

Novoszáth Péter

A MODERN VÁROSOK PROGRAM KERETÉBEN MEGVALÓSULÓ REPÜLŐTÉRFEJLESZTÉSEK

A Modern Városok Program keretében 5 megyei jogú városban kerül sor helyi regionális repülőtér fejlesztési projektek támogatására. A Debreceni Nemzetközi repülőtér technikai fejlesztése keretében új II. kategóriájú műszeres leszállító rendszer (ILS) kiépítésének és fenntartásának támogatására. A Székesfehérvár-Börgönd repülőtér és ipari terület fejlesztésére. A kecskeméti repülőtér közös felhasználású (katonai-polgári) célú használatára irányuló fejlesztési tervek megvalósítására. A békéscsabai repülőtér futópályájának meghosszabbítására, illetve a repülőtér egyéb műszaki fejlesztésére vonatkozó tervek megvizsgálására, amely eredményeként javaslat készülhet e fejlesztések megvalósításának támogatására. A szegedi városi repülőtér további működéséhez szükséges fejlesztési lehetőségek vizsgálatára, és az alapján javaslat készítésére a fejlesztések támogatása érdekében szükséges intézkedésekre a Kormány számára. E tanulmány fő célja e projektek részletesebb bemutatása a szélesebb szakmai közvélemény számára.

Kulcsszavak: vidék, régió, versenyképesség, közös felhasználású (katonai-polgári) repülőtér, Modern Városok Program, regionális, területi fejlesztés

A REGIONÁLIS REPÜLŐTEREK FEJLESZTÉSE ÉS HATÁSAI

Egy repülőtér egy vagy több futópályával rendelkezik a repülőgépek számára, a hozzájuk tartozó épületekkel, terminálokkal, ahol a légi úton szállított utasok és áruk érkeztetése, indítása történik. E meghatározás több különféle színvonalú, forgalmú stb. repülőteret ölel föl. Magyarországon például jelenleg 70-nél is több repülőteret tartanak nyilván, ám amíg ezek közül a budapesti Liszt Ferenc nemzetközi repülőteren száznál is több létesítmény található, addig jó néhány esetben a gyakran legelőnek is silány területeken még az éles szemű szakember is nehezen fedezi fel a légi közlekedésre emlékeztető nyomokat. A repülőterek lehetnek nyilvánosak, amelyeket azonos feltételekkel bárki igénybe vehet, avagy nem nyilvánosak, amelyeket ellenben bizonyos esetek kivételével csupán a tulajdonos, illetve az üzemben tartó engedélye alapján lehet igénybe venni. Kereskedelmi repülőternek a rendszeres utas, poggyász, áru és posta továbbítását végző légi forgalom céljára létesített nyilvános repülőtereket nevezik. Ugyanakkor vannak úgynevezett közös felhasználású (polgári és katonai) repülőterek és ellenőrzött repülőterek is: ez utóbbiakon légiforgalmi irányító, tájékoztató és riasztó szolgáltatást is nyújtanak [1].

A legtöbb európai repülőtér a nemzeti kormányok és/vagy a regionális és/vagy helyi önkormányzatok tulajdonában van teljesen vagy döntő részben. A tulajdonviszonyok azonban állandóan változnak, mivel a magánszektor egyre jobban igénybe veszik új infrastrukturális beruházások finanszírozására. Sok esetben a nemzeti kormányok vagy a regionális és/vagy helyi önkormányzatok részvényeik egy részét eladják, hogy tőkét képezzenek más tevékenységekre. Ugyanakkor ma is egyértelműen általánosnak tekinthető az Európai Unióban az a törekvés, hogy a kormányzati hatóságok és a regionális és/vagy helyi önkormányzatok fenn kívánják tartani többségi érdekeltységüket annak érdekében, hogy ellenőrzésük alatt tarthassák a repülőtereket azért, hogy befolyásolni tudják a repülőtér fejlesztési politikáját, például gazdasági regenerálás, fellendítés stb. céljából [2]. A repülőtéri régiók az elsődleges gazdasági növekedés motorjaivá váltak a XX. század

végére. Egyes régiók dinamikus fejlődése mögött jól kialakított regionális fejlesztési stratégia áll, mely egyaránt képes a lokális és a globális közlekedési célok szolgálatára. A fejlesztések megvalósítása során sok esetben megkerülhetetlen azonban a lokális erőforrások fejlesztésbe való bevonása, mely a jövedelemnövelő hatáson át keresletet indukálhat a régióban. A legmodernebb infrastruktúrák üzemeltetése, a helyi munkaerő foglalkoztatása minden politikai erő elsődleges célkitűzései közé tartozik. A légi közlekedés nyújtotta lehetőségek azonban szinte egyedülállóak, amelyek az Európai Unióban rejlő lehetőségek fokozatos kihasználását is lehetővé teszik. Olyan kapcsolatok alakulhatnak ki országok, régiók, városok között, amelyek az európai fejlődés és a régiók felzárkózásának meghatározó elemei lehetnek. Azok az országok, melyek jól kiépített regionális repülőterekkel rendelkeznek, előnyben vannak azokkal szemben, melyeknél esetlegesen csupán a főváros közelíthető meg légi úton [3]. A kelet-közép-európai országok fejlődésüknél fogva mindössze néhány jól kiépített és működő repülőtérrel rendelkeznek. Annak ellenére, hogy a regionális repülőterek az egyik leghatékonyabb területfejlesztési tényezőknek számítanak fejlődésük Magyarországon ma is igen vontatottan halad. Magyarországon ma még egy nagyobb regionális repülőtér sem képes az üzemeltetési költségei fedezeti pontjának megfelelő bevételt generálni [4]. Sajnálatos módon Magyarország azon európai államok sorába tartozik, melyek kevés jól működő regionális repülőtérrel rendelkeznek annak ellenére, hogy Magyarországon jelenleg 73 repülőtér, illetve fel- és leszállóhely található. Ha rangsort állítanánk az Európai Unión belül, országunk a regionális repülést tekintve a lista hátsórészában állna. Magyarország jelenlegi gazdasági és földrajzi paraméterei azonban csak négy-öt nagyobb és öt-tíz kisebb regionális repülőtér gazdaságos üzemeltetését teszik indokolttá. Nyilvánvaló, hogy a reptereknek csak kis százaléka lehet alkalmas nemzetközi légi forgalom lebonyolítására. Többek között a szilárd burkolat, valamint pályafény, utas biztonság, légi irányítás alapvető feltétel. A felsorolt kritériumoknak csak néhány repülőtér felel meg Magyarországon. Ez azonban nem probléma az ország kis területe miatt. Egy esetleges magasabb gazdasági fejlettség sem garantálná sok regionális repülőtér racionális működtetését. A magyarországi repülőterek feladata nem az egymással versengés, hanem az egymás kiegészítése, kiegészítése a különböző profilú légikikötők esetén [5].

A MODERN VÁROSOK PROGRAM KERETÉBEN MEGVALÓSULÓ FEJLESZTÉSEK

A vidék fejlődésének kulcsa a vidéki városok fejlődése, ezért a kormány létrehozta a Modern városok elnevezésű programot. A Modern Városok Program egy olyan történelmi elmaradást kíván pótolni, amely révén immáron évszázados lemaradásunk egyes főbb dimenziók esetében csökkenthetővé válnak. A rendelkezésre bocsátott források révén olyan fellendülés kezdődhet a településeken és térségükben, amilyenre a reformkorban volt lehetőség utoljára. Emellett a program másik legfontosabb célja, hogy növelje Magyarország munkaerő megtartó képességét azáltal, hogy minél élhetőbb, biztonságosabb, versenyképesebb városaink lesznek.

A Magyar Kormány a 2015-ben indított Modern Városok Programja keretében egyeztetette a megyei jogú városok önkormányzataival a települések közép- és hosszú távú fejlesztési terveit, annak érdekében, hogy azok a gazdaság húzóelemeiként valódi térségi központi szerepet tölthessenek be. A Magyar Kormány 2015. március és 2017. június között a Modern Városok Program keretében 23 megyei jogú város önkormányzatával kötött együttműködési megállapodást [6]. Emegállapodások

célja az, hogy ezek a büszke városok legyenek a 21. század nyertesei, a magyar vidék fejlődésének zászlóshajói, és a jövőben a legmodernebb és a legsikeresebb európai városok közé tartozzanak. Otthonos és családias közösséget, biztonságos környezetet jelentsenek, ahol van munkalehetőség, javulnak az életkörülmények, ahol minden megtalálható, elérhető helyben, ahol megbecsült emberek érezzük magunkat, ahol szépülnek az utcák, a terek, az épületek, ahol pezseg az élet [7].

A Modern Városok Program keretében 5 megyei jogú városban kerül sor helyi regionális repülőtér fejlesztési projektek támogatására:

- ➔ a Debreceni Nemzetközi Repülőtér technikai fejlesztésére, ennek keretében új II. kategóriájú műszeres leszállító rendszer (ILS) kiépítésének és fenntartásának támogatására (1038/2016. (II.10.) Korm. határozat) [8];
- ➔ a Székesfehérvár-Börgönd repülőtér és ipari terület fejlesztési lehetőségeinek megvizsgálására (1038/2016. (II.10.) Korm. határozat) [8];
- ➔ a kecskeméti repülőtér közös felhasználású (katonai-polgári) célú használatára irányuló fejlesztési tervek megvalósításának, ennek keretében cargobázis kialakításának feltételrendszerének megvizsgálására, amely alapján javaslat készül a Kormány részére a kecskeméti repülőtér közös felhasználású katonai és polgári repülőtérre történő fejlesztését szolgáló további intézkedésekre (1131/2016. (III.10.) Korm. határozat) [9];
- ➔ a békéscsabai repülőtér kifutópályájának meghosszabbítására, illetve a repülőtér egyéb műszaki fejlesztésére vonatkozó tervek megvizsgálására, amely eredményeként javaslat készül a fejlesztések megvalósításának támogatására (1283/2016. (VI.7.) Korm. határozat) [10];
- ➔ a szegedi városi repülőtér további működéséhez szükséges fejlesztési lehetőségek vizsgálatára, és az alapján javaslat készítésére a fejlesztések támogatása érdekében szükséges intézkedésekre a Kormány számára (1151/2017. (III.20.) Korm. határozat) [11].

A DEBRECENI NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR TECHNIKAI FEJLESZTÉSE

Debrecen nemzetközi repülőtere (IATA: DEB; ICAO: LHDC) Kelet-Magyarország legfontosabb és egyben legnagyobb forgalmú nemzetközi repülőtere, Magyarország öt nemzetközi repülőterének egyike; a Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér után a második legforgalmasabb. 2001 óta a nemzetközi utazóközönség előtt is nyitott légikikötő. A város központjától 7 km-re, a Nagy állomástól (a debreceni vasúti főpályaudvartól) 5 km-re déli irányban található. A debreceni repülőtér-ről Az első hivatalos repülőjárat egy postai küldeményeket szállító repülőgép volt 1930-ban. Ettől kezdve a belföldi légi forgalom jelentősnek nevezhető, rendszeres járatok üzemeltek Debrecenből Budapestre és Magyarország nagyobb városaiba. Ezzel egy időben sportcélokra is használták, majd katonai repülőtérre lett, az alföldi repülőgépes kiképzés fontos csomópontjaként. A második világháború során a magyar bombázó repülőgépek bázisaként üzemelt. A háborút követően magyar, majd 1951-től szovjet repülőcsapatok állomásoztak itt. 1946 és 1968 között a Ferihegyi repülőtér kiterő repülőtereként fontos szerepet töltött be. A szovjetek 1990 májusában elhagyták a repülőteret és visszaadták a magyar államnak. A sportrepülés újbóli beindításával a repülőtér újjáéledt, majd a nemzetközi polgári repülés is újraindulhatott. A reptér átfogó fejlesztése 2001-ben indult meg, amikor a Debreceni Vagyonkezelő Vállalat megvásárolta a repülőteret üzemeltető Airport-Debrecen Kft-t, így 2001. május 29-én nyilvános, nem kereskedelmi, a nemzetközi forgalom számára megnyitott légikikötővé válhatott. A fejlesztési program alapját a bajor ASTA cég és magyar

szakemberek közreműködésével készítették el, a fejlesztési tervet az illetékes minisztérium is elfogadta. A fejlesztési program keretében a vidéki repülőterek közül elsőként Debrecenben épült ki az ISO 9001:2001 környezetközpontú-minőségirányítási rendszer, és ezzel 2002. december 29-én nyilvános, kereskedelmi, a nemzetközi forgalom számára megnyitott repülőtérré vált [12].

A korábbi logisztikai fejlesztésekhez kapcsolódóan az összesen nyolcezer négyzetméter alapterületű, háromemeletes, új innovációs és inkubációs központ megépítését 2016 elejére tervezték befejezni, amibe az irodák mellett a reptér új utasforgalmi terminálját is kialakították. Az új terminál teljes beüzemelését a 2016-os nyári charterszezonra tervezték a régi üzemben tartása mellett, ez azonban 2018-ra csúszott. A két terminállal elviekben akár évi egymillió fős utasforgalmat is képes kezelni a Debreceni Repülőtér. 2017-ben kormány döntés született a reptéri műszeres leszállító rendszer teljes felújításáról. Az új, ILS 2-es kategóriájú rendszert 2018-ban helyezik üzembe [13].

Az önkormányzat és a város vagyonkezelő holdingja 1994 óta összesen 4,7 milliárd forintot költött a repülőtérré, illetve annak fejlesztésére. A repülőtér egyébként évente mintegy háromszáz millió forintos veszteséget termelt, ezért a Debreceni Vagyonkezelő Zrt. partnert keresett az üzemeltetéshez. Az AIRPORT DEBRECENI HOLDING tulajdonjogát így 2015-ben a Xanga Investment Kft. és Sciendum Kft szerezte meg. A debreceni repülőtér üzemeltetője jelenleg az AIRPORT-DEBRECEN Repülőtér – üzemeltető Kft., amelynek tulajdonosai 2016-ban 75%-ban az AIRPORT DEBRECENI HOLDING Kft. és 25%-ban a Debreceni Vagyonkezelő Zrt. [14].

Az AIRPORT-DEBRECEN Repülőtér – üzemeltető Kft. 2016. évi éves mérlegbeszámolója szerint 2016 évben mínusz 237 524 eFt eredménye keletkezett 889 454 eFt mérlegfőösszeg mellett [15]. A debreceni repülőteret 2017-ben 318 184 légi utas használta, az év teljes időszakára vonatkoztatva a növekedés 2016-hoz képest +12 százalékos volt, ami egy év alatt +33 784 utast jelentett. A Wizz Air bázisgépeinek illetve Lufthansa City Line menetrend szerinti járatainak és az erős nyári charter forgalomnak köszönhetően 2018-ban további jelentős utasfoglalom-bővülésre számítanak. A Debrecen Airport 2017-es utasforgalmát a javuló kihasználtságot mutató menetrend szerinti járatok mellett, a különösen élénk nyári charterforgalomnak köszönheti. A 2017. év utolsó hónapja a tavalyi decemberhez képest is rendkívül élénk volt, hiszen sokan látogattak haza külföldről szeretteikhez, rokonaikhoz a karácsonyi ünnepekre, valamint a téli szünidős városlátogatások száma is évről évre egyre dinamikusabban fejlődik. A debreceni repülőtérnek 2017. december 18. óta már összesen nyolc európai és izraeli régióval van közvetlen menetrend szerinti összeköttetése [16].

A repülőtér célja, hogy Debrecen is felkerüljön a légi teherszállítás térképére, mivel Budapest mellett bőven elférne egy ilyen szolgáltatás, mely a debreceni és a közeli városokban működő vállalkozások mellett a távolabbi, akár a határ túloldalán lévő – ukrainai vagy romániai – cégek ilyesfajta igényeit is ki tudná elégíteni.

Debrecen Airport	2017	2018	Változás
Repülőtéri műveletszám (érkező+induló járatok)	2596	2830	9%
Charter utasforgalom (fő)	19 550	23 500	20%
Teljes utasforgalom (fő)	284 400	318 184	12%

1. táblázat A debreceni repülőtér jelenlegi és várható utasforgalma [16]

A fuvaroztatók szempontjából ehhez arra lenne szükség, hogy csaknem napi szinten közlekedjenek áruszállító gépek Debrecenből az európai nagyvárosokba. Sok esetben a speciálisan áruszállító repülőök mellett a személyszállító járatokon is fuvaroznak üzletszerűen árukat. Akár egy

ilyen megoldás is elképzelhető legalábbis kezdeti lépésként Debrecenben, ahová a Lufthansa heti három alkalommal indít járatokat Münchenből. Amennyiben a német légitársaság növelné kapacitását, illetve a gépei méretét, az is nagy lendületet adhatna a debreceni légi teherszállítás beindításának. Az áruk Debrecenen keresztüli légi fuvarozása a szállítási idő és a költségek szempontjából is kedvezőbb lenne több régiós importőrnek, exportőrnek [17].

A Modern Városok Program keretében a kormány és Debrecen önkormányzata között kötött megállapodás részeként az állam 1,2 milliárd forintot biztosít egy a repülőgépek le- és felszállását könnyítő rendszer telepítésére. Az ILS I-et cserélik le a korszerűbb ILS II-esre. További forrásokra van szükség, a működtetéshez, a kiképzéshez és a fenntartáshoz is. A szükséges forrásokhoz is a kormány támogatását kérték. Az újabb, 1 milliárd 372 millió forintos összeg elbírálásához egy előterjesztést készítettek elő. A kormány 2016. október 27-i ülésén jóváhagyta a debreceni légikikötő újabb fejlesztését. Az új műszeres leszállító rendszer (ILS II) a jelenlegi 800 m-ről 250 m-re hozza le majd le automatikusan a gépeket. Az ILS II-vel jelentősen nő majd a repülésbiztonság a légikikötőben, és nagyobb ködben, havazásban is könnyebben tudnak majd landolni a gépek. Ennek következtében az ILS II rendszer segíthet a nagyobb gépek Debrecenbe csábításában. A debreceni repülőtér jövője szempontjából nagyon fontos döntést hozott a kormány. A Modern Városok Programban elkülönített 1,2 milliárd forint elbírálásához ki kellett kérni az Európai Bizottság véleményét is, lévén az a forrás a gazdaság fejlesztéséhez kapcsolódik. Miután ezt támogatta az Európai Bizottság, dönthetett a kormány az újabb, 1 milliárd 372 millió forintos plusztámogatásról is. A pluszpénzből kapcsolódó technológiai fejlesztéseket lehet majd megvalósítani, illetve jelentős forrás jut a képzésre is. Debrecen önkormányzata örömmel üdvözölte a kormány azon döntését, mellyel újabb forrást biztosított a város nemzetközi repülőtérének fejlesztéséhez. A repülőtér üzemeltető Xanga cégcsoport az ILS II-es mellett az úgynevezett Air Traffic Controlt, az ATC-t is kiépíteti majd, ami a légtér ellenőrzi. Az ellenőrzött légtér megvalósításával tovább fog nőni a repülésbiztonság. Ezt ma már alapkövetelménynek számít, több légitársaság is megköveteli, s ez volt a Wizz Air légitársaság elvárása is ahhoz, hogy tovább növelje debreceni járatai számát. Így ugyanis több gép is tartózkodhat egyszerre a légtérben, ehhez elengedhetetlen a fejlesztés [18].

A SZÉKESFEHÉRVÁR-BÖRGÖND REPÜLŐTÉR ÉS IPARI TERÜLET FEJLESZTÉSE

A börgöndi repülőtér Székesfehérvártól 10 km-re délre, a városhoz tartozó Börgönd közelében helyezkedik el. A repülőtér építését 1936-ban az 1/1 és az 1/2 Vadászpilóta századok Börgöndre telepítése után kezdték meg. A trianoni békeszerződés megkötése miatt csak rejtett formában történhetett a katonai repülés Fiat CR 30 és CR 32 típusokkal. A második világháború idején (1939-től) a repülőtérnek fontos szerepe volt vadászpilóták és bombázók állomásoztatásában. 1942-ben és 1943-ban nagyszabású építkezések folytak a repülőtéren: új hangárokat és műhelyeket építettek. 1943-tól a Német Légierő is használta a repülőtér a Magyar Királyi Légierővel közösen. A repülőtéren a háború minden fontos repülőgépe megfordult, jellemzően Ju 87 Stuka zuhanóbombázók, Bf 109 vadászpilóták és egy alkalommal az óriás Me 323 Gigant szállító gép is. A szovjet előrenyomulást követően 1944 decemberében a repülőtér elfoglalták az oroszok. A háborút követően az építő zászlóalj, majd 1951-től a Csatarepülő Ezred Il 10 típusú gépekkel, 1957 és 1973 között pedig a Légvédelmi Tüzér Rakéta Ezred szolgált

Börgöndön. A Mechanikai és Technikai Csapatrepülő Parancsnoksága alatt 1973-tól két évig a könnyű helikopter osztály Mi-2-es helikopterekkel, 1975-től 1992-ig pedig a MH 90. Vezetésbiztosító és Futárhelikopter Ezred Mi-2-es (két század) és Kamov Ka-26-os (egy század) gépekkel használta Börgöndöt. Ezen időszak alatt a repülőtéren kapott elhelyezést az ország egyetlen ejtőernyő javító és készítő műhelye is [19].

A rendszerváltásig a katonai használat miatt gyakorlatilag „fehér folt” volt Magyarország térképén a börgöndi reptér. A polgári célú hasznosítás akkor merült fel, amikor 1995-ben az Albatrosz Repülő Egyesület elkezdte szorgalmazni, hogy a város általános rendezési tervébe „csak repülőtéreként fejleszhető területként” kerüljön be a légikikötő. A rendszerváltást követően a fehérvári és az abai önkormányzatnak egy árverésen sikerült 2001-ben 280 millió forintért megvásárolni a bázis tulajdonjogát. Ekkor tűnt fel a városháza környékén az angol Wiggins Group (későbbi nevén Plane Station Ltd.), amely igen meggyőzően állította, hogy márpedig itt egy nagy nemzetközi repteret épít. A cég vezére többször járt Magyarországon, de repteret bizony nem épített. Öt év ígéretés után már senki sem hitt az angoloknak, s közben bejelentkezett a száz leggazdagabb magyar között jegyzett Nagygyörgy Tibor és Nyíri Viktor, a Biggeorge's-NV Zrt. tulajdonosai, akikkel a két önkormányzat 2005-ben szerződést kötött a börgöndi repülőtér fejlesztésére. A reptérfejlesztésre létrehozott kft.-be az önkormányzat apportálta a reptér területét, a tervek pedig tizenötmilliárd forintos fejlesztésről szóltak, 2009-es átadással. A repülőtérrel a fejlesztésekkel nemzetközi repülőtérre és a diszkont légitársaságok számára is elérhetővé kívánták tenni. Az eredeti tervek szerint 2010 tavaszára a repülőtérrel egy két kilométer hosszú kifutópályával és egy ötezer négyzetméteres utasterminállal, valamint az ahhoz kapcsolódó kiegészítő létesítményekkel kellett volna bővíteni. A beruházó úgy tervezte, hogy a kibővítés utáni első évben 150 ezer, a hetedik évben kb. 1,5 millió utas fordul majd meg a légikikötőben. A fejlesztések ugyanakkor csak nagyon lassan haladtak, az építési engedély kiadása utáni harmadik évben a tervekből még semmi sem valósult meg. Székesfehérvár önkormányzata ezért 2012 októberében úgy döntött, hogy visszakéri a repteret a befektetőtől. A székesfehérvári önkormányzat független szakértőket kért fel, hogy értékeljék fel, mennyit is ér valójában a terület és a reptér létesítésére az összes, mintegy hetven engedélyt megszerzett cég. A Modern Városok Program keretében a kormány 2,5 milliárd forintot adott Székesfehérvárnak, amelyből az önkormányzat visszavásárolhatta a repteret és az időközben ipari park címet kapott terület-részt is. Az erről szóló megállapodást 2014. december 22-én írta alá a székesfehérvári polgármester. A megyeszékhely később aztán Aba tulajdonrészét is megvásárolta. Ezzel gyakorlatilag megnyílt a lehetőség, hogy egy, a város lakóit sem zavaró, elsősorban kisebb, üzleti és sportcélú gépek fogadására alkalmas reptér jöjjön létre [20].

A Székesfehérvár Börgönd repülőtér és ipari terület fejlesztésének tervezett összköltsége 12,376 milliárd forint. A tervezett megvalósítás 2018. II. félévtől 2020. II. félévig fog tartani. Jelenleg az előkészítési munkák zajlanak: a szakmai egyeztetések, a kormány előterjesztés előkészítése, valamint a támogatói döntés és a tervezési szakasz folyamata, amely várhatóan 2017. II. félévtől 2018. II. félév végéig tart majd [21].

A KECSKEMÉTI REPÜLŐTÉR KÖZÖS FELHASZNÁLÁSÚ (KATONAI-POLGÁRI) CÉLÚ HASZNÁLATÁRA IRÁNYULÓ FEJLESZTÉSEK

Rákossy György, a magyar Légügyi Hivatal egykori vezetője 1932-ben, egy hagyományteremtő kecskeméti repülőnapon egy korszerű repülőtér létesítésének gondolatát fogalmazta meg. Három évvel később elkezdődött a repülőtér építése, amelynek átadására 1937-ben került sor. Újabb három év elteltével 3 repülőgéphangárt is átadtak. A kecskeméti reptér 1944-ben fontos szerepet töltött be a német haderő légi szállításai kiszolgálásában. A repülőtér a második világháború során súlyos károkat szenvedett, újjáépítése 1948-ig tartott. Két évvel később 1950-ben megkezdtek a repülőtér németek által épített 1500 m hosszú guruló- és felszálló mezejének bővítését, valamint meghosszabbítását. A munkálatok egy év múlva fejeződtek be. Kunmadarason 1951-ben hozták létre a MH 66. Vadászpilóta Hadosztály alárendeltségében azt az ezredet, amely a hivatalos jogelődje a mai kecskeméti harcászati repülőezrednek. Az alakulatot 1991-ben ezredé minősítették, így kapta meg jelenlegi is hivatalos elnevezését: MH 59. Szentgyörgyi Dezső Harcászati Repülőezred. A kecskeméti katonai repülőtér ma a Magyar Honvédség egyik harcászati repülőbázisa a pápai és szolnoki mellett. Kecskeméttől északkeletre található. Innen látják el a hazai légtér védelmét. Kecskeméten speciális katonai repülőkórház is található, ahol többek között a repülő orvosi alkalmassági minősítő vizsgálatokat végzik [22].

A kormány a kecskeméti katonai repülőtér polgári célú fejlesztését nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügygyé nyilvánította 2017. augusztus 28-án [23]. A beruházás a Modern városok programból összesen öt és fél milliárd forintot kap. A kecskeméti városvezetés 2016-ban állapodott meg a kormánnyal a Modern városok program részeként öt és fél milliárd forint fejlesztési keretről a repülőtér fejlesztéséhez. Ezt követően megvizsgálták a honvédelmi tárccal közösen és egy előkészítő tanulmányban össze is foglalták, hogy az MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázison miként lehet a katonai és a polgári légikikötő elkülönítését elérni. A hatástanulmány szerint a polgári repülőtér a létesítmény északi-északnyugati oldalán kaphat helyet, amely az északi elkerülő út felé esik. Ez azért is előnyös lenne, mert egy bekötőúttal és egy felhajtóval a 445-ös főúton át a reptérről gyorsan elérhető lenne az M5-ös autópálya. A repülőtérnek ezen a részen lévő katonai zóna átköltöztetéséhez a NATO-val kell egyeztetni. Ha ez lezárult, kezdődhet meg a kiszolgáló épületek megépítése. Az együttes katonai-polgári felhasználáshoz ugyanis egyes katonai objektumokat máshová kell áthelyezni, mivel repülésbiztonsági okokból a polgári repülő, helikopterek nem üzemelhetnek felfegyverzett katonai légi járművek mellett. A tervezett beruházások között szerepel egy polgári utasforgalmi terminál, egy teheráruraktár kialakítása, üzemanyag-tárolók létesítése, valamint a közműhálózat fejlesztése és a biztonsági kommunikációs rendszerek kiépítése is. A finanszírozás kapcsán a város tárgyal a Honvédelmi Minisztérium cégével, a HM EI Zrt.-vel egy közös gazdasági társaság létesítéséről. Emellett a fejlesztések másik felét a város gazdaságfejlesztési alapjából kívánják fedezni. A reptér polgári célú hasznosítása nem lesz gyors folyamat, lépésről lépésre alakulhat ki, a teljes felfuttatás akár tíz évig is eltarthat. Az engedélyeztetési folyamat 2018. év végére befejeződhet. A közvetlen légi kapcsolatot indokolja többek között olyan nagy gyár, mint a Mercedes és legfontosabb beszállítói igénye is [24].

A BÉKÉSCSABAI REPÜLŐTÉR FUTÓPÁLYÁJÁNAK MEGHOSSZABÍTÁSA ÉS A REPÜLŐTÉR EGYÉB MŰSZAKI FEJLESZTÉSE

A repülőteret a második világháború katonai igényei nyomán alakították ki, így 1943-ban szálltak fel innen repülőgépek először, bár a környék repülői korábban is szárnyra kaphattak a közeli Szentesi repülőtérrel is. A háború után a Maszovlet 1950-ben indította meg belföldi légi járatai között a Békéscsabára közlekedő járatot, amit azonban a gyér érdeklődés miatt utódja, a Malév 1956-ban megszüntetett. A Magyar Honvédelmi Szövetség megalakulásával a haderőn kívüli utánpótlás-képzés keretein belül – mint az országban oly sok helyen – megalakították az MHSz Békés Megyei Kvasz András Repülő- Ejtőernyősklubot, amely ma is itt üzemel. A rendszer-váltás során a reptér állami tulajdonba került, azonban a repülőtér fejlesztését csak 1999-ben kezdték el tervezni. Az ÁPV Rt. 2003-ban adta magánkézbe a repülőteret, az üzemeltető Békés Airport Kft tulajdonosai pedig nem kis részben a város és a repülőtér működtetésében érdekelt cégek jelenleg is [25] (lásd a 2. táblázatot).

A társaság tagjai	A tagok törzsbetétei	
	eFt-ban	%-ban
Magyar Állam	2400	80,00%
Békés Város Önkormányzata	300	10,00%
Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata	100	3,33%
„Kvasz András” Békés Megyei Repülő- és Ejtőernyős Egyesület	100	3,33%
GALLICOOP Pulykafeldolgozó Részvénytársaság	100	3,33%
Összesen:	3 000	100,00%

2. táblázat A BÉKÉS AIRPORT Kft. jegyzett tőkéjének tagok szerinti megoszlása [26]

A repülőteret 2006-ban jelentősen felújították. A fejlesztés keretén belül elkészült a szilárd burkolatú kifutópálya guruló utakkal, modern fény technikával és szilárd burkolatú előterekkel. A teljes kereskedelmi repülőtér kerítéssel lett körbekerítve. A végrehajtott komoly fejlesztések eredményeként nyilvános, regionális jellegű kereskedelmi repülőtérre vált. Bár menetrendszeri vagy charter járat jelenleg sincs, de a repülőtér üzemeltetői és a Békés megye számos politikusa is azon dolgozik, hogy ez minél előbb megvalósulhasson [25].

A békéscsabai repülőtér ma Békés megye egyetlen aszfaltozott hosszabb repülőtere, amely 14 km-re fekszik a magyar román határtól, Békéscsaba és Gyula között a 44-es főút mellett. A Modern Városok Program keretében kapott támogatások célja a Békéscsabai Repülőtér több-célú hasznosításának elősegítése, fejlesztése, figyelembe véve a környező repterek kapacitásait és profilját (beleértve a már tradíciókkal rendelkező sportreptér erősítését, amely kuriózumnak számítana a térségben). A békéscsabai repülőtér fejlesztéseinek megvalósulása esetén erőteljesen javulhat a térség elérhetősége is [27].

A SZEGEDI VÁROSI REPÜLŐTÉR TOVÁBBI MŰKÖDÉSÉHEZ SZÜKSÉGES FEJLESZTÉSEK

A Szegedi repülőtér (ICAO: LHUD) egy nyilvános, ideiglenes határyitási joggal is rendelkező repülőtér Magyarországon, ami lehetővé teszi a nemzetközi légi forgalom bonyolítását is. A repülőtér Csongrád megyében, Szeged városközpontjától mintegy 5 km-re, nyugatra helyezkedik el. A Szegedi repülőteret az I. világháború idején, 1915-ben katonai objektumként létesítették. A háború

után a polgári repülés és a sport céljait szolgálta, majd a II. világháborúban ismét katonai repülőtér volt. Az '50-es és '60-as években Magyarországon élénk belföldi menetrend szerinti légi forgalom volt, ekkor a MALÉV járatai kötötték össze Szegedet Budapesttel s a többi hazai nagyvárossal. A járatok 1965-ben megszűntek, majd az állami tulajdonú terület kezelését a Magyar Néphadsereg vette át. A Magyar Honvédelmi Szövetség üzemeltetésében a reptér kiképzési és sport célokat szolgált. Az MHSz megszűnését követően az üzemeltetést a Szegedi Repülő Egyesület végezte, s a repülőteret főként kiképzés, sport, munkarepülésekre használta. A Magyar Állam 2001-ben a repülőteret térítésmentesen Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzatának tulajdonába adta, az üzemeltető továbbra is a Szegedi Repülő Egyesület volt. Ekkor született a Szegedi repülőtér Átfogó Fejlesztési terve. Időközben a repülőterekre és a légiközlekedés védelmére vonatkozó törvényi környezet jelentősen megváltozott, a szigorúbb feltételekkel a kereskedelmi repülés már nem volt folytatható. Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata a fejlesztési terv I/A ütemét valósította meg összesen 1,6 milliárd forintos költségvetésből. A munkák a környezetvédelmi előkészítéssel kezdődtek, majd 2005 őszén megindult a pályaépítés. A 20 t teherbírású, 1170 m hosszú és 30 m széles beton futópálya, a gurulót, a gyeprácsos előtér és a kerítés 2006 szeptemberében, a fénytechnika rendszer novemberben kapott az SZKT nevére szóló üzemben tartási engedélyt. A beruházás során felújították az üzemanyag kutat, tűzoltó autót, karbantartó- és kiszolgáló járműveket, rádió berendezéseket, utas és csomagellenőrző berendezéseket szereztek be. A Szegedi repülőtéren, 2008 tavaszán NDB, DME berendezés létesült [28].

Ezzel egyidejűleg Szeged Megyei Jogú Város Közgyűlése úgy döntött, hogy a repülőtér üzemeltetésével 2006. április 07-i kezdettel a 100%-os önkormányzati tulajdonban lévő Szegedi Közlekedési Kft.-t (SZKT) bízta meg. Jelenleg is a Szegedi Közlekedési Társaság működteti a szegedi repülőteret [29].

Jelenleg sem menetrend szerinti, sem charter forgalma nincs, így leginkább sportcélokra használják, illetve magánrepülőket is fogad. Napjainkban a szegedi repülőgép forgalom erősen növekvő tendenciát mutat, különösen a nemzetközi viszonylatú üzleti és egyéni turisztikai célú repülések száma emelkedik. A Modern Városok Program keretében a kormány vállalta a szegedi repülőtér fejlesztését, hogy azt ne minősítsék vissza [30].

ÖSSZEFOGLALÁS

Az Európai Unióban a polgári és a katonai repülés fejlesztése kiemelt célkitűzés. Az európai kormányok kiemelt módon támogatják a repülőtéri infrastruktúrák fejlesztésére irányuló befektetéseket tekintettel azok egyre növekvő szerepére az egyes régiók iparának és turizmusának fejlesztésében és védelmében, végső soron az ország gazdasági fejlődésében. Magyarországon, a regionális repülőtereinken ma még az utas- és áruforgalom ugyan jelenleg még alacsony szinten folyik, de jelentős növekedést remélhető a jövőben az erre vonatkozó nemzetközi trendek alapján, különösen az üzleti célú és az alacsony költségvetésű repülőgépek egyre növekvő ütemű elterjedésével. A legtöbb Európai Unió országban a regionális repülőterek fejlesztése kulcs szerepet játszik az egyes régiók és az ország fejlesztésében. Ezért is volt fontos lépés, hogy a kormány a Modern Városok program keretében vállalta a tanulmányban bemutatott 5 megyei jogú város repülőtér fejlesztési programjának támogatását.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Erdei Tamás, Farkas József, Novoszáth Péter (1998): Repülőterek működése és fejlődése. Budapest: Dunaprint Kiadó, 1998.
- [2] Novoszáth Péter (2005): A repülőterek tulajdonviszonyai az európai unióban. Polgári Szemle 1. évfolyam 8. szám. pp. 39-51.
- [3] Tiboldi Tibor (2008): A regionális repülőterek fejlesztésének gazdasági elemzése. Doktori (PhD) értekezés. Szent István Egyetem, Gödöllő 2008. p. 125
- [4] Novoszáth Péter (2008): Regionális repülőterek fejlesztése a Duna mentén. Német, osztrák, magyar, szerb és román példák alapján. In: Veres Lajos (szerk.) Duna Térségi Kohézió: I. EU Interregionális Nemzetközi Tudományos Konferencia. 310 p. Konferencia helye, ideje: Dunaujváros, Magyarország, 2007.07.04-2007.07.05. Gödöllő: Területfejlesztési Tudományos Egyesület, 2008. pp. 145-157. (ISBN:978-963-06-4912-4)
- [5] Pintér Ákos (2009): A regionális repülőterek szerepe Nyugat-Dunántúl idegenforgalmában. Modern Geográfia, 2009. 2. szám. url.: http://www.moderngeografia.hu/tanulmányok/kozlekedesfoldrajz/pinter_akos_2009_2.pdf
- [6] Hegedűs Szilárd – Novoszáth Péter (2017): A megyei jogú városok a kormányzati pénzügypolitikában. Kutatási jelentés, NKE Közpénzügyi Kutatóintézet, 2017.11.30. p. 68.
- [7] Fekete Dávid (2017): A Modern Városok Program elemzési lehetőségei. Polgári Szemle, 13. évf. 1–3. szám, 2017, 94–105., DOI: 10.24307/psz.2017.0909
- [8] 1038/2016. (II.10.) Korm. határozat a Modern Városok Program keretében Magyarországa Kormánya és a megyei jogú városok önkormányzatai között első ütemben kötött együttműködési megállapodásokkal összefüggő intézkedésekről
- [9] 1131/2016. (III.10.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról
- [10] 1283/2016. (VI.7.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról
- [11] 1151/2017. (III.20.) Korm. határozat Magyarország Kormánya és Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról
- [12] Váczi Péter (2013): A Debreceni Nemzetközi Repülőtér regionális jelentősége. Agrártudományi közlemények 2013/51. pp. 187 – 190
- [13] Dehir (2016): Rábólintott a kormány a debreceni reptér újabb fejlesztésére. 2016.10.27. url:
- [14] <http://www.dehir.hu/debrecen/rabolintott-a-kormany-a-debreceni-repter-ujabb-fejlesztesere/2016/10/27/>
- [15] AIRPORT-DEBRECEN Kft. (2017): AIRPORT-DEBRECEN Repülőtér üzemeltető Kft. Kiegészítő melléklet a 2016. december 31-én végződő évre. 2017. február 28. p.15.
- [16] AIRPORT-DEBRECEN Kft. (2017): Jegyzőkönyvi kivonat, amely készült az AIRPORT-DEBRECEN Kft. 2017. szeptember 28. napján megtartott taggyűlésen készült jegyzőkönyvből.
- [17] Dehir (2018): Ismét túlszárnyalta előző évi utasforgalmát a debreceni repülőtér. 2018.01.16. url: <http://www.dehir.hu/debrecen/ismet-tulszarnyalta-elozo-evi-utasforgalmat-a-debreceni-repuloter/2018/01/16/>
- [18] Diószegi József (2017): A vidéki repterek is szeretnének felkerülni a cargotérképre. FERIHEGYEN szárnyal a légiáru-szállítás. Világ gazdaság, 2017. 05. 17. url: <https://www.vg.hu/vallalatok/a-videki-repterek-is-szeretnenek-felkerulni-a-cargoterkepre-521011/>
- [19] Dehir (2016): Rábólintott a kormány a debreceni reptér újabb fejlesztésére. Dehir, 2016. 10.27. Letöltve: 2018. március 10. url: <https://www.dehir.hu/debrecen/rabolintott-a-kormany-a-debreceni-repter-ujabb-fejlesztesere/2016/10/27/>
- [20] Börgöndi repülőtér, Wikipédia, Szabad Enciklopédia, e-dok. url: https://hu.wikipedia.org/wiki/Börgöndi_repülőtér
- [21] Házi Péter (2017): Felszálló ágban a börgöndi reptér. FEOL, 2017. 10.28. Letöltve: 2018.03.09. url: <https://www.feol.hu/kozelet/helyi-kozelet/szekesfehervar-borgond-repuloter-fejlesztések-2128865/>
- [22] Székesfehérvár Városportál (2017): Modern Városok Program – ezek lesznek a következő évek nagy fehérvári fejlesztései. 2017.07.05. Letöltve: 2018. március 14. url: <https://www.szekesfehervar.hu/modern-varosok-program-ezek-lesznek-a-kovetkezo-evék-nagy-fehervari-fejlesztések>
- [23] Kenyeres Dénes (2006): A kecskeméti katonai repülés története a kezdetektől a Gripenig. Magánkiadás, Kecskemét, 2006 p. 440

- [24] 242/2017. (VIII.28.) Korm. rendelet a Modern Városok Program keretében megvalósuló, az állami repülések céljára szolgáló kecskeméti repülőtér közös (katonai-polgári) felhasználású repülőtérre fejlesztése érdekében szükséges beruházásokkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról
- [25] Jámbor Gyula (2017): Kiemelt beruházással nyilvánították a kecskeméti repülőtér fejlesztést. Magyar Idők 2017. szeptember 1. Letöltve: 2018. március 9. url: <https://magyaridok.hu/gazdasag/kiemelt-beruhazassa-nyilvanitottak-kecskemeti-repuloter-fejlesztest-2155063/>
- [26] Wikipédia, Szabad Enciklopédia, Békéscsabai repülőtér, e-dok. url: https://hu.wikipedia.org/wiki/Békéscsabai_repülőtér
- [27] BÉKÉS AIRPORT (2017): Kiegészítő melléklet a Békés Airport Kft. 2016. évi egyszerűsített éves beszámolójához. Békéscsaba, 2017. március 30. p.17.
- [28] Békéscsaba Megyei Jogú Város Önkormányzata (2017): Gazdasági Program 2014-2020. Felülvizsgált változat. 2017. november. p. 70.
- [29] Szeged – épülettár (2012): Szegedi repülőtér, Szeged 2012. 05.14. url: <http://epulettar.hu/projekt/szegedi-repuloter-szeged>
- [30] Szegedi Közlekedési Korlátolt Felelősségű Társaság (2017): Kiegészítő melléklet a 2016. évi beszámolóhoz. Szeged, 2017. április 6. p. 28.
- [31] ORIGÓ, MTI (2017): Több tíz milliárdos fejlesztések lesznek Szegeden. 2017.01.30. url: <http://www.origo.hu/itthon/20170130-orban-viktor-botka-laszlo-szegedi-fejlesztések.html>

AIRPORT DEVELOPMENTS IN THE MODERN CITY PROGRAM FRAMEWORK

Under the Modern Cities Program, 5 cities with county rights will be supported to local regional airport development projects. The technical development of the Debrecen International Airport will be set up. The Székesfehérvár–Börgönd airport and industrial area will be developed. Implementation of development plans for the joint use (military-civil) Kecskemét airport. Implementation of improvements to extend the runway of the Békéscsaba airport will be set up. To examine the development opportunities needed for the further operation of the Szeged City Airport and to prepare the necessary measures for supporting the development of the city for the Government. The main purpose of this study is to provide a more detailed presentation of these projects to the wider public.

Keywords: *common-use (military-civil) airport, development project, increase, competitiveness, rural region, Modern Cities Program, regional developments*

Novoszáth Péter (CSc)
egyetemi docens
Nemzeti Közszolgálati Egyetem
Államtudományi és Közigazgatási Kar

Közpénzügyi Kutatóintézet
Novoszath.Peter@uni-nke.hu
orcid.org/0000-0002-8755-6858

Peter Novoszath (PhD)
Associate professor
National University of Public Service
Faculty of Science of Public Governance and Administration
Research Institute of Public Finance
Novoszath.Peter@uni-nke.hu
orcid.org/0000-0002-8755-6858



http://www.repulestudomany.hu/folyoirat/2018_2/2018-2-02-0446_Novoszath_Peter.pdf

