



Szászi Gábor mk. alezredes

A VÉDELMI SZEMPONTBÓL MEGHATÁROZÓ REPÜLŐTEREK VASÚTI KAPCSOLATÁNAK HELYZETE MAGYARORSZÁGON

BEVEZETŐ

A közlekedési rendszerrel szemben támasztott katonai-védelmi követelmények ma már tisztán megfogalmazzák, hogy az ország védelmét biztosító (kiszolgáló) közlekedési infrastruktúrát nem csak a speciális katonai érdekeket szolgáló közlekedési infrastruktúra és eszközpark jelenti, hanem magába foglalja a meglévő polgári képességeket, eszközparkot is. Ez a folyamat nem lehet ad hoc jellegű, csak tudatosan, mindenkor egymást kiegészítő módon, a célirányos felkészítés és fejlesztés eredményeként kell, illetve lehet megvalósítani.

Ennek a folyamatnak a részeként tanulmányomban be kívánom mutatni a légi közlekedés védelmi szempontból meghatározó szerepét, illetve részletesen vizsgálni kívánom a védelmi szempontból meghatározó repülőterek vasúti kapcsolatának helyzetét, a várható fejlesztések irányait. Bár a vasúti és a légi közlekedés kapcsolata általános megközelítésben nem jelentős, napjainkra azonban már a polgári életben is kiemelt figyelmet fordítanak erre a területre is. Jól tükrözik ezt az elmúlt időszakban megjelent közlekedésfejlesztési célkitűzések, melyekben már konkrétan megfogalmazzák a repülőterek közlekedési kapcsolatának fejlesztésén belül a vasúti összeköttetés fejlesztését is.[1]

Katonai-védelmi aspektusból vizsgálva a problémát pedig egyértelműen kijelenthető, hogy a kifejezetten katonai célokat szolgáló repülőterek üzemeltetése során mindig is szem előtt tartották a vasúti kapcsolat meglétét, annak fejlesztését, melyet a tanulmányban részletesen be is mutatok.

A továbbiakban arra keresem a választ, hogy a honi repülőtéri infrastruktúra mely elemei alkalmasak a védelmi feladatok megoldása során megjelenő légiszállítási igények teljesítésére, és azok vasúti közlekedési kapcsolata milyen mértékben felel meg az elvárásoknak.

1. VÉDELMI SZEMPONTBÓL JELENTŐS REPÜLŐTEREK FEJLŐDÉSE

A repülőterek kezdeti fejlődése jellemzően területi logikát követett, és azokat Európában döntően, mint katonai repülőtereket hozták létre. A területrendezés e logikája az esetek egy részében továbbra is érvényesül, másrésről azonban számos repülőtér az állam felügyelete alól a régiók, állami vállalatok felügyelete alá került, vagy azokat a magánszektornak engedték át.

Ebből kifolyólag a közösségi repülőtéri ágazat alapvető szervezeti átalakuláson ment keresztül, amely nemcsak a magánbefektetők repülőtéri szektor iránt tanúsított határozott érdeklődését tükrözte, de a hatóságok megváltozott hozzáállását is a magánrepülőterek fejlesztésében való részvételéhez. Ez a fejlődés a repülőterek által ellátott feladatok nagyobb diverzifikálódását és összetettebb jellegét vonta maga után. Bár továbbra is alapvetően a légi közlekedéshez szükséges infrastruktúrák kiszolgálói maradnak, a repülőterek egy része igen versenyképes kereskedelmi szereplővé is vált, illetve törekszik válni. Ez a folyamat felerősítette a közlekedési kapcsolatok elemzésének szükségességét is, hiszen a hatékony gazdasági kapcsolatrendszer nélkülözhetetlen része a megfelelő közlekedési hálózat megléte. Még erősebben jelenik meg ez az igény, ha a repülőtér szolgáltatásai közvetlenül kapcsolódnak egy Logisztikai Szolgáltató Központoz is.

A fenti tendencia a katonai repülőterek átalakítására is hatást gyakorolt. Már 1996-ban a kormányzat úgy ítélte meg, hogy az addig kizárólagosan katonai célokra használt repülőtereket célszerű lenne megnyitni a polgári légi közlekedés számára is, biztosítva ezzel a szükséges fejlesztésekhez a tőkebevonást is. Az 1996. évi Közlekedéspolitikai Koncepcióban a repülőtereket a következők szerint sorolták be. Regionális jelentőségű repülőterek csoportjába sorolták Szombathely, Sármellék, Győr-Pér, Siófok-Kiliti, Pécs-Pogány, Budaörs, Szeged, Miskolc, Kunmadaras, Békéscsaba, Nyíregyháza, Debrecen repülőtereit, míg katonai/polgári használatra Taszár, Tököl, Mezőkövesd repülőtereit jelölték ki. Tovább erősítette ezt a folyamatot, hogy a 2150/1998. (V. 20.) kormányhatározat a taszári katonai repülőtér, még a 2151/1998. (V. 20.) kormányhatározat a pápai, szolnoki, szentkirályszabadjai és a kecskeméti repülőterek vonatkozásában lehetővé tette a közös felhasználású (polgári és katonai) repülőtérre való átalakítást.

A NATO-hoz való csatlakozás azonban új helyzetet teremtett, amit a jogszabályoknak is követnie kellett. Már a csatlakozás előtt világossá vált, hogy Magyarország számára kiemelten fontos és hasznos lehet a NATO Biztonsági Beruházási Programban (NSIP)¹ való részvétel, mivel lehetőséget biztosít a szövetség által elvárt katonai infrastrukturális kompatibilitás eléréséhez.[2] A program hazai alkalmazásának alapjait a 2154/1999. (VII. 8.) kormányhatározat rögzítette. Ez a kormányhatározat egyben törölte a 2151/1998 (V. 20) kormányhatározat mellékletének 1. és 2. pontját, vagyis megszüntette Pápa és Kecskemét katonai repülőtereinek közös (polgári–katonai) felhasználási lehetőségét. Ennek megfelelően az NSIP keretében a repülőtéri képességsomag három repülőtér kiemelt fejlesztését irányozta elő. Nem jelent meg ebben a csomagban a szolnoki, a taszári és a szentkirályszabadjai repülőtér fejlesztésének lehetősége, hiszen azok továbbra is megmaradtak közös (polgári–katonai) felhasználási körben.

A repülőterek besorolásában fellelhető hektikus folyamatokat az Országos Területrendezési Tervről (a továbbiakban: OTTrT) szóló 2003. évi XXVI. törvény 1/5. számú mellékletében megjelenő besorolás

¹ NATO Security Investment Programme

igyekezett lezárni. A törvény a repülőtereket az alábbi kategóriákba sorolta, melyen a törvény 2008. évi módosítása sem változtatott²:

Országos jelentőségű polgári repülőterek:

- Budapest [Ferihegy]
- Debrecen
- Sármellék

Kereskedelmi (nemzetközi) repülőtérre fejleszthető repülőterek:

- Baracs - Kisapostag (Dunaújváros)
- Békéscsaba
- Budaörs
- Fertőszentmiklós
- Kalocsa
- **Kunmadaras**
- Mezőkövesd - Mezőkeresztes
- Nyíregyháza
- Ócsény
- **Pécs - Pogány**
- **Pér (Győr)**
- **Siófok - Kiliti**
- Szeged
- Székesfehérvár [Alba Airport]
- **Szombathely**
- **Taszár**
- **Veszprém - Szentkirályszabadja**

Közös felhasználású katonai és polgári repülőtér:

- Szolnok

Állami repülések céljára szolgáló repülőterek:

- Kecskemét
- Pápa

A fent felsorolt repülőterek további fejlesztése két módon valósulhat meg. Az egyik csoportba azon repülőterek fejlesztése tartozik, amelyek az egész nemzetgazdaság számára fontosak. Az Európai Unióban alkalmazott gyakorlat szerint 200-300 kilométerenként szükséges, elsősorban az adott régió kiszolgálását

² 2008. évi L. törvény az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény módosításáról

végző repülőtér hálózat kiépítése, amelyek fejlesztéshez, működtetéséhez központi források bevonása szükséges (Ferihegy, Sármellék, Debrecen). A másik csoportba a szűkebb területek, helyi érdekek kiszolgálása érdekében működtetett repülőterek tartoznak. Ezek fejlesztését és működtetését teljes egészében saját forrásból (önkormányzati, kistérségi, vállalkozói) kell megvalósítani.

Nemzetközi Kereskedelmi Repülőtereink (Budapest-Ferihegy, Debrecen és Sármellék) fejlesztése mellett gazdasági és egyben védelmi szempontból is meghatározó lehet még Kunmadaras, Győr-Pér, Pécs-Pogány, Siófok-Kiliti, Szombathely, Taszár, valamint Veszprém-Szentkirályszabadja repülőtérének a regionális légiforgalomba való bekapcsolása is. Ezen repülőterek esetében komplex hasznosítás valósítható meg és mind logisztikai, mind turisztikai szempontból jelentős forgalomra számíthatnak.

Az Európai Unióhoz történő csatlakozás felerősítette azt a nézetet, hogy a repülőterek meghatározó szerepet töltenek be Európa legtávolabbi régióinak integrációjában, és közrejátszanak a helyi gazdaságok sikerében. A légi utasszállítás és az áru fuvarozási szolgáltatások ugyanis alapvető fontossággal bírnak a régiók versenyképességére és fejlődésére nézve. Ha a repülőterek nagy forgalmat bonyolítanak le, az vonzhatja a légitársaságokat, és ezáltal ösztönzőleg hathat a gazdasági tevékenységekre. A vasút és a légi fuvarozás közötti intermodalitás – amint arra a 2001-es Fehér Könyv³ is rámutatott – jelentős kapacitásbővüléssel járhat azáltal, hogy a vasúti és légi közlekedés közötti verseny helyett inkább e két közlekedési mód kiegészítő jellegét erősíti. Ez a kohézió elsősorban a személyszállítás vonatkozásában jelent szorosabb együttműködést, de a légi áruszállítás vonatkozásában is fellelhetők az együttműködés területei, elsősorban a multimodális logisztikai szolgáltató központok vonatkozásában.

A kizárólagosan az állami repülések céljára szolgáló repülőterek fejlesztése alapvetően a NATO és Magyarország katonai és védelmi érdekeinek figyelembevételével történik. Ebbe a struktúrába illeszthető például a NATO NSIP program, melynek keretében megvalósuló képességsomagok egyike a NATO reagáló erőinek fogadását biztosító repülőtéri fejlesztéseket tartalmazza, ezek keretében a ferihegyi, a kecskeméti és a pápai repülőteret tették (teszik) alkalmassá a NATO erők kiszolgálására.

2. VÉDELMI SZEMPONTBÓL MEGHATÁROZÓ REPÜLŐTEREK VASÚTI KAPCSOLATÁNAK ELEMZÉSE

A továbbiakban azon repülőterek vasúti kapcsolatait elemzem, melyek megítélésem szerint a jövőben is jelentős szerepet játszhatnak a védelmi szempontból fontos légiszállítási igények kielégítésében. A vizsgálati kör leszűkítésében Dr. Tóth B.- Helmeczi G. e témakörben megírt tanulmányát[3] és az OTTrT besololását veszem alapul. A hivatkozott szerzőpáros a légiközlekedés vonatkozásában az alábbiakban fogalmazta meg a légiközlekedéssel szemben támasztható védelmi követelményeket:

³ „Az európai közlekedéspolitika 2010 távlatában: a választás ideje”, COM(2001) 370, 2001.9.12.

- Budapest-Ferihegy repülőtér forgalmi és kiszolgálói képességeinek megőrzése, a NATO bázis repülőtéri (megerősítő erők fogadási) követelményeinek teljesítése és fenntartása. (Az EU követelményeket is figyelembe vevő folyamatban lévő fejlesztések tervszerinti befejezése.)
- a folyamatosan üzemelő katonai repülőterek (Pápa, Szolnok, Kecskemét) legyenek képesek a szövetséghez tartozó harci és szállító repülőök fogadására, a NATO követelmények szerinti földi kiszolgálására,
- a tököli repülőtér alkalmassá tétele a gazdasági, a katonai, a katasztrófavédelmi célú igénybevételre valamint anyagtárolásra (további fejlesztéssel képessé tenni más kiemelt feladat ellátására),
- a volt katonai repülőterek (Taszár, Tököl, Szentkirályszabadja) „forgalom képességének” fenntartása, a repülőterek rövid időn belüli, illetve szükség esetén azonnali üzembe helyezése, mint védelmi tartalék, katasztrófavédelmi vagy regionális repülőtér,
- a kiemelt regionális repülőterek (Sármellék, Debrecen, Pécs-Pogány, Győr-Pér) fejlesztésének folytatása úgy, hogy azok képesek legyenek védelmi és katasztrófa helyzetben az erők, a segélyszállítmányok fogadására, kezelésére, átrakására, járatok indítására,
- a fejlesztés alatt lévő regionális érdekű repülőterek (Békéscsaba, Börgönd, Csákvár, Fertőszentmiklós, Nyíregyháza, Kunmadaras, Siófok-Kiliti, Szeged stb.) alkalmassá tétele helikopterekkel és kisebb repülőgépekkel továbbított szállítmányok fogadására, tárolására, átrakására.

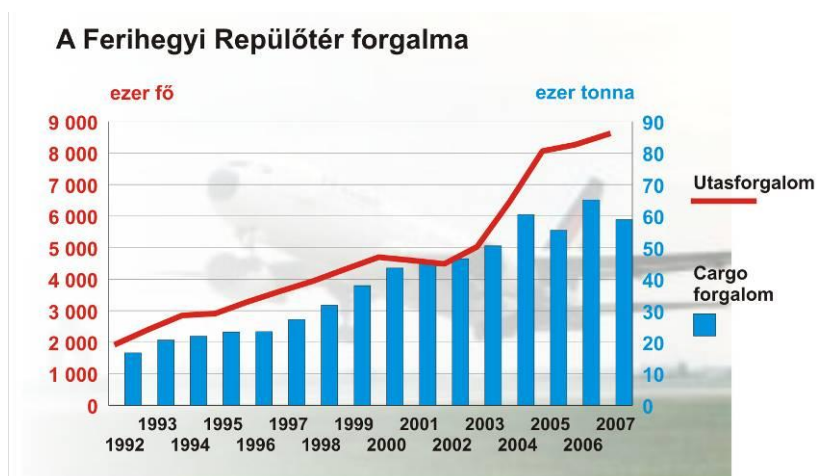
Ezeket a követelményeket összevetve az OTrT-ben megjelenő besorolással látható, hogy sok területen párhozamok vonhatók, de a kisebb forgalmú, helyi érdekeket szolgáló repülőterek vonatkozásában nem látom a jelenlegi szabályzók mellett a védelmi érdekek érvényre juttatásának lehetőségét. Így az országos jelentőségű polgári repülőterek, a közös felhasználású katonai és polgári repülőtér, valamint az állami repülések céljára szolgáló repülőterek mellett a kereskedelmi (nemzetközi) repülőtérre fejleszthető repülőterek közül az OTrT besorolását követve a Kunmadaras, Pécs – Pogány, Pér (Győr), Siófok – Kiliti, Taszár és Veszprém – Szentkirályszabadja repülőterek vasúti kapcsolatának elemzését végzem el.

2.1. Országos jelentőségű polgári repülőterek

2.1.1. Budapest Ferihegy vasúti kapcsolata

A főváros vonatkozásában a légi személy és áruszállítás döntően a Ferihegyi repülőtérhez kötődik. A repülőtér forgalma mind a személyszállítás, mind az áru fuvarozás terén a rendszerváltozás óta jelentősen nőtt (1. számú ábra). Sajátossága a rendszernek, hogy a cargo-forgalom 99%-át Ferihegy I. szolgálja ki, így a vasúti kapcsolat elemzését is erre a területre célszerű kiterjeszteni. Az elmúlt időszak folyamatait figyelembe véve egyértelműen látható, hogy az egyre növekvő forgalmat – személy és áru forgalomra

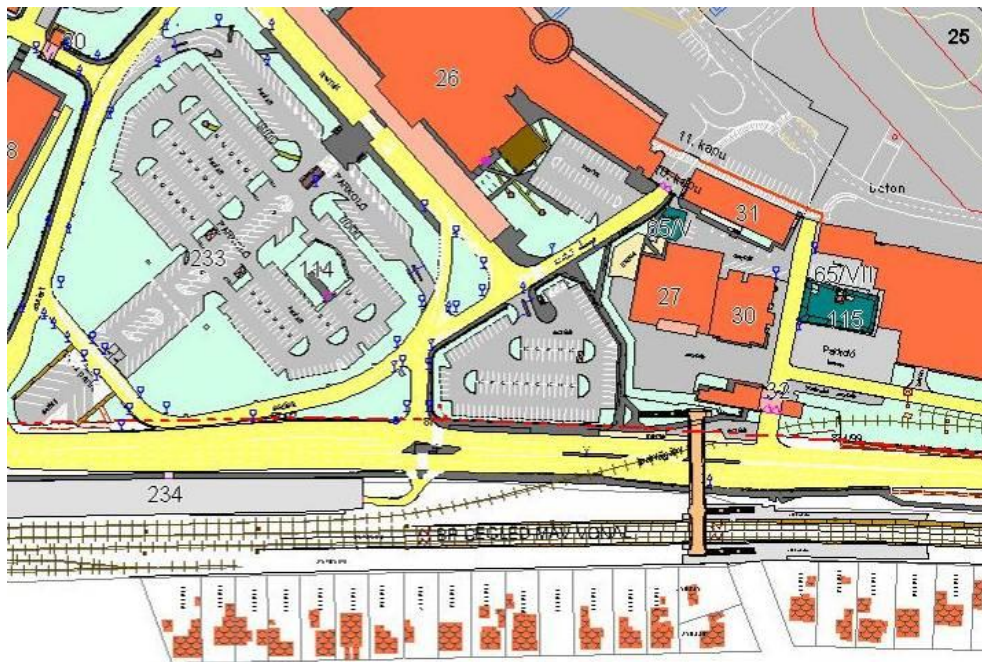
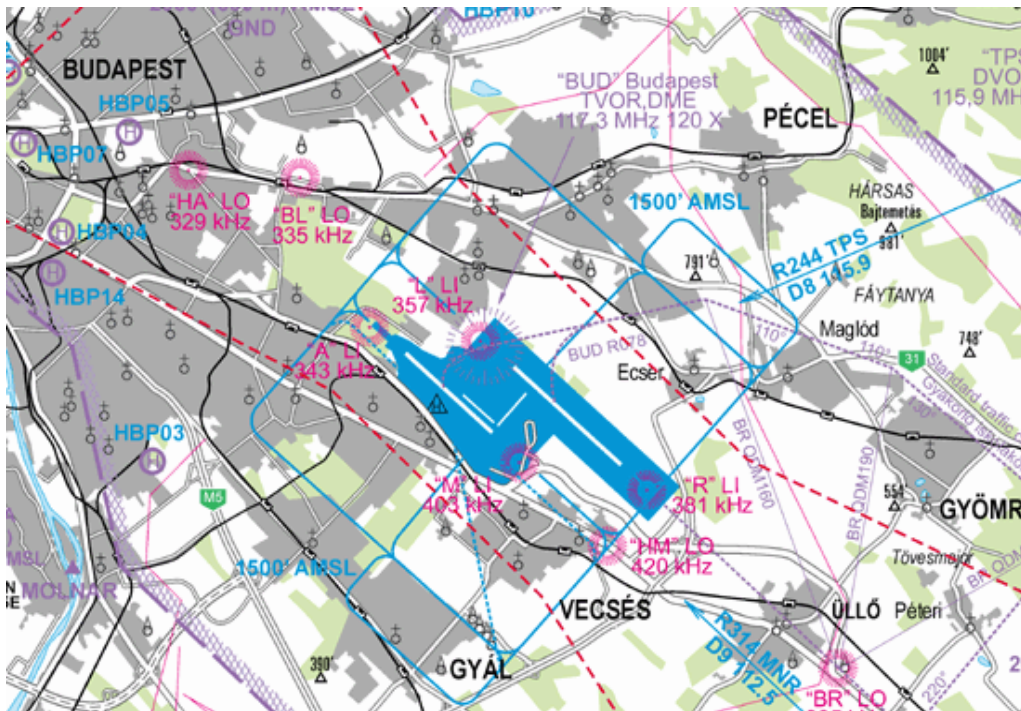
egyaránt vonatkoztatva – nagymértékben támogatná egy el- és ráhordó funkciót megvalósító vasúti kapcsolat. Ennek a lehetősége messzemenően adott, hiszen a repülőtér több jelentős vasútvonal is határolja, melyeket a 2. számú ábra is jól szemléltet. A 3. számú ábrán az a jelenleg meglévő vasúti kapcsolat látszik, ami a két terminál között elhelyezkedő kiszolgáló-létesítményeket köti össze a "külvilággal". Ezt nagyon ritkán használják ki, de itt szállítják be a hóeltakarításhoz, illetve síkosság mentesítéshez használatos jelentős mennyiségű karbamidot.



1. számú ábra: Férihegy Repülőtér forgalma⁴

A repülőtér a vasúti kapcsolat továbbfejlesztése jelenleg is napirenden van. A tervek szerint a Budapest-Szolnok fővonalból kiágazó meglévő iparvágány a közforgalmi vasúttól a tervezett „J” porta bekötő útjáig megtartandó, illetve új rakodó létesíthető. A fejlesztési követelményekben azt is megfogalmazzák, hogy a rakodónak az üzemanyag lefejtője legalább 50 m-re telepíthető a 4. számú főút szegélyétől. Ez azt is szemlélteti, hogy az iparvágánynak – mint általában a repülőtérhez kapcsolódó vasútvonalak esetében – kiemelt szerepe kell, hogy legyen a repülőtér üzemanyag ellátásának biztosításában. A vasúti hálózat továbbfejlesztése során a repülőtér területén kötőpályás közlekedés csak úgy létesíthető, hogy az a repülőtér alaptevékenységét nem korlátozva segíti elő a repülőtér forgalmának lebonyolítását. A szabályozási terv megfogalmazása szerint MÁV vonatkozásában a fejlesztés a Budapest-Újszász, vagy a Budapest-Cegléd fővonalból kiágazva Vecsés észak felől elkerülő új nyomvonal felé valósítható meg. [4]

⁴ Forrás: www.kti.hu (2009. 03.21.)



⁵ Forrás: <http://www.hungaryairport.hu/> /2009.03.26/

⁶ Forrás: Budapest-Ferihegy Airport

2.1.2. Debreceni repülőtér vasúti kapcsolat

A debreceni repülőtér az elmúlt időszakban komoly fejlődésen ment keresztül. 2001-ben a Debreceni Vagyonkezelő Rt. Komplex fejlesztési programot indított a repülőtéren, aminek eredményeként 2004. április 22.-től állandó vámúttal rendelkező nemzetközi repülőtérre vált és 2008-tól már a Schengeni elveknek megfelelő határátkelőhelyként működik. Fejlesztések sorozata zajlott az elmúlt években, melyek között a közlekedési kapcsolatok javítását szolgálta a parkoló bővítése, valamint a repülőtérhez vezető új bekötőút megépítése.

A repülőtér három területen látja a piaci lehetőségeket: utasforgalom növelése, cargo forgalom beindítása, valamint egy logisztikai központ létrehozása a repülőtér mellett. A repülőtér alapvető érdeke, hogy kihasználja frekvenciát helyzetét, hiszen Románia, Ukrajna, Szlovákia, valamint a magyar főváros vonzáskörzetéhez tartozik. Közlekedési kapcsolatai kedvezőek, mivel vasút, közút, autópálya és a TEN vonal is közvetlenül a reptér mellett halad. A repülőtér teherszállító gépek fogadására alkalmas, és keleti irányból a Schengeni övezet 2 órával korábban elérhető a nyugat-európai hub-okhoz képest, illetve a reptér a kelet-nyugat irányú forgalom középpontjában található.

A repülőtér elsősorban a high-tech iparágra számít, ahol a tudásalapú termékek szállítása nagy értékük miatt indokoltá teszik a légi áruszállítást. A reptér célja, hogy a kelet-magyarországi régiót is bevonja a nemzetközi áruforgalomba, és egy intermodális logisztikai központot hozzanak létre légi kapcsolattal. A beruházást két ütemben kívánják megvalósítani: első lépésben új gurulóút, cargo előtér, cargo terminál, közúti kapcsolat, parkoló és fejlesztési terület kiépítése, majd a második ütemben logisztikai csarnokok, parkoló és úthálózat létrehozása. A tervek között szerepel 2000 m² cargo csarnok létrehozása, 4-szer 10000 m² logisztikai csarnok építése, és 35 ha logisztikai fejlesztésre alkalmas ingatlanterület hasznosítása.⁷ Ezek a beruházások is hozzájárulnak ahhoz, hogy a nem állami repülések céljára szolgáló repülőterek közül védelmi szempontból az egyik legjelentősebbnek tekintsem.

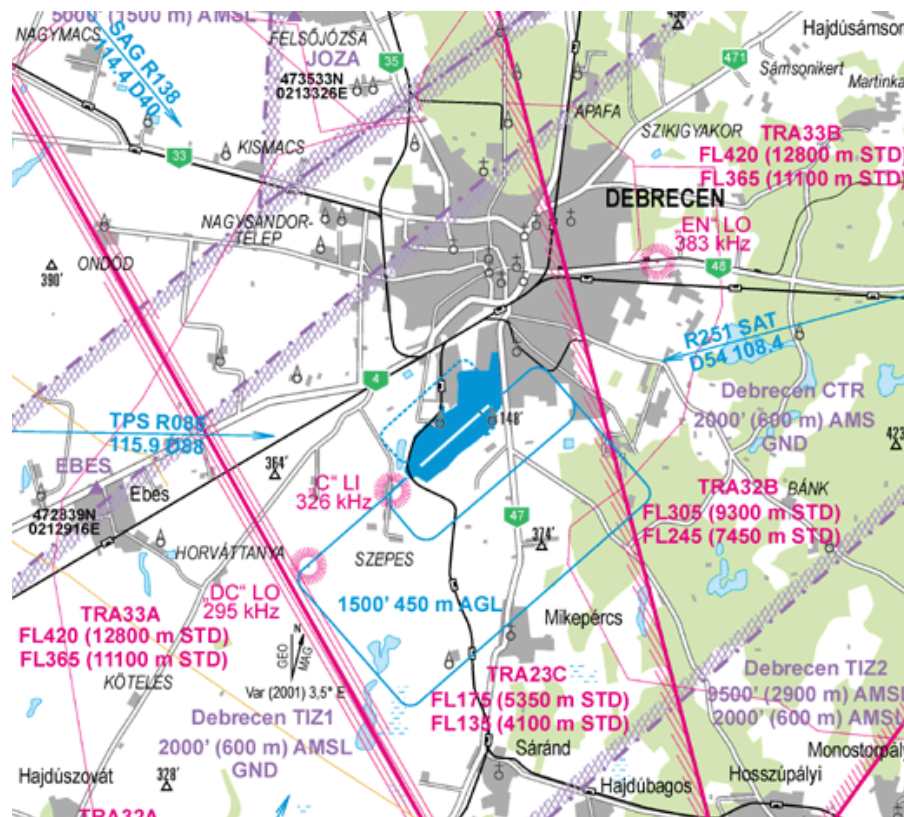
A vasúti közlekedést tekintve Debrecen kiváló helyzetben van, hiszen hazánk egyik villamosított vasúti fővonala köti össze a fővárossal. Ez a vasútvonal nemzetközi jelentőségű, hiszen közvetlen kapcsolatot biztosít Budapest és számos kelet-európai nagyváros (Kijev, Moszkva, Szentpétervár) között is. A városból több, kisebb vasútvonal is kiágazik (4. ábra), melyek jelentősége azonban nem éri el a budapesti fővonalét. Ezek nem villamosítottak, illetve általában csak egy vágánypáron zajlik a forgalom. Ezek a vonalak a várost az agglomerációjával kötik össze, és a napi ingázó-forgalmat bonyolítják le.

A repülőtér vasúti kapcsolata a Debrecen–Sáránd vasútvonalról leágaztatott iparvágányokkal elvileg biztosított. Az iparvágányok állapota azonban a rendszeres karbantartás és használat hiányából adódóan rossz, azok használata jelenlegi állapotukban nem lehetséges. Az iparvágányok karbantartását a MÁV végzi, ezért az esetleges újbóli forgalomba helyezésüket velük egyeztetve kell végrehajtani. Erre

⁷ Forrás: <http://www.airportdebrecen.hu/news/> /2009. 04. 13./

valószínűleg a közeljövőben sor kerülhet, mivel az Airport Debrecen, és a tulajdonos Vagyonkezelő, az iparvágányok felújítását tervezi azzal a céllal, hogy megteremtse egy cargo-bázis kiépítésekor óriási előnyt jelentő közvetlen vasúti kapcsolatot. A repülőtér további fejlesztése, a hosszú távú elképzelések szerint a környező vasútvonalakat is érinti, ezért az iparvágányok és a sárándi vasútvonal fejlesztésével kapcsolatos egyéb elképzelések ismertetésére is ki kell térni.

A közvetlen vasúti kapcsolat kiépítését a legegyszerűbben a régi iparvágányok újbóli megnyitásával, és a tervezett ipari park felé történő meghosszabbításával lehetne megoldani. Sajnos a szovjet csapatok kivonulása óta eltelt közel húsz év alatt ezeket az iparvágányokat elhanyagolták és a hozzá tartozó rakodóhelyek teljesen használhatatlanná váltak. Az iparvágányokat eredetileg szinte kizárólag a repülőtér üzemanyag ellátására használták a nyolcvanas években. Az iparvágányok újbóli kiépítésénél a legfőbb szempont a repülőtér területén majdan létesülő ipari park, és a repülőtér forgalmi előterének közvetlen kapcsolata lenne, hiszen ezáltal jelentősen leegyszerűsödnek azok az árukezelési tevékenységek, amik a rakodással, szállítással, és tárolással kapcsolatosak. A tervezett fejlesztéseket az 1. számú melléklet szemlélteti.



4. ábra Debrecen és a repülőtér vasúti kapcsolatai⁸

⁸ Forrás: <http://www.hungaryairport.hu/> /2009.03.26/

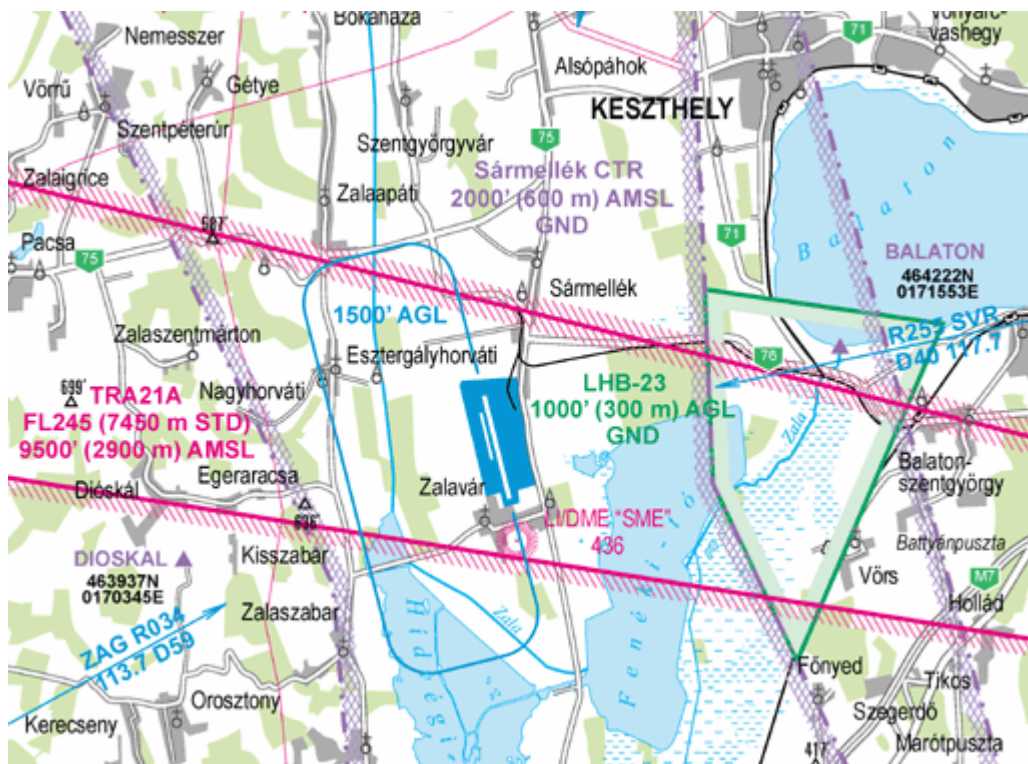
2.1.3. Sármellék repülőtér vasúti kapcsolat

A sármelléki repülőtér a Kormány ingyenesen 2002. július 30-án Sármellék és Zalavár önkormányzatainak tulajdonába adta. A tulajdonátadás során a két önkormányzat több milliárd forint értékű repülőtér tulajdonosa lett. A Balatonnal kapcsolatos intézkedésekről szóló 1075/2003. (VII. 30.) Kormányhatározat jól érzékelteti a kormányzati szándékot a repülőtér fejlesztésére. A repülőtér működésében az állami szerepvállalás tulajdonátadás előtt és jelenleg is jelentős és többoldalú.

Sármellék repülőtér vonatkozásában a legszükségesebb fejlesztések megvalósítására a 2004. évi költségvetésben – az államháztartás egyensúlyi helyzetének javítását szolgáló előirányzat zárolások keretében történt intézkedések után - 300 millió Ft támogatás biztosítottak. Ebből elsősorban a légiközlekedés biztonságát és a légiközlekedés védelmét szolgáló beruházásokat kellett megvalósítani (bevezető fénysor, műszeres leszállító rendszer, kerítés stb.) A fejlesztések eredményeként a repülőtér infrastruktúrája kiépült, gyakorlati tapasztalatokkal rendelkezik a polgári forgalom lebonyolításában, kiemelt repülőtérként szerepel mind az országos regionális repülőtér-hálózati tervekben, mind a Zala megyei fejlesztési programban. Mindezek együttes hatása teszi a repülőtérrel védelmi szempontból is jelentős szereppel bíró repülőtérre. A repülőtér vasúti kapcsolatát az 5. ábra szemlélteti. Az iparvágány még a szovjet csapatok Magyarországon állomásozásának eredményeként épült, ami jelenleg is jó állapotban van, így továbbra is képes a védelmi szempontból esetlegesen felmerülő vasúti szállítási igények kielégítésére.

A repülőtér folyamatos üzemeltetése azonban a gazdasági folyamatok hatása miatt nem garantálható. Jelenleg a több mint öthónapos kényszerszünet után, a Lufthansa Düsseldorfból érkező járatával ismét megnyílt a repülőtér. A repteret fejlesztő és üzemeltető Cape Clear Aviation Kft. szándékai szerint szeretnék nemcsak elérni, de meg is haladni a tavalyi, mintegy 110 ezres utasszámot. Ez a repülőtér továbbfejlesztésének is meghatározó eleme, ami a jó színvonalú vasúti kapcsolat megtartásának is alapja lehet. A térségi összefogásnak köszönhetően ismét megnyitott légibázis egyelőre heti három alkalommal a Lufthansa düsseldorfi, hamburgi és frankfurti gépeit fogadja és indítja, a korábban legnagyobb forgalmat hozó Ryanair-rel még zajlanak a tárgyalások. [5]

Az országos jelentőségű repülőterek ismertetésének lezárásaként megállapítható, hogy Ferihegy és Sármellék repülőterek rendelkeznek a vasúti kapcsolat azon szintjével, ami a védelmi követelmények teljesítéséhez nélkülözhetetlen. A debreceni repülőtér vasúti kapcsolatának további fejlesztése szükséges, azonban arra nem látok garanciát, hogy a gazdasági szereplők befektetéseinek elmaradása esetén milyen forrásból és milyen feltételek mellett valósulhat meg az iparvágányok felújítása.



5. ábra Sármellék repülőtér vasúti kapcsolata⁹

2.2. Kereskedelmi (nemzetközi) repülőtérre fejleszthető repülőterek

2.2.1. Kunmadaras vasúti kapcsolatai

A repülőtér fénykorát a 80-as évek közepén élte, ekkor körülbelül 16000 lakója volt. A légi bázist a németek kezdték el megépíteni 1944-ben, az építkezést azonban a háború végén a Magyar Honvédség fejezte be. A település déli határában 780 hektáron elterülő kis birodalmat a lehető legjobb helyre tervezték, legalábbis ami a domborzati viszonyokat illeti. [6]

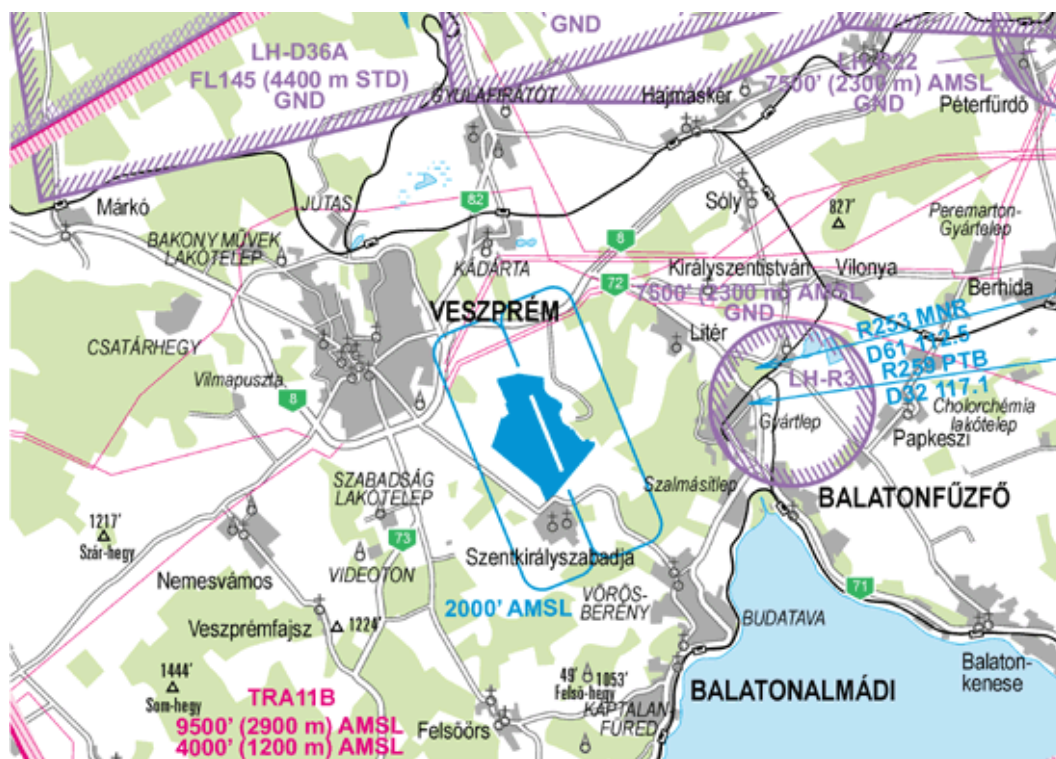
Az objektum zavartalan működése érdekében a Tiszafüred és Karcag közötti szárnyvonalról leágazva egy iparvágányon vasúttal is megközelíthető volt a bázis, megteremtve az üzemanyag és egyéb áruk szállításának egyszerű módját. A 21db hatalmas föld alatti üzemanyagtartályhoz 2,5 km hosszú iparvágány vezetett, itt tárolták nemcsak a kerozint, de a gázolajat, benzint is. A regionális repülőtér-hálózat kialakításának paradoxona, hogy a beton futópályával és irányító berendezéssel rendelkező, volt katonai repülőterek jó része nagyvárosoktól, gazdasági központoktól, földi közlekedési folyosóktól távol esik, ezért a hálózatba nem illeszthető be. Ilyen repülőtér Kunmadaras is, melynek infrastrukturális összeköttetése nem teszi lehetővé, hogy komolyan számolni lehessen vele. Közúton csupán a 34. számú másodrendű főút

⁹ Forrás: <http://www.hungaryairport.hu/> /2009.03.26/

(Fegyvernek-Tiszefüred), vasúton pedig a Karcag-Tiszapolgár mellékvonal segítségével lehet megközelíteni. A repülőtér közelében nincs nagyváros, pont Debrecen és Szolnok között fekszik. Ezek a körülmények erősen korlátozzák a fejlesztési lehetőségeket, ugyanúgy, mint a hasonló gondokkal küszködő kalocsai volt katonai repülőtér esetén, megkérdőjelezve az OTrT-ben való besorolásának jogosságát. Ennek ellenére az önkormányzat nem mondtak le a reptéri hasznosításról. Tovább nehezíti a helyzetet, hogy a kárelhárítás során hatósági engedéllyel a vasúti iparvágányt is felszedték. Az önkormányzat ez ügyben most tárgyal a vasúttársasággal az iparvágány visszaállításáról. Jelenleg autós és motoros drag Európa-bajnokság rendezését tervezik a reptéren. Ennek jelentős turisztikai hatása is. Természetesen, ha jelentkezne egy tőkeerős befektető, aki reptéri funkciót szeretne, vele azonnal tárgyalni kezdenének, ám erre a közeljövőben nem látnak esélyt az önkormányzat.

2.2.2. Veszprém – Szentkirályszabadja vasúti kapcsolatai

2004. december 15-én bezárták a 87. Bakony Harcihelikopter Ezred repülőtérét Veszprém-Szentkirályszabadján. Személyi állományának, technikai eszközeinek részei Szolnokra, a 86. Szolnok Helikopter Ezred bázisára, kisebb létszámmal Pápa Bázis repülőtérre kerültek áthelyezésre.[7]



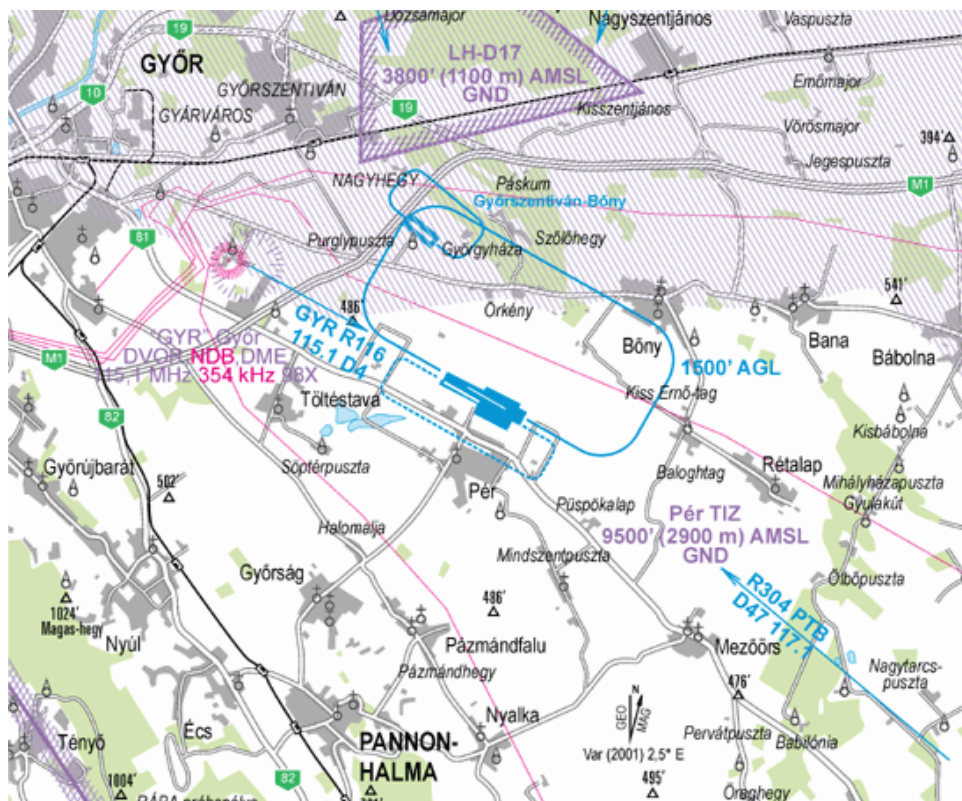
6. ábra Veszprém-Szentkirályszabadja repülőtér vasúti kapcsolata¹⁰

¹⁰ Forrás: <http://www.hungaryairport.hu/> /2009.03.26/

A Magyar Honvédség 2004-ben térítésmentesen adta a két önkormányzat tulajdonába, melyektől 2006. év novemberében egy offshore cég, a BudaWest Airport Holding Zrt. vásárolta meg. A részvénytársaság a tervek szerint nemzetközi kereskedelmi repteret épít. A beruházó tervei szerint 2020-ban évi 500 000 utas és 10 000 tonna áru fogja érinteni a repteret. A tervek szerint az eredeti kifutópályát meghosszabbítják és utasterminált építenek. A tervekben nem jelenik meg közvetlen vasúti kapcsolat kiépítése, de az esetlegesen felmerülő vasúti szállítási igényekre a 20. Székesfehérvár-Szombathely és a 27. Lepsény-Veszprém vasútvonalakon fekvő Kádárta állomás közelsége adhat megoldást(6. ábra).

2.2.3. Pér (Győr) repülőtér vasúti kapcsolatai

Győr-Pér nyilvános repülőtér fejlesztése, korszerűsítése példa értékű. A mintegy 4 millió euró (közel 10,3 milliárd forint) értékű beruházás a PHARE, az AUDI Motor Hungária Kft., valamint helyi és regionális források bevonásával valósult meg. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Miniszteri Keret Bizottság 2003. december 18-ai ülésén úgy döntött, hogy 6 millió forinttal hozzájárul a péri repülőtér 2003. július 1. és 2003. december 31. között történt ideiglenes határnyitások hatósági költségeihez.



7. ábra Veszprém-Szentkirályszabadja repülőtér vasúti kapcsolata¹¹

¹¹ Forrás: <http://www.hungaryairport.hu/> /2009.03.26/

A repülőtér jelenleg nem rendelkezik közvetlen vasúti kapcsolattal, de az itt esetlegesen felmerülő vasúti szállítási igényekre Györszentiván vasútállomás közelsége adhat megoldást(7. ábra).

2.2.4. Taszár repülőtér vasúti kapcsolatai

A taszári volt katonai-polgári státusú repülőtér regionális repülőtérre előléptetése/fejlesztése mellett szól a régió belüli centrális elhelyezkedés és a meglévő fejlett infrastruktúra (szilárd burkolatú futópályák, légiirányító berendezések), mely a nemzetközi forgalomban használatos nagy utasszállító gépek fogadását és indítását is lehetővé teszik. Vasúti kapcsolata kiváló, a valaha katonai célokat szolgáló közvetlen iparvágány biztosítja a felmerülő vasúti szállítási igények kielégítését. A kereskedelmi célú repülőterek közül megítélésem szerint a taszári repülőtér képes jelenleg a védelmi igényeknek leginkább megfelelni. Kérdés azonban, hogy a repülőtér körül jelenleg kialakuló tulajdonosi szerkezet továbbra is szükségesnek tartja-e a közvetlen vasúti kapcsolat megtartását.



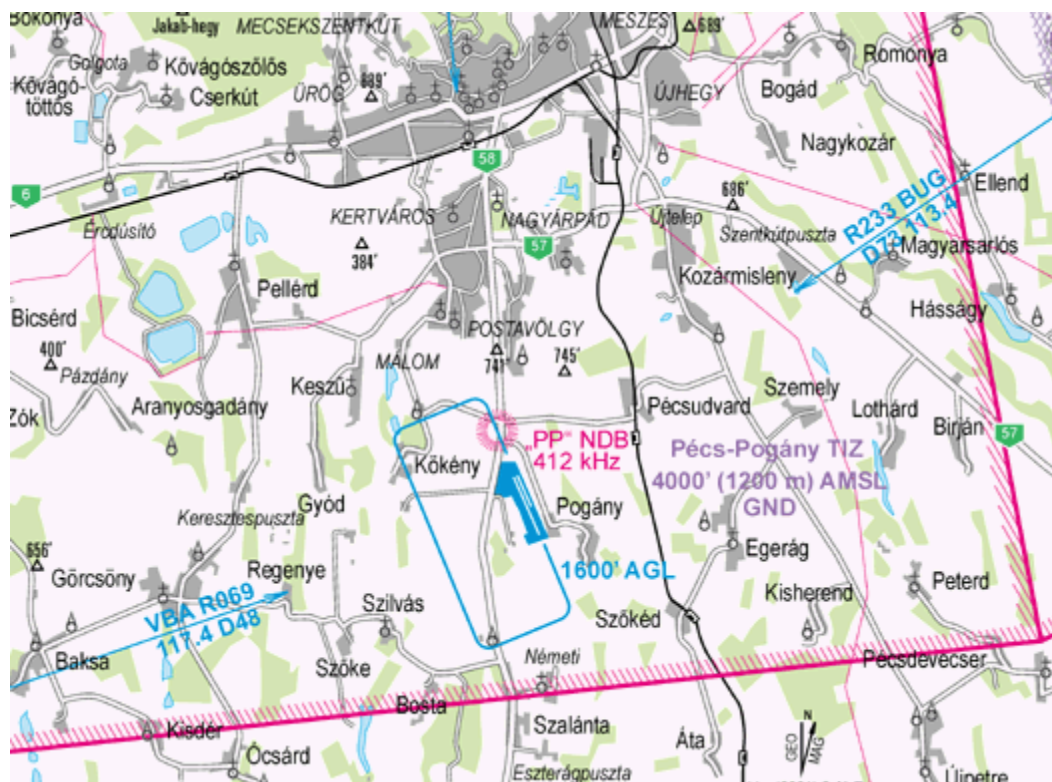
8. ábra Taszár repülőtér vasúti kapcsolata¹²

2.2.5. Pécs – Pogány repülőtér vasúti kapcsolatai

A pécs-pogányi repülőtér a régió legnagyobb városa mellett fekszik, így forgalma valamivel nagyobb lehet a taszárinál, szerepel mind az országos regionális repülőtér-hálózati tervben, mind a Baranya megyei fejlesztési tervben. Átadták már a szilárd burkolatú pályát és a forgalmi előteret, de továbbra is jelentős infrastruktúra-beruházást igényel. A régióban elhelyezkedő kiegészítő, illetve speciális funkciójú repülőterek (pl. mezőgazdasági és sportrepülést szolgálók) fejlesztése is indokolt regionális fejlesztési cél.

¹² Forrás: <http://www.hungaryairport.hu/> /2009.03.26/

A 65 Pécs-Mohács vasútvonal közelsége lehetőséget teremt az esetleges közvetlen vasúti kapcsolat kiépítésére, de ennek hiányában is megoldható az esetlegesen felmerülő vasúti szállítási igény kielégítése a közeli vasútállomásokon.(9. ábra)



9. ábra Pécs-Pogány repülőtér vasúti kapcsolata¹³

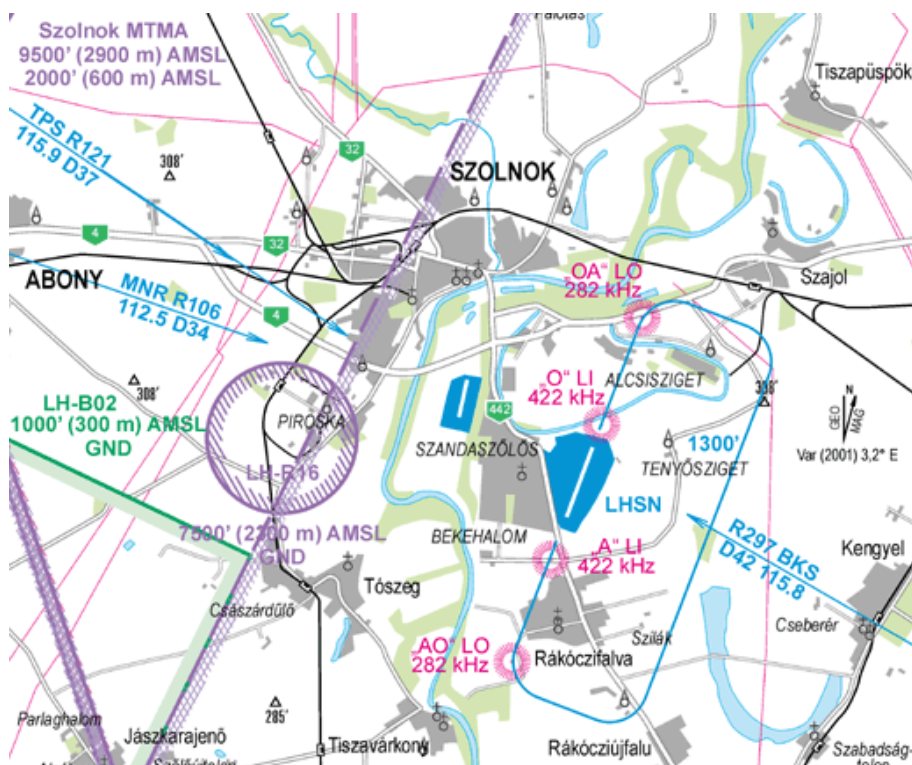
A kereskedelmi (nemzetközi) repülőtérre fejlesztendő repülőtérrel védelmi szempontból meghatározó vasúti kapcsolatainak elemzését követően levonható az a következtetés, hogy ezen a területen a mindenkori beruházó igényei határozzák meg a közlekedési kapcsolatok, ezen belül a vasúti kapcsolatok fejlesztését is. Figyelembe véve ezen repülőtér várható forgalmát, akkor van érdemi esély a vasúti kapcsolat fenntartására, illetve a hiányzó kapcsolatok kialakítására, ha a repülőtérhez logisztikai szolgáltatási funkciók is települnek. Erre a jelenlegi helyzetben Taszáron van reális esély. A többi repülőtér forgalma nem indokolja a közvetlen vasúti kapcsolatot, de szinte mindegyik közelében található olyan vasúti hálózati elem, mely szükség esetén igénybe vehető. Kunmadaras vonatkozásában nem látok hosszabb távon sem reális esélyt arra, hogy a repülőtéri funkció ismét működjön, így az iparvágány ismételt üzemeltetése is irreális elvárás.

¹³ Forrás: <http://www.hungaryairport.hu/> /2009.03.26/

2.3. Közös felhasználású katonai és polgári repülőtér

A taszári repülőtér átminősítését követően ebbe a kategóriába már csak a szolnoki repülőtér maradt. A repülőtér ma is döntően a katonai érdekeket szolgálja, azonban a Logisztikai Szolgáltató Központ szolgáltatási palettájának fejlesztésekor már számoltak a repülőtér igénybevételével is.¹⁴

Szolnok vasúti kapcsolatai alapvetően jó színvonalúak. Az észak-déli és nyugat-keleti irányú, belföldi és nemzetközi vasútvonal, amelyhez egy korszerű, Közép-Európa egyik legnagyobb személy- és teherpályaudvara kapcsolódik. A Szolnoki Ipari Park területe mellett fut a Szolnok-Kiskunfélegyháza vasútvonal. Szolnok város jelentős kiépített iparvágányrendszerrel is rendelkezik (10. ábra), amely a teherpályaudvart köti össze a Déli iparterületeken elhelyezkedő vállalatokkal és a Szolnoki Ipari Park területével. Szolnok Konténer pályaudvaron 7 db, Szolnok teherpályaudvaron 1 db közforgalmú rakodóvágány áll rendelkezésre, melyek kapacitása kocsitípustól függően kb. 150-200 vagon egyidejű ki- és berakodására nyújt lehetőséget. A közforgalmú rakodóvágányokon kívül rakodási lehetőség van, pl. üzemelő iparvágányokon is a vállalatokkal történő megegyezés alapján. Hiányzik azonban a közvetlen vasúti kapcsolat a repülőtérrel.



10. ábra: Szolnok Repülőtér vasúti kapcsolata¹⁵

¹⁴ Forrás: <http://www.logiszol.hu/> /2009.03.30/

¹⁵ Forrás: <http://www.hungaryairport.hu/airport.php> (2009. 03.30.)

2.4. Állami repülések céljára szolgáló repülőterek:

A védelmi követelményeknek leginkább érvényt szerezni az állami repülések céljára szolgáló repülőterek esetében lehet, hiszen ebben az esetben mind a fejlesztések, mind az üzemeltetés során a NATO és az ország együttes érdekeit kell figyelembe venni. Tovább erősíti ezt a folyamatot az a tény, hogy a képességcsomagok egyike a NATO reagáló erőinek fogadását biztosító repülőtéri fejlesztéseket tartalmazza, melynek keretében a ferihegyi, a kecskeméti és a pápai repülőteret teszik alkalmassá a NATO kiszolgálásra.

2.4.1. Kecskemét repülőtér vasúti kapcsolata

A kecskeméti repülőtér vasúti kapcsolata több évtizedes múltra nyúlik vissza. 1996-ban a Honvédelmi Minisztérium időszakos felülvizsgálata fényt derített arra, hogy a katonai iparvágányok nem felelnek meg a környezetvédelmi törvény, a víz- és talajvédelemre vonatkozó kormányrendeleteknek. A létesítmény korszerűsítési terveinek elkészítését azonnal elkezdték, majd elindult az engedélyeztetési eljárás. A konkrét beruházási munkák 1998-ban kezdődtek meg. Több szakaszban folyt a korszerűsítés. Először a kapcsoló létesítményeket cserélték elemenként. Kiépítették a zárt rendszerű üzemanyag lefejtőhelyeket, valamint a csapadék és a szennyvízelvezető, tisztító és szikkasztó rendszert. A munkák során korszerűsítették az iparvágányokat és növelték a rakodókapacitást. Az első próbaüzem 2003-ban indult meg. A NATO STANAG előírásoknak megfelelő korszerű rakodó és üzemanyagtöltő rendszer 140 millió forint költségráfordítással valósult meg. A korszerűsített iparvágányt ünnepélyes keretek között 2004. szeptember 30-án adták át az MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázison.



10. ábra: Korszerű vasúti üzemanyag lefejtő rendszer a kecskeméti repülőtéren¹⁶

¹⁶ Forrás: MH Katonai Közlekedési Központ

Az MH Katonai Közlekedési Központ beruházása mellett a NATO NSIP program keretében is végeztek hasonló beruházást, ami tovább növelte a repülőtér vasúti közlekedési ellátottságának színvonalát. A beruházások eredményeként kialakult vasúti kapcsolatrendszert a 2. számú melléklet szemlélteti.

2.4.2. Pápa repülőtér vasúti kapcsolata [8]

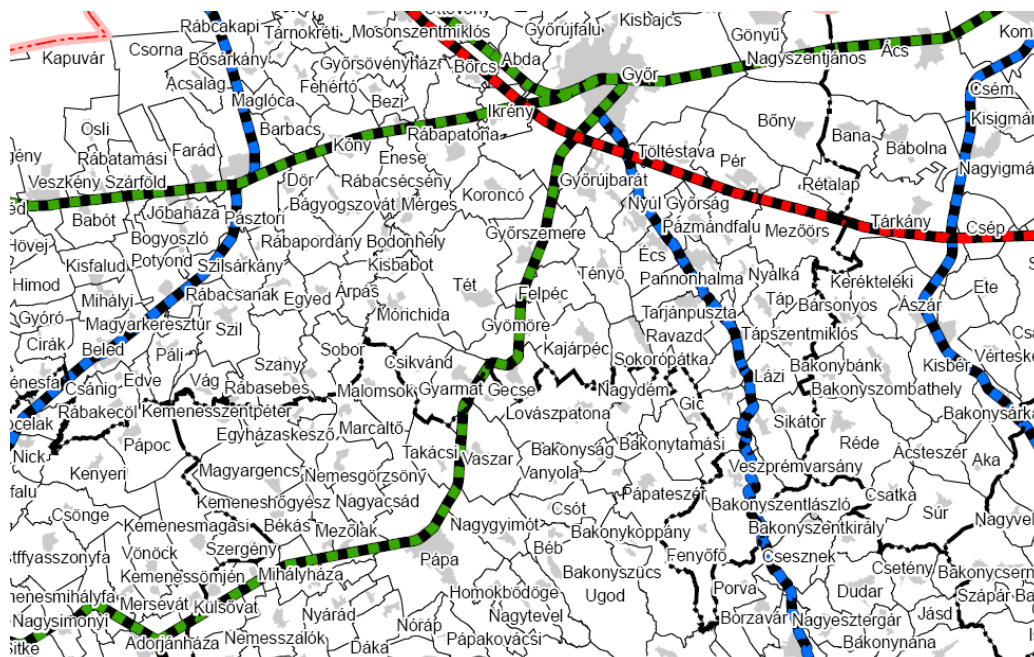
Az MH Pápa Bázisrepülőtérét még 2001-ben ajánlotta fel Magyarország NATO célokra. Azóta jelentős beruházások történtek annak érdekében, hogy megfelelhessünk tagországi kötelezettségeinknek. A pápai katonai repülőtér jelenleg a magyar légierő folyamatosan működő tartalék repülőtere, ahol kutató-mentő szolgálat is működik. A magyar felajánlás eredményeként jelenleg pedig a NATO által felállított, három-négy darab, Boeing C-17 Globemaster III. típusú repülőgépekből álló, stratégiai légi szállítású flotta bázisrepülőtereként is funkcionál.

Az MH Pápa bázisrepülőtér vasúti megközelítésében a Győr – Pápa – Celldömölk vasútvonal kulcsszerepet játszik, hiszen ez a vonal kapcsolódik a IV. számú Helsinki-folyosóhoz (Bécs – Budapest – Konstanca), valamint az említett vonal és 20. számú vasútvonal Celldömölk – Boba szakaszának érintésével az V. számú korridor (Velence – Budapest – Lvov) is elérhető. Ez a Szlovéniai Koper kikötő miatt - főként a honvédség számára - nagyon fontos.(11. ábra)

A 10. számú, Győr – Pápa – Celldömölk vonalról ágazik ki a 13. számú, Pápa –Veszprémvarsány – Kisbér – Környe – Tatabánya vonal. A repülőtérre vezető iparvágány megközelítéséhez, szűk keresztmetszetek meghatározásához ennek a vonalnak csak kis részét, mintegy 915 métert, valamint magát, a laktanya területére vezető, a Magyar Honvédség kezelésében levő saját célú vasúti pályahálózatot kell vizsgálni.

A repülőtér 2139 méter hosszú iparvágánya 21 tonna tengelyterhelésű, 6,4 tonna/méter folyómétersúlyú, 1 vágányú, valamint dízel vontatású. Az iparvágányon engedélyezett sebesség 5 km/óra, ami nem az iparvágány rossz állapota miatt, inkább biztonsági szempontok szerint lett meghatározva. A repülőtérre vasúton érkező anyagok kirakását az iparvágány mellé épített, jó minőségű, teherbírású és megfelelő nagyságú, 36 méter hosszú és 9,5 méter széles oldalrakodó könnyíti meg. Az oldalrakodóra 2 darab 5,3 méter széles rámpán lehet fel-, illetve lehajtani. A laktanya területére érkező hajtóanyag szállítmányok lefejtését pedig külön erre a célra épített üzemanyaglefejtő állomás könnyíti meg (12. ábra).

A közelmúltban elvégzett beruházások eredményeként mind a pápai, mind a kecskeméti repülőterek vasúti kapcsolata kiemelkedik az ország repülőterei közül, biztosítva mind a kifejezetten katonai, mind a védelmi igények



11. ábra: Pápa Repülőtér vasúti kapcsolata¹⁷



12. ábra: Korszerű vasúti üzemanyag lefejtő rendszer a kecskeméti repülőtéren¹⁸

¹⁷ Forrás: 2008. évi L. törvény az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény módosításáról

¹⁸ Forrás: MH Katonai Közlekedési Központ

Összefoglalás

A repülőtereket illetően két ellentétes tendencia figyelhető meg Magyarországon. Egyfelől a magas település-sűrűség, a zsúfolt légtér, a biztonságos forgalomirányítás követelménye a repülőterek ritkítását igényli, s ez a nagy Ferihegyi Repülőtér fejlesztését preferálja. Ugyanakkor a repülési igények differenciálódása, a kisméretű forgalom növekedése több kisebb repülőtér üzemben tartását, fejlesztését indokolja.

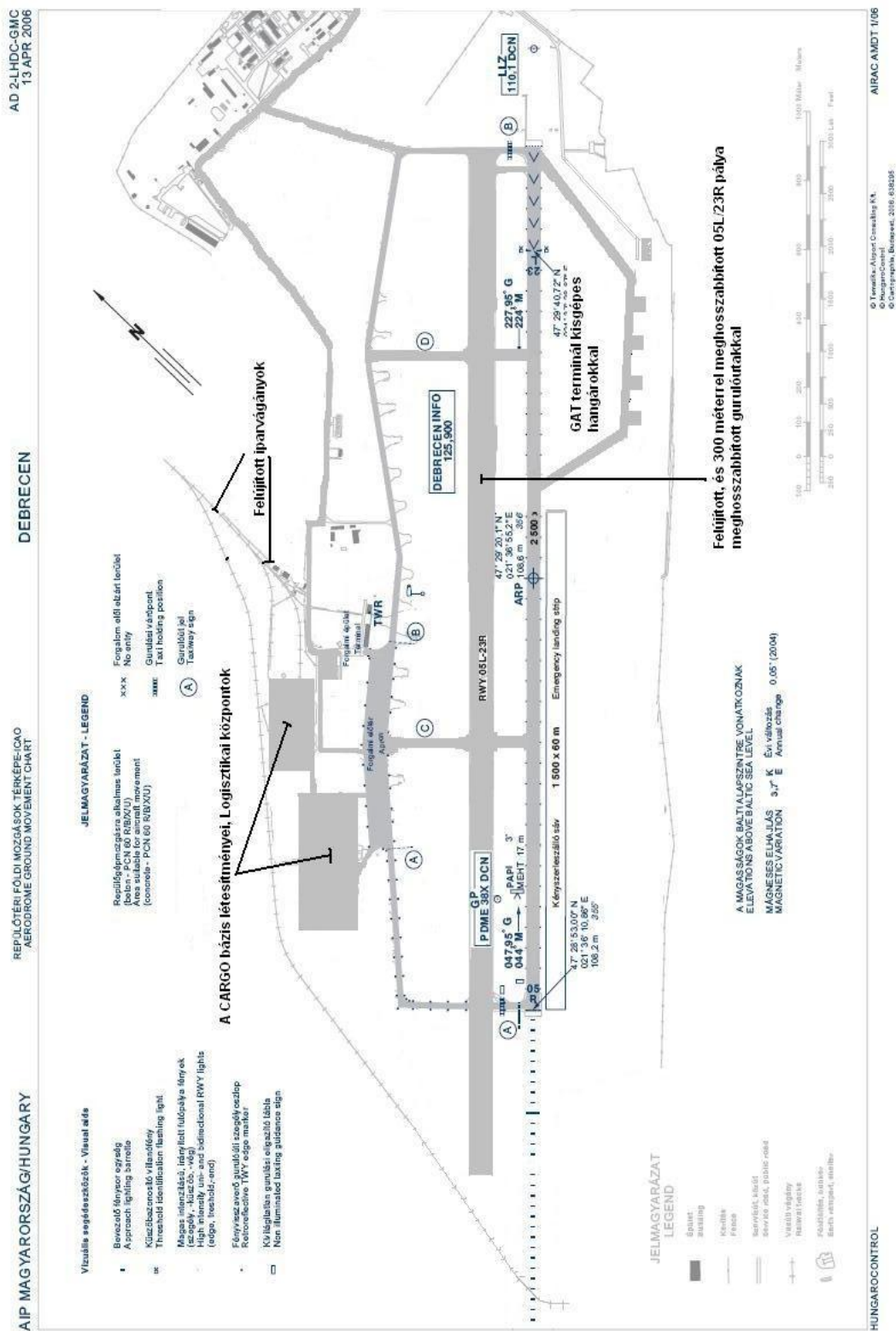
A Budapest-Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér az elmúlt évtizedben végrehajtott bővítés, a kiszolgálás korszerűsítése, a forgalomirányító berendezések modernizálása megteremtette az alapokat ahhoz, hogy Ferihegy ténylegesen nemzetközi méretekben gyűjtő-elosztó forgalmat bonyolítsa le. Ennek kiteljesedéséhez azonban további fejlesztések megvalósítására van szükség. Az állami fejlesztési forrásokat ezért célszerű Ferihegyre koncentrálni.

A regionális repülőtéri hálózat megteremtése egyre inkább sürgető feladat az önálló forgalom lebonyolítása mellett a ferihegyi forgalomhoz kapcsolódó gyűjtő-elosztó tevékenység megoldására is. Ezek között a védelmi követelményeket is figyelembe véve elsősorban Sármellék és Debrecen, majd Pécs-Pogány, Siófok-Kiliti és Győr-Pér, fejlesztése látszik indokoltnak, de ebben a sorban változás következhet helyi és befektetői források felbukkanása esetén. Az Országos Területrendezési Tervben megfogalmazott elveknek való megfelelés, üzleti és idegenforgalmi szolgáltatások indukálása esetén állami források bevonására is sor kerülhet. Ezen repülőterek vonatkozásában a védelmi érdekek érvényre juttatására csak akkor látok reális esélyt, ha az állam megfelelő fejlesztési forrásokat biztosít a befektetők részére a vasúti kapcsolatok kiépítésére, illetve a meglévők színvonalának javítására.

A kizárólag állami célú repülésekre szolgáló repülőterek vasúti kapcsolata jelenleg teljes körűen ki tudja elégíteni a vasúti szállítási igényeket.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] 1001/2004. (I. 8.) Korm. határozat a MÁV Rt. európai színvonalú vasúttá alakításáról és az EU-csatlakozáshoz szükséges vasúti reform végrehajtásáról; Közlekedési Operatív Program (KözOP) 2007. július 12. (2007HU161PO007)
- [2] KOVÁCS FERENC: A NATO Biztonsági beruházási program jogi feltételrendszerének létrehozása Magyarországon, Hadtudomány, 2001. 03. 06.
- [3] DR. TÓTH BALINT – HELMECZI GUSZTÁV: Védelmi követelmények a Gazdasági és a Közlekedési Minisztérium Közlekedési szakterületén www.honvedelem.hu/files/9/5683/vedelmi_kovetelmenyek_a_gkm_kozlekedesi_szakterületen_toth_b_iii_rsz..pdf /2009.03.18./
- [4] Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Szabályozási Terve - Budapest Főváros XVII. kerület Önkormányzatának 1/2006. (I. 25.) rendelet 2. számú melléklete)
- [5] Újra megnyílt a sármelléki reptér <http://www.magyarokozlekedes.hu/content/view/1218/44/> /2009. 04. 04/
- [6] Vándor Károly: Az atombunker hallgatói örejei... (Top Gun, 2001/2.)
- [7] BRANDT GYULA ÖRNAGY: A 87. Bakony Harcihelikopter Ezred és jogelődjeinek története (1958-2004)
- [8] ORBÁN ATTILA: Pápa bázisrepülőtér közlekedési infrastruktúrája, TDK dolgozat, ZMNE Budapest, 2008.



A debreceni repülőtérén tervezett vasúti fejlesztések. (forrás:AIP Hungary)

