költségkihatásai az állami költségvetési törvényben e célra meghatározott forrásokból kerülnek finanszírozásra.

Az ország közlekedési rendszerének háborús időszakban történő működtetésére, a technikai oltalmazás és helyreállítás feladatai végzésére - a KHVM szakfelügyelete alá tartozó vállalatok bázisán - szállító és helyreállító szolgálatok, valamint különböző rendeltetésű helyreállító osztagok kerültek korábban létrehozásra. Kapacitásuk, területi diszlokációjuk alapvetően az előkészítésre korábban kijelölt (PROTOKOLL) hálózathoz igazodtak. A jelenlegi feladatok érdekében e szervezetek kisebb módosításokat - elsősorban a mobilitásuk növelése, illetve az újabb technológiai eljárások alkalmazása miatt - igényelnek.

Az országban végbemenő gazdasági átalakulási folyamatban a polgári közlekedés helyreállító szervei, osztagai megalakítására negatívan hat a jelenlegi biztosítási rendszer felbomlása, azok helyett az újbóli szabályozások késése, valamint a privatizációs folyamatból eredő leépülés, továbbá egyes korábban működő szervek megszűnése. Mindezek ellenére továbbra is alapelvünk, hogy a közlekedési rendszer háborús működtetésének biztosítása csakis az azt békében is fenntartó szervek feladata lehet. Ugyanakkor a honvédelmi feladatok és elsősorban a hadművelet érdekében alkalmazott polgári kapacitások megbízható igénybevétele-

hez elengedhetetlen az azokat működtető szervezetek részére katonai támogatás nyújtása. Ez magába foglalja például az aknafelderítést és mentesítést, szükség esetén az őrzés-védelmet, a közvetlen légvédelmet, a technikai álcázást és esetenként a katonai vezetést. A helyzettől függően a katonai támogatás kiterjedhet speciális eszközökkel, védőfelszerelésekkel való ellátásra, élelmezési és egészségügyi ellátásra, illetve tervdokumentációk, technológiai utasítások biztosítására is.

4. Az ország közlekedési rendszerével szemben támasztott hadműveleti követelmények kidolgozásának elvei

Az ország közlekedési rendszerével szemben támasztott alapvető követelmény, hogy legyen alkalmas rendkívüli helyzetekben (hadiállapotban, katasztrófák esetén) az ország működőképessége fenntartásához és a fegyveres erők haditevékenysége biztosításához elengedhetetlenül szükséges közlekedési igények kielégítésére.

Ahhoz, hogy ezen követelmények naturális egységekben is kifejezhetők legyenek elengedhetetlen, hogy adott esetben a közlekedési rendszert igénybevevők részletes igényeiket összeállítsák és a felkészítésért felelős szerv részére megküldjék. Így például feltétlenül szükséges a fegyveres erők igényeinek ismerete mellett, a különböző szolgáltatásokat végző (erőművek, üzemek, kórházak, intézetek, hivatalok, stb.) a lakosság ellátásában, a védelemgazdaság működtetésében érintett szervek, stb. közlekedési igényeinek ismerete is. Ezen igények összeállítása bonyolult és nehezen determinálható feladatot jelent, hiszen a közlekedési igények a mindennapi életben is erősen heurisztikus jellegűek. Természetesen ez mégsem jelenthet "kibúvót" a feladat alól, mivel az adott térség és végső soron az egész ország közlekedési igényének számbavétele nélkül nem lehet reális követelményeket meghatározni.

A közlekedési rendszer működésével és áteresztőképességével kapcsolatos lakossági és gazdasági igények kielégítésében mindennapos gyakorlati tapasztalatok és számszerűsített adatok állnak rendelkezésre, így a minősített időszaki igények felmérését elegendő csak a mindennapos-tól eltérő feladatokra kiterjeszteni. Számvetéseink szerint valószínűsíthető, hogy ezen igények döntő részét (kb. 80-90 %-át) a katonai szervezetek haditevékenységével kapcsolatos igények teszik ki.

A katonai szervezetek haditevékenységével kapcsolatos közlekedési igényeiből eredő hadműveleti követelmények összeállítását a **Honvéd Vezérkar irányításával rendszerint az érintett szakszolgálat (Magyar Honvédség Közlekedési Szolgálatfőnökség) végzi.** Ezen követelmények kiterjednek a közlekedési hálózat (vasút, közút, víziút) meghatározott irányainak és egyes szakanyagainak, műtárgyainak áteresztőképességére, műszaki-, technikai adataira, az igénybevételre tervezett közlekedési eszközök mennyiségére, valamint a működőképesség fenntartására és a rombolások utáni helyreállításra vonatkozó előírásokra.

Az ország közlekedési rendszerével szemben támasztott követelmények összeállításához kiinduló alapot a fegyveres erők várható alkalmazási feladataiból eredő közlekedési szükségletek adnak. Ezek a hadműveleti csapat- és anyagszállításokból, a mozgósítási és kiürítési, valamint ellátási szállításokból, továbbá a haditevékenységgel kapcsolatos csapatmozgásokból tevődnek össze. A várható szállítási feladatok jellege, nagyságrendje és időbeni koncentráltága valamennyi szállítási alágazat (vasúti, közúti, vízi, légi és csővezetékes) igénybevételét, eszközeinek komplex alkalmazását teszi szükségessé.

A fegyveres erők haditevékenységével felmerülő, közlekedési szükségletek kielégítésére az ország közlekedési rendszerének *úgy kell felkészülnie, hogy az biztosítsa:*

- az ország területén belül a csapatok bármely veszélyeztetett irányba történő átcsoportosítását;
- az anyagi készletek decentralizálását, a csapatokhoz történő közleltetését, a haditevékenységükhöz szükséges anyagok folyamatos utánszállítását, a sebesültek és a sérült technikai eszközök hátraszállítását;
- a kijelölt közlekedési hálózat üzemeltetését és működőképességének fenntartását, rombolás utáni gyors helyreállítását.

Ezen feladatok ellátása mellett az ország közlekedési rendszerének *eleget kell tenni még:*

- a védelemgazdasági és az ország háborús működéséhez szükséges közlekedési igények kielégítésének;

- a lakosság ellátásával, szükség szerinti evakuációjával kapcsolatos szállítási feladatoknak.

A közvetlen katonai feladatok nagyságrendjére jellemző, hogy a szükséges csoportosítás létrehozása érdekében viszonylag rövid idő alatt (4-5 nap) meghatározott irányban mintegy 25-30 ezer db gép- és harcjármű kombinált mozgását, valamint kb. 60 ezer tonna anyagi készlet szállítását kell biztosítani. Ez a várható agresszió irányától függően 150-300 katonavonat közlekedtetését is jelentheti.

Ahhoz, hogy ez a bonyolult és nagy intenzitású feladat végrehajtható legyen elengedhetetlen, hogy a rendelkezésre álló kapacitások időben előkészítésre kerüljenek és az egész rendszer megfelelő rugalmassággal bírjon.

A közlekedési rendszerrel szemben támasztott katonai követelmények érvényesítése, a katonai igénybevétel tervezése és végrehajtása elengedhetetlenné teszi valamennyi közlekedési alágazatnál vezetési szintként a megfelelő katonai közlekedési szervekkel való szoros együttműködést. Az ehhez szükséges szervezeti és technikai feltételek létrehozását ezért már a békeidőszakban szükséges megalapozni és meghatározott szinten előkészíteni.

5. A közlekedési rendszer működőképessége fenntartásának és a helyreállítás tervezésének, végrehajtásának alapvető követelményei

A közlekedés ellen irányuló ellenséges tevékenységet feltehetően a fontos irányok bénítására való törekvés, a koncentrált és a folyamatos helyi ráhatás fogja jellemezni.

Az ellenséges tevékenység célobjektumait elsősorban a fontos szereppel bíró, nagykapacitású, könnyen sebezhető közlekedési objektu-

mok képezhetik, amelyek rombolása (kiesése) fontos irányok, vagy körzetek közlekedésére kihat. Ennek megfelelően a helyreállítás tervezésénél elsősorban a közlekedési csomópontok, a jelentős folyókon lévő átkelőhelyek, az irányítási, ellátási, javítási központok rombolásával kell számolni. Figyelembe kell venni, hogy ezek egybeeshetnek az ellenség más célobjektumaival is, (fegyveres erők része, igazgatási, gazdasági, távközlési objektumok) amelyek még tovább növelik a közlekedési objektumok veszélyeztetettségét.

A közlekedési objektumok ellen főleg az ellenség légierejének hagyományos, vagy tömegpusztító fegyverekkel történő alkalmazása várható, és nem zárható ki légideszantok, diverziós csoportok tevékenysége sem. Ezeken túl - a helyreállítás szempontjából - figyelembe kell venni a közvetlen harctevékenységek lehetséges körzeteiben a harc kihatásait a közlekedési objektumokra.

Az ellenséges tevékenységek következményei változóak lehetnek a közlekedési objektumoknál, a működés zavarásától a teljes rombolásig (megsemmisülésig) terjedően. Ebből következően egyaránt számításba jöhet az objektumok helyreállítása, vagy helyettesítése (megkerülése).

A közlekedési rendszer objektumai - szerepük, kapacitásuk, lehetséges igénybevételük és veszélyeztetettségük alapján - jelentősen különböznek egymástól. Ezen tényezők együttes megítélése alapján - a helyreállítás fontosságára is tekintettel - *a következő kategóriákba sorolhatók:*

- **Kiemelt kategóriába** tartoznak a legfontosabb szereppel bíró, legnagyobb kapacitású, a katonai tevékenységek fő irányjaiban és körzeteiben elhelyezkedő, a legnagyobb igénybevételre tervezett közlekedési objektumok, amelyeknél a legnagyobb veszélyeztetettséggel és a legsürgősebb helyreállítással, vagy helyettesítéssel kell számolni.

- **Első kategóriába** tartoznak a fontos szereppel bíró, nagy kapacitású, a katonai tevékenységek fő irányjaiban és körzeteiben elhelyezkedő, igénybevételre tervezett közlekedési objektumok, amelyeknél nagy veszélyeztetettséggel és sürgős helyreállítással, vagy helyettesítéssel kell számolni.

- **Második kategóriába** tartoznak a jelentős szereppel bíró, jelentős kapacitású, katonai tevékenységek és igénybevétel szempontjából számításba vett közlekedési objektumok, amelyeknél veszélyeztetettséggel és helyreállítással, vagy helyettesítéssel kell számolni.

A fenti kategóriákba nem tartozó objektumok - *"nem sorolt"*-ak - helyreállítását a soroltak után, illetve a rendelkezésre álló erők függvényében kell tervezni.

5.1. A helyreállítás tervezésének elvei

A helyreállítási terv összeállításánál figyelembe kell venni, hogy az MK közlekedési hálózatából kijelölt vasúti és közúti irányok forgalmát minden körülmények között biztosítani kell. Ennek érdekében az átmenő forgalmat a kiépített megkerülő irányok aktivizálásával, vagy rögtönzött helyreállítással kell biztosítani. A továbbiakban a rögtönzött helyreállítás tovább fejlesztésével el kell érni a helyzet alapján szükséges átbocsátóképességet.

Az erők és eszközök létrehozását, területi elosztását a veszélyeztetett objektumok kategorizálása szerint számvetett helyreállítási szükségletek alapján kell tervezni.

Biztosítani kell a gyorsan mobilizálható, nagyobb helyreállítási feladatokra váratlanul szükséges koncentrált tartalékokat a kijelölt, elsősorban helyreállítandó irányok tengelyében.

A helyreállítási terv tartalmazza a kijelölt fő- és megkerülő irányok tengelyének körzetében található mindazon anyaglelőhelyeket, melyek a helyreállító anyaganyag-tartalékok képzése szempontjából igénybevételre számításba jöhetnek.

A helyreállítási tervek feleljenek meg mindazon követelményeknek, melyek alapján folyamatosan biztosítható a fegyveres erők működéséhez és ellátásához szükséges szállítási kapacitás.

A közlekedési kapacitások és tartalékok mennyisége és minősége, felhasználási lehetősége és területi megoszlása biztosítsa az ellenség csapása következtében bekövetkező veszteségek, a fegyveres erők szállítási

szükségeinek gyors pótlását, a fegyveres erők szállítási igényeinek folyamatos kielégítését.

A közlekedési hálózat előkészítése és helyreállítási rendszere álljon összhangban a fegyveres erők részére kijelölt fő- és megkerülő vasúti-közúti irányok műszaki állapotára, kapacitására vonatkozó követelményekkel. A helyreállító erők készenlétét úgy kell meghatározni, hogy a helyreállítás az ellenséges csapás kiváltása után gyorsan megkezdhető legyen.

5.2. A helyreállítás tervezésének célszerű sorrendje

Vasúti közlekedés

a./ Első ütemben: 3-5 napon belül biztosítani kell a kijelölt fő vasúti irányokban az átmenő forgalmat a csapást szenvedett objektumok megkerülő irányainak és a dublőr hídátkelőhelyek aktivizálásával.

b./ Második ütemben: tovább kell fejleszteni a kijelölt irányok helyreállítását és biztosítani kell az eredeti átbocsátóképesség 50-60 %-át. Meg kell kezdeni a kisegítő irányok helyreállítását és biztosítani kell az átmenő forgalmat.

c./ Harmadik ütemben: meg kell kezdeni a nagy hidak helyreállítását az előírt normák alapján, és a kijelölt fő irányokban el kell érni az eredeti átbocsátóképességet. Meg kell kezdeni a kijelölt mellék-, haránt- és nem aktivizált megkerülő irányok helyreállítását a mindenkori helyzet által megkívánt átbocsátóképesség eléréséig.

A vasúti csomópontok, valamint a Duna és a Tisza-hidak helyreállításáig a szállítások folyamatosságát ideiglenes átrakóköretekkel kell biztosítani.

Közúti közlekedés:

a./ Első ütemben: 2-3 napon belül a kijelölt közúti fő irányokban a rombolt objektumok és útszakaszok megkerülő irányainak aktivizálásával biztosítani kell az átmenő forgalmat. A rombolt közúti hídátkelőhelyek kijelölt dublőr hídjait az előírt normák szerint aktivizálni kell.

b./ Második utemben: biztosítani kell az átmenő forgalmat a kisegítő és haránt közúti irányokon és folytatni kell a fő irányok továbbfejlesztését az eredeti átbocsátóképességet megközelítő mértékben. Meg kell kezdeni a fő irányban rombolt nagy hidak helyreállítását az előírt norma szerinti számvetéssel. Meg kell kezdeni a kijelolt különösen fontos csomópontok helyreállítását.

c./ Harmadik utemben: folytatni kell a kisegítő és megkerülő irányok átbocsátóképességének fokozását. Tovább kell fejleszteni a rogtönzött módon helyreállított, vagy létesített objektumok és átkelőhelyek életképességének fokozását az ideiglenes helyreállítás normatíváinak színvonalára. Folytatni kell a különösen fontos csomópontok helyreállítását, és meg kell kezdeni az első és második kategóriás csomópontok helyreállítását.

Vízi közlekedés:

a./ Első utemben: a helyreállító szervezeteknek az "M" készenlététől számított 6-12 órán belül közre kell működniük a hajózó út ronccsalanításában, és meg kell kezdeni a dunai-tiszai TS dublórhidak aktivizálását (közúti, vasúti). A vasúti híd üzemeltetését a becsoportosítás után 48-72 órával, a közúti híd üzemeltetését 24-36 óra múltán kell biztosítani.

b./ Második utemben: az első ütem befejezését követő 8-12 napon belül helyre kell állítani a mindenkori követelményeknek megfelelő vízi szállítási képességet és folytatni kell a részvételt a hajózó utak megtisztításában.

Légi szállítás:

a./ Első utemben: a repülőtér rombolása esetén 4-5 napon belül biztosítani kell a részleges üzemeltetést.

b./ Második utemben: a rombolást követő 8-12 napon belül biztosítani kell egy fel- és leszállópálya teljes kapacitással történő üzemeltetését.

6. A közlekedési rendszer felkészítésének irányítási rendszere

Figyelembe véve, hogy a közlekedés valamennyi alágazata az ország honvédelmi feladatainak végrehajtásában jelentős szerepet tölt be, és azok alkalmazására komplexen kerülhet sor, ezért irányításukat egységes rendszerben kell kialakítani és megvalósítani.

Az egyes közlekedési alágazatok háborús tevékenységének irányítási rendszerét célszerű centralizáltan, szigorúan a szakági irányítás rendje szerint kialakítani.

A szakági irányításnak célszerű a területi (közigazgatási) vezetési rendszer szerint is tagozódnia.

A közlekedési rendszerrel szemben támasztott katonai követelmények érvényesítése, a katonai igénybevétel tervezése és végrehajtása elengedhetetlenné teszi valamennyi közlekedési alágazatnál vezetési szintenként a megfelelő katonai közlekedési szervekkel való szoros együttműködést. Az ehhez szükséges szervezeti és technikai feltételek létrehozását már a békeidőszakban szükséges megalapozni, és meghatározott szinten előkészíteni.

Az egyes közlekedési alágazatok honvédelmi felkészítésével és a katonai igénybevétellel kapcsolatos feladatok nagyságrendje eltérő. Ezek közül kiemelkednek a vasúti és közúti alágazatok, amelyekre a békeidőszakban is jelentős honvédelmi feladatok hárulnak.

Ez - megítélésem szerint az új gazdálkodási szemlélet érvényesülését sem csorbítva - szükségessé teszi e feladatok közvetlen szervezését és irányítását végző - a katonai közlekedési szervekkel kapcsolatot tartó - szakállomány biztosítását.

E tanulmány keretében felvetett kérdésekkel az ország közlekedési rendszerének honvédelmi felkészítése terén jelentkező komplex feladatokhoz kívánok segítséget nyújtani, valamint a szakállomány figyelmét e kérdéskörökre irányítani.