

TÁJÉKOZTATÓ A BUDAPEST LISZT FERENC NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR OKOZTA KÖRNYEZETI TERHELÉSEK MÉRSÉKLÉSÉRE TETT INTÉZKEDÉSEKRŐL

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) működéséből eredő zajterhelés Budapest X. kerületében, Kőbányán évek óta jelentős probléma. A repülési irányokat, a magasságokat és az éjszakai repülések számát figyelembe véve a fővároson belül Kőbánya lakosságát kiemelkedően érinti ez az ártalom.

Annak ellenére, hogy a légi közlekedéssel kapcsolatos eljárások lefolytatására a Kőbányai Önkormányzat, illetve az Önkormányzat jegyzője hatósági jogkörrel nem rendelkezik, igyekszünk minden lehetőséget megragadni, amivel a kerület lakosainak érdekét képviseljük. Jelen tájékoztató összefoglalóan mutatja be az utóbbi években megtett intézkedéseket.

Az Önkormányzat a Repülőtér működésével kapcsolatos különféle eljárásokban (pl. zajgátló védőövezet kijelölésére irányuló eljárás, környezetvédelmi működési engedélyezési eljárás) több alkalommal alakított ki szakmai véleménnyel alátámasztott javaslatot, valamint indított peres eljárást a lakosság védelme érdekében.

A Budapest Airport Zrt. a 2018. április 9-én kelt levelében véleményezés céljából továbbította részünkre a **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér stratégiai zajvédelmi intézkedési tervét** (a továbbiakban: Intézkedési Terv). Az Intézkedési Tervről szóló előterjesztést a Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete (a továbbiakban: Képviselő-testület) a 2018. május 24-én megtartott ülésén tárgyalta. A Képviselő-testület a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Stratégiai Zajvédelmi Intézkedési Tervének véleményezéséről szóló 207/2018. (V. 24.) KÖKT határozatában úgy döntött, hogy nem ért egyet a „Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Stratégiai Zajvédelmi Intézkedési Terve” című dokumentáció-tervezettel, és felkért, hogy – tekintettel a kiinduló adatok nem megfelelőségére, a zajmonitor-állomás áttelepítésére tett intézkedések bemutatásának hiányára, az időszakos forgalmi rend során keletkező többlet zajterhelésre, valamint a repülési előírások be nem tartása miatti panaszokra – kérjem fel a Budapest Airport Zrt.-t az Intézkedési Terv tervezetének kiegészítésére, javítására, miszerint az Intézkedési Terv tartalmazzon a kerületre vonatkozóan ütemezett és prognosztizált határidőkkel ellátott konkrét lépéseket, feladatokat, az érintettek általi vállalásokat és a lefolytatandó eljárások meghatározását.

A Képviselő-testület a fenti határozatában felkért továbbá arra, hogy a Képviselő-testület véleményét küldjem meg a környezetvédelmi hatóság, valamint a feladatkörrel rendelkező miniszter felé. A Képviselő-testület véleményét, döntését, valamint az azt megalapozó előterjesztést ennek megfelelően a 2018. június 1-jén kelt levelemmel továbbítottam a Budapest Airport Zrt. felé, a 2018. június 6-án kelt levelemben pedig tájékoztattam az Innovációs és Technológiai Minisztériumot, valamint a Pest Megyei Kormányhivatalt (a továbbiakban: Kormányhivatal). A Kormányhivatal 2018. december 10-én arról adott tájékoztatót, hogy a stratégiai zajtérkép és az intézkedési terv felülvizsgálata kapcsán a Kormányhivatal a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló 280/2004. (X. 20.) Korm. rendelet rendelkezései alapján a fő közlekedési létesítmények tekintetében – köztük a Repülőtér vonatkozásában – a stratégiai zajtérképek és az arra épülő intézkedési tervek jóváhagyására rendelkezik hatáskörrel, amely jóváhagyás nem közigazgatási eljárás keretében történik.



Mivel a Kormányhivatalnak közigazgatási döntést nem kell hoznia, ezért nincs jogköre a benyújtott dokumentációk elbírálására, illetve a benyújtott dokumentációknak a jóváhagyásuk dátumát követő öt évnél korábbi felülvizsgálatára kötelezni a fő közlekedési létesítmények kötelezettjét. Az előzőekben részletezettek alapján az Intézkedési Terv kiegészítésére, illetve az általunk javasolt átdolgozására nem került sor.

A HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. (a továbbiakban: HungaroControl Zrt.) 2018. június 8-án kelt leveléből értesültünk arról, hogy a **Repülőtér repülési pályáirányaira új műszeres szabvány indulási eljárás (SID) koncepciót** dolgoztak ki, mely 2018. augusztus 16-án lépett hatályba. A HungaroControl Zrt. tájékoztatása szerint az új műszeres szabvány indulási eljárásokat a folyamatosan változó európai uniós jogszabályi környezet indokolta. A léginnavigációs eljárások tervezése nem tartozik a környezetihatóvizsgálat-köteles tevékenységek közé, ennek ellenére – állításuk szerint – több lakossági érintettségi és zajterhelés-vizsgálatot készítettek a léginnavigációs szolgáltatáshoz kapcsolódó szakmai szervezetekkel és a felügyeleti jogkört gyakorló hatósággal, továbbá a Budapest Airport Zrt.-vel egyeztetve. Ezeket az Önkormányzat többszöri kérése ellenére azóta sem bocsátották a rendelkezésünkre, ezért közérdekű adatigényléssel fordultunk a HungaroControl Zrt.-hez, majd annak elutasítása után 2019. augusztus 16-án pert indítottunk, amely jelenleg is folyamatban van.

A HungaroControl Zrt. álláspontja szerint az új műszeres szabvány indulási eljárás markánsan nem változtatja meg a zajjal érintett kerületek és települések zajhelyzetét, összességében egyaránt eredményez pozitív és csekély mértékű negatív változást.

Az új repülési irányok 2018. augusztus 16-i bevezetése óta tapasztaltak alapján – figyelembe véve az azt követően jelentkező igen erőteljes lakossági tiltakozást – a HungaroControl Zrt. álláspontjával nem értünk egyet, az abban foglaltakat vitatjuk, és a repülés irányainak új meghatározását elutasítjuk.

A kerületben mindig is fokozott figyelemmel kísértük ezen kérdéskört, de az utóbbi években bekövetkezett változások rendkívül hátrányosan érintik Kőbányát, ugyanis az új felszállási irányok alkalmazásával a kerület sűrűn lakott lakóterületei fölé kerültek a repülési műveletek. A 2018. augusztus 16. napját követően beérkezett panaszbejelentések száma és tartalma azt támasztja alá, hogy a helyzet hatékony intézkedéseket kíván.

A 2018. augusztus 16-i hatállyal bevezetett új műszeres szabvány indulási eljárással kapcsolatban a bevezetését megelőzően, 2018. június 6-án kelt levelében egyoldalú tájékoztatás történt a HungaroControl Zrt. részéről. Az új indulási eljárások bevezetését megelőzően véleménykéréssel nem keresték meg a Kőbányai Önkormányzatot.

Az új műszeres szabvány indulási eljárást, valamint a bevezetése óta bekövetkezett változásokat a Képviselő-testület a 2018. szeptember 20-án tartott ülésén megtárgyalta. A Repülőtér futópályáirányaira 2018. augusztus 16-i hatállyal bevezetett új műszeres szabvány indulási eljárással kapcsolatos kezdeményezésről szóló 347/2018. (IX. 20.) KÖKT határozattal úgy döntött, hogy a **Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Képviselő-testülete nem ért egyet a HungaroControl Zrt. által 2018. augusztus 16-i hatállyal bevezetett új műszeres szabvány indulási eljárással, és követeli, hogy a HungaroControl Zrt. a 2018. augusztus 16-a előtti és a jelenlegi repülési irányok felülvizsgálatával alakítson ki olyan eljárást, amelyben kedvező széljárás esetén a repülőgépek nem a lakott területek felett közlekednek, valamint csökkentik a cargo gépek lakott területek felett történő áthaladását.**

Ugyanezen határozatban a Képviselő-testület felkért, hogy kezdeményezzem az Innovációs és Technológiai Minisztérium útján, valamint a HungaroControl Zrt.-nél a fentiekre figyelemmel a Repülőtér működése **jogszabályi környezetének felülvizsgálatát** (figyelembe véve a mélyalvási időszakban a repülőgépforgalom megszüntetését és a cargo gépek áthelyezését másik repülőtérre), továbbá az indulási eljárásának felülvizsgálatát.

A Képviselő-testület döntésének megfelelően a szükséges intézkedéseket megtettem, a 2018. október 4-én kelt levelemben továbbítottam a HungaroControl Zrt. részére a Képviselő-testület határozatát, és nyomatékosan kértem a repülési irányok felülvizsgálatára irányuló intézkedések megtételére. A 2018. október 8-án kelt levelemmel megkerestem továbbá az Innovációs és Technológiai Minisztériumot, hogy a repülési irányok, valamint a jogszabályi környezet felülvizsgálatára irányuló szükséges intézkedéseket tegyék meg. Az Innovációs és Technológiai Minisztérium részéről válasz nem érkezett. A HungaroControl Zrt. a 2018. október 19-én kelt levelében arról tájékoztatott, hogy az új műszeres szabvány indulási eljárás (SID) megváltoztatásának jogi alapjaként az európai uniós jogszabályi megfelelési kötelezettség szolgált. Ezen követelménynek eleget téve került sor a Magyarország Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványában közzétett adatok között a SID-eknek a vonatkozó rendeletek követelményei szerinti felülvizsgálatára. Az alkalmazott új szabvány műszeres felszállási eljárás bevezetésének elmaradása európai uniós kötelezettségsszegési eljárást és szankciókat eredményezhetett volna. A HungaroControl Zrt. nyilatkozata szerint a műveletek kidolgozása során a repülésbiztonság és a jogszabály adta szűk mozgásterén belül a lakossági érintettség minimalizálására törekedett. A változás életbe lépése óta beérkezett észrevételek vizsgálata alapján megállapították, hogy különböző kerületek igényei ellentmondanak egymásnak.

Az alapvető jogok biztosának a jövő nemzedékek érdekeinek védelmét ellátó biztoshelyettese által kezdeményezett egyeztetésen 2018. november 27-én az Önkormányzat ismételt megfogalmazta a repülési zajt érintő szabályozási és szervezési javaslatait, és nyomatékosan felhívta a figyelmet arra, hogy a fennálló helyzet az egészséghez és a környezethez fűződő alapvető jogok sérelmét eredményezi, amely azonnali változtatást igényel. Ugyanezen követeléseit erősítette meg az Önkormányzat a **HungaroControl Zrt. által 2018. december 10-én szervezett egyeztetésen is**, ahol ismét felszólította a légiforgalmi irányító szervezetet a megfelelő döntések szakmai-tudományos előkészítésére.

Mindezekon túl a Kőbányai **Önkormányzat megbízásából** 2018. november 19-én kihelyezésre került a Budapest X. kerület, Hang utca egyik társasházának 10. emeleti erkélyén **egy zajmérő műszer, amely egy hétig folyamatosan rögzítette a repülési közlekedés okozta zajeseményeket**. A zajmérések időszakában több mint 900 repülési művelet zajhatása került rögzítésre. A megbízott szakértők a mérési ponton a mérési időn belül észlelt minden repülési művelet zajeseményszintjét rögzítették, amely egyedi értéke egyes esetekben meghaladta a 80 dB értéket is, a legnagyobb zajeseményszint 88,6 dB volt. A mérés során rögzített zajeseményszintek alapján megállapítható, hogy az indulások átlagos értéke 83,4 dB, az érkezések esetén pedig 78,1 dB volt. Az adatok szerint domináns a nappali időszakban végzett repülési műveletek száma, 18 esetben fordult elő azonban repülési áthaladás mélyalvási időszakban.

Össességében a zajmérési eredmények alapján megállapítható, hogy a jogszabályban meghatározott egyenérték-számítások alapján a mérési eredmények sajnálatos módon határérték (nappal 65 dB, éjjel 55 dB) alatt maradtak, ennek következtében hatósági intézkedés kezdeményezésére nincs lehetőségem.

Álláspontom szerint fel kell oldani azt a problémát, hogy a maximális zajszintérték és a zaj zavaró jellege elmosódik az időegységre vetített értékelésben. A kellemetlen zavaró hatás megszüntetésére megfelelő megoldást kell meghatározni. A helyzet tehát olyan megoldást kíván, amely a hatályos jogszabályokban rögzített egyenértékű hangnyomásszint határértékekkel történő összehasonlítását és értékelését biztosítja a méréssel kimutatott maximális értékek hangsúlyosabb (súlyozott) figyelembevételével. Ehhez természetesen szükség van a zajjellemzők részletesebb vizsgálatának jogszabályi előírására és a zaj értékeléséhez egyéb tényezők kötelező feltárására is.

A zajméréssel alátámasztott adatok alapján – a lakosság érdekeinek védelme céljából – 2019. április 18-án ismét **jogszabályi felülvizsgálatot kezdeményeztem** az Innovációs és Technológiai Minisztériumnál a repülési zajterhelés vizsgálata során alkalmazott határérték meghatározásának és értékelési rendszerének felülvizsgálata érdekében. Az Innovációs és Technológiai Minisztérium a válaszában arról adott tájékoztatást, hogy a repülési zaj időben változó, szakaszos jellegű, a viszonylag hosszabb idejű zajszinteket a repülési műveletek jelentkezésekor rövidebb idejű zajhatások követik, ezért a légiközlekedés zajának zavaró, illetve károsító hatásának jellemzésére egységes zajértékelési mód került meghatározásra. Az Európai Unió tagállamaiban egyenértékben számolnak, azaz egy hosszabb időintervallumra valamilyen átlagolási technikát alkalmazva adják meg a zajszintet. A határérték tekintetében a vonatkozó jogszabályok éjszakai és nappali időszakokra határoznak meg értékeket, azonban nem egy-egy nap vonatkozásában, hanem egy teljes év viszonylatában. Nemcsak a repülési műveletek esetében, hanem minden közlekedéstől származó zajterhelés vizsgálatánál az egészségügyi határértékek egyenértékű szinthez vannak kötve a jelenlegi szabályozások szerint.

A jelentős lakossági érintettség miatt a Repülőtér megváltozott működése folytán kialakult konfliktushelyzet okairól és következményeiről, a lehetséges megoldásokról konzultációs jellegű **lakossági fórum megtartására** is sor került 2019. május 29-én. A fórumon a meghívottak közül részt vettek a Budapest Airport Zrt., a HungaroControl Zrt., az Innovációs és Technológiai Minisztérium Légügyi Felügyeleti Hatósági Főosztályának, valamint a Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatala Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főosztályának képviselői.

A lakossági fórumon dr. Szabó Krisztián jegyző úrral részletesen felvázoltuk a problémát, a lakosságot érő mindennapos zajhatást, és nyomatékosítottuk a meghívottak részére, hogy intézkedéseikkel jelentősen leromlott a kerület életminősége, és közel ötvenezer ember mindennapjait változtatták meg hátrányosan. A Repülőtér működéséért felelős szervek részéről a Kőbányai Önkormányzat felvetéseire, illetve a nagyszámban elhangzó lakossági kérdésekre gyakorlatilag érdemben választ nem kaptunk. A megváltozott repülési irányokból adódó helyzet megnyugtató megoldására kifejezett támogatás nem hangzott el.

2019. június 27-én kelt levelemben megkerestem a HungaroControl Zrt.-t a 2018. augusztus 16-án hatályba lépett **új műszeres szabvány indulási eljárást (SID) megalapozó zajmérési és érintettségi vizsgálatokkal kapcsolatban, és kértem, hogy az ezeket alátámasztó szakértői vélemények, valamint az ezekhez kapcsolódó egyeztetési dokumentumok közérdekű adatként történő kiadását** az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvény (a továbbiakban: Infotv.) 28. § (1) bekezdése alapján teljesítse. Az adatigénylésre válaszul a HungaroControl Zrt. 2019. július 19-én kelt elektronikus úton küldött levelében közölte, hogy a Repülőtér repülési pályairányaira kidolgozott új műszeres szabvány indulási eljárással kapcsolatos vizsgálati dokumentum az Infotv. 27. § (6) bekezdése alapján döntés-előkészítő anyagnak minősül, ezért álláspontja szerint annak kiadására a társaságnak nincs kötelezettsége. Mindezekkel természetesen nem értettem egyet, ezért az Infotv. 31. § (1) bekezdése alapján **bírósághoz fordultam, és keresetben kértem, hogy a bíróság kötelezze a HungaroControl Zrt.-t a**

közérdekűadat-igénylésben megjelölt közérdekű adatok kiadására. A HungaroControl Zrt. 2020. május 25-én átadott részemre egy „Új szabvány műszeres indulási eljárások (SID) RWY31-lakossági érintettségi vizsgálat” tárgyú dokumentumot, álláspontom szerint azonban ezzel nem teljesítette a közérdekűadat-igénylést. A per jelenleg is folyamatban van a Fővárosi Törvényszék mint elsőfokú bíróság előtt.

A repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 21. § (1) bekezdése alapján a repülőtér üzemeltetőjének, a Budapest Airport Zrt.-nek a környezet zajterhelésének folyamatos megfigyelése és az előírt repülési eljárások betartásának ellenőrzése érdekében **zajmonitorrendszert kell kiépítenie és üzemeltetnie.** A fentiek alapján a Repülőtér környezetében a Budapest Airport Zrt. épített ki és üzemeltet zajmonitor-állomásokat, amelyek közül kettő a kerületünkben helyezkedik el, az 1. számú a Budapest X. kerület, Fehér út 10. szám alatti, az 5. számú a Budapest X. kerület, Keresztúri út 164. szám alatti ingatlanon. A Keresztúri út 164. szám alatti zajmonitor-állomás a jelenlegi légit forgalomtól, valamint a lakott területektől távol helyezkedik el, ezért **indokoltta vált a berendezés áthelyezése.** A Budapest Airport Zrt. képviselőinek részvételével munkatársaim 2020. február 12-én helyszíni bejárást tartottak a Bajcsy-Zsilinszky Kórház munkatársaival, és a bejárást során megállapítást nyert, hogy a zajmonitor-állomás áttelepítésére a Kórház C jelű lapostetős épülete alkalmas. Az áthelyezést az idei évben kialakult járványügyi helyzet megnehezítette, de a kivitelezés várhatóan a közeljövőben meg fog valósulni.

A zajszenyezés mellett kézzelfogható probléma **a repülőgépek hajtóműveinek légszennyezőanyag-kibocsátása,** ezért a Kőbányai **Önkormányzat** 2019. október 29. és 2019. november 4. közötti időszakban az **Országos Meteorológiai Szolgálat közreműködésével helyszíni vizsgálatot végeztetett.** A mérési eredmények határérték-túllépést nem mutattak ki.

A főváros levegőminőségének mérésére és értékelésére kialakított mérőhálózat 12 automata állomásából egy Kőbányán került elhelyezésre a Budapest X. kerület, Gergely utcában, az Idősek Otthona mellett. Az állomáson rögzített és közzétett adatokat folyamatosan figyelemmel kísérjük a www.levegominoseg.hu honlapon, de a mérőállomáson mért légszennyező komponensek köre megítélésem szerint elég szűk.

Tisztában vagyok azzal, hogy a légkörben lévő szennyezőanyagok mennyisége sok egyéb tényezőtől is függ, de a hajtóművek légszennyezőanyag-kibocsátási mértékének megismerése céljából kezdeményeztem a mérőhálózat üzemeltetőjénél a Gergely utcai mérőállomáson mért komponensek körének kibővítését, valamint a mérőeszköz korszerűsítését. Válasz hiányában 2020. január 30-án ismételt megkeresést küldtem a lehetséges megoldásokkal kapcsolatban, de sajnálatosan egyelőre változást továbbra sem tapasztaltunk a mért komponensek tekintetében.

A Korm. rendelet 21. § (6) bekezdése értelmében a Budapest Airport Zrt. mint a Repülőtér üzemeltetője **Zajvédelmi Bizottságot hozott létre és működtet,** amelybe a Kőbányai Önkormányzat is delegálhatott egy szavazati joggal rendelkező képviselőt. A Kőbányai Önkormányzat részéről Radványi Gábor alpolgármester urat delegáltam. A Zajvédelmi Bizottság fő feladata a repülőtéri zajproblémákkal kapcsolatos tájékoztatási és érdekegyeztetési feladatok összehangolt ellátása.

A 2020. évben bekövetkezett koronavírus-világjárvány okán bevezetett korlátozások a légitforgalom csökkenését, ezzel a Kőbányát érintő környezeti ártalmak mérséklését is eredményezték. A Kőbányai Önkormányzat által megtett intézkedések azonban a Repülőtér működésének várható helyreállítását követően is a kőbányai lakosság életminőségének javítását célozzák.

A jelenlegi jogszabályi környezetben az eszközeink ugyan korlátozottak, a Kőbányai Önkormányzat azonban minden lehetséges jogi és jogon túli intézkedést megtesz továbbra is annak érdekében, hogy a kőbányai lakosokat jelentősen érintő repülési zajterhelés csökkenjen.

Budapest, 2021. január „27.”




D. Kovács Róbert Antal

di Róbert