

A csapatok közúti mozgásának szabályai, a gyakorlatok tapasztalatai, további teendők

Svidrony Sándor mk. százados

A forgalombiztosítás növelése, valamint a balesetek, az útkárok, a hatósági és lakossági panaszok csökkentése, illetve teljes megszüntetése érdekében 1981-ben kiadásra került „a közutak egyes közútnak nem minősíthető földutak igénybevételét, a túlsúlyos járművek közlekedését szabályozó” 051/1981. (HK 010.) számú vezérkari főnöki intézkedés és annak végrehajtását szabályozó 010/1981. MN KSZF (HK 010.) számú intézkedés.

A 051/1981. MNVKF számú intézkedés váltotta fel a 030/1976. (Hkm 6.) és 11/1974. (HK 20.) MNVKF számú utasításokat, amelyek ugyan 1981. évig alaprendeltesítését betöltötték, azonban a kiadása óta eltelt időszak alatt olyan jelentős változások álltak be a Magyar Néphadsereg technikai felszereltségében, a közúti mozgások intenzitásában, amelyeket feltétlenül figyelembe kellett venni a továbbiakban. Ezekben az okokon kívül sajnos néhány olyan súlyos baleset következett be, amelyek ráirányították a figyelmet a vasúti átjárókon, közúti szintben keresztezésekben való áthaladás, valamint a közforgalmú úthálózat katonai gépjármű-oszlopokkal való igénybevétele kellő le szabályozottságának hiányára. A balesetek és az elszaporodott közútrongálások, panaszbejelentések szükségessé tették a közúti mozgások szigorú szabályok közé szorítását.

A 051/1981. MNVKF számú intézkedés mint keretszabályozás határozza meg a közutak és földutak igénybevételének, karbantartásának és kiépítésének általános rendjét, a felölsségi jogköröket és kötelességeket.

Az intézkedés végrehajtásáért és végrehajtatásáért a Magyar Néphadsereg vezérkari főnöke a Magyar Néphadsereg közlekedési szolgálatfőnökét tette felelőssé, aki a 010/1981. MN KSZF számú intézkedésben részletesen szabályozta a katonai járművek közúti mozgását, a vasúti átjárók, közúti keresztezések, a lánctalpas járművek közlekedésére gyakorlatok céljából kijelölt és helyőrségi földutak igénybevételét. Ugyanakkor meghatározásra kerültek a közlekedésben részt vevők, azok mozgását tervező törzsek, a karbantartást és építést végző szervek és katonai szervezetek feladatai, az egyes végrehajtási határidők és az ellenőrzést végrehajtók kötelességei.

A vezérkari főnök és a közlekedési szolgálatfőnöki intézkedések a Honvédségi Közlönyben való megjelentetésén kívül önállóan (egybefűzve) is megjelentek és a teljes HM elosztó szerint eljutottak valamennyi érintett MN szervezet-

hez, szervhez és intézethez. Az önálló megjelentetésnek az volt a célja, hogy ezen – a Magyar Néphadsereg mindennapi életében gyakran végrehajtásra kerülő közúti mozgásokat szabályozó intézkedések kezelése könnyebb legyen, más intézkedésektől, rendeletektől elkülönítve könnyen hozzáférhető legyenek.

Sajnos az elmúlt időszak tapasztalatai azt bizonyítják, hogy még mindig vannak olyan egységek és szervek, amelyek a 051/1981. MNVKF számú intézkedésnek még csak a létezéséről sem tudnak, bár az évek óta gazdátlanul porosodik a „T” irodában. Így aztán nem csoda, hogy az adott egységeknél, szerveknél az alegységek mozgását egyáltalán nem, vagy nem az intézkedések szellemében szervezik meg, nem tesznek eleget a bejelentési és engedélyeztetési kötelezettségeknek. Csak a súlyos (tízszeres) büntetés kiszabásánál kezdik keresni a vonatkozó szabályzókat és azzal védekeznek, hogy bizony az említett intézkedésekről most hallanak először.

Volt olyan tapasztalat is, hogy az intézkedéseket csak a műszaki, az elhelyezési, a hadtáp, vagy a szállító szolgálat ismerte, de csak a rá vonatkozó mértékben hajtotta végre a feladarakat, holott úgy a vezérkari főnöki, mint a közlekedési szolgálatfőnöki intézkedés egyes rendelkezési vonatkozásai az előbb felsorolt szolgálatokra, sőt igen komolyan érintik a gyakorlatokat tervező hadműveleti törzseket is, ezért az intézkedések végrehajtását a teljes jogkörrel rendelkező parancsnokoknak kell összefogniuk, számonkérve az egyes szakágak résztevékenységének teljesítését.

A korábbiakban felsorolt okok indokoltrá teszik, hogy az 1981. évben érvénybe léptetett 051/1981. MNVKF és a 010/1981. MN KSZF számú intézkedések fontosabb szabályozásait újból felelevenítsük, azokra a figyelmet felhívjuk. Szükséges ez annál is inkább, mivel a kezdeti javulást követően újabban megnőtt a panaszok száma, a károkozás mértéke.

Jelen cikknek az a célja, hogy a mozgásokat tervezőktől a végrehajtókig mindenki az egyes pontokat egységesen értelmezze és alkalmazza.

A továbbiakban a végrehajtással kapcsolatos tapasztalatok négy alapvető fő kérdés – a közúti mozgások megszervezése, a közúti átjárók és közúti kereszteződések igénybevétele; a gyakorlatok végrehajtására kijelölt és a helyőrségi földutak kiépítése és karbantartása, a túlsúlyos járművek közlekedésének szabályai – közül csoportosítva kerülnek ismertetésre.

1. A közúti mozgások tervezése szervezése végrehajtása

Az intézkedés meghatározza, hogy aszfalt burkolatú utakat lánctalpas eszközökkel csak magasabb HKSZ feladatok és „M” feladatok elvégzése esetén, illetve a rendkívüli feladatok végrehajtása során lehet igénybevenni. A tapasztalat két végletet mutat. Az egyik, amikor az adott katonai szervezet parancsnoka a feladat végrehajtásának sürgősségére és tréler hiányra hivatkozva a lánctalpas műszaki eszközt lábón a legrövidebb úton – az aszfalt burkolatú közúton – indította útba. Másik véglet – igaz egyedi eset, hogy az 1984 telén a hóakadályok okozta rendkívüli helyzetben az egyébként túlsúlyos engedélyhez kötött lánctalpas műszaki munkagépeket és szállító harcjárműveket életmentő céllal elrendelt haladéktalanul kirendelő előljárótól az útbaindító kérte, hogy az útvonalengedélyt előzőleg telefonon megkérhesse.

Egyértelműen le lett szabályozva az autópályákon, autóutakon és az egy-számjegyű főutakon végrehajtásra tervezett, a négy gumikerekes járművet meg-

haladó oszlopmenetek bejelentési kötelezettsége. Ennek sajnos még mindig gyakran nem tesznek eleget, ugyanakkor érkeznek a felsoroltakba nem tartozó három-négy számjegyű összekötő, vagy bekötőutak igénybevételének engedélyezését kérő bejelentések.

Ugyancsak problémát okoz a határidők egységes értelmezése. Az intézkedésben meghatározott 14 nap az igény beérkezése és a mozgás tervezett ideje között értendő. Volt olyan eset, hogy bár az ügyszerű aláíratásának dátuma valóban két héttel előzte meg a mozgás tervezett idejét, azonban a postára adás, a háromnapos munkaszünet, az ügyszerű utaztatása és az ügyintézőre való kiszignálása a tényleges ügyintézésre (útvonalmódosítás, engedélyeztetés, kiértékelés, visszajelzés) már csak két napot hagyott.

Ami a nyári időszakra elrendelt korlátozásokat illeti, sajnos szintén vannak negatív példák. Az intézkedés nem kellő figyelemmel való olvasásából ered, hogy a gyakorlatot tervező törzsek az útbaindítást a korlátozás alá eső időszakra tervezik.

2. A vasúti átjárók és közúti kereszteződések igénybevétele

A gyakorlatok közúti biztosítása megtervezésének célja a mozgások tervszerű, balesetmentes, károkozás nélküli pontos végrehajtása, ami igen körültekintő munkát igényel úgy a tervezés és szervezés, mint a végrehajtás időszakában.

A gyakorlatok tervezését végző hadművelési törzseknek a gyakorlat elgondolásának, a dinamikának birtokában előre meg kell tervezniük a kerekes és láncfalas szállító és harcjárműoszlopok előrevonását, manővereit, a szilárdburkolatú utak és földutak, valamint a vasúti átjárók és közúti kereszteződések igénybevételét, az igénybevételek térbeni és időbeni szétválasztását. Csak ezek után lehetséges a forgalomszabályozás megszervezése, a mozgások végrehajtását követő karbantartáshoz szükséges erők és eszközök kijelölése és feladataik meghatározása.

Különösen fontos, hogy a gyakorlatok során a lehető legpontosabban kerüljön meghatározásra a vasúti átjárók pontos szelvény száma és az igénybevétel időpontja. A MÁV területileg illetékes szervei a gyakorlat levezetési tervében meghatározott időpontokban – a katonai közlekedési szervek igényére – az igénybevételre tervezett vasúti átjáróknál speciális rendszabályokat fogantatottak a vasúti és a keresztező katonai forgalom biztonsága érdekében.

Az MN 5232 által az elmúlt időszakban levezetett gyakorlatokon a közúti kereszteződésekben a forgalomszabályozás előírás szerűen meg volt szervezve, a gumiszőnyegek használata, az átjárók előkészítése (átereszek védelme) következtében károkozás nem történt és a balesetek megelőzése érdekében a sár és szennyeződés felhordás azonnal eltávolításra került, a kisebb rongálásokat haladéktalanul helyreállították.

Ugyanakkor egyes egységszintű gyakorlatokon előfordult, hogy a forgalomszabályozás fogalma útlezárásra redukálódott (órákig feltartva a munkába indulók forgalmát) a gumiszőnyeget az árokba ugyan ledobták, de az útra már nem terítették le stb.

Összességében kedvező tapasztalat, hogy az elmúlt években a gyakorlatokon nem történt rendkívüli esemény, ami a szükséges biztonsági intézkedések fogantatásának (vonatkozó járművek, forgalomszabályozó katonák kiállítása, az átjárón való körültekintő és előírt módon való áthaladás) eredménye.

3. A lánctalpas járművek részére gyakorlatok végrehajtására kijelölt és helyőrségi utak igénybevétele, kiépítése és karbantartása

A lánctalpas járművek (harceszközök, munkagépek stb.) részére a szilárd burkolati utak kémelése érdekében a gyakorlatok végrehajtására két formális és négy azokat haránt irányba összekötő földút került kijelölésre, melyek összekötik a főbb gyakorlótereket. Ez a hálózat kiegészült a PAJZS-79 gyakorlat során a Magyar Néphadsereg vezérkari főnöke által engedélyezett ercsi úthálózáttal. A földutak összhossza 874 km. Ezek alapvető rendeltetése a gyakorlatok során a lánctalpas technika előrevonásának, manőverezésének, nagy távolságú menetgyakorlatának végrehajtása, a vezetési gyakorlatok lebonyolítása. Ennek a feladatnak a kijelölt földúthálózat azonban csak abban az esetben tud eleget tenni, amennyiben annak kiépítettsége, műszaki állapota megfelelő.

Az elmúlt időszakban a Magyar Néphadsereg műszaki erőivel komoly erőfeszítéseket tettünk a kiépítettség mértékének növelésére. Ennek ellenére a javulás jelentéktelen, aminek alapvető oka, hogy az utakat igénybevevők egy része a vezérkari főnök és a közlekedési szolgálatfőnöki intézkedések előírásainak ellenére a mozgást be sem jelenti, a karbantartást nem hajtja végre. Ez olyan állagromlást eredményez, hogy a rendelkezésre álló műszaki erők csak az éves karbantartást képesek a legfrekvenciáltabb utakon végrehajtani.

Az utak kiépítés, karbantartás és fenntartás szempontjából felosztásra kerültek az MN és a DHDSCS között. Ez a felosztás egyértelművé teszi a felelőséget.

A helyőrségen belül a lánctalpas eszközök mozgására a helyőrség parancsnokok kötelesek utakat (elsősorban földutakat) kijelölni, melyek igénybevétele, karbantartás és kiépítés feltételeit a területileg illetékes katonai közlekedési szervek bevonásával a területi polgári szervekkel kötelesek egyeztetni, a nyomvonalat térképen és jegyzőkönyvben rögzíteni.

Szemben a kijelölt földutakkal, a helyőrségi utak nyomvonal változtatására a helyőrségparancsnok is jogosult, de csak a területi szervek hozzájárulásával, az igénybevétel jogi rendezésével. Az esetlegesen beállt változásokról a területileg illetékes katonai közlekedési szerveket értesíteni kell.

A helyőrségi földutak karbantartásáért, állagáért a helyőrségparancsnok felelős. A kellő műszaki állapot biztosítása érdekében *éves karbantartási tervet* kell készítenniük a helyőrségeknek, melyekhez a szükséges építőanyagok hitelfedezetét a *tervek mellékelésével*, a *szolgálati út betartásával* a tervévet megelőző év *szeptember 1-ig* kell az MN Katonai Szállítási Főigazgatóságra megküldeni (felterjeszteni). Csak kellően indokolt, megalapozott igények elbírálására van lehetőség, tekintettel arra, hogy az éves tervek összeállításánál a rendelkezésre álló hitelfedezet mindig kevesebb, mint az igény. A közúti kereszteződések és vasúti átjárók kiépítését központilag tervezzük, ezért azt külön igényelni nem szükséges.

A katonai közlekedési szervek gépüzemórát, bérleti díjra hitelfedezetet biztosítani nem tudnak. Nem tartjuk indokoltnak továbbá a lánctalpas eszközök részére betonutak építését sem.

A helyőrségi földutak évi két alkalommal történő bejárása az állagfelmérés miatt szükséges, amelyről a területi katonai közlekedési és az érintett polgári szerveket 10 nappal a tervezett időpontot megelőzően a helyőrségparancsnok köteles kiértesíteni.

4. Túl súlyos járművek közlekedése

A korábbi években igen sok probléma jelentkezett az útvonalengedély kérelmek kitöltése terén. Megállapítható, hogy az elmúlt félévben jelentős javulás tapasztalható. Ennek oka egyrészt a felkészítés színvonalának javítása, másrészt a kitöltést segítő útmutatók, segédletek kiadása.

A helyzet azonban koránt sem tekinthető ideálisnak. Még mindig előfordul engedély nélküli útbaindítás, a meghatározott útvonalról való letérés.

A katonai közlekedési szervek komoly erőfeszítéseket tesznek a gazdaságtalan tréleres szállítások vasútra történő terelésére a szükséges feltételek megléte esetén. Ide sorolhatók a be- és kirakó helyőrségben (tehát a végpontokon) a vasútra rá és elszállítását végző trélercek, megfelelő rakodók, illetve a gyors továbbítás lehetőségei. Egyes eszközök vasúti szállítása azért is problémás, mert a szállítás alatt őrizni kell, ez pedig külön őrségkocsi biztosítását teszi szükségessé.

A problémák feltárása és a legjobb megoldások kidolgozása érdekében témavizsgálatot kezdeményezünk az érintett szakszolgálatok bevonásával azzal a céllal, hogy csökkentsük a túlsúlydíjakat, hatékonyabban használjuk ki a rendelkezésre álló technikai eszközöket és ösztönözzük a gazdaságos szállításokat.

Jelen cikk a címben szereplő témákban elsősorban a figyelemfelkeltés, tájékoztatás és koránt sem a teljesség igényével próbált rávilágítani a meglévő problémákra, a megoldás útkereséseire.

Az elért eredmények is azt bizonyítják, hogy az erőfeszítések nem voltak hiábavalók. Körültekintő tervezéssel, a végrehajtás feszes irányításával további eredményeket érhetünk el a csapatok balesetmentes, környezetet kímélő közúti mozgásainak biztosítása terén, tovább növelve ezzel is a Magyar Néphadsereg tekintélyét.