

**Előterjesztés
a Képviselő-testület részére
a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Intézkedési Tervének véleményezéséről**

I. Tartalmi összefoglaló

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) működéséből eredő zajterhelés súlyossága évek óta megoldásra váró feladatként jelentkezik. Sajnálatosan az utóbbi időszakban jelentkező egyre gyakoribb lakossági panaszok is azt támasztják alá, hogy a helyzet sürgető és hatékony intézkedéseket kíván.

A Repülőtérrel kapcsolatos ügyekben Önkormányzatunk többszörösen érintett:

- Felperesként veszünk részt a Fővárosi Törvényszék Közigazgatási Kollégiuma előtt a 32 000 m²-t meghaladó új „Bud Cargo City” módosított építési engedélyének bírósági felülvizsgálata tárgyában folyó perben.
- Felperesként vettünk részt a Fővárosi Törvényszék Közigazgatási Kollégiuma előtt a Repülőtér környezetvédelmi működési engedélyének 2016. december 31-éig történő meghosszabbításáról hozott határozat bírósági felülvizsgálatával összefüggő perben. A Fővárosi Törvényszék 2012. november 27-én hozott ítéletében az elsőfokú határozatot hatályon kívül helyezte, és az első fokú hatóságot új eljárásra kötelezte.
- A repülőtér üzemeltetésével, illetve a fel- és leszálló repülőgépek által keltett zajokkal kapcsolatban folyamatos lakossági panaszok érkeznek önkormányzatunkhoz, intézkedést kérve a zajok csökkentése érdekében.
- 2012. november 29-én írásbeli megkereséssel fordultam a HungaroControl Zrt. felé, amelyben szorosabb együttműködést, a kerületi lakosok zajterhelésének csökkentését célzó konkrét és hathatós intézkedések megtételét kértem, valamint az elfogadott zajtérkép kiindulási adataival és megállapításaival kapcsolatban tettem észrevételeket.

A környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló 280/2004. (X. 20.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) előírásai alapján a Budapest Airport Zrt. 2012. év során felülvizsgálta a Repülőtér stratégiai zajtérképét, amelyet a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség a 2012. szeptember 4-én kelt, KTVF:11316-10/2012. iktatószámú levelében jóváhagyott.

A jóváhagyott stratégiai zajtérkép alapján a Budapest Airport Zrt. elkészítette a „Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Stratégiai Zajvédelmi Intézkedési Terve 2013-2022” című dokumentáció-tervezetet (a továbbiakban: Intézkedési Terv), amelyet önkormányzatunk a közvélemény tájékoztatása, valamint vélemény kialakítása céljából megkapott. A Korm. rendelet 11. § (6) és (7) bekezdése alapján a közvélemény tájékoztatására a helyben szokásos módon sor került, a lakosság és az önkormányzat véleményének megküldésére a Budapest Airport Zrt. által előírt határidő legkésőbb 2013. április 15. napja.

A Korm. rendelet 12. § (2) bekezdése szerint a fő közlekedési létesítmény kötelezettje a véglegesített intézkedési tervet a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumhoz nyújtja be.

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium az intézkedési tervet állásfoglalásával ellátva 30 napon belül továbbítja a környezetvédelmi felügyelőséghez. A véglegesített intézkedési tervet a környezetvédelmi felügyelőség hagyja jóvá.

Az Intézkedési Tervet a Hatósági Iroda továbbította dr. Jurasits Zsolt ügyvéd részére jogi véleményezés céljából. Mind Ügyvéd Úrnak, mind a Hatósági Iroda munkatársainak véleménye is az, hogy az Intézkedési Terv – kizárólag a jogi szabályozás által megkövetelt – minimális elvárásoknak tesz eleget, a megfelelő intézkedési konkrétumok meghatározását azonban nem tartalmazza.

Az Intézkedési Terv szerint Budapest X. kerület területén a teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt terület tartozik: Kerepesi út – Fehér út – Élessarok – Jászberényi út – Maglódi út – Kozma utca – Zöldpálya utca – Bársonyvirág utca – Hárslevelű utca – Lángvirág utca – Keresztúri út – Rákosvölgyi utca – Nagyicce utca – Dömsödi utca. A 60-65 dB-es zónában az Újköztemető és az Izraelita temető területe található. Az éjszakai időszakban az 50 dB-es isophon görbe az Újköztemető és az Izraelita temető területén, illetve gazdasági területeken helyezkedik el. 55 dB feletti éjszakai zajterhelés a kerületben nincsen.

Az elkészített zajterhelési térképek értékeit és stratégiai küszöbértékek különbségét egész napra és éjszakára a konfliktus térképek tartalmazzák, amely szerint a kerületben az egész napi és az éjszakai zajterhelés a küszöbérték alatt található.

A 2011. évi forgalmi adatok alapján elkészült stratégiai zajtérképek és konfliktus térképek a jogszabályok szerint nem indokolnak 5 éven belül végrehajtandó intézkedéseket, mégis fontos megjegyezni, hogy a kerület azon területei, melyek az Intézkedési Terv szerinti teljes napi 55-60 dB-es zajterhelési zónájába tartoznak, egybeesnek azzal a területtel, amelyről a legtöbb panasz érkezik a repülőtéri zajjal kapcsolatban.

Folyamatosan érkeznek panaszok önkormányzatunkhoz a repülőgépek fel- és leszállása során a kijelölt útvonaltól történő eltérés miatt is. A lakók sorozatosan tapasztalják, hogy a Budapest X. kerület irányába felszálló repülőgépek egyrészt nem a megfelelő magasságon, másrészt nem a kijelölt útvonalon hagyják el a repülőteret.

A Budapest Airport Zrt. – a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet 21. § (4) bekezdése szerint – honlapján közzétette az „Éves beszámoló a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében működő zajmonitor rendszer mérési eredményeiről” szóló dokumentációt, amely szerint a kerületben két darab zajmonitor állomás helyezkedik el. Az 1. számú a Budapest X. kerület, Fehér út 10. szám alatt, az 5. számú a Budapest X. kerület, Keresztúri út 164. szám alatt. Ez utóbbi közel fekszik a zajpanaszok által leginkább érintett Városszéli telephez.

A dokumentációban található táblázatok adatai alapján megállapítható, hogy az 5. számmal jelzett monitorállomás egyenértékű zajszint adatai 2011. június – 2012. május között megközelítették a repülőtér felszállópályához igen közel, a XVII. kerületben elhelyezett 3. számú monitorállomáson mért zajszinteket, sőt 2011. II. félévében meg is haladták azt. Szintén határérték feletti zajt mértek több alkalommal 2012. IV. negyedében is.

Önkormányzatunknak nem áll módjában az intézkedési tervben szereplő műszaki, számszaki és szakmai ténymegállapítások kontrollálása, mégis a panaszokból, valamint a fent említett zajmonitor rendszer mérési eredményeiből az tűnik ki, hogy a kerületet érő zajterhelés egyre agresszívebb, mértéke egyre elviselhetlenebb.

Mindezek alapján szükségesnek tartom, hogy Önkormányzatunk az Intézkedési Tervvel kapcsolatban kialakított véleményében – tekintettel a kiinduló adatok nem megfelelőségére, valamint a repülési előírások be nem tartása miatti panaszokra, az előterjesztésben foglalt indokok alapján – kérje fel a Budapest Airport Zrt.-t az Intézkedési Terv kiegészítésére, javítására, miszerint tartalmazza – a kerületre vonatkozó ütemezéssel – a kitűzött és prognosztizált eljárási és intézkedési határidők megjelölésével ellátott konkrét intézkedési lépéseket, feladatokat, az érintettek általi vállalásokat és az eljárások meghatározását. Továbbá szükségesnek tartom azt is, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatalánál Önkormányzatunk kezdeményezze a zajgátló védőövet kijelölésére irányuló eljárás lefolytatását.

Az Intézkedési Terv az előterjesztés 2. mellékletét, az „Éves beszámoló a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében működő zajmonitor rendszer mérési eredményeiről” című dokumentum az előterjesztés 3. mellékletét, az egyenértékű A-hangnyomásszint (LAeq) változása havonta, zajmérő állomásonként (2012. IV. negyedév) című táblázat az előterjesztés 4. mellékletét, a 2012. november 29-én kelt megkeresés az előterjesztés 5. mellékletét képezi.

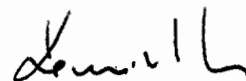
II. Hatásvizsgálat

A Repülőtérrel használó repülőgépek mozgása az utóbbi években a kerület egyes részein már a normális életvitelt zavaró módon történik. A repülőtér, illetve a repülésirányítás felelősei a kerületünkben érkező panaszokat nem kezelik megfelelően, emiatt a lakosság felháborodása érthető. Az Intézkedési Terv tervezete ezekre a problémákra nem ad megoldást, Budapest X. kerületét úgy tekinti, mintha nem lenne érintett a repülőtér működése miatt kialakult konfliktusokban. A problémák azonban valóságosak, a panaszok, a zajmonitor rendszer mérési eredményei is ezt támasztják alá, ezért szükséges az Intézkedési Terv Kőbányára kiterjedő konkrét intézkedési lépésekkel történő kiegészítése.

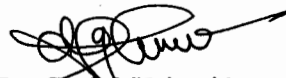
III. Döntési javaslat

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete meghozza az előterjesztés 1. mellékletében foglalt határozatot.

Budapest, 2013. április 8.


Kovács Róbert

Törvényességi szempontból ellenjegyzem:


Dr. Szabó Krisztián
jegyző

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat

Képviselő-testületének

.../2013. (... ..) határozata

a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Intézkedési Tervének véleményezéséről

1. Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete nem ért egyet a „Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Stratégiai Zajvédelmi Intézkedési Terve 2013-2022” című dokumentáció-tervezettel, és felkéri a polgármestert, hogy – tekintettel a kiinduló adatok megalapozatlanságára, valamint a repülési előírások be nem tartása miatti panaszokra, az előterjesztésben foglalt indokok alapján – kérje fel a Budapest Airport Zrt.-t az Intézkedési Terv kiegészítésére, javítására, oly módon, hogy az tartalmazza – a kerületre vonatkozó ütemezéssel – a kitűzött és prognosztizált határidők megjelölésével ellátott konkrét intézkedéseket, feladatokat, az érintettek általi vállalásokat és az eljárások meghatározását.
2. Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete felkéri a polgármestert, hogy kezdeményezze a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatalánál a zajgátló védőövezet kijelölésére irányuló eljárás lefolytatását.

Határidő: 2013. április 30.
Feladatkörében érintett: a kerületfejlesztési és külkapcsolati szakterületért felelős alpolgármester
a Hatósági Iroda vezetője



1118 Bp., Bozókvár u.12.

Tel: +36 1 310 7292

Fax:+36 1 319 6303

www.vibrocomp.hu

E-mail: info@vibrocomp.hu



Környezetvédelmi felülvizsgálat végzésére jogosító engedély száma: KTM 224/97

BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR

STRATÉGIAI ZAJVÉDELMI INTÉZKEDÉSI TERVE 2013-2022

Tervezet



Budapest

-2012-

BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR

STRATÉGIAI ZAJVÉDELMI INTÉZKEDÉSI TERVE 2013-2022

Tervezet

Megbízó: Budapest Airport Zrt.

VIBROCOMP témaszám: 111/2012

Készítette:

Bite Pálné dr.

E-mail: bite@vibrocomp.hu

Mobil: 06-30-940-1285

okl. környezetvédelmi szakmérnök

MMK az: 01-0193

SZKV-zr Zaj- és rezgésvédelem szakértő

Bite Pál

okl. villamosmérnök

zaj és rezgésvédelmi szakértő

Magyar Mérnöki Kamara az:01-12481

A tanulmány szerzői jogvédelem védi, a címben szereplő téma kivételével sem részben,
sem egészben fel nem használható.

A tanulmány részletei vagy egésze nem sokszorosítható, hitelesített másolat a VIBROCOMP
Kft-től kérhető.

Budapest

-2012-

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés.....	4
2. Jogszabályi háttér.....	5
3. Zajtérképezési eredmények összefoglalása	8
3.1. A 280/2004.(X.20.) Kormányrendelet szerinti stratégiai zajtérkép elve	9
3.2. Zajtérképek értékelése.....	12
3.3. Konfliktustérképek értékelése	17
3.4. Érintettek számának összesítése.....	18
4. Az elmúlt években megvalósult intézkedések	20
4.1. Jelentősebb programok, beruházások 2007-2012 között.....	20
4.2. A lakossági tájékoztatás fejlesztésének érdekében tett lépések.....	24
4.3. A 2006-os és a 2011-es év érintettségi adatainak összehasonlítása.....	25
5. Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtér intézkedési terve	27
5.1. Zajcsökkentési lehetőségek a légiközlekedésben.....	28
5.2. A következő 10 évben tervezett intézkedések	29
5.3. Pénzügyi stratégia.....	34
6. Az intézkedések várható hatásai	35
7. Összefoglalás	37
1. Melléklet: 2011-es zajtérképezés konfliktustérképei.....	38
2. Melléklet: Zajszigetelési program utcalistája.....	40

1. Bevezetés

A Budapest Airport Zrt. (továbbiakban: BA Zrt.) 2012. évben meghívásos pályázatot tett közzé a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (továbbiakban: BLFNR) 280/2004. (X.20.) Kormányrendelet szerinti stratégiai intézkedési tervének elkészítésére. A pályázaton a munka elvégzését a Vibrocomp Kft nyerte el.

A pályázati kiírás alapján jelen tervezési feladaton belül két fázisban kerül bemutatásra az intézkedési terv. Az intézkedési terv első részében bemutatásra kerülnek a korábbi, a 2008. évben a Vibrocomp Kft. által elkészített, *„Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Stratégiai Intézkedési Terve 2008.”* c. (Vib tsz: 59/2008) dokumentációban előirányozott stratégiai intézkedési tervek, illetőleg azok teljesülése, valamint hatásuk az érintett lakosság számának változására.

Az intézkedési terv második részében a 2011. évi megvalósult repülési műveletek zajterhelése alapján felülvizsgáljuk a stratégiai intézkedési lehetőségeket és a fent említett rendelet szerint javaslatot teszünk az elkövetkező években végrehajtandó feladatokra. Az intézkedéseket a 2011-es stratégiai zajtérképek alapján azokra a területekre dolgozzuk ki, ahol a zajterhelés túllépi a stratégiai küszöbértékeket, vagyis ahol az elkövetkező tíz évben a jogszabály szerint intézkedésre van szükség. A dokumentáció végén bemutatjuk a tervezett további intézkedések várható hatását.

Az intézkedési terv elkészítéséhez felhasználtuk a Vibrocomp Kft. által a 280/2004 (X.20.) Kormányrendelet szerint elkészített *„Stratégiai zajtérkép Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre 2012”* c. (Vib tsz: 021/2012) dokumentációt, amelyet a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség KTVF:11316-10/2012. iktatószámú levelében jóváhagyott.

2. Jogszabályi háttér

Az Európai Unióban 2002-ben elfogadásra került a környezeti zaj értékeléséről szóló 49/2002/EK direktíva, mely előírja a tagállamok stratégiai zajtérkép és intézkedési terv készítésére vonatkozó kötelezettségeit. Magyarországon a stratégiai zajtérképezés és intézkedési terv készítés mikéntjét a 49/2002/EK irányelv honosításával a 280/2004 (X.20.) Kormányrendelet, illetve a 25/2004. (XII.20.) KvVM rendelete szabályozza.

A környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló **280/2004 (X.20.) Kormányrendelet** leírja a zajtérkép-készítés jogi háttérét, a határidőket, továbbá a stratégiai zajtérképek és intézkedési tervek tartalmi és formai követelményeit. A kormányrendelet részletesen előírja az alkalmazott zajjellemzők és értékelési módszer meghatározását.

A 25/2004 (XII.20.) KvVM rendelet szabályozza részletekbe menően a stratégiai zajtérképek, valamint az ezt követő intézkedési tervek elkészítési módszertanát. A rendelet leírja az alkalmazható számítási szabványokat a különböző zajforrásokra, illetve a zajterjedésre. A rendelet szabályozza a bemenő adatokkal szemben támasztott követelményeket is.

Az Intézkedési tervre vonatkozó általános rendelkezéseket a 280/2004 (X.20.) Kormányrendelet 9. § tartalmazza:

(1) Intézkedési tervet az a természetes személy, illetőleg az a gazdálkodó szervezet [Ptk. 685. § c) pont] és más jogi személy készíthet, aki a külön jogszabály szerint környezeti zaj- és rezgésvédelem területén szakértői tevékenység folytatására jogosult, vagy ilyen szakértőt foglalkoztat.

(2) Az intézkedési terven fel kell tüntetni a szakértői vizsgálatot végző szakértő nevét, a szakértői engedélye számát.

(3) Az intézkedési tervben kell meghatározni azokat a zajcsökkentési vagy más, a zaj elleni védelmet célzó műszaki, szervezési, településrendezési megoldásokat és egyéb intézkedéseket (például hatósági eljárás kezdeményezését), amelyekkel

megakadályozható a zaj növekedése azokon az önkormányzat által kijelölt csendes területeken, a zajtól védendő vagy védelemre szánt területeken, ahol a zajjellemzők megfelelnek a következő stratégiai küszöbértékeknek vagy nem haladják meg azokat:

a) üzemi létesítmény esetén $L_{den} = 46$ dB, $L_{éjjel} = 40$ dB,

b) közlekedési zajforrás esetén $L_{den} = 63$ dB, $L_{éjjel} = 55$ dB.

(4) Az intézkedési tervben 10 évnél nem hosszabb határidőt tartalmazó és zajcsökkentési vagy más, a zaj elleni védelmet célzó műszaki, szervezési, településrendezési megoldásokat és egyéb intézkedéseket rangsorolva kell meghatározni azokban az esetekben, amikor a zajjellemzők a zajtól védendő vagy védelemre szánt területeken a következő stratégiai küszöbértékeket meghaladják:

a) üzemi létesítmény esetén $L_{den} = 46$ dB, $L_{éjjel} = 40$ dB,

b) közlekedési zajforrás esetén $L_{den} = 63$ dB, $L_{éjjel} = 55$ dB.

(5) Az intézkedési tervben 5 évnél nem hosszabb határidőt tartalmazó zajcsökkentési vagy más, a zaj elleni védelmet célzó műszaki, szervezési, településrendezési megoldásokat és egyéb intézkedéseket kell rangsorolva meghatározni azokban az esetekben, amikor a zajjellemzők a zajtól védendő vagy védelemre szánt területeken a következő stratégiai küszöbértékeket meghaladják:

a) üzemi létesítmény esetén $L_{den} = 56$ dB, $L_{éjjel} = 50$ dB,

b) közlekedési zajforrás esetén $L_{den} = 73$ dB, $L_{éjjel} = 65$ dB.

Intézkedési terv minimális tartalmi követelményeit a 280/2004 (X.20.) Kormányrendelet 5. számú mellékletet tartalmazza, mely szerint:

1. Az intézkedési tervben legalább a következő adatokat kell megadni:

- az 1. § (1) bekezdés a-c) pontjaiban meghatározott területeken számításba vett zajforrások leírása,*
- az intézkedési terv készítésére kötelezett megnevezése,*
- kapcsolódó jogszabályok megnevezése,*
- a stratégiai küszöbértékek,*
- a zajtérképezés eredményeinek összefoglalása,*

- *a zajterhelésnek kitett emberek becsült számának értékelése, a problémák és a fejlesztésre szoruló helyzetek feltárása,*
- *jelentés a közvélemény tájékoztatásáról,*
- *a korábban végrehajtott, a folyamatban lévő és előkészítés alatt álló zajcsökkentési intézkedések.*
- *a zajcsökkentésre kötelezett által a következő öt év során megteendő intézkedések, beleértve az 1. § (1) bekezdés a-c) pontjaiban meghatározott területek csendes övezetei és a zajvédelmi szempontból fokozottan védett területek megőrzésére való intézkedéseket,*
- *hosszú távú stratégia,*
- *pénzügyi stratégia: költségvetések, költség-hatékonysági felmérések, költség-haszon értékelések,*
- *az intézkedési terv végrehajtásának és eredményeinek az értékelési módszere.*

2. Az intézkedési tervben meg kell adni a zajjal terhelt emberek számának becsült csökkenését.”

Jelen dokumentációban leírásra kerülő intézkedési terv minden részletében a fent leírt jogszabályok szerinti módszerrel és a leírt tartalmi követelményeknek megfelelően készült.

3. Zajtérképezési eredmények összefoglalása

A környezet zajállapotát legjobban zajtérképekkel lehet leírni. A zajtérkép térképes formában mutatja a terület zajterhelését. Az utóbbi években az EU tagállamaiban a méréseken alapuló vizsgálatokat a számítással végzett vizsgálatok, értékelések váltották fel. A zajtérkép kiválóan alkalmazható zajcsökkentési intézkedések szemléltetésére. A stratégiai zajtérképek eredményeként létre jövő konfliktustérkép és érintettségi számok alapján kiválasztható a zajcsökkentési intézkedések beavatkozásának fontossági sorrendje. Az intézkedések hatásuk vagy akár költségük szerint szimulációval, még a megvalósulás előtt összehasonlíthatóak, kimutathatók az eltérő intézkedések hatásai külön-külön és együttesen is.

A zajtérkép ábrázolhatja:

- A megítélési A-hangnyomásszintet (zajterhelési térkép),
- Zajsint-konfliktus összefüggését (konfliktus térkép), ami a megítélési szintek és a stratégiai küszöbértékek közötti különbséget mutatja.
- A zaj által érintett lakosok számát

A stratégiai zajtérképek a területen lévő összes zajforrást figyelembe vehetik feltüntetendő környezeti zajforrás-csoportok: üzem/ipar, közút, vasút, légi közlekedés. A számítást minden forrás-csoportra külön kell elvégezni és ábrázolni. (Jelen dokumentáció tárgya kizárólag a légiközlekedési zajtérkép.)

A stratégiai zajtérképek nem ábrázolják a háttérzajt vagy a csúcshatárokat. Ugyancsak figyelmen kívül hagyják a túllépés megállapításánál az esetenként erősen változó (csökkenő) zajszinteket és a tonális zajt is.

A stratégiai zajtérkép készítésénél a modell figyelembe veszi a hangterjedést befolyásoló tényezőket, mint az épületek és egyéb zajterjedést akadályozó hatásokat, a talajmodelleket, időjárási viszonyokat, stb.

A stratégiai zajtérkép pontosságát első sorban a forgalmi adatok és az éves meteorológiai átlagadatok bizonytalansága befolyásolja, ezek alapján a stratégiai zajtérkép számítási eredményeinek pontossága $\pm 2-3$ dB-re becsülhető.

Az eltérések okát általában az emisszió-becslésben, a terjedési modellben felhasznált paraméterek pontatlanságában, a modellben, és a topográfia digitális felbontásában, valamint a hosszúidejű, azonos szélirányok fellépésében kell keresni.

3.1. A 280/2004.(X.20.) Kormányrendelet szerinti stratégiai zajtérkép elve

Megítélési idő

A rendelet szerinti zajtérképet az alábbi összefüggés alapján, mindig L_{den} és $L_{éjjel}$ zajjellemzőre kell készíteni.

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left[12 \cdot 10^{\frac{L_{nap}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{este} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{éjjel} + 10}{10}} \right]$$

ahol:

L_{nap} - egyenértékű A-hangnyomásszint nappalra (12 óra – 06.00-18.00 óra)

L_{este} - egyenértékű A-hangnyomásszint estére (4 óra – 18.00-22.00 óra)

$L_{éjjel}$ - egyenértékű A-hangnyomásszint éjszakára (8 óra – 22.00-06.00 óra)

Bemenő adatok – repülési zaj esetén

Az stratégiai zajtérkép elkészítéséhez az alábbi bemenő adatokra, van szükség:

1. Helyszín, geometriai adatok

- Digitális várostérkép, mely az alábbiakat tartalmazza az épületeket, ezek funkcióját az alábbiak szerint: lakóépület, iskola, óvoda, kórház, egyéb,
- Szintvonalas térkép magassági adatok, domborzati viszonyok figyelembevételére, épületek magasságára vonatkozó adatok

2. Lakossági adatok

- A Központi Statisztikai Hivatal által a honlapjukon közzétett adatok

3. Repülőtér, repülési forgalmi adatok

- Repülőtér azonosító adatok
- Futópálya geometriai adatok
- Merev szárnyú repülőgépek és helikopterek fel- és leszállási útvonalai
- Repülési műveletszámok (2011. teljes év)
- Merev szárnyú repülőgépek és helikopterek felszállási műveleteinek felosztása repülési pályákra
- Merev szárnyú repülőgépek és helikopterek leszállási műveleteinek felosztása
- repülési útvonalanként
- Repülőgépek fel- és leszállásához tartozó normatív adatok

Számítási módszer

A stratégiai zajtérképeket a Vibrocomp Kft. a 25/2004 (XII.20.) KvVM rendelet szerinti repülési zajszámítási előírás szerint készítette. A spektrális zajemisszió és repülési profil adatok a német AzB módszer honosításával a KTI Rt. Környezetvédelmi és Akusztikai Tagozata által közzétett módszer alapján a 18/1997 (X.11.) KHVM-KTM rendelet 2. mellékletében közzétett normatív adatok felhasználásával kerültek megadásra.

Észrevétel a számítási eljárással kapcsolatban

A jelenleg Magyarországon hatályos repülőgép zajszámítási eljárás (18/1997.(X.11.) KHVM-KTM együttes rendelet) a német AzB 1971¹-es első változatának az adaptációja, mely 1997²-ben készült. Mind a magyar, mind a német szabvány egy számítási leírásból és egy hozzá tartozó adatbázisból (repülőgépek akusztikai osztálya szerinti besorolás) tevődik össze. Míg a német AzB szabványt 1971. óta több alkalommal is frissítették: „AzB-75“, „AzB-84“, „AzB-95“, „AzB-96“, „AzB-99“,

¹ AzB 1971.03.30

² Forrás: Zajinfo, A Magyar Optikai, Akusztikai, Film- és Színháztechnikai Tudományos Egyesület Zaj- és Rezgéscsökkenési Szakosztályának szakmai folyóirata. 2007 április

addig a magyar számítási szabvány még mindig az 1971-ből származó német szabvány adaptációja.

Magyarázat: az Azb-XX nem a számítási eljárás frissítését jelenti, hanem az évszámot, amelyekben a számítási eljáráshoz tartozó adatbázist frissítették. Ez okból kifolyólag fontos megjegyezni, hogy jelen indoklásban nem a számítási eljárás megfelelőségére vonatkozóan teszünk észrevételt, hanem az alkalmazott adatbázisra, azaz a repülőgéposztályok aktualitására és megfelelőségére.

1971-ben az AzB a 150 t maximális felszálló tömeget meg nem haladó sugárhajtású repülőgépeket egy úgynevezett S5-ös kategóriába sorolta, amelyet a magyar előírás még a mai napig is alkalmaz. 1971. óta azonban számos (ún. új generációs) kisebb méretű és tömegű, sugárhajtású repülőgép is megjelent, melyek közül a tárgyi repülőtér forgalmában jelentős repülőgépek (B737-800) maximális felszálló tömege sem éri el a 80 tonnát. Tényként kezelhető, hogy ezek a repülőgépek zajemisszióban jóval fejlettebbek, vagyis csendesebbek (10-15 dB-lel is csendesebbek)³, mint az 1971-ben használatos polgári repülőgépek, azaz az akkor alkalmazott S5 kategória. (A repülőgépek zajemissziójának drasztikus csökkenése miatt változott a német jogszabály adatbázisa is.⁴)

Az S5 kategóriát a frissített és jelenleg hatályos német jogszabály például az alábbi alkategóriákra bontja:

- S5.1. Sugárhajtású repülőgépek 50t maximális felszálló tömegig, például BAE 146, ARJ, CRJ
- S5.2. Sugárhajtású repülőgépek 120t maximális felszálló tömegig, például A319, A320, A321, B757 B737-300...-800
- S5.3. Sugárhajtású repülőgépek 120t maximális felszálló tömegig, például MD-8x, B737/B727 ez hasonlítható legjobban az 1971-ben alkalmazott S5 osztályhoz

³A szakirodalomban számos cikk is alátámasztja ezt a tényt, például Brooker P., United Kingdom Aircraft Noise index Study DR report 8402 (1985)

⁴ Forrás Dr. Ullrich Isermann, „Gibt es eine AzB-XX?“, DLR-Institut für Aerodynamik und Strömungstechnik, 1999

Ezen szabályozásokon túlmenően a 49/2002/EC direktíva, mely mint a bevezetésben is említésre került Európai Unió irányelv a környezeti zajszámításról, zajtérkép készítésről a repülőterek környékén a zajszámításra az ECAC.DOC 29 számítási módszert javasolta, mely javaslatot Magyarország nem fogadott el. Magyarország minden zajtérkép készítési módszernél a magyar számítási eljárások alkalmazásának engedélyezését kérte.

Az ECAC.DOC 29 számítási adatbázisa a repülőgéposztályokra vonatkozóan hivatkozik az ICAO Annex 16. vol. 1 fejezeteire és ugyanazt a számítási adatbázist használja, mint a német AzB jogszabály.

Megjegyzés: A Chicagói Egyezmény függelékeit (többek között az Annex 16-ot is) Magyarországon a hatályos 20/1997. (X. 21.) KHVM rendelettel hirdették ki.

A 18/1997. (X.11.) KHVM-KTM együttes rendelet abban az esetben enged meg eltérést a rendeletben rögzített repülőgéposztályoktól, amennyiben a számítási eljárást és a repülőgépek zaj-adatbázisát előzetesen az illetékes légiközlekedési hatóság jóváhagyta. Jóváhagyásra utaló dokumentációt a stratégiai zajtérképezés műszaki leírásában nem találtunk, ezért kézenfekvő, hogy a stratégiai zajtérképek az 1971-ben rögzített géposztályok alapján kerülnek meghatározásra.

Összegezve tehát a Prop2, S5, S6 és S7 kategóriák esetében a rendelet 2. mellékleténél korszerűbb, az AzB 99-es normatív adataival és több alkategória (S5.1, S5.2, stb.) felhasználásával készültek a zajterhelési számítások. Ezeket az alkategóriákat és zajspektrumokat korábban a 2008-ban elkészített Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezetének tervdokumentációjában is alkalmaztuk, a légiközlekedési hatósággal történt egyeztetés alapján.

3.2. Zajtérképek értékelése

A stratégiai zajterhelési térkép egy olyan, a repülőtér környezetét ábrázoló topográfiai térkép, mely a 280/2004. kormányrendelet előírásai alapján meghatározott zajterhelési övezetekkel mutatja be a BLFNR légiforgalmából adódó

zajterhelést egész napra (L_{den}) és éjjelre ($L_{éjje}$). A stratégiai zajtérképeket a Vibrocomp Kft. által készített „Stratégiai zajtérkép Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre 2012” c. (Vib tsz: 021/2012) dokumentáció tartalmazza, az értékelést ez alapján készítettük a zajjal leginkább érintett területeken:

Budapest, X. kerület

A zajtérkép alapján megállapítható, hogy a teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt terület tartozik: Kerepesi út – Fehér út – Élessarok – Jászberényi út – Maglódi út – Kozma utca – Zöldpálya utca – Bársonyvirág utca – Hárslevelű utca – Lángvirág utca – Keresztúri út – Rákosvölgyi utca – Nagycice utca – Dömsödi utca.

A 60-65 dB-es zónában az Új köztemető és az Izraelita temető területe található.

Az éjszakai időszakban az 50 dB-es isophon görbe az Új köztemető és az Izraelita temető területén, illetve gazdasági területeken helyezkedik el. 55 dB feletti éjszakai zajterhelés nincsen a X. kerületben.

Budapest, XIV. kerület

A zajtérkép alapján megállapítható, hogy a teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt terület tartozik: Fogarasi út – Róna utca – Mogyoródi út – Nagy Lajos király útja – Álmos vezér útja – Álmos vezér köz – Csernyus utca – Tihany tér – Tihamér utca – Vezér utca – Ormánság utca – Füredi utca – Gvadányi utca – Rátót utca – Reményi utca – Szuglói körvasút sor – Kerepesi út.

Az éjszakai időszakban az 50 dB-es isophon görbe nem éri el a kerületet.

Budapest, XVI. kerület

A zajtérkép alapján megállapítható, hogy a teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt terület tartozik: Sárga Rózsa utca – Pesti Határ utca – Prohászka Ottokár utca – Emlékkő utca – Ballada utca – Szertár utca – Bársonyos utca – Katalin utca – Gumó utca – Lobbanó utca – Vulkán utca – Gordonka utca – Védő utca – Lakó utca – Pósa Lajos utca – Legény utca – Veres Péter út.

Az éjszakai időszakban az 50 dB-es isophon görbe nem éri el a kerületet.

Budapest, XVII. kerület

A zajtérkép alapján megállapítható, hogy a teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt terület tartozik: Lőrinci út – Szondi utca – Apponyi utca – Eötvös utca – Kiss János utca – Jósika utca – Baross utca – Bocskai István utca.

A 60-65 dB-es zónában a következő utcák által határolt terület található: Nagyhangács utca – 563. utca – Orgoványi utca – Baross utca.

A 65-70 dB-es zónába a következő terület tartozik: Nagyhangács utca – 563. utca – Bélatelepi út – Baross utca.

Az éjszakai időszakban a 50-55 dB sávban található a Homokiszőlő területén a Nagyhangács utcától ÉK-re lévő lakóépületek, az attól DNY-ra fekvő épületek pedig az 55-60 dB-es sávban találhatóak.

Budapest, XVIII. kerület

A zajtérkép alapján megállapítható, hogy a teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt területek tartoznak:

Álmos utca – Tas utca – Töhötöm utca – Kond utca – Árpád utca – Attila utca – Levente utca – Csarnóta utca – Előd utca – Vajk utca – Kupa utca – Zalán utca – Nimród utca – Csaba utca – fedezék utca – Derkovits Gyula utca – Székely György

utca – Babits Mihály utca – Kosztolányi Dezső utca – Móricz Zsigmond utca – Tóth Árpád utca – Akadály utca – Holló Lajos utca – Székely György utca – Fedezék utca – Csévész utca – Riedl Frigyes utca – Nimród utca – Nádasdy utca – Frangepán utca.

Honvéd utca – József Attila utca – Szent László utca – Bajcsy-Zsilinszky utca – Hámán Katalin utca – Bakony Bánk utca – Nap utca – Vízöntő utca – Szinyei Merse Pál utca – Ferihegyi Repülőtérre vezető út.

A 60-65 dB-es zónában a következő utcák által határolt terület található:

Ferihegyre vezető út – Lajta utca – Patkány utca – Forgó utca – Tapolcsányi utca.

Zemplén utca – Szemere István utca – Cser utca Sajó utca – Ferihegyi Repülőtérre vezető út.

Az alábbi utcák egy része is ebbe a zónába tartozik: Gömör utca, Szepes utca, Igló utca Poprád utca. Ezen utcák másik része a 65-70 dB-es zónában van a Forgó utcával, Csap utcával és a Sajó utcával bezárólag.

Az éjszakai időszakban az 55-60 dB-es sávban találhatóak az 1-es futópálya melletti, közvetlenül a zajvédő domb mögötti, vasúti sínig terjedő lakóépületek (Szemere-telepen). A Szemere-telep többi része, a Ferihegyre vezető útig lévő épületek az 50-55 dB-es sávban vannak. Bélatelepen, a Riedl Frigyes utca - Nádasdy utca - Frangepán utca – Csévész utca által határolt terület szintén az 50-55 dB-es sávban található.

Ecser

A teljes napi zajterhelés 55 dB-es isophon görbéje nem éri el a település belterületét.

Az éjszakai időszakban az 50 dB-es isophon görbe nem éri el a település belterületét.

Üllő

A zajtérkép alapján megállapítható, hogy a teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt területek tartoznak:

Erdősor utca – Vadvirág utca – Vörösmarty utca – László utca – Öregszőlő köz – Hunyadi utca – Kertekalja utca – Árpád utca – Gyár utca – Pesti út – Damjanich utca – Arany János utca – Ady Endre utca – Török Ignác utca – Bem apó utca – Pávay Vajna utca – Pesti út – Széchenyi utca – Kenderes utca – Pesti út – Mező Imre utca.

Ecseri út – Liszt Ferenc utca – Május 1. utca, Maglódi út – Akácfa utca – Hársfa utca – Gyömrői út – Papp László utca – Dóra Sándor körút – Bozsik József körút – József Attila utca.

A 60-65 dB-es zónában a következő utcák által határolt terület található:

Széchenyi utca – Liszt Ferenc utca – Állomás utca – József Attila utca – Gyömrői út – Kistemető út – Damjanich utca – Dózsa György utca – Ady Endre utca – Török Ignác – Bem apó utca – Árpád fejedelem utca – Templom tér – Deák Ferenc utca.

Az éjszakai időszakban a településen, a vasútállomás közelében (Klapka u., Bercsényi utca, Rákóczi u., Állomás u.) éri el az 55 dB-t a repüléstől származó zajterhelés. A Széchenyi utca – Kenderes utca – vasútvonal – Május 1. utca – Maglódi út – vasútvonal – 4. sz. elkerülő út – Pesti út – Gyár utca – Vasadi utca által határolt területen a hangnyomás-szint meghaladja az 50 dB-t.

Vecsés

A zajtérkép alapján megállapítható, hogy a teljes napi zajterhelés 55-60 dB-es zónájába az alábbi utcák által határolt területek tartoznak:

Kellner dr. utca – Ágnes utca – Ferihegyi Repülőtérre Vezető út – József utca – Sziget utca – Sziget köz – Üllői utca – Mátyás utca – Város utca – Tó utca – Ecseri utca – Temető utca – Vágóhíd utca – Vigyázó Ferenc utca – Tinódi utca.

Az éjszakai időszakban az lakóépületek 50-55 dB-es sávban találhatóak az alábbi területen: Vigyázó Ferenc utca – Ágoston utca – Mátyás utca – István utca – Ferenc utca – Üllői utca – Ferihegyi Repülőtérre Vezető út – Kálmán utca – Temető utca – Vágóhid utca.

3.3. Konfliktustérképek értékelése

Az elkészített zajterhelési térképek értékeit és stratégiai küszöbértékek különbségét egész napra és éjszakára a konfliktus térképek tartalmazzák. A konfliktustérképeket a Vibrocomp Kft. által készített „*Stratégiai zajtérkép Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre 2012*” c. (Vib tsz: 021/2012) dokumentáció, valamint jelen dokumentáció 1. melléklete tartalmazza. Az értékelést az érintett utcák lehatárolásával ez alapján készítettük.

Budapest, X. kerület

A kerületben az egész napi és az éjszakai zajterhelés küszöbérték alatt található.

Budapest, XIV. kerület

A kerületben az egész napi és az éjszakai zajterhelés küszöbérték alatt található.

Budapest, XVI. kerület

A kerületben az egész napi és éjszakai zajterhelés küszöbérték alatt található.

Budapest, XVII. kerület

A kerületben az egész napi zajterhelés a következő utcák által határolt területen 0-5 dB-lel meghaladja a küszöbértéket: Bélatelepi út – 563. utca – Orgoványi utca – Baross utca.

Az éjszakai időszakban a zajterhelés 0-5 dB-lel meghaladja a küszöbértéket a Nagyhangács utcától DNy-ra fekvő épületeknél a Homokiszőlők területén.

Budapest, XVIII. kerület

Az egész napi zajterhelés 0-5 dB-lel haladja meg a 63 dB-es küszöbértéket Szemere-telepnél, illetve további négy épületet érint Bélatelepen, a Csévész utca és Frangepán utca sarkánál.

Az éjszakai időszakban a zajterhelés 0-5 dB-lel meghaladja a küszöbértéket az 1-es futópálya melletti, közvetlenül a zajvédő domb mögötti lakóépületeknél (Szemere-telepen).

Ecser

A településen az egész napi és az éjszakai zajterhelés a küszöbérték alatt található.

Üllő

A településen az egész napi zajterhelés küszöbérték alatt található.

Az éjszakai időszakban a zajterhelés a küszöbértéket 0-5 dB-lel meghaladja a vasútállomás környezetében (Állomás utca, Klapka utca egy része, Bercsényi utca egy része, Rákóczi u. egy része és a Batthány utca egy része).

Vecsés

A településen az egész napi és az éjszakai zajterhelés küszöbérték alatt található.

3.4. Érintettek számának összesítése

A korábban ismertetett módszer szerint meghatároztuk az érintettséget külön Budapest kerületeire és külön a többi érintett településre. A különböző zajterhelési zónák érintettségi adatait részletesen a Vibrocomp Kft. által készített „*Stratégiai zajtérkép Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre 2012*” c. (Vib tsz: 021/2012) dokumentáció tartalmazza, az alábbi összegző értékelést ez alapján készítettük.

A BLFNR légiforgalmából eredő összesített érintettségi adatait a következő táblázat mutatja be:

Összesített becsült érintettségi adatok

L _{den} (dB)	Lakosság (fő)	Lakóépület (db)	Óvoda, Iskola (db)	Kórház (db)	Terület [km ²]
55-60	45600	6438	37	0	66,133
60-65	4800	1440	2	0	25,425
65-70	500	225	0	0	9,419
70-75	0	0	0	0	3,875
>75	0	0	0	0	1,56

L _{éjjel} (dB)	Lakosság (fő)	Lakóépület (db)	Óvoda, Iskola (db)	Kórház (db)	Terület [km ²]
50-55	7000	1988	5	0	32,802
55-60	800	281	0	0	12,135
60-65	0	0	0	0	4,825
65-70	0	0	0	0	1,912
>70	0	0	0	0	0

3.1. táblázat Légiközlekedésből származó becsült érintettségi adatok és területnagyság L_{den} és L_{éjjel} mutatóra (a rendelet előírása szerint 100 főre kerekítve)

Az érintettségi szám megmutatja azon személyek becsült létszámát, akik olyan lakóépületben élnek, ahol a legzajosabb homlokzatot érő zajterhelés 4 m-rel a talajszint fölött a fent bemutatott táblázat zajövezeteibe esik.

4. Az elmúlt években megvalósult intézkedések

4.1. Jelentősebb programok, beruházások 2007-2012 között

Önkéntes zajszigetelési program

2012-ben befejeződött a BA Zrt. négy éve zajló nagyszabású önkéntes zajszigetelési programja. A Liszt Ferenc repülőtér üzemeltető cég 2008-ban indított kezdeményezése négy környező településen (Bp. XVII. és XVIII. kerület, Vecsés, Üllő) közel ezer ingatlant érintett, ahonnan hozzávetőlegesen 400 igény érkezett be. A program összköltsége meghaladta a 150 millió forintot, amelyet a BA Zrt. teljes egészében átvállalt, annak ellenére, hogy a vonatkozó jogszabályok szerint az ilyen jellegű munkálatok költségét a lakóval megosztott módon kellett volna finanszíroznia a repülőtér üzemeltetőjének.

A megbízott kivitelezők a zajterhelésnek leginkább kitett lakások pihenő helyiségeiben végeztek zajszigetelést, valamint szellőztető berendezést helyeztek el, lakásonként hozzávetőlegesen 300-400 ezer forint értékben. A program a repülőtér közvetlen közelében élők lakóingatlanjaira vonatkozott. Az érintett terület pontos lehatárolását a repülőtér a vonatkozó zajvédelmi jogszabályokban meghatározott módszer alapján végezte. A zajszigetelési programban érintett kerületek, ill. települések utcáit a 2. sz. melléklet mutatja be.

A program elindításával a BA Zrt. önkéntes vállalást teljesített, hiszen ezen intézkedéseket a jogszabályok csak a zajgátló védőövezetek kijelölését követően tennék kötelezővé. A kijelölési eljárás azonban nagyon bonyolult és elhúzódó folyamat, amelynek végét – az érintett lakossági csoportok iránti felelőssége miatt – a Budapest Airport nem kívánta megvárni. Ezen túlmenően az első intézkedési tervben vállalt területhez képes egy sokkal több utcát érintő programot valósított meg a repülőtér üzemeltetője.

Hajtóműpróbázó hely

Több éves előkészítő munkát követően a Budapest Airport igazgatósága 2012 májusában jóváhagyta a cég hajtóműpróbázó hely létesítésével kapcsolatos

előterjesztését, így megkezdődhetnek a budapesti repülőtér zajvédelmi programjában is szereplő beruházás előkészületei. A Budapest Airport szakemberei egy olyan korszerű hajtóműpróbázó bázis létesítésén kezdtek el dolgozni, amelynek segítségével zajvédő és zajelnyelő falak alkalmazásával jelentősen csökkenthető az évente átlagosan százötven-kétszáz alkalommal végzett tesztelések során keletkező zajterhelés. A beruházás eredményeként valamennyi településrészen jelentős mértékben javulhat az érintett lakók életminősége, hiszen a próbákat a repülőtér egy eredetileg erre kijelölt pontján, megfelelő zajvédelmi berendezések segítségével lehet majd elvégezni. Különösen jó hír a tizenhetedik kerületben élők számára, hogy az új helyszín ráadásul ezer méterrel távolabb kerül a település legközelebbi ingatlanaitól.

Ezzel az intézkedéssel a BA Zrt. szintén önkéntes vállalást teljesít, hiszen sem jogszabály, sem más hatósági kötelezés nem írta eddig elő zajvédelemmel ellátott hajtóműpróbázó hely létesítését.

Repülési eljárások

Az első stratégiai zajtérkép elkészítését követően a HungaroControl és a BA Zrt. együttműködésével a légiközlekedési hatóság új repülési eljárásokat vezetett be a 2007. március 1-én kiadott 26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM rendelet alapján. Az új eljárások bevezetésével, a zajvédelmi programban meghatározott tervek végrehajtásával a zajterhelés koncentrálódott, az új repülési útvonalak kijelölésével kisebb lakossűrűségű területek fölé helyeződött át a zajterhelés.

Az Észak-nyugat felé történő felszállások iránya (31R és 31L indulások) a kezdeti emelkedési szakaszban 320 fokról 325 fokra módosultak 2008. májusában. Ezen intézkedés a repülőtérhez közel eső Erzsébet-Bélatelepet érinti kedvezően, mert az induló légi járművek az addiginál nagyobb mértékben kerülnek el a sűrűn lakott területeket.

Éjszakai időszakai forgalom zajszempontról optimalizálása

Az éjszakai időszakban történő összes repülés zajkibocsátásának kezelése kiemelkedően fontos, a zavaró hatás ugyanis ekkor fokozott mértékben jelentkezik.

A BLFNR éjszakai légiforgalmának korlátozása alapvetően kétféleképpen történik jelenleg. Egyfelől műveletszám korlátozást alkalmaznak a tervezett forgalom nagyságát tekintve, másfelől a mélyalvási időszakban speciális pályahasználati szabályokat vezettek be.

A műveletszám korlátozás a következő módon történik. Napi szinten az éjszakai időszakban (22-06 óra között) 50 darab, amelyből a mélyalvási időszakban (00-05 óra között) 6 darab művelet, azaz le- vagy felszállás tervezhető. A két szám a zajgátló védőövezeti számítások alapján a legforgalmasabb 6 hónap átlagos műveletszámaiból származtatható érték. Ez a korlátozás egyben azt is biztosítja, hogy az éjszakai zajterhelés ne növekedhessen a jövőben, hiszen ez a szabály az elkövetkező tíz éven belül várhatóan nem fog felfelé változni.

Emellett a mélyalvási időszakban alkalmazott speciális futópálya használati szabály értelmében minden érkező légi jármű Üllő felől a 2-es futópályára érkezik, és minden induló légi jármű a 2-es futópályáról indul Üllő felé. Ezzel lehetőség nyílik arra, hogy a budapesti repülőtérrel használó légi járművek elkerülhessék a sűrűn lakott budapesti kerületeket. Ez a pályahasználati szabály a normál üzemvitel mellett a repülésbiztonsági szabályokra figyelemmel csak akkor alkalmazható, ha a meteorológiai körülmények, elsősorban a szél iránya és nagysága ezt lehetővé teszik.

2010 decemberétől ezek a szabályok, más egyéb környezetvédelmi szabályozással együtt önálló fejezetként kerültek be a Liszt Ferenc repülőtér legfontosabb szabályozó dokumentumába, a Repülőtér Rendbe, amely korábban nem tartalmazott környezetvédelmi előírásokat.

Zajmonitor rendszer mérési adatai

A BA Zrt. 2004-ben korszerű, folyamatosan működő zajmonitor rendszer üzemeltetését kezdte meg, melynek segítségével nyomon követhetővé vált a fel- és leszálló légi járművek megvalósult repülési útvonala és a repüléstől származó zajterhelés. A hat telepített állomás folyamatosan érzékeli, rögzíti a háttérzajt, valamint a légi járművek és egyéb zajforrások tényleges zajterhelését, amely által

ellenőrizhetővé válik a vonatkozó jogszabályban előírt határértékeknek való megfelelés.

A repülőtér üzemeltetője 2007 januárja óta a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség felé negyedévente rendszeresen megküldi a rendszer által rögzített zajmérési és repülési adatokat, valamint azok kiértékelését. Emellett a BA Zrt. - az NKH Légügyi Hivatala által előírt módon - évente jelentést készít a zajterhelés alakulásáról, és azokat, valamint a negyedéves jelentéseket rendszeresen közzé teszi a honlapján, hogy a lakosság első kézből értesülhessen a zajmérési eredményekről.

A BLFNR környékéről éves szinten néhány száz lakossági panasz érkezik a repülés okozta zajhatás miatt. A zajmonitor rendszer ezeknek a bejelentéseknek a kivizsgálásában is nagy segítséget nyújt. Egyedi lakossági vagy önkormányzati igény esetén a BA Zrt. mobil mérőállomással helyszíni méréseket tud végezni a repülőtér közvetlen környezetében vagy a repülési útvonalak mentén.

A Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal által rendszeresen ellenőrzött és hitelesített mérőállomások segítségével az érintettek pontos képet kaphatnak a tényleges zajterhelés alakulásáról, és az adatok elemzésével szükség szerint további intézkedések kezdeményezhetőek.

Zajtérképek készítése

Tízmillió forintos nagyságrendű tétel volt a 18/1997.(X.11.) KHVM-KTM együttes rendelet 3. § szerinti, a zajgátló védőövezet számításra vonatkozó előírások alapján 2008-ban elkészített zajtérkép. Ezen túlmenően a BA Zrt. 2010. április elején önkéntes alapon felkérte a Vibrocomp Kft-t, hogy a 2009-es év megvalósult forgalmi adatai alapján készítse el a tényleges repülési zajterhelést bemutató térképeket. A számítások eredményei a www.bud.hu oldalon is elérhetőek térképen megjelenítve.

A BA Zrt. 2012 elején a zajmonitor rendszer kiegészítéseként egy korszerű zajterhelést számító szoftvert vásárolt, amely szorosan illeszkedik a már meglévő rendszerhez, és az abban tárolt repülési nyomvonalak felhasználásával képes számítani a megvalósult zajterhelést. Az új szoftver a valós zajterhelés számítása

mellett képes akár modellezni bármilyen tervezett repülési útvonalon közlekedő légi járművek zajterhelését, felhasználva több mint 150 légi jármű típus valós, zajmérésen alapuló zajemisszióját. A zajszámítás eredményeként kapott zajzónákat, akár 1 decibeles felbontásban lehet ábrázolni különböző koordináta rendszerű térképeken.

4.2. A lakossági tájékoztatás fejlesztésének érdekében tett lépések

Zajvédelmi tevékenységéről a Budapest Airport az érintett hatóságok mellett a környező települések képviselőit, lakóit is folyamatosan tájékoztatja, az érintettekkel nyitott párbeszédet folytat.

- 2006-ban „Konzultációs Bizottság” néven olyan állandó egyeztetői fórumot hozott létre önkéntesen a repülőtér üzemeltető cég, amelynek segítségével az önkormányzati, kormányzati, valamint üzleti partnerei első kézből értesülhetnek a repülőtér működése szempontjából legfontosabb fejleményekről, illetve rendszeresen megvitathatják a szakmai- és jószomszédi együttműködés aktuális kérdéseit. A testület munkájában a repülőtérrel szomszédos települések polgármesterei és alpolgármesterei, a Fővárosi Közgyűlés, az együttműködő szakmai szervezetek, valamint a turisztikai szakma képviselői vesznek részt.
- A Budapest Airport az utóbbi években jelentős hangsúlyt fektet a lakosság magas színvonalú tájékoztatására. Honlapján az alapvető információk mellett rendszeresen közzéteszi a zajterhelés alakulását szemléltető zajterhelési térképeket, a zajmérő állomások mérési eredményeit, valamint a megvalósult repülési műveletszámokat. Ismerteti az alkalmazott repülési útvonalakat, tájékoztatja az érintett lakosságot a tervezett karbantartási munkálatokról.
- A BA Zrt. aktívan részt vesz a Zajvédelmi Bizottság működésében, amely a légiközlekedési ágazat fontosabb szereplői, valamint a repülőtér közelében fekvő települések önkormányzatai között létrehozott konzultatív, érdekegyeztető fórum.
- A Budapest Airport rendszeres kapcsolatot ápol valamennyi érintett település vezetőivel. A vezérigazgató több alkalommal találkozik személyesen Vecsés

és a repülőtérnek otthont adó XVIII. kerület polgármestereivel. Utóbbival negyedéves rendszeres találkozókból állapodtak meg.

- Az érintett önkormányzatok felkérésének eleget téve a repülőtér üzemeltetője rendszeresen vesz részt a településen megtartott lakossági fórumokon, hogy hiteles információkat nyújthasson az érintett területek lakóinak.
- A Budapest Airport közkapcsolatokért is felelős EHS igazgatóságának munkatársai napi kapcsolatban állnak a környező települések önkormányzati vezetőivel és a hivatalok köztisztviselőivel.

A Budapest Airport több civil szervezet megkeresését is pozitívan fogadta az elmúlt években. A XVII. kerületi Rákoshegyi Polgári Körrel, a Kulturált Légiközlekedésért Egyesülettel és a légiközlekedési zaj kapcsán érintett lakossági képviselőkkel rendszeresen egyeztet.

4.3. A 2006-os és a 2011-es év érintettségi adatainak összehasonlítása

Az előzőekben bemutatott, az elmúlt öt évben végrehajtott intézkedések, illetőleg az eltelt idő alatt a repülési forgalomban bekövetkezett csökkenés kedvező zajvédelmi hatásokkal járt. A stratégiai zajvizsgálatok (2006. és 2011. bázisév) érintettségi mutatóinak összehasonlítását az alábbi táblázat mutatja be.

Összesített becült érintettségi adatok 2006/2011

L_{DEN} (dB)	Érintett lakók becült száma 2006-ban (KTI) (db)	Érintett lakók becült száma 2011-ben (Vibrocomp) (db)	Érintett lakók becült számának változása (db)
55-60	215400	45600	-169800
60-65	63900	4800	-59100
65-70	2100	500	-1600
70-75	500	0	-500
>75	0	0	0

$L_{éjjele}$ (dB)	Érintett lakók becült száma 2006-ban (KTI) (db)	Érintett lakók becült száma 2011-ben (Vibrocomp) (db)	Érintett lakók becült számának változása (db)
50-55	44000	7000	-37000
55-60	3100	800	-2300
60-65	200	0	-200
65-70	0	0	0
>70	0	0	0

4.1. táblázat Légiközlekedésből származó becült érintettségi adatok összehasonlítása L_{den} és $L_{éjjele}$ mutatóra (a rendelet előírása szerint 100 főre kerekítve)

A 4.1. táblázat becült érintettségi adataiból megállapítható, hogy az elmúlt öt évben a repülőtér légiforgalmától származó zajterhelés által érintett lakosság becült száma jelentősen, a töredékére csökkent.

5. Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtér intézkedési terve

Bár a gazdasági válság és a nemzeti légitársaság megszűnése nyomán bekövetkezett jelentős forgalomcsökkenés, valamint az elmúlt években végrehajtott zajvédelmi intézkedések a légiközlekedési zajhoz kötődő problémákra is megfelelő választ adtak, a Budapest Airport továbbra is önkéntes intézkedésekkel kívánja alátámasztani, hogy a környezettudatos repülőtér-üzemeltetés elkötelezett híve

Fontos megjegyezni, hogy a 2011-es forgalmi adatok alapján elkészült stratégiai zajtérképek és konfliktus térképek a jogszabályok szerint nem indokolnak 5 éven belül végrehajtandó intézkedéseket. Ezen túlmenően a MALÉV légitársaság 2012. februári leállítását követően bekövetkezett jelentős forgalomcsökkenés már a 2011-es évhez képest is jelentős zajcsökkenést eredményezett. Az utasforgalom 7 százalékos csökkenéssel a 2006-os, a repülőgépmozgások száma pedig 21 százalékos csökkenéssel a 2003-as szintre esett vissza.

A gépmozgások jelentős növekedésére az elkövetkezendő években sem számíthatunk. Az utasforgalomban prognosztizálható kismértékű, éves szinten 1-3 százalékos növekedés ennél kisebb arányú gépmozgás-szám növekedéssel járhat. Ennek magyarázata, hogy a gazdasági válság hatására minden légitársaság arra törekszik, hogy gépeik maximális kihasználtsággal üzemeljenek, vagyis az utasszám növekedése nem feltétlenül jár azonos arányú gépmozgás növekedéssel, azaz a repülésből származó zajterhelés nem szükségszerűen növekszik.

A fentiek ellenére a Budapest Airport a jövőben is folytatja önkéntes zajvédelmi stratégiájának megvalósítását és a vonatkozó jogszabályok maximális betartása mellett illetve azon túl továbbra is elkötelezett amellett, hogy folyamatosan javítsa az érintett lakóközösségek életminőségét. A következőkben azokat az intézkedéseket mutatjuk be, amelyeket az érintett szervezetek terveznek az elkövetkező tíz éven belül.

5.1. Zajcsökkentési lehetőségek a légi közlekedésben

A légi közlekedésben a kiegyensúlyozott megközelítés elve alapján négy területen lehetséges a zajcsökkentés. A kiegyensúlyozott megközelítés elve a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által a Chicagói Egyezmény 16. melléklete 1. kötetének V. részében meghatározott módszer, amelynek célja, hogy a környékbeli területeken élő lakosokat érő repülési zaj az egyes repülőterek egyedi sajátosságainak megfelelően költséghatékony módon a minimális szintre csökkenjen.

A négy terület közül az első lehetőség a zajforrásnál csökkenti az emissziót. Itt elsősorban a repülőgép gyártókra hárul nagy felelősség. A folyamatosan szigorodó nemzetközi előírások egyre komolyabb célokat állapítanak meg többek között a zajcsökkentés terén is, ami arra sarkallja a hajtóművek és a sárkányszerkezet gyártásával foglalkozó cégeket, hogy mind csendesebb technológiát hozzanak létre. Ezt a tendenciát jól mutatja az a tény, hogy az elmúlt évtizedekben több tíz decibellel csökkent a repülőgépek zajkibocsátása, amellet, hogy a hajtóművek hatékonysága folyamatosan növekszik.

A második lehetőség, a földhasználat/területrendezés, főként az államigazgatás kezébe ad intézkedési lehetőségeket. A területrendezés elve alapján az érintett állami szereplők, főként az önkormányzatok hozhatnak olyan területrendezési intézkedéseket, amelyek hatására a zajjal érintett lakosok számának növekedése megállítható. Ilyen intézkedések például az építési korlátozások a meglévő vagy a tervezett új lakóépületekre.

A harmadik és negyedik pillére a lehetséges intézkedéseknek a jogalkotók, hatóságok, légiforgalmi szolgálatok, és repülőterek számára ad lehetőséget zajcsökkentő intézkedések, úgymint zajcsökkentő eljárások vagy működési korlátozások bevezetésére.

A négy terület közül az első kivételével igyekeztünk mindegyikre javaslatot, tervet kidolgozni a következőkben.

5.2. A következő 10 évben tervezett intézkedések

Zajgátló védőövezetek kijelölése

BLFNR környezetében jelenleg még az 1984-ben kijelölt zajgátló védőövezet van hatályban, annak ellenére, hogy az 1998-ban hatályba lépett 176/1997 kormányrendelet előírta új zajgátló védőövezet kijelölését. Az azóta eltelt évek során számtalan alkalommal próbálkoztak új övezetek kijelölésével az érintett szervezetek, azonban a különböző érdekellentétek ezt folyamatosan megghiúsították.

A BA Zrt. elkötelezett amellett, hogy a BLFNR környezetében az önkormányzatok és az érintett hatóságok által is elfogadott zajgátló védőövezet kerüljön kijelölésre, és mindent megtesz annak érdekében, hogy minden szereplő között egyetértés alakuljon ki a kijelölő eljárás során. A zajgátló védőövezet kijelölésével a repülési zajjal terhelt lakosság számának növekedése elkerülhetővé válhat azáltal, hogy az önkormányzatok a védőövezeten belül építési korlátozásokat vezethetnek be.

Hajtóműpróbázási zaj csökkentése

A BLFNR környezetében a hajtóműpróbázás a korábban elkészült zajszámítások szerint nem okoz számottevő zajterhelést, Ennek ellenére a gyakorlatban időnként panasz érkezik a hajtóműpróbázástól származó zajra. A BA Zrt. elkötelezett abban, hogy minden lehetséges intézkedést meghozzon a lakossági panaszok enyhítésére.

Jelenleg a hajtóművezést az irányító torony mellett a B5 Holding Bay-ben tartják, közel a XVII. kerületi Rákoshegy területéhez.

A hajtóműpróbázástól származó zaj csökkentésére a BA Zrt. egy új, zajvédelemmel ellátott hajtóműpróbázó hely kiépítését tervezi 2013 első felében. A próbázóhely megfelelő akusztikai tervezésével a hajtóműpróbázástól származó zajpanaszok nagymértékben csökkenthetők. A létesítmény megépítése jelentős zajcsökkentést fog eredményezni - elsősorban a Rákoshegyen élő lakosság körében – azon területeken, ahol jelenleg hajtóműpróbázásból eredő zajterhelés fordul elő.

Repülési eljárások módosítása

Az előzőekben hivatkozott, eddig elért eredményeken túlmenően, a BA Zrt. és a HungaroControl folyamatosan vizsgálja a lehetőséget új eljárások, repülési útvonalak bevezetésére a zajcsökkentés érdekében.

Figyelemmel kísérve a nemzetközi előírások és gyakorlatok változását, a budapesti repülőtérhez kialakított repülési eljárások is folyamatosan változnak, a környezetvédelemre tekintettel kedvező irányban.

Az elkövetkező egy-két éven belül a HungaroControl tervezi bevezetni az ún. folyamatos süllyedéssel történő megközelítési (CDA – Continuous Descent Approach) eljárásokat. Az új eljárás hatására az érkező légi járművek zaj- és légszennyezőanyag-kibocsátása csökkenthető, hiszen az eddig alkalmazott lépcsőzetesen süllyedő érkezések helyett egy állandó ereszkedő pályán repülnek a légi járművek, amellyel elkerülhető a hajtóművek teljesítményének növelése a vízszintes repülési szakaszokon. Az állandó süllyedést állandó alapjáratú teljesítménnyel lehet végrehajtani gyakorlatilag a süllyedés megkezdésétől a futópályára való megérkezésig.

A további tervek szerint az indulási eljárások tekintetében is módosulások várhatók. A légi járművek műszerparkjának folyamatos fejlődésével egyre pontosabb útvonalkövetési technológiák válnak elérhetővé, amelyhez új navigációs eljárások alapuló repülési eljárások kidolgozása szükséges. Az elkövetkező évek során a légiforgalmi szolgálat feladata az új, precíziós terület alapú navigációs eljárások (P-RNAV) kidolgozása, amelynek segítségével a kijelölt névleges repülési eljárások még pontosabban követhetők, leszűkítve ezáltal a zajterhelés földfelszíni kiterjedését, és egyúttal az érintett lakosság számát.

Egyedi zajterhelések vizsgálata

A repülőtér üzemben tartója a zajgátló védőövezettel nem érintett területeknél is vizsgálja az egyedi zajterhelések által érintett területeket, és a vizsgálati eredmények elemzésével igyekszik megoldást találni az egyedi problémák orvoslására. Ennek érdekében külső szakértő segítségét veszi igénybe, akivel szorosan együttműködve folyamatosan elemzi a repülési zajpanaszok hátterét.

Zajvédelmi bírság bevezetése

A légitözlekedés nem hasonlítható a vasúti vagy közúti közlekedéshez, minthogy a repülési útvonalak tág határok között mozoghatnak, ugyanakkor nagyon szigorú repülésbiztonsági szempontok alapján kell például a repülési útvonalakat megtervezni. A repülésbiztonsági szabályok mellett természetesen környezetvédelmi előírások is szerepet kapnak, amelyek betartása és betartatása szintén nagyon fontos feladat a repülésbiztonsági szempontok után.

A légitözlekedésben az elmúlt évtizedek során rengeteget javult a légitjárművek környezetvédelmi teljesítménye, tekintettel mind a zajkibocsátásra, mind pedig a környezetvédelmi szempontú repülési szabályok betartására. A budapesti repülőtérre közlekedő légitársaságok a jelenleg érvényben lévő pontossági elvárásokat magas fokon teljesítik, ugyanakkor esetenként előfordul, hogy egy-egy légitjármű az átlagosnál jobban eltér indokolatlanul az előírt repülési eljárástól, szokatlan zajterhelést okozva ezzel egy adott lakott területen.

Az ilyen kirívó esetek száma tovább csökkenthető az érintett légitársaságoknak megküldött figyelmeztetésekkel, valamint lehetséges - ám jelenleg jogszabályilag még nem tisztázott - eszköz a bírságolás. Bírságolást azonban kizárólag a légitözlekedési hatóság alkalmazhat jól meghatározott és a repülőtér használói számára megfelelően közzétett kritériumok alapján. A Budapest Airport a következő időszakban bevezetésre kerülő bírságolási eljárás kidolgozásában teljes mértékben együtt kíván működni a hatósággal, valamint a repülési szabályoktól való eltérés nyomán követhetősége érdekében a hatóság rendelkezésére bocsátja a zajmonitor rendszerben rögzítésre került repülési és zajmérés adatokat.

Gazdasági ösztönzők alkalmazása

A repülőtér üzemeltetők számára létezik egy gazdasági ösztönző, amely arra ösztönzi a légitársaságokat, hogy minél csendesebb légitjárműveket használjanak az adott repülőtéren.

A Budapest Airport 2005 óta alkalmaz ilyen gazdasági ösztönzőt, amelyet a repülőtér használati díjak között érvényesít zajkomponens néven. A zajkomponens nagysága függ a légitjármű zajbizonyítványa szerinti zajkibocsátástól, a járat napszaki

közlekedésétől, és a repülési művelettől. Ezek közül ösztönző szerepe a napszaki és a zajkibocsátási kategória szorzójának van. Minél zajosabb egy légi jármű, annál magasabb a kategória szorzója, és ugyanígy minél későbbi időszakban közlekedik egy légi jármű, annál magasabb díjat fizet. Így például a legzajosabb kategóriába sorolható gép a díj 3-szorosát fizeti, míg a legcsendesebb kategóriás gép kedvezményesen a díj 0,4-szeresét. Ehhez hasonlóan az éjszakai időszakban közlekedő járatok a nappali díjtétel 1,5-szörösét, a mélyalvási időszakban a 10-szeresét kötelesek fizetni.

A BA Zrt. a továbbiakban is fent kívánja tartani az említett gazdasági ösztönző alkalmazását, és szükség szerint felülvizsgálja a díjtételek szorzóinak nagyságát.

Zajterhelés változásának közzététele

A felelős tájékoztatás érdekében a Budapest Airport a korábban említett új, korszerű, zajterhelést számító szoftver segítségével minden évben elkészíti az előző év megvalósult légiforgalma alapján a nappali és az éjszakai időszak zajterhelését szemléltető zajzónákat. A számítás eredményét térképen ábrázolva minden év május 31-ig közzé teszi honlapján a repülőtér üzemeltetője.

A zajtérképeket, olyan felbontásban kell az interneten közzétenni, hogy a lakók számára egyértelmű legyen az őket érő zajterhelés. A zajtérképek alapján a repülőtér környezetébe újonnan költözőknek is egyértelműen meg kell tudniuk ismerni a várhatóan őket az új lakóhelyükön érő zajterhelést.

Párbeszéd az érdekelt felekkel

A repülőtér működéséből származó, valamint a fel- és leszálló légi járművek repülési útvonala mentén a repülés miatt keletkező zajproblémák kezelése kizárólag az összes érintett fél együttműködésével valósítható meg. A Budapest Airport az elmúlt évek során bizonyította elkötelezettségét az őszinte, nyílt párbeszéd mellett és ezt a politikáját a jövőben is folytatni kívánja. A cég az elmúlt években valamennyi érintett önkormányzattal felvette a kapcsolatot, a repülőtér közvetlen közelében található települések vezetőivel és tisztségviselőivel pedig rendszeres kapcsolatot alakított ki. A felsővezetői és szakértői szintű személyes találkozók mellett a Budapest Airport BUD Konzultációs Bizottság néven egy rendszeres, évi több alkalommal ülésező

egyeztető fórumot hozott létre, továbbá a környékbeli civil szervezetekkel, vagy akár érdeklődő helybeli magánszemélyekkel is rendszeres párbeszédet folytat.

A repülőtérrel kapcsolatos zaj és környezetvédelmi kérdéseket rendszeresen tárgyalja a repülőtér Regionális Zajvédelmi Bizottsága, amelyben szakmai és önkormányzati szervezetek mellett az érintett hatóságok is képviseltetik magukat.

Az elkövetkező évek során a repülőtér üzemeltetője azokon a területeken is együttműködést kíván kialakítani az önkormányzatokkal és a lakossággal, ahol eddig kevesebb eredményt tudott elérni.

Tájékoztatás

Az elmúlt évek során mind a repülőtér üzemeltetője, mind a léginavigációs szolgálat komoly erőfeszítéseket tett a lakossági tájékoztatás fejlesztésére. Mindkét szervezet fejlesztette honlapjának környezetvédelmi részét, kiadványokat készített, lakossági fórumokon vett részt, lakossági bejelentéseket kezelt.

Az elmúlt évek tapasztalata alapján a megfelelő, hiteles és közérthető tájékoztatás nagyban hozzájárult a légiforgalom zavaró hatásainak a lakosság körében történő elfogadtatásához, a lakossági toleranciaszint növeléséhez.

A hiteles és közérthető tájékoztatás tehát kiemelten fontos intézkedés a jövőben is, annak további fejlesztésére továbbra is nagy hangsúlyt kell fektetni.

Tovább vizsgálandó területek

A BA Zrt-nek a légiközlekedési hatósággal együttműködve a következő területeken szükséges vizsgálatokat folytatnia, figyelemmel a fő kereskedelmi és kijelölt NATO repülőtér minősítésű BLFNR rendelkezésre állási kötelezettségeire:

- ICAO F kódjelű, óriás szállító légitársaságok kezelésének lehetőségei a Liszt Ferenc repülőtéren;
- földi zajhatások csökkentésének további lehetőségei.

5.3. Pénzügyi stratégia

Az 5.2. pontban felsorolt intézkedések közül jelentősebb anyagi ráfordítással a zajvédelemmel ellátott hajtóműpróbázó létesítmény kiépítése esetén kell számolni.

Kiseb anyagi ráfordítással járnak a zajproblémák kezelésével kapcsolatos szakértői tevékenységek finanszírozása, hatósági eljárási díjtételek kifizetése, a zajmonitor rendszer üzemeltetése, valamint a tájékoztatással kapcsolatos munkálatok.

Szintén nem jelentős anyagi forrásokat igényelnek az önkormányzatok szerepvállalásai a zajgátló-védőövezeti kijelölési eljárással, a tájékoztatással valamint a folyamatos egyeztetésekkel kapcsolatos feladatai. A légiforgalmi irányítás részéről tervezett feladatok a légiforgalmi szolgáltatás bevételeiből finanszírozhatóak.

A fenti intézkedések közül a repülőtér üzemeltetője által megvalósítani tervezett intézkedések költségeinek fedezésére a Budapest Airport a repülőtér használati díjából befolyó összeget fogja felhasználni.

6. Az intézkedések várható hatásai

Az intézkedési tervet a stratégiai zajtérképek alapján a lakossági panaszok figyelembevételével dolgoztuk ki. A tervezett intézkedésekből jól látható, hogy számos intézkedés elsősorban a lakossági panaszokból levont következtetések alapján került kidolgozásra. A közönségtájékoztatási tevékenység tapasztalata alapján olyan intézkedés is beépítésre került az intézkedési tervbe amire „szigorúan” a stratégiai zajtérképek alapján nem lett volna szükség.

Az első stratégiai zajtérképezést követően változások léptek életbe a repülési eljárások terén, illetve a zajszigetelési program hatására számos repülőtér környéki lakos életminősége javulhatott.

A BLFNR forgalma az elmúlt évek negatív hatásai következtében jelentősen csökkent. Az eddigi legnagyobb forgalom 2006-ban volt, azóta folyamatosan csökkent a gépmozgások száma egészen 2011-ig. 2011-től megállt a forgalom csökkenése és enyhe fejlődés vette kezdetét egészen 2012 februárjáig, amikor a magyar nemzeti légitársaság felfüggesztette működését. Ez önmagában további kb. 20%-os forgalomcsökkenést eredményezett 2011-hez képest. A jelenlegi előrejelzések alapján a BLFNR légiforgalma még évekig alatta marad a zajtérképezés során vizsgált 2011-es év gépmozgás-számának, következésképp az elkövetkező években a zajterhelés is kisebb lesz, mint 2011-ben.

Mindemellett az 5.2. pontban felsorolt főbb intézkedések várható kedvező hatásai a következők:

- a hajtóművező hely kiépítése következtében a földi zajterhelés tovább csökkenthető;
- a pontosabb útvonaltartási képességgel rendelkező légi járművek repülési pályái az új repülési eljárások révén várhatóan kisebb területen szóródnak;
- a tájékoztatás fejlesztésével a lakosság szubjektív megítélése kedvező irányban változhat;

-
- a zajgátló védőövezetek kijelölésével alkalmazható építési korlátozások megakadályozhatják a zajjal leginkább érintett területeken az érintettség növekedését;
 - a zajvédelmi bírság bevezetésével csökkenthető a szabályoktól indokolatlanul eltérő repülések száma;
 - a zajterhelés változásának folyamatos közzétételével biztosítható a lakosság megfelelő és hiteles tájékoztatása;
 - az éjszakai műveletszám korlátozás eredményeként a lakosság által kritikusnak ítélt éjszakai időszakban végezhető műveletek száma és ez által az éjszakai zajterhelés nem növekedhet.

Az intézkedési terv végrehajtásának és eredményeinek az értékelési módszere

Az intézkedési terv végrehajtását és eredményeit a legutolsó stratégiai zajtérkép készítéséhez képest öt év múlva újabb stratégiai zajtérképen kell ellenőrizni. Meg kell határozni stratégiai küszöbértéket meghaladó zajterheléssel érintett területeket, valamint az érintett lakosság számát is.

7. Összefoglalás

A Budapest Airport Zrt, mint a fő légitársasági létesítmény kötelezettje felkérésére a Vibrocomp Kft. elkészítette a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér stratégiai zajtérképét 2012-ben. A stratégiai zajtérkép konfliktus térképei alapján cégünk további megrendelést kapott az BLFNR intézkedési tervének elkészítésére.

Jelen intézkedési tervben bemutatásra kerültek a korábbi zajtérképek alapján kidolgozott intézkedések teljesülései. Számos egyéb beruházást és intézkedést is bemutattunk, amelyek a további zajcsökkentés érdekében történtek az elmúlt öt évben. A legutóbbi két zajtérképezés alapján meghatározott érintettségi adatokat táblázatosan ismertettük. Végül összefoglaltuk a jövőben tervezett, valamint a további vizsgálatok tárgyát képező zajcsökkentési lehetőségeket.

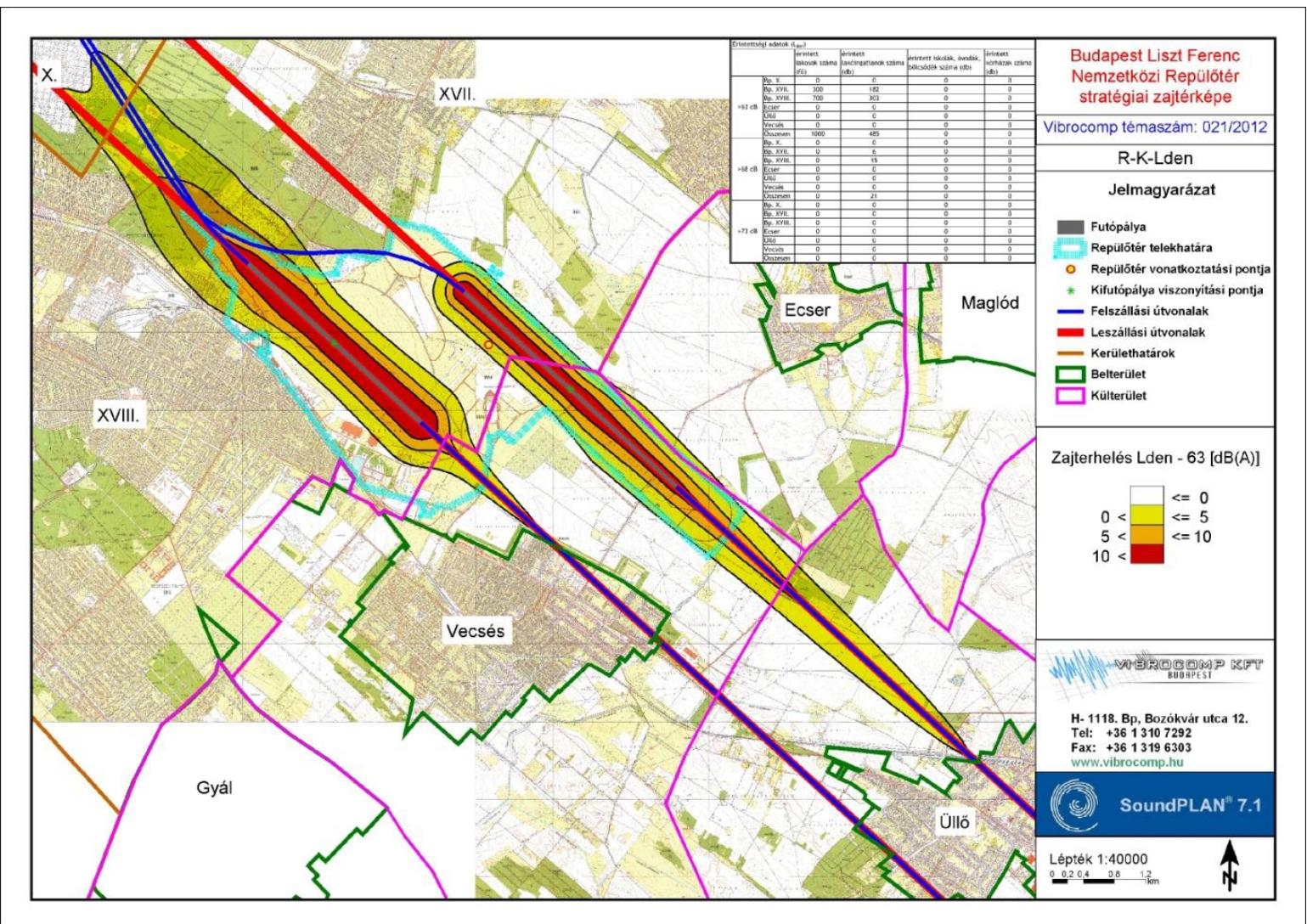
Az elmúlt öt évben számos zajcsökkentő beruházás és intézkedés valósult meg az érintett szereplők tevékenysége során. Ezek, valamint a légitársaságokban tapasztalható forgalomcsökkenés hatására csökkent a repülési zaj által érintett lakosok száma.

A gazdasági válságot követően a légitársasági iparágban is racionalizálási folyamatok zajlanak, főként a gazdaságosabb üzemeltetés érdekében. A folyamatoknak a zajcsökkentés és a károsanyag-kibocsátás területén is kedvező hatásai vannak. A válságot követően a növekedés lassú üteme figyelhető meg az iparágon belül világszerte, azonban a racionalizálás hatására a légitársaságok törekednek járataik kihasználtságának növelésére. Ez azt jelenti, hogy az ugyanakkora gépmozgáshoz sokkal nagyobb utasforgalom rendelhető, amely kedvező hatással van a zajterhelés alakulására is.

A BLFNR forgalma az elmúlt évek negatív hatásai következtében 2006 óta jelentősen csökkent, és a jelenlegi, a MALÉV légitársaság megszűnését követően készült előrejelzések alapján a légitársasági forgalom még évekig alatta marad a zajtérképezés során vizsgált 2011-es év gépmozgás-számának, következésképp az elkövetkező években a zajterhelés is kisebb lesz, mint 2011-ben.

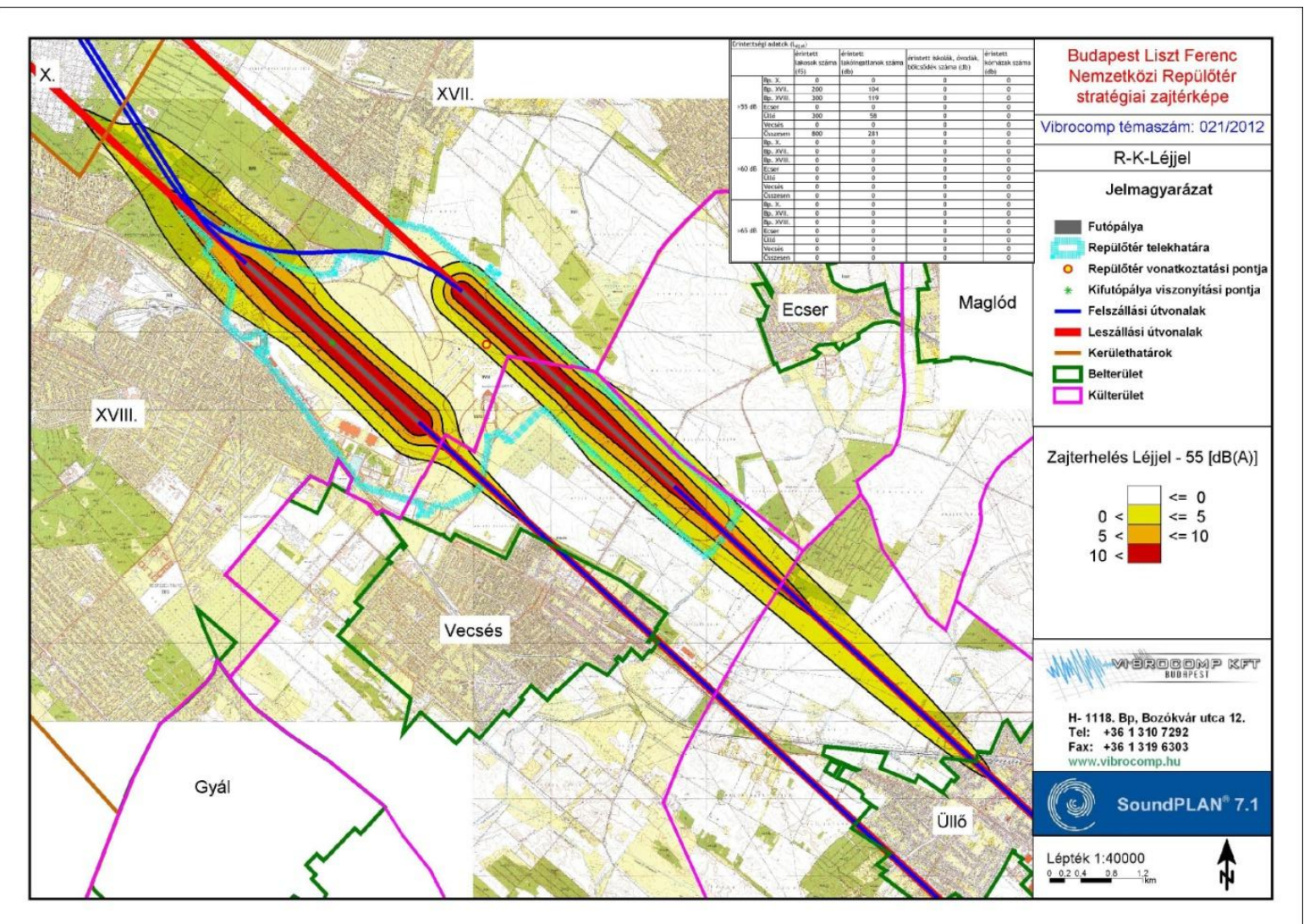
1. Melléklet: 2011-es zajtérképezés konfliktustérképei

R-K-LDEN.jpg Konfliktustérkép Lden zajjellenzőre



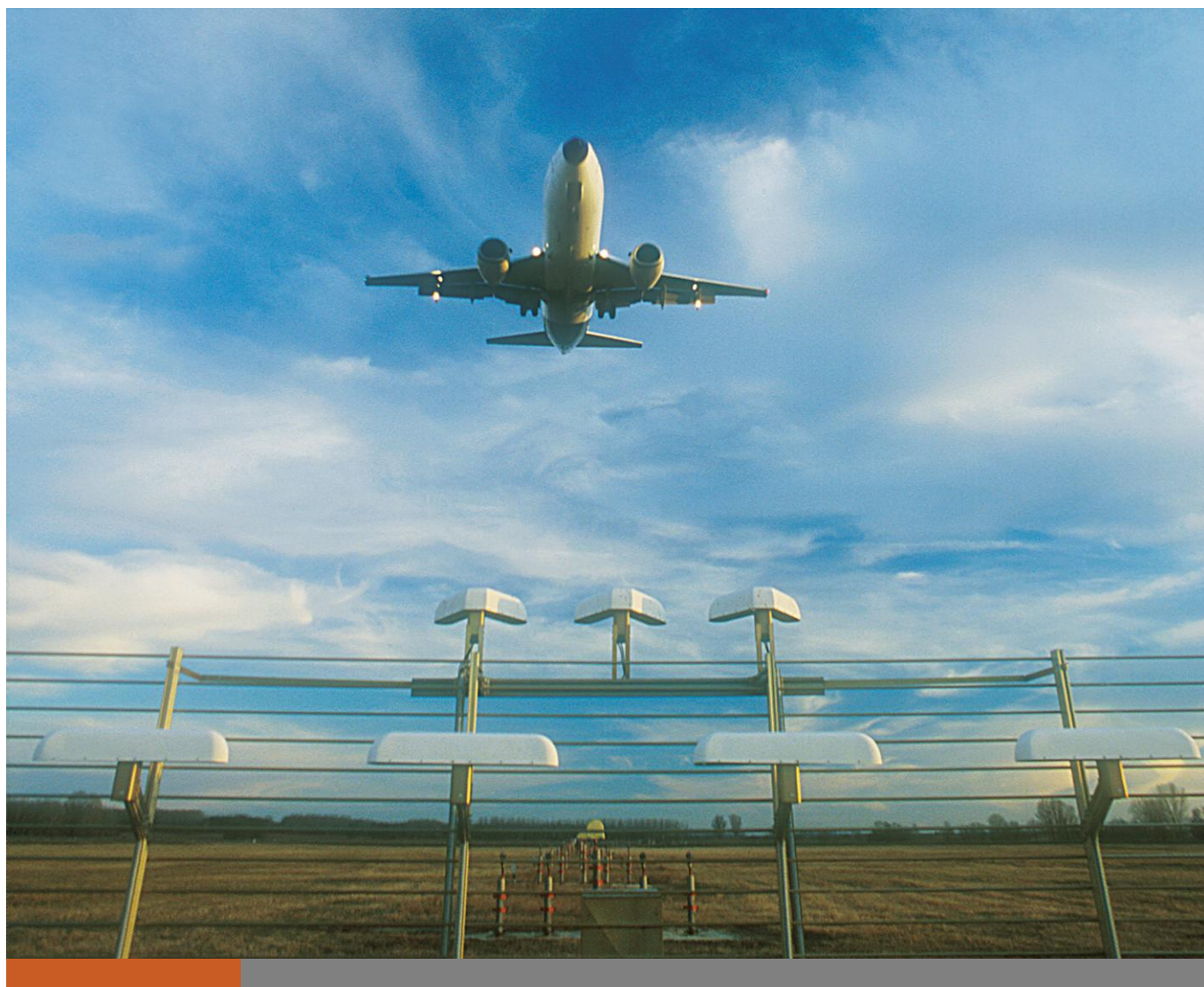
1. Melléklet: 2011-es zajtérképezés konfliktustérképei

R-K-Léjjel.jpg Konfliktustérkép Léjjel zajjellemzőre



2. Melléklet: Zajszigetelési program utcalistája

Önkéntes zajszigetelési programmal érintett területek			
Térség (kerület)	Érintett utca	Térség (település)	Érintett utca
Bp., XVII.	Baross	Üllő	Állomás
Bp., XVII.	Bélatelepi	Üllő	Batthyány
Bp., XVII.	Felsőbabád	Üllő	Bercsényi
Bp., XVII.	Nagyhangács	Üllő	Rákóczi
Bp., XVII.	Nagyhangács köz	Üllő	Széchenyi
Bp., XVII.	Orgoványi	Vecsés	Ágnes
Bp., XVIII.	Abaújvár	Vecsés	Ágoston
Bp., XVIII.	Billentyű	Vecsés	Ecseri
Bp., XVIII.	Bódva	Vecsés	Erzsébet
Bp., XVIII.	Csallóköz	Vecsés	Gizella
Bp., XVIII.	Csap	Vecsés	Mátyás
Bp., XVIII.	Cser	Vecsés	Rózsa
Bp., XVIII.	Csévésző	Vecsés	Temető
Bp., XVIII.	Ferihegyi	Vecsés	Tinódi
Bp., XVIII.	Forgó	Vecsés	Vágóhíd
Bp., XVIII.	Frangepán	Vecsés	Valéria
Bp., XVIII.	Gömör	Vecsés	Vigyzó F.
Bp., XVIII.	Igló		
Bp., XVIII.	Karinthy Frigyes		
Bp., XVIII.	Krúdy Gyula		
Bp., XVIII.	Latorca		
Bp., XVIII.	Martinovics tér		
Bp., XVIII.	Párkány		
Bp., XVIII.	Poprád		
Bp., XVIII.	Riedl Frigyes		
Bp., XVIII.	Rím		
Bp., XVIII.	Sajó		
Bp., XVIII.	Szepes		
Bp., XVIII.	Tapolcsányi		
Bp., XVIII.	Toldi Miklós		
Bp., XVIII.	Ugocsa		
Bp., XVIII.	Zemplén		



Éves beszámoló a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében működő zajmonitor rendszer mérési eredményeiről

2011. június 1. - 2012. május 31.

Általános rész

A 176/1997. (X. 11.) Kormányrendelet 21.§ (4) pontja kimondja:

„A repülőtér üzemeltetőjének évenként egy alkalommal, az egész évre vonatkozóan ki kell értékelnie a repülésből származó mértékadó zajterhelés alakulását a monitorpontokon mért adatok alapján, és az eredményeket nyilvánosságra kell hoznia.

Telepített monitor állomások a repülőtér környezetében



1. X. kerület, Fehér út 10.
2. XVIII. kerület, Csévéző u. 49.
3. XVII. kerület, Rákóczi u. 39.

4. Vecsés, Vigyázó F u. 4.
5. X. kerület, Keresztúri út 164.
6. Úlló, Széchenyi u. 13.

A kormányrendelet és az illetékes légiközlekedési hatóság előírásainak megfelelően biztosítjuk a zajterhelésre vonatkozó információkat a nyilvánosság számára.

Tisztában vagyunk azzal, hogy a környező lakosság számára valós és érzékeny problémát jelent a repülőtér zajterhelése. Tény, hogy míg több millió ember élvez a légi közlekedés előnyeit, több ezren kénytelenek a le- és felszálló repülőgépek zajával együtt élni. Elkötelezettek vagyunk a tekintetben, hogy e fontos kérdést kiemelten kezeljük, és hogy olyan fejlesztéseket hajtsunk végre Ferihegyen, amelyek minimalizálják a repülőtér szomszédságában élő közösségeket ért zajhatásokat.

Hat darab fix telepítésű és egy mobil zajmérő állomást tartalmazó korszerű, folyamatosan működő zajmonitor rendszert üzemeltetünk a repülőtér környezetében, amely rendszer biztosítja az előírt ellenőrző mérések végrehajtását. A monitorállomások által folyamatosan mért értékeket naponta több alkalommal a központi számítógép lekérdezi, és további felhasználásra előkészíti.

Az alábbi táblázat a monitoring rendszer állomásain 12 hónap alatt regisztrált zajterhelési értékeket foglalja össze 2011. június 1. és 2012. május 31. között. A nemzeti előírásoknak, valamint a nemzetközi gyakorlatnak megfelelően a közlekedési, így a légi közlekedési zaj mérése egyenértékben, egy meghatározott időszakra vonatkoztatva történik.

A zajmonitor rendszer állomásain mért egyenértékű zajszintek

Mérő- állomás száma	2011 [dB(A)]							2012 [dB(A)]				
	Jún.	Júl.	Aug.	Szept.	Okt.	Nov.	Dec.	Jan.	Febr.	Márc.	Ápr.	Máj.
1	54,5	54,5	54,4	54,6	56,8	63,2	54,8	54	53,3	54	54,7	64,3
2	60	60,1	59,8	59,7	59,7	62,9	59,3	59,6	57,6	58,9	58,7	63,7
3	55,8	55,2	54,6	55,1	57,6	62,7	56	55,5	59,9	56,1	62,2	54,7
4	55,5	55,6	54,8	55,3	55,2	54,8	54,7	54,7	54,2	55,5	55,9	63,7
5	58,8	57,7	57,1	57,8	58,6	65,2	57,9	57,6	56,6	57,6	57,5	57,1
6	57,4	57,3	56,8	56,8	63,2	55,7	56,2	56,2	54,1	56,7	63	62

Az egyenértékű zajszintek szélsőértékei az egyes állomásokon

Mérő- állomás száma	Szélsőérték [dB(A)]		Különbség [dB(A)]
	Minimum	Maximum	
1	53,3	64,3	11
2	57,6	63,7	6,1
3	54,6	62,7	8,1
4	54,2	63,7	9,5
5	56,6	65,2	8,6
6	54,1	63,2	9,1

Megjegyzés: 2011 októberében vagy novemberében, valamint 2012 áprilisában vagy májusában a zajmérő állomások kalibrálással járó időszakos karbantartása miatt adódtak a többi hónap eredményeihez képest kiemelkedő egyenértékek az egyes állomásokon.

**Egyenértékű A-hangnyomásszint (LAeq) változása havonta, zajmérő állomásonként
(2012. IV. negyedév)**

Zajmérő állomás száma	Megítélési idő kezdete		Megítélési idő vége		Összesített LAeq [dB(A)]		Zajesemény LAeq [dB(A)]		Háttérzaj LAeq [dB(A)]	
					Nappal	Éjszaka	Nappal	Éjszaka	Nappal	Éjszaka
1	2012.10.01	6:00:00	2012.11.01	5:59:59	56,6	52,9	53,6	50,9	53,7	49,1
1	2012.11.01	6:00:00	2012.12.01	5:59:59	69,6	50,9	69,5	46,3	54,0	49,0
1	2012.12.01	6:00:00	2013.01.01	5:59:59	55,3	50,8	51,7	47,8	53,0	48,0
2	2012.10.01	6:00:00	2012.11.01	5:59:59	66,3	53,2	65,9	50,2	55,3	50,2
2	2012.11.01	6:00:00	2012.12.01	5:59:59	69,9	52,8	69,8	49,3	55,6	50,2
2	2012.12.01	6:00:00	2013.01.01	5:59:59	60,6	54,4	59,0	52,1	55,6	50,6
3	2012.10.01	6:00:00	2012.11.01	5:59:59	56,9	47,8	54,7	40,6	53,1	46,9
3	2012.11.01	6:00:00	2012.12.01	5:59:59	68,7	46,3	68,6	37,5	52,8	45,7
3	2012.12.01	6:00:00	2013.01.01	5:59:59	55,6	53,0	52,0	51,2	53,2	48,7
4	2012.10.01	6:00:00	2012.11.01	5:59:59	63,4	51,1	62,7	48,8	55,2	47,2
4	2012.11.01	6:00:00	2012.12.01	5:59:59	69,3	49,6	69,2	47,1	51,2	45,9
4	2012.12.01	6:00:00	2013.01.01	5:59:59	54,6	49,9	51,9	46,5	51,3	47,2
5	2012.10.01	6:00:00	2012.11.01	5:59:59	59,0	54,2	55,1	48,7	56,8	52,8
5	2012.11.01	6:00:00	2012.12.01	5:59:59	71,6	53,8	71,5	48,5	56,7	52,4
5	2012.12.01	6:00:00	2013.01.01	5:59:59	58,1	53,3	53,9	48,4	56,1	51,8
6	2012.10.01	6:00:00	2012.11.01	5:59:59	58,3	52,7	56,7	50,6	53,3	48,4
6	2012.11.01	6:00:00	2012.12.01	5:59:59	70,2	52,4	70,1	50,0	54,0	48,8
6	2012.12.01	6:00:00	2013.01.01	5:59:59	57,9	54,7	56,0	53,0	53,7	50,2

A zajmérő állomások elhelyezkedése:

- | | |
|---|---|
| 1. Budapest, X. kerület, Fehér út 10. | 4. Vecsés, Vigyázó F. u. 4. |
| 2. Budapest, XVIII. kerület, Csévéző út 49. | 5. Budapest, X. kerület, Keresztúri út 164. |
| 3. Budapest, XVII. kerület, Rákóczi u. 39. | 6. Üllő, Széchenyi u. 13. |

Zajesemény : olyan zajhatás, amely meghalad egy meghatározott szintet és időtartamot (pl. átrepülő gép, mennydörgés, erős szél, gépjármű elhaladás, kutyaugatás, flex, stb.)

LAeq összesített : a zajesemények és a háttérzaj összesített egyenértéke

LAeq zajesemény : az összes zajesemény egyenértéke

LAeq háttérzaj : a háttérzaj egyenértéke a zajesemények nélkül



Iktatószám: K/56529/2012/I.

HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt.
Szepessy Kornél vezérigazgató

Budapest
Igló u. 33 – 35.
1185

Tárgy: Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér
stratégiai zajtérképe és a repülőtér működésével
kapcsolatos lakossági panaszok

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

A légitársaságokról szóló 1995. évi XCVII. törvény 61/A. § (3) bekezdése alapján a HungaroControl Zrt. (HungaroControl) mint a Magyar Állam kizárólagos tulajdonában álló gazdasági társaság a felelős – többek között – a légtér-gazdálkodási tevékenységért, közreműködik a stratégiai légtér-gazdálkodási feladatokban, szervezi a légi forgalom áramlását, valamint gondoskodik a feladatainak ellátásával kapcsolatos fejlesztésekről.

Mindezek alapján a következőkkel fordulok Önhöz:

A Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzathoz (Önkormányzat) a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (Repülőtér) működésével, a fel- és leszálló repülőgépek által keltett zajjal kapcsolatban folyamatosan érkeznek lakossági panaszok. Az utóbbi időben különösen a Jászberényi út – Tündérfürdő utca – Vadszőlő utca által határolt Városszéli-telepen lakók írásban és szóban több alkalommal méltánylást igénylő olyan panaszbejelentéseket tettek, amelyek szerint a repülőgépek 2012-ben az ezt megelőzően – 2011. évben – használatos útvonaluk helyett északabbra repülnek, és emiatt a Városszéli-telep jóval nagyobb zajterhelést kénytelen elviselni, mint korábban.

Önkormányzatunk, mivel a teljes kérdéskört kiemelt kerületi problémaként kezeli, a Repülőtér által a X. kerületi lakosság jelentős részének okozott zajterhelés és kapcsolódó környezetterhelés (pl. légszennyezés) érintettekre pozitív kezelése, érdembeli csökkentése érdekében hosszú idő óta több fórumnál, több szinten intenzív eljárásokat folytat. Ezek eredménye azonban alig kézzelfogható, sőt a zaj- és környezetterhelés egyre agresszívabbnak, mértéke egyre elviselhetetlenebbnek tűnik. Ezt mutatja az ez évben felmerült, említett, Városszéli-telepen tapasztalható környezeti probléma is.

Az Önkormányzat a lakosság érdekében eljárva a Repülőtérrel kapcsolatban folyamatban lévő bonyolult peres jogi eljárásokban is - a peres fél státusz következményeit és a szakmai szervek elleni fellépést vállalva - többszörösen érintett, amelyek a következők:

- A. Az Önkormányzat felperes a Fővárosi Törvényszék Közigazgatási Kollégiuma előtt 15.K.30.468/2012. számon folyó, a Nemzeti Közlekedési Hatóság által a Budapest Airport Zrt. kérelmező részére kiadott, a 32.000 nm-t meghaladó nagyságú új „Bud Cargo City” módosított építési engedélyének bírósági felülvizsgálata tárgyában folyó perben. E perben – húsznál több magánszemély mellett – további felperesek Üllő Város Önkormányzata és a Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata is, míg ellenoldalon alperesként a Nemzeti Közlekedési Hatóság áll, akinek pernyertessége érdekében az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség is beavatkozott az eljárásba.
- B. Az Önkormányzat szintén felperese a Fővárosi Törvényszék Közigazgatási Kollégiuma előtt 27.K.30.710/2012. számon az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség mint alperes ellen folyó, az általa a Repülőtér (ideiglenes) környezetvédelmi működési engedélyének 2016. december 31-éig történő meghosszabbításáról hozott határozat bírósági felülvizsgálatával összefüggő pernek. A perben – tíz magánszemély mellett – felperes még Ecsér Város Önkormányzata, valamint a Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata, az alperesi oldalon pedig beavatkozó a Budapest Airport Zrt..

Emellett az Önkormányzat nyomon követi a kapcsolódó jogi ügymeneteket is, így:

- a) a Repülőtér 2A és 2B terminálok átépítése, bővítése, mólók stb. több építési engedélyének szintén a Fővárosi Törvényszék Közigazgatási Kollégiuma előtt 14.K.30.742/2011. számon folyamatban lévő, az ítélet írásba foglalása előtt álló ügyet,
- b) a repülőtéri Posta Kicserélő Üzem épületének építési engedélyezési ügyében 8.K.26.206/2010. számon a Pest Megyei Bíróság elutasító eljárását követően indított felülvizsgálati eljárást, valamint
- c) a Vecsés jegyzője által a 10.072/2008. számú határozattal engedélyezett Radar Állomás építési ügyét, amellyel kapcsolatban a Budapest Környéki Törvényszék előtt 1. KPk. 27.425/2011. számon van felülvizsgálati eljárás folyamatban.

Ugyanakkor 2012. október 11-én vettük kézhez a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség (Felügyelőség) 2012. szeptember 4-én kelt, KTVF: 11361-10/2012 sz. levelét, melyben a Felügyelőség nem közigazgatási határozat formájában – ekképpen kizárva a jogorvoslat lehetőségét – jóváhagyja a Repülőtér stratégiai zajtérképét. Mint tudható, a zajtérkép elkészítését a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló 280/2004. (X. 20.) Korm. rendelet, valamint a stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek részletes szabályairól szóló 25/2004. (XII. 20.) KvVm rendelet írja elő, s a továbbiakban ez szolgál különféle zajvédelmi intézkedések megtételének alapjául, ezért is a kerületünk számára a témakör kiemelt jelentőségű dokumentumának minősül.

A zajtérkép és a háttéranyagok átvizsgálása alapján megállapítható, hogy:

1. A leszálló gépek viszonylatában a leszállási útvonal technikai és légiforgalmi okokból nem térhet el a zajtérképen ábrázoltaktól. Az észak-nyugati (azaz az Óbuda-Újpest-Zugló) irányból leszálló gépek szabályos útvonalkövetés esetén nem érintik, nem érinthetik a kőbányai Városszéli telepet abban az esetben sem, ha a 13L/31R jelű futópályára (közismert nevén 2. pályára) szállnak le.
2. Az észak-északnyugat felé (NORAH, LITKU, NALAG, BADOV kilépési pontok irányába) felszálló gépek esetében a zajtérképet megalapozó pályagörbe adatok és a térképen ábrázolásra került adatok nem egyeznek.

A repülőgépek alapesetben is a zajtérképen ábrázoltnál 2,5 fokkal északabbra húzó pályán szállnak fel, ha pedig a fordulást korábban kezdik, ez még több fokos eltérés is lehet. Ennek következtében a Budapestet északi és keleti irányban elhagyó repülőgépek valóban egyértelműen érintik a Városszéli-telep lakott területeit, így a zaj erősségét mutató isophon-görbék határai eltolódnak.

A lakossági panaszok számának növekedését okozza továbbá, hogy a pályakarbantartási munkálatokat – a korábbi évektől eltérően – 2012-ben nem éjszaka, hanem nappal végzik. Az éjszaka végzett munka a repülőgépek mozgását nem korlátozta (éjszaka alig volt gépmozgás), viszont a jelenlegi, nappal végzett munka azzal jár, hogy a gépek lényegesen nagyobb gyakorisággal veszik igénybe a 2. futópályát, és ezzel a fent leírtak – a 2011-es állapothoz képest is – jóval gyakrabban fordulnak elő.

Tekintettel arra, hogy a Budapest Airport Zrt. a repülőtér stratégiai zajtérképének kidolgozására 5 évente köteles, a jelenleg megküldött dokumentum 5 évig érvényben lesz, ami az elkövetkező időszakban komoly problémát és kezelhetetlen helyzetet jelenthet a X. kerület érintett lakossága számára.

A fentiek alapján a HungaroControl-hoz az Önkormányzat a következő kérdéseket intézi, amelyek megválaszolását – a létrejött helyzet súlyossága miatt – soron kívül kéri:

- Kérjük szakmailag megalapozott válaszukat a leírt – különösen az 1. pontban megjelölésre került – problémára!
- A HungaroControl milyen intézkedéseket kíván tenni a Budapest X. kerület, kőbányai Városszéli-telep megnövekedett zajterhelésének csökkentésére?
- A pályakarbantartások átszervezése során miért nem vették figyelembe annak hatását a repülőtér környezetében lakókra?
- A 2011. december 15-én megtartott partnerségi találkozón vállalták, hogy bevezetésre kerül az ún. teljesítményalapú navigáció, amely alapján a nyomvonaltartási pontosság növelhető. Megtették-e a megfelelő lépéseket a bevezetésére, illetőleg mikor kerül arra sor, tekintettel arra, hogy a megjelölt lakossági panaszok jelentős része e pontosság meg nem tartása miatt keletkezik.

- Megtörtént-e alternatív repülési útvonalak, fel- és leszállógörbék kialakítása, ahogyan azt 2011-ben megvalósítani javasolták?
- Önkormányzatunk a repülőtéri forgalomból eredő zajpanaszok csökkentése tekintetében továbbra sem elégedett a HungaroControl szerepvállalásával. Milyen intézkedéseket kívánnak tenni ezügyben?


Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Kérem, hogy a hivatkozott méltánylandó súlyos lakossági panaszok kezelése érdekében, a Repülőtér stratégiai zajtérképének Felügyelőség által – a leírt formában – történt elfogadása nyomán kialakult helyzetben szíveskedjenek szakmai válaszással és azt követő hatékony intézkedéseikkel a X. kerületben felmerült érintett zajterhelési problémák megoldásában közreműködni.

Ugyanakkor kérem, hogy a Repülőtér stratégiai zajtérképe alapján történő egyes – akár jogi úton is kikényszeríthető – zajvédelmi intézkedések megtételéhez alakítson ki a HungaroControl és az Önkormányzat egy olyan együttműködési/kapcsolattartási megoldási formát, amellyel az Önkormányzat a kerület érintett lakosságának érdekeit szolgáló konkrét javaslatait megfogalmazhatja és azok – megvalósításuk érdekében – közvetlenül Társaságukkal egyeztetésre is kerülhetnek. E tekintetben jelen levélem megválaszolását követően készséggel állok rendelkezésére egy személyes találkozásunkhoz.

Budapest, 2012. november 29.

Üdvözlettel:


Kovács Róbert
polgármester

