



A közigazgatásilag Kápolnásfaluhoz tartozó Cékend-tető lenne földrajzi, gazdasági és meteorológiai szempontból a legalkalmasabb arra, hogy megépítsék rajta Székelyföld repülőterét – jelentették be kedden sajtótájékoztatón.

A Nemzetstratégiai Kutatóintézet [megvalósíthatósági tanulmányt](#) készített egy nemzetközi repülőtér létrehozására, melyet elküldenek a Hargita és Kovászna megyék tanácsának, valamint Székelyföld összes polgármesteri hivatalának. A magyar állami finanszírozású tanulmány értéke mintegy 7,5 millió forint – saccolta meg kérdésünkre

Szász Jenő

a székelységnek adott „ajándék” értékét.



Benedek László, Kápolnásfalu polgármestere elmondta, hogy elérkezett az idő, amikor elmondhatjuk, hogy jó helyre születünk. Székelyföld egy fehér lyuk az ország infrastrukturális térképén, az autópályák, vasúti nyomvonalak elkerülik, ezért jó lenne egy repülőtér. Amellett, hogy munkahelyeket teremtené, fellendítené a környék gazdasági erejét. A kápolnási közbirtokosság elnöke is pozitívan nyilatkozott a terület átengedéséről a reptér céljaira.

Az Aeropart kft. által készített 259 oldalas megvalósíthatósági terv kivonatát **Mudra István**, „Magyarország egyik legjobb szakértője”, egyetemi oktató mutatta be a médiának.

Mudra hangsúlyozta, hogy a Cékend-tető minden szempontból alkalmas arra, hogy nemzetközi repülőteret hozzanak létre rajta. Itt a legkevesebb a ködös napok száma, Székelyföld szívében van.

Gazdasági szempontból szinte felmérhetetlen a jelentősége. Sok nagy cég csak olyan helyeken hajlandó befektetni, ahol repülőtér van. Autókölcsönzőt, éttermet és számos más szolgáltatást lehet létrehozni köré.



Az [általuk elképzelt reptér](#) műszeresen ellenőrzött légterű, mintegy 2500 x 45 méteres kifutópályával rendelkezne, az iránya 026°–206°-os, azonosító jele RWY 03-21, ICAO besorolása 4C lenne. A Cékend-tető tengelyében, a 13A megyei úttól körülbelül 400 méterre, Észak-Keletre helyezkedne el. Javasolt neve pedig **Hargita International Airport**.

A forgalmi előtérben négy A320 méretű, 2 db. kisgép méretű és 2 db. B767 méretű cargo állóhelyet terveztek, mellette terminállal, adminisztratív épülettel, irányítótoronnyal és cargo-t kezelő épülettel.

A legnagyobb gépek kivételével, minden típusú repülő le- és felszállhatna itt. Az Airbus A320-asokkal és Bombardier Q400-asokkal 2-3 órányi távolságra, azaz Európa minden városába eljuthatnánk átszállás nélkül innen, de az itt forgalmat lebonyolítani tudó gépek maximális hatótávolsága akár Kanadáig, vagy Mongóliáig is kiterjedhet.

A megvalósíthatóságnál figyelembe vették a romániai gazdasági, jogi, repülési, környezetvédelmi szabályokat, ezek esetében itteni szakértőkkel dolgoztak együtt.

A befektetés értéke első körben 15 millió euró lenne, amelyet európai uniós támogatásokból, csakis közösségi összefogással lehet megvalósítani.



A repülőtér létrehozása számos gazdasági előnnyel járna, köztük munkahelyek teremtése, nemzetközi befektetők bevonása, de régiós áruelosztó központ létesülhet, illetve a gyógy-, vadászati-, öko-, és sportturizmus volumene növekedne.

A szakember azt is közölte, hogy a repülőtér munkahely-teremtési potenciálját úgy mérik, hogy egymillió utasra jut ezer munkahely. Tudni kell, hogy **a repterek az első 8-10 évben nem rentábilisak**, és az üzemanyag-eladásból tartják fenn magukat – figyelmeztetett Mudra István.

De nemcsak anyagi, hanem adminisztratív feltételei is vannak a repülőtér megépítésének, a megvalósíthatósági tanulmányban összehasonlítási alapként kezelt Győr-Pér repülőtér kibővítése 8 hónapba telt úgy, hogy nagyon ügyesen intézték az adminisztrációs ügyeket – válaszolta kérdésünkre a szakértő.

A számos előny mellett egy repülőtérnek a természeti és emberi környezetre is hatása van – vetettük fel a kérdést, miután a megvalósíthatósági tanulmányban olvastuk, hogy ezeket megfelelő kommunikációval kell közölni a lakossággal.

Mudra szerint, mivel a lakott területektől távol esik, és az új gépek szennyezési mutatója alacsony, mind a zaj-, mind a rezgések terén, a lakosságra nem lesz zavaró hatással. Benedek László erre reagálva elmondta, hogy a kiszemelt terület legelőnek is gyenge, ezért nem túl gazdag az élővilága. Szász Jenő kiemelte, hogy nemcsak az állatvilág, a fakopáncs, hanem az itt élő székely emberek érdekeit is figyelembe kellene már venni.

Mindenképpen egy nagyobb léptékű repülőtér létrehozását javaslom, nem pedig egy libalegelőt – mondta a léptékekkel kapcsolatban Mudra István.

Az alig egy hete bejelentett, [Csíkcsicsóba tervezett Hargita Airport](#) ról hallottak, el is olvasták a tanulmányt, de nem szeretnék kritizálni a tervezetet. Össze sem lehet hasonlítani a két tanulmányt, „a mienk a Liga 1-ben játszik” – mondta Szász.

Hozzátette, reméli, hogy a székelyföldi vezetőknél kedvező fogadtatásra talál a repülőtér terve, mely néhai **dr. Vofkori László** ötlete volt.