

VÉDELMI KÖVETELMÉNYEK A GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM KÖZLEKEDÉSI SZAKTERÜLETÉN

Tóth Bálint – Helmeczi Gusztáv¹

Bevezető

Korábban az ország védelme érdekében megteendő intézkedések, az ország működési és felkészülési követelmény rendszere egy katonai (háborús) konfliktusból indult ki, és ennek alárendelten került sor a katasztrófa helyzeteket, a válsághelyzeteket, a lakosság megóvását és ellátását biztosító feladatok megvalósítására.

Ma már térségünkben a katonai (háborús) konfliktusok megszűntek a haderő részeivel, így átalakult a haderő alkalmazásának körülménye és feladata is. Ma a haderő részeivel az ország határaitól távolabb béketeremtő, békefenntartó, vagy humanitárius segítségnyújtó műveleteket végez, az adott terület lakossága fegyveres csoportjai szembenállása, időszakonként fellángoló, rövid idejű és korlátozott intenzitású harci, illetve terrorista jellegű cselekményei között.

Ez a körülmény a gyakorlati alkalmazásban azt is jelenti, hogy az ország védelmében a haderő mellett jelentősebb szerep jut a szervezet-szerű és kijelölt polgári szervezeteknek, valamint a katasztrófa helyzetben létrehozott ideiglenes csoportoknak, lényegében az adott területen élőknek. Ebből az is következik, hogy nem minden esetben lehet élni a minősített időszak adta – egyben könnyebbéget is jelentő – közvetlen vezetési és elsődleges végrehajtási módszerekkel.

Ezt igazolják az utóbbi években hazánkat sújtó természeti katasztrófák, a béke teremtő műveletekben való részvételünk, és a szövetségi kötelezettségeink teljesítésének egyidejű, együttes igényei, illetve hatásai is. Az „*egyidejű*” és az „*együttes*” jelzők használta nem véletlen,

¹ Dr. Tóth Bálint nyá. mk. ezredes, a hadtudomány kandidátusa, GKM Védelemkoordinációs Főosztály, főtanácsos.

Helmeczi Gusztáv nyá. alezredes, GKM Védelemkoordinációs Főosztály, főtanácsos.

mivel az események így „*kényszerítettek bennünket*” a kijelölés, a felkészítés, a védelemi és az azokat biztosító feladatok, továbbá teljesítendő követelmények megváltoztatására, újbóli részletes megismerésére, végrehajtására.

A részletezettek mellett az események igazolták, hogy az ország védelmi feladatainak ellátásában elsődleges és meghatározó szerepe van az országnak, a tárca közlekedési ágazatának, valamint a központi szerveknek ez irányú feladatainak.

A továbbiakban cikkünkben e területek követelményeit, feladatait mutatjuk be részletesen abból a célból, hogy ráirányítsuk a figyelmet arra, hogy az ország védelmének, lakossága ellátásának záloga, egyik – talán elsődleges – kritikus pontja a közlekedési alágazatok működése, a közlekedési rendszer életképességének fenntartása.

Az előzőekből és célunkból kiindulva az a véleményünk, hogy a különböző időszakokhoz kapcsolódó védelmi igények (katonai, katasztrófa-elhárítási, gazdaság-működési, lakosság-ellátási) kielégítésének alapkövetelménye a tárca valamennyi területén a gazdasági ágak és a közlekedési alágazatok folyamatos működésének, életképességének biztosítása. Ez tulajdonképpen a gazdasági ágak, a közlekedési hálózat, az eszközpark, a tartalékeszközök és anyagok biztosítását, készletezését, azok állandó karbantartását, nyilvántartását és felhasználhatóságát jelenti.

Ezek alapján fogalmazhatók meg a közlekedéssel szemben azok a követelmények, amelyek alkalmassá teszik a tárcát, illetve az országot a védelmi feladatok ellátására.

De, ennek részletezése előtt elengedhetetlen tisztázni a követelmények felosztását, általános jellemzőjüket.

Röviden ezek lényege az, hogy az ország védelmi képessége – benne a közlekedési hálózat, mint a védelem szerves része – *alapvetően kétféle követelménytől függ: egy katonaitól, és egy általános védelmitől.*

E követelmények sok esetben nem éles határvonallal, hanem csak feladat centrikussággal különböznek egymástól. Így kimondható, hogy védelmi, illetve honvédelmi szempontból a közlekedési ágazatokkal szemben fellép *egy hadműveleti (katonai) és egy általános alapú követelmény rendszer (követelmény halmaz), melyek a végrehajtás célja és módja szerint minden esetben tartalmazznak azonos feladatokat.*

I. A részletes követelmények:

Hadműveleti-katonai vonatkozásban

1.) Általánosságban:

- Az **MH** bármely irányú felvonulásának támogatása az ország területén védelmi hadműveletek megvívására, csökkentett és mozgósított erőkkel, kombinált mozgásokkal;
- Az ország védelméhez kapcsolódóan az **MH logisztikai** készenlétének fokozásával kapcsolatos anyagi és technikai eszköz szállítások biztosítása. Ez időben megelőzi az erők mozgósítását, minősített időszak (veszélyeztetettségi időszak) bevezetésével indulhat. A szállítási viszonylatok: a csapatoktól az ellátó és javító bázisokig (szervezetekig) és onnan a vissza a felhasználóig, illetve a hadászati (hadműveleti) anyagkészletek feltöltését végzőkig;
- A hadászati (hadműveleti) készletek széttelepítése (várhatóan a mozgósítást követően) a felvonuló erők csoportosításának megfelelően;
- Az MK megerősítésére tervezett NATO erők és a hozzájuk tartozó logisztikai szervezetek felvonulásának (telepítésének), és utánpótlási szállításainak támogatása, a **BNT** feladatok ellátásával együtt;
- A NATO-ba kijelölt magyar erők, vagy valamely konkrét feladatra létrehozott kontingens felvonulásának (kitelepítésének) utánpótlási szállításainak, majd visszatelepítésének támogatása.

2.) A közlekedési hálózat sajátos katonai-védelmi követelményei:

A vasúti alágazat területén:

- A vasút vonalvezetése és a hálózatsűrűség tegye lehetővé az egyidejű, többirányú mozgást;
- A pályaminősége (a nagyobb tengelyterhelés és a pályasebeség) biztosítsa a nagytömegű és egyedi méretű eszközök szállítását, a magasabb manőverező képességet, a működési megbízhatóságot, a rugalmasabb igénybevételi lehetőségeket;

- A szűk keresztmetszetek csökkentése (pl.: dunai átkelések, delta és bekötővágányok, rakodók, szintbeli keresztezések, biztosító berendezések).

A közúti alágazat területén:

- A közúthálózaton az általános minőségi fejlődés elérése a megfelelő burkolatok és ívsugarak, a kanyarodó és kapaszkodósávok, a magasabb hídterhelések, szintbeli vasúti átjárók felszámolása útján;
- A gyorsabb forgalmat, és nagyobb manőverezést lehetővé tevő autópályák, gyorsforgalmú utak, valamint új Duna-hidak építése;
- A védelmi szempontból szűk keresztmetszetek (elsősorban a lakott területeket elkerülő útszakaszok, az alsórendű utakon lévő hidak alacsony terhelése, az alágazatokat összekötő, és a bekötő utak hiánya, illetve nem megfelelő képessége) felszámolása.

A légi és vízi közlekedési alágazatok területén:

- A légi közlekedés hálózata területén az irányítórendszer, a fogadó repülőterek, a rakománykezelő létesítmények, továbbá a közúti-vasúti kapcsolatok korszerűsítése, kiépítésének megvalósítása és fenntartása;
- A vízi közlekedés terén a nagy kapacitású, nemzetközi forgalmat is teljesen kiszolgáló kikötők fejlesztése (elsősorban Győr, Budapest-Csepel, Dunaújváros, Baja térségében);
- A nagy folyókon az ideiglenes és a dublőr átkelőhelyek kiépítési, üzemeltetési feltételek biztosítása, a szükséges fenntartási, fejlesztési feladatok elvégzése.

A szállítóeszközök terén:

A katonai-védelmi szállítási igényeknek kettős jelentése van: egy felől a szervezetek elemeinek mozgatása, más felől a védelmi és a hozzájuk kapcsolódó ellátási, kiszolgálási (logisztikai) feladatok megvalósítása. E kettőség figyelembevételével kell az anyagi és a technikai eszközöket rendszerbe állítani, fenntartani és üzemeltetni.

Így a honvédelmi és védelmi feladatok ellátását végző eszközök – az állami költségvetés terhére – biztosíthatók:

- A katonai és a védelmi szervek kezelésében lévő eszközkészletből;
- Ad hoc beszerzéssel;
- Bérlettel (tartós vagy kölcsönbérlettel, stb.);
- Kijelölt és előkészített polgári kapacitások igénybevételevel.

Függetlenül a biztosítás módjától a honvédelmi és a védelmi feladatokra tervezett eszközök feleljenek meg a következőknek:

- Alkalmazásuk ne igényeljen különleges infrastruktúrát (karbantartó, technikai kiszolgáló és javító bázist);
- Legyenek alkalmazhatók előkészítetlen (vagy rögtönzött módon előkészített) útviszonyok, illetve átrakási, rakodási körülmények között;
- Függetlenül az alkalmazásuk módjától szállítási teljesítményük maradjon gazdaságos;
- Rendelkezzenek magasabb mozgásképességgel (pl.: az alap igényen túl összkerékajrással);
- A fenntartó szervek rendelkezzenek javítókapacitással és javítóanyaggal, illetve szerződésekben rögzített javítóanyag tartalékkal;
- Katonai tulajdonban csak olyan eszközök legyenek, amelyek különleges képességük miatt a nemzetgazdaságban nem alkalmazottak (vagy csak gazdaságtalanul üzemeltethetők).

A katonai-védelmi követelmények egyértelműen tükrözik, hogy ***az ország védelmét biztosító (kiszolgáló) szállítóképesség nem csak a katonai tulajdonú eszközöket jelenti, hanem magába foglalja, illetve épít a meglévő polgári képességekre, eszközparkra is.*** Ez a folyamat, illetve állapot fenntartás nem mehet elképzelés nélküli, csak tudatosan, mindenkor egymást kiegészítő módon, a célirányos felkészítés és fejlesztés eredményeként kell, illetve lehet megvalósítani.

Ebből, és a védelem komplex értelmezéséből következik, hogy a közlekedési infrastruktúrát a védelem összes esetére (katonai, természeti, ipari és környezeti katasztrófák, tömeges migráció, terrorizmus elleni fellépés stb.) vizsgálni, értékelni kell. Továbbá figyelembe kell venni azt is, hogy veszélyeztettség, illetve a védekezési tevékenység lehetséges egy időben külön-külön területeken teljes egészében, vagy részleges módon.

Ez a tény, valamint az, hogy az ország védelmét jelentő különböző (katonai, polgári-védelmi, katasztrófavédelmi) **védelmi követelmények a szakmai területeken nagyrészt azonosak** – továbbá megvalósításuk, fejlesztésük feladatai is egybeesnek – **indokolttá teszik a közlekedési alágazatok együttes vizsgálatát.**

Mindemellett nem vitathatjuk viszont azt, hogy közlekedési szempontból az egyik legnagyobb terhelés a katonai konfliktus – a háborús veszély – esete, és ezen belül is az, amikor az egyéb védelmi tevékenység következményei felszámolása mellett még szövetséges megerősítő erők is szükségesek az ország megvédéséhez.

Ezért úgy gondoljuk **az a helyes eljárás, ha – napjaink védelmi jellegű eseményeit is figyelembe véve – hazánk védelmére a felkészülést a katonai szempontok szerint kezdjük meg**, mert ez a tevékenység összetettsége miatt magába foglalja mindazon követelményeket, rendszabályokat és feladatokat, melyek egyszerre szükségesek, vagy jelentkehetnek az egyéb védelem (terrorizmus, katasztrófa elhárítás stb.) területén is.

Mindezek alapján – de még önmagában a béketeremtés és fenntartás előkészítése, menete, végrehajtása szempontjából is – a katonai közlekedésnek, a közlekedés folyamatosságának, megbízhatóságának kiemelkedő jelentősége van. Így tehát az a helyes, ha a közlekedési infrastruktúra értékelését a várhatóan legnagyobb, legkritikusabb igénybevétel szempontjából végezzük el.

II. Általános követelmények:

Az általános, mindig érvényesülő követelmények olyanok legyenek, hogy az ország közlekedési rendszere legyen kész és képes biztosítani:

- Az országon belül a Magyar Honvédség (MH) csapatainak bármely veszélyeztetett irányba történő gyors átcsoportosítását;

- A szövetséges csapatok átvonulásának, illetve egy meghatározott nagyságrendű csapatkontingense befogadásának közlekedési és szállítási igényei kielégítését;
- Az anyagi készletek decentralizálását, az alkalmazásban lévő csapatokhoz való rugalmas közelítését;
- Az MH és a szövetséges csapatok anyagszükségleteinek folyamatos, illetve váratlanul megnőtt, azonnali utánszállítását;
- A hadigazdaság szállítási szükségleteit;
- Az ország működőképességéhez szükséges közlekedési és szállítási igények kielégítését;
- A lakosság ellátásával, a veszélyeztetett területek kiürítésével kapcsolatos szállítási és közlekedési kapacitásokat.

Ennek az általános követelménytámasztásnak a közlekedés alágazataiban nem egyformán, hanem differenciáltan kell megvalósulni, mert az egyes alágazatok kiépítettsége, igénybevételi alkalmassága és célszerűsége az ország területén erősen eltérő. Így a védelmi feladatok jellegétől függetlenül törekedni kell – a teljes kihasználás mellett – a közlekedési alágazatok összekapcsolt, célirányos működtetésére.

Az általános követelményeket, és az alágazatok igénybevételének módját figyelembe véve az egyes alágazatokkal szemben a következő elvárásokat kell érvényesíteni:

1. A vasúti közlekedés területén

A vasútvonalak átbocsátóképességét alapvetően a vágányszám, a pálya és a műtárgyak műszaki állapota, teherbíró képessége, illetve az ezek alapján engedélyezett sebesség határozza meg. A nagy teljesítményű vonalakon száznál több tengelyszámú szerelvények, 20 tonnánál nagyobb tengelynyomású pályán, 120 km/óránál nagyobb sebességgel közlekedhetnek. Ilyen vasútvonalunk jelenleg csak egy van (Budapest-Hegyeshalom), a többi vonal csak egy-egy paraméterben felel meg a nagy sebességet megengedő követelményeknek.

A vasúti hálózat struktúrája, az állomások és a rakodóhelyek sűrűsége lehetővé teszi az ország bármely területén minimálisan egy-egy

(esetenként 2-3) vasúti- és közúti szállítási irány kijelölését és megfelelő számú ki/berakóhely berendezését.

Összességében megállapítható, hogy az ország komplex védelmi követelményei kielégítésére – vasúti közlekedési szempontból – legal-
kalmásabbak az európai és a hazai törzshálózati vonalak, amelyek a
tranzit szállításoknál is elsődlegesen vehetők számításba.

A fent részletezettek alapján a vasúttal kapcsolatban a következő komplex védelmi (katonai, polgári-védelmi, katasztrófavédelmi) igények fogalmazhatók meg:

- A fő irányokban (feladat függvényében változóan, de a nemzetközi tranzit irányokkal egyezően) napi 15-30 katona-vonat továbbítása;
- Rakodókapacitás fenntartása az országhatártól 30-40 km távolságra, illetve az ahhoz közeli és más vasútállomások, a gyakorlóterek, a kiképzőbázisok, a repülőterek területén lévő iparvágányokon a vasúti szállítmányok (napi 6-10) ki-berakására;
- A be(ki)rakó helyeken a megfelelő rakománykezelő kapacitás biztosítása;
- A nehéz technikai eszközök szállítására alkalmas „nehéz póre” vagonpark mennyiségi fenntartása (80-120 db. üzemképes, és kb. 200 db. „tárolásra” besorolással);
- Néhány ezer fő személyi felszereléssel történő szállítására alkalmas személyszállító kocsipark alkalmazásba vételének (lehetőségének) fenntartása;
- A közepes- és nagy állomások épületei, azok ingatlanai igénybevétele a speciális vezetés és ellátás alapfeltételeihez (például: a VKP, az orvosi rendelő vagy SH működtetése, a tisztálkodási lehetőség 100 fő/óra, az ivóvíz vételezése 3-4 m³/óra kapacitással a kijelölt vonalakon, 50-80 km távolságra, illetve a határátkelőhelyeken, valamint a be-, illetve kirakódásra tervezett állomásokon);
- A konténer rakodó és tárolókapacitás kialakítása, fenntartása a gyakorlóterek körzetében, a főbb helyőrségekben és a tervekben meghatározott állomásokon, a logisztikai bázisokon;

- A szállítmányok vontatására, továbbítására alkalmas vontató-eszköz és a fűtő-kocsi park – mennyiségi és minőségi követelmények szerinti – kapacitásának fenntartása;
- A közúti átjárók nagy teherbírásra való ki(át)építése a fő útvonalaknál, a szabványos úrszelvény kialakítása a vasútvonalak teljes hosszában;
- A helyreállító képesség fenntartása a műtárgyak, illetve a pályasérülések felszámolására, továbbá a mentő-helyreállító szervezeti kapacitás szinten tartása (a balesetek, kisiklások, stb. felszámolásához);
- Napi négy szállítmánnyal számolva az ország központi térségében összesen 6 ki(be)rakó állomás üzemeltetése;
- A nehéz technika szállítására és közlekedtetésére külön ki kell jelölni és fenntartani ki(be)rakó állomásokat, valamint az azokat megközelítő közutakat az összpontosítási körletekig.

A követelmények teljesítése függ a vasúti közlekedés tervezett fejlesztésétől, az európai IV., V. és X. számú közlekedési folyosók és a hazai logisztikai központok kialakításától, a korszerű szállítási módok szélesebb körű alkalmazásától.

Az elkövetkező évek fejlesztésének eredményeként a nemzetközi, valamint a belföldi törzshálózaton a romlási folyamat mérséklésével és néhány vasúti mellékvonal megszüntetésével egyaránt lehet számolni.

A vasúti reformfolyamat teljes végig viteléhez az ország gazdasági helyzetéből kiindulva – és a nyugat-európai országok tapasztalatait is figyelembe véve – **8-10 évre** lesz szükség.

Az ezredforduló utáni egyik legjelentősebb, és elsődlegességgel bíró fejlesztés a Budapest vasúti elkerülését biztosító, úgynevezett „0”-ás vonal (Pusztaszabolcs-Cegléd) kiépítése lehet.

2. A közúti közlekedés területén:

A magyarországi közút hálózat a felszíni szállítás szempontjából meghatározó, mivel Magyarországon átmennek azok a közúti folyosók, melyek összekötik a szomszédos NATO államokat és azokat a térségeket, ahol a NATO és az EU érdekeltségei fennállnak. Ez egyben azt is

jelenti, hogy folyamatosan módosulnak – módosítási kényszer alatt vannak – a közutakkal szembeni védelmi követelmények, feltételek is.

Magyarország teljes úthálózatának hossza több, mint **158.000 km.**, amiből az állami úthálózat mindössze **30.000 km.** Az országos közúthálózat 46 állandó vagy ideiglenes jelleggel működő határátkelőhelyen kapcsolódik a környező országok közúti hálózataihoz (ami a közeljövőben az eddigieknél gyorsabb ütemben bővíülhet).

Az ország közútjain a tengelyterhelések jelenlegi megengedett határértéke 10 tonna, a megengedett össztömeg 40 tonna. Ezen értékek növelésével – 11,5, illetve 44,0 tonnára – kell hamarosan számolni, mivel az EU-ban jelenleg is a magasabb értékek az előírtak. A terhelések növekedése várhatóan felveti az útpálya szerkezetek és a hidak teherbírásának problémáját is.

Forgalmi szempontból nem kielégítő a nagy folyókon lévő hidak mennyisége és területi eloszlása sem. A kedvezőtlen hídhelyzetből adódó kényszerkerülők miatt évente több milliárd forint nagyságrendű közlekedésüzemi többletköltségek jelentkeznek.

Kirívóan kevés a Duna hidak száma. A Dunán Budapesttől északra és délre **3 db**, a fővárosban pedig **7 db** közúti forgalomra alkalmas híd van.

A Tisza 600 km-es magyarországi szakaszán 14 db állandó jellegű közúti híd van, ebből kettő a vasúttal közös, egy pedig határhíd.

A nagyobb folyókon az állandó hídátkelőhelyek mellett összesen 34 kompátkelőhely működik.

Az utak kapacitásában az elmúlt időszakokban jelentős javulás nem volt, a közel 6800 km főhálózat 20 %-a (kb. 1330 km) már 1990-1991-ben kimerült, az elsőrendű főutak mintegy 40 %-án állandósult a torlódás. Hiányoznak a településeket elkerülő szakaszok, 1500 km főút beépített területen halad, amelyek jelentős részén a balesetveszély és környezeti ártalom is tarthatatlan mértékűvé vált. Legkedvezőtlenebb a helyzet az autóutakon és rendszerint az elsőrendű főutak városi bevezető, valamint azok belső átvezető szakaszain.

Az összes járművet tekintve a tranzit útvonalakon a forgalom 37,5 %-a a 20 tonna feletti járművekből áll, míg a többi főúton ez az arány 20-22 % között mozog. Számottevő a terhelési határérték feletti járművek forgalma, az összes nehéz teherforgalom 7 %-a.

A közúthálózat tervezett és megvalósuló fejlesztései – vegyes finanszírozás keretében – egyrészt kapcsolódnak az összeurópai közlekedési folyosók kialakításához, másrészt oldják a jelenlegi sugaras hálóból eredő főváros centrikusságot, növelik a közlekedésbiztonságot, közvetetten hozzájárulnak egy-egy, vagy az adott térség gazdasági fejlődéséhez.

Ilyen körülmények között külön figyelmet kell fordítani arra, hogy a hálózatfejlesztés célja a forgalmi és a védelmi igényeknek megfelelő olyan országos közúthálózat kialakítása, amely:

- A főváros centrikus hálózati szerkezetet sugaras-gyűrűs szerkezetté alakítja (a Dunaújváros és Szekszárd térségében megvalósítandó gyűrű irányú kapcsolatokkal);
- Az autópályák és autótutak országhatárig történő kiépítésével megvalósítja a nemzetközi közlekedési folyosók elvárt színvonalú kialakítását;
- A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésével lehetővé teszi a települések közötti kiszolgálás színvonalának javítását, a közlekedési költségek csökkentését;
- Csökkenti a közúti közlekedés okozta környezeti ártalmat és a balesetveszélyt;
- Fokozza a szállítási sebességet a lakott területek terhelt átkelési szakaszainak kiváltásával, az úthálózat paramétereinek javításával;
- Segíti a szomszédos országok, a megyék és a különböző régiók, valamint az egyes települések közötti hiányzó kapcsolatok kiépítését, fejlesztését;
- Megvalósítja a szűk szakaszok, csomópontok gyors megkerülését.

E követelményekből kiindulva a közúti hálózattal kapcsolatos komplex és teljes védelmi igények a következők:

- A fő irányokban, szinte a tranzit útvonalakkal egyezően kettő út kiépítése (lenne szükséges), amiből az egyik autópálya minőségű (ezekből a Dunántúlon É-D irányban 2-3, K-Ny irányban 3-4, a Duna-Tisza között, illetve a Tiszántúlon irányonként 2-2 irány látszik célszerűnek);

- A főútvonalak tehermentesítésére, a védelmi manőverek gyors végrehajtására 20-30 km-ként (de maximálisan is 50 km) összekötő „**háló**” rendszerű úthálózatot kell, kellene kialakítani;
- A másodrendű főútvonalakon a forgalmi sávok növelése 2x2-re vagy szakaszolva, irányonként változtatva 1+2x1, illetve 2x1+1 forgalmi sávra;
- A közúthálózaton a közlekedés sebességcsökkenését okozó emelkedőkön kapaszkodósávok kiépítése (autópályák, autóutak, főutak, harántutak stb. Sorrendben);
- A műtárgyak teherbírásának növelése (a fő- és haránt irányú utakon 100 t), a jelenlegi 20 t teherbírású hidak átépítése 60-80 t-ásra;
- A településeken átvezető fontosabb utak kiváltása a megkerülő utak kiépítésével,
- A sérült műtárgyakat kiváltó, gyorsan, provizórium jellegűen is beépíthető híd-tartalék készletek beszerzése, fenntartása (500-1000 m);
- A közepes- és nagy folyók hídjainak kiváltását biztosító átkelőhelyekhez – a főutak paramétereinek megfelelő műszaki színvonalú – utak kiépítése;
- A vízi közlekedés főbb objektumaihoz (pl. Kikötő, javítóüzem, stb.) Nagy teherbírású utak létesítése (mely alkalmas a hosszú szerelvények közlekedésére is);
- A főbb, illetve kijelölt vasútállomásokhoz, iparvágányokhoz, konténer-rakodókhoz stb. nagy kapacitású és teherbírású utak létesítése (főleg a védelmi szervezetek állandó és ideiglenes bázisaitól);
- A repülőterekre bevezető utak kapacitásának növelése, illetve a több irányból való becsatlakozás kiépítése;
- A Dunán és a Tiszán a hidak mennyiségének növelése (e területen egyértelműen egybeesik a gazdaság, a közlekedés és az ország védelmi érdeke);
- A gyakorlóterek, repülőterek, lőterek megközelítését biztosító útvonalak korszerűsítése a határátkelőhelyektől, a védelmi szer-

vek objektumaitól, a kikötőktől (a korszerűsítés a nagyobb teherbírású pályaszerkezet, a hosszú szerelvények közlekedéséhez szükséges ívek kialakítását, az útpálya szélesítését és a műtárgyak teherbírásának emelését foglalja magába);

- A védelmi szervek objektumai közelében a főútvonali közvetlen kapcsolat megteremtése lehetőleg városon kívüli közlekedéssel (cél a lakossági forgalom teljes elkerülése).

3. A vízi közlekedés területén

Az ország vízrendszereit figyelembe véve a védelmi képességek szempontjából a vízi közlekedés nem meghatározó, de kiegészítő szerepe miatt pozitívan hat a védelmi képességek erősítésére, a nemzetgazdasági feladatok folyamatos ellátására.

Ez a jó irányú változás napjainkban a mindennapi gazdasági és szállítási folyamatokban erősödik, mivel a dunai vízi útnak, mint tranzit folyosónak a szerepe a közforgalmi kikötőkhöz kapcsolódó logisztikai bázisok kiépülésével jelentős lett. Ugyanakkor nem hagyható figyelmen kívül, hogy a jugoszláviai bombázások és máig ható következményeik a dunai hajózást hátrányosan érintik, valamint károsan hatnak a térség politikai, katonai rendezésére is.

Magyarországon 1630 km folyószakasz alkalmas hajózásra, továbbá 530 km pedig kishajózásra. A két nagy folyónkon nincs olyan kikötő, amely eszközeiben, technológiájában, belső közlekedési infrastruktúrájában, a közlekedési alágazatok csatlakozási lehetőségeiben – az európai igényeknek is megfelelően – korszerű. Ez, valamint az, hogy folyóinkon a vízjárás ingadozó vízi útjaink alacsony forgalmát idézik elő. De akadályozza még a fejlődést a Duna és Tisza közötti hajózható vízi összeköttetés hiánya is.

Ebben a helyzetben a vízi közlekedési alágazat fejlesztésének gazdasági, stratégiai és védelmi célja, hogy:

- Javuljanak a hajózási viszonyok a dunai vízi út Budapest feletti szakaszán (az európai normák teljesítésével együtt);
- Segítse elő az EU és más térségek irányába gazdasági integrálódásunkat;

- Jöjjenek létre a Duna-menti régiókban (legalább egy-egy) közép nagyságú, modern közforgalmú kikötők, melyek csatlakoztathatók az országos logisztikai központok hálózatához;
- Legyen újra hajózható a Tisza.

E célok teljesülésével megoldottá, több lábon állóvá válik az országrészek közötti – az ország védelmi képességének fokozását is szolgáló – nagytömegű anyagok és eszközök szállítása, azoknak a nagy folyókon való gyorsabb átcsoportosítása. **Ezekkel párhuzamosan lehetőség nyílik az egységes közlekedési hálózat fenntartására, működtetésére, a BNT ellátási feladatok teljesítésének módjai szélesítésére, illetve kombinálására.**

A védelemmel foglalkozó vezetőknek tisztában kell lenniük azzal is, hogy a fejlesztési célok teljesülése nem elég a vízi közlekedéssel szembeni védelmi követelmények érvényesítéséhez.

Tekintettel kell lenni arra, hogy az alágazat alkalmazhatóságát (igénybevételét) meghatározza: a vízfolyások iránya, a jellemző vízhozam (vízállás), a szárazföldi kapcsolat kiépítettsége, kapacitása, valamint az általános és a részenkénti fejlesztés lehetősége.

Nem szabad elfelejteni azt sem, hogy a katonai-védelmi tevékenységek során a közlekedési feladatok teljesítése érdekében **csak a kedvező irányokba lehet eredményes a vízi közlekedés.** A keresztező, a vízfolyásra merőleges irányokban csak segítő jelleggel, az akadály leküzdés feladataiban juthat szerephez.

Mindezek alapján tehát a **vízi közlekedéssel szembeni, valós védelmi követelmények a következők:**

- A nagyobb kapacitású szállító, esetleg szállás lehetőséget biztosító hajópark fenntartása (kettős hasznosítás, illetve az érvényes vizsga nélküli eszközök alkalmazása);
- Uszályhíd fenntartása (a vasúti és közúti közlekedés követelményei szerint minimum egy vasúti és 2-3 közúti uszályhíd készlet fenntartását);
- A szükséges, illetve az elégséges átkelési kapacitás biztosítása a kijelölt közúti irányokban a hidak sérülése esetén;

- A kikötők fejlesztésénél a védelem logisztikai követelményei, a lakosság ellátási feladatai, a gazdaság egységessége fenntartásának érvényesítése, figyelembevétele (például: Győr-Gönyű, Budapest-Csepel, Dunaujváros, Baja, Szolnok, Szeged körzetekben).

4. A légi közlekedés területén

Mivel hazánkban nincs belföldi menetrendszerű légi közlekedés és szállítás, ezért a légi közlekedésünk, az abban betöltött helyünk, szerepünk sajátos, csak a nemzetközi légi közlekedés részeként minősíthető. Ebből következik, hogy a magyar légi közlekedés nem, de a légi közlekedés infrastruktúrája meghatározó az ország védelmi képessége, a szövetségi kötelezettségek teljesítése megítélésékor.

Az országban 3 nemzetközi forgalmat is bonyolító repülőtér van: Budapest-Ferihegy, Debrecen és Sármellék. Ezek közül állandó hazai és nemzetközi forgalmú repülőtér Budapest-Ferihegy, amely alkalmas minden fajta polgári és katonai repülőgép fogadására, indítására. Befogadóképessége a korábbi fejlesztéseknek köszönhetően a jelenlegi polgári forgalom számára elegendő, további bővítése a forgalmi igények változásának és a fejlesztési (befektetői) tőke meglétének a függvénye.

A másik két repülőtér az önkormányzatok tulajdonában jelenleg korlátozottan – főként a turista idényben és kisebb magán személyi – belföldi és regionális légi forgalomban játszik szerepet, azonban a közeljövőben általános nemzetközi joggal is rendelkezhetnek.

Az állandó jellegű katonai repülőterek: Taszár, Kecskemét, Szolnok, elsősorban a katonai repüléseket szolgálják, de szükség esetén azonban polgári gépek fogadására is alkalmasak. Fejlesztésük, rekonstrukciójuk a **Magyar Honvédség** átalakítása és a szövetséges követelmények figyelembevételével valósul meg.

A közlekedéspolitikai koncepció, a nemzetközi igények a légi forgalom növekedését prognosztizálják, ezért a jelenlegi nemzetközi forgalomra alkalmas infrastruktúrát a fokozottabb igénybevétel, a hatékonyabb működtetés érdekében szükséges fejleszteni.

Ezek alapján a fejlesztési feladatok a következők:

- A meglévő repülőterek szelektív fejlesztése (kiemelten kezelve Ferihegy repülőteret) a nemzetközi közlekedési, illetve a védelmi logisztikai feladatok figyelembevételével;
- A légi forgalmi irányítás fejlesztése;
- Légi járműpark korszerűsítése, pótlása, bővítése;
- A légi közlekedési biztonság, a légi és földi repülésvédelem, illetve a hozzájuk szükséges objektum védelmi (rendészeti) tevékenység megerősítése;
- A fejlesztések követelményei szerint a szakmai kezelő és kiszolgáló személyzet képzettsége fejlesztése, összetétele változtatása.

A légi közlekedés fejlesztéseként a Ferihegyi repülőtér utasforgalmi létesítményeinek bővítésével (B terminál) és az új repülésirányítási főközpont kiépítésével megvalósult a légi forgalomirányítás teljes körű illeszkedése az EUROCONTROL követelmény szintjére.

A belföldi légi forgalom felújításával körzeti vagy regionális repülőterekké fejlesztetők, elsősorban: Debrecen, Szeged, Pécs-Pogány, Győr-Pér térségében meglévő – ideiglenesen üzemelő – repülőterek.

Ha a cikkünk elején kifejtett álláspontunkat – a közlekedési alágazatok együttes fejlesztéséről – és a gazdasági termelés egyes részei gyors kiszolgálása érdekét együttesen vizsgáljuk, akkor látható, hogy a légi közlekedési alágazat fejlesztését nagyobb ütemben kell folytatnunk, végeznünk. ***Ebben a folyamatban viszont nem szabad felednünk, hogy az ország, valamint a közép és dél-európai térség logisztikai hálózatának teljes kialakításához, működtetéséhez rendelkezünk még nagy kapacitású repülőterekkel*** (például: Szentkirályszabadja, Pápa, Tököl, Börgönd, Kunmadaras), melyek közül egyesek üzemén kívüli állapotukból rövid idő alatt (2-4 hónap), mások hosszabb (6-8 hónapos) felújítás után teljes üzeművé tehetők.

Így – a fentiek alapján – ***jelenleg a légi közlekedéssel szembeni védelmi követelmények a következők:***

- A légtérirányítás integrált katonai-polgári rendszere fenntartása, működtetése (figyelembe véve a nemzetközi és szövetségi követelményeket is);

- A háromdimenziós radarbázisokkal a légtérelőrzés biztonságának fenntartása;
- Az önálló szállító és logisztikai ellátó képesség biztosítása;
- A különböző szállítórepülőgépek fogadására, kiszolgálására alkalmas építmények, technikai és technológiai rendszerek fenntartása, fejlesztése;
- A szállító helikopterek alkalmazásához kiépített vagy csak berendezhető területek biztosítása (az egyes vagy csoportos leszállás lehetőségét is figyelembe véve).

A légi közlekedés ismertetett helyzetéből kiindulva, valamint a vele szemben támasztott védelmi követelményeket is figyelembe véve úgy gondoljuk, hogy **az alágazat csak részben képes a** – korszerű közlekedési, és az ettől egyes részterületeken magasabb, más jellegű – **védelmi követelményeknek eleget tenni**. Ahhoz, hogy a hazai légi közlekedés védelmi és közlekedési szempontból egységes teljesítményű legyen, elengedhetetlen a szükséges források biztosítása, az elért eredmények megőrzése.

Ahhoz, hogy tárcánk a szakterületi követelményeket teljesítse elengedhetetlen tisztázni és tudni központi-vezető szerve feladatait. E feladatok rámutatnak arra is, hogy a minisztériumi tevékenység lényegében minősített időszakban sem változik, de végrehajtói szinten a végrehajtás körülményeiben és módjaiban jelentős változások lesznek.

Következtetések

Így tehát **a minisztérium – mint központi irányítás vezetőszerve – védelmi feladatai a következők:**

- Felkészülés a minősített időszakokban a központi rendelkezésekből eredő, illetve a szakmai területek rendeltetés szerinti és kiegészítő (sajátos) tevékenységéből következő feladatok végrehajtására;
- A tárca és a területi védelmi bizottságok által meghatározott feladatok végrehajtási feltételeinek – intézkedési tervek keretében történő – előkészítése;
- A katonai és szakterületi „**nélkülözhetetlen**” hadköteles állomány meghagyása, illetve meghagyásban való részesíttetése,

- A települések polgármesterei által meghatározott védelmi feladatok végrehajtási feltételeinek biztosítása;
- Részvétel a területileg illetékes védelmi bizottságok, munkacsoportjai tevékenységében;
- A minősített helyzetek elrendelése, vagy rendkívüli esemény bekövetkezése esetén a szükséges szervezeti készenlétet biztosító riasztási (berendelési) tervek elkészítése és folyamatos pontosítása;
- A minősített helyzetekkel kapcsolatos eseménykövető és jelzőrendszer (monitoring tevékenység) keretében a minisztériumtól és a területileg illetékes védelmi bizottságtól kapott adatok; tájékoztatás, más információk fogadásához, feldolgozásához a feltételek megteremtése, ezek alapján a szükséges intézkedések kiadása (kiadásának biztosítása);
- A hadszíntér előkészítési feladatok végrehajtása, végrehajtatása;
- A lakosság életének megóvásához, mindennapi szükségletei folyamatos kielégítéséhez szükséges központi és területi feltételek biztosítása, az ehhez nélkülözhetetlen közlekedési hálózat működtetése;
- A központi és területi anyagi javak védelmével, mentésével kapcsolatos feladatok szervezése, végrehajtatása;
- A nemzetgazdaság működésnek fenntartása, a rendkívüli viszonyok között, működőképesség fenntartása vízellátás biztosításával;
- A közlekedési hálózaton, műtárgyakon és berendezéseken keletkező károk elhárítása és helyreállítása;
- A költségtervezési, a költség elszámolási, a közigazgatási, a hatósági és az együttműködési feladatok folyamatos végzése, illetve végeztetése;
- A védelmi és a mindennapi szakmai tevékenységhez szükséges szervezeti, személyi és technikai munkafeltételek kialakítása, fenntartása.

E feladatokat a tárca védelem-koordinációs, szakmai főosztályai, és az irányítása alá tartozó hatósági szervek hajtják végre, illetve bont-

ják tovább a megvalósítás körülményei, erői megléte figyelembevételével. A szervezéssel és a lebontással párhuzamosan valamennyi szinten működtetni kell az ellenőrzést annak érdekében, hogy a hiányosságok a vezetők tudomására jussanak, így ezek felszámolására a központi irányítás időben és érdemben megtegye, megtehesse a szükséges lépéseket. ***Ha az ellenőrzési tevékenység nem kerül végrehajtásra, akkor a vezetés minden szintje elveszti a folyamatokba való gyors beavatkozó képességét, akaratlanul károsítja, esetenként meggátolja a védelmi feladatok sikeres végrehajtását.***

A követelményeket és a vezetési feladatokat összevetve az a végső következtetésünk, hogy a közlekedési védelmi követelmények teljesítése nélkül nem beszélhetünk sikeres ország védelmi tevékenységről. Ezért véleményünk szerint a tárca alapvető feladata, hogy – most és a jövőben egyaránt – megteremtse és minden helyzetben fenntartsa a tárgyalt alágazatok működési, vezetési feltételeit.