AZ ORSZÁG KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRÁJÁNAK FEJLESZTÉSÉRE HATÓ KATONAI KÖVETELMÉNYEK RENDSZERE

Tóth Bálint - Harmati István [1]

A közlekedési infrastruktúra állapotának, teljesítőképességének éppen olyan fontos és meghatározó szerepe van az ország honvédelmének megszervezésében és biztosításában, a katonai erők mozgatásában és reagáló képességük lehetséges idejének megállapításában, mint az ország gazdasági és társadalmi fejlődésében. Éppen ezért érthető törekvés – hasonlóan más nemzetekhez – a hazai közlekedési politika megvalósításában a katonai követelményrendszer érvényesülésének szorgalmazása.

Hazánk első átfogó és összehangolt – ***gróf Széchenyi István*** által megfogalmazott – közlekedéspolitikájának valóra váltásával a magyar közlekedés a XIX század végére, elsősorban a ***vasúti közlekedés*** az akkori Európában az egyik legfejlettebb volt. Jól szolgálta az ipar, a mezőgazdaság, a kereskedelem érdekeit és a polgárosodó társadalom fejlődését, emellett megbízhatóan szolgálta az ország védelmét, a hadak mozgatásának lehetőségét.

A XX. század rohamos technikai fejlődésével összhangban fokozatosan átalakuló, korszerűsödő magyar közlekedési rendszer fejlettsége napjainkra, az ***1990-től kibontakozó társadalmi-gazdasági átalakulás eredményei ellenére is, sajnálatos módon elmarad az európai uniós átlagtól.*** Az elmúlt tíz évben a magyar gazdaság sikeres piacgazdasági teljesítményei élesen rávilágítottak arra, hogy a gyorsforgalmi utak, a nagyteljesítményű vasút, a jó légi közlekedés, valamint az ipari-mezőgazdasági alapanyagoknál az olcsó belvízi szállítás lehetősége az egyik legfontosabb alapfeltétele az ipari, kereskedelmi, logisztikai üzemek, telephelyek kiválasztásának. Magyarország gazdasági fejlődésében, nemzetközi versenyképességének növekedésében a közlekedés az egyik legmeghatározóbb tényezővé vált.

A gyorsforgalmi úthálózat kiépítése, a XXI. századi követelményeknek megfelelő vasúti közlekedés megteremtése, a ***Duna-Rajna-Majna ví-***

---

[1] Dr. Tóth Bálint nyugállományú mk. ezredes, a hadtudományok PhD doktora.
Harmati István MK Közlekedési és Vizügyi Minisztérium főosztályvezető-helyettes.

zi út közepén a magyar belvízi hajózás újjáélesztése, a dinamikusan növekvő légi közlekedési piacon szilárd pozíciók megszerzése természetesen nem lehet csak a közlekedési tárca feladata. A közlekedéspolitika céljai csak nemzeti összefogással, a Kormány, az önkormányzatok**,** hazai és nemzetközi befektetők, a magántőke és magánvállalkozók összehangolt munkájával valósíthatók meg.

Az elmúlt tíz év során mindannyian tanúi lehettünk, hogy a városokban és falvakban az új, illetve rendbe hozott utak mentén hogyan épül ki és fejlődik a gazdaság, hogy csinosodnak az előkertek, szépülnek a lakóházak, a kereskedelmi és egyéb létesítmények. Ahogyan a jó minőségű utak, a magasabb szintű szolgáltatást biztosító közlekedési rendszer a közvetlen lakókörnyezetben az életminőség és az épített környezet fontos meghatározói, ugyanúgy javítják az ország védelmét biztosító katonai erők mozgásának, közlekedésének feltételeit is.

A katonai igények, a hadak mozgatása történelmi idők óta jelentősen befolyásolják a közlekedési létesítmények és eszközök fejlesztését. Klasszikus példaként említhető a római birodalom terjeszkedéséhez, a légiók mozgatásához szükséges útépítések, amelyek alapvetően kijelölték a ma is használatos európai úthálózat egy jelentős részét. A technikai eszközök rohamos fejlődésével, a légiközlekedés megjelenésével megnőtt a közlekedési létesítmények és ezek fejlesztésének fontossága.

Jelenleg egy magasabb fokon integrált, új Európa van kialakulóban, egy olyan euro-atlanti biztonsági struktúrával, amiben a NATO központi szerepet játszik. A Szövetség új stratégiai koncepciójának is egyik sarkalatos eleme a mobilitás, a mozgékonyság biztosítása mind az erőforrások, mind a létesítmények és eszközök vonatkozásában. A fentiekből következik, hogy a szövetséghez való tartózásból eredő követelményeknek is csak abban az esetben felelhetünk meg, ha a saját és a szövetséges csapatok mobilitását lehetővé tevő közlekedési rendszerrel rendelkezünk.

A NATO-ban már régóta ismert és alkalmazott módszer *a* ***katonai erők mobilitása és mozgatása érdekében a polgári közlekedési infrastruktúra igénybevétele.*** Mivel ez a polgári szervek támogatása nélkül nem létezhet, ezért hatékonyan működteti a **Polgári Veszélyhelyzeti Tervezé-**

si Főbizottságát (SCEPC) és ezen belül ***a polgári mozgatási és szállítási ügyekkel foglalkozó három bizottság:***

- Belföldi Felszíni Szállítás Tervezési Tanácsa (PBIST);
- Polgári Repülést Tervező Bizottság (CAPC); és a
- Tengeri Szállítás Tervezési Tanácsa (PBOS) szervezett munkáját.

E szervezetek tevékenysége nagyban hozzájárul ahhoz, hogy valamennyi tagországban hasonlóan érvényesüljenek a szövetség érdekei a nemzeti közlekedési rendszerek igénybevételénél.

A köztudatban gyakran egybeolvad a honvédelmi és a katonai követelményrendszer fogalma. A két fogalom közötti eltérés tartalmukban és hatáskörükben jelentkezik. ***A honvédelmi követelményrendszer*** az ország intézményrendszerének, a nemzetgazdaság – beleértve a közlekedési infrastruktúrát – működőképességének, a lakosság ellátásának alapvető követelményei mellett minden esetben magában foglalja a katonai követelmény rendszer mindenegyes elemét. Ugyanakkor a katonai követelményrendszer az ország védelmének, területi előkészítésének, a lakosság felkészítésének és mozgósításának követelményei meghatározásával elsősorban a hadsereg érdekeinek a különböző nemzetgazdasági ágaknál történő érvényesítését tartalmazza.

Ennek megfelelően a honvédelmi követelményrendszer egy szélesebb és több területet felölelő rendszer, amely szakterületünket érintően az alábbiakban foglalható össze:

A közlekedési rendszerrel szemben támasztott honvédelmi követelmények alapvetően:

1. a saját haderő és a rendvédelmi szervek béke- és minősített időszaki mozgatásával, felkészítéséhez és alkalmazásához szükséges utánpótlási- és hátraszállítási feladatok ellátásával;

2. a szövetséges erők hazai területen való áthaladásának, állomásozásának, illetve itt tartózkodása alatti tevékenységével összefüggő szállítási, rakodási és közlekedési feladatokkal;

3. a nemzetgazdaság alapvető működését és a lakosság létszükségleteinek kielégítését szolgáló közlekedési és szállítási feladatokkal, szolgáltatásokkal kapcsolatos igényekből tevődnek össze.

A közlekedési rendszerrel szemben támasztandó honvédelmi követelmények meghatározása – törvényi kötelezettség alapján – a Kormány feladata, amelynek előkészítéséért ,az ország védelmi felkészítéséért és a területének előkészítéséért felelős szakminiszter felel. E feladatkörben a honvédelmi tárca szakmai képviselői a **Honvéd Vezérkar Hadműveleti Csoportfőnöksége,** valamint a katonai közlekedési és szállítási feladatok végrehajtását felügyelő **Logisztikai Csoportfőnökség** és az **MH Közlekedési Szolgálatfőnöksége.**

A közlekedési rendszerrel szemben támasztott honvédelmi követelmények megvalósításáért, a közlekedési rendszer működőképességének fenntartásáért a **közlekedést felügyelő miniszter** viseli a felelősséget. E feladatok végrehajtását szakapparátusa, hatósági szervei és az egyes közlekedési alágazatokban működő szervezetek, intézmények útján irányítja és valósítja meg.

A honvédelmi követelmények jelentős részét képező katonai igények a saját és a szövetséges haderő mindenkori feladatától, tevékenységétől és a rendelkezésre álló időtől függnek. Éppen ezért ezen igények kielégítéséhez megfelelő előkészületeket kell biztosítani.

A katonai képességek vonatkozásában a NATO azon szövetségi alapelvet érvényesíti, hogy minden olyan katonai igény, vagy képesség, amely nem létezik egy ország haderejében, az máshol megtalálható és a szövetségen belüli koordináció alapján alkalmazható. Természetesen ezen szövetségi alapelv nem alkalmazható a katonai és polgári infrastruktúrára és különösen nem a közlekedési létesítmények vonatkozásában, amelyeknek mindenkor az adott ország területén kell rendelkezésre állni.

Alapvető változást jelentett a közlekedési rendszerrel szemben támasztandó katonai követelményrendszerben, hogy a közel másfél évtizede ***„permanensen”*** folyó haderőreform és hazánk NATO taggá válásának ***„eredményeként”*** fokozatosan csökkent a nagyszámú tartalékos csapatok fenntartása iránti igény a Magyar Honvédség keretében. Ugyanakkor megnövekedett a jól felkészült, az országon belül, vagy - szövetségi kötelezettség alapján - azon kívül gyorsan reagáló, azonnal bevethető válságkezelő egységek létrehozásának és kiképzésének szükségessége. ***Ennek megfelelően a katonai követelmények a korszerű és azonnal igénybe vehető közlekedési - szállítási kapacitások irányába mozdultak.*** Mindezek korszerű közlekedési létesítményeket (repülőtér, vasúthálózat, közúti létesítmények stb.) és korszerű szállítóeszközöket igényelnek.

A két egymással összefüggő katonai (hazai és a szövetséges erők részéről felmerülő) követelményből levezethetők és megfogalmazhatók azok a hiányzó mobilitási képességek, a hiányzó közlekedési, szállítási kapacitások is, amelyeknek alapvető követelményként kell jelentkezniük a közlekedésfejlesztés irányába!

1. A Magyar Honvédség területi elhelyezkedéséből, tevékenységéből eredő igények

A Magyar Honvédség több éves előkészítő munka után rövidesen abba a helyzetbe kerül, hogy megkezdi a jóváhagyott új szervezeti struktúrára való áttérést. Ma már ismertek a létrehozandó szervezeti keretek és a szövetségi tagságból adódó konkrét feladatok is. Kialakulnak a kiemelt helyőrségeket érintő fejlesztések és a körzeti, valamint a bázis gyakorlóterek feladatai, ezáltal a közlekedési – szállítási feladatok, kapacitásigények is ismertté válhatnak.

A nemzeti haderő méretei csökkennek, ugyanakkor a meglévő csapatok harckészültségi követelményei növekednek, és ezzel párhuzamosan növekednek a mobilitás, a mozgékonyság, a reagáló képesség követelményei is.

A szárazföldi haderő a jelenlegi széttagoltság helyett a jövőben tíz kiemelt helyőrségbe koncentrálódik Magyarország területén. Mindez azt is jelenti, hogy a jövőbeni katonai közlekedési igények a helyőrségekben (és körzetükben) fognak koncentrálódni. E térségekben kell biztosítani a katonai bázisok több irányból történő megközelítését, az erők kijutását a fő és alárendelt útvonalakra, a környék gyakorló tereire, valamint a vasúti ki-és berakodás feltételrendszerét.

A kiemelt helyőrségek mellett jelentős nagyságrendű közlekedési igény jelentkezik majd a Dunántúli Kiképző Központ (Szombathely, Tapolca) és a Központi Gyakorlótér Parancsnokság (Veszprém, Várpalota) működési területén is.

A légierő struktúra váltása egyben a légierő egységeinek csökkenését jelenti, így közlekedési, légi közlekedési szempontból a megmaradó légi bázisok fejlesztését vagy fenntartását is szükséges elemezni. ***A korábbi, viszonylag nagyszámú katonai repülőterek közül a továbbiakban csak a kecskeméti és a szolnoki légi bázisok, a szentkirályszabadjai repülőtér, valamint a taszári bázisrepülőtér képezi majd a létesítményi hátteret a jövőben.*** A pápai katonai repülőtér - a bezárásával kapcsolatos

különböző döntésekből eredő problémák ellenére - is számításba vehető mind a Magyar Honvédség, mind a NATO légierői számára.

A magyar haderő minősített időszaki alkalmazási feladatai alapvetően a mindenkor üzemelő közlekedési hálózat és a rendelkezésre bocsátható szállítóeszközök igénybevételére épülhetnek. A konkrétan igénybevételre tervezett közlekedési útvonalak – természetesen – előzetesen nem kerülnek kiadásra, ezért a közlekedési lehetőségek biztosítását általános építési – műszaki követelmények meghatározásával, szakigazgatási hatósági jogkörének gyakorlásával tudja mind a közlekedési, mind a honvédelmi tárca érvényesíteni.

Ennek megfelelően a szaktárca által meghatározott építési – műszaki követelmények jelentik a közlekedési rendszer kiépítésének és fenntartásának alapköveit.

2. A szövetséges erők hazánk területén történő áthaladása, állomásoztatása és tevékenysége során jelentkező közlekedési - szállítási igények

Az ország területére érkező, illetve azon áthaladó szövetséges csapatmozgások irányait és intenzitását alapvetően a feladatra kijelölt szövetséges csapatkontingens nemzetisége és állandó diszlokációs helye, valamint a feladat célja és megvalósításának földrajzi helyzete fogja meghatározni.

Az ország geostratégiai helyzetéből, a NATO országokkal való közvetlen határkapcsolat hiányából kiindulva a szövetséges erők mozgatásában különös fontossággal bír a ***légi közlekedés, a repülésirányítás és légtérellenőrzés NATO elvárások szerinti biztosítása.*** Ennek kapcsán számolni kell a szövetséges csapatok szállításaival összefüggő légiforgalom növekedésével, az ország területén meglévő és megfelelő kiépítettségű légibázisok, repülőterek rendelkezésre bocsátásával. ***Jelenleg a Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér mellett, a kecskeméti és a pápai katonai légibázisok, valamint a taszári bázisrepülőtér alkalmas e feladatok ellátására.***

Az IFOR/SFOR műveletek tapasztalati alátámasztják, hogy a nagytömegű csapat- és hadianyag szállításokra a szövetséges erők – a közvetlen határkapcsolat hiányában is – előtérbe helyezték a szárazföldi (vasúti, közúti) szállítási alágazatok igénybevételét. Ennek kapcsán az érintett

közúthálózat és műtárgyainak, valamint a vasúti vonalak és kirakóállomások jelentős terhelésével kellett szembesülni.

A szárazföldi közlekedési alágazatoknál a legközelebbi NATO-országok földrajzi elhelyezkedéséből adódóan a szövetséges csapatok belépésével elsősorban ***északnyugati (Ausztria, Bécs felől) és nyugat - délnyugati (Ausztria, Graz felől, valamint Szlovénia, az Adriai kikötők és Udine - Ljubjana felől) irányokból lehet számolni.*** Emellett valószínűsíthető a NATO északi szárnyán lévő országok csapatainak Szlovákia területét is érintő átcsoportosítása, ez esetben számolni kell az ***északi irányból - Pozsony, Nyitra, Losonc és Kassa felől - való belépéssel.*** Sajátos feladatot jelenthet – ahogy a KFOR művelet keretében is történt – az északi irányból érkező lengyel és észak-keleti irányból belépő orosz csapatok átvonulása is.

Az ország területéről kivezető irányokként számításba vehetők ***délen Horvátország - Bosznia felé*** a nagykanizsai (zágrábi) és barcsi (verőcei), Horvátország és Szerbia felé a drávaszabolcsi (eszéki), a kelebiai (szabadkai), ***keleten és délkeleten Románia felé*** a debreceni (nagyváradi) - szegedi (aradi), valamint ***északkeleten Ukrajna felé*** a záhonyi (csopi) közúti és vasúti irányok.

Külön vizsgálandó a hazai területen állomásozó, majd innen tovább szállításra kerülő szövetséges erők szállítóeszköz igényeinek kielégíthetőségének kérdése. E téren a szövetséges erőknél alkalmazott haditechnikai eszközök jelentősen eltérő méretei és tömege megnehezítik a felmerülő szállítási igények hazai szállítóeszközökkel történő teljesítését.

3. A közlekedés egyes területein támasztott – a nemzetgazdaság működőképességéhez szükséges - általános követelmények

A minősített időszaki igények (védelmi, nemzetgazdasági, lakossági) kielégítésének a közlekedés valamennyi területén alapkövetelménye az adott közlekedési alágazat életképességének biztosítása, amely a hálózat, az eszközpark, a tartalékeszközök és anyagok biztosításában, készletezésében, azok állandó karbantartásában, nyilvántartásában, illetve helyreállításkor azok alkalmazásában és felhasználásában foglalható össze.

A közúti közlekedés területén fontos követelményként fogalmazódik meg, ***hogy:***

- Az országos közúthálózat tegye lehetővé az ország valamenynyi részének, tájegységének, régiójának folyamatos kapcsolatát a többi tájegységekkel a minimálisan szükséges mennyiségű utakkal, a megyeszékhelyek és nagyobb városok kapcsolatát a fővárossal és egymással legalább egy-két főútvonalon, valamint a nemzetközi közúti forgalom fenntartását valamennyi szomszédos országgal legalább egy - a középeurópai térség számára is fontos - irányban;

- Az országrészeket, tájegységeket elválasztó nagyobb folyókon lévő közúti hidak rongálódása, üzemképtelenné válása esetére biztosítani szükséges azok kiváltását szolgáló tartalék- és szükségátkelőhelyek kijelölését, előkészítését, illetve dublőr-hídátkelőhely létesítését.

- A nemzetközi közúti forgalom számára kijelölt, valamint a minősített időszakban fenntartandó már meglévő országos közutakon, továbbá az újonnan épülő autópályákon és országos főútvonalakon, városi elkerülő szakaszokon - összhangban a polgári közlekedési igényekkel - létesítendő hidak az "A" (80 tonnás) terhelési osztálynak feleljenek meg. Az új vagy átépítésre tervezett, illetve a kijelölt kerülő utak teherbírása viselje el a nagyraksúlyú, nehézjárművek forgalom intenzitásából adódó (legalább 11,5 kN tengelyterhelésű) változó - adott esetben fokozott - terhelést és pályaszélessége tegye lehetővé a biztonságos kétirányú forgalmat.

A vasúti közlekedésben is alapvetően fontos követelményként jelentkezik, ***hogy:***

- A vasúti hálózat tegye lehetővé az országrészek, tájegységek, megyeszékhelyek közötti vasúti forgalom folyamatos fenntartását legalább egy-egy vasúti fővonalon, az ország védelmi feladataiból eredő és a nemzetgazdaság működéséhez szükséges szállítási igények kielégítését, valamint a nemzetközi vasúti forgalom lebonyolítását a szomszédos országokkal legalább egy-egy vasúti irányban.

- Az országrészeket elválasztó nagy folyókon lévő hidak, vasúti csomópontok rongálódása, üzemképtelenné válása esetére

biztosítani kell a kerülőirányok, tartalék- és szükség-hídátkelőhelyek kijelölését, előkészítését, a helyreállításhoz szükséges tartalékanyagokat, hídprovizóriumokat és a helyreállító szervezeteket, illetve ideiglenes átrakó körletek berendezését.

- A minősített időszakban fenntartandó, valamint a nemzetközi és a hazai törzshálózat részét képező vasútvonalak korszerűsítésénél, új vonalszakaszok, második vágányok építésénél ***biztosítani kell legalább a 21,5 kN tengelyterhelésű vasúti járművek és az 1500 Br tonna össztömegű vonatszerelvények közlekedését.***

- A honvédelmi szempontból fontos vasútállomások korszerűsítésekor figyelembe kell venni a katonavonatok fogadása és kezelése, valamint a rakományok ki-és berakása biztosításához szükséges követelményeket.

- A vasúti vonó és vontatott járműpark összetétele tegye lehetővé az ország védelmi igényei kielégítéséhez szükséges katonai és nemzetgazdasági szállítások megvalósítását, a szövetséges fegyveres erők szállítási igényeinek kielégítését. A vontató eszközállomány összetétele és területi eloszlása tegye lehetővé szükség esetén a villamos vontatási mód kiváltását.

A vízi közlekedésben alapvető ***követelmény:***

A folyami vízi szállítóeszközök (önjáró és vontatott uszályok) és a hazai dunai kikötők katonai szállítmányok ki- és berakására való felkészítése, valamint az állandó jellegű vasúti- és közúti hídátkelőhelyek működésképtelensége esetén a szükség-hídátkelőhelyek (TS-hídak) létesítési feltételeinek biztosítása.

A légi közlekedés *alapkövetelménye:*

A repülőterek állapotának - a polgári hasznosítás melletti - a honvédelmi célnak is megfelelő fenntartása, környezetüknek az építésügyi szabvány szerinti kialakítása, a lehetőségeknek legjobban megfelelő egységes légtérfigyelési, ellenőrzési és irányítási rendszer kiépítése és fenntartása.

4. A polgári közlekedési infrastruktúra fejlesztésénél figyelembe veendő katonai követelmények

Az előző (1. és 2.) pontokban bemutatott, a hazai és a szövetséges csapatok szállítási, mozgatási szükségleteiből összeállítható közlekedési igényekből – elméleti megfontolások és a gyakorlati tapasztalatok alapján – kialakítható az a katonai követelményrendszer, amelynek nemzetgazdaság működőképességéhez szükséges követelményrendszerrel való összehasonlításával konkrétabban megállapíthatók a hazai közlekedési rendszerrel szemben támasztandó elvárások. ***Ezen elvárásoknak mind békeidőszakban, mind minősített időszakban is meg kell felelni, éppen ezért fontos, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlesztéséért és működtetéséért felelő szakemberek tisztába legyenek e követelményekkel.***

Az ország geográfiai helyzetéből, nemzetközi közlekedési kapcsolataiból kiindulva az előzőekben vázolt követelményrendszer tükrében a ***következő konkrét fejlesztési elvárások prognosztizálhatók.***

Az országos közúthálózat fejlesztésénél figyelembe kell venni, hogy az országot részekre tagoló ***Dunán és a Tiszán*** a meglévő állandó hídátkelőhelyek és használatban lévő kompátkelőhelyek igénybevételével legalább 3 - 4 állandó és 2 - 3, szükségátkelőhely mindenkor működőképes legyen. Ezen átkelőhelyek figyelembevételével az ország területén Kelet-Nyugat irányban legalább 2 – 3 továbbá a nagyfolyók által határolt területeken belül – a Dunántúlon legalább 2-3, a Duna-Tisza közén és a Tiszántúlon legalább 1-2 – mindösszesen legfeljebb 6-7 Észak-Dél irányú katonai gépkocsiforgalomra alkalmas főút működését és folyamatos fenntartását szükséges biztosítani.

A katonai gépkocsiforgalomra is alkalmas ***főutak kiépítésénél alapvető technikai követelményként kell figyelembe venni, hogy minimálisan 6 m széles szilárd burkolattal*** legyenek ellátva, vonalvezetésükben ne legyen 30 m-nél kisebb sugarú vízszintes ív, a nyomvonali műtárgyak legalább "A" (80 tonnás) terhelési osztályúak legyenek, valamint a merev áthidalások tegyék lehetővé az útburkolat szintje felett (teljes szélességben) az áthaladást minimálisan 5 méter magasságig. ***A katonai gépkocsiforgalomra kijelölhető utak áteresztőképességének biztosítani kell naponta legalább 6-8 ezer gépjármű forgalmát.***

A fentiekben jelzett irányú és mennyiségű közutak – úgynevezett katonai gépkocsiforgalomra kijelölhető ***„gerinchálózat”*** – mellett számolni kell az adott útvonalak közötti átjárást biztosító harántutakkal, a fonto-

sabb katonai helyőrségeket, repülőtereket, gyakorlótereket, valamint a nagyfolyami szükségátkelőhelyeket e gerinchálózatba bekötő utak kijelölésével és fenntartásával is.

A vasúthálózat fejlesztésénél ugyancsak szükséges figyelembe venni a **Dunán** legalább kettő állandó és egy szükségátkelőhely, valamint a **Tiszán** legalább három állandó és egy szükségátkelőhely fenntartását. A fenti átkelőhelyek igénybevételével lehetővé kell tenni Kelet-Nyugat irányban legalább 2 - 3, Észak - Dél irányban 4 - 6 vasúti főirány üzemeltetését és folyamatos fenntartását a szükséges csatlakozásokkal és elágazásokkal.

A fenti számvetéssel katonai szállításokra kijelölhető vasúti főirányokban lévő vonalakon biztosítani kell a legalább 20 tonna tengelyterhelhetőséget, a főirányokban lévő közép- és nagyállomások tegyék lehetővé a katonavonatokra meghatározott (600 m hosszú, 1200 - 1500 t bruttó tömegű) paraméterű szerelvények közlekedését, kezelését.

A katonai szállításokra kijelölhető főirányokban a kétvágányú vasútvonalak átbocsátóképességének legalább 60 vonatpár/nap, az egyvágányú vasútvonalak esetében legalább a 24 vonatpár/nap forgalom lebonyolítását kell biztosítania. Az előzőeken túl, a vasúti főirányokban, valamint azok összekötését, a főbb csomópontok megkerülését biztosító vasútvonalszakaszokon lehetővé kell tenni a rakszelvényen túlnyúló katonai rakományok továbbítását.

A katonai helyőrségekben, valamint a meghatározott körzetekben lévő állomásokon (iparvágányokon) állandó rakodók, rakterületek létesítésével, illetve mobil rakodók telepítésére alkalmas terület és utak előkészítésével, a szükséges rakodó- és világító berendezések telepítésével kell biztosítani a katonai rakodások feltételeit.

A vízi közlekedés területén biztosítani szükséges a folyami hajózásra alkalmas (elsősorban a Dunán) víziutakon a katonai szállítmányok közlekedését, legalább 2-3 kikötőben (Győr-Gönyű, Budapest-Szabadkikötő, Baja) a katonai áruk, anyagok és felszerelések, valamint csapatok ki- és berakását. A vízi szállításra alkalmas úszóegységek felkészítésével gondoskodni szükséges a nagyfolyamokon való tartalékátkelési lehetőségek (TS uszályhidak, kompok) fenntartására, szükségszerinti üzemeltetésére.

A légi közlekedés területén a légtérfelhasználás és a légtérirányítás rendszerének kialakítása során biztosítani szükséges a saját és a szövetséges légierő tevékenységének elősegítését, a polgári repülőtereken, szük-

ség esetén katonai repülőgépek fogadását. A Ferihegyi Nemzetközi Repülőtéren fel kell készülni a szövetséges erők részére **kirakó-repülőtér** berendezésére és üzemeltetésére.

Az emberiség története számos esetben bizonyította, hogy a társadalom számára fontos beruházások, közöttük a közlekedési infrastruktúrát érintőek is, mindig hosszútávra meghatározó jelentőséggel bírnak. Gyakorlati tapasztalataink azt támasztják alá, hogy a közlekedési beruházások rendszerint hosszútávra (legalább 50-80 évre) vonatkoznak és jelentős nagyságrendű költségráfordítást igényelnek, emellett alapvetően behatárolhatják egy-egy tájegység, vagy konkrét helység jövőbeni gazdasági fejlődését. Éppen ezért valamennyi közlekedési beruházást alapos előkészítés, megfontolt, mindenre kiterjedő elemzés előz meg, amelyet a társadalom különböző fórumain is megvitatnak. E rendszerint több évet – esetenként évtizedet – igénybe vevő folyamat után dől el a beruházás sorsa.

Az előzőekben vázolt katonai követelmények (elvárások) rendszerint az adott korszak védelem- és biztonságpolitikai elveiből levezethető katonai igényekből kerülnek összeállításra és ezért kevésbé veszik figyelembe az ország (vagy annak részei) gazdasági fejlesztésére irányuló, illetve teherbírására vonatkozó szempontokat. A követelményrendszer többnyire a közlekedésföldrajzi adottságokból, az ország védelméhez szükséges haderő területi elhelyezkedéséből és feladataiból adódik, meghatározva a haderő működéséhez elengedhetetlenül szükséges mértékű közlekedési infrastruktúra fejlettségét (illetve fejlesztési igényét). ***Míg a katonai követelményrendszer összeállításánál nem lehet szempont a feltételek megteremtéséhez szükséges költségfedezet meghatározása, azonban a megvalósíthatósághoz ez már elengedhetetlen.*** A közlekedési beruházások költségigényére való tekintettel mindenképpen szükséges a katonai követelményrendszerben meghatározott fejlesztési igényeknek a nemzetgazdasági (beleértve a nemzetközi kapcsolatrendszert is) igényekkel való összehasonlítása és azokkal való összehangolása. Ez a módszer lehetőséget biztosít arra, hogy a rendszerint költségfedezettel is bíró nemzetgazdasági igénnyel alapozott közlekedési beruházás megvalósítása során a katonai követelmények is teljesülhessenek.

E szempontok alapján összegeztük az előzőekben megfogalmazott katonai követelményrendszert és azokból eredeztethető konkrét fejlesztési elvárásokat. Összehasonlítottuk ezeket a nemzetgazdasági igényeken (beleértve a közlekedés politikai koncepcióban és a közép- és hosszútávú közlekedésfejlesztési terveket is) alapuló közlekedési infrastruktúra fejlesztések főbb célkitűzéseivel és irányaival. ***Megállapítható, hogy a ha-***

zai fegyveres erők alkalmazásához és a szövetséges csapatok áthaladáshoz igénybevételre tervezhető közlekedési hálózat jelentős részben megegyezik az ország nemzetközi kapcsolatait is biztosító – egyben a transzeurópai hálózat részét is képező – vasúti és közúti törzshálózattal, a légi- és a vízi közlekedés jelenleg üzemelő és a tervezett infrastruktúrájával. Mindezek figyelembevételével megállapítható, hogy a hazai és a szövetséges fegyveres erők szállítási igényeivel összefüggő követelmények alapvetően összehangolhatók a nemzetgazdaság érdekeivel is. Néhány – itt be nem mutatott – speciális esetben a katonai igények jelentősen eltérnek a polgári igényektől, ezért azok megvalósíthatóságát csak a finanszírozás kérdéseinek tisztázásával lehet vizsgálni.

Jelen cikkben bemutatott követelményrendszer korántsem tér ki valamennyi a közlekedési tárcát érintő feladatra. Mindössze néhány – katonai szempontból talán a legismertebbek – alapkövetelmény közreadásával mind a polgári, mind a katonai közlekedési szakemberek figyelmét kívánjuk az általunk fontosnak és összetettnek ítélt problémakörre ráirányítani.