

A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia hatása a katonai vasúti szállítási feladatok végrehajthatóságára

A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) által javasolt intézkedéscsomag nemcsak a vasúti személyszállításra és teherszállításra lehet rövid távú és hosszú távú hatással. A teendők megismerése alkalmas arra, hogy megismeresse a kevésbé publikus részek megismerésére, valamint a polgári és katonai összefüggések feltárására.

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2022.3.2>

Kerényi Levente

MH 25. Klapka György Lövészdandár, Logisztikai Főnökség, Tervező részleg, közlekedési szakág
e-mail: kerenyil96@gmail.com

1. BEVEZETÉS

A vasúti közlekedés infrastruktúrájának fejlesztése az utóbbi időben erőre kapott, de a beruházások megálltak a főváros határa előtt, a budapesti hálózatot nem érintették. Ennek is köszönhetően a vasút szempontjából Budapest szűk keresztmetszetet jelent [1]. A szűk kapacitások feloldására tett javaslatot a 2021-ben megjelent Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (továbbiakban: BAVS) [2]. A dokumentumban javasolt fejlesztések alapvető hatással lehetnek a vasúti személyszállításra és áruszállításra, ugyanis az intézkedések elsősorban a szűk kapacitások feloldását célozzák, lehetőséget teremtve ezáltal a forgalom bővítésére.

Érdemes azonban megvizsgálni, hogy a stratégiában megfogalmazott személyszállítási forgalomnövekedés milyen hatással lesz az áruszállításra, és azon belül is a katonai vasúti szállításokra. Magyarország, mint NATO¹ tag-

állam köteles részt venni a szövetséges csapatmozgásokban, illetve támogatni a szövetségen belül indukálódó, az ország területét érintő szállítási-mozgatósi feladatokat. A nagy tömegű haditechnika nem minden esetben szállítható közúton és légi úton, ezért ezeket az eszközöket célszerű – az előnyöket kihasználva – vasúton szállítani. Sok esetben azonban a katonai szállítmányokat fuvarozó tehervonatok a prioritási sorrend végén helyezkednek el [3], így a szállítási és mozgósi feladatok precíz elvégzése nehézségekbe ütközik. A Zrínyi Honvédelmi és Haderőfejlesztési Program keretében a Magyar Honvédség (továbbiakban: MH) is korszerű haditechnika beszerzését tervezi, amelyek tárolási területükről az alkalmazási területre szintén vasúton juthatnak el a leghatékonyabban. Látható tehát, hogy a vasúti közlekedés kiemelt helyet foglalhat el a katonai szállítási és mozgósi feladatok ellátásakor, amelyek csak akkor teljesülhetnek, ha erre megfelelő mértékű szabad kapacitás áll rendelkezésre.

A vizsgálatok kiterjednek arra, hogy a BAVS-ban meghatározott fogalmi ütem és a javasolt

¹ NATO – North Atlantic Treaty Organisation – Észak-Atlanti Szerződés Szervezete

intézkedéscsomagok (beruházások) biztosítják-e ezt a kapacitást a katonai vasúti szállítások számára.

A vizsgálat keretében bemutatom a katonai szállítási és mozdatói feladatokat, valamint az ebből levezethető és a BAVS által érintett vasútvonalaknak a stratégiában meghatározott fejlesztési terveit. A későbbiekben a fejlesztések hatásait vizsgálom a katonai szállítások kapcsán és javaslatokat teszek a további, a BAVS-ban nem szereplő fejlesztésekre annak érdekében, hogy Magyarország eleget tehessen a szövetségi és hazai katonai vasúti szállítási feladatoknak.

2. KATONAI VASÚTI SZÁLLÍTÁSOK MAGYARORSZÁGON

A haderó számára a haditechnikai eszközök mozgatásának lehetősége kiemelten fontos az ország védelmi feladatainak szempontjából. A Magyar Néphadsereg keretében a vasúti szállítások képezték a katonai szállítási feladatok legnagyobb hányadát. Ez a mennyiség a rendszerváltás után rohamosan csökkent (1. ábra). A 2010 utáni vasúti szállítások száma jelenleg „nem nyilvános” minősítésű, ezért ezen adatok nem szerepelhetnek az ábrán.

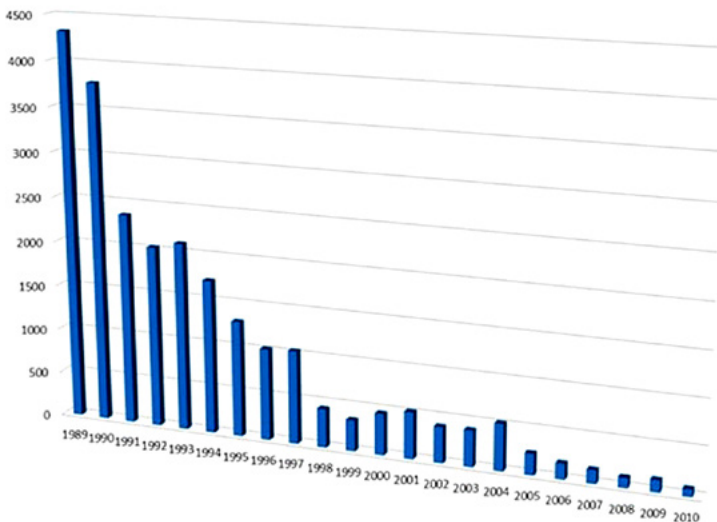
Egy ország védelmi képességét többek között a közlekedési rendszer fejlettsége is meghatározza. A közlekedés olyannyira fontos területté vált, hogy külön doktrína határozza meg az ezzel kapcsolatos feladatokat [4]. A doktrína szerint a (katonai) közlekedés a (katonai) logisztika része, így alkalmazhatók rá a logisztika alapvető összefüggései. A 9M-elvből [5] a közlekedésre mindegyik kiterjeszhető, ehelyütt csak a kiválasztott anyag megfelelő helyre és időben történő eljuttatását emelném ki. A katonai területen alkalmazott szaklogisztikai támogatási rendszer a szállítás és mozdató területén az alábbiakat foglalja magába [6]:

- a katonai célú felhasználásra tervezett közlekedési hálózat igénybevételeinek tervezési és szervezési feladatait;
- a katonai mozgások és szállítások tervezését, szervezését;
- a szállító, rakodó, forgalomszabályzó, szállítmánykísérő erők és eszközök felkészítését, alkalmazásuk megtervezését;
- a végrehajtás irányítását, koordinálását, szabályozását, felügyeletét.

A katonai szállítási feladatok egy része tehát nemzetközi kötelezettség eredményeképp merül fel, másik része a honvédség saját szállítási és mozdatói igényeiből fakad.

A magyar NATO tagság nagy logisztikai feladatot ró a Magyar Honvédségre. Földrajzi helyzetünkben adódóan jelentős tranzit-országként veszünk részt a NATO közlekedési feladatainak végrehajtásában, továbbá Európa közlekedési rendszerében is központi szerepet töltünk be. Az országban több transzeurópai közlekedési folyo-

1. ábra: Belföldi vasúti katonai szállítások száma 1989-2010 között
 Forrás: *Katonai szállításszervezés II., vasúti szállítás; Kóka Ernő nyá. mk. ezredes előadása; NKE HHK (2020)*



2. ábra: A Magyarország területén található TEN-T törzshálózati folyosók térképe

Forrás: <https://www.kti.hu/wp-content/uploads/2021/08/Dia31-1.jpg>



só (TEN-T²) is halad, amelyek a katonai szállítások fő útvonalai is egyben (2. ábra). A NATO 2002-ben határozta meg az erők gyors telepítésének és mozgékonyágának elvét, ami alapján a közlekedés és szállítás szerepe tovább növekedett.

3. NEMZETKÖZI HADERŐ KÖZLEKEDTETÉSÉNEK FELTÉTELEI HAZÁNKBAN

A Befogadó Nemzeti Támogatási (továbbiakban: BNT) feladatok keretében tartandó nemzetközi hadgyakorlatok során olyan előjogokat kell biztosítani más nemzetek haderőinek közlekedtetéséhez, amelyek ütközhetnek a BAVS-ban megfogalmazott, a vasútra vonatkoztatott többletforgalommal [7]. Mivel a

haditechnikai eszközök – össztömegükből és méreteikből adódóan – nem közlekedhetnek közúton (vagy csak szakkísérő személyzet, illetve szakkísérő gépjárművek által kísérve, esetlegesen rendőri vagy katonai rendész felvezetés biztosítása mellett), így szükséges azok trélerezése vagy vasúti szállítása [8]. Előbbi megoldás szintén nehézkesen kivitelezhető, mivel a MH még a BNT keretein belül sem tud akkora közúti nehézszállító kapacitást a szövetséges haderők részére biztosítani, amelyekkel megoldott lenne egy-egy nagyobb közúti konvoj közlekedtetése. Alap esetben a szövetséges haderők saját közúti eszközökkel oldják meg haditechnikai eszközeik közúti szállítását. A BNT által megfogalmazott logisztikai támogatásba a közlekedési támogatáson kívül a technikai támogatás is beletartozik. Ez konkretizálva azt jelenti, hogyha egy szövetséges ország közúti szállító eszköze(i) hazánk területén hibásodnak

2 TEN-T – Trans-European Network – Transport – transzeurópai közlekedési hálózat

meg, akkor az MH hivatott biztosítani azok további közúti mozgását. A helyszínen történő szerelés, illetve az esetlegesen a közelben található márkaszervizekben az esedékes alkatrészcsere azért nem oldható meg, mert más nemzetek hadseregeiben is jelen vannak az olyan szabályzatok, amelyek a haditechnikai eszközök technikai kiszolgálását (a járművek helyrehozatalát) taglalják. Ezek az előírások pedig részletesen körülírják azt, hogy milyen szerelési munkát milyen vállalat hajthat végre, ugyanis a rendelkezésre álló szakszemélyzet és a technikai felszerelés nem feltétlenül garantálja a javítás sikerességét. Ebből adódóan az MH-nak megfelelő közúti szállítóeszközparkkal kell rendelkeznie, hogy a szövetséges haderő közlekedését biztosíthassa [9].

A gazdaságosság megállapítható, hogyha nem házon belül kívánjuk megoldani a közúti szállításokat (amelynek gátat szabhat továbbá a nehézgépszállító járművek éves kilométer-kiszabata is³), hanem a civil szférából rendelünk mélybölcsős félpótkocsit vagy bármilyen nehézgépszállító járművet, akkor az nagy költségnövekedéssel jár [10].

A két – MH szempontjából kiemelten fontos – vasútállomás (Hajmáskér, Táborfalva) között a legrövidebb útvonal 155 km. Egy normál prioritású katonavonat közlekedtetése alapvetően 1-1,5 napot vesz igénybe. Mivel a 70 t össztömeget meghaladó közúti járműszerelvényekre szintén napszakkorlátozás van érvényben a 36/2017 (IX. 18.) NFM rendelet értelmében, ezért ezek közlekedtetése szintén minimálisan 1 napot vesz igénybe. A pénzügyi szemponthoz visszatérve abban az esetben, ha a két állomás között közúti, civil tréleres eszközszállítást tervezünk, hozzávetőlegesen 3500 Ft/rakott km, valamint 1000 Ft/üres km árszabással kalkulálhatunk [11]. A két település közötti távolságon túl a fuvar költséghoz hozzáadódik a nehézgépszállító járműszerelvény telephelye, valamint kiállási helye közötti távolság is, amelynek árát szintén ki kell fizetni (ez az úgynevezett rezsiköltség). Ha például egy

kecskeméti vállalat biztosít szállító eszközt, elviszi a haditechnikai eszközt Táborfalváról Hajmáskérre, majd visszaáll a telephelyére, akkor a következő költségekkel számolhatunk:

$$T_k = Sz_{fsz} \times P_{\circ}$$

$$P_{\circ} = (F_{\ddot{u}} \times P_{\ddot{u}}) + (F_r \times P_r) = [(31+186) \times 1000] + (155 \times 3500) = 759\,500 \text{ Ft}$$

$F_{\ddot{u}}$ = üres futás

$P_{\ddot{u}}$ = üres futás ára/km

F_r = rakott futás

P_r = rakott futás ára/km

P_{\circ} = összes futás ára

Sz_{fsz} = szállítási feladatok száma

T_k = teljes költség

Fontos kiemelni, hogy mindössze egyetlen haditechnikai eszköz átcsoportosításáról beszélünk a fenti példában. A visszacsoportosítás természetesen ugyanekkora költségekkel jár. Nagyobb nemzetközi hadművelet közlekedési támogatása ezért irreálisan magas költségekkel járna. Mindezek mellett az MH technikai állományába tartozó eszközökről sem szabad megfeledkezni. A tatai MH 25. KGY. LDD⁴. az elmúlt évtizedek egyik legnagyobb hadseregfejlesztési programjának, a Zrínyi elnevezésű Honvédelmi és Haderőfejlesztési Program kiemelt szereplője. A dandár állományában többek között megtalálhatóak a német gyártású Leopard 2A4HU típusú harcokocsik, valamint a török Nurol Makina cég Ejder Yalcin nevű (a Magyar Honvédségnél Gidrán néven állományba vett) 4X4-es kerékképletű moduláris harcjárművei, illetve a jövőben rendszeresítésre kerülő Lynx KF-41 típusú páncélozott gyalogsági harcjárművek is. A régebbi haditechnikai eszközök közül kiemelkednek a több évtizede szolgálatot teljesítő T-72-es szovjet gyártmányú közepes harcokocsik, amelyek közlekedésükben leginkább abban térnek el a korábban említett Leopard harcjárművektől, hogy nem rendelkeznek a jármű lánctalpára felszerelhető gumibetétekkel, amelyek lehetővé tennék a beton- és aszfaltúton való közlekedést úgy, hogy a lánctalp

3 Éves kilométer-kiszabata: a járművek egy naptári évre engedélyezett maximális futásteljesítménye

4 MH 25. KGY. LDD.: Magyar Honvédség 25. Klapka György Lovászdandár

ne károsítsa az utakat. A katonai szakzsargonban „gumipogácsaként” elhíresült lánctalpgumibetétek nagymértékben képesek lehetnek segíteni az 50 tonnát is meghaladó harceszközök közúton történő közlekedését. A pogácsák cseréivel akár több száz km-t is megtehetnek az eszközök anélkül, hogy károsítanák a közutakat. Példaként említve, a szovjet közepes harckocsi össztelege mindössze 41 tonna, a német Leopard ugyanakkor már 55 tonnás összsúllyal rendelkezik, ami így még inkább körülményessé tenné a közlekedést gumipogácsa nélkül. Ráadásul az említett kiegészítők nem minden esetben állnak rendelkezésre a harcjárművekhez (gyártási helyszínüktől és kompatibilitásuktól függően).

Az ezen elvek alapján tervezett katonai szállítások egyik megfelelő lebonyolítási területe a vasúti közlekedés lehet. Ha a szektor versenyképessége nem romlik, sőt inkább növekszik (például a sebesség növekedésével), illetve előtérbe kerülnek a környezetkímélő szállítási módok, akkor a haderő jelentősebb hazai és kontinentális szállítási feladatait vasúttal lehet egyszerűbben kielégíteni.

4. A BAVS INTÉZKEDÉSEINEK ISMERTETÉSE AZ MH SZÁMÁRA KIEMELT VASÚTVONALAK VONATKOZÁSÁBAN

A következő alfejezetekben részletesen bemutatom az MH szempontjából meghatározó három vasútvonal fejlesztési koncepcióját, a rajtuk elhelyezkedő – és katonai szempontból fontos – vasútállomásokat, azok kapacitását, továbbá fejlesztési lehetőségeiket a nagyobb eredményesség érdekében [12].

4.1. A 30a vasútvonal fejlesztési koncepciójának hatása a 20-as vonal katonai vasúti feladatokba történő bevonhatóságára

Ahogy az a vasúti stratégia programjából is kitűnik, az elővárosi vonalfejlesztés egyik kardinális eleme a Budapest-Székesfehérvár vasútvonal, amely a MÁV 30a számozású vonala. Fontos megemlíteni, hogy a pálya a TEN-T hálózat részét képezi. Ebből követke-

zik, hogy a vonal eleve kiemelt szerepet játszik a hazai és a nemzetközi vasúti személy- és áruszállításban.

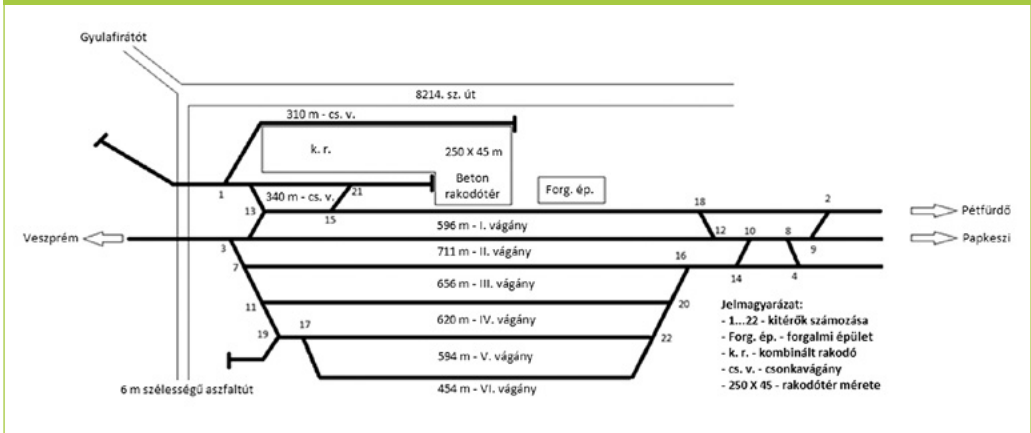
A BAVS kiemeli, hogy a vasútvonal felújítása megtörtént, azonban Budapesten belül kapacitásbővítése lenne szükséges ahhoz, hogy a járatsűrűség is növelhető legyen. A Déli körvasút kapacitásbővítését követően ez könnyedén megvalósulhat: az éppen átépítés alatt lévő Déli vasúti összekötő híd háromvágányossá tétele nagyban képes lenne hozzájárulni a nagyobb vonatsűrűséghez. Bár a BAVS alapvetően a Pusztaszabolcs és Érd irányába haladó 40a vonalat emeli ki a fejlesztési koncepcióban, a 30a pályán ebből következően ugyanúgy forgalomnövekedésre lehet számítani, hiszen az elővárosi vasútnak az említett vonal is részét képezi. A már megvalósult programpontok között található az üzemi menetrend megváltozása (a korábbiakhoz képest nagyobb járatsűrűség), ugyanis Budapest irányába félóránként gyors, továbbá félóránként személyvonat is indul. Ha a vágányfelújítások elkészülnek az észak-budapesti részen, a Kelenföld és a Déli pályaudvar közötti szakaszon a vonatforgalom szintén jelentősen nőhet, ami ismételten több letforgalmat eredményezne a 30a vonalnak. Továbbá a körvasút kapacitásbővítése miatt közvetlen kapcsolat van a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérrel is, ami immáron rendkívül nagy utasszámot generál [13].

A Déli körvasút a V0-val a vasúti koncepció részét képezi.

A V0 (körvasút) egy olyan, a fővárost és a hozzá szorosan kapcsolódó agglomerációt elkerülő vasútvonal-tervezet, amely egyelőre nem valósult meg, kiépítése azonban forradalmasíthatja a magyarországi vasúti közlekedést a trianoni békeszerződést követően kialakult sajátos, centrális-sugaras elrendezésű és Budapest-központúságú vasúthálózat megváltoztatásával. A napjainkban Ferencváros-Kelenföld szakaszon érvényben lévő vágányzári menetrendek egyelőre jelentősen megnehezítik a közlekedést (még a személyvonatok számára is), azonban ha elkészül a V0, a forgalom jelentősen átalakulhat [14]. A V0 megvalósítását megelőzően azonban a nem feltétlenül

3. ábra: Hajmáskér vasútállomás helyszínrajza

Forrás: a szerző saját szerkesztése



irányvonatként közlekedő katonavonatok még a személyvonatoknál is többet várakozhatnak majd, leginkább Ferencváros vasútállomáson, ahol a beérkezést követően szükség esetén szétrendezésre kerülnek [15]. A 169 km hosszúságú 20-as vasútvonal Székesfehérvárnál kapcsolódik a 30a-s vonalhoz, s ebből adódóan a BAVS nagyban befolyásolja a Bakonyba irányuló katonai vasúti szállításokat. A vonalon fekszik Hajmáskér vasútállomás, amely számos nemzetközi hadgyakorlat fő vasúti kirakóhelyeként és berakóhelyeként szolgál.

A már említett tatai alakulat szinte kivétel nélkül ezen az állomáson hajtja végre hazai és nemzetközi gyakorlataihoz kapcsolódó rakodási műveleteit. Bár Hajmáskér vasútállomás rendelkezik kombinált (homlok és oldal) rakodóval, de a rakodási folyamat nincs gépesítve. Ennek következtében az MH kénytelen a közlekedési szaktechnikai eszközök biztosítására is (különböző teherbírású emelővillás és vontató targoncák, autódaruk, műszaki mentő járművek, konténerakodó, -szállító járművek), amelyek szintén hozzáadott logisztikai feladatot jelentenek. Ezen eszközök ugyanis nem feltétlenül képezik egy honvédségi szervezet technikai állománytáblájának részét, ebből adódóan beszerzésüket civil szolgáltatón keresztül kell megoldani abban az esetben, ha más alakulat sem rendelkezik éppen felesleges eszközzel, amelyet

át lehetne mozgatni az adott alakulathoz. A beton rakodótér – bár megfelelő méretekkel rendelkezik – felületének és állapotának javítása indokolt lenne a szállítási feladatok növekedése esetén. A kitérők modernizálása szintúgy a felújítás részét képezhetnék. Az oldalrakodáshoz használt vágány hossza kielégítő, de a homlokrakodásnál használatos vágány hossza jelen állapotában nem megfelelő. Feladatát ugyan ellátja, mindazonáltal a katonai vasúti szerelvények kirakási ideje drasztikusan megnő annak következtében, hogy a szerelvényeket szét kell rendezni és több ütemben a vágányra húzni. Homlokrakodás esetén ugyanis nem biztonságos annyi vasúti kocsi egymás mögött hagyni, amelyeknél már nincs lehetőség arra, hogy a járművezető kizárólag egyenes irányba vezesse járművét, ezért manőverezni kényszerül annak érdekében, hogy eszközével leállhasson a vagonról. Ez a probléma a később ismeretetre kerülő vasútállomások esetében is halmozottan fennáll. Érdemes megemlíteni, hogy a jelenleg érvényben lévő MH szabályzat szerint (Közl./108) katonai vasúti szerelvény maximálisan 1200 t össztömegű lehet (a vasúti vontatójármű nélkül), továbbá az elegy hossza nem haladhatja meg a 600 métert. Mint ahogy ezt Hajmáskér vasútállomás esetében is láthatjuk, a katonai szabályzatok nem feltétlenül vannak összhangban a megépült vasútállomások teljesítőképességeivel.

4.2. Az 1-es számú vasúti fővonal fejlesztési elképzelései

A Budapest–Hegyeshalom–Rajka 1-es vasúti fővonal a legfontosabb összeköttetés a főváros és a nyugati országhatár között. A BAVS többek között azért is foglalkozik kiemelten ezzel a szakasszal, mivel az a TEN-T hálózat egyik legértékesebb részét képezi. A Hegyeshalomnál Bécs irányából érkező vasútvonal ezen a részen találkozik a Pozsony irányából Magyarország területére lépő rajkai vonallal, így az ausztriai és szlovákiai vasúti találkozás is ezen a fővonalon jön létre. Kiemelt személyfuvarozási és árufuvarozási útvonal. Az 1-es vonalon helyezkedik el Tata vasútállomás is.

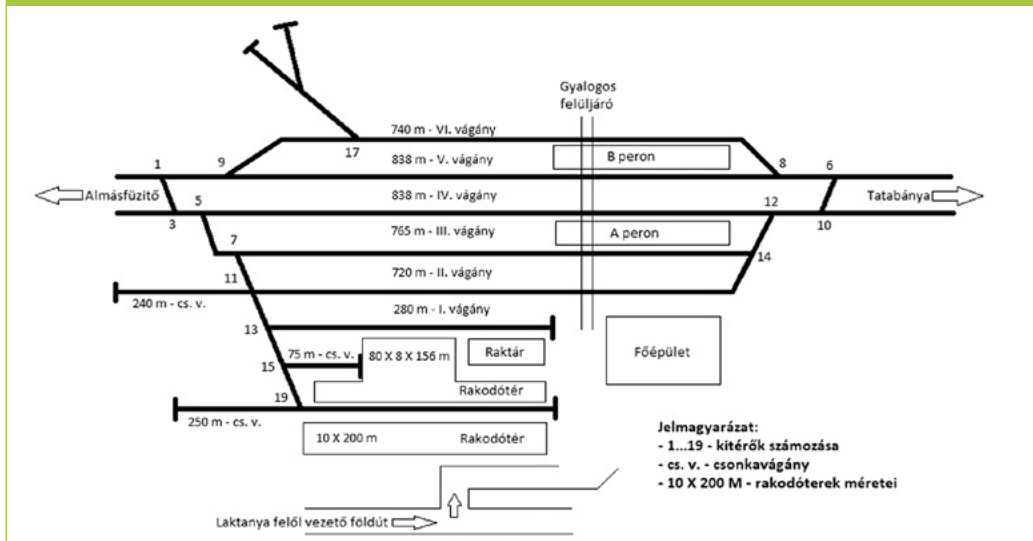
Hajmáskér vasútállomáshoz hasonló felszereltségi és kiépítettségi problémákkal küzd Tata vasútállomás is. A homlokrakodásra használt vágány kifejezetten rövid, ezáltal a vasúti berakást és kirakást végrehajtó személyek gyakran szembesülnek a szétrendezésből és a vasúti kocsik átrendezéséből fakadó idővesztéssel. A homlokrakodóhoz kapcsolódó vágány egyszerre 4 db, esetenként 5 db vasúti kocsit (mérettől függően) képes kiszolgálni úgy, hogy az odaállított elegy ne hajoljon ívbe, ezáltal veszélyeztetve a rakodási munkákat.

Az oldalrakodónál szintén nem megfelelő a helyzet, ugyanis az egyidőben kiszolgálható teherkocsi száma maximálisan 7-8 db lehet, ugyancsak mérettől függően. A leírt adatokból egyértelműen kitűnik, hogy a rakodási folyamat rengeteg holtidőt tartalmaz, amelyben nem történik hasznos munka a szerelvény vagonjaival. A vasúti kocsik megrakása, – ha önállóan mozogni nem képes járművekről van szó – targoncákkal és más rakodóeszközökkel történik. A rakodórampák nem gépesítettek. A BAVS 1-es vonalra kiírt változtatásai közül ugyanakkor itt is a járatsűrítés az egyik legfőbb probléma katonai szempontból a vasútállomás korlátozott kapacitása miatt. A rakodótér kis mérete, annak felülete és állapota, továbbá a rakodásra használt vágányok rövid hossza alapjaiban korlátozza a rakodási feladatok gyorsaságát és ütemét.

A vasúti stratégiában elérendő célkitűzés-ként jelöltem a Tatabányáról félóránként, a Budapesthez közeli Biatorbágyról pedig negyedóránként közlekedő vonatok indítását. Az elővárosi közlekedés sűrítése a zónázó járatok által ráadásul egészen Tatabányáig terjed. A Kelenföldtől Pécel irányába kiépített vasúti szakasz közvetlen összeköttetést jelent, ami további forgalomnövekedést eredményez

4. ábra: Tata vasútállomás helyszínrajza

Forrás: a szerző saját szerkesztése



az utasok számának várható megnövekedése miatt a kelet-pesti agglomerációban található települések kapcsán [16].

A tatai vasútállomáshoz visszatérve, a már korábban említett lövészdandár haditechnikai eszközeinek rakodóhelyeként funkcionáló állomás a bakonyi hadgyakorlatokra történő lejutást csak abban az esetben tudja biztosítani, ha elegendő idő, technológia és vasúti kocsi áll rendelkezésre. Megemlíteném a már korábban vizsgált BNT szerepét. Hajmáskér vasútállomás mellett Tata vasútállomáson is számtalan szövetséges ország eszközei haladnak át, ezek közlekedtetése – a már korábban részletezett okok miatt – azonban komoly késedelmet is szenvedhet alkalomadtán a katonavonatok békeidőben vett fontossága miatt. Egy hadászati vagy hadműveleti szintű feladat kivitelezéséhez viszont elengedhetetlen a pontosság és az előre tervezett ütemterv lehetőségeihez mért betartása.

Összességében az 1-es fővonalal kapcsolatban is ugyanaz mondható el, mint a 30a vonal esetében. A pályafelújításoknak köszönhetően járatsűrűség-növelést szeretne előidézni a közszolgáltatás megrendelője, ez azonban hátrányos lehet egy olyan túlerhelt vonal esetében, mint a Budapest–Hegyeshalom–Rajka. A hadsereg fejlesztése a közeljövőben várhatóan magával vonzza majd a több nehéz harckocsi megjelenését és integrálását az MH szervezetébe, onnantól fogva pedig kiemelten fontos lesz a vasútállomások infrastrukturális állapota.

4.3. A 142-es Budapest-Lajosmizse-Kecskemét vasútvonal modernizációs terve

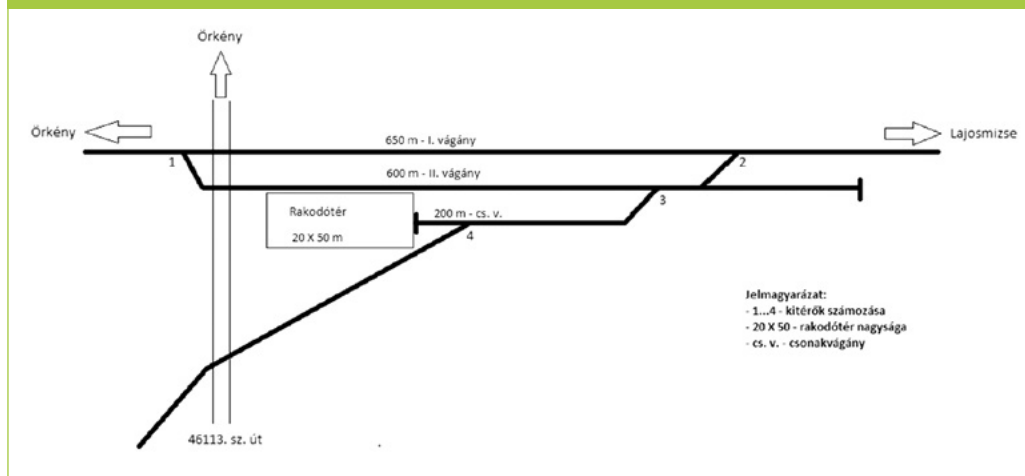
Harmadik bemutatott vasútvonalként szerepel a 142-es egyvágányú, nem villamosított Budapest–Lajosmizse–Kecskemét vonal. A korábban vizsgált fővonalakhoz képest ebben az esetben mellékvonal jellegű, de nem mellékvonali vasútról beszélhetünk, ami természetesen megjelenti az alacsonyabb infrastrukturális hátteret és a még eddigiekénél is mérsékeltbb színvonalú kiépítettségét, valamint pályaalapotot [17]. A fővárost

Lajosmizsével összekötő szakasz jobb állapotban van a vonal többi részéhez képest, az előbb említett rész ugyanis a budapesti agglomerációs forgalmat hivatott kiszolgálni, míg a Lajosmizsét Kecskeméttel összekötő szakasz már kiesik a BAVS hatásterületéből [18]. Katonai szempontból szerencsés, hogy az MH számára kiemelt jelentőséggel bíró Táborfalva vasútállomás az első szakaszon található, így kiszolgálása némileg jobban megvalósítható, mintha az a Bács-Kiskun megyébe tartó szakaszon lenne. A MH számos fontos raktára és katonai intézménye található Táborfalva vasútállomás közelében, többek között ilyen az MH ARB fennhatósága alá tartozó közlekedési anyagraktár, az MH Bakony Harckiképző Központ (továbbiakban: MH BHK) irányítása alá vont tatárszentgyörgyi lőtér, a hozzátartozó lőszerraktárak, valamint a táborfalvai kiképzőbázis. Táborfalva vasútállomás egy rendkívül szerteágazó rendszer részét képezi, mivel az MH itt számos iparvágánnyal rendelkezik, amelyek iparvágánykapcsolatot teremtenek a különböző raktárak között. Az 5. ábrán látható helyszínrajz azonban csak a vasútállomást mutatja be, az iparvágánykapcsolatok ugyanis „nem nyilvános” minősítésűek, ezért azokról közvetlenül információt közölni tilos. Hajmáskér vasútállomás után – hadgyakorlatok kapcsán – szintén rendkívül nagy feladat hárul Táborfalva vasútállomásra a BNT feladatok végrehajtásakor, valamint a hazai vasúti katonai szállítások kivitelezésénél.

Az állomás hozzátétőlegesen ugyanolyan technikai paraméterekkel rendelkezik, mint az eddigiekben vizsgált Tata és Hajmáskér vasútállomások. Bár kombinált rakodásra itt is van lehetőség, az állomás mindössze két kihúzóvágánnyal rendelkezik, amelyekből az egyik közvetlen kapcsolatban van az előbb említett iparvágány-hálózattal. Az eddigiek közül sajnálatos módon itt a leg-rövidebbek a vágányok, mind az oldalrakodó, mind a homlokrakodó tekintetében. A szerelvények szétrendezése ezen az állomáson elengedhetetlen. Előnyként említhető meg, hogy a korábbi állomásokon jóval nagyobb az áthaladó vonatforgalom, mint Táborfalva vasútállomásánál, így a nyílt-

5. ábra: Táborfalva vasútállomás helyszínrajza

Forrás: a szerző saját szerkesztése



vonalhoz csatlakozó állomási fővágányra esedékes kihúzás jóval kevesebb időt vesz igénybe a várakozás idejének csökkenésével. A vasútállomás terhelhetőségének függvényében érdemes név szerint is megemlíteni olyan nemzeti gyakorlatokat, mint az egymást követő években megrendezésre került Brave Warrior 2020, a Breakthrough 2021 vagy a Demoex 2022, amelyek kiemelten nagy feladatot jelentenek az infrastruktúrális támogatás szempontjából. A 20. század folyamán épült, mára elavult rakodórampák és a rendelkezésre álló rakodóeszközök sincsenek felkészülve az olyan generációs váltásokat magába foglaló fejlesztésekre, mint például a Zrínyi Honvédelmi és Haderőfejlesztési Program. Értem ezalatt elsősorban a beérkező haditechnikai eszközök kifinomultságát és magasfokú precíziós műszerként történő kezelési kötelezettségeit. A harcjárművekhez tartozó lőszerszállítási feladatok szintén problémások lehetnek, hiszen a 21. század kihívásainak megfelelő harci járművek olyan speciális lőszereket alkalmaznak, amelyek tárolása merőben eltér a korábbiaktól. Ennek folytán jelentősen nagyobb helyre, más kompatibilitású rakodásra és tárolásra van szükség, amelyeket a már említett elavult vasútállomási infrastruktúrára nem képes biztosítani.

A BAVS 142-es vasútvonalra kiírt fejlesztési koncepciójáról elmondható, hogy körülbelül ugyanazok az irányelvek a mérvadóak, mint a korábban felsorolt fővonalak esetében is annak ellenére, hogy egy (személyforgalmi szempontból) kevésbé frekvenciált pályáról beszélünk, mint az előző két esetben. Az elsődlegesen elérendő cél itt is a járatsűrítés. A BAVS elképzelése szerint Lajosmizséről félóránként, a fővároshoz közelebb eső Gyárlórtól pedig negyedóránként indul személyvonat Budapest irányába és vissza. Katonai szempontból a 142-es vonalon problémát okozhat a NATO, valamint a MÁV által használt eltérő nagyságú rakszelvény, mivel a NATO által alkalmazott rakszelvény szélesebb, mint Magyarországon általánosan érvényben lévő szabály szerinti rakminta, így a katonavonatok közlekedése nem minden esetben garantált.

Gondot okoz a pálya elavult műszaki állapota is, ugyanis a vonalon elérhető legnagyobb sebesség a 60 km/h [19]. Magyarországon jelenleg hatályos legnagyobb pályasebességeket a 6. ábra szemlélteti. A BAVS továbbá javasolja az Ócsa határától elindítandó zónázó vonatokat is, amelyekkel szintén tovább nőne az agglomerációs vasúti személyszállítás forgalma. A déli körvasút elkészültével pedig közvetlen kapcsolat alakulhatna ki Budapest

6. ábra: Magyarország vasúthálózatán engedélyezett legnagyobb pályasebességek

Forrás: http://www.vpe.hu/takt/terkep_regi.php?id_id=10000018&iftars=0&vonalszinmod=1&vonastmod=4&allomasszinmod=0&feliratmod=0&submit=t%C3%A9rk%C3%A9p+rajzol%C3%A1sa



észak-budai részével és Óbudával. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közelsége nemzetközi utasforgalmat is generálna a vonalnak a korábban már említett körbeutazási lehetőség révén. A vasúti stratégia mindezek mellett még új megállóhelyekre is javaslatot tesz. Zuglót tehermentesítvén új vasúti csomópontok létesülnének a megállóhely északi (Városliget megállóhely) és déli (Törökőr megállóhely) részén is elérvén ezzel azt, hogy a főváros belső körgyűrűjén történő keresztülutazhatóság megvalósuljon. Ugyanakkor az egyik legnagyobb projekt a 142-es vasútvonal villamosítása és bizonyos szakaszonként kétvágányúvá tétele. Jelenleg már csak ez az egyetlen, agglomerációt is kiszolgáló vasútvonal, ami nem rendelkezik felsővezeték-rendszerrel.

5. JAVASLATOK A SZŰK KERESZT-METSZETEK FELOLDÁSÁRA

A megoldási lehetőségeket rangsorolva arra a megállapításra lehet jutni, hogy a legin-

kább kézenfekvő könnyebbséget a katonavonatok prioritásbeli előrehozatala jelentené a tehervasúti forgalommal szemben. Vasúti utasításmódosítás szükséges a vonatok fontossági sorrendjének megváltoztatásához. Ez a megoldás elősegíti a vasúti szállítástervezést, illetve fokozza a menetvonalak biztosíthatóságát az MH számára. Mindezek mellett minél hamarabb történik a menetvonal megrendelés, annál jobb fekvésű menetvonal lesz biztosítva a katonavonatok számára. Ugyanakkor abban az esetben, ha megfelelő pályakapacitás állna rendelkezésre, vélhetően még a katonavonatok előbbre sorolására sem lenne szükség. A Rail Cargo Hungária Zrt. (továbbiakban: RCH) irányába a vasúti kocsimegrendeléseket az MH Katonai Közlekedési Központ (továbbiakban: MH KKK) intézi, legyen szó akármelyik alukatról vagy más nemzet haderejéről Magyarországon tartandó gyakorlat esetén. A gördülőanyag-igényléseket (amelyek alapján az MH KKK végrehajtja a kocsimegrendelést

az RCH-tól) már a vasúti szállítást megelőzően hetekkel korábban fel kell terjeszteni, ezért a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.-nek (továbbiakban: VPK Kft.) könnyebb dolga van, hiszen egy jó előre bejelentett vasúti árufuvarozással kell kalkulálniuk. Véleményem szerint abban az esetben, ha nem kerül sor utasításmódosításra a katonavonatok prioritizálása érdekében, akkor kiemelt fontosságúvá lehetne minősíteni legalább azokat a vasúti katonai szállításokat, amikor szövetséges nemzet haditechnikai eszközeit szállítjuk, ezzel is megkönnyítvén saját szállítási feladatainkat [20].

Megoldást jelenthetne a katonavonatok nem preferált időszakban (éjszaka) történő rakodása, ez azonban – a vasútállomások jelenlegi állapotában – nem kivitelezhető, ugyanis mindhárom állomás esetében hiányoznak az olyan alapvető infrastrukturális kiegészítők, mint a térvilágítás vagy pedig a rakodórampák folyamatos takarítása, amely kimondottan téli időszakban okozhat áthidalhatatlan gondot. Mivel a rakodási feladatok hosszúsága teljes mértékben ingadozó (a három órás időtartamtól akár 12 órás időtartamig is terjedhet), ezért nem lehet egyszerűen áthidalni a problémákat azzal, ha a személyvonatok közlekedéséhez próbáljuk igazítani a rakodások időpontjait. A saját célú vasúti pályák mennyiségének bővítése bár esetenként akár indokolt is lenne, jelenleg egy ilyen volumenű feladat végrehajtása nem szerepel a prioritások között.

Katonai szempontból problémát okozhat a NATO, valamint a MÁV által használt eltérő nagyságú rakszelvény. Szükségszerű lenne a Magyarországon használatos rakszelvények NATO-kompatibilitásá tétele is.

Fontosnak tartom az állomások teljes körű felújítását a rakodási kapacitás növelésétől kezdve a rakodó rampáig annak érdekében, hogy a feladatok végrehajtása a lehető leggyorsabban és legbiztonságosabban történjen meg.

Véleményem szerint a BAVS mellett szükséges lenne egy olyan mellékvonali felújítási terv kidolgozása is, amely segítene a fővonalak tehermentesítésében [21]. A pályaka-

pacitás-kihasználás a 30a és 1-es vonalon is erősen nő, azonban a többvágányúsítás bizonyos esetekben még kellő tehermentesítést jelenthet. Megoldásnak tartom a kapacitáshiány csökkentésére katonai vasúti szállítások esetében helyettesítő vonalak és elkerülő-, valamint mentesítővonalak kijelölését, illetve kiépítését annak érdekében, hogy a forgalom zavartalanul működhessen [22]. Természetesen az ilyen beruházások további többletköltséget eredményeznének a MÁV számára, mivel a pályavasúti szolgáltatás kizárólagosan az államvasutak profiljába tartozik, ugyanakkor üzemeltetés szempontjából nem tartanám kizártnak, ha esetlegesen az MH KKK vagy más központi katonai szerv lenne felelős a vasutak felhasználhatóságáért egy ilyen jellegű bővítés esetében. A vonatkozó jogszabály ugyanis kimondja, hogy maga az iparvágány a magyar állam tulajdonát képezi, üzemeltetéséért azonban az azóta már megszűnt MH Összhaderőnemi Parancsnokság (továbbiakban: MH ÖHP) felel [23]. Az említett szervezet jogutóda a Magyar Honvédség Parancsnoksága (továbbiakban: MHP).

Az említett vasútállomások felzárkóztatása a Zrínyi program részét kellene, hogy képezze, mivel megfelelő infrastruktúra nélkül a szállítási feladatok sem végezhetőek el. A vasúti alágazatban rejlő potenciál így továbbra is kihasználásra vár. A 2020-as évben, valamint 2021-ben is végrehajtott Brave Warrior elnevezésű hadgyakorlatok jól példázzák azt, hogy hazánkban milyen komoly logisztikai feladat hárul a műveletek előkészítésére, ugyanis az idei évben az MH személyi állománya mellett a gyakorlaton részt vettek egyesült államokbeli, horvát, lengyel, szlovák és ukrán katonák. A haditechnikai eszközpark hozzávetőlegesen 300 db harcjárművet vonultatott fel. Még ennél is nagyobb arzenál jelent meg a tavalyelőtti évben végrehajtott Brave Warrior 2020 hadgyakorlaton, akkor ugyanis az előbb felsorolt nemzetek mellett Románia is képviseltette magát. A haditechnikai eszközök száma pedig elérte az ötszázat [24]. A különböző nemzetek egymástól eltérő módokon juttatták el felszereléseiket Magyarországra, azonban véleményem szerint a BNT keretei tökéletes keretet

adtak volna arra, hogy a szállítási feladatok egységesen, vasúton, központi koordinálásal kerüljenek levezetésre. Egy ilyen jellegű végrehajtás vélhetően azt is megmutatta volna, hogy a feladatok milyen hatékonyan oldhatók meg egyetlen szállítási alágazat felhasználásával.

Abban az esetben, ha a megfelelő vasúti rakodókapacitások, kielégítő pályaállapotok és megfelelő mennyiségű iparvágány rendelkezésre áll, akkor a nemzetközi és hazai katonai vasúti szállítások száma ismételten növekedésnek indulhat. Az olyan nemzetközi vasúti árufuvarozó társaságok, mint az RCH pedig érdekeltek lennének az olyan járműpark fenntartásában, amelyek az MH érdekeit szolgálnák. A hadsereg vonatkozásában vasúti járműhiány kapcsán elmondható, hogy a honvédséggel kapcsolatban álló (ha belföldi szállítási feladatról van szó) RCH szintén mérsékelt mennyiségben képes olyan vasúti kocsikat a haderő rendelkezésére bocsátani, amelyek alkalmasak nagyméretű haditechnikai eszközök szállítására, mint például a szovjet T-72 közepes harckocsi vagy a Leopard 2A4HU harckocsi. Az Sammp és Rmms sorozatú pórekocsi száma alacsony, ugyanis a Magyar Honvédséget leszámítva az RCH nem rendelkezik olyan ügyfelekkel, amelyek rendszeres időközönként bérelnek az előbb említett típusú vasúti kocsikat. Laads, valamint TWA 800 fajtájú kapcsolt pórekocsikkal pedig eleve nem is rendelkeznek [25]. Bizonyos mértékig felhasználhatók még Rgs, Lgs és Rmms pórek is, legmegfelelőbb alternatívát azonban az előzőekben felsorolt teherkocsik jelentenének, amelyek száma hozzátétlenül el kellene, hogy érje az ötvenet annak érdekében, hogy a katonai vasúti szállítások az egész ország területén zavartalanul működhessenek. A vasúti szállítások során tehát ismételten egy újabb probléma merült fel, amely a vontatott kocsik kevés mennyiségében mutatkozik meg. Megoldási lehetőségként látom a kérdés öngerjesztő folyamatát. Abban az esetben ugyanis, ha az MH a jövőben számos olyan haditechnikai eszközzel rendelkezik majd, amelyek szállítása vasúton sokkal könnyebb, mint közúton, úgy az RCH részére címzett meg-

rendelések száma is növekedhet. Ennek hatására elképzelhetőnek tartom egy nagyobb nehézpőre-flotta beszerzését és rendszerben tartását az RCH részéről, ugyanis a Zrínyi Honvédelmi és Haderő-fejlesztési Program keretében a jövőben is hasonlóan nagy beruházásokra lehet számítani a hadügy területén.

6. ÖSSZEGZÉS

Összesítve a következő lépések lennének szükségesek a katonai vasúti szállítások számának növeléséhez a BAVS ismeretének függvényében:

- vasúti utasításmódosítás annak érdekében, hogy a tehervonatok fontossági sorrendje megváltozhasson (legalább az Országgyűlés által kihirdetett minősített helyzetek valamelyikének bekövetkezése esetén vagy nemzetközi szállítási feladatok végrehajtásakor), ezáltal pedig a katonavonatok kiemeltebb szerephez juthassanak a nem személyszállító elegyekként közlekedő szerelvények között;
- honvédségi szempontból kiemelt vasútállomások korszerűsítése, fejlesztése;
- a BAVS mellett mellékvonali koncepció létrehozása, ami megvizsgálja a nem fővonalakra háruló többletforgalmat és a mellékvonalak teherbíró kapacitását a járatsűrűség elosztása érdekében;
- iparvágányok mennyiségének növelése, a magyar vasúthálózati rendszerbe való belépés biztosítása a jelenleginél több csomóponton;
- az RCH részéről nagyobb nehézpőre-állomány rendszeresítése és fenntartása, ha az gazdaságilag megéri a civil szolgáltatóknak és a katonai vasúti szállítási feladatok száma valóban megköveteli ezt;
- az MH részéről a vasúti katonai szállítások nemzetközi összehangolása a szövetséges nemzetek haderőivel a BNT keretében Magyarországon tartandó hadgyakorlat végrehajtásának idején.

Abban az esetben, ha az előzőekben felsorolt követelmények megvalósulnak, a BAVS egyértelműen az MH javát is szolgálhatja. A civil és katonai szféra között meg nem valósuló ko-

operáció és egyeztetés hiányában a vasúti stratégia előidézheti azt az ambivalens állapotot, amikor egy fejlesztés egy bizonyos szegmens érdekeit szolgálja, azonban egy másíknak kára származik belőle.

A BAVS megvalósulása régóta nagy hiattussal rendelkező terület fejlesztését igyekszik kárpótolni. A katonai és civil szállítási feladatok egymáshoz való viszonyításában azonban felmerül a már ismertetett probléma, miszerint a katonai vasúti szállítások háttérbe szorulhatnak a polgári vasúthasználat növekedése miatt. A vasút könnyebb alternatívát jelent nagy mennyiségű technikai eszköz egyidőben történő továbbítása esetén. Ennek kapcsán vetődtek fel a BAVS esetlegesen hátráltató intézkedési javaslatai, amelyek a megnövekedő forgalomnak köszönhetően a vasúti katonai szállításoknak is gátat szabhatnak, ha valóban bekövetkeznek azok a gyökeres vasúti átalakítások, amelyekről az infrastruktúrafejlesztési javaslatokat és intézkedési utasításokat összegyűjtő potenciálvizsgálat számol be. A BAVS egy rendkívül régóta várt fejlesztési programcsomag, amelynek a polgári életben megkérdőjelezhetetlen létjogosultsága van annak kapcsán, amilyen állapot a magyar vasút területén már évtizedek óta uralkodik. Erről mi sem tanúskodik jobban, mint az a tény, hogy a 2040-ig tartó hosszú távú stratégiára 2000 milliárd forintos büdzsét különítettek el [26]. Összehasonlításképpen megemlítendő, hogy a 2020-as magyar GDP 47.742 milliárd forint volt, vagyis a tavalyi év költségvetésének több, mint 4%-át fordítják vasútfelújításra és vasútépítésre 2021-től. Az egyetlen kérdés tehát már csak az, hogy mindez hogyan befolyásolja majd a MH vasúti szállítási kapacitását és a katonai vasúti szállítások lebonyolítását, ha a tervezett felújítások kivétel nélkül végbemennek.

FELHASZNÁLT IRODALOM

[1] Redaktor: Elkészült a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (Hírlevél, közigazgatás és informatika; 2021.03.21.); Forrás: <https://hirlevel.egov.hu/2021/03/21/elkeszult-a-budapesti-agglomeracios-vasuti-strategia/>

- [2] Trenecon Kft. – FőmtervZrt. – KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.: Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia. Budapest, 2021. Forrás: <http://bvs.hu/wp-content/uploads/2021/02/Strategia.pdf>
- [3] Hálózati üzletszabályzat; A magyarországi nyílt hozzáférésű vasúti pályaigénybevételének feltételeiről – üzletszabályzat, Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.; Budapest (2006); 4.3. fejezet; Forrás: https://www2.vpe.hu/document/I_rész1
- [4] Magyar Honvédség Közlekedési Főnökség; Magyar Honvédség Közlekedési Támogatási Doktrína, Budapest, 2005.
- [5] Némon Zoltán – Sebestyén László – Vörösmarty Gyöngyi: Logisztika. Budapest, KIT Kft., 2005.
- [6] Szászi Gábor: Katonai logisztika, In Lakatos Péter (szerk.) Közzolgálati logisztika
- [7] 55/2010. (III. 11.) Korm. rendelet a befogadó nemzeti támogatás részletes kormányzati feladatairól; Forrás: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1000055.kor>
- [8] 36/2017. (IX. 18.) NFM rendelet a meghatározott összetömeget, tengelycsoport-terhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről; Forrás: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=A1700036.NFM>
- [9] Kormányhivatal: A befogadó nemzeti támogatás területi feladatai (Tájékoztató; Budapest – 2019.11.22.); Forrás: https://www.kormanyhivatal.hu/download/e/00/c5000/3_A%20Befogad%C3%B3%20Nemzeti%20T%C3%A1mog%C3%A1s.pdf
- [10] Somai Miklós: A kollektív közlekedési hálózatok hálózati hatékonyságának, illetve versenyképességének értelmezése nemzetközi tapasztalatok alapján, avagy tanulságok a magyar közlekedés-fejlesztés stratégia számára (A hazai közlekedési hálózatok hatékonysága, versenyképessége, növelésének lehetőségei a nemzetközi tapasztalatok alapján; Tanulmány, Budapest – 2003; 9-10.)
- [11] Szállítási díjak 2021; Forrás: <http://fuvarcenter.hu/fuvar/szallitas/258/arak.html>
- [12] Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (Kiadvány, Budapest – 2020; 67-78.); Forrás: https://budapestvasut2040.hu/wp-content/uploads/2021/01/BAVS_magyar_web_2021.pdf

- [13] Szerző nélkül: Budapest railway strategy unveiled (RailwayPro, 2021.02.16.); Forrás: <https://www.railwaypro.com/wp/budapest-railway-strategy-unveiled/>
- [14] Tenczer Gábor: Visszavonták a vasút M0-sát előkészítő tendert (Telex, belföld és gazdaság; 2021.05.29.); Forrás: <https://telex.hu/belfold/2021/05/29/visszavontak-a-vasut-m0-asat-elokeszito-tendert>
- [15] Szerző nélkül: Vágányzárak tervezése a Ferencváros-Kelenföld szakaszon (Indóház vasúti magazin, XVII/3., Budapest, 2021. június-július)
- [16] Ruip Martin Norbert: Budapest – Keleti pályaudvar forgalmának változása a fővárosi vasúti fejlesztések hatására (szakdolgozat, Győr, 2021.03.02.; 18-27.)
- [17] A lajosmizsei vasútvonal fejlesztésének véleményezése (Online tanulmány); Forrás: <https://lajosmizseivasut.hu/>
- [18] Lévai Zsolt: A védelmi követelmények érvényesülésének vizsgálata a 142-es számú vasútvonal tervezett fejlesztése kapcsán
- [19] Kolinek Nóra: Kétvágányúsítanak két fontos budapesti elővárosi vasútvonalat; MagyarÉpítők; 2021 (Forrás: <https://magyarepitok.hu/vasutfejlesztes/2021/03/ketvaganyusitanak-ket-fontos-budapesti-elovarosi-vasutvonalat>)
- [20] Hálózati üzletszabályzat; A magyarországi nyílt hozzáférésű vasúti pálya igénybevételének feltételeiről – üzletszabályzat, Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.; Budapest (2006); 4.3. fejezet; Forrás: https://www.vpe.hu/document/I_rész1
- [21] Tóth Bence: A magyarországi vasúthálózat redundanciáját biztosító vonalszakaszok (Hadmérnök, XIV. évfolyam 2. szám – 2019. június); Forrás: http://www.hadmernok.hu/192_06_toth.pdf
- [22] Fleischer Tamás: A hazai közlekedési hálózatok hatékonysága, versenyképessége növelésének lehetőségei a nemzetközi tapasztalatok alapján (A hazai közlekedési hálózatok hatékonysága, versenyképessége, növelésének lehetőségei a nemzetközi tapasztalatok alapján; Tanulmány, Budapest – 2003; 30-34.); Forrás: http://www.vki.hu/~tfleisch/~haver/szakirodalom/haver-OSSZEFOG_031130.pdf
- [23] 277/2014. (XI. 14.) Korm. rendelet a vasúti közlekedési hatóság által kiszabható bírság mértékéről és megfizetésének részletes szabályairól; Forrás: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1400277.kor>
- [24] Szerző nélkül: Véget ért a többnemzeti gyakorlat (Honvédelem.hu, 2020.09.28.); Forrás: <https://tataidandar.hu/2020/09/28/veget-ert-a-tobbnemzeti-gyakorlat-honvedelem-hu/>
- [25] 4. sz. Kézikönyv – Rail Cargo Hungaria Zrt-től rendelhető vasúti teherkocsik (Melléklet, 2021.01.01.); Forrás: <https://rch.railcargo.com/dam/jcr:dece58e1-f63d-4a0a-a2d3-d15c9394d5a4/4.%20sz.%20k+%EF%BF%BDzik+%EF%BF%BDnyv.pdf>
- [26] Ditróy Gergely: Rendszerváltás a vasúton – Budapesti és agglomerációs vasútfejlesztési stratégia készül (Portfólió, 2021.02.02.); Forrás: <https://www.portfolio.hu/ingatlan/20210202/rendszervaltasa-vasuton-budapesti-es-agglomeracios-vasutfejlesztesi-strategia-keszul-467894>

E számunk lektorai

Albert Gábor ■ Berta Tamás ■ Horváth Lajos
 Dr. Katona András ■ Perger Imre ■ Siska Tamás



The impact of the Budapest Agglomeration Railway Strategy on the feasibility of military railway transport tasks

The package of measures proposed by the Budapest Agglomeration Railway Strategy (BAVS) can have a short-term and long-term impact not only on rail passenger and freight transport. Getting to know the tasks provides an opportunity to get to know the less public parts and to explore civilian and military connections. As a result of developments mainly related to passenger transport, the expected increase in suburban traffic on the lines leading to the capital may reduce the possibility of railroad freight traffic, including military train traffic. The BAVS creates an interesting ambivalence: while on the one hand the improvements of the notoriously critical sections of the railways cannot wait any longer, the increased passenger traffic resulting from the possible development may cause a problem in the logistics of the Hungarian Armed Forces in the implementation of rail transports of strategic importance. An examination of this duality, as well as the proposals made, will shed light on the preliminary resolution of the arising problems.



Die Auswirkungen der Budapester Agglomerationsbahnstrategie auf die Durchführbarkeit militärischer Eisenbahntransportaufgaben

Das Maßnahmenpaket der Budapester Agglomerationsbahn-Strategie (BAVS) kann kurz- und langfristige Auswirkungen nicht nur auf den Schienenpersonen- und Güterverkehr haben. Das Kennenlernen der Aufgaben bietet die Möglichkeit, die weniger öffentlichen Teile kennenzulernen und zivile und militärische Verbindungen zu erkunden. Aufgrund von Entwicklungen, die hauptsächlich den Personenverkehr betreffen, kann die erwartete Zunahme des Vorortverkehrs auf den in die Hauptstadt führenden Strecken die Möglichkeit des Schienengüterverkehrs, einschließlich des Militärzugverkehrs, verringern. Die BAVS schafft eine interessante Ambivalenz: Während einerseits die Verbesserungen der notorisch kritischen Streckenabschnitte nicht länger warten können, kann der aus der möglichen Entwicklung resultierende erhöhte Personenverkehr ein Problem in der Logistik der ungarischen Streitkräfte verursachen bei der Realisierung von Schienentransporten strategischer Bedeutung. Eine Untersuchung dieser Dualität sowie der Vorschläge wird Aufschluss über die vorläufige Lösung der auftretenden Probleme geben.

