

**Budapest Főváros X. kerület
Kőbányai Önkormányzat
Alpolgármestere**

**Előterjesztés
a Kerületfejlesztési és Környezetvédelmi Bizottság részére
a kerületi lakosságot érintő közlekedési zajterheléssel kapcsolatos kiemelkedő eljárásokról
szóló tájékoztatóról**

I. Tartalmi összefoglaló

Kőbánya zajhelyzete összetett kérdés, ugyanis a lakó-, intézményi és gazdasági területek szoros kapcsolata okozta feszültség mellett jelentős problémát okoz a közlekedésből – főként a légi és vasúti közlekedésből – eredő zajterhelés.

1. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) működéséből eredő zajterhelés súlyossága miatt a lakosság védelme érdekében ezen kérdéskört Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat (a továbbiakban: Önkormányzat) kiemelt kerületi problémaként kezeli. A Repülőtérrel kapcsolatban jelenleg két kiemelt környezetvédelmi eljárás van folyamatban, amelyekben az Önkormányzatot is ügyféli jogállás illeti meg. Az egyik a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályának jogelődjénél, a **Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőségnél** (a továbbiakban: Felügyelőség) **indult környezetvédelmi működési engedélyezési eljárás**, a másik pedig a **Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala** (a továbbiakban: **Légügyi Hivatal**) által zajgátló védőövezetet kijelölő döntés másodfokú elbírálása.

a) A Felügyelőség a Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zrt. (a továbbiakban: Üzemeltető) részére az ERM Hungária Kft. (1052 Budapest, Vármegeye utca 3-5.) által készített teljes körű környezetvédelmi felülvizsgálati dokumentáció alapján a 2014. április 8-án kelt, KTF: 80-58/2014. számú határozatában **környezetvédelmi működési engedélyt** adott a Repülőtér működésére, a rendelkező részben foglaltak megtartásának kötelezettsége mellett. A határozat helyben szokásos módon történő közzététele 2014. április 18-a és 2014. május 5-e közötti időszakban megtörtént. Tekintettel arra, hogy a határozatban számtalan jogi ellentmondás merült fel, Kovács Róbert Polgármester Úr meghatalmazása alapján dr. Jurasits Zsolt ügyvéd a törvényes határidőn belül jogorvoslati kérelmet nyújtott be a fenti környezetvédelmi működési engedély ellen.

Az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség több fellebbezés benyújtása folytán a környezetvédelmi működési engedélyt felülvizsgálta és megsemmisítette, valamint a Felügyelőséget új eljárás lefolytatására utasította. A Felügyelőség a megismételt eljárást 2015. január 30. napján megindította.

Az új eljárás keretében a Felügyelőség az Üzemeltető részére a 2015. március 26-án kelt, KTF: 2167-57/2015. számú határozatában ismét környezetvédelmi működési engedélyt adott, amely az előterjesztés 1. mellékletét képezi. A határozat helyben szokásos módon történő közzététele 2015. április 1-je és 2015. április 17-e közötti időszakban megtörtént.

A 2015. március 30-án megtartott vezetői értekezleten fogalmazódott meg a határozattal szembeni jogorvoslati lehetőség vizsgálatára dr. Jurasits Zsolt ügyvéd ismételt bevonása. Kovács Róbert Polgármester Úr 2015. április 7-én ismételten meghatalmazta dr. Jurasits Zsolt ügyvédet a határozat elleni fellebbezés benyújtására.

Az előterjesztett fellebbezés indokai között – a számtalan jogi hiányosság mellett – szerepelt, hogy a Felügyelőség ismeretében van annak, hogy a Repülőtér környezetvédelmi működési engedély nélkül üzemel, mégsem alkalmaz az Üzemeltető ellen jogkövetkezményeket (pl. korlátozások, felfüggesztés, megtiltás, bírságolás stb.), valamint a jelenlegi – nem jogerős – környezetvédelmi működési engedély egy oldal kivételével ugyanazt tartalmazza, mint az előző, megsemmisített környezetvédelmi működési engedély. Kiemelendő, hogy jelen eljárásban a Felügyelőség a korábbi környezetvédelmi működési engedélyezési eljárás során készített dokumentáció alapján hozott döntést, és nem kötelezte az Üzemeltetőt új tervdokumentáció benyújtására. Nem tartalmaz továbbá az engedély „zaj- és rezgésvédelmi szempontú előírások” része rezgésterheléssel kapcsolatos előírásokat.

A fentiek, valamint egyéb jogi hiányosságok és ellentmondások miatt vált indokoltá a jogorvoslati kérelem benyújtása, amelynek dr. Jurasits Zsolt ügyvéd a törvényes határidőn belül eleget tett. A benyújtott fellebbezés az előterjesztés 2. mellékletét képezi.

b) A Légügyi Hivatal a Budapest Airport Zrt. által benyújtott kérelem alapján a 2014. augusztus 1-jén kelt, LR/RK/NS/A/1965/0/2014. számú határozatában a Repülőtér környezetében **zajgátló védőövezeteket** jelölt ki. A határozat az előterjesztés 3. mellékletét képezi. A határozat közzététele 2014. augusztus 13-a és 2014. augusztus 29-e közötti időszakban megtörtént. A Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete (a továbbiakban: Képviselő-testület) a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében zajgátló védőövezet kijelölése ügyében hozott határozat elleni fellebbezés benyújtásáról szóló 402/2014. (VIII. 26.) KÖKT határozatában nem értett egyet a kijelölt zajgátló védőövezetekkel. A Képviselő-testület ugyanezen határozatában felkérte a polgármestert jogorvoslati kérelem benyújtására. Kovács Róbert Polgármester Úr a képviselő-testületi döntésnek megfelelően 2014. augusztus 26-án jogorvoslati kérelmet nyújtott be a Légügyi Hivatal határozata ellen, amely az előterjesztés 4. mellékletét képezi.

A fellebbezés fő indoka az volt, hogy a zajgátló védőövezet kijelölésénél nem vették figyelembe a Képviselő-testület többször nyomatékosított véleményét, álláspontját.

A fellebbezés folytán a zajgátló védőövezetet kijelölő határozat nem vált jogerőssé. A Nemzeti Közlekedési Hatóság Központ Másodfokú Hatósági Főosztály (a továbbiakban: Másodfokú Hatóság) 2015. január 23-án kelt, EH/MD/NS/A/4/7/2015. számú végzésében a másodfokú eljárás keretében Bera Józsefet eseti szakértőként rendelte ki. A szakértőnek meg kellett vizsgálnia, hogy az elsőfokú határozat alapjául szolgáló dokumentációkban szereplő adatok helyesen kerültek-e meghatározásra (pl. mértékadó műveletszámok, alapadatok, határérték feletti zajterhelés stb.), valamint a számítás során alkalmazott módszer és adatbázis jogszerűen és indokoltan került-e meghatározásra, összehasonlíthatóak-e a számítási eljárás során alkalmazott magyar és német számítási módszerek, valamint szakvéleményt kell kialakítania az elsőfokú határozat ellen előterjesztett fellebbezésekben foglalt szakmai érvek vonatkozásában.

A szakértői vélemény elkészítésének határideje 2015. március 5. napja volt, amelyet a Másodfokú Hatóság első ízben a 2015. február 27-én kelt, EH/MD/NS/A/4/16/2015. számú végzésben 2015. április 3. napjára, majd a 2015. április 3-án kelt, EH/MD/NS/A/4/38/2015. számú végzésben 2015. április 21. napjára módosított. A döntések tekintetében közzétételi kötelezettségünknek eleget tettünk, a döntéseket minden esetben 15 napig tartó időszakra

kihirdettük az Önkormányzat honlapján és a fali hirdetmények között. A fellebbezések folytán folyamatban lévő másodfokú eljárás során határozat még nem született.

c) A HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. (a továbbiakban: HungaroControl Zrt.) 2014. szeptember 19. napján megrendezett partnerségi találkozóján értesültünk a **Web Alapú Légiforgalmi Tájékoztató Elektronikus Rendszer, azaz a WALTER „megszületéséről”.**

A WALTER egy olyan korszerű, egyszerűen kezelhető, internetalapú szolgáltatás, amellyel bárki megjelenítheti a légi járművek pozícióját és adatait egy adott időpontban Budapest vonzáskörzetén belül, így naprakész információkat szolgáltat a főváros feletti légi forgalom alakulásáról. A rendszert támogató szoftvert a HungaroControl Zrt. kezdeményezése és tervei alapján a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Közlekedésinformatikai Központja fejlesztette ki és helyezte üzembe.

A HungaroControl Zrt. radaradataiból táplálkozó, nyilvános weboldal segítségével 15 napra visszamenőleg lekérdezhető a kijelölt járművek adatai a felhasználó által megjelölt cím vagy a GPS koordinátákkal megadott pozíció 3,7 kilométeres körzetében. Az elhaladt légi jármű kiválasztásával nemcsak annak helyzete, járatszáma, típusa jeleníthető meg, hanem a kiválasztott pozíciótól vett minimális távolsága is. Az adatok térképes felületen, könnyen kezelhető módon, egyszerűen böngészhetőek. A járműről a megtekintett adatokat lekérdezés formájában, a rendszer által előállított webcímről lementheti magának az érdeklődő, amelyeket tárolhat ebben a formában 15 napnál hosszabb ideig is.

A kerületi lakosok számára számos esetben az engedélyezett útvonaltól való eltérés és a megengedett minimális repülési magasság betartásának elmaradása okozza a legtöbb panaszt, ezért dr. Pap Sándor Alpolgármester Úr 2014. szeptember 25-én kelt levelében javasolta a HungaroControl Zrt.-nek a WALTER további fejlesztései során az engedélyezett útvonaltól való eltérés rögzítését a rendszerben mind az irányokra, mind a magassági adatokra vonatkozóan.

A HungaroControl Zrt. 2015. január 16-án kelt levelében arról adott tájékoztatást, hogy a WALTER már a HungaroControl Zrt. honlapjáról bárki számára elérhető. Az elhaladt légi jármű kiválasztásával nemcsak annak helyzete, járatszáma, típusa jeleníthető meg, hanem a WALTER a korábbi tesztverzióhoz képest rögzíti a kiválasztott pozíciótól mért minimális magassági távolságot is.

A lakosok minél szélesebb körének tájékoztatása céljából a WALTER kidolgozásáról, elérhetőségéről, valamint általános információiról cikket jelentettünk meg a Kőbányai Hírek című kerületi újságban, valamint az Önkormányzat honlapján.

Információink szerint 2015. február 5. napjától a légiforgalmi irányításért felelős HungaroControl Zrt. törölte a teljes légi útvonalhálózatot, ezzel lehetővé téve a repülőgépek – a tilalmazott területeken kívül – korlátozások nélküli, szabad légtérhasználatát, tehát a WALTER általunk javasolt engedélyezett útvonallal kapcsolatos fejlesztése már nem aktuális.

2. Kőbánya területét a vasúti vonalszakaszok 8 területi egységre osztják, amelyek számos esetben lakóterületet is érintenek, ezért szintén kiemelten szükséges kezelni a vasúti közlekedésből eredő zajterhelés csökkentésére irányuló intézkedéseket.

a) A MÁV Magyar Államvasutak Zrt. (a továbbiakban: MÁV Zrt.) részére a Felügyelőség a többször módosított KTVF: 44762-5/2011. számú határozatában környezetvédelmi működési engedélyt adott a Budapest X. kerület, Magyarfalva utca és Zöldpálya utca menti 120A jelű vasúti vonalszakasz vonatkozásában.

A MÁV Zrt. kérelmére – az előírt zajvédő fal létesítésére vonatkozó teljesítési határidő módosítása miatt – a Felügyelőség a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény alapján az eljárást 2015. február 5. napján megindította.

A Felügyelőség jogutódja, a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztálya a 2015. április 10-én kelt, PE/KTF/1454-7/2015. számú határozatában – amely az előterjesztés 5. mellékletét képezi – a korábban kiadott KTVF:44762-5/2011. számú engedélyt módosította akként, hogy az előírt zajterhelési határértékek teljesülését biztosító **zajárnyékoló létesítményt 2015. május 31. napjáig kell megépíteni.** Majd az előírt zajcsökkentési intézkedések eredményességét, illetőleg zajkibocsátási határértékek teljesülését helyszíni műszeres zajméréseken alapuló szakvéleményben kell bizonyítani a zajvédő fal műszaki átadását követő 30 napon belül.

b) Önkormányzatunk kezdeményezésére az idei év tavaszán értesültünk arról, hogy a MÁV Zrt. a **Budapest X. kerület, Kőbánya-Kertváros területén a vasúti közlekedés okozta rezgésterhelések** megismerése céljából – az esetleges további intézkedéseket megalapozó – rezgésméréseket kíván végezni.

2015. március 3. napján a Polgármesteri Hivatal ügyintézői a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. képviselőivel, Agócs Zsolt Bizottsági Elnök Úrral, valamint egy kerületi lakossal előre egyeztetett időpontban helyszíni bejárást tartottak a Budapest X. kerület, Kőbánya-Kertváros területén, amely során a térségben végzendő rezgésméréssel kapcsolatos részletek megbeszélésére és a mérési helyszínek bejárására került sor.

A jelenlévők megállapodása szerint a Kertváros területén az alábbi 4 lakóingatlanon történt ütemezett rezgésmérés

- Budapest X. kerület, Jászberényi út 115/B (mérés ideje: 2015. március 11.),
- Budapest X. kerület, Jászberényi út 85/B (mérés ideje: 2015. március 18.),
- Budapest X. kerület, Szellőrózsa utca 19. (mérés ideje: 2015. március 25.),
- Budapest X. kerület, Vadszőlő utca 43. (mérés ideje: 2015. április 1.).

A méréseket a MÁV Zrt. környezetvédelmi laborjának munkatársai végezték el az éjszakai (22-06) időszakban. A MÁV Zrt. a 2015. április 21-én kelt levelével **megküldte az emberre ható rezgésmérések eredményét összefoglaló vizsgálati jegyzőkönyvet**, amely jelen előterjesztés 6. mellékletét képezi. A mérési eredmények alapján a vizsgált rezgés a követelményeknek minden helyszínen megfelelt.

Budapest, 2015. május „15.”



Radványi Gábor

Törvényességi szempontból ellenjegyzem:



Dr. Szabó Krisztián
jegyző

IKTATÁSRA ÁTVÉVE: 2015 MÁRC 30.

KÖZÉP-DUNA-VÖLGYI KÖRNYEZETVÉDELMI ÉS
TERMÉSZETVÉDELMI FELÜGYELŐSÉG

Kérjük, válaszában hivatkozzon iktatószámunkra!

Ikt. sz.: KTF: 2167-57/2015. Tárgy: A Budapest Airport Zrt. megismételt környezetvédelmi felülvizsgálati eljárása – környezetvédelmi működési engedély

Előadó: Nagy Anett
dr. Schwab Ildikó
Józsa Judit
Bóna István
Vincze-Bera Szilvia
Sovány Márta
Berényi Zsombor
Spanyár Dániel

BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET KÖBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT Polgármesteri Hivatala	
Iktatószám: K/498/19/2015/III	2015 MÁRC 30.
Előszám: K/498/18/2015/III	Előadó: K.K.

HATÁROZAT

A Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zrt. (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér; Cg. 01-10-044665; KÜJ: 100358634; a továbbiakban: Környezethasználó) részére az ERM Hungária Kft. (1052 Budapest, Vármegye u. 3-5., a továbbiakban: Tervező) által készített teljes körű környezetvédelmi felülvizsgálati dokumentáció (a továbbiakban: Dokumentáció) alapján

környezetvédelmi működési engedélyt

adok, a Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (KTJ: 100596156) működésére, a rendelkező részben foglaltak megtartásának kötelezettsége mellett.

I. ALAPADATOK

Környezethasználó: Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zrt.
(1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér)

A tevékenység helye: Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér), 1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér

A tevékenység helye szerinti ingatlanok tulajdonosai:
Hajdú István (ingatlan tulajdonos)
Dr. Wahl István (ingatlan tulajdonos)
Ambrus Ferenc (ingatlan tulajdonos)
Rizmajer György (ingatlan tulajdonos)
Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság (vagyonkezelő)
(1088 Budapest, Rákóczi út 41.)
Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zrt. (vagyonkezelő)

II. A LÉTESÍTMÉNY RÖVID ISMERTETÉSE

A létesítmény funkciója a Repülőtér üzemelése.

KTJ szám:	100596156
Ingatlanok összterülete:	1515 ha
Beépített/ burkolt terület:	2.825.000 m ²
Burkolatlan terület:	12.325.000 m ²
Terminálok száma:	2
Futópályák:	13R – 31L (3010 m) 13L – 31R (3707 m)

III. KÖRNYEZETVÉDELMI ELŐÍRÁSOK

Hulladékgazdálkodási szempontból:

1. A *hulladékról* szóló 2012. évi CLXXXV. törvény [a továbbiakban: Ht.] 4. §-ában foglaltaknak megfelelően a tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést, biztosítsa a hulladékképződés megelőzését, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentését, a hulladék hasznosítását, továbbá környezetkímélő ártalmatlanítását.
2. A Repülőtér üzemeltetése során keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékokat azonosító kód szerint be kell sorolni a *hulladékjegyzékről* szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet [a továbbiakban: 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet] szerint, azokat a környezet veszélyeztetését kizáró módon, egymástól elkülönítve kell gyűjteni, és további kezelésre csak az adott típusú hulladéokra érvényes hulladékkezelési, hulladékgazdálkodási vagy egységes környezethasználati engedéllyel rendelkező szervezetnek lehet átadni. A kezelési engedély meglétéről a hulladék átadását megelőzően a Környezethasználónak meg kell győződnie. A keletkező hulladékok kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.
3. A tevékenység végzése során keletkező veszélyes hulladékok további kezelését a veszélyes hulladékok kezelésének feltételeit meghatározó, hatályos jogszabály [jelenleg a *veszélyes hulladékkal kapcsolatos tevékenységek végzésének feltételeiről* szóló 98/2001. (VI. 15.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 98/2001. (VI. 15.) Korm. rendelet]] szerint kell végezni.
4. A veszélyes hulladék gyűjtőhelyekkel kapcsolatosan az *egyes hulladékgazdálkodási létesítmények kialakításának és üzemeltetésének szabályairól* szóló 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet] előírásait be kell tartani.
5. Az üzemeltetés során keletkező hulladékok nyilvántartása és az adatszolgáltatás a *hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről* szóló 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet] előírásai szerint végzendő.
6. A tevékenység végzése során bekövetkező rendkívüli eseményekről, a megtett intézkedésekről és azok eredményéről a Felügyelőséget értesíteni kell.

Kármentesítési szempontból:

1. A Repülőtér területén lévő I. számú üzemanyagtelep környezetének kármentesítésére, valamint a Repülőtér területén lévő veszélyes hulladéktároló és olajos földtároló környezetének kármentesítésére vonatkozó, mindenkor hatályos kármentesítési határozatokban előírtakat be kell tartani, a kármentesítési munkálatokat a Repülőtér területén folytatott tevékenység nem akadályozhatja.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

1. A légi járművek üzemeltetését, földön és levegőben végrehajtott műveleteit - különösen lakott terület közelében és éjszaka - úgy kell végrehajtani, hogy
 - azon területek esetében, ahol a Repülőtér üzemeltetéséből számított mértékadó zajterhelés nem haladja meg a közlekedésből származó környezeti zaj külön jogszabályban meghatározott zajterhelési határértékeit, ott a későbbiekben se legyen kimutatható határértéket meghaladó zajterhelés,
 - A már határértéket meghaladó zajterheléssel érintett területeknél az adott terület számítások alapján előrejelzett zajterhelése tovább ne emelkedjen.
2. A Repülőtér üzemelése és fejlesztése során a vonatkozó jogszabályban meghatározott határértékeket meghaladó zajterhelést fokozatosan és tervszerűen csökkenteni kell.
3. A Környezethasználónak az érvényben lévő zajcsökkentő eljárások felülvizsgálatát, új eljárások kidolgozását kell kezdeményeznie. A Környezethasználó az új repülési eljárások bevezetése eredményeként - lehetőség szerint a légi jármű-forgalom lakatlan, vagy kisebb lakossűrűségű területek fölé történő áthelyezésével - el kell, hogy érje a Repülőtér környezetét érő, légiközlekedésből származó zajterhelés optimalizálását.

Határidő: 2015. december 31.

4. A zajmonitor kiértékelési adatainak felhasználásával térképen kell ábrázolni isophon görbékkel az éves környezeti zajterhelést. A térképet a Környezethasználó honlapján publikálni kell.

Határidő: Tárgyévét követő május 31., évente teljesítendő.

5. Zajmonitor pontonként minden naptári napra, valamint havi és éves összesítésben az előírt kiértékelést el kell végezni. **Negyedévenként a zajmonitor kiértékelési adatait a Felügyelőségre be kell nyújtani.**
6. A lakosság tájékoztatása érdekében a Környezethasználó a honlapján rendszeresen közzé kell hogy tegye a zajterhelés alakulását szemléltető zajterhelési térképeket, a zajmérő állomások mérési eredményeit, valamint a megvalósult repülési műveletszámokat is. Ismertetni kell az alkalmazott repülési útvonalakat, és tájékoztatni kell az érintett lakosságot a tervezett karbantartási munkálatokról.
7. A hajtóműpróbázást úgy kell végezni, hogy *a környezeti zaj és rezgésterhelési határértékek megállapításáról* szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet [a továbbiakban: 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet] 3. számú mellékletében előírt zajterhelési határértéket ne haladja meg.
8. Meg kell valósítani a Környezethasználó zajvédelmi programjában előírtakat. A zajvédelmi programnak a légiközlekedési hatóság által történő, *a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól* szóló 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet] 13. §-a szerinti jóváhagyását követő megvalósításáról évente beszámolót kell készíteni és azt be kell nyújtani a Felügyelőségre.
Benyújtási határidő: Tárgyévét követő május 31.
9. Az ipari jellegű létesítményeket, a forgalmi előtérben a légi járművek kiszolgálását, a segédhajtómű járatást úgy kell végezni, hogy a működésből származó zaj ne haladja meg a 27/2008. KvVM-EüM együttes rendelet 3. számú mellékletében előírt zajterhelési határértéket.

10. A havonta teljesített repülési műveletek számáról, fel- és leszállási útvonalakra lebontva, nyilvántartást kell vezetni. A nyilvántartás adatait a **Felügyelőségre negyedévenként be kell nyújtani.**
11. A 2013-2022. időszakra elfogadott végleges stratégiai intézkedési tervben meghatározott feladatokat ütemezetten, tervszerűen végre kell hajtani.
12. A zajgátló védőövezet kijelöléséig a Repülőtér a 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet mellékletében előírt átmeneti rendelkezések figyelembevételével kell üzemeltetni.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból:

1. A Repülőtér területén a légszennyezettségi (immissziós) mérések eredményeinek összefoglaló értékelését **évente, a tárgyévet követő év március 31. napjáig** be kell nyújtani a Felügyelőségre. Az eredményekhez az értékelés alapját szolgáló adatokat is mellékelni kell elektronikus adathordozón.
2. A Repülőtér területén található pontforrásokra vonatkozóan a mindenkor hatályos külön határozatban – jelenleg a KTVF: 19630-5/2013. számon módosított KTVF: 19630-2/2013. számú pontforrás működési engedélyben (a továbbiakban: Pontforrás működési engedély) - foglalt előírásokat be kell tartani.

III. SZAKHATÓSÁGI ÁLLÁSFOGLALÁS

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35100-3061-5/2015.ált. iktatószámú szakhatósági állásfoglalásában a tevékenység végzéséhez víz- és talajvédelmi szempontból az alábbi előírásokkal járult hozzá:

1. *„A tevékenység során a felszíni és felszín alatti vizek minősége nem veszélyeztethető.*
2. *Az üzemeltetés során be kell tartani a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] előírásait, és fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a felszíni és a felszín alatti víz ne szennyeződjön.*
3. *A Repülőtér területén lévő bányatóba, illetve vízfolyásokba (Gyáli-patak, Maglódi 17. csatorna, Gyáli 17. és Gyáli 171. csatorna) kizárólag tiszta, illetve megfelelően tisztított csapadékvíz vezethető.*
4. *Új létesítmények építése esetén a szükséges vízjogi engedélyeket meg kell kérni, illetve a meglévők módosítását kell kezdeményezni.*
5. *A tevékenység során esetleg bekövetkező, a felszíni- a felszín alatti vizeket, illetve a földtani közeget érintő káreseményeket, szennyeződések haladéktalanul be kell jelenteni, és a szükséges intézkedéseket meg kell tenni.*
6. *A Repülőtér területén lévő vízellátási létesítmények (vízellátást szolgáló kutak, talajvíz figyelő kutak, szennyvíz- és csapadékvíz elvezetés) üzemeltetése során be kell tartani a mindenkor hatályos vízjogi engedélyekben foglaltakat.*
7. *A felszíni- a felszín alatti vizekre, illetve a földtani közegre potenciális veszélyforrást jelentő létesítmények műszaki védelméről, rendszeres ellenőrzéséről, karbantartásáról gondoskodni kell.*
8. *A Repülőtér területén folyó kármentesítésekre vonatkozó mindenkor hatályos kármentesítési határozatokban foglaltakat előírásokat be kell tartani. A Repülőtér területén folytatott tevékenység nem akadályozhatja a kármentesítést.*
9. *A 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 16. § (4) bekezdése, valamint a 35. § (1) bekezdés a) pontja alapján történő adatszolgáltatást a felszín alatti víz és a földtani közeg környezetvédelmi nyilvántartási rendszer (FAVI) adatszolgáltatásáról szóló 18/2007. (V. 10.) KvVM rendelet 2. melléklete szerinti „EÉ éves jelentés” kitöltésével és az FKI-KHO-nak történő benyújtásával kell teljesíteni.*

- Benyújtási határidő: tárgyévet követő év március 31.*
10. *Az alap-adatlapokban közölt adatokban bekövetkezett változásokat tárgyévet követő év március 31-ig be kell jelenteni."*

IV. EGYÉB ELŐÍRÁSOK

1. **A környezetvédelmi működési engedély a jogerőre emelkedését követően: 2025. december 31. napjáig érvényes.**
2. Az engedélyezéskor vizsgált körülmények megváltozását, illetve tervezett jelentős megváltoztatását, továbbá a tulajdonosváltozást - 15 napon belül írásban - be kell jelenteni a Felügyelőségnek. Felhívom a figyelmét, hogy ezen változások a környezetvédelmi működési engedély módosítását vonják maguk után.
3. A környezetvédelmi működési engedély más jogszabályokban előírt egyéb hatósági engedélyek/hozzájárulások megszerzése alól **nem mentesít.**
4. A Felügyelőség a környezetvédelmi működési engedélyt visszavonja, ha az engedélyezéskor fennálló feltételek lényegesen megváltoztak.

V. JOGKÖVETKEZMÉNYEK

1. *A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról* szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet] 26. § (1) és (5) bekezdései alapján: amennyiben a környezethasználó környezetveszélyeztetést vagy -szennyezést okoz, vagy a jelen határozatban foglaltaknak nem tesz eleget, a környezetvédelmi hatóság a tevékenységet
 - korlátozhatja,
 - felfüggesztheti,
 - megtilthatja, vagy
 - a környezetvédelmi engedélyt visszavonhatja;és a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (3) bekezdése szerint a környezethasználót a tevékenység környezetre való veszélyességétől függően ötvenezer-százezer forint/nap összegű bírság megfizetésére kötelezi.
2. A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (4) bekezdése szerint a környezetvédelmi engedély előírásaitól eltérően folytatott tevékenység esetén a Felügyelőség határozatában kötelezi a környezethasználót kettőszázezer forinttól ötszázezer forintig terjedő bírság megfizetésére, az engedélyben rögzített feltételek betartására, valamint legfeljebb hat hónapos határidővel intézkedési terv készítésére.
3. Fenti előírások határidőre történő önkéntes teljesítésének elmaradása esetén *a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól* szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 127. § (2) bekezdésében és 134. §-ban foglaltak alkalmazásának van helye.

*

A Környezethasználó a 675 000 Ft igazgatási szolgáltatási díjat 2011. október 4. napján megfizetette.

E döntés ellen a közléstől számított 15 napon belül az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőséghez (a továbbiakban: Főfelügyelőség) címzett, de a Felügyelőséghez három példányban benyújtandó fellebbezéssel lehet élni. A fellebbezés elektronikus úton való előterjesztésére nincs lehetőség.

A fellebbezési eljárás díja 337 500 Ft, amelyet a Felügyelőség Magyar Államkincstárnál vezetett 10032000-01711806-00000000 számú előirányzat-felhasználási számlájára átutalási megbízással vagy postai úton készpénz-átutalási megbízással (csekk) kell megfizetni.

INDOKOLÁS

A Környezethasználó részére a Repülőtér üzemeltetésére vonatkozóan a Felügyelőség KTVF: 41608-2/2006. számú határozatával környezetvédelmi működési engedélyt (a továbbiakban: Engedély) adott, amelyet a Felügyelőség KTVF: 3848-10/2011. számú határozatával módosított (a továbbiakban: Módosító határozat) az érvényességi idő tekintetében. A Módosító határozat ellen több fellebbezés érkezett, amelyeket a Felügyelőség felterjesztett a Főfelügyelőség felé. A Főfelügyelőség 14/6438-16/2011. számon kiadott határozatával a Felügyelőség Módosító határozatát megváltoztatta. A Főfelügyelőség 14/6438-16/2011. számú határozata ellen több bírósági felülvizsgálatra irányuló kereseti kérelem érkezett. A Fővárosi Törvényszék 27.K.30.710/2012/13. számú ítéletével a Főfelügyelőség 14/6438-16/2011. számú határozatát a Felügyelőség 3848-10/2011. számú határozatára kiterjedően hatályon kívül helyezte, és a Felügyelőséget új eljárás lefolytatására kötelezte. A Környezethasználó a Fővárosi Törvényszék 27.K.30.710/2012/13. számú ítéletével szemben felülvizsgálati kérelmet terjesztett elő, amelynek alapján a Kúria Kfv.37.181/2013. számon a felülvizsgálati eljárást megindította.

A Főfelügyelőség KTVF: 225-206/2013. számon érkeztetett levelében értesítette a Felügyelőséget, hogy – mivel a Környezethasználó felülvizsgálatra irányuló kérelmét visszavonta - a Kúria Kfv. IV. 37. 181/2013/10. számú végzésével az ügy iratait az elsőfokú bírósághoz visszaküldte. A Főfelügyelőség KTVF: 225-206/2013. számon iktatott leveléhez mellékelte a Kúria által visszaküldött iratokat. A fentiek alapján a Felügyelőség az Engedély környezetvédelmi felülvizsgálatára irányuló megismételt eljárást 2013. augusztus 12. napján megindította.

A Környezethasználó a Repülőtér területén a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (3) bekezdés a) pontjának hatálya alá tartozó tevékenységet folytat a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. számú melléklet 40. pontja – *Repülőtér 2100 m alaphosszúságú futópályától* - alapján.

A Környezethasználó a 675 000 Ft igazgatási szolgáltatási díjat megfizette (számla száma: KI-3561/2011., KTVF: 3848-11/2011. számon iktatva).

Kustra Pál, Kóti Mihály, a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület (1174 Budapest, Berzsényi Dániel u. 9/a.; a továbbiakban: Egyesület), Márki László, a Közösen Ecserért Egyesület (2233 Ecser, Vasút utca 16.), Frik Zoltán Gábor, Vrábel József Artúrné, Borus Péter Pál, Barna Szilárd József, Bondor Gizella, dr. Kovács Szilárd Ferencné, Albert Péter Zoltán, Németh Tiborné, Bechler Kornél Szilveszter, Romhányi Sándor, Suhajda István, Buzási Károlyné, Vigh Sándor Ferenc, Szabó Zoltán kérésére a Felügyelőség, a Ket. 15. § (3) bekezdése alapján tárgyi eljárásban megállapította ügyféli jogállásukat.

A Környezethasználó részére a Repülőtér üzemeltetésére vonatkozóan a Felügyelőség KTF: 80-88/2014. számon kijavított KTF: 80-58/2014. számú határozatával környezetvédelmi működési engedélyt adott. A Főfelügyelőség több fellebbezés benyújtása folytán a fenti környezetvédelmi engedélyt felülvizsgálta, és OKTF-KP/1788-1/2015. számú másodfokú végzésével megsemmisítette, valamint a Felügyelőséget új eljárás lefolytatására utasította.

Az elsőfokú határozat megsemmisítésére, és új eljárás lefolytatásának elrendelésére az alábbiak miatt került sor:

„2014. január 1. napján hatályba lépett a vízügyi igazgatási, valamint a vízügyi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 482/2013. (XII. 17.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 482/2013. (XII. 17.) Korm. rendelet], melynek 14. § (1) bekezdése értelmében az Országos Vízügyi Hatóság – jogszabályban meghatározott hatósági feladat- és hatáskörében – az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség jogutódja.

A 482/2013. (XII. 17.) Korm. rendelet 14. § (2) bekezdése értelmében pedig a területi vízügyi hatóság a jogszabályban meghatározott hatósági feladat- és hatáskörében a környezetvédelmi, természetvédelmi és vízügyi felügyelőség jogutódja.

A vízügyi hatósági és szakhatósági hatáskörben bekövetkezett jogutódlás folytán hatályba lépő 481/2013. Korm. rendelet, amelynek 33. § (3) bekezdése értelmében a Kormány a felügyelőség környezetvédelmi felülvizsgálat, vagy környezetvédelmi teljesítményértékelés alapján lefolytatandó környezetvédelmi működési engedélyezési eljárásában – a tevékenység vizellátásának, csapadék- és szennyvízelvezetésének vizsgálata érdekében – az elsőfokú eljárásban a területi vízügyi hatóságot, a másodfokú eljárásban az Országos Vízügyi Hatóságot szaghatóságként jelöli ki.”

A Felügyelőség az új eljárást 2015. január 30. napján megindította.

A Felügyelőség a Ket. 29. § (6) bekezdése értelmében a hivatalában, a honlapján és a központi rendszeren (www.magyarorszag.hu) közzétette az eljárás megindításáról szóló hirdetményt, továbbá a vonatkozó iratokat – közhírré tétel céljából – megküldte a létesítmény helye szerinti Budapest Főváros X. kerület Kőbányai, Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente, Budapest XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre, Ecsér Község, Maglód Város, Üllő Város, Vecsés Város önkormányzatai jegyzőinek.

A fentiekkel egyidejűleg a Felügyelőség a közigazgatási hatósági eljárás megindulásáról szóló értesítés érdekében vezetett elektronikus adatbázis létrehozásáról, vezetéséről, valamint az adatbázis alapján történő értesítésről szóló 187/2009. (IX. 10.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdése alapján elektronikus úton értesítette a központi elektronikus szolgáltató rendszerben regisztrált, a tárgyi területen illetékes környezetvédelemi egyesületeket és társadalmi szervezetet.

A Felügyelőség a Ket. 29. § (3) bekezdés b) pontja alapján az eljárás megindításáról az ismert ügyfeleket értesítette.

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Jegyzője K/498/16/2015/III., Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzat Jegyzője 3-988/2015., Budapest XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Jegyzője 29/7566-2/2015., Ecsér Község Önkormányzat Jegyzője 461-5/2015., Maglód Város Önkormányzat Jegyzője 928-5/2014., Vecsés Város Önkormányzat Jegyzője 9/2068/2015., Üllő Város Önkormányzat Jegyzője 568-6/2015. számú levelében tájékoztatta a Felügyelőséget, hogy a felülvizsgálati eljárás megindításáról szóló hirdetmény kifüggesztésre került.

A Felügyelőség - figyelemmel a Ket. 44. § (1) bekezdésében foglaltakra - megkereste a környezetvédelmi, természetvédelmi, vízvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 481/2013. (XII. 17.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 481/2013. (XII. 17.) Korm. rendelet] 33. § (3) bekezdése alapján az ügyben érintett szakhatóságot.

A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35100-3061-5/2015.ált. iktatószámú szakhatósági állásfoglalását az alábbiakkal indokolta:

„Kérelmező hatóság szakhatósági megkeresésére a 2015. február 6. napján megküldött dokumentáció, annak 2015. március 23. napján érkezett kiegészítése, valamint a rendelkezésemre álló dokumentumok érdemi vizsgálatát követően az alábbiak figyelembe vételével, a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

Tárgyi terület a vízbázisok a távlati vízbázisok valamint az ivóvízellátást szolgáló vízilétesítmények védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint kijelölt vízbázist nem érint.

A Repülőtér területén lévő vízilétesítmények az utójára KDVVH: 1296-13/2014. számon módosított KTVF: 225-12/2008. számú (vízikönyvi szám: Bp/m/562, 6.2/F/999, 6.2/12/1192) egységes vízjogi üzemeltetési engedély alapján üzemelnek.

A szikkasztó-tározó tó melletti F1 jelű monitoring kút vízjogi fennmaradási engedélye KDVVH: 5141-4/2014. számon indult meg, jelenleg folyamatban van.

Az önellenőrzési tervet 2014. december 9. napján benyújtották az FKI-KHO-nak.

A megfelelően üzemeltetett vízvédelmi berendezésekkel, valamint ezek rendszeres ellenőrzésével, karbantartásával és szükség szerinti cseréjével a befogadókra vonatkozóan a jogszabályi előírásoknak megfelelő vízminőségi határértékek biztosíthatók.

A Hatósági döntéshozatal a vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról szóló 147/2010. (IV. 29.) Korm. rendelet, a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet, valamint a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet figyelembevételével történt. Jelen szakhatósági állásfoglalást a Ket. 44. figyelembevételével adtam ki.

[...]

Tájékoztatom, hogy az FKI-KHO a 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 17. § (2) bekezdés e) pontja alapján vízvédelmi hatósági és szakhatósági feladat- és hatáskörében a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség jogutódja, a 18. § (2) bekezdés e) pontja alapján a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Hatóság jogutódja.

Az FKI-KHO feladat- és hatáskörét a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, a 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdés 2 pontja, valamint illetékességét a 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 2. számú mellékletének 2. pontja szabályozza.”

A Felügyelőség a Ket. 63. § (2) bekezdése alapján hirdetményében tájékoztatást adott a Ket. 63. § (1) bekezdés a) pontja és a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Kvtv.) 80. §-a szerinti közmeghallgatás helyéről és idejéről.

A Felügyelőség tárgyi ügyben a Ket. 63. § (1) bekezdés a) pontja és a Kvtv. 80. §-a értelmében 2015. március 12. napján 12:30 órától a Rózsa Művelődési Házban (1183 Budapest, Városház u. 1.) közmeghallgatást tartott. A Felügyelőség a közmeghallgatáson elhangzottakat a döntése során figyelembe vette. A közmeghallgatást követően KTF: 2167-51/2015. számú levelével reagált a közmeghallgatáson részt vett ügyfelek kérdéseire, észrevételeire, mely levelet a Felügyelőség megküldött a közmeghallgatáson jelen lévő ügyfelek részére.

A Dokumentáció alapján a Repülőtér működtetésére vonatkozó tevékenység környezeti hatásait a Felügyelőség az alábbiak szerint értékelte:

Hulladékgazdálkodási szempontból:

A Dokumentáció részletesen ismerteti a Repülőtér üzemeltetése során keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékok körét, kezelésük módját, és ismerteti a további kezelést végző szervezeteket is.

A Repülőtér üzemeltetése során keletkező nem veszélyes, valamint kommunális hulladékokat egymástól elkülönítetten, 1,1 m³-es, guruló, színkódos, felirattal ellátott fém konténerekben (250 db) gyűjtik, majd a 173-as számú központi hulladékbázisra szállítják. Innen kézi válogatás, bálázás illetve tömörítés után szerződött partnercég szállítja el a kommunális és az újrahasznosítható (papír, karton, műanyag) hulladékokat.

Az üzemeltetés során keletkező veszélyes hulladékokat (akkumulátor- és szárazelem-hulladék, fáradt olaj, olajos iszap, gépjávitásból származó veszélyes hulladékok, irodatechnikai veszélyes hulladékok) alapvetően az erre kialakított munkahelyi gyűjtőhelyeken, illetve egyes hulladéktípusok esetében veszélyes hulladék üzemi gyűjtőhelyeken (az akkumulátor, illetve fáradt olaj hulladékokat a 204 jelű járműbázison, az olajos iszapot 2x200 m³-es fedett medencében, illetve a karbantartások során keletkező hulladékokat az 55-ös számú raktárépületben kialakított gyűjtőhelyen) gyűjtik, majd engedéllyel rendelkező partnercégeknek adják át hasznosításra, illetve ártalmatlanításra.

A Dokumentációban foglaltak alapján, illetve a rendelkező részben foglalt előírások betartása esetén a Repülőtér működése során jelentős környezeti hatás nem feltételezhető, a környezetvédelmi működési engedély kiadása ellen hulladékgazdálkodási szempontból kizáró ok nem merült fel.

A későbbi tevékenység során a jogszabályváltozásokra figyelemmel, a hatályos rendelkezések betartása szükséges, különös tekintettel a veszélyes hulladékok vonatkozásában.

A Felügyelőség hulladékgazdálkodási szempontú előírásait a Ht., a 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet, a 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet, a 98/2001. (VI. 15.) Korm. rendelet, a 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet, illetve további, a teljes körű környezetvédelmi felülvizsgálati dokumentáció benyújtásakor hatályos jogszabályok figyelembevételével tette.

Kármentesítési szempontból:

A Repülőtér területén több veszélyesanyag-tárolótartályt üzemeltetnek.

A RÜK Repülőtéri Üzemanyag Kiszolgáló Kft. II. számú üzemanyag telepén 2 db 5000 m³-es duplafalúsított, duplafenekű, merevtetős, állóhengeres föld feletti kerozin tárolótartály, továbbá az úgynevezett SLOP rendszerben a repülésre alkalmatlan JET A-1 üledék tárolására 4 db 100 m³-es fekvőhengeres, a fáradt olaj tárolására 1 db 2,5 m³-es, a lefölközött kerozin tárolására 1 db 5 m³-es felszín alatti, valamint a szlop tárolására 1 db 50 m³-es föld feletti duplafalú acéltartály található.

Az Air BP üzemanyagtelepként nevesített létesítményrészen 3 db 150 m³-es szimplafalú, kármentővel ellátott földfeletti kerozintartályból történik a repülőgépek üzemanyag ellátása.

A „D” porta melletti üzemanyagkút területén 2 db 60 m³-es osztott kamrájú, duplafalú földalatti fekvőhengeres acél gázolajtartály és benzin tartály található.

A havasgép tároló (203-as épület) mellett létesített üzemanyagkút területén 3 db 30 m³-es, konténerben elhelyezett föld feletti fekvőhengeres duplafalú gázolaj- és 1 db 10 m³-es benzintartályt üzemeltetnek, melyek kiépített szivárgásbiztonsági rendszerrel rendelkeznek.

Az újonnan épült SkyCourt terminál épületében található dízelgenerátor ellátására szolgáló gázolajat 1 db 10 m³-es duplafalú, felszín alatti tartályban tárolják.

A Repülőtér területén lévő kazánok másodlagos ellátásához használt olajat a kazánháztól északkeletre lévő 1 db 1000 m³-es duplafalú földtakarásos, duplaaljzatú tartályban tárolják.

Az erőműház mellett 2 db 100 m³-es duplafalú föld alatti dízelolaj tartályt üzemeltetnek. Az erőműházban egy 3 m³-es napitartály is található.

A veszélyesanyag-tárolótartályok üzemeltetését a rendelkező részben foglaltaknak megfelelően kell végezni.

Az I. számú üzemanyag telep környezetében feltárt talaj- és talajvízszennyezés kármentesítésének kötelezettje a MALÉV Magyar Légiközlekedési Zrt. „f.a.” (1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 12-14., a továbbiakban: MALÉV Zrt. „f.a.”).

A MALÉV Zrt. „f.a.”-t a Felügyelőség a KTVF: 3741-13/2013. számú határozatával földtani közeg és felszín alatti víz tekintetében a beavatkozás elvégzésére és a beavatkozás alatti kármentesítési monitoring végzésére kötelezte.

A Repülőtér területén lévő veszélyes hulladéktároló és olajos földtároló környezetében folyamatban lévő kármentesítési eljárás során a Felügyelőség KTVF: 110-3/2013. számú határozatával a Környezethasználat felszín alatti víz tekintetében kármentesítési monitoring végzésére kötelezte.

A Felügyelőség kármentesítési szempontú megállapításait a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet figyelembevételével tette.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

A Repülőtér környezete Budapest közigazgatási határán belül a X., XVII., a XVIII. kerületeket érinti, továbbá Vecsés, Üllő, Ecsér és Maglód közigazgatási területét.

A Dokumentáció Vibrocomp Kft. (1118 Budapest, Bozókvár u. 12.) által elkészített zajvédelmi fejezete a védendő létesítményeket a 2012. évi repülésforgalmi adatok alapján készítette, zajgátló védőövezeti számítási módszertan szerint meghatározott zajterképeken mutatja be, továbbá ismerteti a nappal 60 dB / éjszaka 50 dB isophongörbékkel határolt területek építésövezeti besorolását.

A hatásterület lehatárolásának meghatározásához háttérterhelés mérést végeztek a vizsgált terület környezetében. A háttérterhelés mérési eredményeiből megállapítható, hogy a környezeti zajforrás vélelmezett hatásterületén, a vizsgált zajforrás működése nélkül, a forrás típusának megfelelő zajterhelés (a közlekedési zaj minimumainál mért értékek alapján) kevesebb, mint a határérték, de az eltérés nem nagyobb, mint 10 dB.

Előzőek alapján a hatásterületet *a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól* szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet] 6. § (1) bekezdés b) pontja, illetőleg (3) bekezdése szerint, a zajszámítások eredményei alapján határolták le.

A légi közlekedéstől származó zajterhelés esetében a 2012. évi repülésforgalmi adatok alapján megállapítható, hogy a Budapest XVII. kerületének (Bélatelepi út házsora), valamint XVIII. kerületének Repülőtérhez közeli részén (Forgó utca, Csap utca, Abaújvár utca és az Ugocsa utca egyes részein) előfordul a nappali 65 dB és az éjszakai 55 dB feletti egyenértékű zajszint.

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: 1995. évi XCVII. törvény) 43. § (1) bekezdése előírja: *a légi járművet - különösen lakott hely közelében és éjszaka - úgy kell üzemeltetni, hogy a zajterhelés a külön jogszabályban meghatározott mértéket ne haladja meg.*

A mindenkor hatályos zajgátló védőövezet alapjául szolgáló dokumentációban (a továbbiakban: ZGVÖ dokumentáció) bemutatott, a Repülőtér üzemeltetése következtében

határértéket meghaladó zajterheléssel érintett területeknél az adott terület zajterhelése tovább nem emelkedhet, továbbá a ZGVÖ dokumentációban foglalt azon területek esetében, ahol a Repülőtér üzemeltetéséből számított mértékadó zajterhelés nem haladja meg a közlekedésből származó környezeti zaj külön jogszabályban meghatározott zajterhelési határértékeit, ott a későbbiekben se legyen kimutatható határértéket meghaladó zajterhelés. A zajgátló védőövezet kijelölésére irányuló eljárásban határozat kiadására a Felügyelőség rendelkezésére álló nyilvántartás szerint a mai napig nem került sor. A zajgátló védőövezet jogerős kijelöléséig a tárgyi tevékenységre vonatkozó környezetvédelmi működési engedélyben előírtakkal van lehetőség a zajterhelési határértékek betartására. Alapállapotnak tekinthető a Repülőtéren folytatott tevékenységre vonatkozó stratégiai zajtérkép elkészülésének báziséve. A stratégiai zajtérkép a Vibrocomp Kft. által készített dokumentáció szerint *a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól* szóló 18/1997. (X. 11.) KHVM-KTM rendeletben [a továbbiakban: 18/1997. (X. 11.) KHVM-KTM rendelet] lévő zajgátló védőövezet esetében is használt számítási módszertan alkalmazásával készült. Előzőek alapján és azok figyelembevételével került előírásra a rendelkező rész zaj- és rezgésvédelmi szempontú előírásai közül az 1. számú előírás.

A 176/1997. (X. 11.) Korm. rendeletben foglaltak figyelembevételével kerültek előírásra a rendelkező rész zaj- és rezgésvédelmi szempontú előírásain belül a 4-12. előírások a Főfelügyelőség OKTF-KP/1788-1/2015. számú másodfokú végzése szerint.

A repülőtér üzemelése és fejlesztése során a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet határértékeit meghaladó zajterhelést fokozatosan és tervszerűen csökkenteni kell.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (a továbbiakban: NFM) elkészítette a 2013. augusztus 28-án kelt állásfoglalását a Repülőtér stratégiai intézkedési tervével kapcsolatban (NFM állásfoglalás a „Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Stratégiai Zajvédelmi Intézkedési Terve 2013-2022” című dokumentumhoz), amely szerint:

„A Budapest Airport Zrt. a Korm. rendelet szerint a 2011. évi forgalmi adataikra épülő stratégiai zajtérképek és konfliktus térképek alapján határidőre elkészítette a repülőtér stratégiai intézkedési tervét, amelyről a szakmai egyeztetéseket minisztériumunkkal lefolytatta. Az intézkedési terv a vonatkozó jogszabályok szerinti módszerrel, a minimális tartalmi követelményeknek megfelelően készült, így a repülőtér üzembentartója eleget tett a jogszabályi kötelezettségeinek.

A meghívásos pályázat alapján készített stratégiai intézkedési tervben bemutatásra kerülnek az első zajtérképezés és intézkedési terv készítése óta eltelt időszakban megvalósított zajvédelmi intézkedések, illetve felülvizsgálatra kerülnek a megtett intézkedések hatásai. A dokumentum továbbá javaslatot tesz az elkövetkező években megvalósítandó zajcsökkentést eredményező feladatokra.

Az intézkedési terv logikusan felépített, formailag és tartalmilag megfelelő. Tartalmazza az intézkedési terv készítésére kötelezett megnevezését, a kapcsolódó jogszabályok felsorolását, a stratégiai küszöbértékeket, a számításba vett zajforrások leírását, a zajtérképezés eredményeinek összefoglalását, a megtett és tervezett zajcsökkentési intézkedéseket, a zajterhelésnek kitett emberek becsült számát és annak az intézkedések nyomán várható csökkentését. Bemutatja a felmerülő problémákat és fejlesztésre szoruló területeket, a közvélemény tájékoztatását, a hosszú távú stratégiát, valamint az eredmények értékelési módszerét.

Az intézkedési terv véglegesítése előtt több alkalommal került sor a tervezett egyeztetésére a Budapest Airport Zrt. és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium között. Véleményünket a

repülőtér üzemben tartója figyelembe vette, észrevételeinket az intézkedési tervbe beépítette. A leírtak alapján javasoljuk az intézkedési terv elfogadását.”

A fentiek alapján az NFM az Intézkedési Terv tartalmi és formai megfelelőségét vizsgálta, és megállapította, hogy az megfelel a hatályos jogszabályi előírásoknak.

Az NFM a 2013. augusztus 28. napján kelt, GVF/17626/1/2013-NFM számú levelével megküldte a Felügyelőségre az Intézkedési Tervet.

A fentiek figyelembevételével a Felügyelőség jóváhagyta a véglegesített Intézkedési Tervet azzal a feltétellel, hogy a Kvtv. 31. § (3) bekezdés alapján a repülési zajjal leginkább terhelt területek zajcsökkentését, a repülési zajjal még nem terhelt területek kedvező állapotának megőrzését a stratégiai zajtérképekre épülő intézkedési tervek végrehajtásával kell megvalósítani.

A Környezethasználónak az érvényben lévő zajcsökkentő eljárások felülvizsgálatát, új eljárások kidolgozását kell kezdeményeznie a 18/1997. (X. 11.) KHVM-KTM rendelet 12. § (4) bekezdés a) pontja figyelembevételével.

A stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól szóló 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet] 10. § (4) bekezdése ca) pontja értelmében az intézkedési tervnek zajforrásonként tartalmazni kell a repülési eljárások optimalizálásával elérhető zajcsökkentést célzó intézkedéseket.

A Főfelügyelőség 14/1145-4/2014. iktatószámú végzésére tekintettel a Felügyelőség KTF: 80-43/2014. számú levelével belföldi jogsegélyt kért a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatalától (a továbbiakban: NKHLH). A NKHLH LR/RK/NS/A/249/6/2014. számú jogsegélyében foglaltakat a Felügyelőség az eljárás során figyelembe vette.

Az NKHLH 2014. március 25. napján kelt, LR/RK/NS/A/249/6/2014. számú tájékoztatása szerint:

„Az Átmeneti rendelkezések, Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemben tartójára, vagyis a Budapest Airport Zrt-re vonatkozó előírásainak a Budapest Airport Zrt. eleget tesz, az NKHLH folyamatos tájékoztatása a forgalommegoszlásról negyedévenként megtörténik.”

A Felügyelőség zaj- és rezgésvédelmi szempontú előírásait a 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet, a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet, a 1995. évi XCVII. törvény, a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet, a 18/1997. (X. 11.) KHVM-KTM rendelet, a 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet, valamint a Kvtv. figyelembevételével tette.

Levegőtisztaság-védelmi szempontból:

A Dokumentáció levegőtisztaság-védelmi fejezeteiben bemutatásra kerültek a Repülőtér területén található légszennyező pontforrások és kibocsátásaik, amelyekre vonatkozóan a Környezethasználó a Pontforrás működési engedéllyel rendelkezik. A Pontforrás működési engedély tartalmazza a Repülőtér területén található légszennyező pontforrásokra vonatkozó levegőtisztaság-védelmi előírásokat.

A Dokumentáció levegőtisztaság-védelmi fejezeteiben foglaltak szerint a Repülőtér területén a Környezethasználó 2012. június végéig két háttérszennyezettség-mérő állomást üzemeltetett. A két állomásból egyet (BAIR2.) Környezethasználó gazdaságilag nehéz helyzetbe kerülése következtében be kellett zárni. Az első állomás 2007 szeptemberében

került kihelyezésre a 2-es terminál teraszán (BAIR1.), a második 2008 szeptemberében az irányítótorny közelében (BAIR2.) és 2012 júniusáig működött.

A Dokumentációban foglaltak szerint a monitoring rendszer üzemeltetésével a Környezethasználó célja a szennyező anyagok fajtáinak és koncentrációjának megismerése, a szennyezettség területi megoszlásának felderítése, a szennyezettség időbeli alakulásának és irányzatának megismerése, valamint tudományos kutatás végzése.

A műszerek rendszeres kalibrálását a Környezethasználó személyzete látja el, a szükséges karbantartásokat szerződéses szervizcég végzi negyedéves rendszerességgel. A monitorállomások adathálózatán keresztül kommunikálnak a szerverrel, ahová a mért adatok mentése történik. Az adatok 1 perces és 30 perces átlagolással képződnek.

A Dokumentáció tartalmazza a légszennyező források hatásterületének bemutatását is. A számításokhoz az EDMS modellrendszert használták, amely elsősorban repülőtéri emissziós források levegőminőségi hatásának megállapítására készült. A Dokumentációban foglaltak szerint a Repülőtér és annak közvetlen környékén jellemzően olyan tevékenységek zajlanak, amelyeknek a CO, NO₂ és PM₁₀ kibocsátása a legjelentősebb. A modellezés során a hatásterület meghatározásakor a legjelentősebb légszennyező anyagokat, a nitrogén-dioxid és a PM₁₀ komponenseket vették figyelembe.

A modellezés eredményeképpen elmondható, hogy a legtöbb NO₂ koncentráció maximum a 2-es terminál környékén (repülőgép beállóhelyek) található, amelyek értéke 50 µg/m³ körüli. A számítások eredményeképpen a modellezett területen a második legjelentősebb szennyező forrás a Repülőtér előtt elvezető 4-es út. Számottevőnek mondható még az 1-es terminál körüli légszennyezettség is. További lokális maximumot lehet még felfedezni a 31 L kifutópálya kezdőpontjánál. A Dokumentáció ezt a területen leggyakoribb ÉNY-i széliránnyal magyarázza, mivel a repülőgépek legtöbbször erről a pontról kezdik meg a felszállást és a repülőgép hajtóművek a felszállási folyamat megkezdésekor bocsátják ki a legtöbb NO₂-t.

A Repülőtérre jellemző PM₁₀ kibocsátás többsége a kiszolgáló járművek működéséből származik. További jelentős mennyiségű PM₁₀ származik a Repülőtér közúti megközelítésére használt járművekből, amely a Repülőtérre vezető utak mentén jelenik meg, míg a PM₁₀ kisebb része a repülőgépek leszállásakor a fékezésből és a gumibroncok kopásából származik.

A Dokumentáció tartalmazza a levegőminőséget javító intézkedéseket és a közlekedésből származó kibocsátások csökkentése érdekében tett intézkedéseket is. Az utasítások a Repülőtéri Rend 2012. december 21. napján kiadott hatályos változatának részét képezik, és ezzel a Repülőtér használatára kötelező érvényűek.

A Felügyelőség a levegőtisztaság-védelmi szempontú előírásait *a levegő védelméről* szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet és *a levegőterheltségi szint határértékeiről, a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről* szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendelet, *a levegőterheltségi szint és a helyhez kötött légszennyező források kibocsátásának vizsgálatával, ellenőrzésével, értékelésével kapcsolatos szabályokról* szóló 6/2011. (I. 14.) VM rendelet és *a 140 kWth és az ennél nagyobb, de 50 MWth-nál kisebb névleges bemenő hőteljesítményű tüzelőberendezések légszennyező anyagainak technológiai kibocsátási határértékeiről* szóló 23/2001. (XI. 13.) KöM rendelet figyelembevételével tette.

Táj- és természetvédelmi szempontból:

A Repülőtér által érintett ingatlanok országos jelentőségű védett, vagy védelemre tervezett természeti területet és *a természet védelméről* szóló 1996. évi LIII. törvény (a továbbiakban:

Tvt.) 23. § (2) bekezdés alapján ex lege védett természeti területet, illetve természeti értéket nem érintenek. Továbbá az ingatlanok az *európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről* szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet] és az *európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészelekről* szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet] által meghatározott Natura 2000 hálózat területének és az *Országos Területrendezési Tervről* szóló 2003. évi XXVI. törvényben (a továbbiakban: OTvT tv.) lehatárolt országos ökológiai hálózat övezetének nem részei.

A Felügyelőség KTVF: 38605-1/2012. számon a Repülőtéren természetvédelmi oltalom alatt álló madárfajok riasztására, illetve befogására és elejtésére vonatkozóan természetvédelmi engedélyt adott ki.

A Felügyelőség táj- és természetvédelmi szempontú megállapításait a Tvt., a 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet, a 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet, valamint az OTvT tv. figyelembevételével tette.

*

A Dokumentációban nem került – megjelölve, elkülönítve – ismertetésre olyan adat, amely a Környezethasználó szerint üzleti titkot képez.

A Felügyelőség a fentiek és a Kvtv. 79. § (1) bekezdésének b) pontja alapján, a Ket. 71. § (1) bekezdése és 72. § (1) bekezdése figyelembevételével a szükséges környezetvédelmi intézkedések megtételére kötelezéssel egyidejűleg a rendelkező részben foglaltak szerint döntött.

A határozatot, mint hirdetményt a Felügyelőség Kvtv. 71. § (3) bekezdése és a Ket. 80. § (3) bekezdése és (4) bekezdése alapján a hivatalában, a honlapján (<http://kdvktf.zoldhatosag.hu>) és a központi elektronikus rendszeren (www.magyarorszag.hu) közzéteszi, továbbá megküldi az eljárásban részt vett **Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Jegyzőjének, Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzat Jegyzőjének, Budapest XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Jegyzőjének, Vecsés Város Önkormányzat Jegyzőjének, Ecsér Község Önkormányzat Jegyzőjének, Maglód Város Önkormányzat Jegyzőjének és Üllő Város Önkormányzat Jegyzőjének, akik kötelesek gondoskodni a határozat teljes szövegének nyilvános közzétételéről, majd tájékoztatják a Felügyelőséget a közzététel időpontjáról, helyéről, valamint a határozatba való betekintési lehetőség módjáról.**

Felhívom a figyelmét, hogy a teljesítés elmulasztása, illetve a határozatban előírtak nem megfelelő teljesítése esetén a Ket. 127. § (2) bekezdése alapján a Felügyelőség a **végrehajtást végzéssel elrendeli**, továbbá a Ket. 134. § d) pontja szerint, a 61. §-ban meghatározott mértékű **eljárási bírság** kiszabásának van helye, melynek legkisebb összege **ötezer forint**, legmagasabb összege jogi személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet esetén **egymillió forint**. Az eljárási bírság egy eljárásban, ugyanazon kötelezettség ismételt megszegése vagy más kötelezettségzegés esetén **ismételten is kiszabható**.

A Felügyelőség a Ket. 72. § (1) bekezdésének df) pontja alapján felhívta a Környezethasználó figyelmét a határozatban foglalt kötelezettségek önkéntes teljesítésének elmaradása esetén alkalmazandó jogkövetkezményekre.

Az alapeljárás igazgatási szolgáltatási díjának mértéke a *környezetvédelmi, természetvédelmi, valamint a vízügyi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól* szóló 33/2005. (XII. 27.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 33/2005. (XII. 27.) KvVM rendelet] 1. számú mellékletének II./9.1. és a II./13. pontja alapján került megállapításra.

Az igazgatási szolgáltatási díj viselésére a 33/2005. (XII. 27.) KvVM rendelet 3. § (2) bekezdése alapján a Környezethasználó köteles.

A fellebbezéshez való jogot a Ket. 98. § (1) bekezdése biztosítja az ügyfél számára. A fellebbezés előterjesztésének idejéről a Ket. 99. § (1) bekezdése rendelkezik.

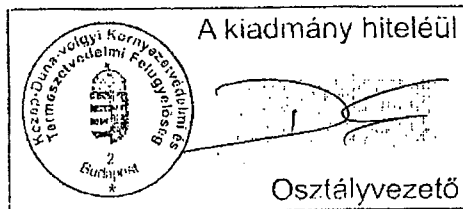
A fellebbezési eljárás díjának mértékét a 33/2005. (XII. 27.) KvVM rendelet 2. § (4) bekezdése írja elő.

Jelen határozatot a Felügyelőség a környezetvédelmi hatósági nyilvántartás vezetésének szabályairól szóló 7/2000. (V. 18.) KöM rendelet alapján hatósági nyilvántartásba veszi.

A Felügyelőség feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a 481/2013. (XII. 17.) Korm. rendelet 8. § (1) bekezdésének c) pontja és 1. számú mellékletének IV. 5. pontja szabályozza.

Jelen döntés – fellebbezés hiányában – **a fellebbezési határidő leteltét követő napon** külön értesítés nélkül, a törvény erejénél fogva **jogerőre emelkedik** a Ket. 73/A. § (1) bekezdés a) pontja alapján. A döntés közlésének napja az a nap, amelyen azt kézbesítették. A Ket. 78. § (10) bekezdése és 80. § (5) bekezdése értelmében a hirdetmény útján közölt döntést a **hatóság hirdetőtábláján** való kifüggesztését követő 15. napon kell közölni tekinteni.

Budapest, 2015. március 26.



dr. Bartus Adrienn s. k.
igazgató

Kapják: ügyintézői utasítás szerint

Országos Környezetvédelmi és
Természetvédelmi Főfelügyelőség
a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi és
Természetvédelmi Felügyelőség útján!

BUDAPEST

Nagy Diófa u. 10-12.
1072

Postacím: Bp. Pf. 541. 1447

Hiv. sz.: KTF:2167-57/2015.

Tárgy: „A Budapest Airport Zrt.
megismételt környezetvédelmi
felülvizsgálati eljárása –
környezetvédelmi működési
engedély”

Tisztelt Főfelügyelőség!

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat (1102 Budapest, Szent László tér 29., képviseli: Kovács Róbert polgármester) (a továbbiakban: Önkormányzat) az **I. sz. mellékletben** szereplő külön Meghatalmazással igazolt jogi képviselő (dr. Jurasits Zsolt ügyvéd, Jurasits Ügyvédi Iroda, 1025 Budapest, Cseppkő u. 12/A.)

fellebbezést

terjeszték elő a hivatkozott számú I. f. határozattal szemben.

Kérem, a T. Főfelügyelet az elsőfokú hatóság KTF: 2167-57/2015. számú határozatát semmisítse meg és a Főfelügyelet utasítsa az I. f. eljárt hatóságot a Fővárosi Törvényszék 27.K.30.710/2012/13. számú jogerős ítéletében meghatározott eljárás lefolytatására és a jogszabályoknak, illetőleg az ítéletnek megfelelő új határozat meghozatalára.

Jelen fellebbezésemhez kapcsolódóan a Felügyelőség Magyar Államkinestárnál vezetett 10032000-01711806-00000000 számú előirányzott felhasználási számlájára 337.500,- Ft fellebbezési eljárási díjat befizetésre került (**2. sz. melléklet**). Ennek arányos visszafizetéséről a fellebbezések elhíralása során/alapján kérek intézkedést.

INDOKOLÁS

- I. A Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zrt. (a továbbiakban: Üzemeltető) a 2011 vége óta többször megismételt környezetvédelmi működési engedélyezési eljárásban csak egyszer róttá le az igazgatási szolgáltatási díjat 675.000.-Ft összegben 2011. október 4-én (ld. az I. f. határozat rendelkező részének zárását), a fellebbező Önkormányzat szerint akkor is tévesen.

Az igazgatási szolgáltatási díj kivetési alapja a környezetvédelmi, természetvédelmi, valamint a vízügyi hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 33/2005. (XII. 27.) KvVM rendelet (amelyet egyébként időközben hatályon kívül helyezett a 13/2015. (III. 31.) BM rendelet 8. §-a, de annak rendelkezéseit csak a hatálybalépését követően indult ügyekben kell alkalmazni.) 1. sz. mellékletének II. pont 9/1. és 13. sora volt. A II. pont – általánosságban – a hatásvizsgálat köteles tevékenységekre vonatkozik, a 13. sor a környezetvédelmi engedély módosításának díjszabályát rögzíti (50%-os mértékű díjtétel).

Egyetértve azzal, hogy a repülőtér üzemeltetése hatásvizsgálat köteles tevékenység, a működési engedély kiadására és a környezetvédelmi teljesítményértékelésre külön díjtételt határoz meg az itt hivatkozott rendelet 1. sz. mellékletének I. pontja, amely szerint:

„53. A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Kvt.) 74. § (2) bekezdésének c) pontja alapján lefolytatott, a működési engedély kiadására vonatkozó eljárás 750 000 Ft.

54. Környezetvédelmi teljesítményértékelés elbírálása [Kvt. 77. §] 250 000 Ft.”

Az első hatósági eljárás 2011-ben teljesítményértékelési eljárás volt, a 2006-ban – szintén teljesítményértékelési eljárásban - kiadott környezetvédelmi működési engedély meghosszabbítása céljából lefolytatásra került eljárásként.

A kérelmező részben megjelölt jogerős bírósági ítélet alapján megindított új eljárás „megismétel környezetvédelmi felülvizsgálati eljárás”, amelynek célja az Üzemeltető környezetvédelmi működési engedélyének megszerzése. (Az I. f. határozat tárgya is ekként jelöli meg.)

Az említett KvVM rendelet 2. § (3) bekezdése értelmében az igazgatási szolgáltatási díjat eljárásonként kell megfizetni. („Az (1) bekezdésben meghatározott eljárásokért fizetendő díj mértékét az 1. melléklet I-V. pontja határozza meg. A díjat - ha az 1. melléklet I-V. pontjából más nem következik - eljárásonként kell megfizetni.”)

Erre a jelen új eljárás során nem került sor, a díjat az Üzemeltető ismételten nem róttá le.

2. Az Üzemeltető 2006-ban kiadásra került környezetvédelmi működési engedélye 2011. december 31-én lejárt, ettől időponttól kezdődően az Üzemeltető nem rendelkezik környezetvédelmi működési engedéllyel.

Már erre az engedély nélküli tevékenység folytatásra is tekintettel sem dönthetne az I. f. hatóság másként, minthogy teljes körű felülvizsgálatot folytat le a környezetvédelmi engedélyezési eljárás során.

Az eljárásban az I. f. hatóságnak a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. a Környezetvédelmi tv. (a továbbiakban: Kvtv.) 75. §-ában megjelölt módon meg kell határoznia, hogy mire kell kiterjednie a teljes körű felülvizsgálatnak, illetve köteleznie kell az Üzemeltetőt a környezetvédelmi engedély megszerzése céljából lefolytatandó környezeti hatásvizsgálatra.

A határozat Indoklásából is látható, hogy az Üzemeltető a repülőtér területén a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 1. § (3) bekezdés a) pontjának hatálya alá tartozó tevékenységet folytat, figyelemmel a Korm. rendelet 1. sz. mellékletének („*Környezeti hatásvizsgálat kötelező tevékenységek*”) 40. pontjára („*repülőtér 2100 m alaphosszúságú futópályától*”), amely kizárólag környezeti hatásvizsgálati eljáráson alapuló környezetvédelmi engedéllyel kezdhető meg, illetve folytatható.

Az engedély nélküli működés ténye az I. f. hatóság számára ismert, de a hatóság nem alkalmazta az e pontban megjelölt Korm. rendelet 26. §-ban rögzített jogkövetkezményeket (*korlátozás, felfüggesztés, megtiltás, bírságolás, intézkedési terv készíttetése*).

A hatásvizsgálaton alapuló környezetvédelmi engedély beszerzési kötelezettség az egyes tevékenységek környezeti hatásvizsgálatának átmeneti szabályozásáról szóló 86/1993. (VI. 4.) Korm. rendelet hatálybalépése időpontjától fennáll, hiszen a tevékenység jelentős módosítása többször megvalósult az elmúlt évtizedekben, pl. a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér forgalma 1998-2005 között megkétszereződött.

3. Az Üzemeltető részére az I. f. hatóság környezetvédelmi működési engedélyt adott ki a 2015. január 30-án megindított új eljárás során.

Erre az új eljárásra azért került sor, mert a II. f. hatóság a többszörös fellebbezések alapján lefolytatásra került felülvizsgálatát követően az OKTF-KP/1788-1/2015. sz. végzésével 2015. január 28-án megsemmisítette az I. f. hatóság KTF: 80-58/2014. számú határozatát és új eljárás lefolytatására utasította az I. f. hatóságot.

A 2015. március 12-én tartott közmeghallgatáson - amelyről a fellebbező egy nappal a közmeghallgatás előtt vett kézhez értesítést - az I. f. hatóság képviselői kijelentették, hogy az új eljárás kizárólag a víz- és talajvédelmi szakhatósági állásfoglalás beszerzésére irányul, egyebekben nem kívánják módosítani a megsemmisített határozatukat.

Az un. új eljárásban (amely elméletileg egy megsemmisített döntés miatt a teljes körű új eljárás lefolytatását kellene, hogy jelentse) meghozatalra került – fellebbezéssel

megtámadott - határozat lényegében kevesebb, mint egy oldal kivételével megismétli a megsemmisített határozatot.

Tehát az I. hatóság a 2015. január 30-án megindított új eljárás keretében gyakorlatilag nem folytatott le új eljárást, csak kismértékben módosította a korábbi határozatát a víz- és talajvédelmi kérdések (Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi hatósági Osztály 35100-3061-5/2015. ált. ikt. sz. szakhatósági állásfoglalása) tekintetében.

4. Az I. hatóság határozatának Indokolásából megállapítható, hogy a hatóság ismerte a Fővárosi Törvényszéknek a II. f. hatóság által módosított engedélyező határozatot megsemmisítő 27.K.30.710/2012/13. sz. ítéletének a rendelkezéseit, melyek kizárva a Kvtv. 77. § szerinti teljesítményértékelést, környezetvédelmi felülvizsgálatot írnak elő a 73-76. §-ok és a 78-80. §-ok alkalmazásával.

Ennek ellenére az I. f. hatóság az új eljárás keretében az ERM Hungária Kft. által korábban készített, 2013-ban benyújtott teljesítményértékelési dokumentációja alapján hozott ismét határozatot, ahogyan ezt a határozat rendelkező része is rögzíti.

Az előzményekből megállapítható, hogy az I. eljárás előtt 2011-ben a környezethasználó Üzemeltető a Kvtv. 77. §-ában szabályozott környezetvédelmi teljesítményértékelési eljárást kezdeményezett és a környezetvédelmi teljesítményértékelési dokumentáció alapján kérte a környezetvédelmi hatóságtól a 2011. december 31-ig hatályos környezetvédelmi engedélyének meghosszabbítását.

A 2013 augusztusában megindított akkori új eljárásban a környezethasználó a 2011-ben elkészített, s részben aktualizált teljesítményértékelési dokumentációt nyújtotta be újra a dokumentáció címének módosítása mellett.

Most a 2015. évi ismételt új eljárásban az I. f. hatóság az Üzemeltetőt nem kötelezte a teljesítményértékelés tényleges felülvizsgálatára és új tervdokumentáció benyújtására.

Ebből pedig tényszerűen az következik, hogy az I. f. hatóság a 2011-ben készített teljesítményértékelési tervdokumentáció 2013-ban kisebb frissítésre került és a „*Budapest Airport Zrt. tevékenysége környezetre gyakorolt hatásainak felmérésére*” címre változtatott dokumentáció alapján hozott 2015-ben az új eljárásában határozatot, amely ténylegesen az aktualizált állapotában is a 2008 - 2012 közötti időszak környezetvédelmi teljesítményértékelési adatait tartalmazza.

Eképpen a hivatkozott, az ERM Hungária Kft. által készített korábbi teljesítményértékelési dokumentáció jelen új eljárásban környezetvédelmi státusz-megállapítási alapul történő felhasználása ellentétes a környezetvédelmi felülvizsgálat végzéséhez szükséges szakmai feltételekről és a feljogosítás módjáról, valamint a felülvizsgálat dokumentációjának tartalmi követelményeiről szóló 12/1996. (VII.4.) KTM rendelet 2. sz. mellékletének 1.6. pontjának rendelkezéseivel, amely előírja, hogy a teljesítményértékelési eljárás lefolytatása során az utolsó 5 év adatait kell alapul venni. (*„A teljes körű felülvizsgálati dokumentáció kötelező tartalma: ... 1.6. A telephely(ek)en az érdekelt által korábban (a tevékenység kezdetétől, de legfeljebb 5 év)*

folytatott tevékenységek bemutatása különös tekintettel a környezetre veszélyt jelentő tevékenységekre, a bekövetkezett, környezetet érintő rendkívüli eseményekkel együtt.”)

5.

- a) Az I. f. határozat nem elégíti ki teljes körűen a Kvtv. 81. §. b) és c) pontjaiban megkívántakat. (81. §.: *A határozatnak tartalmaznia kell: b) a tevékenység folytatásának helyét és hatásterületének behatárolását; c) a tevékenységet jellemző - a 75. § alapján megállapított - adatokat;”.*)
- b) A rendelkező rész környezetvédelmi előírásai általánosak, kizárólag - pontos szabályok nélkül - a vonatkozó jogszabályok betartását írja elő.
- c) Az I. f. határozat nem tartalmazza a hatásterületek lehatárolását, nem fogalmaz meg utas- és áruforgalmi korlátokat az érvényességi időn belül, nem tartalmazza az engedély hatálya alá tartozó létesítmény-listát, ugyanakkor nem tér ki a korábbi működési engedélyben előírt kötelezettségek teljesülésére.
- d) Az I. f. határozat „zaj- és rezgésvédelmi szempontú előírások” része rezgésvédelmi előírást egyáltalán nem tartalmaz. A környezethasználó Üzemeltető által benyújtott tervdokumentáció is csak a zajvédelmi kérdéseket taglalja, a légiközlekedésből eredő rezgésterheléssel egyáltalán nem is foglalkozik.
- e) A repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X.11.) Korm. rendelet 6. § (7) bekezdése értelmében a környezetvédelmi hatóságnak zajvédelmi szempontból a zajgátló védőövezet kijelölésére vonatkozó határozatot kell alapul vennie a környezetvédelmi engedély kiadásánál.

Tudomásunk szerint zajgátló védőövezetet kijelölő határozattal az Üzemeltető nem rendelkezik.

- f) A tervdokumentáció 2013 augusztusában készített zajvédelmi fejezete 2012. évi forgalmi adatok alapján számított zajtérképet tartalmaz. Mértékadó műveletszámként 47953 gépmozgás-számot adott meg, s ennek alapján zajtérképezési módszerrel határozta meg a zajterhelést.

A határozat zajszempontú előírásai közt nem határoz meg forgalmi korlátot az engedély 10 éves érvényességi idejére.

Ugyanakkor 2013 júniusában a zajszakértő elkészítette a zajgátló védőövezet kijelölési eljáráshoz a számítási tervdokumentációt. Ebben a következő 10 év legnagyobb zajterheléssel járó hat hónapjának forgalmi adataiból számított mértékadó műveletszám: 121 500, azaz 10 év alatt 2,5-szeresére nő a gépmozgások száma a BA Zrt. előrejelzése szerint.

- g) A zaj- és rezgésvédelmi szempontú előírások 12. pontja (határozat 4. oldal) a 176/1997. (X.11.) Korm. rendelet mellékletében szereplő „Átmeneti rendelkezések” előírásainak figyelembevételével engedélyezi a repülőtérről üzemeltetését a zajgátló védőövezet kijelöléséig.

Ez az előírás nem biztosítja a zajvédelmet, mert folyamatosan megszegik a rendelkezéseit.

A Korm. rendelet „Átmeneti rendelkezések” 3.2 pont előírja: „Az L₄ irányra az 1. ábra szerint engedélyezett forgalomnagyság nem léphető túl. Az L₄ leszállási irányt csak a legalább az ICAO 16. számú melléklet 1. kötet (1993. évi változat) 3. fejezet szerinti zajkövetelményeket kielégítő, 100 tonna legnagyobb megengedett felszálló tömeget meg nem haladó repülőgépek vehetik igénybe munkanapokon 8 és 22 óra között.”

A fellebbező Önkormányzat tudomása szerint az Üzemeltető 2013. május, október és november hónapokban, 2014-ben május, szeptember és november hónapokban nem tartotta be az L₄ irányra vonatkozó forgalomkorlátozást, jelentős túllépéseket regisztráltak. Megállapítható ugyanakkor, hogy az Üzemeltető saját adatszolgáltatása szerint is rendszeresen megsértik a súlykorlátozásra és az időszaki korlátozásra vonatkozó előírásokat.

Budapest, 2015. április „.....”

**Budapest Főváros X. kerület
Kőbányai Önkormányzat**

nevében:
dr. Jurasits Zsolt
ügyvéd
jogi képviselő



Mellékletek:

1. sz.: Meghatalmazás
2. sz.: Díjbefizetési igazolás



Budapest Airport Zrt.

Budapest
Pf.: 53.
1675

Iktatószám: LR/RK/NS/A/1965/0/2014
Ügyintéző: dr. Veron Zsolt, Korpádi Ágnes
Tárgy: Budapest Liszt Ferenc
Nemzetközi Repülőtér zajgátló
védőövezetének kijelölése

HATÁROZAT

A **Budapest Airport Zrt.** (1675 Budapest, Pf.: 53.) (a továbbiakban: a Repülőtér Üzembentartója) által benyújtott kérelem alapján, az LR/RK/NS/B/157/0/2012 iktatószámon, 2012. január 9. napján indult megismételt eljárásban az **NKH Légügyi Hivatal** (1675 Budapest, Pf.: 41.) (a továbbiakban: Hatóság) a légit közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 38. § (2) bekezdése, a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997.(X.11.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm.rend.), a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól szóló 18/1997.(X.11.) KHVM-KTM együttes rendelet (a továbbiakban: Min.r.), a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007.(X.29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Zkorm.r.), valamint a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008.(XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet (a továbbiakban: EüM.r.) vonatkozó rendelkezései alapján Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: a Repülőtér) környezetében

zajgátló védőövezetet jelöl ki

az alábbiak szerint:

I.

1) Zajgátló védőövezet kijelölt övezeti határai:

A kijelölt „B” „C” és „D” jelű zajgátló védőövezet határait, utcavonalakkal, telekhatárokkal, illetve az izofon görbék térképi megjelenítésével, valamint azonosításra alkalmas méretadatokkal, koordinátákkal meghatározva a határozat 1. számú melléklete tartalmazza. A kijelölt övezetbe sorolt ingatlanok helyrajzi számait a határozat 2. számú melléklete tartalmazza.

2) Mértékadó műveletszámok:

A következő tíz év legnagyobb zajterhelést eredményező évében a legnagyobb zajterheléssel járó hat hónap prognosztizált átlagos forgalma alapján helyi idő (Local Time, a továbbiakban: LT) szerint:

nappal: (06-22 LT között induló, és érkező járatok): 112 800 művelet.
éjszaka: (22-06 LT között induló, és érkező járatok): 9 000 művelet

3) A repülőtér-használat zajszenpontú korlátozó feltételei

3.1. Légijárművekre vonatkozó korlátozások:

3.1.1. A Repülőtér üzemszerűen kizárólag olyan légijárművek használhatják, amelyek megfelelnek a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt (ICAO) egyezmény 16. melléklet I. kötet II.

LÉGÜGYI HIVATAL

rész 3., 4., 5., 6., 8. 10., valamint a 11. fejezetének, vagy zajkibocsátás szempontjából a hivatkozott rendelkezéseknél szigorúbb követelményeknek.

3.2. Futópálya használatra vonatkozó korlátozások:

A futópályák elhelyezkedését a határozat 3. számú melléklete tartalmazza.

- 3.2.1. Mindkét futópálya és azok navigációs berendezéseinek korlátozás nélküli rendelkezésre állása esetén 31 irányú felszállásokra a 31L pályavég használható
- 3.2.2. Mindkét futópálya és azok navigációs berendezéseinek korlátozás nélküli rendelkezésre állása esetén 13 irányú leszállásokra a 13R pályavég használható
- 3.2.3. Mindkét futópálya és azok navigációs berendezéseinek korlátozás nélküli rendelkezésre állása esetén a mélyalvási időszakban (00:00 és 05:00 LT között) a 31R pályavég használható érkezésre, valamint a 13L pályavég indulásra.

3.3. Repülési eljárásokra vonatkozó korlátozások:

- 3.3.1. Leszállás során - a látvarepülési szabályokat (VFR) alkalmazó légi járművek kivételével - elsődlegesen a rendelkezésre álló legmagasabb szintű műszeres megközelítési eljárást kell alkalmazni. Mindkét futópálya és azok navigációs berendezéseinek korlátozás nélküli rendelkezésre állása esetén a 13L küszöbön vizuális megközelítési eljárás nem hajtható végre.
- 3.3.2. Leszállás során a sugárfék alkalmazását alapjáratra kell korlátozni, kivéve, ha a repülés biztonsága megköveteli a magasabb fokozat használatát (pl. nedves, havas futópályán)
- 3.3.3. Felszállás során az ICAO Doc 8168-OPS/611 (PANS-OPS) Vol.I. (5. kiadás, 2006) 7. szakaszában ismertetett zajcsökkentett felszállási eljárásokat kell alkalmazni.
- 3.3.4. Felszállás során a 13L futópályáról történő indulás esetén, a felszállást a K gurulóúti kereszteződéstől szükséges tervezni.
- 3.3.5. A mindenkor hatályos AIP-ben közzétett Szabvány Műszeres Indulási (SID) eljárás követése – könnyű turbulencia kategóriájú légcsavaros légi járművek vagy 9500 láb alatti utazómagasságot kérő légi járművek kivételével – az IFR repüléseket végző légi jármű számára 31-es futópályairány esetén QNH 7000 láb (2150 m), 13-as futópályairány esetén QNH 4000 láb (1200 m) tengerszint feletti magasság eléréséig kötelező.

3.4. Éjszakai (22:00-06:00 LT) forgalmi korlátozások:

- 3.4.1. Az éjszakai időszakra tervezhető menetrend szerinti és nem-menetrend szerinti kereskedelmi le- és felszállások száma 22:00-06:00 LT között legfeljebb 50 művelet, ebből 00:00-05:00 LT között legfeljebb 6 művelet lehet.

3.5. Éjszakai, szabad- és munkaszüneti napokra vonatkozó műveleti korlátozások

3.5.1. Gyakorló repülések, valamint műszaki berepülések nem tervezhetők és nem hajthatók végre:

- munkanapokon 22:00 és 06:00 LT között;
- szabad- és munkaszüneti napokon 18:00-08:00 LT között.

3.5.2. Kalibráló repülések munka-, szabad- és munkaszüneti napokon egyaránt 06:00 és 22:00 LT között hajthatók végre.

3.6. Légijármű hajtómű működéspróbájának ellenőrzésére (hajtóműpróbázás) vonatkozó korlátozások:

3.6.1. Légijármű hajtómű működéspróbájának ellenőrzése során a teljesítmény szerinti (alapjáratinál magasabb teljesítményű) működéspróbát - amennyiben az műszakilag megvalósítható - kizárólag a kiépített hajtóműpróbázó helyen lehet végrehajtani, teljesítmény, valamint idő- és napszaki korlátozás nélkül. A hajtóműpróbázó helyen is tilos 22:00 és 06:00 LT közötti időszakban hajtóműpróbát végrehajtani, ha az abból eredő zajszint a hajtóműpróba ideje alatt a repülési műveletekből eredő zajjal együtt a védendő épület homlokzata előtt eléri vagy meghaladja az 55 dB zajszintet.

3.6.2. Amennyiben a teljesítmény szerinti (alapjáratinál magasabb teljesítményű) működéspróba műszakilag nem valósítható meg a hajtóműpróbázó helyen, úgy a próbázást kizárólag 08:00 és 18:00 LT között lehet végrehajtani a B5 gurulóúti várakozó öböl vagy az „A” gurulóút kijelölt részein.

3.6.3. Hajtóműpróbázó helyen kívül, 18:00 - 22:00 LT és 06:00 - 08:00 LT közötti teljesítmény szerinti hajtómű működéspróbához a légiközlekedési hatóság előzetes engedélye szükséges.

3.6.4. Hajtóműpróbázó helyen kívül 22:00 és 06:00 LT közötti időszakban teljesítmény szerinti hajtóműpróbázás nem hajtható végre.

3.7. A fedélzeti segédhajtómű (APU) használatára vonatkozó korlátozások:

3.7.1. A fedélzeti segédhajtómű működését haladéktalanul le kell állítani a kiépített és működőképes külső áramforrással ellátott állóhelyre történő érkezés után legkésőbb 5 perccel.

3.7.2. A fedélzeti segédhajtómű újraindítása csak elengedhetetlen műszaki ellenőrzéskor, vagy közvetlenül a tervezett indulás előtt, az utas kabin és az elektronikai rendszerek kondicionálása érdekében megengedett, géptípustól függően legfeljebb 5-30 perccel az utasok beszállítása előtt.

3.8. Kivételek:

3.8.1. A 3.1. – 3.7. pontban felsorolt korlátozások nem vonatkoznak a kényszerhelyzetben lévő, valamint az állami célú műveletekben részt vevő légijárművekre, ideértve katonai, vámügyi, rendőrségi, tűzoltósági, vagy bűnüldözési, illetve nemzetbiztonsági műveleteket.

3.8.2. A 3.1. – 3.7. pontban felsorolt korlátozások nem vonatkoznak az olyan különböző kivételes jelleggel üzemeltetett légi-járművekre, mint például a

sürgős humanitárius célú vagy vészhelyzeti kutatási és mentési műveletek, orvosi segítségnyújtás, betegszállítás, valamint katasztrófasegély céljából üzemeltetett légi járművek.

3.8.3. A 3.2. illetve a 3.3. pontban felsorolt korlátozások nem vonatkoznak arra az esetre, ha a használatos futópálya kiválasztása során a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. melléklet 7. fejezet 7.2. pontjában meghatározottak alapján a zajcsökkentő szempont nem vehető figyelembe, ideértve azt az esetet is, ha a légi jármű parancsnoka - repülésbiztonsági okra hivatkozva - a zajcsökkentő szempontok figyelembevételével felajánlott futópálya használatát visszautasítja.

3.8.4. A korlátozások nem vonatkoznak arra a kivételes esetre sem, ha betartásuk az adott körülmények között veszélyeztetné a repülés biztonságát. A repülésbiztonsági indokot minden esetben az arra hivatkozó félnek kell igazolnia.

4) **A zajgátló védőövezet újbóli kijelölésének időpontja (érvényesség időtartama)**

A jelen határozattal kijelölt zajgátló védőövezet a határozat jogerőre emelkedését követő 10 évig érvényes, kivéve, ha jogszabályi előírás alapján, a repülőtér működési feltételeinek jelentős mértékű megváltozása esetén, a Repülőtér Üzembentartója már korábbi időpontban köteles kérelmezni a védőövezetek újbóli meghatározását.

5) **A Hatóság által jóváhagyott számítások:**

A Hatóság által jóváhagyott számításokat, melyek jelen határozat részét képezik, a 4. számú melléklet tartalmazza.

6) **A zajcsökkentés és a zajterhelés ellenőrzése érdekében a Repülőtér Üzembentartója számára előírt egyéb kötelezettségek:**

6.1. Jelen határozat 3.1. pontjában foglaltak betartása részeként a Repülőtér Üzembentartója köteles a repülőtér használni kívánó légi járművek adatait - ideértve a légi jármű zajmutatóit rögzítő dokumentációt - előzetesen bekérni és az alapján ellenőrizni, hogy a légi jármű megfelel-e a 3.1. pontban szereplő követelményeknek.

6.2. A Repülőtér Üzembentartója felelős a jelen határozat 3.4. pontjában foglalt éjszakai forgalmi korlátozások betartásáért, amennyiben a légi jármű üzemeltetője a járat tervezett közlekedésének igényét a tervezett közlekedés napján jelzi.

6.3. A Repülőtér Üzembentartója köteles jelen határozat jogerőre emelkedésétől számított 6 hónapon belül zajvédelmi programot készíteni és a Hatóságnak benyújtani. Ebben a repülőtér üzembentartója előírja a zajgátló védőövezet kijelölését követően bevezetni tervezett környezetkímélő repülési eljárásokat, korlátozásokat, a földi zajok csökkentése, a területhasználat változtatása terén tervezett intézkedéseket, valamint az ingatlanokkal kapcsolatos zajvédelmi intézkedések ütemezését.

6.4. A Repülőtér Üzembentartója köteles a környezet zajterhelésének folyamatos megfigyelése és az előírt repülési eljárások betartásának ellenőrizhetősége érdekében zajmonitor rendszert üzemeltetni, továbbá jelen határozat jogerőre emelkedésétől számított 6 hónapon belül köteles felülvizsgálni a

jelenleg működő zajmonitor rendszert, és amennyiben szükséges, kezdeményeznie kell az egyes mérőpontok áthelyezését.

- 6.5. Figyelemmel arra, hogy a repülőtéren zajmonitor rendszert kell működtetni, a repülőtér üzemeltetője a repülőtéri zajproblémákkal kapcsolatos tájékoztatási és érdekegyeztetési feladatok összehangolt ellátása érdekében továbbra is köteles zajvédelmi bizottságot működtetni, egyúttal jelen határozat jogerőre emelkedésétől számítva a soron következő bizottsági ülés időpontjáig felül kell vizsgálni, hogy a zajvédelmi bizottság jelenlegi összetétele megfelel-e a Min.r.-ben foglaltaknak, és szükség szerint kezdeményeznie kell a bizottság átalakítását.
- 6.6. Repülőtér Üzemeltetője köteles havonta, a tárgyhónapot követő hónap utolsó napjáig tájékoztatni a Hatóságot zajmonitor pontonként a zajterhelés alakulásáról, valamint az egyes futópályavégeken megvalósult forgalommegoszlásról napszaki (nappali, esti, éjszakai és azon belül mélyalvási) és gépkategória (a számításban alkalmazott „Prop” és „S” kategória) bontásban. A forgalommegoszlás adatai között ki kell térni a 13L pályavégre érkező és a 31R pályavégről induló műveletek indoklására. A Repülőtér Üzemeltetője köteles negyedévente tájékoztatni a Hatóságot a zajcsökkentő repülési eljárásokat megsértő légi járművek tulajdonosainak kiadott figyelmeztetésekről.
- 6.7. A Repülőtér Üzemeltetője köteles továbbá évenként értékelni a zajterhelés, illetőleg a megvalósult forgalom alakulását és az értékelést minden tárgyévét követő év január 31-ig nyilvánosságra hozni, illetve a zajbizottság elé terjeszteni.
- 6.8. A Repülőtér Üzemeltetője köteles megkeresés esetén a közérdekű adatok nyilvánosságára vonatkozó követelmények kielégítésére kialakított rend szerint biztosítani a zajgátló védőövezetekkel kapcsolatos dokumentumok megtekintésének lehetőségét az állampolgárok számára.
- 6.9. A Repülőtér Üzemeltetője köteles a határozat jogerőre emelkedését követő 45 napon belül a repülőtér rendjét felülvizsgálni és annak módosítását kezdeményezni annak érdekében, hogy az övezetek számításánál figyelembe vett és jelen határozatban részletezett, repülőtér-használat zajszempontú korlátozó feltételeinek betartására vonatkozó részletes működési szabályok, ideértve a földi működésből eredő zajterhelésre vonatkozó korlátozások a repülőtér rendjébe beillesztésre kerüljenek.
- 6.10. A Repülőtér Üzemeltetője köteles a repülőtér rend módosítását követően kezdeményezni az övezetek számításánál figyelembe vett és jelen határozatban részletezett, repülőtér-használat zajszempontú korlátozó feltételeinek betartására vonatkozó részletes működési szabályok, ideértve a földi működésből eredő zajterhelésre vonatkozó korlátozások Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) való közzétételét.
- 6.11. A Repülőtér Üzemeltetője amennyiben repülőtér-használat díjának elemei között a zajt okozó légi járművek járatóival szemben a zajbizonyítványban feltüntetett zajszint alapján díjat számít fel, ezzel a zajvédelmi költségeit érvényesíti, köteles azt elkülönítve nyilvántartani, és a befolyt összeg csak zajvédelmi intézkedésekre fordítható. A Repülőtér Üzemeltetője köteles zajvédelmi díjat felszámítani a repülőtér-használati díjak között, amennyiben a repülőtérek környezetében kijelölt zajgátló

védőövezetekben a külön jogszabály szerint szükséges zajvédelmi intézkedések végrehajtását a repülőtér üzemeltetője a légiközlekedési hatóság által évente felülvizsgált és jóváhagyott program alapján hajtja végre. A felszámítandó zajvédelmi díj mértékét a légiközlekedési hatóság határozatban állapítja meg.

7) A zajcsökkentés érdekében a légiforgalmi irányítást végző szervezet számára előírt kötelezettségek:

- 7.1. A légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős jelen határozat 3.2. pontjában foglalt futópálya használatra vonatkozó korlátozások betartásáért.
- 7.2. A légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős jelen határozat 3.3.1 pontjában foglalt repülési eljárásokra vonatkozó korlátozások betartásáért.
- 7.3. A légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős a jelen határozat 3.4. pontjában foglalt éjszakai forgalmi korlátozások betartásáért, amennyiben a légi jármű üzemeltetője a járat tervezett közlekedésének igényét a tervezett közlekedés előtti nap 24.00 LT-ig jelzi.
- 7.4. A légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős jelen határozat 3.5 pontjában foglalt éjszakai, szabad- és munkaszüneti napokra vonatkozó műveleti korlátozások betartásáért.
- 7.5. A légiforgalmi irányítást végző szervezet köteles minden hónapban, a tárgyhónapot követő hónap utolsó napjáig havi jelentést készíteni és benyújtani a Hatóságnak a Határozat 3.3.5. pontja szerinti kötelezés teljesüléséről. A jelentésnek indokolással együtt tartalmaznia kell, ha a légiforgalmi irányítást végző szervezet jelen Határozat 3. pontjában felsorolt előírásoktól eltérő indulási vagy érkezési eljárásra ad ki engedélyt.

8) A Hatóság felhívja az érintett önkormányzatok figyelmét a jogszabályban előírt alábbi kötelezettségekre:

- 8.1. A zajgátló védőövezet kijelölését követően az érvényben lévő területrendezési, illetőleg településrendezési terveket - amennyiben szükséges - módosítani kell. A rendezési terveknek - a zajgátló védőövezet kijelölése, módosítása vagy megszüntetése miatti - módosításával kapcsolatos költségek a repülőtér üzemben tartóját terhelik.
- 8.2. Az egyes övezetekre, a Korm. rendelet 9.§-12.§-ban részletezett építésügyi korlátozásokat érvényesíteni kell, ideértve az épületek létesítésére, a zajgátló védőövezetben annak kijelölésekor meglévő épületek engedélyköteles bővítésére, átalakítására, továbbá az épületek használatbavételére vonatkozó korlátozásokat.
- 8.3. Jelen határozatot, valamint a kijelölésre vonatkozó dokumentumokat a helyben szokásos módon az érintett önkormányzat jegyzőjének közzé kell tenni.
- 8.4. Az érintett önkormányzatok jegyzőjének a közérdekű adatok nyilvánosságára vonatkozó követelmények kielégítésére kialakított rend szerint biztosítani kell a zajgátló védőövezetekkel kapcsolatos dokumentumok megtekintésének lehetőségét az állampolgárok számára.

Szakhatósági állásfoglalások

- 1) A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség szakhatósági állásfoglalását, 2013. október 31. napján érkezett, KTVF: 46578-2/2013 iktatószámon az alábbiak szerint megadta:

„A Nemzeti Közlekedési Hatóság LR/RK/NS/A/1988/7/2013. számú megkeresésére, a levelének mellékleteként megküldött Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezeti számítási dokumentációja (a továbbiakban: Dokumentáció; készítette: Vibrocomp Kft.; székhely: Budapest, Bozókvár u. 12.; megbízó: Budapest Airport Zrt.) , valamint a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm.rendelet [a továbbiakban: 263/2006. (XII.20.) Korm.rendelet] 8/B. § (5) b) pontja alapján, a zajgátló védőövezet kijelöléséhez hozzájárulok, az alábbi kikötésekkel:

1. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) működési feltételeinek változásával, a forgalomnövekedés mértéke csak addig engedélyezhető, amíg tarthatóak a területre érvényes külön jogszabályban előírt zajterhelési határértékek.
2. A környezeti zajjal leginkább terhelt területek zajcsökkentését, a zajjal még nem terhelt területek kedvező állapotának megőrzését a stratégiai zajtérképre épülő intézkedési tervek végrehajtásával kell megvalósítani.
3. A légi közlekedésből eredő környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő, különös tekintettel a külön jogszabályban előírt zajvédelmi intézkedési terv készítési szabályaiban részletezettekre.
4. A repülőtér üzemeltetőjének a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőségtől (a továbbiakban: Felügyelőség) az előírt hiteles adatszolgáltatási kötelezettség teljesítése érdekében, a Repülőtér környezetében kiépített zajmonitor rendszert úgy kell üzemeltetnie, hogy mindenkor teljesüljenek a jogszabályban meghatározott, a rendszer üzemi jellemzőire vonatkozó műszaki követelmények.”

A Hatóság 2013. november 19. napján, LR/RK/NS/A/1988/22/2013. iktatószámon szakhatósági állásfoglalás egyeztetést kért a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőségtől, melynek következtében, a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség 2013. november 29. napján érkezett, KTVF: 46578-3/2013 iktatószámon módosította szakhatósági állásfoglalását az alábbiak szerint:

„A Nemzeti Közlekedési Hatóság LR/RK/NS/A/1988/7/2013. és LR/RK/NS/A/1988/22/2013. számú megkereséseire, az LR/RK/NS/A/1988/7/2013. számú megkeresésének mellékleteként megküldött Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezeti számítási dokumentációja (a továbbiakban: Dokumentáció; készítette: Vibrocomp Kft.; székhely: Budapest, Bozókvár u. 12.; megbízó: Budapest Airport Zrt.), valamint a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm.rendelet 8/B. § (5) bekezdés b) pontja alapján, a zajgátló védőövezet kijelöléséhez hozzájárulok, az alábbi kikötésekkel, egyidejűleg a KTVF: 46578-2/2013. számú szakhatósági állásfoglalásom visszavonom:

1. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) működési feltételeinek változása, illetve forgalomnövekedés mértéke csak addig engedélyezhető, amíg

- a Dokumentációban bemutatott, a Repülőtér üzemeltetése következtében határértéket meghaladó zajterheléssel érintett területeknél az adott terület zajterhelése tovább nem emelkedik,

- a Dokumentációban foglalt azon területek esetében, ahol a Repülőtér üzemeltetéséből számított mértékadó zajterhelés nem haladja meg a közlekedésből származó környezeti zaj külön jogszabályban meghatározott zajterhelési határértékeit, ott a későbbiekben se legyen kimutatható határértéket meghaladó zajterhelés.

2. A környezeti zajjal leginkább terhelt területek zajcsökkentését, a zajjal még nem terhelt területek kedvező állapotának megőrzését a stratégiai zajtérképre épülő intézkedési tervek végrehajtásával kell megvalósítani.

3. A légiközlekedésből eredő környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő, különös tekintettel a külön jogszabályban előírt zajvédelmi intézkedési terv készítési szabályaiban részletezettekre.

4. A Repülőtér üzemeltetőjének a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség részére (a továbbiakban : Felügyelőség) az előírt hiteles adatszolgáltatási kötelezettség teljesítése érdekében, a Repülőtér környezetében kiépített zajmonitor rendszert úgy kell üzemeltetnie, hogy mindenkor teljesüljenek a jogszabályban meghatározott, a rendszer üzemi jellemzőire vonatkozó műszaki követelmények.”

2) A Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete 2013. október 25. napján érkezett, BP-10R-025/01794-2/2013 ügyiratszámom, szakhatósági állásfoglalását az alábbiak szerint megadta:

„NKH Légügyi Hivatala (2220 Vecsés, Lincoln út 1.) által benyújtott, és a Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézetéhez érkezett, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezet kijelölésére vonatkozó engedélyezésének tárgyában az alábbi szakhatósági állásfoglalást adom.

A zajgátló védőövezet kijelöléséhez közegészségügyi szempontból az alábbi feltételekkel hozzájárulok

- Az ellenőrizhetőség biztosítása érdekében- tekintettel arra, hogy a számítások a legnagyobb zajszintet produkáló hónapok becsült forgalmi adatai alapján készültek – a Repülőtér forgalmi adatait havi bontásban hozzák közérthető módon nyilvánosságra.
- Nem repülési művelet részét képező hajtóműpróbázás esetében (pl. a javítóüzem kezelésében lévő repülőgép hajtóműpróbázásnál) alkalmazandó a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól szóló 18/1997. (X.11.) KHVM-KTM együttes rendelet 12. § (3) d) pontja, mely szerint meg kell tiltani az éjszakai (22 és 6 óra közötti) hajtóműpróbát, ha az abból eredő zajszint a hajtóműpróba ideje alatt a repülési műveletekből eredő zajjal együtt a védendő épület homlokzata előtt eléri vagy meghaladja az 55 dB zajszintet. Ennek külső fél által történő ellenőrizhetőségét is biztosítani kell.
- Tekintettel arra, hogy a Fővárosi Önkormányzat Bajcsy-Zsilinszky Kórház és Rendelőintézet (1106 Budapest, Maglódi út 89-91.) kórházi területét érinti a D-jelű

övezethatárt kijelölő, éjszakai működésre vonatkozó 50 dB-es izofon görbe, a létesítmény vonatkozásában az E-jelű zajgátló védőövezet kijelölés szükséges.

Felhívom üzemeltető figyelmét a 18/1997. KHVM-KTM rendelet, a repülőtér környezetkímélő üzemelése című fejezetében foglaltak érvényesítésére”

A Hatóság 2013. november 19. napján, LR/RK/NS/A/1988/23/2013. iktatószámom szakhatósági állásfoglalás egyeztetést kért a Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézetétől, melynek következtében, a Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete 2013. december 2. napján érkezett, BP-10R-025/01794-4/2013 ügyiratszámom módosította szakhatósági állásfoglalását az alábbiak szerint:

„NKH Légügyi Hivatala (2220 Vecsés, Lincoln út 1.) által benyújtott, és a Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézetéhez érkezett, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezet kijelölésére vonatkozó engedélyezési eljárásában kiadott BP-10R-025/01794-2/2013. iktatószámú szakhatósági állásfoglalást – többi részének változatlanul hagyása mellett- az alábbiak szerint módosítom:

A zajgátló védőövezet kijelöléséhez közegészségügyi szempontból az alábbi feltételtől eltekintek.„Tekintettel arra, hogy a Fővárosi Önkormányzat Bajcsy-Zsilinszky Kórház és Rendelőintézet (1106 Budapest, Maglódi út 89-91.) kórházi területét érinti a D-jelű övezethatárt kijelölő, éjszakai működésre vonatkozó 50 dB-es izofon görbe, a létesítmény vonatkozásában az E-jelű zajgátló védőövezet kijelölés szükséges.”

Jelen határozat ellen a kézhezvételtől számított 15 napon belül lehet fellebbezést előterjeszteni. A fellebbezést az elsőfokú közigazgatási határozatot hozó Légügyi Hivatalnál (1675 Budapest, Pf. 41.), - de a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központjához címzetten – lehet előterjeszteni. A fellebbezésről a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központja dönt.

A fellebbezési eljárás díjköteles. Az első fokon eljáró közlekedési hatóság határozata ellen benyújtott fellebbezés díja az elsőfokú eljárás díjának 50%-a, azaz 193.050 Ft, azaz százkilencvenháromezer-ötven forint. A jogorvoslati eljárás díját a fellebbezés benyújtásával egyidejűleg kell a Nemzeti Közlekedési Hatóság Magyar Államkincstárnál vezetett 10032000-00289926-00000000 számú előirányzat-felhasználási keretszámlájára befizetni.

Indokolás

A Korm. rendelet rendelkezései alapján a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren a repülőtér üzembentartójának a kérelmére 1999 óta van folyamatban közigazgatási hatósági eljárás zajgátló védőövezet kijelölésére. A Budapest Airport Zrt. - legutóbb - 2008-ban módosított kérelmére folytatott eljárásban, a másodfokon eljáró NKH Központi Hivatal 2011. december 20-án, az EH/MD/NS/B/276/19/2011. számú végzésében megsemmisítette az elsőfokú hatóság zajgátló védőövezetet kijelölő döntését, egyúttal új eljárás lefolytatására kötelezte a NKH Légügyi Hivatalt.

I. A közigazgatási hatósági eljárás

A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 19. §-nek megfelelően a hatóság hatáskörét a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 5.§ (5) bekezdés 19. pontja állapítja meg.

A Ket. 15. § alapján a megismételt eljárásban ügyféli jogállás illeti meg a Repülőtér üzembentartóját, a Budapest Airport Zrt.-t (1675 Budapest, Pf.: 53.), a légiforgalmi irányítást végző szervezetet, a HungaroControl Zrt.-t (1185 Budapest, Igló u. 33-35.), az érintett települési önkormányzatokat, ideértve Ecsér Nagyközség Önkormányzatát (2233 Ecsér, Széchenyi u. 1.),

Budapest Főváros Önkormányzatát (1052 Budapest, Városház u. 9-11.) Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzatát (1102 Budapest, Szent László tér 29.), Üllő Város Önkormányzatát (2225 Üllő, Templom tér 3.), Vecsés Város Önkormányzatát (2220 Vecsés, Szent István tér 1.) Budapest XVIII. kerület Pestszentlőrinc – Pestszentimre Önkormányzatát (1675 Budapest, Pf.: 49.), Budapest XVII. kerület Rákosmente Önkormányzatát (1656 Budapest., Pf.: 110.) a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesületet (1174 Budapest, Berzsenyi Dániel utca 9/a.) a Levegő Munkacsoportot (1465 Budapest, Pf.: 1676.), valamint a kijelölt zajgátló védőövezet területén lévő ingatlan tulajdonosait és azokat, akinek az ingatlanra vonatkozó jogát az ingatlan-nyilvántartásba bejegyezték. Ügyféli jogok illetik meg azon természetes személyeket is, akik nem rendelkeznek ingatlan tulajdonjogával a kijelölt zajgátló védőövezet területén, azonban az eljárás során előterjesztett ügyféli jogállására irányuló kérelmüknek a Hatóság korábban helyt adott.

A Ket. 33. §. értelmében a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 5. § (10) bekezdése alapján a repülőtér zajgátló védőövezetének kijelölésére irányuló eljárásban az ügyintézési határidő 6 hónap. A megismételt eljárás megindításáról szóló értesítést a Hatóság 2012. január 9. napján, az LR/RK/NS/B/157/0/2012. iktatószámom hozta meg, melyet postai úton közölt az alapeljárásban részt vevő ügyfelekkel, szakhatóságokkal, valamint hirdetményi úton a hatásterületen élő további ügyfelekkel, figyelemmel arra, hogy az ügy jelentős számú ügyfelet érint. A Ket. 33.§ (3) bekezdése alapján az ügyintézési határidőbe nem számított be a hiánypótlásra, illetve a tényállás tisztázásához szükséges adatok közlésére irányuló felhívástól az annak teljesítéséig terjedő idő, a szakhatóság eljárásának időtartama, a szakértői vélemény elkészítésének időtartama, valamint a hatósági megkeresés vagy a döntés postára adásának napjától annak kézbesítéséig terjedő időtartam, illetve a hirdetményi kézbesítés közlésének időtartama. Az ügyintézési határidő tekintetében a felügyeleti szerv 2013. május 28-án az EH/MD/NS/A/352/8/2013 számú végzést adott ki, melyben előírta, hogy a soronkívülségre valamint a mielőbbi döntéshozatalra is figyelemmel Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezetének kijelölésére vonatkozó eljárást a végzés közlésétől számított 120 (százhusz) ügyintézési napon belül le kell folytatni. A hatóság a fentiek alapján a rá irányadó ügyintézési határidőt nem lépte túl. Az ügyintézési határidő túllépésre hivatkozva az eljárás lefolytatása iránt a Ket. 20.§ (6) bekezdése alapján a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület nemperes eljárást kezdeményezett a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróságon. A bíróság a 2013. december 13. napján kelt 36.Kpk.46.168/2013/6. számú elsőfokú, majd a Fővárosi Törvényszék 2014. július 02. napján kelt 2.Kpkf.670.193/2014/4 számú jogerős másodfokú döntésében a kereseti kérelmet elutasította.

A Ket. 63. § alapján az eljárás során a Hatóság az engedélyezési eljárás részeként 2014. május 29-én, 17 órakor közmeghallgatást tartott a Hatóság hivatalos épületében. A közmeghallgatás előtt a Hatóság intézkedett, hogy a zajgátló védőövezet ellenőrzési záradékkal ellátott terveit harminc napon át nyilvános megtekintésre közzétegyék az érintett önkormányzatoknál. A közmeghallgatásról a légiközlekedési hatóság LR/RK/NS/A/1228/15/2014 számon jegyzőkönyvet készített, és annak másolatát megküldte az érintett önkormányzatok képviselő-testületeinek és az eljárásban részt vevő szakhatóságoknak. A közmeghallgatás megtartását egyrészt a Korm.rend. 20.§ (1) bekezdése indokolta, továbbá a Hatóság az ügyfelek jelentős számára is tekintettel a nyilvánosság véleményének megismerése érdekében lényegesnek tartotta.

A Repülőtér Üzembentartója, mint kérelmező 386.100,-Ft az igazgatási szolgáltatási díjat (eljárási díjat) fizetett meg a légiközlekedéssel kapcsolatos hatósági eljárások díjairól szóló 3/2002 (VI.) GKM rendelet 196-os díjtétele alapján, amelyet nemzetközivé nyilvánított kereskedelmi repülőtér (I. osztály) zajgátló védőövezet kijelölésének esetére vonatkozik. Figyelemmel a Min.r. 10.§ (2) bekezdésére a zajgátló számítási tervdokumentációjának visszaellenőrzésében közreműködő Enviroplus Kft. 344.000,-Ft + Áfa költségét a LR/RK/NS/A/1351/4/2013 számú végzés alapján szintén a Repülőtér Üzembentartója fizette meg.

A Ket. 68. § alapján a Hatóság az eljárás során minden erre irányuló kérelem esetén biztosította az eljárás irataiba való betekintés lehetőségét.

A Ket. 72.§ (1) bekezdés ea) pontjában meghatározott megállapított tényállást és az annak alapjául elfogadott bizonyítékokat, az indokolás II.,III.,IV. része, valamint jelen határozat 3. számú melléklete, a Hatóság által jóváhagyott számítások tartalmazzák.

A Ket. 72.§ (1) bekezdés eb) pontjában az ügyfél (ügyfelek) által felajánlott, de mellőzött bizonyítást és a mellőzés indokait, valamint ec) pontjában meghatározott mérlegelési jogkörben hozott határozat esetén a mérlegelési jogkör gyakorlásában szerepet játszó szempontokat és tényeket, továbbá a jogszabályhelyeket, amelyek alapján a hatóság a határozatot hozta, az indokolás záró V. része tartalmazza.

II. 176/1997.(X.11.) Korm. rendeletben előírt eljárás egyes szakaszai

1) Előzetes egyeztetés az Ügyfél és a Hatóság között.

A zajgátló védőövezet kijelölésére vonatkozó eljárás a Repülőtér Üzembentartójának kérelmére indul. Rendhagyó az eljárás abban a tekintetben, hogy a Korm.rend. 5.§ (1) bekezdése értelmében a kérelem alapjául szolgáló tényleges számítások benyújtása előtt egyeztetés szükséges a kérelmező ügyfél és a Hatóság között az övezet alapjául szolgáló számítás kiinduló adatainak, valamint az alkalmazni kívánt számítási módszer megfelelősége tekintetében.

A Repülőtér Üzembentartója a német „AzB” (Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen vom 19. November 2008 in Deutschland) számítási módszert alkalmazta, mellyel kapcsolatban a Hatóság megállapította, hogy az teljes egészében megfelel a Min.r. 7.§, 8.§ és 9.§. pontjaiban előírtaknak. Az egyedüli különbség a magyar és a német AzB számítási eljárás között az, hogy a német számítási módszer a földi üzemelésből számított zajterheléseket a repülőtér környezetében minden ponton figyelembe veszi, míg a magyar előírás ezt csak ott írja elő kötelezően, ahol a földi műveletekből számított zajhatás +1 dB-nél nagyobb növekményt eredményez. [Min.r. 7.§(3)]. A fentiek alapján a Hatóság megállapította, hogy a Repülőtér Üzembentartója által alkalmazott számítási módszer teljesíti a jogszabályban előírt követelményeket, egyúttal biztosítja, hogy kijelölendő zajgátló védőövezetet az Európában jelenleg legkorszerűbb számítási módszerrel számítsák ki.

A Hatóság ezzel egyidejűleg indokoltak tartotta a Min.r 2. sz. mellékletében szereplő adatokhoz képest korszerűbb zajadat gyűjtemény, az „AzB-2008” használatát, figyelemmel arra, hogy a Min.r. -ben közreadott számítási eljáráshoz tartozó légi jármű normatív zaj-emissziós adatbázis már több mint 40 éves. A Repülőtér Üzembentartója a Min.r. 6. § (3) bekezdésében foglalt feltételeknek megfelelően, a repülőtéren legnagyobb arányban előforduló, több légi jármű típus szabványos fel- és leszállási eljárása alkalmával számítható maximális zajterhelések ún. „lármaszönyegeinek” elkészítésével igazolta az AzB-2008 adatbázis megfelelőségét. A Hatóság számítás kiinduló adatait - több hiánypótlást követően - a Min. r. 3.§ (1) bekezdés a)-f) pontjaiban foglalt tartalommal, az LR/RK/NS/A/152/5/2013 számú végzésben, 2013.05.16-án hagyta jóvá azzal, hogy kötelezte az Ügyfelet, hogy 30 napon belül nyújtsa be az övezeti számításokat, valamint a jogszabályban megállapított mellékleteket.

2) Számítások, valamint a jogszabályban előírt mellékletek, térképek benyújtása

A számítások elvégzésével a Repülőtér Üzembentartója a Vibrocomp Kft.-t (1118 Budapest, Bozokvár u. 12) bízta meg, amely a SOUNDPLAN 7.1 típusú szoftverrel végezte el a számítási feladatot. A számítási tervdokumentációt 2013.06.20-án nyújtotta be a Repülőtér Üzembentartója. Ez tekinthető tulajdonképpen közigazgatási eljárás szempontjából a tényleges kérelemnek, mivel az a dokumentáció tartalmazza elsőként a kijelölendő zajgátló védőövezet alapját képező számítási eredményeket. A dokumentáció

kiértékelését követően, mivel a Hatóság megállapította, hogy számos ponton hiányos, ismételt hiánypótlási végzés kibocsátása volt indokolt LR/RK/NS/A/1351/1/2013 iktatószámom. A Repülőtér Üzembentartója a hiányosságokat 2013.08.24-én pótolta, ezzel teljesítve a Min. r. 10.§ (1) bekezdés a)-d) pontjaiban foglalt elemeket, ideértve, hogy a számítás eredményeit 1:10000 méretarányú (un. topográfiai) térképeken ábrázolta. Az övezetek utcahatárokra bontását pedig az eljárás későbbi fázisában 1:4000 méretarányú ingatlan-nyilvántartási térképeken adta meg a Repülőtér Üzembentartója.

3) A számítások ellenőrzése a Hatóság részéről

A számítás eredményeinek ellenőrzése a Korm.rend. 5.§ (2) bekezdése értelmében a légiközlekedési hatóság kötelezettsége, melynek kézenfekvő teljesítése, hogy a jóváhagyott kiinduló adatok alapján egy más, szintén minősített szoftverrel számítják ki az övezet izofon határait és összevetik a kérelemben szereplő övezet hatáiraival, az esetleges különbségek esetén megvizsgálják ennek okait. Amennyiben a számításokat megfelelőek a Hatóság ennek tényét a zajgátló védőövezetre vonatkozó terveken is feltünteti (ellenőrzési záradék). A Min.r. 10. § (2) bekezdése szerint a zajgátló védőövezetre vonatkozó számítások ellenőrzéséhez a Hatóság szakértő intézményt vehet igénybe. Figyelemmel arra, hogy a Hatóság nem rendelkezett a visszaellenőrzéshez szükséges szoftverrel, külső szakértő igénybevétele volt indokolt. A Hatóság 2013. július 19. napján kelt, LR/RK/NS/A/1351/4/2013. iktatószámú végzésében az Enviroplus Kft.-t (1096 Budapest, Telepy u. 3.) jelölte ki, amely rendelkezett az IMMI 2013 - 1 Premium típusú minősített szoftverrel, amely szintén az „AzB 2008” szerinti számítási módszert alkalmazta, azonban teljesen független volt a Vibrocomp Kft. által használt SOUNDPLAN 7.1 típusú szoftvertől. Mindkét szoftver készítői DIN EN ISO 9001-es minősítéssel is rendelkeznek. A Hatósághoz az Enviroplus Kft. 2013. augusztus 7. napján nyújtotta be LR/RK/NS/A/1351/7/2013. iktatószámom a zajgátló védőövezet számításának ellenőrzéséről készített jegyzőkönyvet, mely alátámasztotta, hogy a kérelmező által benyújtott számítás megalapozott és elfogadható. A számítások szoftveres ellenőrzése kiterjedt a bemenő adatok helyességének ellenőrzésére, a repülési és gurulási útvonalak geometriai ellenőrzésére, értékelésére, a térképi ábrázolások ellenőrzésére, az éjszakai hajtóműpróbázásokkal kapcsolatos külön számítások ellenőrzésére. A Hatóság ezt követően az ellenőrzési záradékolásról szóló LR/RK/NS/A/1351/10/2013 számú végzést 2013.09.20-án adta ki. Az ellenőrzési záradék azt jelentette, hogy a számítások alapján kirajzolt izofon vonalak helyesek és a Hatóság az ellenőrzés alapján a számításokat alkalmasnak tartja a zajgátló védőövezetek kijelöléséhez.

4) Szakhatóságok megkeresése

Az eljárás következő szakaszában volt szükséges és indokolt a szakhatóságok közreműködése a Ket. 44. §. alapján. A Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII.20.) Korm. rendelet 8/B. § (5) a) és b) pontja értelmében szakhatóságként kell bevonni az eljárásba a megyei, fővárosi kormányhivatal járási népegészségügyi intézetét, valamint a környezetvédelmi, természetvédelmi és vízügyi felügyelőséget. A Hatóság az ellenőrzési záradékkal ellátott dokumentációt 2013. szeptember 24-én küldte meg az érintett szakhatóságoknak.

A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség 2013. október 31. napján küldte meg szakhatósági állásfoglalását, amelyet módosított, és 2013. november 29-én érkezett meg a végleges szakhatósági állásfoglalás. A Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete 2013. október 25. napján küldte meg szakhatósági állásfoglalását, amelyet módosított, és 2013. december 2-án érkezett meg a végleges szakhatósági állásfoglalás.

5) Telekhatárra igazítás, az önkormányzatok véleményének bekérése

Az eljárás következő szakasza a Korm.rend. 5.§ (3) bekezdése alapján, hogy a számítások alapján kirajzolódott nyers izofon vonalakat a Hatóság a jogszabályi előírásoknak megfelelően a település *belterületén és egyéb beépítésre szánt területén* a kialakult beépítési vonalakkal, illetve telekhatárokhoz igazítja. Külterület beépítésre nem szánt területén a zajgátló védőövezet határát izofon görbékkel kell meghatározni. Ennek a folyamatnak a részeként rajzolódik ki a tényleges övezeti határ, kialakul az, hogy mely helyrajzi számú ingatlanok kerülnek védőövezeti besorolásba. A Hatóság a telekhatárra igazítás során - a jogszabályi keretek között - mérlegelési jogkörrel rendelkezik, ezért kellő körültekintéssel kívánt eljárni, és figyelembe kívánta venni az érintett önkormányzatok településrendezési terveit, a jövőben beépítésre szánt területeit. A fentiek alapján a Hatóság a Korm.rend. 5.§ (3) bekezdése értelmében, 2013. szeptember 24. napján bekérte valamennyi érintett önkormányzat képviselő-testületének véleményét. A vélemények beérkezésének időpontja az 1. számú táblázatban látható.

1. sz. táblázat

Önkormányzati vélemények beérkezésének időpontja	
Budapest X. kerület Polgármesteri Hivatala	2013. november 4./2014. május 16. (módosított)
Budapest XVII. kerület Rákosmente Polgármesteri Hivatala	2013. november 5.
Üllő Város Polgármesteri Hivatala	2013. december 6.
Budapest XVIII. kerület Pestszentlőrinc – Pestszentimre Polgármesteri Hivatala	2013. december 21.
Vecsés Város Polgármesteri Hivatala	2013. december 31.
Ecsér Nagyközség Polgármesteri Hivatala	2014. január 16.
Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala	2014. március 4.

6) Döntéshozatal, a zajgátló védőövezet közzététele

A fent részletezett eljárási cselekmények, valamint a 2014. május 29-én, 17 órakor tartott közmeghallgatást követően a Ket. 50. § (1) bekezdése értelmében a Hatóság a döntéshozatalhoz szükséges tényállást teljes körűen megállapította és jelen határozatban kijelölte az övezet végleges határait. A Korm.rend. 7. § (1) bekezdése alapján a légiközlekedési hatóságnak a zajgátló védőövezetekre vonatkozó számítási eredmények jóváhagyott dokumentumait és a zajgátló védőövezetet kijelölő határozatát a kiadmányozás után a környezetvédelmi és közegészségügyi hatóságok, valamint az érintett önkormányzatok képviselő-testületei részére meg kell küldeni. A zajövezeteket ábrázoló térképeket és kijelölésre vonatkozó egyéb dokumentumokat (utcajegyzék stb.) az érintett önkormányzat jegyzőjének a helyben szokásos módon közzé kell tenni.

III. A Határozat rendelkező részében foglaltak részletes indokolása

A Korm.rend. 6.§ (2) bekezdése alapján a zajgátló védőövezetet kijelölő határozatnak tartalmaznia kell az alábbiakat:

- 1) a zajgátló védőövezet kijelölt övezeti határait (beépített belterületen az utcavonalakkal, illetve telekhatárokkal, külterületen az izofon görbék térképi megjelenítésével, valamint azonosításra alkalmas méretadatokkal, koordinátákkal meghatározva)

Az eljárás elsődleges célja az övezet határainak kijelölése. A Korm.r. 2.§(1) értelmében zajgátló védőövezet a repülőtér környezetének az a része, amelyen a repülőtér üzemeltetéséből számított mértékadó zajterhelés meghaladja a közlekedésből származó környezeti zajnak az EüM.r.- 3. sz. mellékletében meghatározott zajterhelési határértékeit. Nem tartozik a zajgátló védőövezetbe a repülőtér telekhatárán belül lévő terület. A zajgátló védőövezeten belül a számított mértékadó zajterhelés függvényében a jogszabály szerint A)-B)-C)-D)-E) övezet jelölhető ki, ahol a zajterhelés szempontjából legkedvezőtlenebb övezet az A) jelű övezet. A mértékadó zajterhelés kiszámításakor a következő tíz év legnagyobb zajterhelést eredményező évében a legnagyobb zajterheléssel járó hat hónap prognosztizált átlagos forgalmát kell alapul venni. [Korm.r.2.§(2)].

A fentiek alapján az eljárás során a zajgátló védőövezeten belül a számított mértékadó zajterhelés függvényében a Hatóság „B” „C” és „D” jelű övezetet jelölt ki, melynek határait, utcavonalakkal, telekhatárokkal, illetve az izofon görbék térképi megjelenítésével, valamint azonosításra alkalmas méretadatokkal, koordinátákkal meghatározva a határozat 1. számú melléklete tartalmazza. A kijelölt övezetbe sorolt ingatlanok helyrajzi számait a határozat 2. számú melléklete tartalmazza.

- 2) a zajgátló védőövezet számításánál figyelembe vett, az üzemeltetés során betartandó forgalmi adatokat (műveletszám és annak irányok szerinti megoszlása; a repülőteret igénybe vevő repülőgépek zaj szerinti megoszlása, amennyiben ez meghatározható),

A Min.r. 5.§. értelmében a számításokhoz szükséges mértékadó forgalmat a következő tíz év előrebecsült forgalmi adataiból kell megállapítani. A becslés során figyelembe kell venni az elmúlt évek forgalmi statisztikáit, a repülőteret használó fontosabb légitársaságok, intézmények légi jármű-parkjának fejlesztési tendenciáit, a tervezett utas- és árutonna-forgalom alakulását, a tervezett gyakorló-, iskola-, sport-, bemutató, vagy szolgáltatás jellegű sétarepülések számát. A Hatóság a 2007-2013 közötti időszak forgalmi statisztikái alapján kiszámította az egyes pályavégeken a legnagyobb zajterheléssel járó hat hónapban külön az éjszaka, és külön a nappal végrehajtott műveletek számát, majd ezeket összegezte, és az alábbiakat állapította meg:

- A nappal végrehajtott összes műveletszám a legzajosabb hat hónapban átlagosan 50-60 ezer volt, kivéve az utolsó két esztendőt.
- Az éjszaka végrehajtott összes műveletszám a legzajosabb hat hónapban átlagosan 7-8 ezer volt, kivéve az utolsó két esztendőt.
- Az utolsó két évben mind a nappali, mind az éjszakai műveletszámokban jelentős mértékű csökkenés állt be, nappal kb. -25%, éjjel kb. -40%.

A jelentős mértékű csökkenés indoka minden kétséget kizáróan az a gazdasági válság, ami a légiközlekedési iparágat is sújtotta az utóbbi néhány évben, és többek között a MALÉV légitársaság megszűnését is eredményezte, ami a repülőtér forgalmának jelentős részét adta. A Hatóság álláspontja szerint téves lett volna azt a következtetést levonni a fentiekből, hogy a következő 10 évben ugyanebben az ütemben csökkennek a műveletszámok, ebből ugyanis az a téves eredmény származott volna, hogy zajgátló védőövezet kijelölésére sincs szükség. A fenti szempontok figyelembevételével a Hatóság elfogadta a Repülőtér Üzembentartója által kérelmezett, és a jelen határozat 2. pontjában is szereplő mértékadó műveletszámokat, amely alapján reálisnak ítélte meg a következő tíz év legnagyobb zajterhelést eredményező évében a legnagyobb zajterheléssel járó hat hónap prognosztizált átlagos forgalmát.

A Korm.r. 6.§(2)b) pontja szerint a határozatnak a mértékadó műveletszámokon túl tartalmazni kell azoknak irányok szerinti megoszlását is. A mértékadó műveletszámok irányok szerinti megoszlására nézve a Repülőtér Üzembentartója tett javaslatot a számítás bemenő adatainak egyeztetési dokumentációjában. A Hatóság az eljárás során alternatív javaslat kiszámítását is kérte, annak érdekében, hogy a több változat közül olyan forgalmi struktúra kerüljön elfogadásra, amely a 65/55 dB izofon görbén belül kevesebb lakost érint. A Repülőtér Üzembentartója igazolta, hogy az általa tett javaslat („A” változat) kevesebb lakost érint, így a Hatóság elfogadta azt. A fentiek alapján a 2. sz. táblázat tartalmazza számításnál figyelembe vett mértékadó műveletszámokat az egyes pályavégeken.

2. sz. táblázat

Számításnál figyelembe vett mértékadó műveletszámok az egyes pályavégeken			
<i>Pályavég</i>	<i>Nappal (06:00 – 22:00)</i>	<i>Éjszaka (22:00 – 06:00)</i>	<i>Mélyalvás (00:00-05:00)</i>
13L	3 545	283	35
13R	54 966	4 383	547
31L	10 973	866	110
31R	43 316	3 468	433
Összesen:	112 800	9 000	1 125

A Repülőtér Üzembentartójának ezeket a mértékadó pályavég-forgalmakat kell alapul venni akkor, amikor a későbbiekben a megvalósult éves pályavég-forgalmakat ellenőrzi. Ebben a tekintetben egy pályavég forgalmának azt az összes forgalmat kell tekinteni, amely felszálláskor, illetve leszálláskor az adott pályavég felett átrepül.

A Korm.r. 6.§(2)b) pontja szerint a határozatnak tartalmazni kell a repülőteret igénybevevő légi járművek - számításnál figyelembe vett - zaj szerinti megoszlását is. Ezt a 3. sz. táblázat tartalmazza.

3. sz. táblázat

A repülőteret igénybe vevő repülőgépek zaj szerinti megoszlása		
Az akusztikai légi jármű-kategóriák	<i>Nappal (06:00 – 22:00)</i>	<i>Éjszaka (22:00 – 06:00)</i>
P 1.4 Dugattyús, vagy turbina-motorral ellátott légcsavaros légi jármű, 5 700 kg maximális felszálló tömegig	758	44
P 2.2 Dugattyús, vagy turbina-motorral ellátott légcsavaros légi jármű, 5 700 kg maximális felszálló tömeg fölött	12 315	545
S 5.1 Sugárhajtású légi jármű max. 50 tonna felszálló tömegig	19 258	632
S 5.2 Sugárhajtású légi jármű 50 - 120 tonna felszálló tömeg között	77 718	7 176

S 5.3 Sugárhajtású légi jármű 50 - 120 tonna felszálló tömeg között	102	2
S 6.1 Sugárhajtású légi jármű két hajtóművel, 120 tonna felszálló tömeg fölött	1 812	550
S 6.2 Sugárhajtású légi jármű három, vagy négy hajtóművel, 120 - 300 tonna felszálló tömeg között	58	0
S 6.3 A340 típusú Airbus tervezett	26	0
S 7 Sugárhajtású légi jármű három, vagy négy hajtóművel, 300 - 500 tonna felszálló tömeg között	453	51
H 1.2 Helikopter 3.0 és 5.0 tonna közötti felszálló tömeggel	300	0

3) a repülőtér-használat zaiszempontú korlátozó feltételeit (pl. éjszakai, hétfégi, napszakra, műveletszámra vonatkozó korlátozások, zaj szerinti repülőgép-kategóriák repülési korlátozásai),

A 3.1. pontban foglalt légi járművekre vonatkozó korlátozásokat a Min.r. 11.§(1) bekezdése indokolta, amely azonban csak a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény 16. melléklet I. kötet II. rész 3. fejezetére hivatkozik. Figyelemmel arra, hogy az említett 16. függelék a jogszabály hatálybalépése óta új fejezetekkel bővült, korszerűbb, lényegesen kisebb zajkibocsátású légi járművekre vonatkozóan, a Hatóság ezekre tekintettel is indokoltnak tartotta a korlátozások kiegészítését. A fentiek alapján a Repülőtér üzemszerűen kizárólag olyan légi járművek használhatják, amelyek megfelelnek a 3.1. pontban foglaltaknak, vagy zajkibocsátás szempontjából a hivatkozott rendelkezéseknél szigorúbb követelményeknek.

A 3.2. pontban foglalt futópálya használatra vonatkozó korlátozások alapján a légiforgalmi irányítás a 13L pályavégre nem irányíthat légiforgalmat, amennyiben mindkét futópálya és azok navigációs berendezései korlátozás nélkül rendelkezésre állnak, valamint a 3.8. pontban felsorolt kivételes helyzet sem áll fent. Amennyiben mégis szükséges lenne a légiforgalom számára 13L pályavég használata, annak indokait és körülményeit minden esetben rögzíteni kell. Az elmúlt évek forgalmi statisztikáinak elemzése alapján megállapítható, hogy repülésbiztonsági okokból a fentiek ellenére sem lehet teljes mértékben megszüntetni a 13L pályavégre érkező forgalmat, ezt a Hatóság a számítások bemenő adatainak megállapításakor értelemszerűen figyelembe vette. A Hatóság álláspontja szerint azonban az érintett lakosok száma, illetve az ingatlanok jellege és elhelyezkedése miatt a 13L pályavég zajterhelését a lehető legkisebb mértékűre kell korlátozni, és jelen zajgátló védőövezet érvényességi ideje alatt erre folyamatosan törekedni kell. Ez indokolta a preferált futópálya használat rendszerének jelen határozatban való rögzítését.

A 3.3. pontban foglalt repülési eljárásokra vonatkozó korlátozásokat a Min.r. 12.§ (4) bekezdés a) pontja indokolta. Ennek értelmében leszállás során - a helikopterek, és a könnyű turbulencia kategóriájú légszemes repülőgépek kivételével - elsődlegesen a rendelkezésre álló legmagasabb szintű műszeres megközelítési eljárást kell alkalmazni. Mindkét futópálya és azok navigációs berendezéseinek korlátozás nélküli rendelkezésre állása esetén a 13L küszöbön vizuális megközelítési eljárás nem hajtható végre. Lényeges, hogy a leszállás során a sugárfék alkalmazását alapjáratra kell korlátozni, kivéve, ha a repülés biztonsága megköveteli a magasabb fokozat használatát (pl. nedves, havas futópályán). A Hatóság lényegesnek tartotta rögzíteni, hogy felszállások során az ICAO Doc 8168-OPS/611 (PANS-OPS) Vol.I. (5. kiadás, 2006) 7. szakaszában ismertetett zajcsökkentett felszállási eljárásokat kell alkalmazni. A mindenkor hatályos Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) közzétett Szabvány Műszeres Indulási (SID) eljárás követése – légszemes vagy könnyű turbulencia kategóriájú repülőgépek vagy 9500 láb alatti utazómagasságot kérő repülőgépek kivételével – az IFR repüléseket végző repülőgép számára 31-es futópályairány esetén QNH 7000 láb (2150 m), 13-as futópályairány esetén QNH 4000 láb (1200 m) tengerszint feletti magasság eléréséig kötelező. Zajvédelmi okokból a Hatóság szintén indokoltnak tartotta, hogy a felszállások során a 13L futópályáról történő indulás esetén, a felszállást a légitársaságok a K gurulóúti kereszteződéstől tervezzék.

A 3.4. pontban foglalt éjszakai forgalmi korlátozások rögzítése különösen lényeges. A Min. r. 12.§(3) bekezdés a) pontja meghatározza ugyan, hogy az éjszakai időszakban végrehajtott repülési műveletek száma az egyes pályavégeken nem lehet több mint az ugyanott a nappali mértékadó zajterhelés kiszámításához alkalmazott repülési műveletszám 8%-a, ezen belül 24 és 5 óra között 1%-a, azonban ez az előírás a legforgalmasabb 6 hónap átlagára vonatkozik. Az előírás lehetőséget ad arra, hogy éppen a turizmus miatt a legkritikusabb nyári hónapokban - a Hatóság elemzései szerint júliusban - kerüljön sor a legnagyobb zajterhelésre, amit a turista szezon előtti – március végi, április eleji - időszak alacsonyabb forgalmával kompenzálni lehetne. A Hatóság álláspontja szerint a légközlekedési zaj zavaró hatásának csökkentése, a repülőtér környezetében élők éjszakai pihenésének biztosítása érdekében a zajterhelést arányosan kell elosztani, ezért éjszaka a jogszabályi korlátozáson túl napi szinten is szükséges egy felső műveletszám korlátozást bevezetni. A Hatóság vizsgálta a korábbi évek forgalmi adatait, és megállapította, hogy az utóbbi 8-10 évben a legforgalmasabb hat hónap átlagos napi műveletszáma éjszakánként 40-45 művelet volt. A Hatóság a lakosság védelme érdekében előírta, hogy ez a műveletszám 22:00-06:00 LT között a következő 10 évben az év legnagyobb zajterhelését adó 6 hónapjában átlagosan nem lehet több mint napi 50 művelet úgy, hogy ebből 00:00-05:00 LT közötti időszakra legfeljebb napi 6 művelet eshet. A kötelezettség az éjszakai időszakra tervezhető menetrend szerinti és nem-menetrend szerinti kereskedelmi le- és felszállások számára vonatkozik.

A 3.5. pontban foglalt éjszakai, szabad- és munkaszüneti napokra vonatkozó műveleti korlátozásokat a Min.r. 12.§(4) bekezdés b) pontja indokolta, miszerint gyakorlati repülő kiképzést, kalibráló repülést a lehető legkisebb környezeti zajterhelés mellett, a nappali órákban kell végrehajtani. Ennek megfelelően gyakorló repülések, valamint műszaki berepülések nem tervezhetők és nem hajthatók végre munkanapokon 22:00 és 06:00 LT között, valamint szabad- és munkaszüneti napokon 18:00-08:00 LT között. Kalibráló repülések munka-, szabad- és munkaszüneti napokon egyaránt 06:00 és 22:00 LT között hajthatók végre.

A 3.6. pontban foglalt repülőgép hajtómű működéspróbájának ellenőrzésére (hajtóműpróbázás) vonatkozó korlátozásokat, valamint a 3.7. pontban foglalt fedélzeti segédhajtómű (APU) használatára vonatkozó korlátozásokat a Min.r. 12.§ (5) bekezdése indokolta, miszerint korlátozások alkalmazhatóak a földön végrehajtott műveletekre vonatkozóan is, az ebből származó zajterhelés csökkentése érdekében.

Hajtóműpróbázást illetően lényeges, hogy 2013-ban a repülőtéren zajárnyékoló fallal ellátott új hajtóműpróbázó hely épült, ennek értelmében a légijármű hajtómű működéspróbájának ellenőrzése során a teljesítmény szerinti (alapjáratinál magasabb teljesítményű) működéspróbát az ICAO Code C légijármű kategóriáig kizárólag a kiépített hajtóműpróbázó helyen lehet végrehajtani, teljesítmény, valamint idő- és napszaki korlátozás nélkül.

A Min.r. 12.§ (3) bekezdése d) pontja értelmében azonban a hajtóműpróbázó helyen is tilos 22:00 és 06:00 LT közötti időszakban hajtóműpróbát végrehajtani, ha az abból eredő zajszint a hajtóműpróba ideje alatt a repülési műveletekből eredő zajjal együtt a védendő épület homlokzata előtt eléri vagy meghaladja az 55 dB zajszintet.

A teljesítmény szerinti (alapjáratinál magasabb teljesítményű) működéspróbát ICAO Code C légijármű kategória felett kizárólag 08:00 és 18:00 LT között lehet végrehajtani a B5 gurulóúti várakozó öböl vagy az „A” gurulóút kijelölt részein. Hajtóműpróbázó helyen kívül, 18:00 - 22:00 LT és 06:00 - 08:00 LT közötti teljesítmény szerinti hajtómű működéspróbához a légiközlekedési hatóság engedélye szükséges. Hajtóműpróbázó helyen kívül 22:00 és 06:00 LT közötti időszakban teljesítmény szerinti hajtóműpróbázás nem hajtható végre.

A határozat 3.7 pontjában a Hatóság a fedélzeti segédhajtóművek működtetésének zajszempontú korlátozásait írta elő. Ezen berendezések zaját a számítás során az állóhelyeken egységesen, helyszíni mérésekből számított felületi zajforrásként vették figyelembe. A fedélzeti segédhajtómű működését haladéktalanul le kell állítani a kiépített és működőképes külső áramforrással ellátott állóhelyre történő érkezés után legkésőbb 5 perccel. A fedélzeti segédhajtómű újraindítása csak elengedhetetlen műszaki ellenőrzéskor, vagy közvetlenül a tervezett indulás előtt, az utas kabin és az elektronikai rendszerek kondicionálása érdekében megengedett, géptípustól függően legfeljebb 5-30 perccel az utasok beszállítása előtt.

A 3.8. pontban a Hatóság meghatározta azokat a kivételeket, amelyekre a korlátozások nem vonatkoznak, vagy amelyek esetén a korlátozások nem alkalmazhatók. A Hatóság álláspontja szerint a 3.1. – 3.7. pontban felsorolt korlátozások nem vonatkoznak a kényszerhelyzetben lévő, valamint az állami célú műveletekben részt vevő légijárművekre (ideértve a katonai, vámügyi, rendőrségi, tűzoltósági, vagy bűnüldözési, nemzetbiztonsági műveleteket), valamint az olyan különböző kivételes jelleggel üzemeltetett légijárművekre, amelyek például sürgős humanitárius célú vagy vészhelyzeti kutatási és mentési műveleteket végeznek, vagy amelyeket orvosi segítségnyújtás, betegszállítás, valamint katasztrófasegély céljából üzemeltetnek.

A futópálya használatra, valamint a repülési eljárásokra vonatkozó korlátozások nem vonatkoznak arra az esetre, ha a használatos futópálya kiválasztása során a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. melléklet 7. fejezet 7.2. pontjában meghatározottak alapján a zajcsökkentő szempont nem vehető figyelembe, ideértve azt az esetet is, ha a légijármű parancsnoka - repülésbiztonsági okra hivatkozva - a zajcsökkentő szempontok figyelembevételével felajánlott futópálya használatát visszautasítja.

A Hatóság hangsúlyozni kívánja, hogy az emberi élet védelme, a repülés biztonsága elsődleges szempont a légiközlekedésben tevékenykedő valamennyi résztvevő számára, ami adott esetben felülírhatja azon környezetvédelmi szempontokat, ami jelen határozat zajszempontú korlátozó feltételeit indokolták. Az elmúlt évek tapasztalatai alapján ezért szükség volt rögzíteni, hogy a korlátozások nem vonatkoznak arra a kivételes esetre sem, ha betartásuk az adott körülmények között veszélyeztetnék a

repülés biztonságát. A repülésbiztonsági indokot minden esetben az arra hivatkozó félnek kell igazolnia

4) a zajgátló védőövezetnek a 4. § (3) bekezdése szerinti kötelező újbóli kijelölésének időpontját,

A zajgátló övezet jelen határozatban történő kijelölése a határozat jogerőre emelkedését követő 10 évig érvényes, kivéve, ha jogszabályi előírás alapján, a repülőtér működési feltételeinek jelentős mértékű megváltozása esetén, a Repülőtér Üzembentartója már korábbi időpontban köteles kérelmezni a védőövezetek újbóli meghatározását. A repülőtér működési feltételeinek változását akkor kell jelentős mértékűnek tekinteni, ha

- a repülőtéren új futópályát létesítenek, vagy
- bármelyik futópályának legalább az egyik végén a 2. sz. táblázatban megadott pályavég-forgalomhoz képest 50%-kal megnövekedett a mértékadó forgalom, vagy
- a repülőteret igénybevevő repülőgépek összetétele zaj szempontból kedvezőtlenül változott a 3. sz. táblázatban megadott összetételhez képest, és a tényleges forgalom mellett végzett mérések, az annak alapján elvégzett számítások, illetve a zajmonitor rendszer mérési eredményei és az azok alapján az övezethatárra vonatkozó számítások bizonyítják, hogy a legnagyobb zajterhelést adó 6 hónap megítélési időre számított egyenértékű zajszint az övezethatárokon a Számítási Dokumentáció „A” változatában szereplő állapothoz képest bárhol naptári félévre számított átlagban 3 dB-nél nagyobb mértékben tartósan megnövekedett.

5) a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott számításokat,

A Hatóság által jóváhagyott számítások jelen határozat részét képezik, melyet részleteiben a 4. számú melléklet tartalmaz.

6) a zajcsökkentés és a zajterhelés ellenőrzése érdekében a repülőtér számára előírt egyéb kötelezettségek és határidők

A határozat 6.1. pontja alapján a Repülőtér Üzembentartója felelős jelen határozat 3.1. pontjában foglaltak betartásáért. Ennek részeként a Repülőtér Üzembentartója köteles a repülőteret használni kívánó légi járművek adatait – ideértve a légi jármű zajmutatót rögzítő dokumentációt - előzetesen bekérni és az alapján ellenőrizni, hogy a légi jármű megfelel-e a 3.1. pontban szereplő követelményeknek. Az egyes légi járműveket üzemeltető légitársaságok résidő birtokában elsőként a Repülőtér Üzembentartóját keresik meg a repülőtér használatára vonatkozó igénygel, így indokolt és célszerű ezen ellenőrzési kötelezettséget ezen szervezethez telepíteni.

A határozat 6.2. pontja alapján, amennyiben a légi jármű üzemeltetője a járat tervezett közlekedésének igényét a tervezett közlekedés napján jelzi, úgy a Repülőtér Üzembentartója felelős az éjszakai forgalmi korlátozások betartásáért.

A határozat 6.3. pontja alapján a Korm.r. 13.§-nak megfelelően a Repülőtér Üzembentartója köteles jelen határozat jogerőre emelkedésétől számított 6 hónapon belül zajvédelmi programot készíteni és a Hatóságnak benyújtani. A Korm. rendelet 14.§-17.§ bekezdései meghatározzák, hogy a Repülőtér Üzembentartója milyen zajvédelmi intézkedéseket köteles megtenni, ideértve az övezetekben lévő intézmények, lakó- és üdülőépületek megfelelő akusztikai védelemét. A zajvédelmi programban a repülőtér üzembentartója előírja a zajgátló védőövezet kijelölését követően bevezetni tervezett környezetkímélő repülési eljárásokat, korlátozásokat, a

földi zajok csökkentése, a területhasználat változtatása terén tervezett intézkedéseket, valamint az ingatlanokkal kapcsolatos zajvédelmi intézkedések ütemezését. A környezeti zajjal leginkább terhelt területek zajcsökkentését, a zajjal még nem terhelt területek kedvező állapotának megőrzését a stratégiai zajtérképre épülő intézkedési tervek végrehajtásával kell megvalósítani, a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség szakhatósági állásfoglalásával összhangban. A 6.2. pont szerinti zajvédelmi program keretében megtett intézkedésekről évente, minden év március 1-ig tájékoztatni a Hatóságot, valamint a Zajbizottságot

A határozat 6.4. pontja alapján a Korm. rend. 21.§ értelmében a Repülőtér Üzembentartója köteles a környezet zajterhelésének folyamatos megfigyelése és az előírt repülési eljárások betartásának ellenőrizhetősége érdekében - továbbra is - zajmonitor rendszert üzemeltetni. A Min.r. 13.§ (3) bekezdése a) pontja értelmében a monitorrendszernek alkalmas kell lennie arra, hogy a zajgátló védőövezet jellemző pontjain - különösen zajra érzékeny objektumok környezetében - az egyedi zajterhelés alakulásáról, valamint az övezethatárokon a tényleges zajterhelésről megbízható eredményeket adjon. A fenti jogszabályi előírás értelmében a Repülőtér Üzembentartója köteles felülvizsgálni a jelenleg működő zajmonitor rendszert, és amennyiben szükséges, kezdeményeznie kell az egyes mérőpontok áthelyezését.

A határozat 6.5. pontja alapján jelen határozat jogerőre emelkedésétől számítva a soron következő bizottsági ülés időpontjáig a Repülőtér üzembentartója köteles felülvizsgálni, hogy a zajvédelmi bizottság jelenlegi összetétele megfelel-e a Min.r.13/B.§-ben foglaltaknak és szükség szerint kezdeményeznie kell a bizottság átalakítását.

A határozat 6.6. pontja alapján a Repülőtér Üzembentartója köteles havonta, a tárgy hónapot követő hónap utolsó napjáig tájékoztatni a Hatóságot zajmonitor pontonként a zajterhelés alakulásáról, valamint az egyes futópályavégeken megvalósult forgalommegoszlásról napszaki (nappali, esti, éjszakai és azon belül mélyalvási) és gépkategória (a számításban alkalmazott „Prop” és „S” kategória) bontásban. A forgalommegoszlás adatai között ki kell térni a 13L pályavégre érkező és a 31R pályavégről induló műveletek indoklására. A havi jelentést olyan részletességgel kell összeállítani, hogy abban a megvalósult forgalomra vonatkozó minden adat ellenőrizhető legyen, tartalmaznia kell a járat azonosító, légijármű típus-azonosító, igénybe vett futópályavég, felszállás/leszállás, start időpont/földet érés időpontjait. A Min.r. 13.§ (2) bekezdése előírja továbbá, hogy a zajmonitor rendszer mért és számított adatai szerint a zajcsökkentő repülési eljárásokat megsértő légi járművek tulajdonosait a repülőtér üzembentartójának figyelmeztetnie kell. A kiadott figyelmeztetésekről negyedévente tájékoztatni kell az illetékes légiközlekedési hatóságot is. A figyelmeztetés eredménytelensége, a zajcsökkentő előírások ismétlődő megsértése esetén a repülőtér üzembentartója további intézkedéseket kezdeményezhet a légiközlekedési hatóságnál.

A határozat 6.7. pontja alapján a Korm.r. 21.§ (4) bekezdése értelmében a Repülőtér Üzembentartója köteles továbbá évenként értékelni a zajterhelés alakulását, és az értékelést minden tárgyévet követő év január 31-ig nyilvánosságra hozni, illetve a zajbizottságnak megküldeni. A nyilvánosságra hozatal tényleges módját a Hatóság a zajvédelmi bizottsággal együtt állapítja meg figyelemmel a Min.r. 2014. május 07-én hatályba lépő 13/A §. rendelkezésre, miszerint a zajvédelmi bizottság olyan konzultatív, érdekegyeztető és tanácsadó testület, amely a repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos zajkérdések tekintetében biztosítja a szükséges információk beszerzését, nyilvánosságra hozatalát és megfelelő értelmezését az érdekeltek számára. Ennek során figyelembe kell venni a Budapest Főváros Kormány-hivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete szakhatósági előírását is, amely szerint „az

ellenőrizhetőség biztosítása érdekében - tekintettel arra, hogy a számítások a legnagyobb zajsztintet produkáló hónapok becsült forgalmi adatai alapján készültek – a Repülőtér forgalmi adatait havi bontásban hozzák közérthető módon nyilvánosságra”.

Az értékelésnek havi bontásban, napszakonként szétválasztva kell tartalmaznia a következőket:

- a) Mindkét futópályán mindkét irányban külön a felszálló, és külön a leszálló műveletek havi összegét, akusztikai járműkategóriánként. A napszakok ebben az esetben a következők: 0-5; 5-6; 6-18; 18-22 és 22-24 LT közötti időszakok. Ezt a napszakra bontást az indokolja, hogy a szokásos nappali (6-22 LT) és éjszakai (22-6 LT) napszakokon túlmenően ismerni kell a mélyalvás idején (0-5 LT) végrehajtott műveletek számát, valamint a stratégiai zajtérképezés nappal (6-18 LT), és este (18-22 LT) időszakaiban megvalósult műveletszámokat is. Az akusztikai járműkategóriák szerinti bontás pedig azért szükséges, mert a későbbiekben ezek ismeretében lehet elvégezni a stratégiai zajtérképezéshez, illetve az övezet határainak ellenőrzéséhez szükséges számításokat.
- b) A zajmonitor pontokon a kihelyezett műszereknek alkalmasnak kell lenni a Min.r. 5.sz. Mellékletében szereplő bármelyik adat folyamatos mérésére, kiértékelésére. Ezek közül a zajbizottság illetékességi körébe tartozik, hogy melyek lesznek azok az adatok, amelyek értékelését és nyilvánosságra hozását havi bontásban is szükségesnek tartja.

Az éves kiértékelések során a havi bontásban megadott adatok felhasználásával kell megvizsgálni az éjszakai pályavég forgalmakra a Min.r. 12.§ (3) bekezdésében előírt korlátozások teljesülését, továbbá azt, hogy szükséges-e az övezet soron kívüli újbóli kijelölése a Korm.r. 4.§ (2) bekezdés b) és c) pontjai szerint.

A határozat 6.8. pontja alapján a Korm. rendelet 19. § (1) bekezdés értelmében a Repülőtér Üzembentartója köteles megkeresés esetén a közérdekű adatok nyilvánosságára vonatkozó követelmények kielégítésére kialakított rend szerint biztosítani a zajgátló védőövezetekkel kapcsolatos dokumentumok megtekintésének lehetőségét az állampolgárok számára.

A határozat 6.9. pontja alapján a Repülőtér Üzembentartója köteles a határozat jogerőre emelkedését követő 45 napon belül a repülőtér rendjét felülvizsgálni és közzétenni az övezetek számításánál figyelembe vett és jelen határozatban részletezett, repülőtér-használat zajszemponitú korlátozó feltételeinek betartására vonatkozó részletes működési szabályokat, ideértve a földi működésből eredő zajterhelésre vonatkozó korlátozásokat is. A kötelezettséget a Korm. rendelet 22. § indokolja, miszerint a repülőtérekben az egyes futópályákhoz tartozó, előírt fel- és leszállási útvonalakat, a zajcsökkentő fel- és leszállási eljárásokat, valamint azokat a zajcsökkentésre irányuló egyéb intézkedéseket, amelyeket a zajgátló védőövezet számítása során figyelembe vettek, a repülőtérrendben és nyilvános repülőtérek esetén Magyarország légiforgalmi tájékoztató kiadványában (AIP) is közzé kell tenni.

A Repülőtér Üzembentartója a fentiek alapján köteles jelen határozat 3. pontjában foglalt korlátozásokat a repülőtér rendben előírni, ideértve különösen, hogy valamennyi felszállási útvonal (SID) esetében az ICAO Doc 8168-OPS/611 (PANS-OPS) Vol.I. (5. kiadás, 2006) 7. szakaszában ismertetett eljárásokat kell elsődlegesen alkalmazni.

A határozat 6.10. pontja alapján a Repülőtér Üzembentartója köteles a repülőtér rend módosítását követően kezdeményezni az övezetek számításánál figyelembe vett és jelen határozatban részletezett, repülőtér-használat zajszemponitú korlátozó feltételeinek betartására vonatkozó részletes működési szabályok, ideértve a földi

működésből eredő zajterhelésre vonatkozó korlátozások Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) való közzétételét. A zajcsökkentett felszállási eljárásra vonatkozóan kezdeményeznie kell a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány (AIP) felülvizsgálatát és az AD2 LHBP fejezet előírásainak, illetve térképeinek módosítását, melyek a mindenkor hatályos fel- és leszállási útvonalakat (SID/STAR) tartalmazzák. A kötelezettséget szintén Korm. rendelet 22. §, valamint a Min. r. 12.§(4) indokolja.

A határozat 6.11. pontja alapján a Repülőtér Üzembentartója amennyiben a repülőtér-használat díjának elemei között az Lt. 66/A. 6) bekezdése alapján, a zajt okozó légi járművek járatóival szemben a zajbizonyítványban feltüntetett zajszint alapján díjat számít fel, ezzel a zajvédelmi költségeit érvényesíti, köteles azt elkülönítve nyilvántartani, és a befolyt összeg csak zajvédelmi intézkedésekre fordítható. A Repülőtér Üzembentartója az Lt. 66/A §. 7)-13) bekezdései szerint köteles zajvédelmi díjat felszámítani a repülőtér-használati díjak között abban az esetben, amennyiben a repülőterek környezetében kijelölt zajgátló védőövezetekben a külön jogszabály szerint szükséges zajvédelmi intézkedések végrehajtását a repülőtér üzemeltetője a légiközlekedési hatóság által évente felülvizsgált és jóváhagyott program alapján hajtja végre. A felszámítandó zajvédelmi díj mértékét a légiközlekedési hatóság határozatban állapítja meg. A zajvédelmi díj felszámításából befolyt összeg csak zajvédelmi intézkedésekre, a zajgátló övezet környezeti állapotát javító, a környezeti állapot ellenőrzését, az érintettek tájékoztatását szolgáló intézkedésekre használható. A zajvédelmi díjból származó bevételt, illetve ebből a környezetvédelmi célú felhasználásokat a repülőtér üzembentartója köteles elkülönítve nyilvántartani, és a bevételekről, a kiadásokról évente, a tárgyévét követő év március 1-jéig tájékoztatni a Hatóságot, valamint a Zajbizottságot.

7) A légiforgalmi irányítást végző szervezet számára előírt kötelezettségek:

A Korm. rend. 6.§ (3) bekezdése értelmében azon repülőtér esetében, amelyen a légiforgalmi irányítást (a felszállás és leszállás közel körzeti irányítását, a pályahasználat szabályozását) a repülőtér üzembentartójától elkülönült szervezet végzi, a légiközlekedési hatóság a zajgátló védőövezetet kijelölő határozatában megjelöli, hogy a légiforgalmi irányítást végző szervezet a határozat mely pontjainak betartásáért felelős. Az Lt. 61/A §. 3) bekezdés a) pontja alapján Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren és légterében a légiforgalmi irányítói feladatokat HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zártkörűen Működő Részvénytársaság látja el.

A határozat 7.1. pontja alapján a légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős jelen határozat 3.2. pontjában foglalt futópálya használatra vonatkozó korlátozások betartásáért. A légiforgalmi irányítás 13 L pályavégre forgalmat nem irányíthat, ha mindkét futópálya és azok navigációs berendezéseinek korlátozás nélküli rendelkezésre áll és a 3.8. pontban felsorolt kivételes helyzet sem áll fent. A futópálya kiválasztása során figyelembe kell venni továbbá a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. melléklet 7. fejezet 7.2. pontjában meghatározottakat, ideértve azokat az eseteket is, amikor a zajcsökkentő szempont nem vehető figyelembe. A 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. melléklet 7. fejezet 7.2.5 pontja alapján a légi jármű parancsnoka - repülésbiztonsági okra hivatkozva - a zajcsökkentő szempontok figyelembevételével felajánlott futópálya használatát visszautasíthatja. Ez utóbbi esetben a légiforgalmi irányítást végző szervezet felelőssége nem állapítható meg, azonban a visszautasítás tényét dokumentálnia kell.

A határozat 7.2. pontja alapján a légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős jelen határozat 3.3.1 pontjában foglalt repülési eljárásokra vonatkozó korlátozások betartásáért, ami szerint leszállás során - a látvarepülési szabályokat (VFR) alkalmazó

légijárművek kivételével - elsődlegesen a rendelkezésre álló legmagasabb szintű műszeres megközelítési eljárást kell alkalmazni. Mindkét futópálya és azok navigációs berendezéseinek korlátozás nélküli rendelkezésre állása esetén a 13L küszöbön vizuális megközelítési eljárás nem hajtható végre.

A határozat 7.3. pontja alapján a légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős a jelen határozat 3.4. pontjában foglalt éjszakai forgalmi korlátozások betartásáért - amennyiben a légijármű üzemeltetője a járat tervezett közlekedésének igényét a tervezett közlekedés előtti nap 24.00 LT-ig jelzi, figyelemmel arra, hogy az az Lt. 61/A §. 3) bekezdés l) pontja alapján Magyarországon a résidőkiosztás és menetrend-egyeztetés a HungaroControl Zrt. feladata. A műveletszámra vonatkozó korlátozások a tervezett menetrend szerinti és nem-menetrend szerinti kereskedelmi le- és felszállások számára vonatkozik. Jelen határozat 6.2. pontja szerint, amennyiben a légijármű üzemeltetője a járat tervezett közlekedésének igényét a tervezett közlekedés napján jelzi, úgy a Repülőtér Üzembentartója felelős ugyanezen éjszakai forgalmi korlátozások betartásáért.

A határozat 7.4. pontja alapján a légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős jelen határozat 3.5 pontjában foglalt éjszakai, szabad- és munkaszüneti napokra vonatkozó műveleti korlátozások betartásáért.

A határozat 7.5 pontja alapján a légiforgalmi irányítást végző szervezet köteles minden hónapban, a tárgy hónapot követő hónap utolsó napjáig havi jelentést készíteni és benyújtani a Hatóságnak a Határozat 3.3.5. pont szerinti kötelezés teljesüléséről. A jelentésnek indokolással együtt tartalmaznia kell, ha a légiforgalmi irányítást végző szervezet jelen Határozat 3. pontjában felsorolt előírásoktól eltérő indulási vagy érkezési eljárásra ad ki engedélyt. Ezen kívül a jelentésnek tartalmaznia kell minden olyan adatot, ami a jelen határozat 3.1.-3.7. pontjaiban előírt korlátozások be-nem tartásával kapcsolatban a légi irányítás tudomására jutott és a korlátozásoktól való eltérés indoklásához szükséges.

8) Az érintett önkormányzatok feladatai

A határozat 8. pontjában, figyelemmel a zajgátló védőövezet kijelöléséből adódó összetett feladatokra, a Hatóság indokoltnak tartotta felhívni az érintett önkormányzatok figyelmét a jogszabályban előírt és a 8. pontban részletezett kötelezettségekre. A Korm. rendelet 6.§ (5) bekezdés értelmében a zajgátló védőövezet kijelölését követően az érvényben lévő területrendezési, illetőleg településrendezési terveket - amennyiben szükséges - módosítani kell. A rendezési terveknek - a zajgátló védőövezet kijelölése, módosítása vagy megszüntetése miatti - módosításával kapcsolatos költségek a repülőtér üzembentartóját terhelik. A Korm. rendelet 9.§-12.§ az önkormányzat területén található intézményépületekre, lakóépületekre, üdülőterületekre vonatkozóan építési és területfelhasználási előírásokat, korlátozásokat ír elő. A Korm. rendelet 7.§ (2) bekezdése szerint jelen határozatot, valamint a kijelölésre vonatkozó dokumentumokat a helyben szokásos módon az érintett önkormányzat jegyzőjének közzé kell tenni, valamint a Korm. rendelet 19.§. alapján az érintett önkormányzatok jegyzőjének a közérdekű adatok nyilvánosságára vonatkozó követelmények kielégítésére kialakított rend szerint biztosítani kell a zajgátló védőövezetekkel kapcsolatos dokumentumok megtekintésének lehetőségét az állampolgárok számára.

IV. Szakhatósági állásfoglalások indokolása

- 1) A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség 2013. október 31. napján, KTVF:46578-2/2013 iktatószámon beérkezett szakhatósági állásfoglalásában a következő megállapításokat tette:

„A Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala (a továbbiakban: Hatóság) a Repülőtér környezetében zajgátló védőövezet kijelölési eljárásában szakhatósági állásfoglalás tárgyában kereste meg a Felügyelőséget. A Hatóság a benyújtott számítási tervdokumentációt jóváhagyta, záradékolta és a zajgátló védőövezetek megállapítására alkalmasnak találta. Az elkészült, a Hatóság által megküldött Dokumentáció vizsgálatát követően a Felügyelőség az alábbi szakhatósági állásfoglalást adja:

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 43. § (1) bekezdése értelmében a légi járművet – különösen lakott hely közelében és éjszaka- úgy kell ütemezni, hogy a zajterhelés a környezeti zaj-és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendeletben meghatározott, a területre érvényes zajterhelési határértékek mértékét ne haladja meg.

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 31. § (3) bekezdése kimondja:

(3) a környezeti zajjal leginkább terhelt területek zajcsökkentését, a zajjal még nem terhelt területek kedvező állapotának megőrzését – a külön jogszabály alapján – stratégiai zajtérképekre épülő intézkedési tervek végrehajtásával kell megvalósítani.

Ugyanezen törvény 6. § (1) bekezdés a) pontja értelmében a környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő, összhangban a stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól szóló 25/2004. (XII.20.) KvVM rendelet 10. § (1)-(2) bekezdései, valamint ugyanezen paragrafus (4) bekezdés c) pontjával. Ezen jogszabályhelyek értelmében:

10. § (1) Az intézkedési terv készítése során – a Zr.-ben foglaltakon túl – a hatékony zajcsökkentést célzó intézkedéseket együttesen kell figyelembe venni.

(2) Az (1) bekezdés szerinti intézkedések különösen:

- a) forgalomtervezés,
- b) területhasználat- tervezés,
- c) műszaki intézkedések a zajforrásoknál,
- d) csendesebb zajforrások kiválasztása és előnyben részesítése,
- e) a zaj csökkentése terjedés közben,
- f) szabályozási vagy gazdasági intézkedések, ösztönzők.

(4) Az intézkedési tervnek zajforrásonként különösen az alábbi zajcsökkentést célzó intézkedéseket kell tartalmazni:

c) légi közlekedési tekintetében:

- ca) a repülési eljárások optimalizálása,
- cb) az előírásokat nem teljesítő repülőgépek üzemének korlátozása.

A Repülőtér üzemeltetője a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének műszaki szabályairól szóló 18/1997. (X.11.) KHVM-KTM együttes rendelet 13. § (1) bekezdése szerint a zajterhelés rendszeres és folyamatos ellenőrzése érdekében állandó mérőállomások és mobil mérőegység üzemeltetésével zajmonitor rendszert köteles működtetni. Ugyanezen paragrafus (4) bekezdése értelmében a rendszer üzemi jellemzőit úgy kell meghatározni, hogy mindenkor teljesüljenek az e rendelet 5. mellékletében meghatározott, a monitorrendszer által kielégítendő követelmények.

Mivel a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X.11.) Korm.rendelet 4. § (4) bekezdése rögzíti:

(4) Azokon a repülőtereken, amelyeken az oktatási és gyakorlási célú repüléseken kívül – a kizárólag kiképzési célt szolgáló, 9000 kg maximális felszálló súly alatti repülőgépekkel végrehajtott műveletek figyelmen kívül hagyásával – évente több mint 50 000 repülési műveletet (leszállás vagy felszállás) hajtanak végre (a továbbiakban: fő repülőterek), a 21. § (1) bekezdés szerinti zajmonitor rendszer kiépítésétől kezdődően folyamatosan gyűjteni kell a stratégiai zaj térképezéséhez szükséges, külön jogszabály szerinti adatokat, továbbá a Repülőtér üzemeltetőjének kötelezettsége, hogy a Felügyelőségre rendszeresen küldje a zajmonitor rendszer által rögzített zajmérési és repülési adatokat, ezeken belül különösen az egyedi zajterhelés alakulásáról rögzített adatokat, valamint az övezethatárokon a tényleges zajterhelésről mért adatokat, ezért elengedhetetlen és fontos a mindenkor megbízható, pontos mérési eredmények biztosítása.

A Dokumentációban szereplő zajgátló „A-B-C-D” jelű védőövezetek isophon görbék által határolt ingatlanok országos jelentőségű, védett, vagy védelemre tervezett természeti területet és a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 23. § (2) bekezdése alapján ex lege védett természeti területet, illetve természeti értéket nem érintenek. Továbbá az ingatlanok az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X.8.) Korm.rendelet és az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészetekről szóló 14/2010. (V.11.) KvVM rendelet által meghatározott Natura 2000 hálózat területének és az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvényben lehatárolt országos ökológiai hálózat övezetének nem részei.

A zajgátló „A-B-C-D” jelű védőövezetet meghatározó isophon görbék által határolt területek környezetvédelmi szempontból korlátozott légtérrel nem érintenek. A Dokumentáció vizsgálatát követően összességében megállapítható, hogy az abban foglaltak alapján, a Repülőtér környezetében a zajgátló védőövezetek kijelölésének a rendelkező részben megadott kikötések megtartása mellett, a Felügyelőség részéről jogszabályi akadály nincs.”

A Hatóság 2013. november 19. napján kelt, LR/RK/NS/A/1988/22/2013. iktatószámon szakhatósági egyeztetés kérést intézett a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség felé, tekintettel arra, hogy a Felügyelőség szakhatósági állásfoglalásának egyik kikötése, valamint a 176/1997. (X.11.) Korm.rendeletben foglaltak ellentétesek egymással. Ezt követően a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség 2013. november 29. napján érkezett, KTVF: 46578-3/2013 iktatószámon módosította szakhatósági állásfoglalását az alábbiak szerint:

„A Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala (a továbbiakban: Hatóság) a Repülőtér környezetében zajgátló védőövezet kijelölési eljárásában az LR/RK/NS/A/1988/7/2013. számú megkeresésében szakhatósági állásfoglalás tárgyában kereste meg a Felügyelőséget. A Hatóság a benyújtott számítási tervdokumentációt jóváhagyta, záradékolta és a zajgátló védőövezetek megállapítására alkalmasnak találta. Az elkészült, a Hatóság által megküldött Dokumentáció vizsgálatát követően a Felügyelőség szakhatósági állásfoglalását KTVF:46578-2/2013. számon megadta.

A Hatóság LR/RK/NS/A/1988/22/2013. számon a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.)

45. § (2) bekezdése alapján szakhatósági egyeztetést kezdeményezett a KTVF: 46578-2/2013. számú szakhatósági állásfoglalás alábbi kikötésével kapcsolatban:
 „A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) működési feltételeinek változásával, a fogalomnövekedés mértéke csak addig engedélyezhető, amíg tarthatóak a területre érvényes külön jogszabályban előírt zajterhelési határértékek.”

A Hatóság az LR/RK/NS/A/1988/22/2013. számú megkeresésében kifejtette, hogy a Felügyelőség előzőekben idézett kikötése ellentétes a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X.11.) Korm.rendelet [a továbbiakban: 176/1997. (X.11.) Korm.rendelet] 2. § (1) bekezdésével, mely szerint „e rendelet alkalmazásában zajgátló védőövezet a repülőtér környezetének az a része, amelyen a repülőtér üzemeltetéséből számított mértékadó zajterhelés meghaladja a közlekedésből származó környezeti zajnak külön jogszabályban meghatározott zajterhelési határértékeit.”

A Hatóság LR/RK/NS/A/1988/22/2013. számú egyeztetést kezdeményező felhívásában előadottak alapján a Felügyelőség a KTVF:46578-2/2013. számú szakhatósági állásfoglalása rendelkező részének 1. pontjában szereplő vitatott kikötést felülvizsgálta, melynek eredményeként szakhatósági állásfoglalását megadta a rendelkező részben foglalt kikötésekkel. A kikötések 1. pontja tartalmazza a felülvizsgálat eredményeként kialakított módosított kikötést. Tekintettel arra, hogy a Hatóság LR/RK/NS/A/1988/22/2013. számú egyeztetést kezdeményező felhívása a Felügyelőség KTVF: 46578-2/2013. számú szakhatósági állásfoglalása rendelkező részében előírt többi kikötést nem érintette, ezért azokat a Felügyelőség változatlanul ismételten előírta.

A környezeti zaj-és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X.29.) Korm.rendelet 2. § f) pontja szerint „közlekedési zaj-vagy rezgésforrás: közlekedési útvonal (közút, közforgalom elől el nem zárt magánút, vasúti pálya, vízi út, valamint a repülőtér) üzemeltetése, kezelése.”

A környezeti zaj-és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet 4. § (5) bekezdésének a) és b) pontja szerint:
 (5) Meglévő közlekedési útvonal vagy létesítmény (zajforrás) korszerűsítése, útkapacitás bővítése utáni állapotra

- a) a 3. melléklet határértékei érvényesek, ha a változást közvetlenül megelőző állapotra vonatkozó számítások és mérések a határértékek teljesülését igazolják;
- b) legalább a változást megelőző zajterhelést kell követelménynek tekinteni, ha a változást megelőző állapotra vonatkozó számítások vagy mérések a határérték túllépését igazolják.

A 176/1997. (X.11.) Korm.rendelet 3. § (1) bekezdése tartalmazza a számított mértékadó zajterhelés függvényében kijelölendő A, B, C, D és E jelű övezetekre meghatározott nappali és éjszakai mértékadó zajterheléseket.

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 43. § (1) bekezdése értelmében a légi járművet – különösen lakott hely közelében és éjszaka – úgy kell üzemeltetni, hogy a zajterhelés a környezeti zaj-és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM- EüM együttes rendeletben meghatározott, a területre érvényes zajterhelési határértékek mértékét ne haladja meg.

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 31. § (3) bekezdése kimondja:

(3) A környezeti zajjal leginkább terhelt területek zajcsökkentését, a zajjal még nem terhelt területek kedvező állapotának megőrzését – a külön jogszabály alapján-stratégiai zajtérképekre épülő intézkedési tervek végrehajtásával kell megvalósítani. Ugyanezen törvény 6. § (1) bekezdés a) pontja értelmében a környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő, összhangban a stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól szóló 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet 10. § (1)-(2) bekezdései, valamint ugyanezen paragrafus (4) bekezdés c) pontjával. Ezen jogszabályhelyek értelmében:

10. § (1) Az intézkedési terv készítése során- a Zr.-ben foglaltakon túl – a hatékony zajcsökkentés célzó intézkedéseket együttesen kell figyelembe venni.

(2) Az (1) bekezdés szerinti intézkedések különösen:

- a) forgalomtervezés,
- b) területhasználat-tervezés,
- c) műszaki intézkedések a zajforrásoknál,
- d) csendesebb zajforrások kiválasztása és előnyben részesítése,
- e) a zaj csökkentése terjedés közben,
- f) szabályozási vagy gazdasági intézkedések, ösztönzők.

(4) Az intézkedési tervnek zajforrásonként különösen az alábbi zajcsökkentést célzó intézkedéseket kell tartalmazni:

c) légiközlekedés tekintetében:

ca) a repülési eljárások optimalizálása

cb) az előírásokat nem teljesítő repülőgépek üzemének korlátozása.

A Repülőtér üzemeltetője a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól szóló 18/1997. (X.11.) KHVM-KTM együttes rendelet 13. § (1) bekezdése szerint a zajterhelés rendszeres és folyamatos ellenőrzése érdekében állandó mérőállomások és mobil mérőegység üzemben tartásával zajmonitor rendszert köteles működtetni. Ugyanezen paragrafus (4) bekezdése értelmében a rendszer üzemi jellemzőit úgy kell meghatározni, hogy mindenkor teljesüljenek az e rendelet 5. mellékletében meghatározott, a monitorrendszer által kielégítendő követelmények. Mivel a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X.11.) Korm.rendelet 4. § (4) bekezdése rögzíti:

(4) Azokon a repülőtereken, amelyeken az oktatási és gyakorlási célú repüléseken kívül – a kizárólag kiképzési célt szolgáló, 9000 kg maximális felszálló súly alatti repülőgépekkel végrehajtott műveletek figyelmen kívül hagyásával – évente több mint 50 000 repülési műveletet (leszállás vagy felszállás) hajtanak végre (a továbbiakban: fő repülőterek), a 21. § (1) bekezdés szerinti zajmonitor rendszer kiépítésétől kezdődően folyamatosan gyűjteni kell a stratégiai zaj térképezéséhez szükséges, külön jogszabály szerinti adatokat, továbbá a Repülőtér üzemeltetőjének kötelezettsége, hogy a Felügyelőségre rendszeresen küldje a zajmonitor rendszer által rögzített zajmérési és repülési adatokat, ezeken belül különösen az egyedi zajterhelés alakulásáról rögzített adatokat, valamint az övezethatárokon a tényleges zajterhelésről mért adatokat, ezért elengedhetetlen és fontos a mindenkor megbízható, pontos mérési eredmények biztosítása.

A Dokumentációban szereplő zajgátló „A-B-C-D” jelű védőövezetek isophon görbéi által határolt ingatlanok országos jelentőségű, védett, vagy védelemre tervezett természeti területet és a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 23. § (2) bekezdése alapján ex lege védett természeti területet, illetve természeti értéket nem érintenek. Továbbá az ingatlanok az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi

rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X.8.) Korm.rendelet és az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészeletről szóló 14/2010. (V.11.) KvVM rendelet által meghatározott Natura 2000 hálózat területének és az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvényben lehatárolt országos ökológiai hálózat övezetének nem részei.

A zajgátló „A-B-C-D” jelű védőövezetet meghatározó isophon görbék által határolt területek környezetvédelmi szempontból korlátozott légtérrel nem érintenek.

A Dokumentáció vizsgálatát követően összességében megállapítható, hogy az abban foglaltak alapján, a Repülőtér környezetében a zajgátló védőövezetek kijelölésének a rendelkező részben megadott kikötések megtartása mellett, a Felügyelőség részéről jogszabályi akadály nincs.”

A rendelkező részben kifejtettek szerint a szakhatóság megküldte szakhatósági állásfoglalását.

- 2) A Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete 2013. október 25. napján érkezett, BP-10R-025/01794-2/2013 ügyiratszám, szakhatósági állásfoglalását az alábbiak szerint megadta:

„Szakhatósági állásfoglalásomat a rendelkezésre álló iratok, valamint az alábbi jogszabályok figyelembevételével hoztam.

- Közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 44. §-a.

- A Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm.rendelet 8/B. § (5) bekezdés a) pontja.

- A repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes szabályairól szóló 18/1997. (X.11.) KHVM-KTM együttes rendelet 12. § (3) d) pontja.

Fentiekre tekintettel a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.”

A Hatóság 2013. november 19. napján kelt, LR/RK/NS/A/1988/23/2013. iktatószám, szakhatósági egyeztetés kérését intézett a Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete felé, tekintettel arra, hogy szakhatósági állásfoglalásuk egyik feltétele, valamint a 176/1997. (X.11.) Korm.rendeletben foglaltak ellentétesek egymással. Ezt követően a Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete 2013. december 2. napján érkezett, BP-10R-025/01794-4/2013 ügyiratszám, módosította szakhatósági állásfoglalását az alábbiak szerint:

„A Nemzeti Közlekedési Hatóság LR/RK/NS/A/1988/8/2013. ügyiratszámú megkeresése alapján – 2013. október 22-én – BP-10R-2025/01794-2/2013. iktatószám, szakhatósági állásfoglalást adtam. A Nemzeti Közlekedési Hatóság LR/RK/NS/A/1988/23/2013. számú megkeresésében tájékoztatott, hogy a nevezett terület „D”- jelű övezet része lesz, emiatt indokolatlan az ennél alacsonyabb védelmi szintű „E”- jelű besorolás.

Fentiekre tekintettel a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. tv. 45.§ (2) bekezdése értelmében, „ha a Hatóság és a szakhatóság vagy a szakhatóságok egymással – egészben vagy részben – ellentétes egyedi előírást állapítanak meg vagy feltételt írnak elő, a hatóság erre irányuló felhívásától számított nyolc napon belül egyeztetnek, és a szakhatóságok az egyeztetés eredményeként felülvizsgált állásfoglalásukat haladéktalanul közlik a hatósággal.”

V. Összegzés

Az eljárás során a települési önkormányzatok, egyesületek valamint az ügyféli jogállással rendelkező természetes személyek több nyilatkozatot, észrevételt nyújtottak be a zajgátló védőövezet kijelölésével kapcsolatban. A Ket. 72.§ (1) bekezdése alapján az indokolásnak tartalmaznia kell az ügyfél által felajánlott, de mellőzött bizonyítást és a mellőzés indokait, valamint a mérlegelési jogkör gyakorlásában szerepet játszó szempontokat és tényeket. A Hatóság az érdemi észrevételeket minden esetben mérlegelte és a jogszabályi keretek között figyelembe vette az övezet kialakítása során, a nem érdemi észrevételek kezelésére a Hatóságnak jelen eljárásban nem volt lehetősége, az meghaladta volna az eljárás jogszabályban kijelölt kereteit.

Érdemi észrevételként értékelte a Hatóság a zajgátló védőövezet kijelölésével, a számításokkal, ezen belül az egyes „B”-„C”-„D” jelű övezetek határaival, belterületek és beépítésre nem szánt külterületek közötti határvonalak megállapításaival kapcsolatos észrevételeket. Nem tekintette érdemi észrevételnek a Hatóság azt, ami ezen kívüli körülményekkel kapcsolatos, ideértve a repülőtér futópályáinak korábbi engedélyezését, a jelenleg érvényben levő repülési útvonalak korábbi engedélyezését, a repülőtér környezetében kijelölendő biztonsági védőövezet helyzetét. Az elsőfokú eljárás tartama alatt szintén nem volt lehetőség az ügyfelek, illetve egyes önkormányzatok részéről érkező azon észrevételek kezelésére, amelyek az eljárás egészének elutasítására vonatkoztak. Ilyen típusú kifogások a közigazgatási hatósági eljárások szabályai szerint az elsőfokú határozat kiadását követően, fellebbezési eljárás keretén belül kezelhetőek.

A zajgátló védőövezet határainak kijelölésével kapcsolatban a Korm. rend. a 5.§ (3) bekezdése meghatározott keretek között mérlegelési jogkört biztosít a Hatóságnak, miszerint a légiközlekedési hatóság - a zajgátló védőövezet által érintett önkormányzat képviselő-testülete véleményének kikérése után - a zajgátló védőövezet határait a település belterületén és egyéb beépítésre szánt területén a kialakult beépítési vonalakhoz, illetve telekhatárokhoz igazítja. Ennek során a számított határvonalhoz képest a legközelebbi utca tengelyvonaláig terjedhet a módosítás. Nem alkalmazható a zajgátló védőövezetet növelő módosítás, ha az 5-nél több, huzamos tartózkodás céljára szolgáló épületet érintene.

Érdemi észrevételként a hatóság elfogadta és figyelembe vette ezekre vonatkozóan a Fővárosi Önkormányzat FPH061/195-2/2014 számú javaslatát a Budapest X. kerületében érintett temetők esetében, és egységesen „C” övezetbe sorolta és telekhatárra igazítva állapította meg az övezet határát. A Hatóság szintén elfogadta és figyelembe vette Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc- Pestszentimre Önkormányzat képviselő-testületi javaslatát, és a megjelölt helyrajzi számok (154166, 154209, 154210, 157240, 157241, 157242, 157300, 157301, 157310, 157360, 157492, 157536, 157555, 157557, 157589, 157590) tekintetében módosította a zajgátló védőövezet telekhatárait. A Hatóság elfogadta és figyelembe Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat küldött észrevételét, és a kerületben a megjelölt területeken a „C” övezet határait telekhatárra igazítva kiterjesztette. Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata a mérlegelési jogkörrel érintett területekre vonatkozóan a felhívás ellenére nem tett érdemi észrevételt, a Hatóság ezért a Korm. rendelet 6.§ (5) bekezdésének megfelelően vizsgálta az önkormányzat területrendezési és településrendezési terveit, és figyelemmel Budapest XVII. kerület Városrendezési és Építési Szabályzatáról „17. KVSZ” szóló 3/2006. (III. 2.) rendeletre, valamint a terület jellegére és beépítettségére, a kerület „Homoki szőlők” elnevezésű területét egységesen, telekhatárra igazítva „C” övezetbe sorolta.

Érdemi észrevételként vizsgálta meg a Hatóság Budapest XVII. kerület Rákosmente Önkormányzat észrevételét, miszerint az I-es futópálya időszakos zárása miatt megnövekedett forgalom a zajgátló védőövezet kitejesztését indokolja Rákoshegy L4 keretövezeti besorolású déli részén, amely terület kívül esik a Hatóság által megállapított a zajgátló védőövezet határain. A Hatóság vizsgálata - és a jogszabályban megállapított zajegyenértéki rendszerben - nem tartotta megalapozottnak az észrevételt, a karbantartás időszaka, valamint a zajövezeti számításoknál Rákoshegy esetében is figyelembe vett szabvány szórás az útvonaltartás esetén sem indokolta ezen terület övezeti kijelölését.

Érdemi észrevételként vizsgálta meg a Hatóság a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület azon észrevételét, miszerint a mértékadó műveletszámok nem a Min.r. szerint lettek meghatározva. A Hatóság nem tartotta megalapozottnak az észrevételt, figyelemmel arra, hogy a Min.r. 5.§. értelmében a számításokhoz szükséges mértékadó forgalmat a következő tíz év előrebecsült forgalmi adataiból kell megállapítani. A becslés során a Hatóság figyelembe vette az elmúlt évek forgalmi statisztikáit. A repülőteret használó fontosabb légitársaságok, intézmények légitársaságok, a jelenlegi gazdasági válság keretei között nem lehetett kellő megalapozottsággal figyelembe venni a jövőre vonatkozóan, a tervezett gyakorló-, iskola-, sport-, bemutató, vagy szolgáltatás jellegű sítarepülések pedig fő kereskedelmi repülőterre nem jellemzőek. A Hatóság a 2007-2013 közötti időszak forgalmi statisztikái alapján kiszámította az egyes pályavégeken a legnagyobb zajterheléssel járó hat hónapban külön az éjszaka, és külön a nappal végrehajtott műveletek számát, majd ezeket összegezte. A vizsgált időszakban a legnagyobb éjszakai forgalom július hónapban volt, az éjszakai műveletszám 1300-1500 művelet között volt, vagyis napi átlagban elérte a tervezhető 50 éjszakai műveletet. Figyelemmel a Min. r. 12/A. § (2) bekezdésére - miszerint légiforgalmi korlátozások elrendelését megelőzően a légiközlekedési hatóság mérlegeli a különböző lehetséges intézkedések hasznát és költségét, valamint az érintett repülőtér helyzetét, környezetének állapotát - a Hatóság nem tartotta indokoltnak a következő 10 évre a jelenlegihez képest jelentős mértékben csökkenteni a tervezhető éjszakai műveletek számát, mivel az a repülőtér számára számottevő gazdasági károkat okozna, a működőképességét, a prosperitást alapvetően érintené. Mindazonáltal az éjszakai műveletek számának korlátozásával a Hatóság azt is el kívánta érni, hogy a következő 10 évben a környezet éjszakai zajterhelése a jelenlegihez képest ne növekedjen.

Érdemi észrevételként vizsgálta meg a Hatóság a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület azon észrevételét, miszerint a rákoshegyi pályavég mértékadó forgalma alultervezett. A Hatóság nem tartotta megalapozottnak az észrevételt, figyelemmel arra, hogy a 13L pályavég tervezett mértékadó forgalma a számításokban nappalra 3 545 művelet, éjszakára pedig 283 művelet. Ez a teljes mértékadó műveletszám 3,1%-a. Az elmúlt évek forgalmi statisztikái szerint a 13L pályavég megvalósult forgalmi arányai a legnagyobb zajterhelést eredményező hat hónapban rendszeresen 2% alatt voltak, ennek megfelelően még a karbantartás miatt szükséges pályázárásokra figyelemmel sem alultervezett a teljes mértékadó műveletszám 3,1%-a.

Érdemi észrevételként vizsgálta meg a Hatóság a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület azon észrevételét, miszerint a számítások nem veszik megfelelő módon figyelembe a földi működésből eredő zajt. A Hatóság nem tartotta megalapozottnak az észrevételt, figyelemmel arra, hogy a gurulások, a sugárfék, az állóhelyek zajterhelése, és a hajtóműpróbázások számításnál is figyelembe vett adatait a Számítási dokumentáció tételesen tartalmazza, melyet a Hatóság minden részletre kiterjedően számításokkal ellenőrzött.

Érdemi észrevételként vizsgálta meg a Hatóság a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület azon észrevételét, miszerint az alkalmazott számítási módszer nem felel meg a jogszabálynak. A Hatóság nem tartotta megalapozottnak az észrevételt, figyelemmel arra, hogy az alkalmazott számítási módszer (AzB 2008, Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen vom 19. November 2008 in Deutschland), illetve a számításokat végrehajtó SOUNDPLAN szoftver teljes egészében megfelel a Min.r. 7.§, 8.§ és 9.§. pontjaiban előírtaknak. A-súlyozású, egyenértékű zajterheléseket számol ugyanazokra a megítélési időkre, mint amit a magyar jogszabály is előír. Az egy pontra számítható zajterhelést az egyes útvonalokról származó zajesemények összegzésével állítja elő. A levegőben történő gépmozgások zajterheléséhez pontonként hozzáadja a földi zajterhelésből származó részeredményeket is. Az egyedüli különbség a magyar és a német AzB számítási eljárás között az, hogy a német számítási módszer a földi üzemelésből számított zajterheléseket (beleértve a sugárfékezésből származó zajterhelést is, amit a magyar számítási eljárás nem vesz figyelembe) a repülőtér környezetében minden ponton figyelembe veszi, míg a magyar előírás ezt csak ott írja elő kötelezően, ahol a földi műveletekből számított zajhatás +1 dB-nél nagyobb növekményt eredményez.

Érdemi észrevételként vizsgálta meg a Hatóság a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesületet azon észrevételét, miszerint a felszállási útvonalak meghatározásánál az ügynevezett a szórás figyelmen kívül hagyta a számítást. A Hatóság nem tartotta megalapozottnak az észrevételt, figyelemmel arra, hogy az útvonalak természetes szórását a számítás során figyelembe vették. A számítás azokat a repülési útvonalakat tartalmazza, amelyek a Magyar Köztársaság Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványában (AIP) szerepelnek. A repülési útvonalaknak van bizonyos természetes szórása, mely a Számítási Dokumentáció 1. sz. Mellékletében, a Számítás kiinduló adatai között, a pályagörbék adatlapjain is megtalálható. A számítás azt feltételezi, hogy a leszálló gépek 99,9%-a, a felszálló gépeknek kb. 97%-a a kétszeres szórás tartományán belül betartja a megadott útvonalakat.

A fenti indokok alapján a Hatóság a bizonyítékokat, észrevételeket, nyilatkozatokat egyenként és összességükben értékelte, és az ezen alapuló meggyőződése szerint állapította meg a tényállást a Repülőter Üzembentartója kérelme tárgyában. Figyelemmel arra, hogy az a jogszabályi előírásokban foglaltaknak megfelelt, a kérelemnek helyt adott és Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében zajgátló védőövezetet jelölt ki.

A Hatóság döntését a Ket. 29. § (1) bekezdése, a 71. § (1) bekezdése, valamint a 102. § (1) bekezdése, és a 104. § (1) bekezdése, továbbá a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet, a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól szóló 18/1997. (X. 11) KHVM-KTM együttes rendelet, kiegészítve a 41/2001. (XI. 29.) KöViM-KöM együttes rendelettel; a környezeti zaj-és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet; a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7-én aláírt Egyezmény Függlékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvény, a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló 139/2014/EU rendelet, valamint az Unió repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról a kiegyensúlyozott megközelítés jegyében, valamint a 2002/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 598/2014/EU rendelet alapján hozta meg.

A rendelkező részben szereplő döntés meghozatala során a Ket. 20. § (1) bekezdésében, továbbá a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 5. § szakaszában, valamint a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 3. § (1), valamint 38. § (2) bekezdésében megjelölt hatáskörében és illetékességi területén járt el a Hatóság. A fellebbezés lehetősége a Ket. 98. § (1) illetőleg a 99. § (1) bekezdés alapján biztosított. A fellebbezési eljárás díjára a légi közlekedéssel kapcsolatos hatósági eljárások díjairól szóló 3/2002. (VI. 20.) GKM rendelet 2. § (1) bekezdésének rendelkezése vonatkoznak. A Ket. 80. § (3) bekezdése értelmében a Hatóság a döntést hirdetményi úton is közli. A hirdetmény útján közölt döntést a hirdetmény kifüggesztését követő tizenötödik napon kell közölni tekinteni. A Hatóság felhívja az Ügyfelek figyelmét, hogy a jelen határozat mellékletét képező dokumentációt, - figyelemmel a terjedelmére - a Hatóságnál (2220 Vecsés, Lincoln u. 1.), ügyfélfogadási időben (Hétfő-Csütörtök: 9.00 - 15.00 óráig, Péntek: 9.00-12.00 óráig), előre egyeztetett időpontban van lehetőség megtekinteni.

Budapest, 2014. augusztus 1.

 Farkas András
légügyi elnökhelyettes,
hivatalvezető

Mellékletek:

1. sz.:Zajgátló védőövezet határait bemutató térképek
2. sz.:Helyrajzi számok listája
3. sz.:Futópályák elhelyezkedését ábrázoló térkép
4. sz.:Záradékkolt számítási tervdokumentáció

A határozatot tértivevénnyel kapták:

1. Budapest Airport Zrt. (1675 Budapest, Pf.: 53.)
2. Közép – Duna – völgyi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség (1072 Budapest, Nagydíófa u. 10-12.)
3. Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete (1107 Budapest, Fokos u. 5-7.)
4. Ecsér Polgármesteri Hivatal (2233 Ecsér, Széchenyi u. 1.)
5. Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal (1052 Budapest, Városház u. 9-11.)
6. Budapest X. kerületi Önkormányzat (1102 Budapest, Szent László tér 29.)
7. Üllő Polgármesteri Hivatal (2225 Üllő, Templom tér 3.)
8. Vecsés Polgármesteri Hivatal (2220 Vecsés, Szent István tér 1.)
9. Budapest XVIII. kerület Pestszentlőrinc – Pestszentimre Polgármesteri Hivatal (1675 Budapest, Pf.: 49.)
10. Budapest XVII. kerület Rákosmente Polgármesteri Hivatal (1656 Budapest., Pf.: 110.)
11. Deák István (1174 Budapest, Berzsényi Dániel utca 9/a.)
12. Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület (1174 Budapest, Berzsényi Dániel utca 9/a.)
13. Márki László (1183 Budapest, Móra F. u. 18.)
14. dr. Pozsonyi Katalin (5000 Szolnok, Szabadság tér 2.)
15. Kustra Pál (1106 Budapest, Heves u. 21.)
16. Kóti Mihály (1106 Budapest, Pilisi u. 32.)
17. Vibrocomp Kft. (1118 Budapest, Bozókvár u. 12.)
18. HungaroControl Zrt. (1185 Budapest, Igló u. 33-35.)
19. Levegő Munkacsoport (1465 Budapest, Pf.: 1676.)
20. Irattár

NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG KÖZPONTJA

a Légügyi Hivatal útján!

Cím: 1675 Budapest, Pf. 41.

Ikt. sz.: LR/RK/NS/A/1965/0/2014.

BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET KÖBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT Légügyi Hivatalja		2014 AUG 27.
Iktatószám: K/18846/10/2014/III.		
2014 AUG 27.		
Előszám: db	Előadó:	
K/18846/9/2014/III	melléklet	K.K.

Tárgy: Fellebbezés a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezet kijelölése tárgyában fenti számon, 2014. augusztus 1-én meghozott határozat ellen

Tisztelt Nemzeti Közlekedési Hatóság Központja!

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat (1102 Budapest, Szent László tér 29., képviseli: Kovács Róbert polgármester) (a továbbiakban: Önkormányzat) a külön Meghatalmazással igazolt jogi képviselő (dr. Jurasits Zsolt ügyvéd, Jurasits Ügyvédi Iroda, 1025 Budapest, Cseppkő u. 12/A.) útján

fellebbezést

nyújt be a Légügyi Hivatal útján a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központjához a Légügyi Hivatal LR/RK/NS/A/1965/0/2014. számú határozatával (a továbbiakban: határozat) szemben.

Az Önkormányzat kéri a T. II. fokú Hatóságot:

elsődlegesen, hogy a határozatot saját hatáskörben vonja vissza és a határozat megváltoztatásával hozzon jogszabályoknak megfelelő új határozatot,

másodlagosan, hogy a határozatot semmisítse meg és kötelezze az I. fokon eljáró Légügyi Hivatalt új eljárás lefolytatására és a jogszabályoknak megfelelő új határozat meghozatalára.

Az Önkormányzat a jelen fellebbezés alapján kéri a II. f. eljárás keretében az I. f. határozat teljes körű felülvizsgálatát a megjelölt keretek és érvek alapján.

Az Önkormányzat a jelen kérelemnek jogszabályi alapjaként a Ket. 98. § (1), 99. § (1), valamint a 105. § (1) – (2), illetőleg (3) bekezdéseit jelöli meg.

A légi közlekedéssel kapcsolatos hatósági eljárásokról szóló 3/2002. (VI. 20.) GKM rendelet 2. § (1) bek. alapján „*az NKH Légügyi Hivatalának határozata ellen benyújtott fellebbezés díja az eljárási díj 50%-a, melyet a fellebbezés benyújtásával egyidejűleg kell az 1. § (2) bekezdésében meghatározott számlára igazoltan befizetni*”, így a határozat rendelkezésére tekintettel a jelen fellebbezéssel egyidejűleg 193.050.- Ft átutalásra kerül a Nemzeti Közlekedési Hatóság Magyar Államkincstárnál vezetett 10032000-00289926-00000000 sz. előirányzat-felhasználási keretszámlájára.

A fenti GKM rendelet 2. § (2) bek. szerint „*a jogorvoslati eljárásban megfizetett igazgatási szolgáltatási díjat az ügyfélnek teljes mértékben vissza kell téríteni, ha megállapítást nyer, hogy a felülvizsgált döntés az ügyfél hátrányára részben vagy egészben jogszabálysértő volt. A díj visszatérítését a jogorvoslati eljárás során hozott döntésben kell elrendelni, a visszatérítéséről az első fokon eljáró hatóság a jogerős döntés kézhezvételétől számított tizenöt napon belül gondoskodik*”, eképpen az Önkormányzat kéri, hogy ha a II. f. hatóság az Önkormányzat hátrányára részben vagy egészben jogszabálysértést állapít meg, úgy intézkedjen a lerovásra került jogorvoslati eljárás díjának az Önkormányzat 11784009-155510000-00000000 sz. pénzügyi folyószámlájára történő visszautalásáról.

Az Önkormányzat fenntartja magának azt a jogát, hogy a fellebbezésének Indokolását a későbbiekben kiegészítse.

I n d o k o l á s

1. A határozat II. 5) pontjában (13. oldal) hivatkozik a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X. 11.9 Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rend.) 5. § (3) bek.-re hivatkozással 2013. szeptember 24. napján intézett önkormányzati képviselő-testületi vélemény-bekérésekre.

Rögzítésre kerül, hogy az Önkormányzat 2013. november 4-én érkezett és 2014. május 16-án érkezett módosított véleményt közölte a Légügyi Hivatallal.

2. A határozat V. Összegzés fejezetében (29. oldal) a következőket tartalmazza: „Az eljárás során a települési önkormányzatok, egyesületek, valamint az ügyféli jogállással rendelkező természetes személyek több nyilatkozatot, észrevételt nyújtottak be a zajgátló védőövezet kijelölésével kapcsolatban. A Ket. 72. § (1) bekezdése alapján az indokolásnak tartalmaznia kell az ügyfél által felajánlott, de mellőzött bizonyítást és a mellőzés indokait, valamint a mérlegelési jogkör gyakorlásában szerepet játszó szempontokat és tényeket. A Hatóság az érdemi észrevételeket minden esetben mérlegelte és a jogszabályi keretek között figyelembe vette az övezet kialakítása során, a nem érdemi észrevételek kezelésére a Hatóságnak a jelen eljárásban nem volt lehetősége, azt meghaladta volna az eljárás jogszabályban kijelölt kereteit.

Érdemi észrevételként értékelte a Hatóság a zajgátló védőövezet kijelölésével, a számításokkal, ezen belül egyes „B”-, „C”-, „D” jelű övezetek határaival, belterületek és beépítésre nem szánt külterületek közötti határvonalak megállapításával kapcsolatos észrevételeket. Nem tekintette érdemi észrevételnek a hatóság azt, ami ezen kívüli

körülményekkel kapcsolatos, ideértve a repülőtér futópályáinak korábbi engedélyezését, a repülőtér környezetében kijelölendő biztonsági védőövezet helyzetét. Az elsőfokú eljárás tartalma alatt szintén nem volt lehetőség az ügyfélnek, illetve egyes önkormányzatok részéről érkező azon észrevételek kezelésére, amelyek az eljárás egészének elutasítására vonatkoznak. Ilyen típusú kifogások a közigazgatási hatósági eljárások szabályai szerint az elsőfokú határozat kiadását követően, fellebbezési eljárás keretén belül kezelhetőek.”

3. A határozat indoklása egyéb helyeken nem tartalmaz semmilyen megállapítást arra vonatkozóan, hogy az Önkormányzat 2013. október 30-án megtett észrevételét és a 2014. május 14-én módosított véleményét a fenti kategorizálás alapján hova és miért sorolja az I. f. Hatóság.

Tény azonban, hogy az Önkormányzat által a továbbiakban – a 2014. május 14-i levélben - közölt álláspontját sem vette figyelembe, a határozatát annak teljes figyelmen kívül hagyásával hozta meg.

4. Az Önkormányzat észrevételezési a következők voltak:

- a) Az Önkormányzat – jelen fellebbezéshez 1. sz. mellékleteként csatolt – levele különösen a következőket rögzíti (mellékelve továbbá a 605. sz. képviselő-testületi Előterjesztés):

„A 2012. január 9. napján megindított, a zajgátló védőövezetre vonatkozó eljárás keretében a számítási dokumentáció átvizsgálása után 2012. november 29-én tájékoztattam az azt kidolgozó HungaroControl Zrt.-t, hogy az abban foglaltakkal nem értek egyet. Kifogásaim fő okaként a fel- és leszállási pályáktól való eltérésekben, a számításokban vétett hibákat jelöltem meg.

A 2013. május 21-én kelt, Győri Gyula légügyi elnökhelyetteshez írt levelemben a zajgátló védőövezeti számításokat jóváhagyó, 2013. május 16-án kelt, LR/RK/NS/A/152/5/2013. számú végzéssel kapcsolatban szintén észrevételeket tettem. Kifogásoltam, hogy a 2013. május 9-én megtartott egyeztetésen bemutatott feltételezett zajgátló védőövezet isophon görbéi nem érintették a terület azon területeit, amelyekről a legtöbb panasz érkezik, és amelyek pálya alatti elhelyezkedésükből adódóan a leginkább terheltek repülési zajhatások szempontjából. Egyben kértem, hogy a szakértői dokumentáció készítése során az érintett területekre vonatkozó adatokat is jelenítsék meg, és ezen területek is a védőövezet részeként kerüljenek kijelölésre.

Az Ön 2013. július 4-én kelt, LR/RK/NS/A/1220/1/2013 iktatószámú leveléből értesültem, hogy a fent említett területeket a védőövezet részeként kijelölni a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak nem áll módjában.

A fentiekben részletezett észrevételeim és kéréseim ellenére a Nemzeti Közlekedési Hatóság a 2013. szeptember 20. napján kelt, LR/RK/NS/A/1351/10/2013. iktatószámú végzésével a számítási tervdokumentációt záradékolta.

Az érintett területek közül az Újhegyi lakótelepen élőkől érkező panaszok megalapozottságának vizsgálatára egyhetes, folyamatos zajmérésre kértem fel a DECIBEL Zajvédelmi és Elektrotechnikai Kkt.-t. A mérési pont Kőbánya egyik „L4” építési övezeti besorolású intenzív kertvárosi lakóterületén, a Dolomit utca 9. szám alatti ingatlanon került kijelölésre. A mérés időszakában (2013. július 31. – 2013. augusztus 7.) 862 repülési művelet zajhatása került rögzítésre.

A zajhatás megállapítására a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet szerinti korrekciós tényezőkkel számított, a teljes megítélési időre vonatkoztatott értéket kell figyelembe venni. A mért repülési zajok megítélési szintjei a vonatkozó határértékek alatt maradtak, azonban az egyes zajeseményszintek meghaladták az esetek 88,5 %-ában a 70 dB-t, közel 2 %-ában a 80 dB értéket is.

A kerület lakosaira jelentős zavaró hatással vannak az egyes repülési zajok, amelyek a jogszabályok szerinti számítási módszer alapján számolva (L_{AM}) határérték alatt maradnak, ezáltal intézkedés ezek orvoslására nem történik. Úgy gondolom, hogy a megítélési időre vonatkozó értékek nem veszik figyelembe a repülések szakaszos jellegéből adódó különösen zavaró hatást. A kerület ezen részén élőknek naponta több mint száz repülőgép áthaladásából adódó zajszennyezést kell elviselniük.

Fontosnak tartom, hogy a zajgátló védőövezetek kijelölésére irányuló eljárás során ezen repülési műveletekből adódó egyedi zajértékek is figyelembe vételre kerüljenek.”

- b) Az Önkormányzat – jelen fellebbezéshez 2. sz. mellékleteként csatolt – levele különösen a következőket rögzíti (mellékelve továbbá a 211. sz. képviselő-testületi Előterjesztés):

„A tárggyal kapcsolatos előterjesztést *(megjegyzés: ld. a) pont)* a Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete (a továbbiakban: Képviselő-testület) a 2013. október 17-én tartott ülésén tárgyalta, és a 474/2013. (X. 17.) KÖKT határozatában úgy döntött, hogy „nem ért egyet a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezeteinek kijelölésével és a telekhatárra bontásával”. Továbbá a Képviselő-testület ugyanezen határozatában döntött arról is, hogy „felkéri a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatalát a zajgátló védőövezetek újbóli meghatározására.

A Képviselő-testületi döntést, valamint annak megalapozott indokait és az Önkormányzat által 2013. július 31. és 2013. augusztus 7. közötti időszakban végeztetett repülési zajterhelés vizsgálatának eredményeit a 2013. október 30-án kelt levelemben továbbítottam a Légügyi Hivatal felé, és egyben kértem, hogy a Repülőtér zajgátló védőövezeteinek kijelölésére irányuló eljárást a Képviselő-testület véleményének figyelembevételével szíveskedjenek lefolytatni.

A 2014. március 1-jén kelt levelével megküldött módosított zajgátló védőövezet tervei alapján megállapítható, hogy kerületünkre nézve a korábbi tervezethez képest a Légügyi Hivatal úgy módosította az övezetek tervezett határait, hogy figyelembe vette a Fővárosi Önkormányzat javaslatát és a kerületi temetők területét egységesen „C” övezetbe sorolta.

Elmondható, hogy az átdolgozott tervek a korábbi tervezethez képest szigorúbb övezeteket (D és E övezetből B és C övezetre módosult) határoznak meg. Ezen szigorítás mindenképpen üdvözlendő, azonban a lehatárolt terület jelenleg is csak a temető teljes területére, valamint egyes iparterületekre korlátozódik. Az eljárás során az önkormányzat részéről több alkalommal is jelzett, kiemelt zajterheléssel sújtott lakóterületek a megküldött dokumentációban továbbra sem kerülnek megemlítésre és az ott kialakult problémák kezelése sem történt meg.

A B és C görbék által érintett területet megvizsgálva megállapítható, hogy a jelenlegi és a tervezés alatt lévő városrendezési terveinket nem érinti a zajgátló védőövezeti terv tervezete, mivel az isophon görbe munkahelyi és erdő terület-felhasználási kategóriában lévő területeken halad keresztül.

Megjegyzendő azonban, hogy a Budapest X. kerület, Gránátos utca 2. szám alatti ingatlanon a Hajléktalanokért Alapítvány PRO DOMO Rehabilitációs Szállója és Éjjeli Menedékhelye üzemel.

A tervezet hiányossága, hogy a zajgátló védőövezet határait csak a temetők esetében igazította telekhatárra, a többi érintett területrészen nem jelölte, azonban ezek esetében is lényeges lenne. Kiemelendő azonban, hogy a tervek nem tartalmazzák a B és C jelű övezeteken kívül a D és esetlegesen az E jelű övezeteket.

A Repülőteret használó repülőgépek fel- és leszállásával összefüggő műveletei az utóbbi években a kerület egyes részein már olyan zajt okoznak, hogy a normális életvitelt akadályozzák. A zajgátló védőövezetek kialakítása során a korábban kifogásolt számítási módszereken a kidolgozók nem módosítottak. A jelenleg véleményezendő, átdolgozott tervek a korábbi tervezethez képest szigorúbb övezeteket határoznak meg, de továbbra sem szerepeltetik a kiemelt zajterheléssel bíró lakóterületeket.

A módosított zajgátló védőövezeteknek a tervezetben szereplő módon történő tudomásulvétele hátrányos helyzetbe hozná kerületünk lakosságát, ezért a **Képviselő-testület a 207/2014. (IV. 17.) KÖKT határozatában döntött arról, hogy „nem ért egyet a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér módosított zajgátló védőövezeteinek kijelölésével és telekhatárra bontásával”. A Képviselő-testület ugyanezen határozatában „felkéri a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatalát új eljárás lefolytatására a valós, tényleges repülési irányok és hatásaik, az időszakosan elrendelt vagy tartós forgalmi változások okozta túlterhelések és az adott terület sajátosságainak, valamint az intézmények elhelyezkedése figyelembevételével”.**

T. II. fokú Hatóság!

Mindezek alapján az Önkormányzat álláspontja az, hogy a határozat nem tartalmaz sem döntést, sem pedig indoklást arra vonatkozóan, hogy miért nem kerültek elfogadásra mindazon javaslatok, amelyeket az Önkormányzat a rendkívüli mértékben fokozódó kerületi zajterhelésnek a zajgátló övezeti kijelölési eljárásban történő kezelése érdekében megfogalmazott és az I. fokú Hatóság részére részletesen alátámasztott dokumentációval megfelelő határidőn belül eljuttatott, és így a határozat jogsértő.

Kérem a T. II. fokú Hatóságot a jelen fellebbezés kérelmi részében megfogalmazásra került döntés/ek meghozatalára azzal, hogy a jelen fellebbezéshez nem csatolt levelezések anyagai az I. fokú eljárás iratai között megtalálhatóak.

Budapest, 2014. augusztus 26.

Tisztelettel:



Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat
képviseli: Kovács Róbert polgármester
jogi képviselő: dr. Jurasits Zsolt ügyvéd





PEST MEGYEI
KORMÁNYHIVATAL

BUDAPEST FŐVÁROSI X. KERÜLET KÖRNYEZETKÖRNYEZATI Polgármesteri Hivatala	
Iktatószám:	K/1420/6/2015/III
2015 APR 21	
Előszám: db
melléklet	
K/1420/5/2015/III	K.K.

Ügyiratszám: PE/KTF/1454-7/2015.

Tárgy:

MÁV Zrt. - Budapest X. kerület
Magyarfalva utca és Zöldpálya utca
menti 120A jelű vasúti vonalszakasz
környezetvédelmi működési
engedélyének módosítása

Ügyintéző: Katkó Lajos

dr. Kiss Veronika

Bóna István

Telefon: (06-1) 478-4400

HATÁROZAT

A MÁV Magyar Államvasutak Zrt. (1087 Budapest, Könyves Kálmán Krt. 54-60., Cg. 01-10-042272; a továbbiakban: Környezethasználó) részére adott KTF: 34306-8/2013. és KTF: 830-9/2014. számokon módosított, KTVF: 44762-5/2011. számú környezetvédelmi működési engedélyt (a továbbiakban: Engedély)

módosítom

az alábbiak szerint:

Az Engedély „II. A működtetésre vonatkozó környezetvédelmi előírások” 1. és 2. pontjában szereplő előírások az alábbiak szerint módosulnak:

1: Budapest X. kerület Magyarfalva utca és Zöldpálya utca (120A jelű vasúti vonalszakasz) mentén található, a *környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól* szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet] 2. §-ában meghatározott területek és építmények zaj elleni védelme érdekében a *környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról* szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet [a továbbiakban: 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet] 3. számú mellékletében előírt zajterhelési határértékek teljesülését biztosító zajárnyékoló létesítményeket kell kiépíteni.

Határidő: 2015. május 31.

2. Az előírt zajcsökkentési intézkedések eredményességét, illetőleg a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendeletben foglalt követelmények teljesülését a *zajkibocsátási határértékek megállapításának, valamint a zaj- és rezgés-kibocsátás ellenőrzésének módjáról* szóló 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet 4. § (1) bekezdése alapján, szokásos üzemvitel mellett, ugyanezen rendelet 4. és 5. számú melléklete szerint elvégzett helyszíni műszeres zajméréseken alapuló szakvéleményben kell bizonyítani. A dokumentációt a Pest Megyei Kormányhivatal (a továbbiakban: Kormányhivatal) Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályának jóváhagyásra meg kell küldeni.

Határidő: A zajvédő fal műszaki átadását követő 30 napon belül

Az Engedély egyéb rendelkezései változatlan tartalommal továbbra is hatályban maradnak.

Egyidejűleg megállapítom, hogy tárgyi eljárásban az illeték mértéke 5 000 Ft, azaz ötezer forint, melyet a Környezethasználó megfizetett.

E döntés ellen a közlést követő naptól számított 15 napon belül az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőségnek címzett, de a Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályához két példányban benyújtható fellebbezéssel lehet élni. A fellebbezés elektronikus úton való előterjesztésére nincs lehetőség. A teljes személyes illetékmentességben nem részesülők számára a fellebbezési eljárás illetékének mértéke 10 000 Ft, azaz tízezer forint, amelyet illetékbélyegben kell leróni.

INDOKOLÁS

A Környezethasználó részére a Kormányhivatal jogelődje a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség (a továbbiakban: Felügyelőség) Engedélyt adott a Budapest X. kerület Magyarfalu utca és Zöldpálya utca menti 120A jelű vasúti vonalszakaszra. Az Engedély „II. A működtetésre vonatkozó környezetvédelmi előírások” című fejezetének 1. pontja értelmében tárgyi szakaszhoz zajvédő falat kell létesíteni. A kiépítés határideje 2014. december 31. napja.

A Környezethasználó a Kormányhivatalnál 2015. február 4. napján érkeztetett levelében kérte a teljesítési határidő 2015. május 15. napjára történő módosítását az alábbiak miatt:

- „A MÁV Zrt. Műszaki Lebonyolítás Budapesti Területi Mémőki Iroda 415398/2014/MÁV. számú levelében tájékoztatta a T. Felügyelőséget, hogy a FONOR Környezetvédelmi és Munkavédelmi Kft. által készített kiviteli tervek alapján a hatósági egyeztetést a Nemzeti Közlekedési Hatósággal és Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzat Polgármesteri Hivatal Hatósági Irodával lefolytatta.
- A kiviteli tervek alapján a fal megvalósításának kezdési időpontja így 2014. november 13-a volt. A kivitelezési munkákat a Szomor és Társa Építőipari Kft. végzi, a munkaterület átadás megtörtént, azonban a váratlan akadályok miatt a munkálatok csak később folytatódnak.
- Szükséges a zajvédő fal helyén lévő, a 120.a. pálya mellett húzódó vasúti területen lévő fák kivágása, melyhez fakivágási engedély szükséges. A felmérés folyamatban van, az engedély kiadásának előkészítése megtörtént. (Az engedély kiadását a tél során fellépő számos havaria akadályozta).
- A zajvédő fal helyén vonali kábelcsatormák vannak, melyek kiváltása, kb. 130 m hosszban csak megfelelő hőmérsékleti keretek között történhet, ennek műszaki akadálya van.”

A kérelem alapján a környezetvédelmi működési engedély módosítására irányuló eljárás a 2015. február 5. napján megindult.

A Környezethasználó a Felügyelőség KTF: 1454-2/2015. számú felszólítását követően leróta az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény (a továbbiakban: Itv.) Mellékletének XIII./1 pontja szerinti 5 000 Ft illetéket, illetékbélyeg formájában.

A Kormányhivatal a Ket. 29. § (6) bekezdése alapján a hivatalában, a honlapján és a központi elektronikus rendszeren (www.magyarorszag.hu) közzétette az eljárásról szóló közleményt, továbbá a vonatkozó iratokat – közhírré tétel céljából – megküldte az eljárással érintett Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Jegyzőjének.

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Jegyzője K/1420/3/2015/III. számú levelében tájékoztatta a Kormányhivatalt, hogy a hirdetmény közzététele a helyben szokásos módon megtörtént. Az érintett nyilvánosság részéről észrevétel nem érkezett.

A Kormányhivatal a *közigazgatási hatósági eljárás megindulásáról szóló értesítés érdekében vezetett elektronikus adatbázis létrehozásáról, vezetéséről, valamint az adatbázis alapján történő értesítésről* szóló 187/2009. (IX. 10.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdése alapján elektronikus úton értesítette a központi elektronikus szolgáltató rendszerben regisztrált a tárgyi területen illetékes érdekvédelmi és társadalmi szervezeteket.

A Kormányhivatal a szakhatóságok megkeresését mellőzte, tekintettel arra, hogy a szakhatóságok hatáskörébe tartozó környezeti elemre vagy rendszerre vonatkozó szakkérdés nem merült fel tárgyi ügyben.

A Kormányhivatal az eljárás során megállapította, hogy az Engedély módosításának akadálya nincs, ezért a fentiekre tekintettel – a Ket. 71. § (1) és 72. § (1) bekezdésének figyelembevételével – a kérelemnek helyt adott és a rendelkező részben foglaltak szerint döntött.

A határozatot a Kormányhivatal a Ket. 80. § (3) és (4) bekezdése alapján a hivatalában, a honlapján (www.kormanyhivatal.hu/hu/pest) és a központi elektronikus rendszeren (www.magyarorszag.hu) közzéteszi, további megküldi az **eljárásban részt vett Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Jegyzőjének**, aki köteles gondoskodni a határozat teljes szövegének nyilvános közzétételéről, majd tájékoztatja a **Kormányhivatal Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályt** a közzététel időpontjáról, helyéről, valamint a határozatba való betekintési lehetőség módjáról.

A határozat elleni fellebbezés lehetőségét a Ket. 98. § (1) bekezdése biztosítja az ügyfél részére. A fellebbezési határidőről a Ket. 99. § (1) bekezdése rendelkezik.

Az eljárás illetéke az Itv. melléklete XIII. fejezetének 1. pontja alapján került megállapításra.

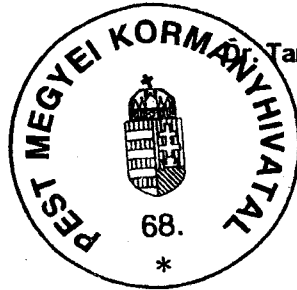
A fellebbezési illeték mértékét az Itv. 29. §-ában hivatkozott melléklet XIII. fejezetének 2. a) pontja írja elő.

Jelen határozatot a Kormányhivatal a *környezetvédelmi hatósági nyilvántartás vezetésének szabályairól* szóló 7/2000. (V. 18.) KöM rendelet alapján hatósági nyilvántartásba veszi.

A Kormányhivatal környezetvédelmi és természetvédelmi feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a *környezetvédelmi és természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről* szóló 71/2015. (III. 30.) Korm. rendelet 9. § (3) bekezdésének a) pontja, 13. § (1) bekezdésének c) pontja és 2. számú mellékletének 6. pontja szabályozza.

Jelen döntés – fellebbezés hiányában – a fellebbezési határidő lejártát követő napon külön értesítés nélkül, a törvény erejénél fogva jogerőre emelkedik a Ket. 73/A. § (1) bekezdés a) pontja alapján. A döntés közlésének napja az a nap, amelyen azt kézbesítették. A Ket. 78. § (10) bekezdése és 80. § (5) bekezdése értelmében a hirdetmény útján közölt döntést, a hatóság hirdetőtábláján való kifüggesztését követő 15. napon kell közölni tekinteni.

Budapest, 2015. április 10.



Tarnai Richárd kormány megbízott
névén és megbízásából:

dr. Bartus Adrienn
főosztályvezető

**BESZERZÉSI ÉS LOGISZTIKAI ÜZLETÁG
KÖRNYEZETVÉDELEM**

Iktatószám: 3947/2015/SZK

Budapest Főváros X. kerület
Kőbányai Polgármesteri Hivatal
Építésügyi és Környezetvédelmi Osztály

Iktatószám: 3947/2015/SZK.
Tárgy: Budapest X. kerület,
Kőbánya-Kertváros
környezetében végzett
vasúti közlekedésből
származó környezeti
rezgésvizsgálati
jegyzőkönyv megküldése

Cserteg Imre úr
osztályvezető

Ügyintéző: Buskó András
Telefon: 06+30/756-1137
E-mail: busko.andras@mav-szk.hu
Melléklet: 1 db
Hiv.szám: K/3527/6/2015/III

1102 Budapest, Szent László tér 29.

1475 Budapest 10. Pf.: 35.

Tisztelt Osztályvezető Úr!

A 2015. március 3-i bejárásom elhangzottaknak megfelelően, a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet figyelembe vételével a MÁV Szolgáltató Központ BLÜ KMSZK Akusztikai laboratóriuma elvégezte a Budapest Főváros X. kerület Kőbánya, Kőbánya-Kertváros térségében – a 80.a Budapest-Hatvan és 120.a Rákos-Újszász vasútvonalak közötti – kijelölt mérési pontokon az emberre ható rezgésméréseket.

A 4451/2015/SZK-ZV vizsgálati dokumentáció szerint az:

- RT-1: 1106 Budapest, Jászberényi út 115/B
- RT-2: 1106 Budapest, Jászberényi út 85/B
- RT-3: 1106. Budapest, Szellőrózsa utca 19.
- RT-4: 1106 Budapest, Vadszőlő utca 43.

mérési helyeken a vizsgált rezgés a jogszabályban foglalt követelményeknek megfelel.

Budapest, 2015. április 21.

Üdvözlettel:

MÁV Szolgáltató Központ Zrt.
1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54-60.
Bihari Lajos
Bihari Lajos
üzletág vezető

BUDAPEST FŐVÁROS X. KERÜLET KŐBÁNYAI ÖNKORMÁNYZAT Polgármesteri Hivatala	
Iktatószám: K/3527/8/2015/III	2015 APR 21
Előszám: 1 db melléklet	Előadó: K.K.



Szolgáltató Központ Zrt.

Beszerzés és Logisztika Üzletág - Környezetvédelem
Környezetvédelmi Műszaki Szolgáltató Központ

VIZSGÁLATI JEGYZŐKÖNYV

BUDAPEST, X. KERÜLET, KÖBÁNYA-KERTVÁROS KÖRNYEZETÉBEN VÉGZETT VASÚTI KÖZLEKEDÉSBŐL SZÁRMAZÓ KÖRNYEZETI REZGÉSVIZSGÁLATOKRÓL

**BUDAPEST
2015**



Szolgáltató Központ Zrt.

Beszerezés és Logisztika Üzletág - Környezetvédelem
Környezetvédelmi Műszaki Szolgáltató Központ

Tartalomjegyzék

01. Követelmények	3
01. 01. <i>Követelmények: rezgés</i>	3
02. A helyszín és a mérési pontok leírása	4
03. Vizsgálati eredmények	5
03. 01. <i>A vasúti közlekedésből származó rezgés kiértékelése</i>	5

Táblázatjegyzék

1. Táblázat: Rezgésterhelési értékek a vizsgálati ponton.	5
--	---

01. Követelmények

01.01. Követelmények: rezgés

A 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 5. számú mellékletében feltüntetett határértéknek való megfelelés, amely szerint:

7. § (1) Az emberre ható környezeti rezgéstől védendő épületeket, azok helyiségeit, a vizsgálati küszöbértéket, valamint a helyiségekben megengedhető terhelési határértékeket – a (2) és (3) bekezdésben foglalt kivételekkel – az 5. melléklet tartalmazza.

(2) Ha a rezgésforrás ritkán előforduló, rövid idejű rezgésjelenséget idéz elő, a rezgésterhelés legnagyobb értékére az 5. mellékletben az A_{max} -ra meghatározott határérték helyett a nappali időszakra – a rezgésre különösen érzékeny helyiségek kivételével – az A_{max} másfélszerese a vonatkozó határérték.

(3) A rendszeresen működő üzemi vagy szabadidős rezgésforrások esetén a rezgésterhelés legnagyobb értéke éjszaka az 5. melléklet 2. sorszámú helyiségeiben nem haladhatja meg a 30 mm/s^2 értéket.

(4) Az 5. mellékletben meghatározott, megítélési időre vonatkozó rezgésterhelésben kifejezett határértékeknél a megítélési idő

a) nappal (6:00–22:00): a legnagyobb rezgésterhelést adó folyamatos 8 óra,

b) éjjel (22:00–6:00): a legnagyobb rezgésterhelést adó folyamatos fél óra.

(5) Az 5. mellékletben meghatározott határértékek csak az épületekben tartózkodó emberekre ható rezgésekre vonatkoznak, nem érintik a más jogszabályok, előírások alapján meghatározott határértékeket, követelményeket. Nem vonatkoztathatók határértékként az épület szerkezeti károsodását vagy a telepített berendezések működési zavarait okozó rezgésekre.

(6) Az 5. mellékletben meghatározott határértékek csak abban az esetben vonatkoznak az éjszakai időszakra, ha a helyiséget rendeltetésének megfelelően éjszaka is használják.

5. melléklet a 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelethez

Az emberre ható rezgés vizsgálati küszöbértékei és terhelési határértékei az épületekben

Sorszám	Épület, helyiség	Rezgésvizsgálati küszöbérték *	Rezgésterhelési határértékek *		
		(mm/s^2)	(mm/s ²)		
		A_0	A_M	A_{max}	
1	Rezgésre különösen érzékeny helyiség (pl. műtő)	3,6	3	100	
2	Lakóépület, üdülőépület, szociális otthon, szálláshely-szolgáltató épület, kórház, szanatórium lakó- és pihenőhelyiségei	nappal 06-22 óra	12	10	200
		éjjel 22-06 óra	6	5	100
3	Kulturális, vallási létesítmények nagyobb figyelmet igénylő helyiségei (pl. hangversenyterem, templom), a bölcsőde, óvoda foglalkoztató helyiségei, az orvosi rendelő	12	10	200	
4	Művelődési, oktatási, igazgatási és irodaépület nagyobb figyelmet igénylő helyiségei (pl. tanterem, számítógépterem, könyvtári olvasóterem, tervezőiroda, diszpécserközpont), a színházak, muzik nézőterei, a magasabb komfortfokozatú szállodák közös terei	24	20	300	
5	Kereskedelmi, vendéglátó épület eladó-, illetve vendéglátó terei, sportlétesítmények nézőtere, a középületek folyosói, előcsarnokai	36	30	600	

Megjegyzés:

* Értelmezése az MSZ 18163-2 szerint

02. A helyszín és a mérési pontok leírása

RT-1: 1106 Budapest, Jászberényi út 115/B. szám alatti ingatlan védendő helyisége, amely a 80. számú nemzetközi törzshálózati fővonalhoz legközelebb lévő, emeleti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a vizsgált rezgésforrástól kb. 55 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a nagy forgalmú Jászberényi út.

RT-2: 1106 Budapest, Jászberényi út 85/B. szám alatti ingatlan védendő helyisége, egy emeleti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a 80. számú nemzetközi törzshálózati fővonalától, mint vizsgált rezgésforrástól kb. 55 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a nagy forgalmú Jászberényi út.

RT-3: 1106 Budapest, Szellőrózsa 19. szám alatti ingatlan védendő helyisége, egy földszinti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a 120a. számú nemzetközi törzshálózati fővonalától, mint vizsgált rezgésforrástól kb. 35 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a Zöldpálya utca.

RT-4: 1106 Budapest, Vadszölő utca 43. szám alatti ingatlan védendő helyisége, egy földszinti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a 120a. számú nemzetközi törzshálózati fővonalától, mint vizsgált rezgésforrástól kb. 32 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a Magyarfalva utca.

A helyszínrajz a *1. sz. mellékletben* látható.

A vizsgálat során a mérési irányok felvétele a következőképpen történt:

- Az **X** irányt az épület oldalfalával és a sínekkel párhuzamosan vettük fel.
- Az **Y** irányt az épület oldalfalára és a sínekre merőlegesen vettük fel.
- A **Z** irány az **X** – **Y** irányokra merőleges, függőleges irányba mutat.

03. Vizsgálati eredmények

03. 01. A vasúti közlekedésből származó rezgés kiértékelése

A megítélési pontokon mért értékekből számolt a_{w,e} értékek, valamint a határérték összehasonlítása:

A kapott legnagyobb félperces maximumot az A₀ és A_{max} értékekkel hasonlítottuk össze. Mivel az a_{w, max} meghaladta az A₀ rezgésvizsgálati küszöbértéket(kivéve RT-3 és az RT-4 ponton), de nem érte el az A_{max}-ot, az MSZ 18163-2:1998 3.4. alapján a vizsgálatot tovább kell folytatni.

1. Táblázat: Rezgésterhelési értékek a vizsgálati ponton.


Zajterhelési pontok	a _{w,max}	Rezgésvizsgálati küszöbérték A ₀	a _{w,max} -A ₀	A _{max}	a _{w,max} -A _{max}	a _{w,x}	a _{w,y}	a _{w,z}	A _M	a _{w,x}	a _{w,y}	a _{w,z}
	túllépés											
mm/s ²												
RT-1 pont, Jászberényi út 115/B	Éjjel											
	13	6	7	100	-	2,7	2,6	2,2	5	-	-	-
RT-2 pont, Jászberényi út 85/B	Éjjel											
	11	6	5	100	-	1,3	1,5	2,2	5	-	-	-
RT-3 pont, Zöldpálya utca 14.	Éjjel											
	6	6	-	100	-	1,3	1,4	1,1	5	-	-	-
RT-4 pont Vadszőlő utca 43	Éjjel											
	4	6	-	100	-	0,7	0,9	0,9	5	-	-	-

A vizsgálat során kiszámított a_w értékei nem haladják meg az A_M értékét, ezért **a vizsgált rezgés a követelményeknek megfelel.**

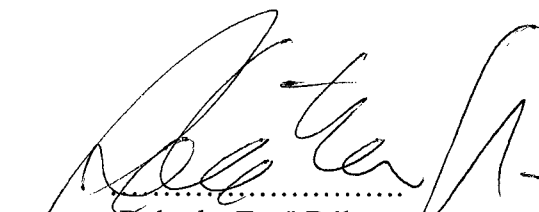
Jelen jegyzőkönyv része vagy egésze kizárólag a MÁV Szolgáltató Központ ZRt. Beszerzés és Logisztikai üzletág, Környezetvédelem, Környezetvédelmi Műszaki Szolgáltató Központ írásbeli engedélyével másolható, az hirdetési vagy propaganda célra nem használható fel!

A mérési jegyzőkönyv a megbízó által szolgáltatott technológiai, üzemi jellemzők, mint alapadatok felhasználásával készült. Az eredmények ezen feltételek teljesülése esetén értelmezhetők.

Budapest, 2015. április 9.



.....
Tóth Péter
mérnök



.....
Robotka Ernő Róbert
mérnök, laboratóriumvezető



.....
Halácsy Imre
központvezető

MÁV Szolgáltató Központ Zrt.
1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54-60.

6.

06. A helyszín és a mérési pontok leírása:

RT-1: 1106 Budapest, Jászberényi út 115/B. szám alatti ingatlan védendő helyisége, amely a 80. számú nemzetközi törzshálózati fővonalhoz legközelebb lévő, emeleti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a vizsgált rezgésforrástól kb. 55 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a nagy forgalmú Jászberényi út.

RT-2: 1106 Budapest, Jászberényi út 85/B. szám alatti ingatlan védendő helyisége, egy emeleti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a 80. számú nemzetközi törzshálózati fővonalától, mint vizsgált rezgésforrástól kb. 55 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a nagy forgalmú Jászberényi út.

RT-3: 1106 Budapest, Szellőrózsa 19. szám alatti ingatlan védendő helyisége, egy földszinti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a 120a. számú nemzetközi törzshálózati fővonalától, mint vizsgált rezgésforrástól kb. 35 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a Zöldpálya utca.

RT-4: 1106 Budapest, Vadszőlő utca 43. szám alatti ingatlan védendő helyisége, egy földszinti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a 120a. számú nemzetközi törzshálózati fővonalától, mint vizsgált rezgésforrástól kb. 32 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a Magyarfalu utca.

A helyszínrajz a 1 sz. mellékletben látható.

A vizsgálat során a mérési irányok felvétele a következőképpen történt:

- Az **X** irányt az épület oldalfalával és a sínekkel párhuzamosan vettük fel.
- Az **Y** irányt az épület oldalfalára és a sínekre merőlegesen vettük fel.
- A **Z** irány az **X** – **Y** irányokra merőleges, függőleges irányba mutat.

06. A helyszín és a mérési pontok leírása:

RT-1: 1106 Budapest, Jászberényi út 115/B. szám alatti ingatlan védendő helyisége, amely a 80. számú nemzetközi törzshálózati fővonalhoz legközelebb lévő, emeleti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a vizsgált rezgésforrástól kb. 55 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a nagy forgalmú Jászberényi út.

RT-2: 1106 Budapest, Jászberényi út 85/B. szám alatti ingatlan védendő helyisége, egy emeleti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a 80. számú nemzetközi törzshálózati fővonalától, mint vizsgált rezgésforrástól kb. 55 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a nagy forgalmú Jászberényi út.

RT-3: 1106 Budapest, Szellőrózsa 19. szám alatti ingatlan védendő helyisége, egy földszinti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a 120a. számú nemzetközi törzshálózati fővonalától, mint vizsgált rezgésforrástól kb. 35 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a Zöldpálya utca.

RT-4: 1106 Budapest, Vadszölő utca 43. szám alatti ingatlan védendő helyisége, egy földszinti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a 120a. számú nemzetközi törzshálózati fővonalától, mint vizsgált rezgésforrástól kb. 32 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a Magyarfalú utca.

A helyszínrajz a 1 sz. mellékletben látható.

A vizsgálat során a mérési irányok felvétele a következőképpen történt:

- Az **X** irányt az épület oldalfalával és a sínekkel párhuzamosan vettük fel.
- Az **Y** irányt az épület oldalfalára és a sínekre merőlegesen vettük fel.
- A **Z** irány az **X** – **Y** irányokra merőleges, függőleges irányba mutat.

MÉRÉSI JEGYZŐKÖNYV

BUDAPEST, X. KERÜLET, KŐBÁNYA-KERTVÁROS KÖRNYEZETÉBEN VÉGZETT VASÚTI KÖZLEKEDÉSBŐL SZÁRMAZÓ KÖRNYEZETI REZGÉSVIZSGÁLATOKRÓL

BUDAPEST
2015

Tartalomjegyzék

01.	A vizsgálat tárgya:.....	3
02.	A megbízó:	3
03.	A vizsgálatot végezte:	3
04.	A vizsgálat során alkalmazott előírások:	4
05.	A méréshez használt műszerek és berendezések	4
06.	A helyszín és a mérési pontok leírása:	5
07.	A vasúti pálya leírása:.....	6
08.	Vizsgálati eljárás:	7
08. 01.	Rezgésmérés	7
09.	A számítás során felhasznált alapadatok	8
10.	Mérési eredmények:	8
10. 01.	Vizsgálati eredmények rezgés mérés	13

Táblázatok jegyzéke

1.	Táblázat: A mérés ideje alatt mért jellemző klimatikus körülmények:.....	8
2.	Táblázat:Mérési eredmények – emberre ható rezgés éjjel (RT-1 pont, Jászberényi út 115/B).....	9
2.	Táblázat:Mérési eredmények – emberre ható rezgés éjjel (RT-2 pont, Jászberényi út 85/B).....	10
4.	Táblázat:Mérési eredmények – emberre ható rezgés éjjel (RT-3 pont, Zöldpálya utca 14.).....	11
5.	Táblázat:Mérési eredmények – emberre ható rezgés éjjel (RT-4 pont, Vadszőlő utca 43.).....	12
4.	Táblázat: Az $a_{w,max}$ vizsgálata.....	13
5.	Táblázat: Számított eredmények.	13

01. A vizsgálat tárgya:

Az alábbi lakóingatlanok vasúti közlekedéstől származó, emberre ható rezgésterhelésének vizsgálata.

Mérés helyszíne:

A helyszín helyrajzi száma:

Jászberényi út 115/B

42526/62

Jászberényi út 85/B

42526/201

Zöldpálya utca 14.

42526/171

Vadszőlő utca 43.

42526/22

A vizsgálat ideje:

2015.03.11/12

2015.03.18/19

2015.03.25/26.

2015.03.31/04.01.

Naplószám:

ZR-1/279

02. A megbízó:

neve:

MÁV Szolgáltató Központ Zrt. BLÜ. Környezetvédelem

címe:

1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.

A megbízó felelős képviselője: Buskó András**03. A vizsgálatot végezte:**

MÁV Szolgáltató Központ Zrt.

Beszerzés és Logisztikai üzletág, Környezetvédelem,

Környezetvédelmi Műszaki Szolgáltató Központ

Akusztikai Laboratórium

1102 Budapest, Kolozsvári u. 2-4.

06-1-511-6333

A méréseket vezette:

Robotka Ernő Róbert

A méréseket végezte:

Robotka Ernő Róbert

Tóth Péter

A jegyzőkönyvet készítette:

Robotka Ernő Róbert

04. A vizsgálat során alkalmazott előírások:

- 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet a zajkibocsátási határérték megállapításának, valamint a zaj- és rezgés-kibocsátás ellenőrzésének módjáról
- MSZ 18163-2:1998 Rezgésmérés. Az emberre ható környezeti rezgések vizsgálata építményekben

05. A méréshez használt műszerek és berendezések

Megnevezés	Típus	Gyári száma	Hitelesítési szám	Hitelesítés ideje
Négycsatornás zaj- és rezgésmérő	SVANTEK SV 958	20805	M256748	2013. 11. 28.
Épületakusztikai rezgésmérő készlet	SV207A	22807	474	2013.11. 28
Rezgés kalibrátor	SVANTEK K20	10023	113/06/2014	2014. 05. 14.

- A zajmérések során alkalmazott műszerek pontossága: I. osztály.
 A vizsgálati eredmények pontossági fokozata: pontos értékek
 Kalibrálások a K20 és az SV30A típusú kalibrátorokkal:

- mérések előtt 1 m/s^2 , $a_0=10^{-6} \text{ m/s}^2$ -re vonatkoztatva,
- mérések után 1 m/s^2 , $a_0=10^{-6} \text{ m/s}^2$ -re vonatkoztatva.

Meteorológiai mérőműszer:

Megnevezés	Típus	Gyári száma	Megjegyzés
TESTO	435-2	02469533	légnyomás-, hőmérséklet-, légsebesség- és páratartalom-mérés

06. A helyszín és a mérési pontok leírása:

RT-1: 1106 Budapest, Jászberényi út 115/B. szám alatti ingatlan védendő helyisége, amely a 80. számú nemzetközi törzshálózati fővonálhoz legközelebb lévő, emeleti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a vizsgált rezgésforrástól kb. 55 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a nagy forgalmú Jászberényi út.

RT-2: 1106 Budapest, Jászberényi út 85/B. szám alatti ingatlan védendő helyisége, egy emeleti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a 80. számú nemzetközi törzshálózati fővonaltól, mint vizsgált rezgésforrástól kb. 55 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a nagy forgalmú Jászberényi út.

RT-3: 1106 Budapest, Szellőrózsa 19. szám alatti ingatlan védendő helyisége, egy földszinti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a 120a. számú nemzetközi törzshálózati fővonaltól, mint vizsgált rezgésforrástól kb. 35 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a Zöldpálya utca.

RT-4: 1106 Budapest, Vadszölő utca 43. szám alatti ingatlan védendő helyisége, egy földszinti lakószoba. A mérési pont a helyiség közepén, a 120a. számú nemzetközi törzshálózati fővonaltól, mint vizsgált rezgésforrástól kb. 32 méter távolságban helyezkedik el. A helyiség padlózata laminált parketta. A vizsgált terület kertvárosias beépítésű.

A vasúti pálya és a védendő objektum között halad el a Magyarfalú utca.

A helyszínrajz a *1 sz. mellékletben* látható.

A vizsgálat során a mérési irányok felvétele a következőképpen történt:

- Az **X** irányt az épület oldalfalával és a sínekkel párhuzamosan vettük fel.
- Az **Y** irányt az épület oldalfalára és a sínekre merőlegesen vettük fel.
- A **Z** irány az **X – Y** irányokra merőleges, függőleges irányba mutat.

07. A vasúti pálya leírása:

A 80a. számú (Budapest - Sátoraljaújhely) „A” kategóriájú nemzetközi törzshálózati fővonal főbb pályaműszaki adata a vizsgált keresztmetszetben (99+00 és 105+00 psz. között)

- kétvágányú pálya,
- hézagnélküli felépítmény,
- rugalmas sínleerősítések,
- 54 kg/m sínrendszer,
- vasbeton keresztaljak,
- 50 cm vastag zúzottkő ágyazat,
- A pályára engedélyezett sebesség: 120 km/h.

A 120a. számú (Budapest-Keleti pu. – Újszász - Szolnok) „A” kategóriájú nemzetközi törzshálózati fővonal főbb pályaműszaki adata a vizsgált keresztmetszetben (22+00 és 31+00 psz. között).

- kétvágányú pálya, egyenes vonalvezetés,
- hézagnélküli felépítmény,
- rugalmas sínleerősítés,
- 60 kg/m sínrendszer,
- vasbeton keresztaljak,
- 50 cm vastag zúzottkő ágyazat,
- A pályára engedélyezett sebesség: 100 km/h.

A mérés idején a vizsgált keresztmetszetekben **állandó** lassúmenet **nem** volt érvényben.

08. Vizsgálati eljárás:

08.01. Rezgésmérés

A vonatszerelvények elhaladása a mérési ponton időben változó regést eredményez. Tekintve, hogy a közlekedő vonatoknak, illetve a különféle üzemi tevékenységeknek több üzemállapota lehetséges, az egyes üzemállapotokat a vonatok típusa, illetve a végzett tevékenység alapján definiáltuk. Ezeket az eseményeket egymástól elkülönítve mértük. A vizsgált rezgésforrások a mérés idején a szokásos működési feltételeknek megfelelően, üzemszerűen működtek.

Az MSZ 18163-2:1998 szabvány M1 melléklete szerint beállított súlyozó-szűrővel és a műszer gyors (F) időállandójával ($\tau=1,125s$) mértük a vonatelhaladások valamint az üzemi tevékenység által keltett rezgés gyorsulás-értékeket. A mérési időt $T=30s$ intervallumokra bontva intervallumonként – ezek számát N -el jelölve – meghatároztuk a félperces maximumok $\{a_{w,i}\}$ sorozatát.

A mérési idő intervallumokra bontását úgy határoztuk meg, hogy az így nyert mérési eredményekből kellő pontossággal lehessen következtetni a teljes megítélési időre.

A kapott legnagyobb félperces maximumot az A_0 és A_{max} értékekkel hasonlítottuk össze, melyek a 12.03 fejezetben láthatók.

Ezt követően a legnagyobb rezgés gyorsulást adó irányban, minden üzemállaputra nézve, a félperces maximumokból ($a_{w,i}$) meghatároztuk az adott üzemelési időre vonatkozó rezgésterhelés ($a_{w,M,j}$) értékét az alábbi összefüggés szerint:

$$a_{w,M,j} = \sqrt{\frac{1}{N_j} \cdot \sum_{i=1}^{N_j} \{a_{w,i}^2\}_j}$$

ahol:

- $a_{w,M,j}$ a j-edik üzemállaputra vonatkozó rezgésterhelés,
 N_j a j-edik üzemállapothoz tartozó mérési részdő alatt figyelembevehető félperces maximumok száma, a nem vizsgált rezgésállapothoz tartozó értékek kizárása után,
 $\{a_{w,i}\}_j$ a j-edik üzemállapothoz tartozó, félperces maximumok sorozatának i-edik tagja.

Az egyes üzemállapothoz meghatározott rezgésterhelés értékekből ($a_{m,M,j}$) kiszámítottuk a teljes megítélési időre (T_M) vonatkozó rezgésterhelés ($a_{w,M}$) értékét az adott mérési ponton (RT-1) az alábbi képlet szerint:

$$a_{w,M} = \left(\frac{1}{T_M} \cdot \sum_j T_{ü,j} a_{w,eq,j}^2 \right)^{\frac{1}{2}}$$

ahol:

- $a_{w,M}$ a teljes megítélési időre vonatkozó rezgésterhelés,
 $a_{w,M,j}$ a j-edik üzemállaputra vonatkozó rezgésterhelés az adott mérési ponton,
 T_M a teljes megítélési idő,
 $T_{ü,j}$ a j-edik üzemállapothoz tartozó üzemelési idő.

Ezt követően a megítélési időre meghatározó rezgésterhelési értéket hasonlítottuk össze a vonatkozó A_M -rezgésterhelési határértékkel.

09.A számítás során felhasznált alapadatok

A MÁV Zrt. FOR00 adatbázis forgalmi adatai alapján meghatároztuk a vizsgált keresztmetszetben jellemző vonatmenyiséget, vonatsebességet és a vonathosszt.

10. Mérési eredmények:

1. Táblázat: A mérés ideje alatt mért jellemző klimatikus körülmények:

Dátum	Idő	Légnyomás	Hőmérséklet	Relatív légnedvesség	Légsebesség	Egyéb jellemző
2015. március 11.	23 ⁰⁵	1002 mbar	6 °C	76 %	ÉNy 4,1 m/s	tiszta
2015. március 12.	02 ¹⁵	1003 mbar	5 °C	78 %	ÉNy 3,9 m/s	tiszta
2015. március 12.	4 ¹⁰	1003 mbar	5 °C	78 %	ÉNy 3,8 m/s	felhős
2015. március 12.	6 ⁰⁰	1003 mbar	5 °C	87 %	ÉNy 4,2 m/s	esik az eső
2015. március 18.	22 ⁴⁵	1002 mbar	2 °C	48 %	É 2,5 m/s	tiszta
2015. március 19.	01 ⁴⁵	1001 mbar	0 °C	53 %	É 4,1 m/s	tiszta
2015. március 19.	03 ⁵⁰	1001 mbar	0 °C	53 %	É 3,7 m/s	tiszta
2015. március 19.	05 ⁴⁵	1001 mbar	0 °C	61 %	É 3,9 m/s	tiszta
2015. március 25.	22 ³⁵	987 mbar	10 °C	96 %	D 4,7 m/s	esik az eső
2015. március 26.	02 ¹⁰	987 mbar	8 °C	88 %	K 4,2 m/s	felhős
2015. március 26.	04 ⁰⁵	987 mbar	8 °C	86 %	K 3,9 m/s	felhős
2015. március 26.	05 ⁵⁵	988 mbar	7 °C	87 %	K 3,5 m/s	tiszta
2015. március 31.	22 ⁵⁵	979 mbar	7 °C	71 %	<2 m/s	tiszta
2015. április 1.	02 ²⁵	982 mbar	7 °C	53 %	ÉNy 8,7 m/s	tiszta
2015. április 1.	04 ¹⁵	983 mbar	6 °C	59 %	Ny 5,3 m/s	tiszta
2015. április 1.	06 ⁰⁰	984 mbar	5 °C	68 %	DNy 5,3 m/s	tiszta

Vasúti rezgés

Az MSZ 18163-2:1998 számú szabvány alapján meghatároztuk - a mérés időszakában - a kapott legnagyobb félperces maximumot:

2. Táblázat: Mérési eredmények – emberre ható rezgés éjjel (RT-1 pont, Jászberényi út 115/B)

Von. elh.i.	Vonatszám	V _{vonat}	l _{vonat}	a _{w, max,x}	a _{w, max,y}	a _{w, max,z}
		[km/h]	(m)	mm/s ²		
22:09	Sz3031	90	150	4	4	4
22:12	Gy5108	92	138	6	11	5
22:19	M23068	100	32	5	13	5
22:43	Nt44382-1	65	389	11	9	6
				9	9	5
22:49	Sz5018	92	150	7	5	4
22:56	T94649-2	65	450	5	8	8
				6	8	7
23:09	Gt70578	65	412	8	8	8
				7	6	7
23:15	Sz3041	98	159	3	6	5
0:06	Sz3058	95	159	5	11	4
0:13	M23049	85	16	2	4	4
0:36	Gt55904-1	65	664	7	7	5
				5	5	5
1:41	Nt47361-2	74	622	9	9	8
				10	8	8
3:45	Gt65981	70	363	5	6	6
3:52	T82653-2	81	387	3	2	3
				6	7	8
4:07	Sz3019	113	150	4	5	4
4:12	Nt47901	63	323	4	2	2
				13	10	7
4:35	3029	110	150	4	5	4
4:41	14557-2	80	20	4	6	4
4:50	Sz3010	98	150	7	6	5
4:57	Gt90550	57	689	10	8	8
				11	8	7
5:06	Sz3039	110	150	3	7	4
5:11	S5500	92	135	5	11	4
5:19	Sz3020	106	150	6	5	4
5:36	Sz5017	82	150	2	3	3
5:49	Sz3030	117	150	5	5	4
5:58	Sz3049	114	159	4	6	6

3. Táblázat: Mérési eredmények – emberre ható rezgés éjjel (RT-2 pont, Jászberényi út 85/B)

Von. elh.i.	Vonatszám	V _{vonat}	l _{vonat}	a _{w, max,x}	a _{w, max,y}	a _{w, max,z}
		[km/h]	(m)	mm/s ²		
22:10	Sz3031	65	150	1	2	2
22:12	Gy5108	70	296	3	4	5
22:15	Nt47901	30	284	3	3	3
				3	2	3
22:16	Gt90553-2	60	456	4	5	6
				3	6	7
22:49	Sz5018	100	150	2	3	4
23:14	Sz3341	100	183	3	4	5
23:49	T94658	77	476	4	6	8
0:08	Sz3058	75	159	3	4	6
0:22	Nt47903	60	368	4	5	6
				3	3	5
0:26	Sv23021	29	46	0	0	0
0:47	Gt55904-1	49	675	4	3	4
				4	5	7
0:48	Nt47361-2	60	650	5	7	11
				4	5	6
1:18	M23078	74	20	4	5	7
3:25	Nt47389-2	70	371	5	5	7
3:44	Gt90550	55	672	5	5	8
				5	5	6
4:07	Sz3019	75	149	2	2	3
4:12	Gt65981	45	320	3	2	3
4:36	Sz3029	70	149	1	2	3
4:49	Sz3010	105	149	3	4	5
5:06	Sz3039	90	149	2	2	3
5:11	S5500	86	135	3	4	5
5:17	Nt44293	40	324	3	4	4
				3	3	4
5:21	Sz3020	110	149	3	4	5
5:36	Sz5017	27	150	2	1	1
5:49	Sz3030	75	149	3	2	4

4. Táblázat: Mérési eredmények – emberre ható rezgés éjjel (RT-3 pont, Zöldpálya utca 14.)

Von. elh.i.	Vonatszám	v_{vonat}	l_{vonat}	$a_{w, \text{max}, x}$	$a_{w, \text{max}, y}$	$a_{w, \text{max}, z}$
		[km/h]	(m)	mm/s ²		
22:04	SZ3331	40	183	3	3	2
				3	3	1
22:06	SZ3368	57	207	3	4	2
22:39	Sv23614	90	117	3	3	2
22:57	SZ3341	40	183	3	3	2
23:06	TEC40638-1	38	533	3	4	2
				4	3	2
23:43	NGy347-2	60	232	5	5	3
23:47	Sv23316	57	340	3	5	2
0:06	SZ3351	72	159	3	5	4
0:10	SZ3388	75	183	3	4	3
0:14	Nt46661-2	45	544	4	5	3
0:14	Sv23610	75	178	4	3	2
0:20	Sv23612	55	162	3	4	3
0:24	Sv23628	68	250	3	4	3
0:32	Sv23616	77	114	6	4	4
0:49	Sv23622	55	159	4	4	3
3:10	Gt90772	30	658	3	4	3
				3	2	2
				3	2	2
3:36	TEC41377-2	60	497	3	5	2
4:04	Nko40638-1	38	507	3	3	2
				3	3	0
4:25	SZ3320	80	159	4	4	2
4:26	NGy346-1	41	207	4	4	2
4:31	SZ3319	63	159	3	5	4
4:36	SZ3619	60	159	3	5	4
4:56	SZ3629	64	117	2	3	2
5:03	SZ3329	78	135	3	3	3
5:17	Sv23620	81	159	4	4	2
5:26	SZ3639	82	162	3	4	4
5:27	SZ3330	72	183	3	4	2
5:30	SZ3339	81	150	3	2	2
5:45	SZ3649	85	178	2	3	3
5:51	SZ3349	75	135	5	5	3

5. Táblázat: Mérési eredmények – emberre ható rezgés éjjel (RT-4 pont, Vadszőlő utca 43.)

Von. elh.i.	Vonatszám	v_{vonat}	l_{vonat}	$a_{w, \text{max}, x}$	$a_{w, \text{max}, y}$	$a_{w, \text{max}, z}$
		[km/h]	(m)	mm/s ²		
22:06	3368	85	207	2	2	2
22:57	3341	92	159	2	4	3
23:05	3378	81	183	0	2	2
23:10	23614	91	142	2	2	2
23:19	23316	73	310	2	0	3
23:42	347-2	78	248	2	2	2
23:58	3351	75	186	0	0	2
0:02	23628	91	246	2	4	3
0:10	3388	85	159	2	2	2
0:22	23622	87	159	0	2	2
0:42	23612	91	139	2	2	2
0:51	23616	91	139	2	2	2
0:59	23610	100	148	2	0	2
4:00	44469-2	36	584	2	0	2
				2	0	2
4:11	40639-2	57	549	2	2	2
4:20	3619	94	159	2	3	3
4:24	346-1	35	180	2	2	2
4:25	3320	81	163	0	0	2
4:30	3319	95	183	2	3	3
4:34	44401-2	53	665	3	3	3
4:57	3629	94	142	2	2	3
5:01	3329	91	135	2	3	3
5:04	23620	85	159	0	2	2
5:12	23349	60	16	3	2	2
5:24	3639	90	139	3	3	4
5:27	3330	90	183	2	2	2
5:31	3339	92	183	2	3	3
5:46	3649	90	148	2	4	3
5:49	3349	90	135	2	3	3

6. Táblázat: Az $a_{w,max}$ vizsgálata.

Zajterhelési pontok	$a_{w,max}$	Rezgésvizsgálati küszöbérték A_0	$a_{w,max}-A_0$	A_{max}	$a_{w,max}-A_{max}$
	mm/s^2				
RT-1 pont Jászberényi út 115/B	Éjjel				
	13	6	7	100	-
RT-2 pont Jászberényi út 85/B	Éjjel				
	11	6	5	100	-
RT-3 pont Zöldpálya utca 14.	Éjjel				
	6	6	-	100	-
RT-4 pont Vadszölő utca 43.	Éjjel				
	4	6	-	100	-

Mivel az $a_{w,max}$ meghaladta az A_0 rezgésvizsgálati küszöbértéket (kivéve RT-3, és RT-4 pont), de nem érte el az A_{max} -ot, az MSZ 18163-2:1998 3.4. alapján a vizsgálatot tovább kell folytatni.

10. 01. Vizsgálati eredmények rezgés mérés

Az alábbi táblázatban adjuk meg a legerősebb félóra számított értékeket:

7. Táblázat: Számított eredmények.

Rezgésterhelés éjjel				
Mérés helye	Mérés ideje	$a_{w,M,ix}$	$a_{w,M,iy}$	$a_{w,M,iz}$
		mm/s^2		
RT-1 pont, Jászberényi út 115/B	22 ⁴⁰ - 23 ¹⁰	2,7	2,6	2,2
RT-2 pont, Jászberényi út 85/B	0 ²⁰ - 0 ⁵⁰	1,3	1,5	2,2
RT-3 pont, Zöldpálya utca 14.	0 ⁰⁵ - 0 ³⁵	1,3	1,4	1,1
RT-4 pont, Vadszölő utca 43.	5 ⁰⁰ - 5 ³⁰	0,7	0,8	0,9
	5 ²⁰ - 5 ⁵⁰	0,6	0,9	0,9

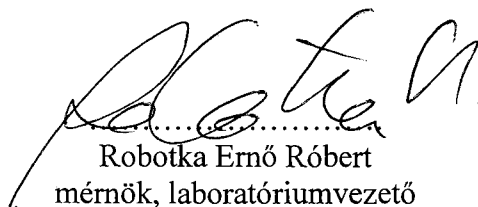
Jelen mérési jegyzőkönyv része vagy egésze kizárólag a MÁV Szolgáltató Központ ZRt. Környezetvédelmi Műszaki Szolgáltató Központ írásbeli engedélyével másolható, az hirdetési vagy propaganda célra nem használható fel!

A mérési jegyzőkönyv a megbízó által szolgáltatott technológiai, üzemi jellemzők, mint alapadatok felhasználásával készült. Az eredmények ezen feltételek teljesülése esetén értelmezhetők.

Budapest, 2015. április 9.



Tóth Péter
mérnök



Robotka Ernő Róbert
mérnök, laboratóriumvezető



Halácsy Imre
központvezető

MÁV Szolgáltató Központ Zrt.
1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54-60.
6.

1. számú melléklet
Helyszínrajzok
(6 oldal)

1. ábra: Kőbánya-Kertváros átnézeti kép.



2. ábra: RT-1 pont, Jászberényi út 115/B



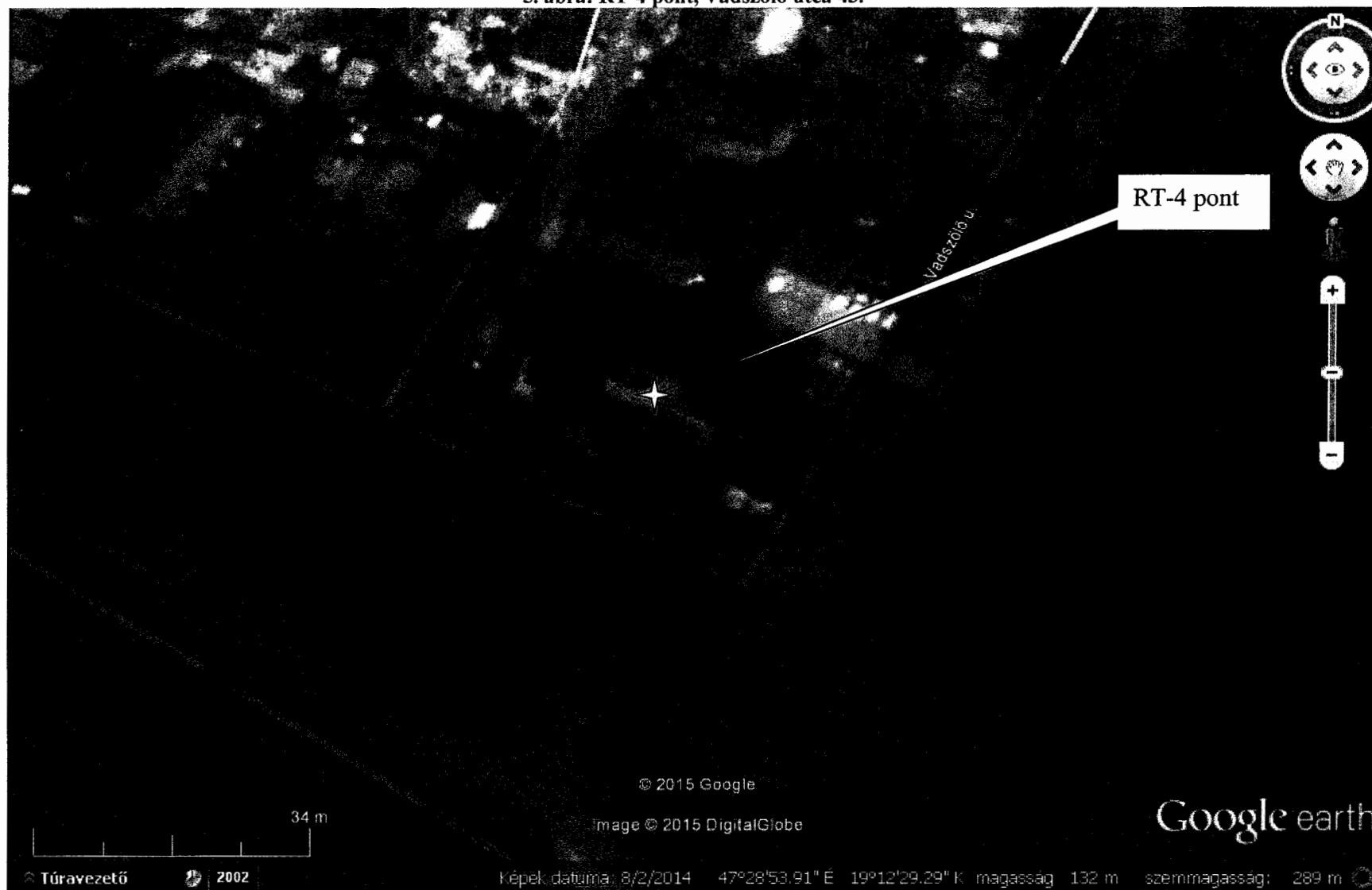
3. ábra: RT-2 pont, Jászberényi út 85/B



4. ábra: RT-3 pont, Zöldpálya utca 14.



5. ábra: RT-4 pont, Vadszölő utca 43.



2. számú melléklet
Hitelesítési bizonyítványok
(7 oldal)

A bizonyítványt kiadta:
Budapesti Műszaki Egyetem
Távoktatási és Telematikai Tanszék
"Dékány György"
Akusztikai Kutató Laboratórium
Titkárság: 1117 Bp. Magyar Tudósok
körtéje 2. Tel: 463-1886 Fax: 463-1763
Laboratórium: 1112 Bp. Budaörsi út 45.
Tel/fax: 309-2616

a bizonyítvány száma: 00433 1/4 oldal
a bizonyítvány kiadva:
Budapest, 2011.11.14.
a megrendelés száma:.....

a kalibrálást végezte: Dániel István 

KALIBRÁLÁSI BIZONYÍTVÁNY

A mérőeszköz azonosítása:

megnevezés: triaxiális rezgésérzékelő épületrezgésekhez
típus: SV207A (belső: Dytran 3233A Nr:686)
gyártási szám: 22807

megnevezés: rezgéskalibrátor EMSON- MAT
típus: K-20
gyártási szám: 10023

A kalibrálást megrendelő neve és címe:
MÁV Zrt. EBKO KMSZK
1102 Budapest, Kolozsvári utca 2-4.

A kalibrálandó készülékek átvétele:
Bp. 1112 Budaörsi út 45. Akusztikai Kutató Laboratórium.
A készülékek működőképességét átvételkor nem ellenőrizzük.

A kalibrált mérőeszközöket az országos rezgésnyomtatás etalonra vezettük vissza.

A kalibrálás ideje: 2011.11.4-13.

Jelen bizonyítvány csak teljes terjedelmében érvényes és másolható, másolat csak a bizonyítványt kibocsátó szervezet hozzájárulásával készíthető. A bizonyítvány az eszközzel végzett mérésekhez fűződő joghatás várható idejére, de legalább 5 évig megőrzendő.

Az elvégzett mérések és eredményeik:A gyorsulásérzékelő vizsgálata

A gyorsulásérzékelőt az acélházból kiszereeltük a kalibráláshoz.

A gyorsulásérzékelőt 4mA egyenárammal tápláltuk. A megjelenő nyugalmi feszültségről 3.3µF soros kondenzátorral 1MΩ terhelő ellenállás mellett választottuk le az AC komponenst.

A gyorsulásérzékelő érzékenysége 160Hz referencia frekvencián:

X tengely: $103.2 \frac{\text{mV}}{\text{m/s}^2} \pm 1.5\%$
 Y tengely: $103.4 \frac{\text{mV}}{\text{m/s}^2} \pm 1.5\%$
 Z tengely: $102.4 \frac{\text{mV}}{\text{m/s}^2} \pm 1.5\%$

A gyorsulásérzékelő X tengely menti érzékenysége a frekvencia függvényében

Az érzékenységet a 160Hz-es érzékenységre vonatkoztattuk.

mérési frekvencia [Hz]	érzékenység [rel. egység]	mérési bizonytalanság [%]
10	1.015	± 0.7
12.5	1.0143	± 0.6
16	1.0150	± 0.6
20	1.0142	± 0.6
25	1.0125	± 0.6
31.5	1.0108	± 0.6
40	1.0108	± 0.6
50	1.0088	± 0.6
63	1.0072	± 0.6
80	1.0062	± 0.6
100	1.0042	± 0.6
125	1.0016	± 0.6
160	1	±0 (ref.)
200	0.9977	± 0.6
250	0.9961	± 0.6
315	0.9931	± 0.6
400	0.9908	± 0.6
500	0.9902	± 0.6
630	0.9885	± 0.6
800	0.9875	± 0.6
1000	0.9876	± 0.7
1250	0.990	± 0.7
1600	0.988	± 0.8
2000	0.988	± 1

Jelen bizonyítvány csak teljes terjedelmében érvényes és másolható

A gyorsulásérzékelő Y tengely menti érzékenysége a frekvencia függvényében
Az érzékenységet a 160Hz-es érzékenységre vonatkoztattuk.

mérési frekvencia [Hz]	érzékenység [rel. egység]	mérési bizonytalanság [%]
10	1.014	± 0.8
12.5	1.016	± 0.7
16	1.015	± 0.7
20	1.014	± 0.7
25	1.013	± 0.7
31.5	1.011	± 0.7
40	1.011	± 0.7
50	1.009	± 0.7
63	1.007	± 0.7
80	1.004	± 0.7
100	1.003	± 0.7
125	1.002	± 0.7
160	1	±0 (ref.)
200	0.998	± 0.7
250	0.997	± 0.7
315	0.994	± 0.7
400	0.990	± 0.7
500	0.989	± 0.7
630	0.986	± 0.8
800	0.986	± 0.8
1000	0.983	± 1
1250	0.981	± 1.3
1600	0.978	± 1.8
2000	0.975	± 2.7

A gyorsulásérzékelő Z tengely menti érzékenysége a frekvencia függvényében
Az érzékenységet a 160Hz-es érzékenységre vonatkoztattuk.

mérési frekvencia [Hz]	érzékenység [rel. egység]	mérési bizonytalanság [%]
10	1.025	± 0.8
12.5	1.025	± 0.7
16	1.024	± 0.7
20	1.022	± 0.7
25	1.020	± 0.7
31.5	1.017	± 0.7
40	1.015	± 0.7
50	1.013	± 0.7
63	1.009	± 0.7
80	1.006	± 0.7

Jelen bizonyítvány csak teljes terjedelmében érvényes és másolható

BME TTT AKL

a bizonyítvány száma: 00433 4/4 oldal

a kalibrálást végezte: 

100	1.003	± 0.7
125	1.001	± 0.7
160	1	±0 (ref.)
200	0.999	± 0.7
250	0.997	± 0.7
315	0.995	± 0.7
400	0.994	± 0.7
500	0.992	± 0.7
630	0.989	± 0.7
800	0.987	± 0.7
1000	0.985	± 0.7
1250	0.982	± 0.8
1600	0.980	± 0.8
2000	0.977	± 0.9

A rezgéskalibrátor vizsgálata:

A rezgéskalibrátor által szolgáltatott gyorsulás 80Hz-es állásban:

10.16m/s² ±0.5% 50grammos terhelés esetén
A frekvencia: 79.598Hz ±50ppm

A rezgéskalibrátor által szolgáltatott gyorsulás 16Hz-es állásban:

1.003m/s² ±0.5% 50grammos terhelés esetén
A frekvencia: 79.598Hz ±50ppm

A gyorsulásmérési bizonytalansága ±2% ami nem tartalmazza a kalibrálandó eszköz jellegéből eredő bizonytalanságot.

A mérések ideje alatt a laboratórium hőmérséklete 22±2 °C volt.

A kalibrálásban szereplő mérőeszközök:

Voltmérő	Agilent 34401A	No:MY44003119
Gyorsulás mérőlánc etalon	CHN99	No:001
töltéserősítő etalon	GIE99-10	No:001
Adatgyűjtő	BK7533 (ch0)	No:2327936



Dániel István
A kalibráló laboratórium
vezetője

Jelen bizonyítvány csak teljes terjedelmében érvényes és másolható



Accredited Calibration Laboratory
SVANTEK
 04-872 Warsaw, ul. Strzygłowska 81
 POLAND



Calibration laboratory accredited by
 Polish Center for Accreditation, a signatory to EA MLA and ILAC MRA
 that include recognition of calibration certificates
 Accreditation No AP 146



CALIBRATION CERTIFICATE

Date of issue: 14th May 2014

Certificate No: 113/06/2014

Page: 1/2

OBJECT OF CALIBRATION	Vibration calibrator type K-20, serial number 10023, manufacturer EMSON-MAT.
CUSTOMER	MAV Szolgaltato Zrt. Beszerzes es logisztikai uzletag, kornyezetvedelem 1102 Budapest, Kolozsvari u 2-4.
CALIBRATION METHOD	Method described in instruction IN-06 „Calibration of the vibration calibrators”, issue number 7, date 14.11.2013.
ENVIRONMENTAL CONDITIONS	Temperature: (21,2 ± 21,5) °C
DATE OF CALIBRATION	14 th May 2014
TRACEABILITY	Calibration results of the vibration calibrator are traceable to the Polish Central Office of Measures reference standard of vibration transducer using Accredited Calibration Laboratory standard – vibration transducer type 625B02, No 24875, manufacturer IMI.
CALIBRATION RESULTS	The results are presented on page 2 of this certificate including measurement uncertainty.
UNCERTAINTY OF MEASUREMENTS	Measurement uncertainty has been evaluated in compliance with EA-4/02. The expanded uncertainty assigned corresponds to a coverage probability of 95 % and the coverage factor $k = 2$.



Technical and Quality
 Manager
Anna Domańska
 Anna Domańska, M. Sc.

The certificate may be presented or copied as a whole document only.

CALIBRATION CERTIFICATE issued by Accredited Calibration Laboratory No AP 146

Date of issue: 14th May 2014

Certificate No: 113/06/2014

Page: 2/2

**CALIBRATION
RESULTS**

Calibration results are the following:

Vibration calibrator generate whole-body vibration ¹⁾:

1. The RMS acceleration of the calibrator's signal:
(1.02 ± 0.02) ms⁻²
2. Operating frequency:
(15.92 ± 0.10) Hz
3. Total harmonic distortion:
(3.83 ± 0.10) %

Vibration calibrator generate hand-arm vibration ²⁾:

1. The RMS acceleration of the calibrator's signal:
(10.12 ± 0.15) ms⁻²
2. Operating frequency:
(79.60 ± 0.10) Hz
3. Total harmonic distortion:
(3.44 ± 0.10) %

NOTE:

- 1) The calibrator was loaded with a mass of 173 grams
- 2) The calibrator was loaded with a mass of 8 grams
- 3) The transducer was attached to the calibrator using the screw.

Authorized by:

Calibration Specialist

Tomasz Krajewski
Tomasz Krajewski, M. Sc.