

## A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér fejlesztésével kapcsolatos társadalmi egyeztetés értékelése



2023. december

**Kiadja:**

Közép-magyarországi Zöld Kör

<https://kmzk.hu/>

[kmzkor@gmail.com](mailto:kmzkor@gmail.com)

Magyar Természetvédők Szövetsége

<https://mtvsz.hu/>

[info@mtvsz.hu](mailto:info@mtvsz.hu)

Jelen tanulmány megjelenését a Global Greengrants Fund támogatta. A tanulmányban foglalt nézetek a szerzők álláspontját tükrözik, nem feltétlenül tekinthetők a támogató véleményének.

## TARTALOM

|   |    |
|---|----|
| ELŐSZÓ .....  | 3  |
| ALAPEVEK .....  | 3  |
| A BUDAPEST AIRPORT ZRT. GYAKORLATA.....   | 5  |
| Informális egyeztetés ( <i>Informal consultation</i> ).....   | 5  |
| Szabályozási javaslatok közzétése nyilvános véleményezésre ( <i>Circulation of regulatory proposals for public comment</i> )..... | 8  |
| Nyilvános közlés véleményezésre ( <i>Public notice-and-comment</i> ).....   | 9  |
| Közmeghallgatások ( <i>Public hearings</i> ).....   | 9  |
| Tanácsadó testületek ( <i>Advisory bodies</i> ) .....   | 10 |
| Egyéb társadalmi tevékenységek .....  | 12 |
| ÖSSZEGZÉS.....  | 14 |
| AJÁNLÁS.....  | 15 |
| FORRÁSOK.....   | 17 |

## ELŐSZÓ

Jelen tanulmány eredeti célja az lett volna, hogy azt a konzultációs tervet és panaszmechanizmust elemezze, amelyet a Budapest Airport Zrt. lett volna hivatott kidolgozni, miután civil szervezetek vizsgálati kérelme nyomán a repülőtér bővítését társfinanszírozó Európai Beruházási Bank (EBB) Panaszmechanizmusa 2021 októberében a következő ajánlásokat fogalmazta meg:

„Az EBB szolgálatainak meg kell követelniük, hogy:

- A projektgazda (újra)térképezze fel a projektben érintett érdekelt feleket, és megfelelően lépjen kapcsolatba velük, többek között az EBB 1. és 10. környezetvédelmi és biztonsági szabványával összhangban lévő átfogó panaszkezelési mechanizmus létrehozásával.
- A jelenlegi környezeti és társadalmi menedzsment tervnek (ESMP) hatékony és hosszú távú enyhítő intézkedéseket kell tartalmaznia a felmerült negatív társadalmi szempontok, különösen a zajszennyezés tekintetében.”<sup>19</sup>

Sajnos két évvel a Panaszmechanizmus zárójelentésének és ajánlásainak publikálása óta még csupán ott tartunk – a Budapest Airport Zrt. és az EBB tájékoztatása szerint - hogy várhatóan 2023 decemberében nyújtja be a Zrt. a környezeti és társadalmi menedzsment terv (ESMP) és a társadalmi bevonási terv (Stakeholder Engagement Plan) tervezetét az EBB-nek.

Így tanulmányunkban a Budapest Airport Zrt. jelenleg ismert kommunikációs és társadalmi egyeztetési tevékenységének elemzésére szorítkozunk – a teljesség igénye nélkül.

## ALAPEVEK

Az OECD egyik dokumentuma szerint<sup>7</sup> **a konzultáció azért fontos, mert az „javítja a szabályok és programok minőségét, valamint javítja a teljesítést, és csökkenti a végrehajtás költségeit...”** A nyilvános konzultáció növeli a kormányok rendelkezésére álló információ körét, amire a szakpolitikai döntéseket alapozhatják. **Egyre nagyobb szükség van konzultációra szakpolitikai döntések meghozatalakor** az eszközök, különösen a Szabályozási Hatásvizsgálat (RIA) használata és az alternatív szakpolitikai eszközök mérlegelésekor, az empirikus információk analitikai célú gyűjtéséhez, az elvárások méréséhez, és a nem evidens politikai alternatívák azonosításához.

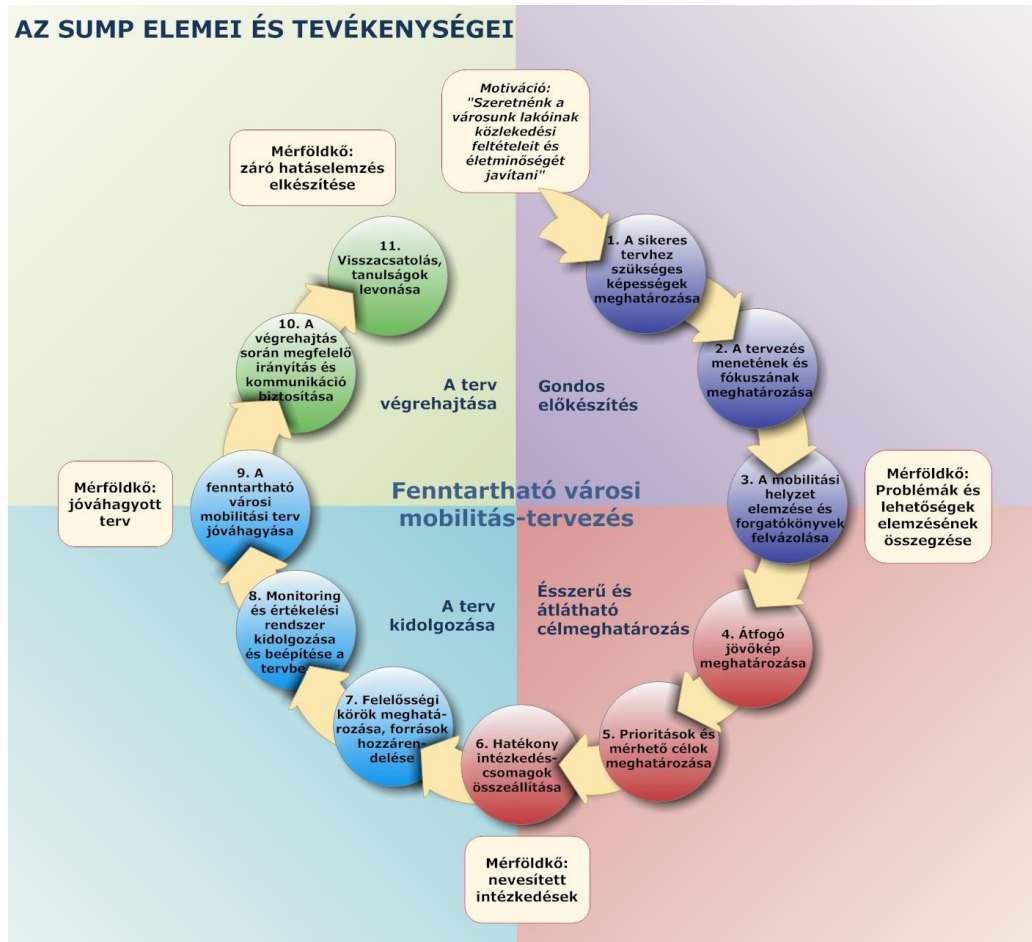
A konzultáció növeli az átláthatóság szintjét, és hozzájárulhat a szabályozás minőségének javításához azáltal, hogy:

- 1) **A megbeszélésbe bevonja a közvetlenül érintettek szakértelmét, perspektíváit és alternatív cselekvési ötleteit;**
- 2) A szabályozókat segíti az ellentétes érdekek egyensúlyozásában;
- 3) Azonosítja a nem kívánt hatásokat és gyakorlati problémákat. Az előzetes figyelemfelhívással könnyebben **előre láthatók egyes tervezett szakpolitikák következményei**, így az adminisztratív terhek azonosításának egyik legjobb módja lesz;
- 4) Minőségellenőrzést biztosít az adminisztráció számára a költség- és haszonértékelésről;
- 5) Azonosítja a kormányzat különböző részeinek szabályozásai közötti kölcsönhatásokat.<sup>7</sup>

A fenntartható közlekedéstervezés igen összetett feladat, amely számos szektort, érdeket érint – közvetve vagy közvetlenül. A folyamat, ahogyan azt a Fenntartható Városi Mobilitásterv (Sustainable Urban Mobility Plan) készítésének módszertana<sup>18</sup> is leírja, egy **folyamatosan újrakezdendő, periodikusan önmagába visszatérő folyamat:**

1. A munka megkezdéséhez számba kell venni a sikeres tervekészítéshez szükséges képességeket.
2. Meg kell határozni a tervezés menetét és fókuszát.
3. Vákolni kell a mobilitási helyzetet és a lehetséges forgatókönyveket. Milyen szerepet szánunk az egyes közlekedési módoknak? Hogyan érhetőek el ezek az állapotok?

4. Meg kell határozni az átfogó jövőképet. Milyen szerepet szánunk hosszútávon az egyes közlekedési módoknak? Hol célszerű telepíteni a légi személyszállítást, és hol a légi teherforgalmat / logisztikai funkciókat?
5. Prioritásokat és mérhető célokat kell meghatározni
6. Hatékony intézkedéscsomagokat kell összeállítani
7. Meg kell határozni a felelősségi köröket, forrásokat kell nevesíteni
8. Monitoring rendszert kell építeni a tervbe
9. Jóvá kell hagyni a tervet
10. A végrehajtás során megfelelő irányítást és kommunikációt kell biztosítani
11. A tanulságokat le kell vonni, azokat vissza kell csatolni



**Nyilvános konzultációt alapvetően öt módon lehet lefolytatni** az OECD dokumentum megközelítése 7 szerint, attól függően, hogy kivel / kikkel kell konzultálni, mennyire formális a folyamat, és milyen kommunikációs eszközöket vehetünk igénybe. Az öt alapvető konzultációs mód:

1. Informális egyeztetés (*Informal consultation*)
2. Szabályozási javaslatok köröztetése nyilvános véleményezésre (*Circulation of regulatory proposals for public comment*)
3. Nyilvános közlés véleményezésre (*Public notice-and-comment*)
4. Köz meghallgatások (*Public hearings*)
5. Tanácsadó testületek (*Advisory bodies*)

A fenti kategóriák esetenként nehezen különíthetőek el egymástól, illetve gyakran vegyesen, együttesen jelennek meg.

Ugyanakkor a fenti kategóriáktól elkülönítendőek azok a tevékenységek, amelyek nem egyeztetési céllal valósulnak meg, hanem az érintett lakosság tájékoztatását szolgálják, esetleg jóléti célúak. Ezeket az „Egyéb társadalmi tevékenységek” címszó alatt tárgyaljuk.

## A BUDAPEST AIRPORT ZRT. GYAKORLATA

A Budapesti repülőtér bővítését illetően az elmúlt évek konzultációit célszerű a fenti megközelítés szerint részletesebben áttekintenünk.

### Informális egyeztetés (*Informal consultation*)

Az informális egyeztetés magában foglalja a szabályozók és érdekcsoportok közötti diszkrecionális, ad hoc és nem szabványosított kapcsolattartás minden formáját. Ennek számos formája van, a telefonhívásoktól a leveleken át az informális találkozókig, és a szabályozási folyamat minden szakaszában előfordul. A fő cél az érdekelt felektől való információgyűjtés.

Informális egyeztetés zajlik, de ez meglehetősen átláthatatlan, követhetetlen. Ahogyan a konzultációról szóló OECD dokumentum<sup>7</sup> is jelzi: „Az informális eljárások hátránya az, hogy **korlátozott az átláthatóságuk és az elszámoltathatóságuk**. Az érdekcsoportok informális konzultációkhoz való hozzáférése teljes mértékben a szabályozó mérlegelésétől („diszkréciójától”) függ. Az informális egyeztetés **„lobbizáshoz” hasonlít**, de az informális konzultációban a szabályozó ügynökség játszik aktív szerepet a kapcsolatteremtésben. A két tevékenység közötti határvonalat azonban nehéz meghúzni.”

A repülőtér következetesen azt kéri, hogy ne szerveződések vagy szervezetek keressék meg, hanem akinek gondja van, az közvetlenül keresse meg őket. Magánszemélyként, egyesével. Ezt a 2018 november 22-ei kerületi közmeghallgatáson jegyzőkönyvbe is mondta a Budapest Airport közönségkapcsolati és CSR specialistája: „...A lakosság és a Budapest Airport közti kapcsolattartásnak véleménye szerint szerencsésebb módja az, ha az érintett lakos vagy közösség velük közvetlenül veszi fel a kapcsolatot. Az elérhetősége megvan a Hivatalban, szívesen válaszol bárkinek az esetleges kérdésekre...” Amikor pedig egy-egy magánszemély előadja a gondjait és kérdéseit, akkor a repülőtér vagy rendre nem reagál, vagy azzal reagál, hogy az ő feladatai a kerítéssel véget érnek, onnantól a repülési hatóság a felelős.

A repülőtér honlapja tanúskodik arról, hogy „két településsel (XVIII. kerület és Vecsés) három évre szóló együttműködési megállapodást is kötött a repülőtérrel üzemeltető cég”<sup>1</sup>. A kerület egyeztet a repülőtérrel, de hivatalosan nem tudni, hogy mit. A reptér adott támogatást helyi sportcsarnokra is, az „Budapest Airport Aréna”, röviden „BUD Aréna” néven működik,<sup>31</sup> fényreklámjai büszkén villognak – korántsem környezetbarát módon. De ez, valószínűleg csak az egyik mód, ahogyan a repülőtér támogatja a kerületet. Természetesen az iparűzési adót is a kerület kapja, ez egyes források szerint ez körülbelül 2 milliárd forint évente.

---

1

[https://www.bud.hu/budapest\\_airport/felelossegvallalas/kozoségi\\_es\\_társadalmi\\_kapcsolatok/egyuttműködés\\_a\\_környező\\_településekkel](https://www.bud.hu/budapest_airport/felelossegvallalas/kozoségi_es_társadalmi_kapcsolatok/egyuttműködés_a_környező_településekkel)



bp18

## Megnyílik a BUD Aréna

**Csaknem ezer ülőhely, hatalmas küzdőter, elegendő parkolóhely és rendezett, modern környezet. Ezek a XVIII. kerület új sportcsarnokának legfőbb jellemzői. A Budapest Airport Aréna – amellyel, hogy ottlőn ad a PLEER-Budapest férfi kézilabdacsapatának különféle rendezvények és koncertek helyszínéül is szolgál. A nagyszabású nyitónepőg szeptember 22-25-án lesz.**



**TELJES MEGÚJULÁS**  
A Lőrinci Sportcsarnok átépítését a 2019-es önkormányzati választási kampányban a kerület előző vezetése kezdte el, a jelenlegi pedig a költségek nagy részével egyjutt megírta a projektet. A beruházás bruttó összköltsége 3,5 milliárd forint volt. A XVIII. kerületi önkormányzat 1,1 milliárd forinttal járult hozzá a költségekhez, amiből a kerület előző vezetése 192 millió forintot fizetett, így a jelenlegi vezetése 908 millió forint maradt. TAG-támogatás formájában 2,4 milliárd forintot nyert el a PLEER – a legnagyobb összeg, 1,2 milliárd forint a névadó Budapest Airporttól származott –, a fennmaradó 1,2 milliárd forint pedig kiskorábbi más orgéktól.

Az új, immár többfunkciós Budapest Airport Aréna (BUD Aréna) a Lőrinci Sportcsarnok teljes átépítésével valósult meg.

– A csarnok felújításának tervét 2015 után kezdték készíteni – mondja Bacsik György, a BUD

Aréna építését lebonyolító Városrehabilitáció18 Nonprofit Zrt. vezérgazdája. – Két lehetőség közül választottunk: vagy elbontjuk a régiót, és vadonatújot építünk, vagy pedig, átvevő napjaink építészeti trendjét, megmaradjunk egy részt a karabí szerkezetből. Ez utóbbit választottuk.

**RÖGÖS VOLT AZ ÚT**  
Maga az átépítés 2019-ben kezdődött, de rengeteg tényező nehezítette a folyamatot.

Bacsik György elmondta: nem volt egyszerű a dolguk, mert az elmúlt években változtak a vonatkozó törvények, rendeletek, emiatt módosítani kellett például az engedélykérési terveket, de ennek köszönhetően a mai kor követelményeinek megfelelő épület jött létre. Később a Covid-járvány hátráltatta a munkát. Amikor az lecsengett, akkor a háború és az annak nyomán előálló alapanyaghiány, az áremelkedés és a magas infláció akadályozta a munkálátokat.

VÁROSHÁZA

**Budapest Airport Aréna – megnyitónepőg**

A BUD Arénát hivatalosan kétnapos rendezvény keretében avatták fel. Az első napon jászna második hazai mérkőzését az évi bajnoki szezonban a PLEER, így ünneplőes keretű között szarkolhatunk nekik. A második napon, amikor a BUD Aréna mint rendezvényter is megnyílik, a helye lesz a fészemp. Gyermekprogramok, Radics Gigi-koncert és másralgató ugrja majd az érdeklődőket.

**SZEPTEMBER 22., PÉNTEK**  
BUDAPEST AIRPORT ARÉNA  
18:00 PLEER-Budapest – Egér KC NB I-es férfi kézilabda-mérkőzés

**SZEPTEMBER 23., SZOMBAT**  
BUDAPEST AIRPORT ARÉNA KÜLSŐ TERÜLETE  
16:00-18:00 BUD Aréna Csalládai délután  
17:00 Kocsisovics Fruzsina

Kiegészítő programok: arcfestés, leguár, kézműves foglalkozás, árva buborék eregetés, hálfigura-hajtogatás, ételkészítés.

E programokon a részvétel ingyenes.

**BUDAPEST AIRPORT ARÉNA**  
19:00 Radics Gigi-koncert  
20:30 Muzsina & Pop Koncert – Malnar Ferenc, a Madách Színház művészeinek rendezésében  
21:40 Fényfeszt

A szombat esti programokon a részvétel ingyenes, de regisztrációkövető!  
A regisztrációs menetelel kapcsolatos információk az online felületükön megtalálhatók.

7

Forrás: a XVIII. kerület 2023. szeptemberi száma

Vecsést fejlesztette a reptér fejlődése. Egyesek úgy fogalmazznak, hogy a reptér arccal Vecsés felé áll. Van, aki még azt is hozzáteszi, hogy tekintve, hogy Rákos csak a légszennyezést, a rezgést és a zajt kapja, azt lehet mondani, hogy a reptér arccal Vecsés felé fordult.

Van olyan szomszédos kerület, ahol működik Zajtanács, de a feladatkörök nem tisztáztak. Az ott elhangzottakról elékeztető nem készül, illetve amikor az egyik résztvevő készített ilyen, akkor a jelenlévők azt utólag nem írták alá, nem hagyták jóvá. Egyes polgármesterek tárgyalnak a repülőtérrel, de nem tudható, hogy miről, és mit ért el.

**„Legfelsőbb szinteken informális a döntéshozatal, ezt te is tudhatnád.”** Ezt kapta válaszul egy környékbeli szakember, amikor arról érdeklődött, hogy egy vezető és a repülőtér között milyen megbeszélés zajlott.

Bizonyos esetekben úgy tűnik, hogy a repülőtér és a felek között valamiféle közös labdajáték folyik, amelyben a sértett fél a labda. Egy közelben lakó a sérelmi díj ügyében kezdett egyeztetéseket, amelyek során az egyik kerületi polgármesteri hivataltól azt az információt kapta, hogy az államot nem perelheti, perelje inkább a repülőtérrel. Így is tett, a keresetet aztán a bíróság elutasította azzal, hogy abban az állam az illetékes. Az ügyfél tehát a kerület tanácsát követve vesztett pert.

A tervezett pályázatok nappalra kerültek, ami sok közelben lakó számára érezhetően nagyobb zajterhelést jelent. Amikor ezt szóvá tették a repülőtér felé, akkor az azzal reagált, hogy ez a rákosiak kérése volt. A rákosiak aztán tisztázták, hogy ez nem így történt, ők annyit kértek, hogy éjjel ne legyenek repülések, de azt ne, hogy nappal viszont a lakott területekhez közeli útvonalat használják. Ez így a kijelentéseik félremagyarázása.

Tény, hogy a repülőtér külön Környezetvédelmi bejelentő űrlapot 25 rendszeresített honlapján a légiforgalom környezeti hatásaival kapcsolatos észrevételek, vélemények, kérdések elküldésére. Itt várják az értesítéseket „esetlegesen bekövetkezett tetőkárról”, és itt „jelezheti felénk a zajgátló

védőövezeten belül található lakóingatlan esetében a passzív akusztikai védelem kiépítése iránti igényét.”

A "környezetvédelmi bejelentő űrlap", illetve "Légiforgalom környezeti hatásaival kapcsolatos bejelentés" kezelése beszámolók alapján készsleges, nyitott, akár személyes beszélgetésre is hajlandó, azonban az "egyeztetés" általában egyoldalú információközlés. Ennek oka, hogy az egyeztetési folyamat elakad, mert a reptér külső tényezőkre, nehézségekre hivatkozik, pl.: nemzetközi szervezet szabályozása, a reptér korlátozott hatáskörére, jogszabályi előírásoknak megfelelő működés, további vizsgálatok szükségessége, munkaerőhiány. A jogszabályokra hivatkozó magyarázat vitatható, hiszen a reptérnek van beleszólása állami szervek működésébe: cargo-t hirdető oldalán ezt demonstrálja is: „Rugalmas és együttműködő repülőtéri üzemeltetési csapat és légi irányító hatóság”, „Liberális közlekedési jogok”, „nyitott a légtér”.<sup>29</sup>

Az egyirányú kommunikációra jellemző a pszichológiai befolyásolásra törekvés: a reptér válaszaiban a problémát gyakran viszonyítási keretbe helyezi - pl. lehetséges rosszabb helyzet felvázolásával, vagy a technikai fejlődés bemutatásával, ami esetenként észrevétlenül, de többször áttolódik a lehetséges rosszabb forgatókönyvekkel való fenyegetésbe.

A honlap<sup>6</sup> a Budapest Airport Zrt. kommunikációjának fő eszköze. A honlap egyes részei meglepően elavultak, vagy éppen használhatatlanok.

A budapesti repülőtér honlapja külön is foglalkozik a környezeti kérdésekkel. Ugyanakkor meglepő, hogy az angol nyelvű zajvédelmi oldal<sup>26</sup> egy 2006-os zajvédelmi intézkedéssel büszkélkedik („*It was with this in mind that we launched a review of our noise protection policy in 2006, that is why we submitted our first noise protection program*”), az éghajlat védelmi fejezet<sup>27</sup> pedig büszkén írja, hogy átfogó és részletes üvegházgáz-kibocsátási felmérést végeztek – 2010-ben („*In 2010, Budapest Airport initiated a more complex and more detailed survey of its greenhouse gas emissions than what is required by law.*”).

A honlap részletesen lefesti a repülőtér 1515 hektáros területén előforduló növény-, és állatvilágot, de talán nem véletlen, hogy véletlenül sem említi a közvetlenül szomszédos Merzse-mocsár Természetvédelmi Területet<sup>7</sup>, amely a láprétes-orchideás rétek egyik utolsó képviselője a térségben. A természetvédelem (biodiverzitás) kérdése a honlapon érezhetően, bár ebben az esetben valóba indokoltan két szempont köré épül:

- „A mindennapos üzemeltetés szempontjából fontos, hogy a repülőtéren jó minőségű, összefüggő gyeptakaró borítsa a talajt a futópályák és a gurulóutak mentén, mert a fedetlen felszínt a szél könnyen elhordhatja és a por a repülőgépek hajtóművébe kerülve károsodást okozhat.” („*It is important in terms of daily operations that soil located along the taxiways and runways should be covered by dense, high quality grass, because uncovered soil is easily eroded by wind, and the dust could enter and damage the engines of aircraft.*”)
- Az állatok maradjanak távol, mivel akár balesetet is okozhat, hogy „...esetenként a guruló repülőgép vagy a kiszolgáló gépjárművek kerekei alá kerülnek.” („*they can end up underneath the wheels of taxiing aircraft or ground handling vehicles moving around the Airport*”).

Nem vitatva a repülésbiztonság fontosságát, fel kell hívnunk a figyelmet arra, hogy sok szakember gondolkodásában „a repülésbiztonság az egyetlen szempont”. Ez egyes szakemberek szerint akár odáig is elmehet, hogy „a légi járművek zavartalan üzemeltetése szempontjából értékel mindent, a csenkeszgyepet, vonuló madarakat vagy akár a klímaváltozást. A repülésbiztonság rögeszme, mert kizárja a saját magán kívüli szempontok megismerésének lehetőségét.” A megoldás ez esetben is a különböző érdekek és értékek egyeztetése, amelyek közül a repülés biztonsága valóban fontos szempont – a többi mellett.

A repülőtér magyar nyelvű honlapja vonzó fotóval látszik népszerűsíteni a terminál vasúti megközelítést. Ezzel csak két apró probléma van. Az első, hogy a fotó a Déli Pályaudvaron készült, aminek igazán semmi köze nincsen Ferihegy megközelítéséhez. A másik, hogy a repülőtér honlapja által ígért

információs oldal nem nyílik. Persze talán jobb is így, mert így talán nem keresik kétségbeesett utasok Ferihegy vasútállomáson az induló repülőjáratokat – amelyek még vagy öt kilométer távolságra vannak onnan.



VONATTAL A REPTÉRRE VAGY A VÁROSBA

A repülőtér 2. Termináljához legközelebb a Ferihegy vasútállomáson lehet átszállni vonatokra, amelyek a Nyugati pályaudvar felé és felől közlekednek.

[tovább >](#)

*Forrás: bud.hu/utazas/kozlekedes oldal 2023. novemberében*

Az AIRPORTAL<sup>28</sup> nevű oldal következetesen az eredményekről, a forgalom növekedéséről számol be. A felmerülő környezeti problémákról érdemben nincsen kommunikáció.

*Szabályozási javaslatok köröztetése nyilvános véleményezésre (Circulation of regulatory proposals for public comment)*

Erre példa, hogy 2021 novemberében Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata arról tájékoztatta többek között az Országos Környezetvédelmi Tanácsot, hogy a Budapest Airport Zrt. a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területére vonatkozó környezeti vizsgálatot az Urbanitás Tervező és Tanácsadó Kft.-vel elkészítette. A környezeti vizsgálat véleményezését ez esetben a nevezett önkormányzat bonyolította le. A beérkezett vélemények figyelembevételéről nincsenek információink.

2022. szeptember 14-én a Budapest Airport Zrt. a következőt írta a Magyar Természetvédők Szövetségének egy válaszelevelében: „Hangsúlyozzuk, hogy a Budapest Airport valamennyi fejlesztése és beruházása a hatályos magyar jogszabályoknak és törvényi előírásoknak megfelelően, a magyar hatóságok által kiadott engedélyek alapján valósult meg, illetve valósul meg a jövőben is. A fejlesztések során a környezetvédelmi hatóság minden esetben bevonásra került, (...) A Budapest Airport a környező önkormányzatokkal és a lakossággal folyamatos párbeszédet folytat; a szomszédos településekkel együtt, közösen fejleszti a térséget, a környéken élők életminőségére kiemelt figyelmet fordít. Éppen ezért – habár jogszabályi előírás nem kötelezi hatástanulmány készítésére – a budapesti repülőtér üzemeltetője önkéntes környezetvédelmi teljesítményértékeléseket végzett, amelyek során



feltárta a működéséből fakadó környezeti hatásokat. Ennek eredményei alapján 2006-ban, majd 2015-ben is megkapta a jogerős környezetvédelmi működési engedélyt.”

A fentieket cáfolja a Kúriának a repülőtér környezetvédelmi működési engedélye ügyében 2023. szeptember 13-án hozott ítélete. Ennek alapján megállapítható, hogy mivel a mindenkori hatóság mindig a kérelmező által benyújtott bizonyítékokra alapozza határozatát, **a Budapest Airport Zrt. felelőssége ennek a jogszerűtlen állapotnak a kialakulásában vitathatatlan.**

#### Nyilvános közlés véleményezésre (*Public notice-and-comment*)

A repülőtér használta a nyilvános közlés eszközét. Ugyanakkor a közlés limitált. Ha például a repülőtér zajgátló védőövezetének kijelöléséről szóló terveket csak személyesen, ügyfélfogadási időben, egy működő hivatali helyiségében lehet megtekinteni, az akadályozhatja a javaslatok átható, mély megismerését. Úgy tűnik, hogy a repülőtér egyáltalán nem törekszik vélemények, javaslatok megismerésére, csupán a tervek egyoldalú közlésére.

2022-ben a Budapest Airport Zrt. elkészítette a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Stratégiai Zajtérképét. A repülőtér szomszédságában lakó civilek jó része csak a dokumentum elkészültének tényéről értesült. Ha a dokumentumot elfogadó hatóság (kormányhivatal) közzé is tette a honlapján – amiről nincs tudomásunk – az eljárás megindításának tényét és az ügyfélként történő bejelentkezés lehetőségét, az érintett hatásterületen élők aktív megkeresése, bevonása akkor sem történt meg.

#### Közmeghallgatások (*Public hearings*)

A közmeghallgatások szervezése igen eltérő eredményre juthat technikai részletektől függően (meghívás közzétételének módja, vitaanyag előzetes megismerhetősége, helyszín megközelíthetősége, terem milyensége stb.). Ha például a repülőtér zajgátló védőövezetének kijelöléséről szóló terveket csak személyesen, ügyfélfogadási időben, egy működő hivatali helyiségében lehet megtekinteni, az akadályozhatja a javaslatok átható, mély megismerését.

A repülőtér a közmeghallgatást rendre nem arra használja, amire az (elnevezése alapján is) való lenne: nem párbeszédet igyekszik kialakítani, hanem egyoldalúan tájékoztatja a megjelenteket a tervekről. Ezt írta le dr. Fülöp Sándor, Jövő Nemzedékek Országgyűlési Biztosa 2009-ben <sup>17</sup>:

„A közmeghallgatásra vonatkozó szabályozás legkiemelkedőbb problémája, hogy a rögzített rendelkezésekből kiolvasható egyetlen célja **a lakosság tájékoztatása**. A közmeghallgatás jogintézményének lényege azonban - az elnevezésből is következően - nem csak a lakosság tájékoztatása, hanem észrevételeinek figyelembevételére. Ennek érdekében meg kell fogalmazni olyan rendelkezéseket, amelyek az észrevételek megvizsgálását, mérlegelését és megfelelő **figyelembevételét** garantálják. A közmeghallgatás tartása önmagában, ezen hiányosságok pótlása nélkül nem nyújt megfelelő garanciát a lakosság érdekeinek figyelembevételére. Erre tekintettel javasoljuk, hogy a Tervezetet egészítsék ki a hatóság azon kötelezettségével, hogy a lakossági észrevételeket meg kell vizsgálnia, és határozatában le kell írnia az észrevételek, javaslatok elfogadásának és elutasításának ténybeli, szakmai és jogi indokait.”

A repülőtér bővítését hitelező EBB 2018. október 9-én keltezett Környezeti és Társadalmi Adatlapja (Environmental and Social Data)<sup>10</sup> a „Társadalmi értékelés” fejezetben mindösszesen azt állította, hogy „A projekttel kapcsolatban jelentős negatív társadalmi hatások nincsenek. A további állandó munkahelyek esetleges létrehozása pozitív gazdasági és társadalmi hatással lesz a környező területre.” (*There are no significant adverse social impacts related to the project. The potential creation of additional permanent jobs will have a positive economic and social impact on the surrounding area.*) Hasonló módon a „Nyilvános konzultáció és az érdekelt felek bevonása” fejezet mindösszesen annyit, hogy: „**A nyilvános konzultáció a magyar és az európai jogszabályokkal összhangban zajlott és zajlik, amennyiben szükséges.**” (*Public consultation has and is being undertaken in accordance with Hungarian and European legislation where relevant.*) **Ezzel ellentétben a tény az, hogy a repülőtér**

## 2018 óta nem jelenik meg sem a X., sem a XVII., sem a XVIII. kerületi közmeghallgatásokon. Sajátot pedig nem hirdettek.

A 2018 decemberi fővárosi közmeghallgatásra sokan készültek reptér ügyében felszólalni, demonstrálni. Több kerületből jöttek. Tarlós István láthatóan nem szívesen foglalkozott az ügygel, véleménye szerint ez nem az ő kompetenciája, nem tudja megakadályozni a reptér forgalomnövekedését, vagy Vecsés területén a Cargo City építését. Javasolta az Innovációs és Technológiai Minisztérium megkeresését. Ennek eredménye az "éjszakai repülési tilalom" lett, ami nem tilalom, hanem korlátozás: a hátszél határértéket megemelték, az éjszakai repülést szankcionálták, a befolyt összeget a zajmonitorrendszer fejlesztésére, és passzív akusztikai védelemre tervezték fordítani. <sup>30</sup> Tarlós István felvetette a jogszabálmódosítás szükségét is, a repülési zaj magas maximumértékei miatt, de ez a régóta hangoztatott javaslat ezúttal sem került be a jogszabályba.

2018-ban repülőzaj ügyében fórum került megrendezésre Kőbányán (kihelyezett zajbizottsági ülés). A Budapest Airport képviselője tájékoztatót a reptér fejlődéséről és ennek köszönhető munkahelyteremtéséről. Javaslat történt a maximumértékek regisztrálására, de végül a fórumnak konkrét hatása nem lett.

2022-ben az október 25-ei fővárosi közmeghallgatáson is felmerült a repülési zaj kérdése. A repülőtér az eseményen nem vett részt.

### Tanácsadó testületek (*Advisory bodies*)

A Budapest Airport **Konzultációs Bizottsága**: a Budapest Airport 2022. évi Fenntarthatósági jelentése szerint „Annak érdekében, hogy a Budapest Airport önkormányzati, kormányzati és üzleti partnerei rendszeresen tájékoztatást kapjanak a repülőtér működését érintő legfontosabb fejleményekről, és megvitassák a szakmai és jószomszédi együttműködés aktuális kérdéseit, a repülőteret üzemeltető vállalat Konzultációs Bizottságot működtet. Ez a világjárvány miatti kétéves szünetet követően 2021 októberében sikeresen indult újra, és 2022-ben is működött.” A bizottság összetételéről, működéséről nincsenek információink.

„A **Regionális Zajvédelmi Bizottság** a repülőtér környezetében található települések, valamint a légitársaságok kapcsán érintett szervezetek és hatóságok 2005 óta rendszeresen ülésező egyeztető fóruma. A bizottság feladata, hogy a repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos zajkérdésekről információt cseréljen, továbbá a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér légiforgalmát érintő zajvédelmi kérdésekkel kapcsolatban javaslatokat fogalmazzon meg. A bizottság 15 tagszervezetből áll; a tagok között szerepelnek a Budapest Airport Zrt. és a HungaroControl Zrt. delegáltjai, a Környezetvédelmi Hatóság, a Légiközlekedési Hatóság és a Népegészségügyi Szervezet képviselői, a repülőtér környéki kerületek és települések delegáltjai, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, továbbá a civil szervezetek képviselője.”<sup>12</sup>

Fenti szöveg<sup>12</sup> a repülőtér honlapjáról származik. A szöveg igen pozitív hangvételben számol be a bizottság üléséről. Azonban a helyzet messze nem ilyen rózsás.

- A helyzetet jól jellemzi, hogy az idézett cikk az ülésről egyszerre ír alakuló ülésről, és „2005 óta rendszeresen ülésező egyeztető fórum”-ként is. A kettő pedig ellentmond egymásnak.
- A Bizottságnak 15 tagja van. A jogszabály lehetőséget ad a civileknek a bizottságban való képviseletre, de nem teszi kötelezővé bevonásukat. A képviselő kiválasztásának módját annyiban szabályozza, hogy „a miniszter jelölt állításra felkéri a tag delegálására jogosult szervezeteket” (§ 13/B (5)). A civil szervezetek képviselőjének munkájával számos környezetvédő szervezet határozottan és régóta elégedetlen.
- Miután a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület (KLKE) már 2018-ban jelezte a Minisztérium felé, hogy érdeklődik a Zajbizottság munkája iránt, tehát a Minisztérium tudott az Egyesületről mint „repülőtérrel határos településen működő, környezeti zajjal foglalkozó civil szervezetről”, a **Minisztérium eljárása**, mely szerint nem értesítette az Egyesületet a Zajbizottság 2020-as

újjalakulásáról és civil tag választásának lehetőségéről, hanem a miniszter diszkrecionális jogával élve kijelölt egy civil tagot, melyről a KLKE utólag értesült, a rendelet 13/B (5) bekezdésébe ütközik. A KLKE ezért nem tekinti legitimnek a Zajbizottság civil tagját.

- Bár a testület elnökét egyhangúlag szavazták meg, kérdésekre adhat okot, hogy őt az innovációs és technológiai miniszter nevezte ki. Lehetséges tehát, hogy személye esetleg inkább politikai irányt, mint szakmai nézeteket, vagy érdekegyesítési módszereket képvisel.
- „A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) működtetésével, felügyeletével kapcsolatban a Fővárosi Önkormányzatnak sajnálatos módon nincs jogszabályban meghatározott hatásköre, feladata, kivéve a Repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos zajkérdések érdekegyeztetésére létrehozott zajvédelmi bizottságban történő konzultatív, tanácsadó jellegű közreműködést.”<sup>21</sup> Ezt a helyzetet méltánytalannak és felülvizsgálandónak tartjuk, tekintve, hogy a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre érkező és onnan induló gépek okozta zaj problémája mára Budapest teljes lakosságát érinti.
- A Bizottság működését a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól szóló 18/1997. (X. 11.) KHVM-KTM együttes rendelet szabályozza. Bár a testületet a Budapest Airport Zrt. hívta össze, az ott elhangzottak a tényleges döntésekre semmilyen kötelező erővel nem bírnak. Az idézett cikk is úgy fogalmaz, hogy a szervezet „információt cserél” és „javaslatokat fogalmaz meg”. Felmerülhet a gyanú, hogy a szervezet egyfajta zöldrefestést (green washing)<sup>14</sup> szolgál, de valós vitáknak, érdekütközéseknek, közös megoldás keresésének és kidolgozásának nem kíván keretet adni.

Az is a 2005 óta rendszeresen ülésező egyeztető fórum hatékonyságát látszik megcáfolni, hogy annak működésével párhuzamosan, de a megnevezett feladatköröket erősen átfedve 2011. július 6-án **érdekegyeztető tanácskozást** tartottak. A megbeszélést Rákosmente polgármestere kezdeményezte, célja pedig Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltető - Budapest Airport Zrt. zaj elleni védelemre irányuló tevékenységének vizsgálata volt. Az ülésen egyébként a megjelent 11 polgármester igen érdekes követeléseket fogalmazott meg. Ez akkoriban élénk média visszhangot kapott, és bár sok gondolat azóta kikopott a közbeszédből, sokuk még ma is aktuális:

- A Budapest Airport Zrt. jogszerű működése
- Az illetékes állami hatóságok erőteljes fellépése a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér jogszerű működése érdekében
- **Zajvédelmi Bizottság intézményének megerősítése, hatékony működtetése**
- Zajgátló védőövezet kijelölése az érintett önkormányzatok egyetértésével
- Érdemi zajcsökkentő intézkedések, beruházások az üzemeltető Budapest Airport Zrt. részéről. A privatizációs szerződésben foglalt környezetvédelmi kötelezettségek teljesítésének részletes vizsgálata, elszámoltatása
- A zajvédelmi díjból és a légitörvényes bírságból a zajterhelésben érintett települések önkormányzatai arányosan részesedjenek, amelyet zajcsökkentő beruházásokra fordítanak
- **Alternatív repülőtér fejlesztési lehetőségének vizsgálata (pl. cargo és „fapados” forgalom)**
- Zárt hajtóműpróbázó hely azonnali kiépítése
- A földi zajok hatékony csökkentése: pl. guruló utak lakott területtől való távoltartásával és a kiegészítő hajtóműnek (APU) a parkolás helyén való működtetésének tiltásával
- Az EU-irányelv szerinti kiegyensúlyozott megközelítés elvének alkalmazásával a zajterhelés csökkentése. A Budapest és az agglomeráció fölötti légitörvényes irányok és magasságok meghatározása érdemi hatásvizsgálat útján a kerületeket, illetve településeket érintő zajterhelés egyenletes eloszlása érdekében
- Tiszta, egyértelmű, végrehajtható törvényi szabályozás létrehozása záros határidőn belül, s erre állami garanciavállalás
- **A Budapest Airport Zrt. hosszú távú fejlesztési, üzemeltetési terveinek bemutatása a kapcsolódó környezetvédelmi feltételekkel együtt**

- **Részletes környezetvédelmi hatásvizsgálat készítése** a hosszú távú fejlesztésekre. A hatástanulmány eredménye alapján világosan ki kell mondani: mekkora maximális kapacitással, milyen feltételekkel működhet a jövőben Budapest közvetlen határában a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér<sup>11</sup>

## Egyéb társadalmi tevékenységek

### Részvétel a nemzetközi hitelt vizsgáló panaszeljáráásban

A Budapest Airport Zrt.-nek az Európai Beruházási Bank (EBB) által társfinanszírozott bővítése ügyében a helyi közösségeket képviselő „Kulturált Légi Közlekedésért” Egyesület (KLKE/CATA) és a Magyar Természetvédők Szövetsége (MTVSZ) 2020 márciusában panaszt nyújtott be az EBB Panaszmechanizmusához (EIB CM), azt állítva, hogy a projektről nem készült társadalmi és környezeti hatásvizsgálat, és a projekt megsértette a bank számos környezetvédelmi és szociális szabványát.

A COVID-19 világjárvány miatt a panaszkezelési eljárás jelentős késedelmet szenvedett. A panaszosokkal folytatott telefonos konzultációt (2021. február) és a panaszosok által az EBB panaszmechanizmus kérésére nyújtott további információkat követően a Panaszmechanizmusa 2021. október 21-re készült el zárójelentésével<sup>19</sup>, amely többek között az alábbiakat tartalmazza:

- az EBB szolgálatai lépjenek kapcsolatba a projektgazdával annak érdekében, hogy megköveteljék, hogy (The EIB services should engage with the promoter in order to require that:)
- A projektgazda (újra)térképezze fel a projektben érintett érdekelt feleket, és megfelelően lépjen kapcsolatba velük, többek között egy átfogó panaszkezelési mechanizmus létrehozásával, az EBB E&S 1. és 10. szabványának megfelelően (The promoter (re)maps project affected stakeholders and adequately engages with them, including through the establishment of a comprehensive grievance mechanism in accordance with the EIB's E&S standards 1 and 10.);
- A jelenlegi ESMP hatékony és hosszú távú enyhítő intézkedéseket tartalmaz a projektnek a negatív társadalmi vonatkozásaira, különösen a zajszennyezésre vonatkozóan (The current environmental and social management plan includes efficient and long-term mitigation measures for incurred negative social aspects, in particular noise pollution, of the project.).

Az EBB Panaszmechanizmusa ajánlásainak végrehajtását az MTVSZ folyamatosan igyekszik nyomon követni. Ezért több alkalommal egyeztetést kezdeményezett az EBB illetékes szolgálataival és tájékoztatást kért tőlük. Az EBB 2022. március végén tájékoztatta az MTVSZ-t arról, hogy szakértőik egy várhatóan 2024-ig a BUD Airport alkalmazásában álló, a környezeti és társadalmi ügyekkel foglalkozó tanácsadóval vannak kapcsolatban. A tanácsadó az EBB Panaszkezelési Mechanizmusában megfogalmazott ajánlások végrehajtásáért felelős. Az EBB saját tájékoztatása szerint, mintegy két hónapja küldte el a hivatkozott tanácsadónak a feladatmeghatározást (Terms of Reference), és egyeztetett vele a további lépésekről (az értékelés menete, az érintettek feltérképezése, a mérséklési intézkedések tervezése, a panasztételi mechanizmus tervezése stb.), amelyek megvalósítása 6-9 hónapon belül esedékes.

Az MTVSZ ezért 2022. június 17-én személyes találkozót kért a Budapest Airport illetékes és felelős vezetőivel, valamint az EBB-vel való kapcsolattartásért, az ajánlások végrehajtásáért felelős, fent említett tanácsadóval. A fenti kérdések megvitatásán túl szeretne volna megismerni az EBB által hivatkozott feladatmeghatározást (Terms of Reference) és az ennek alapján esetlegesen elkészült vagy készülő cselekvési tervet.

A repülőtér 2022. szeptember 14-ei válaszában egyebek mellett azt írta, hogy „Tekintettel arra, hogy (...) az említett környezeti és társadalmi menedzsment terv jelenleg még kialakítás alatt áll, továbbá mivel a repülőtér működése kapcsán érintett önkormányzatokkal folytatott kommunikáció folyamatos, **újabb személyes egyeztetést jelenleg nem látunk indokoltnak.** (...) A BUD az EBB-nek benyújtott

„**Environmental and Social Management Plan**” c. dokumentumot felülvizsgálja és az EBB ajánlása szerint az érdekelt felek („stakeholderek”) bevonásának folyamatát frissíti, és az ajánlásoknak megfelelő módon szabályozza. Ez jelenleg még folyamatban van.” („*BUD is reviewing the Environmental and Social Management Plan document submitted to the EIB, and, in line with the EIB’s recommendation, it is updating the stakeholder engagement process and will regulate it in accordance with the recommendations. This is still in progress.*”)

Meg kell jegyeznünk, hogy ez az a dokumentum, amelyet egy évvel később a repülőtér még nem mutatott be: azt legkésőbb 2023 végéig ígérte.

#### A repülőtér közösségi rendezvényei

Kétségkívül izgalmas, érdekes a gyerekek és sok felnőtt számára, hogy ezeken betekintést nyerhetnek a repülés kulisszatitkaiba. Azonban nem tekinthetünk el attól, hogy ezek a rendezvények csupán a lakosság közhangulatának javítását szolgálják, az általuk elszenvedett környezeti, egészségi károkat nem mérséklik, legfeljebb ideig-óráig feledtetik.



„Ismét a repülőtéri naplementében startol a Budapest Airport jótékonyági futóversenye”<sup>22</sup>

#### A mélyalvási díj

**A mélyalvási díjat** 2019 októberében vezette be a Budapest Airport. A mélyalvási díj alapvető célja, hogy ösztönözze a légitársaságokat a mélyalvási időszakban (éjfél és hajnali 5 óra között) történő üzemelés elkerülésére, valamint a minél kisebb lakóközösséget érintő közlekedésre. Ezt a díjat 2022 áprilisától a budapesti repülőtér üzemeltetője jelentősen megemelte és kiterjesztette minden mélyalvási műveletre, erősítve ezzel a díj ösztönző szerepét.

A mélyalvási díj hatékonyságát sokan erősen vitatják. Eredeti funkcióját nem tölti be, hiszen a repülő cégeket nem tartja vissza az éjszakai érkezéstől – indulástól. A műveletszámok és ezzel a lakosság zajterhelése folyamatosan növekszik. **Az intézkedés, úgy tűnik, valójában csak kommunikációs:** ennek a bevételeiből finanszírozzák a repülőtér Zajvédelmi Programját –, annál nagyobb összeggel tudja a repülőtér a lakosságot „segíteni”, minél nagyobb az éjszakai zajterhelés.

Az intézkedés azt sugallja, hogy az emberi egészség károsítása pénzzel megváltható. A Budapest Airport Szomszédjairért Közhasznú Alapítvány a saját fogalmazás szerint „segítséget nyújt (...) az érkező légitársaságok által esetlegesen okozott turbulencia károk helyreállításában.”<sup>20</sup> A repülőtér tehát nem kíván változtatni az esetenként fizikailag is romboló tevékenységein, csupán az annak során keletkezett fizikai károkat kívánja fedezni. A témával bővebben foglalkozunk a repülőtér környezeti hatásait elemző tanulmányunkban.

## ÖSSZEGZÉS

**Összességében** az elmúlt évek konzultációit és kommunikációját ha mérlegeljük, azt mondhatjuk, hogy a budapesti repülőtér sajátos eszközökkel, a sajátos helyzetét figyelve, a tárgyalási partnereket nem egyenrangúnak tekintően, egyoldalúan kommunikál. Az információ áramlása, amennyire az egyáltalán követhető és átlátható, egyirányú: a repülőtér közöl (szándékot, tervet, intézkedést), míg visszajelzésre, véleménynyilvánításra korlátozottan van lehetőség. A szó eredeti jelentését tekintve („valamilyen vélemény, tanács kérése egy szakértőtől, illetve szakemberek közötti megbeszélés”)<sup>23</sup> ez **valójában nem tekinthető konzultációnak**. A repülőtér a helyi szakemberek szerint érdemben nem egyeztet az érintettekkel.

Bizonyos kérdésköröket még felvetni sem enged a repülőtér. Ilyen a közel lakók lehetséges kivásárlásának kérdésköre. Ahogyan egy helyi szakember elmondta, a repülőtér képviselője kijelentette, hogy: *„Kivásárlás nem lesz, arról szó sem lehet.”*

Bizonyos kérdésekben a tervek közlése is hiányos, mint például a hosszútávú légi teherszállítás tervei, amelyről csak 2026-ig ismerhetők elképzelések, de hosszútávú tervek nem. Ez, minthogy egy igen nagy és jelentős szervezetről van szó, **elfogadhatatlan** – különösen, ha figyelembe vesszük a már lezajlott és a még tervezett intézkedések mélységét, és hatásainak súlyát, a jövő életminőségére való hatását.

A Budapest Airport Zrt. a Magyar Természetvédők Szövetsége jogi képviselője számára 2023. november 17-én kelt levelében azt írta, hogy: **„A Stakeholder Engagement Plan esetében a tervezet kidolgozása jelenleg Társaságunknál folyamatban van, amelyet terveink szerint szintén 2023 decemberében lesz lehetőségünk megküldeni az EBB részére.”**

Egyfelől felmerül a kérdés, hogy miként lehetséges az, hogy egy ilyen jelentőségű környezeti, gazdasági és társadalmi változásokat előidéző intézkedés-csomag egyáltalán megkezdődhetett az érdekeltek tervszerű bevonása, azaz konzultációs terv nélkül. Az EBB Panaszmechanizmusának ajánlása 2021. októberében kelt, és sajnálatos módon a Panaszmechanizmus eljárásának nincs felfüggesztő/halasztó hatálya a szóban forgó projekt finanszírozására, az EBB által finanszírozott beruházások időközben tovább zajlottak, pl. a Cargo City és egy új utasmóló elkészült. Ezzel ellentétben az ajánlások végrehajtása meglehetősen elhúzódik: a fenti jelek szerint több mint két év alatt készül el a két, az érintett társadalmi csoportokra vonatkozó terv, ráadásul sajnálatos módon ismét a nyilvánosságot, de még az EBB felé panaszt benyújtó szervezetekkel való egyeztetést is mellőzve.

Másfelől bízunk abban, hogy a most kidolgozott terv értelmében valós párbeszéd indul, amely felöleli a repülőtér bővítésének minden aspektusát, és azokban az érdekeltek véleményének, ötleteinek, javaslatainak valós figyelembevételével előrevívő, és a feleknek eredményeket hozó megoldások születnek.

## AJÁNLÁS

Az OECD háttéranyaga 7 szerint „A civil társadalom természetében, valamint a kormányzat és a lakosság közötti kapcsolatokban bekövetkezett változások a **konzultáció szélesebb körű alkalmazására készítetik** a kormányokat. A képzettebb és tájékozottabb állampolgárok több információt követelnek a kormányoktól, és így nyomást gyakorolnak a nyitottabb konzultációs mechanizmusokra, amelyek **jobb tájékoztatást és hatékonyabb részvételi és párbeszéd-lehetőségeket biztosítanak.**” („Changes in the nature of civil society and the relationships between government and population have been pushing governments toward more extensive use of consultation. Better educated and informed citizens are demanding more information from governments, and thus, creating pressure for more open consultative mechanisms, with better information and more effective opportunities for participation and dialogue.”)

Az OECD megközelítése szerint „A szabályozóknak fel kell tenniük maguknak a kérdést: „Minden érdekelt félnek volt lehetősége kifejezni véleményét?”. **A szabályozások kidolgozása nyílt és átlátható kell, hogy legyen, megfelelő eljárásokkal az érdekelt felek, például az érintett vállalkozások és szakszervezetek, egyéb érdekcsoportok vagy más kormányzati szintek hatékony és időben történő hozzájárulása érdekében** (OECD: 2002).” („Regulators should ask themselves: ‘Have all interested parties had the opportunity to present their views?’. Regulations should be developed in an open and transparent fashion, with appropriate procedures for effective and timely input from interested parties such as affected businesses and trade unions, other interest groups, or other levels of government (OECD: 2002)”).

Az állam kötelezettsége az egészséges környezethez való jog megőrzése, amelynek biztosításához az is szükséges, hogy az e körben végzett egészségügyi tudományos tények, kutatások és eredmények megalapozzák és befolyásolják az állam döntéseit, akár a légikikötőkkel és légitforgalommal kapcsolatban is.<sup>9</sup>

Mindezek alapján ajánlható, hogy a repülőtér

- Tegye közzé a növekedés valós terveit: mekkora utasforgalmat, és mekkora teherforgalmat terveznek öt-, tíz-, húsz-, és harminc év múlva?
- Vesse fel a Ferihegyre tervezett logisztikai fejlesztések alternatív elhelyezésének kérdéskörét. Amennyiben megmásíthatatlannak tartja, hogy „A Budapest Airport célja, hogy Kelet-Közép-Európa teherszállítási kapujává váljon”<sup>7</sup>, úgy indokolja meg, hogy az elvárt vasúti kapcsolat hiánya-, az elvárt vízi kapcsolat hiánya-, és a lakott területektől való igen kis távolság ellenére mi indokolja, hogy „Kelet-Közép-Európa teherszállítási kapuja”<sup>7</sup> egy kétmillió nagyváros területén kapjon helyet?
- Kezdeményezze a zajvédelmet érintő jogszabályok alapvető átgondolását, hogy az ne az időátlagolás alapelvein működjön, és nyújtson érdemi, értékelhető adatokat a zajszennyezésről. Az éjszakai korlátozások meghatározásakor az egészségügyi igényekhez igazítsák a szabályokat, és ne a légiközlekedés elvárásaihoz több ezer ember egészségét.
- Kezdeményezze a zajvédelmi zónák kiterjesztését, széleskörűen ajánlja fel a kisajátítást (megfelelő összegű kivásárlást és az eddig elszenvedett egészségügyi és környezeti károkért való kompenzációt).
- Kezdeményezzen széleskörű szakértői egyeztetést a repülőtér megközelíthetőségének fejlesztéséről, a közösségi közlekedés fejlesztésének lehetséges alternatíváiról, hogy a repülőtér utasai legalább a budapesti átlagos arányban<sup>24</sup> vegyék igénybe a közösségi közlekedést.
- Alakítson ki megfelelő kereteket ahhoz, hogy érdemi, kétoldalú párbeszéd alakuljon ki az érintett lakosokkal. Ehhez, szükség szerint működjön együtt helyi civil szervezetekkel.

- Alakítson ki megfelelő kereteket ahhoz, hogy érdemi, kétoldalú párbeszéd alakuljon ki az érintett szervezetekkel, ideértve egyebek mellett a környezetvédő szervezeteket és az érintett önkormányzatokat is.

Folyamatosan jönnek az érdekvédő szervezetekhez az új tagok. Különösen érezhetően megnőtt a csatlakozások száma a 2023 őszi két per megnyerésének hírére. Az embereknek ezt azt üzenete, hogy a téma nem reménytelen, lehetséges változást elérni.


Egyes források szerint Budapest egyik városrészének lakói megelégték, hogy a repülőtér következetesen nem válaszol a kérdéseikre, és ezért bíróságra készülnek.

Mélységesen egyetértünk a repülőtér honlapjának azon kijelentésével, hogy „csak úgy tudunk tovább haladni, ha betartjuk a harmonikus együttélés szabályait” („*we can only make further progress if we keep the rules of harmonic coexistence*”), de ez, hitünk szerint magára a Budapest Airport Zrt.-re is vonatkozik.



## FORRÁSOK

1. Magyarország Alaptörvénye <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100425.atv>
2. Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégia  
[http://www.nefmi.gov.hu/letolt/felsoo/fejlesztes/4\\_3\\_1\\_nemz\\_fenntfejl\\_strat\\_080402.pdf](http://www.nefmi.gov.hu/letolt/felsoo/fejlesztes/4_3_1_nemz_fenntfejl_strat_080402.pdf)
3. 2020. évi XLIV. törvény a klímavédelemről <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a2000044.tv>
4. Párizsi Éghajlati Egyezmény (The Paris Agreement)  
<https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement>
5. Fenntartható Fejlődési Célok (Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development) <https://sdgs.un.org/goals>
6. A Budapest Airport Zrt. honlapja [www.bud.hu](http://www.bud.hu)
7. Background Document on Public Consultation. OECD  
<https://www.oecd.org/mena/governance/36785341.pdf> (improves the quality of rules and programmes and also improves compliance and reduces enforcement costs... Public consultation increases the information available to governments on which policy decisions can be based. The use of other policy tools, particularly Regulatory Impact Analysis (RIA), and the weighing of alternative policy tools, has meant that consultation has been increasingly needed for collecting empirical information for analytical purposes, measuring expectations and identifying non-evident policy alternatives when taking a policy decision. Consultation increases the level of transparency and it may help to improve regulatory quality by: 1) Bringing into the discussion the expertise, perspectives, and ideas for alternative actions of those directly affected; 2) Helping regulators to balance opposing")
8. Szennyező repülőtér mögött piszkos bankügyek. MTVSZ blogcikk 2023. május  
[Szennyező repülőtér mögött piszkos bankügyek - Magyar Természetvédők Szövetsége \(blog.hu\)](https://www.blog.hu/2023/05/11/szennyezo_repuloter_mogott_piszkos_bankugyek)
9. Dr. Bándi Gyula, a jövő nemzedékek érdekeinek védelmét ellátó biztoshelyettes levele 2019. februárjában
10. Environmental and Social Data Sheet of the BUDAPEST AIRPORT CONCESSION (CAPEX PLAN), Project Number: 20160605, Luxembourg, 09.10.2018
11. Díjszabályzat, IX. melléklet: A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér forgalma  
[https://www.bud.hu/file/documents/5/5196/dijszabalyzat\\_20220401\\_mellekletek.pdf](https://www.bud.hu/file/documents/5/5196/dijszabalyzat_20220401_mellekletek.pdf)
12. Megtartotta alakuló ülését a Regionális Zajvédelmi Bizottság. 2020. **október 15.**  
[https://www.bud.hu/budapest\\_airport/media/hirek/aktualis\\_sajtokozolemenyek/megtartotta\\_alakulo\\_uleset\\_a\\_regionalis\\_zajvedelmi\\_bizottsag.html](https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozolemenyek/megtartotta_alakulo_uleset_a_regionalis_zajvedelmi_bizottsag.html)
13. Polgármesterek összefogása a repülőtéri zaj elleni védelem érdekében. A Rákosmente (meghívó fél) jegyzetei a 2011. július 6-án tartott érdekegyeztető tanácskozásról, és az ott 11 polgármester által megfogalmazott és aláírt követelésekről
14. Zöld gazdaság vagy Zöldgazdaság? <https://eionet.kormany.hu/akadalymentes/zold-gazdasag-vagy-zoldgazdasag>
15. Közmeghallgatás a repülőtér zajgátló védőövezetének kijelöléséről.  
[https://www.vecses.hu/hirek/kozmeghallgatasa\\_a\\_repuloter\\_zajgatló\\_vedőövezetének\\_kijelöléséről-5339161916d46](https://www.vecses.hu/hirek/kozmeghallgatasa_a_repuloter_zajgatló_vedőövezetének_kijelöléséről-5339161916d46)
16. Közmeghallgatás a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezetéről  
<https://budapest.hu/Lapok/K%C3%B6zmegehallgat%C3%A1s-a-Liszt-Ferenc-Nemzetk%C3%B6zi-Rep%C3%BCI%C5%91t%C3%A9r-zajg%C3%A1tl%C3%B3-vedő%C3%A9d%C5%91l%C3%B6vezet%C3%A9r%C5%91l.aspx>
17. A repülőtér zajgátló védőövezetéről szóló kormányrendelet Tervezetével kapcsolatos észrevételek. dr. Fülöp Sándor Budapest, 2009. április 17.  
<https://www.jno.hu/hu/?&menu=jogszabaly&doc=repterzaj>
18. Sustainable urban mobility plans (SUMP) – trainings in Hungary. 2013.  
<https://mri.hu/en/2013/02/01/sustainable-urban-mobility-plans-sump/>
19. Airport CAPEX Plan Budapest (Hungary) Complaint SG/E/2020/03 CONCLUSIONS REPORT 21 October 2021 European Investment Bank  
[sg-e-2020-03-budapest-airport-conclusions-report-ws-26-11-2021.pdf \(eib.org\)](https://www.eib.org/~/media/press/2021/10/21-10-2021-sg-e-2020-03-budapest-airport-conclusions-report-ws-26-11-2021.pdf)
20. A Budapest Airport Szomszédjaiért Közhasznú Alapítvány  
[A Budapest Airport Szomszédjaiért Közhasznú Alapítvány - bud.hu](https://www.bud.hu/hirek/kozmeghallgatasa_a_repuloter_zajgatló_vedőövezetének_kijelöléséről-5339161916d46)
21. Idézet Budapest Főváros főpolgármesterének a 2023. október 25-i közmeghallgatásra magánszemély által beküldött írásos kérdésére adott válaszából, 2023. november 23.

22. Ismét a repülőtéri naplementében startol a Budapest Airport jótékonyági futóversenye. [https://www.bud.hu/budapest\\_airport/media/hirek/aktualis\\_sajtokozlemenyek/ismet\\_a\\_repulot\\_eri\\_naplementeben\\_startol\\_a\\_budapest\\_airport\\_jotekonysagi\\_futoversenye.html](https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlemenyek/ismet_a_repulot_eri_naplementeben_startol_a_budapest_airport_jotekonysagi_futoversenye.html)
23. Konzultáció szó jelentése <https://lexiq.hu/konzultacio>
24. Budapest Mobility Plan 2030 <https://bkk.hu/downloads/6324/>
25. Környezetvédelmi bejelentő űrlap. Panaszt egyszerűsítő l-oldal Budapest Airport Zrt. honlapján [https://www.bud.hu/budapest\\_airport/felelossegvallalas/kornyezetvedelmi\\_felelossegvallalas/zajvedelem/kornyezetvedelmi\\_bejelento\\_urlap](https://www.bud.hu/budapest_airport/felelossegvallalas/kornyezetvedelmi_felelossegvallalas/zajvedelem/kornyezetvedelmi_bejelento_urlap)
26. Noise protection  
[https://www.bud.hu/en/budapest\\_airport/responsibility/environmental\\_responsibility/noise\\_protection](https://www.bud.hu/en/budapest_airport/responsibility/environmental_responsibility/noise_protection)
27. Climate protection  
[https://www.bud.hu/en/budapest\\_airport/responsibility/environmental\\_responsibility/climate\\_protection](https://www.bud.hu/en/budapest_airport/responsibility/environmental_responsibility/climate_protection)
28. AIRPORTAL – Légi közlekedés  Légi utazás  Repülés <https://airportal.hu/>
29. Facts and figures. [Facts and Figures - bud.hu](https://www.bud.hu/facts-and-figures)
30. Augusztustól él az éjszakai repülési tilalom Budapest felett. 2019. április 23. [Budapest portál | Augusztustól él az éjszakai repülési tilalom Budapest felett](https://www.bud.hu/budapest-portal/augusztustol-el-az-ejszakai-repulesi-tilalom-budapest-felett)
31. BP18 VÁROSKÉP 2023 szeptember  
[https://issuu.com/bp18varoskep/docs/bp18\\_2023\\_08\\_nagy\\_oldalanke\\_nt](https://issuu.com/bp18varoskep/docs/bp18_2023_08_nagy_oldalanke_nt)