

Fejlesztésre „ítélt” marosvásárhelyi reptér

A Székelyföld számára létfontosságú, hogy minél több járat induljon a Transilvania légikikötőből

Lassan ébred hosszú Csipkerózsika-álmából a marosvásárhelyi Transilvania reptér. A meglevő két járat mellé szeptemberben újabb kettőt hoz vissza a Wizz Air légitársaság. A reptér vezetősége közben tárgyalásokat folytat újabb járatok beindításáról, a megyei tanács pedig újabb fejlesztéseket tervez.

A Marosvásárhelyi Transilvania repülőtér 1968-ban építették. Amikor teljes kapacitással üzemelt – azaz 2016 második feléig –, hetente többször lehetett Marosvásárhelyről Budapestre, Frankfurtba, Dortmundba, Memmingenbe, Londonba, Madridba, Párizsba és Rómába utazni. Ez az állapot azonban nem tartott sokáig, mert 2016 novemberében – amikor a diszkont légitársaság egyik napról a másikra Kolozsvárra költöztette járatait – kiderült, hogy a kifutópályával komoly gondok vannak, tehát nem biztonságos sem a le-, sem a felszállás. Azt is megtudhatta a nagyközönség, hogy a pálya állapota nem egyik napról a másikra romlott le. A reptér korábbi vezetői tudták, de eltitkolták. Napokon belül az is kiderült, hogy nemcsak pár napra, hanem hosszabb időre menetrendszerinti repülőgépjáratok nélkül marad Marosvásárhely. Egy évre az elköltözést követően a WizzAir azt is bejelentette, hogy a korábban Marosvásárhelyről működtetett frankfurti, madridi, párizsi és római járatait ezután is Kolozsvárról indítja. Sőt a korábban Marosvásárhelyen állomásoztatott repülőgépét Nagyszebenbe költözteti, ahonnan öt új célállomás irányába heti 21 járatot indít.

Tervek és munkálatok

A reptér tulajdonosa, a Maros Megyei Tanács közben alapos kivizsgálást kezdeményezett, s elindította az eljárást a kifutópálya felmérésére és a szükséges munkálatok elkezdésére. Egy ideig kérdéses volt, honnan tudják előteremteni a kifutópálya megerősítéséhez és a hozzá tartozó munkálatok elvégzéséhez

szükséges, kezdetben 77 millió lejre becsült összeget. Mivel első lépésben úgy tűnt, hogy a kormány nem fog pénzt adni, bankkölcsönből akarták megoldani a kivitelezést. Menet közben derült ki, a kormány 50 millió lejt biztosít a kifutópálya munkálataira, és a Maros Megyei Tanácsnak csak a hiányzó részt kell előteremtenie. A versenytárgyalás eredményét senki nem óvta meg, így tavaly szeptemberben megkötötték a kivitelezővel a szerződést. Ennek értelmében 109 nap alatt kellett volna elvégezni a munkálatokat, január 21-ig.

Ez a három és fél hónapos időszak azonban túl kevésnek bizonyult. Ugyanis előre nem látott nehézségek adódtak a kivitelezés során: a tervben nem szereplő vezetékeket kellett elköltöztetni, és a magas talajvíz is több esetben hátráltatta a kivitelezőt. Téli hosszabb időre szüneteltették a munkálatokat, végül idén tavasszal fogtak neki újra. A felújítási munkálatok menetéről többször sajtótájékoztatót tartottak, helyszíni terepszemlén lehetett látni, hogy valóban több tíz munkagép és ember igyekszik befejezni a pályaépítést. Biztos átadási időpontról azonban senki nem beszélt.

Nem túlzás, ha azt mondjuk, a kifutópálya felújítási munkálatait nemcsak a Maros megyeiek, hanem egész Székelyföld figyelemmel kísérte és sokan drukoltak, hogy mielőbb újra működjön a székelyföldi légikikötő.

Visszacsalogatnák a légitársaságokat

Június 25-én a Törökországból érkező charterjárat már a levegőben volt, amikor a reggeli órákban,



A repülőtér vezetősége szeretné visszacsábítani a Wizz Air valamennyi járatát, amelyet elvittek Marosvásárhelyről

a marosvásárhelyi reptér megkapta a légügyi hatóságtól a működési engedélyt és fogadhatta a turistákat szállító járatot. Akkor Péter Ferenc tanácselnök elmondta, sikerült a tervben szereplőnél szilárdabb kifutópályát építeni, amelynek munkálatai 56,7 millió lejbe kerültek. Peti András, a repülőtér igazgatója arról beszélt, hogy a törökországi charterjáratok mellett elsőként a Wizz Air heti két dortmundi és memmingeni járata indul útnak, és szeptembertől a londoni és budapesti járat is. Az igazgató hozzátette: több légitársasággal is tárgyalásokat folytatnak további járatok elindításáról. Kifejtette, szeretnék, hogy legyen légi összeköttetés Marosvásárhely és Bukarest között, hiszen gépkocsival nagyon hosszú és körülményes a román fővárosba eljutni. De más útvonalak bevezetéséről is egyeztetnek. Konkrét úti célokat nem

nevezett meg, de többször hangsúlyozta: a marosvásárhelyi reptér nyitott az érdeklődő légitársaságok felé, és tárt karokkal fogadja az újabb jelentkezőket.

ülésén elfogadta a marosvásárhelyi repülőtér hosszú távú fejlesztési stratégiáját. Péter Ferenc, a megyei közgyűlés elnöke szerint a fejlesztési stratégia alapján a

A marosvásárhelyi reptér előnyére válhat a lassan, de épülő erdélyi autópálya is, illetve azon adottsága, hogy létezik bővítésére alkalmas terület. Többször elhangzott, hogy a hosszú távú tervek között szerepel az áruforgalmi, vagyis cargoszolgáltatás létrehozása.

Több vetélytárs szorításában

Bár hivatalos adatok nincsenek arról, hogy a Transilvania reptérre honnan érkeznek utasok, a repülőtér elsődlegesen kiszolgált földrajzi övezete 100 km-es körzet vagy autóval 2 óra utazási időintervallum. Ez azt jelenti, hogy a Transilvania reptérnek a legerősebb vetélytársa a kolozsvári légikikötő, de konkurense a nagyszebeni és – ha a székelyföldi utasokat vesszük figyelembe – az épülő brassói reptér is. A marosvásárhelyi reptér előnyére válhat a lassan, de épülő erdélyi autópálya is, illetve azon adottsága, hogy létezik bővítésére alkalmas terület. Többször elhangzott, hogy a hosszú távú tervek között szerepel az áruforgalmi, vagyis cargoszolgáltatás létrehozása. A nyáron Marosvásárhelyre látogató Nicolae Burnete kutatási miniszter kiemelte, a kormány számára fontos a Marosvásárhelyi Transilvania repülőtér és a szállítási infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó beruházások. „Ez a repülőtér szükséges Marosvásárhelynek, Erdélynek és Romániának. Azt kívánom, hogy a marosvásárhelyi repülőtér kerüljön az ország legjobbainak sorába” – fogalmazott a miniszter.

Négy bővítési terv

A légikikötőhöz kapcsolódó tervekről annyit tudni, hogy a Maros Megyei Tanács augusztusi

marosvásárhelyi repülőtér négy megvalósíthatóságtanulmányt rendelt meg: az egyik a kifutópálya 2000 méterről 2500 méterre való meghosszabbítására vonatkozik Kerelőszentpál irányába, a második tanulmány a repülőgépek parkolóhelyének növelését célozná a két létező parkoló összekötésével vagy egy új parkoló kialakításával. A harmadik tanulmány az utasterminál fejlesztésére vonatkozik vagy a jelenlegi terminál bővítésével vagy egy új terminál építésével. A negyedik tanulmány a magánrepülő, üzleti repülő és sürgősségi orvosi repülőjáratok kiszolgáltatását célozza meg egy új hangár, új repülőparkoló és új gördülőpályák építésével. Az első három beruházás fejlesztési célként szerepel az Általános Közlekedési Mestertervben is, így ezek megvalósítására uniós pénzeket lehet pályázni. A többi fejlesztésre egyelőre nincsenek lehívható uniós források. A már felsorolt fejlesztések mellett a repülőtér hosszú távú stratégiájában szerepel többek között az elektromos üzem bővítése, egy garázs építése a tűzoltóautók számára, a cargoszolgáltatásokhoz szükséges infrastruktúra kialakítása, tárolóhely kialakítása üzemanyag és kenőanyagok számára.

A merész tervek nyomán bővülő reptér jelentős impulzust adhat a környék gazdasági fejlődésének is.

SIMON VIRÁG



Nagy fejlesztési tervek. A Maros Megyei Tanács Erdély egyik legmodernebb repülőtérévé változtatná a vásárhelyit