

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér bővítése környezeti hatásainak felmérése



2023. december

Kiadja:

Közép-magyarországi Zöld Kör

<https://kmzk.hu/>

kmzkor@gmail.com

Magyar Természetvédők Szövetsége

<https://mtvsz.hu/>

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

FERIHEGY 1950-2022.....	3
Zaj.....	3
Levegőminőség, éghajlat.....	7
Közlekedés.....	9
A befektető EBB és annak panaszmechanizmusa.....	9
A jogi helyzet.....	11
FERIHEGY A JÖVŐBEN.....	15
Díjszabályzat.....	15
Környezeti és Társadalmi Adatlap.....	16
Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégia 2020-2050.....	17
Nemzeti Energia- és Klímaterv 2020 és 2023.....	17
Teherforglom, Cargo City.....	18
ÖSSZEGZÉS, AJÁNLÁS.....	19
FORRÁSOK.....	20

FERIHEGY 1950-2022

1950-ben, a megnyitás évében 49 955 utasa volt Ferihegynek. A növekedés a COVID évekig nagyjából töretlen volt; ezt elősegítette a 2-es Terminál megnyitása (1985) és a 2B Terminál megnyitása (1998). 2020-ban és 2021-ben drasztikusan visszaesett a forgalom. 2022-ben 12 205 070 utas fordult meg Ferihegyen.

Ferihegy Repülőtér forgalma

	Leszállások száma	Gépmozgások száma	Utasszállítás	Érkező áruk és postai küldemények tömege (tonna)	Teherforgalom (tonna)
1950. május 7. Ferihegyi Repülőtér megnyitása					
1950	4 786		49 955		
1960	17 133		359 338		
1974			1 000 000		
1980	32 612		1 780 000		
1985. november 1.: Terminál 2 megnyitása					
1990	20 000		2 500 000		
1998			3 900 000		
1998. december 8.: Terminál 2B megnyitása					
2005			7 900 000	30 160*	92 112
2014		86 682	9 000 000	34 956*	89 987
2015		92 294	10 000 000	36 273*	91 422
2016		96 141	11 000 000	40 550*	112 143
2017	51 378*	102 747	13 097 223*	46 870*	127 145
2018	57 515*	115 028	14 867 491*	55 044*	146 113
2019	61 410*	122 814	16 173 489*	50 853*	135 521
2020	24 115*	48 196	3 859 379*	53 010*	134 459
2021	27 607*	55 197	4 622 882*	77 300*	183 363
2022	49 304*	98 629	12 205 070*	75 930*	194 000
2023		108 068	14 701 080		201 306

Forrás: A csillaggal jelölt adatok a KSH-tól származnak (https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0019.html), míg a többi adat Budapest Repülőtér oldaláról származik.

A repülőtér évtizedek óta nem tudja kezelni az okozott környezeti problémákat, sőt a jelek szerint erre nem is tesz valódi kísérleteket. Ezt a következőkben mutatjuk be.

Zaj

„Éjszakai légtérzár nincsen. Egyáltalán. Üllő felől sorban érkeznek – azt a városiak talán nem is tudják. Onnan aztán gurulnak visító hajtóművekkel az 1-es pályához.”¹⁸

Ferihegy története, mivel az eleve lakott területek közé ékelődött, egybefonódik a zajszennyezés történetével. Sokan reméltek javulást a repülőgépek technikai fejlődésétől. Ez részben meg is valósult, hiszen a korábbi repülőgépeknél a mostani, hasonló teljesítményű utasszállító repülőgépek valóban halkabbak. Azonban a technikai javulást sajnos messze ellensúlyozza a járatok számának növekedése, és az, hogy azok közül sok éjjel érkezik. A környezetvédelemben ezt a jelenséget visszapatnó hatásnak (rebound effect)¹⁹ nevezik. A nagy tömegű teherszállító gépek zajkibocsátása sokak szerint messze meghaladja az utasszállítókét, de erről a Budapest Airport Fenntarthatósági Jelentés ⁴⁰ sem emlékezik meg.

A jelenleg használt technológiák zajvédelmi fejlesztési lehetőségei korlátozottak. A Fenntartható Repülési Zaj ütemterve (Sustainable Aviation Noise Road Map)³⁶ szerint az Egyesült Királyság repülőgépgyártása által elért további zajcsökkentési fejlesztések „fokozatosak” lesznek: a zajcsökkentés mértéke évi 0,1 decibel körül lesz.

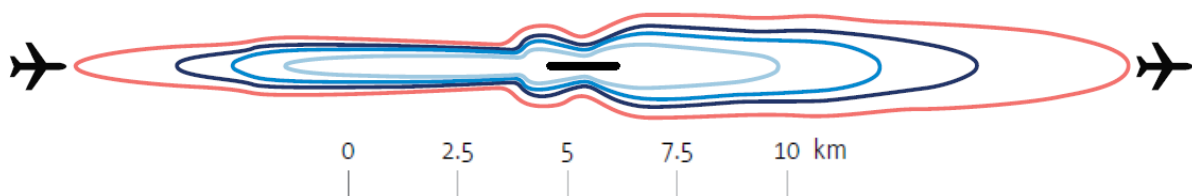
2011. július 6-án Rákosmente polgármestere kezdeményezésére érdekegyeztető tanácskozást tartottak a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér működéséből eredő környezetterhelésben érintett kerületek és települések önkormányzati vezetői. A 11 települést összefogó polgármesteri és szakértői találkozó egyik célja volt a - Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltető - Budapest Airport Zrt. zaj elleni védelemre irányuló tevékenységének vizsgálata. A települési polgármesterek a követelések között elsőként ezt fogalmazták meg: „A Budapest Airport Zrt. jogszerű működése”, ami arra utal, hogy még a meglévő szabályozási rendszer betartása sem teljesült. A követelések között megfogalmazódott egyebek mellett az is, hogy megvizsgálandó, hogy a légiforgalom mely részét szükséges egy kétmillió város területére vontani. „**Alternatív repülőtér fejlesztési lehetőségének vizsgálata (pl. cargo és „fapados” forgalom)**”.²⁰ Akkoriban ezt a gondolatot a média gyakran említette, de a gondolat ellenzői elérték, hogy ez a javaslat idővel teljesen kikopott a közbeszédből.

A jövő nemzedékek érdekeinek védelmét ellátó biztoshelyettes levele¹⁰ 2019 februárjában levelében kijelentette, hogy „a repülőtér működésével, a Budapest feletti repülési tevékenységekkel kapcsolatban számos állampolgári, önkormányzati panasz, jelzés és beadvány érkezett az Alapvető Jogok Biztosának Hivatalához.” A levél kifejtette azt is, hogy a „mélyalvási időszakban megvalósuló átrepülések száma meghaladja a tervezett mértéket”, és ez nem egyedi eset, hanem rendszeresen előforduló jelenség, ami „**jogi szempontból a szabályok semmibe vételére** utal, és megfelelő hatósági eszközök alkalmazása híján *bevett gyakorlattá vált* – mindennemű szankcionálás nélkül”.

A levél azt is kijelentette, hogy „a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény elavult, számos joghézaggal és ellentmondással terhelt, eközben az ICAO dokumentumok túlnyomó részét a magyar jogalkotó a mai napig nem emelte át a hazai jogrendszerbe.” A biztoshelyettes szerint szükséges a jogi szabályozás átfogó felülvizsgálata. A levél négy éve ismert, a **jogi szabályozás azóta is változatlan.**

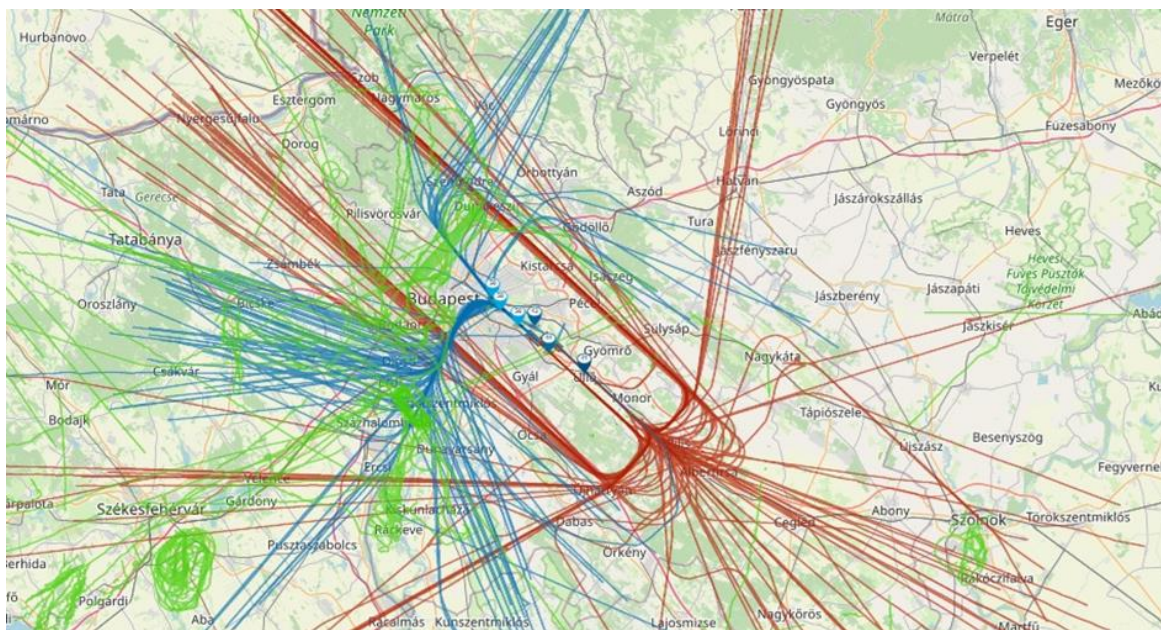
A zajvédelmi szabályozás teljes újragondolást igényel. Egyfelől azért, mert Ferihegy ügye nem hasonlít a többi zajszennyezési ügghöz, amelyek többsége csak néhány száz környékbeli lakost érint. Itt többszázezer érintettről kell együttesen gondolkodni. Másfelől azért, mert a repülő hangja ugyan kimagaslóan magas és erős, de jellemzően csak rövid idejű, impulzus-szerű. A régi módszer szerint pedig a zajhatást 8, vagy 24 órára kell átlagolni, ami így egy nevétségesen kicsi zajszennyezést mutat. Ahogyan egy szakértő fogalmazott: „A zajvédelmi rendeletek direkt úgy vannak kialakítva, hogy a repülés okozta rövid ideig tartó nagy zajt ne kelljen szankcionálni.”

A repülés zajszennyezése messze túlmegegy a repülőterek határain. A 2022-es Európai Repülési Környezeti Jelentés²⁸ ábrája jól szemlélteti, hogy a 80 dB-es zajkontúrok a repülőtér leszállópályájától akár 10 kilométerre is megjelenhetnek. Tovább súlyosbítja a helyzetet, ha a repülő nagyobb, régebbi, vagy nincsen megfelelően karbantartva.



80 dB-es zajkontúrok a repülőtér körül le- és felszálláskor korszerű, jelenleg is gyártott olyan repülőgépek esetében, amelyek éppen megfelelnek a 16-os melléklet I. kötetének fejezeteiben foglalt zajhatároknak. Forrás: [EEA](#)

Fentiek alapján nem túlzás egy repülési szakember nemrégiben tett kijelentése, mely szerint Budapesten nemigen van olyan terület, ahol ne lenne zavaró a repülők zaja. A zaj pedig válogatás nélkül rombol: mindenki idegrendszerét károsítja, és a hatások sokszor évekkel később jelentkeznek.



Átlagos nap Butapesten, 31-es pályairány: kékkel felszálló, pirossal leszálló gépek, zölddel kisgépes forgalom

A 2022. szeptember 14-i levél így folytatódik:

„a budapesti repülőtér üzemeltetője számos zajvédelmi intézkedést vezetett be az elmúlt pár évben. A Budapest Airport Szomszédjaiért Alapítvány 2016-ban indította el lakossági ablakszigetelési programját, azóta mintegy 1500 ingatlantulajdonos számára folyamatosan elérhetővé téve az ingatlanok passzív akusztikai védelmét a repülőtér zajgátló védőövezetében élők részére, sőt a védőövezeten kívüli területeken is. A Budapest Airport folyamatosan vizsgálja a repülőtér működéséből fakadó, a helyi közösségekre gyakorolt környezeti hatások csökkentésére szolgáló egyéb eszközöket. Néhány példa a közelmúltból:

- 2021-ben több mint 700 ingatlantulajdonos kapta meg a tájékoztatót, kik térítésmentes pótlólagos ablakszigetelést vagy a nyílászárók költségmegosztással járó cseréjét igényelhetik.
- 2022-ben a Budapest Airport Szomszédjaiért Alapítvány bejelentette hároméves, mintegy 1,2 milliárd forint összegben megvalósuló, eddigi legnagyobb és legtöbb szolgáltatást nyújtó új lakossági zajvédelmi programját. A program 2022. szeptember elsején indult.
- 2021 nyaratól az ablakszigetelési program a helyi intézményekre is kiterjesztésre került, és megkezdődtek az egyeztetések a szomszédos kerületek és települések önkormányzataival a részletekről. A program keretében először a XVII. kerületi Kép utcai Czimra Gyula Általános Iskola egyik tagépülete, valamint a XVIII. kerületi Vadvirág Óvoda újulhatott meg.”

A repülőtér mintegy 1,3 milliárd forintot szán ablakok szigetelésre. A Budapest Airport Szomszédjaiért Alapítvány elismerten jó célokra jött létre, az alapszabálya is jól van megfogalmazva. Egyesületek is csatlakozhatnak. Ugyanakkor a végrehajtás már kérdéses. Alaphelyzetben csak a hálószóbak ablakát építik át; volt, aki ráfizetett, hogy a lakás többi szobáját is védjék.

Más vélemény szerint a Zajvédelmi Program még „csövégi” megoldásnak sem megfelelő. Egy szakértői vélemény szerint a reptér által zajvédelemben részesülő területek térképein olyan közel vannak a lakóházak a felszállópályákhoz, hogy ott a hatályos magyar építési ajánlások szerint minimum Rw 42-46 dB léghanggátlású ablaküvegeket kellene elhelyezni. A megajánlott Duplo üveg saját prospektusok

szerint Rw 36 dB léghanggátlású. Volt olyan, aki egy egyesület tagjaként tiltakozott a növekvő zajszennyezés ellen, és bár kapott ablakszigetelést, az egyesület aktív tagja maradt, és tovább tiltakozik. Tehát nem oldotta meg a gondjait az új ablak. De az intézkedések megfelelősége jogilag nem támadható: a repülőtér ezt önként adja, és ahogyan a mondás is tartja, ajándék lónak ne nézd a fogát.

Sokak szerint ahol igazán nagy a zajszennyezés, ott a zaj a földemen keresztül is jön, nem csak az ablakokon át. Ahol érne valamit az intézkedés, ahol az ablakszigetelés tényleg segíthetne, a futópályától körülbelül 1 kilométerre, ott már nem adnak. A fizikai károkat (pl. tetőn cserepek megbontása, lesodrása) helyreállítják, a reptér részéről itt a problémák megoldása véget is ért. Egyes helyiek azt állítják, hogy volt olyan „tetőbontás” is, aminek helyreállítása hónapokra elhúzódott.

Egy másik szakértői vélemény a vonatkozó jegyzőkönyvekre hivatkozva azt állítja, hogy az ingatlanok passzív akusztikai védelmében a belső övezetben 120 ingatlan zajszigeteléséig jutottak, mielőtt elfogyott volna a pénz. Ez az eredetileg tervezett program egynegyede.

Akárhogy is, a legjobb zajvédő üveg sem teszi lehetővé azt, hogy a kerteket, közterületeket használni lehessen. Nagyon nemes dolog közintézmények (iskolák, óvodák) felújítását támogatni, azonban nem lehet figyelmen kívül hagyni azt, hogy bármilyen modern és zajszigetelt épületben nevelkedjenek is a gyerekek, ha folyamatos légszennyezésnek és zajterhelésnek vannak kitéve (akár ha csak az esetleg zajszigetelt hálósobájukon kívül is), az az idegrendszeri fejlődésüket és egészségüket mindenképpen hátrányosan befolyásolja. Ezért a megoldás a légiforgalom növelése helyet kizárólag annak lakott területek feletti erőteljes mérséklése lehet.

Az úgynevezett **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 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, különösen a nyári hónapokban és a karácsony körüli időszakban.

Műveletszámok alakulása a „mélyalvási időszakban” (2019 első félév)



Az éjszakai repülések magas számát támasztja alá Dr. Bándi Gyula, Magyar Ombudsman a jövő nemzedékekért 2019 februárjában kelt levelének részlete³⁷ is: „Az egészségügyi szempontok vizsgálata alapján már az éjszakai időszakra engedélyezett fenti műveletszámok is túlzóak, ugyanakkor ezt a helyzetet rontja, hogy a legtöbb esetben **a mélyalvási időszakban megvalósuló átrepülések száma meghaladja a tervezett mértéket** (a beszámoló szerint nem ritka ennek akár 2-3-szorosa sem). Ezek jellemzően az egyes járatok késései miatt alakulnak ki, ugyanakkor a műhelybeszélgetésen a légi irányítás képviselőjének elmondása alapján megállapítható, hogy nem egyedi esetek alkotják ezt a kategóriát, hanem rendszeresen visszatérően ugyanazok a járatok késnek. Ez pedig jogi szempontból **a szabályok semmibe vételére utal**, és megfelelő hatósági eszközök alkalmazása híján bevett

gyakorlattá vált – mindennemű szankcionálás nélkül –, miközben az éjszakai nyugalom megzavarására gyakorolt hatása egyértelmű, és az azt elviselő érintett lakosság száma jelentős (különösen a módosított repülési irányok nyomán)”

A mélyalvási díj tehát sokkal inkább 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 Szomszédjaitér Közhasznú Alapítvány a saját fogalmazás szerint „segítséget nyújt (...) az érkező légitársaságok által esetlegesen okozott turbulencia károk helyreállításában.”²⁰ A repülőtér tehát nem kíván változtatni az esetenként fizikailag is romboló tevékenységein, csupán az annak során keletkezett fizikai károkat kívánja fedezni. A repülőtér kommunikációs tevékenységeivel külön tanulmányban foglalkozunk.

Levegőminőség, éghajlat

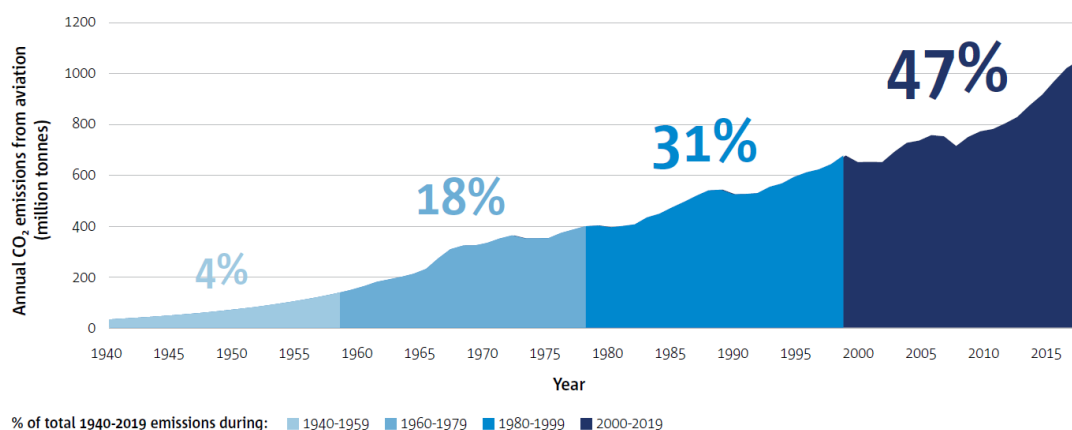
*„Az emberek furán reagálnak. -Téged nem zavar? -Hát de, zavar. -És tudod, hogy mit nyelsz? -
...Nem.”¹⁸*

Ha Budapest Airport 2018-as és 2019-es forgalmi adatait a holland Schiphol repülőtérnél alkalmazott módszerrel átszámoljuk, akkor azt kapjuk, hogy a repülőtér körüli 19 kilométeres zónában a mikropor koncentrációja elérheti a 5100 p/cm³, a 9 kilométeres zónában a 12 700 p/cm³, az 5 kilométeres zónában pedig a 16 510 p/cm³ értéket. Összehasonlításképpen, a normál átlagos mikropor-koncentráció körülbelül 1000- 1200 p/cm³. **Itt mintegy 1 millió lakos él. A beruházással a szennyezés mértéke másfélszeresére nő** – nem számolva a teherforgalmú repülésekkel és a kiszolgáló földi szállítások szennyezését. A fentebb említett Schiphol repülőtérnél egy tanulmány kimutatta, hogy a légszennyezéssel leginkább érintett lakónegyedekben a várható élettartam átlagosan egy évvel csökken.

A 2022-es Európai Repülési Környezeti Jelentés²⁸ megállapította, hogy míg 1980-ban a repülés a globális felmelegedéshez való hozzájárulás 1,9%-át adta, ez az arány 2021-ben 3,7% volt. Kimondta azt is, hogy „A légi közlekedésből származó légszennyezőanyag-kibocsátás nőtt az EU-n belül. A hatékony fellépéshez a repülés karakteresebb hozzájárulása kell más kibocsátási forrásokhoz képest, különösen a szálló por (particulate matter) tekintetében. Hivatkozott az IPCC 6. értékelő jelentésére is, amely megjegyezte, hogy az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának azonnali, gyors és nagymértékű csökkentésére van szükség ahhoz, hogy a felmelegedést 1,5 °C-ra korlátozzuk, és hogy a repülés még mindig gyermekcipőben jár a megnövekedett éghajlati veszélyekhez való alkalmazkodás tekintetében.

A légi közlekedés jelentős CO₂ kibocsátási forrás, és a világ egyik leggyorsabban növekvő kibocsátási forrása. A Tiszta Közlekedés Nemzetközi Tanácsa (ICCT) kimutatta, hogy a kereskedelmi járatok CO₂-kibocsátása világszerte akár 70%-kal gyorsabban nő, mint azt az ENSZ Nemzetközi Polgári Repülési Szervezete (ICAO) jósolta.³⁵

A légi közlekedésből származó éves globális CO₂-kibocsátás (1940-2019), a teljes kumulált kibocsátás %-a 20 éves időszakokra lebontva



Forrás: Európai Repülési Környezeti Jelentés²⁸

A rossz levegőminőség köztudottan káros hatással van az egészségre. A repülőgépek hajtóművei szennyező anyagokat bocsátanak ki, különösen érintve a repülőtér közelében dolgozókat és lakókat. A repülőtereken üzemelő szárazföldi járművek, a személyszállítás, az alkalmazottak szállító és szállító járművek szintén hozzájárulnak a légi közlekedés szennyezőanyag-kibocsátásához. Figyelembe kell vennünk a repülőtereket megközelítő autók, buszok, teherautók szennyezését is. A londoni Heathrow repülőtér közelében lévő utak például folyamatosan megsértik az NO₂ határértékeket.³⁵

Bár az Európai Parlament választások elé néz, **az EU hosszútávú tervei²⁹ között szerepel a repülés környezeti külső költségeinek³¹ internalizálása**, így a repülőgépek üzemanyagának megadóztatása (kerozinadó), illetve a fosszilis üzemanyagadó (karbonadó) bevezetése. Wopke Hoekstra, az unió egyik biztosjelöltje szerint³⁰ a jelenlegi helyzet nem tartható: „Amikor az autómmal elmegyek egy benzinkúthoz, a fizetett összeg 50-60%-a adó. De amikor egy repülőgépet tankolnak, nem kell adót fizetni – nulla.”

A 2020. évi XLIV. törvény a klímavédelemről³ kimondja, hogy „**Magyarország a 2050. évre eléri a teljes klímasemlegességet**, azaz az üvegházhatású gázok még fennmaradó hazai kibocsátása, valamint elnyelése a 2050. évre egyensúlyba kerül.” E cél elérése minden szektorra nézve kötelező. Az a döntés, amely egyértelműen fenyegeti e törvényben rögzített cél elérését, felveti a jogszabály megszegésének kérdését.

Bár a jelenlegi trendek nem a vasút reneszánszát mutatják, a hosszútávú tervezésbe mindenképpen figyelembe kell venni az ilyen irányú elképzeléseket. A londoni Heathrow repülőtér tervezett harmadik kifutópálya környezeti hatásainak 2016-os felmérése³³ például annak ellenére hangsúlyozza ezt, hogy egyértelműen a repülőtér fejlesztés mellett foglal állást. A dokumentum elismeri, hogy **a vasúton való utazás sokkal alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátással jár, mint a repülés**. A dokumentum e tekintetben kiemel néhányat a legnépszerűbb úticélok közül: Amszterdam (532 km), Manchester (339 km), Párizs (461 km), Edinburgh (648 km), Glasgow (648 km) és Lyon (927 km). Mindez Budapest esetében azt jelenti, hogy a térségbe irányuló repülőjáratok utasainak jelentős része a jövőben a vasutat választhatja.

Nagy sebességű vasútvonalak a térségben



Forrás: High-speed rail in Europe 34

Közlekedés

Budapest Airport a városközponttól 16 kilométerre van. Ez nem elegendő ahhoz, hogy a repülés zajhatása már ne érje el a városlakókat, de messze túl nagy távolságnak tűnik ahhoz, hogy a repülőtérre való kijutást rendezni lehessen. Erre vonatkozóan számos terv és elképzelés született, beleértve a 3-as metró lehetséges meghosszabbítását¹¹ és ¹², a meglévő vasútvonal fejlesztését¹³, egy közvetlen gyorsvasút létesítését is^{14, 15, 16, 17}. Az ország legnagyobb repülőtere kulturált, méltó megközelítésének biztosítása ugyan évtizedek óta napirenden van, de az láthatóan messze meghaladja mind a Budapest Airport Zrt, mind a Főváros, mind a mindenkori kormányzat képességét. Egyelőre tehát a buszokban és a taxikban kell bízunk, ami **környezeti szempontból a lehető legrosszabb megoldás.**²¹

A repülőteret kiszolgáló közlekedés és szállítás kibocsátásának mértéke talán lényegtelen részletnek tűnhet a repüléshez képest. Ugyanakkor a londoni Heathrow repülőtér adatait³⁵ elemezve ez a repülés kibocsátásának akár húszad része is lehet – egy olyan repülőtér esetében, amely közvetlenül metróval is elérhető. A budapesti repülőtér megközelítésének szennyezése tehát ennél jóval magasabb arányt adhat.

A repülőtér bővítését hitelező EIB 2018. október 9-én keltezett Környezeti és Társadalmi Adatlapja (Environmental and Social Data)²⁴ azt állította, hogy a Budapest Airport Zrt. szerint „a tömegközlekedés részaránya változatlan marad, körülbelül 23% az érkező és induló utasok, és 30% a repülőtéri dolgozók esetében. (share of public transport will remain constant at around 23% for arriving and departing passengers and at 30% for airport staff.) Amennyiben ez a jelenlegi arány, akkor az **szégyenletes és javítandó**, hiszen ez messze alulmúlja az átlagos budapesti közösségi közlekedés használat arányát, ami 2014-ben 45% volt.²⁵

Nem nehéz belátni, hogy a repülőtér kapacitásának növelése a közlekedési kapcsolatok fejlesztése nélkül olyan közlekedési dugókat okozhat, amely az egész városrész életét ellehetetleníti.

A befektető EBB és annak panaszmechanizmusa

A repülőtér fejlesztésekor nem készült társadalmi és környezeti hatásvizsgálat, és az több ponton sértette a magyar és az európai környezeti jogszabályokat. A helyi közösségeket képviselő Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület (KLKE) és a Magyar Természetvédők Szövetsége (MTVSZ) a Közép- és Kelet-Európai Bankfigyelő Hálózat (Bankwatch) segítségével 2020 márciusában panaszt nyújtott be a hitelező **Európai Befektetési Bank Panaszmechanizmusához (EBB CM). A Panaszmechanizmus zárójelentése aztán számos ponton igazat adott a panaszosoknak:**

- Környezeti és éghajlati hatások: Az EBB-CM nem talált bizonyítékot arra, hogy a projekt vagy annak elemei éghajlati hatásait a KHV-irányelvvel összhangban értékelték volna. Így nem

világos, hogy az EBB szolgálatai milyen alapon tekintették a projektelemeket az EBB szabványainak (standardjainak) megfelelőnek.

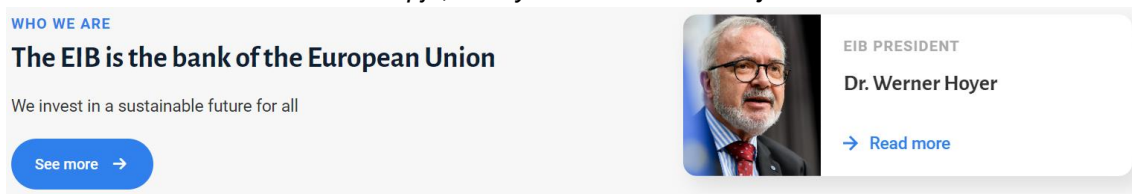
- Légszennyezés: az EBB szolgálatai nem rendelkeznek elegendő bizonyítékkal arra vonatkozóan, hogy a projekt (ezáltal a légi forgalom és a szárazföldi közlekedés 50%-os növekedése) légszennyezésre gyakorolt hatásait az alkalmazandó szabályozási keretnek megfelelően értékelték-e, és hogy a projekt megfelel-e az EBB előírásainak.
- Társadalmi hatások: a projekt eredeti környezetvédelmi és társadalmi irányítási terve (ESMP) nem említette a helyi közösségek szociális szempontjait. Nem határozott meg zajszennyezést enyhítő intézkedéseket, így nem felel meg az EBB 1. szabványában előírt minőségnek.
- Nyilvános konzultáció, a helyi civil társadalmi szereplők bevonása: az EBB-CM bizonyítékot talált arra, hogy a projektben nem valósult meg megfelelően a nyilvánosság és az érdekelt felek bevonása, ami sérti a nyilvánosság részvételéről szóló irányelv és az EBB 10. szabványának szellemét. Ezen túlmenően nincs megfelelő projektszintű panaszkezelési mechanizmus.
- Tájékoztatás a projekt társadalmi és környezeti hatásairól: Az EBB-CM megállapította, hogy a Bank honlapján a projektről szereplő környezeti és társadalmi információk elavultak, helytelenek voltak és frissítésre szorultak.

Bár a panaszmechanizmus részeként a befektető bank számos ponton igazat adott a panaszosoknak, mindennek ellenére a panaszolt pontokra sem Budapest Ferihegy Zrt, sem az Európai Befektetési Bank nem reagált érdemben. A panaszos felek 2022 őszén, a megváltozott jogi helyzetre is tekintettel újabb levélben kérték³² a környezetvédelmi jogi helyzet tisztázását a Budapest Airport Zrt.-től.

Az EBB-nek akkor is ragaszkodnia kell finanszírozott projektek társadalmi és környezeti hatásainak alapos felméréséhez, ha azt a helyi hatóságok nem várják el. Az európai unió bankjának – a közösségi normák szerint - elő kell írnia a finanszírozott projekt információinak megosztását és a nyilvános konzultációkat, mégpedig a projekt korai, tervezési szakaszában, amikor még érdemi lehetőség van a projekt módosítására.

A repülőtér bővítését finanszírozó Európai Beruházási Bank a honlapján (közvetlenül a bank elnöke képe mellett) büszkén állítja, hogy az Európai Unió bankjaként segíti a fenntartható fejlődés eljuttatását mindenki számára (*"The EIB is the bank of the European Union. We invest in a sustainable future for all"*). Valójában a bank nem tette elérhetővé a finanszírozott projekt információit, és a repteret üzemeltetőkkel karöltve nem folytatott érdemi egyeztetéseket az érintett lakossággal. Környezetvédő szervezetek azóta is igyekeznek kicsikarni a kötelező intézkedéseket.

Az EBB honlapja, amelyen a fenntartható fejlődésre utal



WHO WE ARE

The EIB is the bank of the European Union

We invest in a sustainable future for all

See more →

EIB PRESIDENT

Dr. Werner Hoyer

→ Read more

Forrás: <https://www.eib.org/en/index>

A jogi helyzet

A jogi helyzet jelenlegi állását átfogóan szemlélteti Dr. Kiss N. Csaba ügyvéd 2023. október 18-án kelt levele a Budapest Airport Zrt. részére. Ezt idézzük:

„Ellentétben azzal, amit a Budapest Airport Zrt. 2022. szeptember 14-i, az MTVSZ számára írt levele tartalmaz, nem látjuk megalapozottnak, miszerint: *„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.”*

Az ezzel ellentétes információk, melyeket most már a Kúria **Kfv.II.37.460/2023/5.** számú ítélete is megerősít, arra indították az MTVSZ-t, hogy első körben magánál a Budapest Airport Zrt.-nél érdeklődjön a cég álláspontjáról, majd ezt követően tájékoztassa az Európai Beruházási Bankot, mind arról, hogy mi az MTVSZ álláspontja a kérdésben, mind pedig arról, hogy a Budapest Airport Zrt. milyen álláspontot foglal el ugyanezekben a kérdésekben.

Azt reméljük, hogy a magyar jogszabályok, a Kúria most meghozott ítélete, a Zrt. álláspontja és az MTVSZ véleménye elégséges inputot szolgáltatnak majd a Beruházási Bank számára, hogy döntést hozhasson eljárása folytatásáról, esetlegesen kiegészítse a 2021. október 21-én született és az MTVSZ panaszbeadványára válaszul megküldött Jelentését.

A magyar jogszabályok közül elsődlegesen is A környezet védelmének általános szabályairól szóló **1995. évi LIII. törvény** szabályozza a környezeti hatásvizsgálat, a környezetvédelmi engedély, a környezetvédelmi felülvizsgálat és a környezetvédelmi működési engedély szabályait. A törvény megfogalmazása szerint:

*66. §(1)A környezethasználat –a (2) bekezdésben meghatározott kivételekkel –
a) a környezeti hatásvizsgálat hatálya alá tartozó tevékenységek esetén –a b) pontban és az (1a) bekezdésben foglalt kivétellel –a tevékenységre a környezetvédelmi hatóság által kiadott környezetvédelmi engedély,
c) a környezetvédelmi felülvizsgálat hatálya alá tartozó tevékenységek esetén a környezetvédelmi hatóság által kiadott környezetvédelmi működési engedély, véglegessé válását követően kezdődhet meg, illetve folytatható.*

Környezeti hatásvizsgálat köteles tevékenységek esetén környezetvédelmi engedély vagy környezetvédelmi működési engedély alapján kezdhető meg vagy folytatható egy adott tevékenység.

A törvény 68. § alapján a környezetre jelentős, illetve várhatóan jelentős mértékben hatást gyakorló tevékenység megkezdése előtt környezeti hatásvizsgálatot kell végezni. Álláspontunk az, hogy ilyen jellegű, környezetre jelentős, illetve várhatóan jelentős mértékben hatást gyakorló tevékenység megkezdésére sor került már azt követően is a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér vonatkozásában, hogy a vonatkozó jogszabályok hatályba léptek. Ennek ellenére a repülőtér üzemeltetője, a Budapest Airport Zrt. nem kezdeményezett környezeti hatásvizsgálati eljárást. Ehelyett környezetvédelmi felülvizsgálat keretében mutatta be az eljáró hatóságnak a repülőtérbővítés környezetvédelmi hatásait.

A környezetvédelmi felülvizsgálatra vonatkozó és a törvény 74. §-ában található szabályozás szerint ha egy beruházás tevékenységét környezetvédelmi engedély nélkül, annak hiányában kezdi meg, felülvizsgálatot kezdeményezhet, vagy a hatóság erre nézve felülvizsgálatot írhat elő, és a kérelmező a működési engedélyt utólag szerzi be.

74. § (2)A környezetvédelmi hatóság az érdekeltet tevékenysége környezetre gyakorolt hatásának feltárása érdekében –teljes körű vagy részleges –felülvizsgálatra kötelezi akkor is, ha

c) a 67. § (1) bekezdésében meghatározott esetekben nem kérelmezett előzetes vizsgálatot, továbbá a környezeti hatásvizsgálat vagy az egységes környezethasználati engedélyezés hatálya alá tartozó tevékenységet környezetvédelmi engedély vagy egységes környezethasználati engedély nélkül kezdett meg vagy folytat;

A törvény további szakaszai alapján:

79. § (1)A felülvizsgálat eredménye alapján a környezetvédelmi hatóság

- a) engedélyezi a tevékenység folytatását (a továbbiakban: működési engedély);
- b) az engedély megadásával egyidejűleg a szükséges környezetvédelmi intézkedések megtételére kötelezi az érdekeltet, ideértve a kormányrendeletben meghatározott biztosítékadási, illetve környezetvédelmi biztosítási kötelezettségeket is;
- c) korlátozza, felfüggeszti vagy megtiltja a tevékenység folytatását, vagy az erre hatáskörrel rendelkező szervnél azt kezdeményezi.

Míg a korábbi években, sőt mondhatjuk azt, évtizedekben számos eltérő, akár szubjektív értékelés is napvilágot láthatott, illetve létjogosultsága volt azoknak annak tekintetében, hogy vajon a Budapest Airport Zrt. megfelel-e a hivatkozott környezetvédelmi előírásoknak, úgy a **Kúria 2023. szeptember 13-án hozott ítélete óta ezekben a kérdésekben vitának helye már nincs.**

A Kúria ugyanis az alábbiakat állapította meg az ügy előzményeként (most nem idézve az ügy 2006 óta releváns előtörténetét, csupán a Kúria ítéletének közvetlen közigazgatási előzményeire koncentrálva):

[11] Az elsőfokú hatóság 2015. március 26. napján kelt KTF:2167-57/2015. számú határozatával az alperesi beavatkozó részére a Repülőtér működésére környezetvédelmi működési engedélyt adott. A határozatának rendelkező része az alapadatok között megjelölte a környezethasználót, a tevékenység helyét, e szerinti ingatlanok tulajdonosait, a vagyongazdálkodókat (I. rész). Tartalmazta a létesítmény rövid ismertetését, az ingatlanok összterületét, a burkolt/beépített/burkolatlan területet, a létesítmény funkciójaként a Repülőtér üzemeltetését határozta meg, a terminálok számát kettőben, a futópályákat pedig 3010, illetve 3707 méterben állapította meg (II. rész). A III. része a hulladékgazdálkodási, kármentesítési, zaj-és rezgésvédelmi, illetve levegőtisztaság-védelmi szempontok alapján meghatározott környezetvédelmi előírásokat tartalmazta. Ismertette továbbá a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-helyettesi Szervezet Katasztrófavédelmi Hatósági Osztály 35100-3061-5/2015.ált. iktatószámú szakhatósági állásfoglalását. Meghatározta, hogy a környezetvédelmi működési engedély 2025. december 31. napjáig érvényes.

[12] Az elsőfokú határozattal szemben előterjesztett fellebbezések alapján eljáró jogelőd alperes a 2015. szeptember 15. napján kelt OKTF-KP/9586-15/2015. számú határozatával az elsőfokú határozatot helybenhagyta. Indokolásában kifejtette, hogy a fellebbezési eljárás során az alperesi beavatkozót hiánypótlásra hívta fel a forgalmi adatokban történt esetleges változásokra vonatkozóan, amelynek az alperesi beavatkozó eleget tett. Vizsgálta továbbá a földtani közeg, zaj-és rezgésvédelem, táj-és természetvédelem, hulladékgazdálkodás, levegőtisztaság-védelem szempontjából a dokumentációban foglaltak alapján a jogszabályi feltételek teljesítését. Megállapította, hogy a földtani közeg védelme szempontjából az elsőfokú határozat jogszerű, kármentesítési szempontból az előírások betartásra kerültek, a területen monitoring rendszer üzemel.

A perben a felek által előadott érvelések eredményeképpen végül a Kúria ítéletében hatályon kívül helyezte a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság korábbi ítéletét, ezzel együtt pedig az elsőfokú hatóság által 2015. március 26-án a Budapest Airport Zrt. részére adott környezetvédelmi működési engedélyt is. A Kúria döntését az alábbiakra alapozta, annak megjegyzése mellett, hogy természetesen a felperesek, azaz a felülvizsgálati kérelmet előterjesztők nem minden egyes érvelésével értett egyet a legfelsőbb bírói szerv. Mindazonáltal a Kúria kiemelt figyelemmel fordult a környezetvédelmi engedély, a környezeti hatásvizsgálat és a környezetvédelmi felülvizsgálat összefüggéseinek kérdései felé.

A környezetvédelmi engedélyezésre vonatkozó 314/2005. Korm. r. alapján azt vizsgálta, hogy az ágazati jogszabály hatálya meghatározott tevékenységekre, létesítményekre, valamint azok jelentős módosításaira, változtatásaira terjed ki. E rendelkezés tükrében nem csak a környezeti szempontból jelentős hatású tevékenységek megkezdésének, hanem a már megkezdett tevékenység megváltoztatásának, módosításának is kiemelt jogi jelentősége van. A Kúria szerint az a következtetés vonható le, hogy **ha a jogszabályban szereplő tevékenységet már megkezdtek, azt megkezdése előtt engedélyezték, ugyanakkor a tevékenységet később jelentősen módosítják, akkor minden esetben meg kell vizsgálni a tevékenység környezeti hatásait.** A további folytatás engedélyezéséhez ezt akkor lehet mellőzni, ha a tevékenység megkezdését követően az állapítható meg, hogy nem áll be jelentős változás, azaz a tevékenység környezeti szempontból azonos, vagy szinte azonos feltételek szerint zajlik tovább. Ha azonban az engedélyezést követően jelentős változás van, akkor a hatóság azt minden esetben köteles feltárni, hogy a változás mennyiben hat ki a környezet használatára. Ha jelentősen megváltoztatja a korábbi terhelés volumenét, feltételeit, akkor a hatások ismételt vizsgálata nem mellőzhető.

A Kúria ítélete 116. pontjában megállapította, hogy **a Budapest Airport Zrt. által üzemeltetett repülőtér tevékenységében jelentős változás lehetőségét vagy hiányát a hatóság nem vizsgálta megfelelően,** elsődlegesen tehát a felelősség a hatóságot terheli, azonban nem feledkezhetünk meg arról, hogy a hatóság mindig a kérelmező által előterjesztett bizonyítékokra alapítja határozatát, így a Budapest Airport Zrt. közreműködése ennek a jogszerűtlen állapotnak a létrehozásában nem vitatható.

A Kúria szerint azoknak a szempontoknak a vizsgálatát, amelyek alapján eldönthető, hogy történt-e jelentős módosítás a repülőtéren bármely fejlesztés következtében, a működési engedély kiadását megelőző eljárásban kellett volna elvégezni. Ennek megtörténtéről, a vizsgálat eredményeinek értékeléséről az indokolásban kellett volna számot adni. Ezek azonban hiányoznak a határozatból, és önmagában ellehetetlenítik, hogy a bíróság a kérdést érdemben vizsgálja, hogy érdemi megállapítást tegyen a jelentős változás tekintetében.

Tisztázza a Kúria ítélete azt a kérdést is a 126. pontban, hogy csupán a futópálya hosszának változása, avagy egyéb tényezők is megalapozzák-e környezetvédelmi engedélyezés szükségességét. A Kúria rögzíti, hogy nem csupán a futópálya hossza az, ami dönt ebben a kérdésben, így **környezeti hatásvizsgálat lefolytatását indokolhatja minden olyan jelentős változás, többek között 25% mértékű volumen emelkedés, amely a korábbi engedély időpontjához képest bekövetkező jelentős változást eredményez.** Az ítélet alapján az elsőfokú hatóságnak újra meg kell vizsgálnia a tényállást és a 2006. évben kiadott környezetvédelmi működési engedély időpontjához képest kell vizsgálnia az időközben megvalósított beruházásokra és fejlesztésekre tekintettel azt, hogy bekövetkezett-e a Budapest Airport Zrt. tevékenységében, azaz a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér működésében a forgalomra kiható olyan jelentős változás, amely a hatásvizsgálati eljárás lefolytatását indokolta volna.

Mindezek következtében megállapíthatjuk, hogy jelenleg **a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér nem rendelkezik környezetvédelmi működési engedéllyel, így jelenlegi működése egyfajta jogon kívüli állapotnak is tekinthető.**

A Kúria döntése egyebekben nem tér el koncepcionálisan, inkább csak hivatkozási alapját tekintve az Európai Beruházási Bank 2021. október 21-én kiadott Jelentésének végkövetkeztetésétől.

- A jelentés megállapítja (6.1.10 pont), hogy a Beruházási Bank panaszkezelési mechanizmusa nem talált arra utaló bizonyítékot, hogy legalább előzetes vizsgálati eljárást lefolytattak volna a repülőtéren lezajlott fejlesztésekhez, például a Cargo Cityhez (a fejlesztések listáját a Bank Jelentésének 1. sz. Melléklete tartalmazza).
- Továbbmenve (6.2.5 pont) a Bank megállapította azt is, hogy a kiadott környezetvédelmi működési engedély nem felelt meg annak a követelménynek, amit a fejlesztési hozzájárulásokra nézve tartalmaz az Európai Unió környezeti hatásvizsgálati irányelve (Az Európai Parlament és a Tanács 2011/92/EU irányelve (2011. december 13.) az egyes köz-és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról).
- Végül a Bank (6.4.17 pont) arra a következtetésre is jutott, hogy nem rendelkezik elégséges bizonyítékkal arra nézve, hogy a repülőtéren lezajlott fejlesztések engedélyezése során betartották-e az Európai Unió és a nemzetközi jog közösségi részvételre vonatkozó szabályait, tehát megfelelően értesítették-e a lakosságot és bevonták-e az érintetteket a döntéshozatalba.

A Beruházási Bank Jelentése 7. pontjában több javaslatot is megfogalmaz. Így felkéri a reptér üzemeltetőjét arra, hogy **az érintettek körét határozza meg és vonja be azokat a vonatkozó eljárásokba, illetve végezze el a környezeti hatások megfelelő vizsgálatát.** Csak megjegyezzük, hogy ugyanezen követelmények fennállását a Bank egy, az MTVSZ-nek 2022. december 2-án megküldött email-es válaszában is megerősítette.

Mindezekre tekintettel tisztelettel kérem a Budapest Airport Zrt.-t, hogy a fentiek fényében legyenek szívesek számunkra tájékoztatást adni arra nézve, miszerint

1. *Jelenlegi működésük mennyiben felel meg a magyar és az európai uniós környezetvédelmi jogi szabályozásnak?*
2. *A Kúria ítéletéből milyen olyan további lépések fakadnak, melyeket a Budapest Airport Zrt. meg kíván tenni?*
3. *Milyen stádiumban van az Európai Beruházási Bank 2021. évi jelentésében foglalt következtetések és ajánlások teljesítése?*

Álláspontunk szerint közös érdekünk, hogy a repülőtér működése ne csak gazdaságilag legyen sikeres, de környezetileg se jelentsen olyan terhelést, amely elviselhetetlen akár a természeti környezet, akár a lakosság számára. Ennek egyik garanciája a környezetvédelmi jogszabályoknak való minél maradéktalanabb megfelelés. Mivel ebben a tekintetben továbbra is megválaszolatlan kérdések vannak, ezért úgy gondoljuk, hogy az érintettek együttműködésével tudunk csak egy megnyugtató végeredményre jutni.”

A fenti levelet³⁸ 2023. október 18-án küldték el Budapest Airport Zrt. részére. A repülőtér november 17-én kelt válaszelevelében³⁹ továbbra is azt az álláspontot hangoztatja, amely a jelenlegi jogi ellehetetlenüléshez vezetett: „Társaságunk működése, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetése álláspontunk szerint megfelel mind a magyar, mind az európai uniós környezetvédelmi jogi szabályozásnak.”

A levél reményre okot adó része, hogy 2023. év végéig ígérte elkészíteni az új Környezeti és Társadalmi Tervet (Environmental and Social Management Plan) és a Konzultációs Tervet (Stakeholder

Engagement Plan). A fejlesztést finanszírozó EBB Panaszmechanizmusának ajánlása, amelyben e dokumentumokat kéri, 2021. októberében kelt. (Sajnos ugyanezen EBB hitel támogatásával már jóval korábban felépült a Cargo City és egy új utasmóló is, társadalmi egyeztetés nélkül.) 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. Csak remélni tudjuk, hogy a most kidolgozott tervek értelmében valós párbeszéd indul.

FERIHEGY A JÖVŐBEN

Ferihegy jövőbeni forgalmára vonatkozó adatok a Díjszabályzatban⁹ elérhetőek. Azon túlmenően csak utalások, részleges vonatkozások érhetőek el.

Díjszabályzat

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér jövőbeni forgalmára vonatkozó becsléseket a 2022. tavaszán kiadott Díjszabályzat⁹ IX. melléklete tartalmazza. Eszerint az utasforgalom már 2026-ban is a 2022-es utasforgalom 163%-a lesz.

Jövőbeni forgalom					
	2022	2023	2024	2025	2026
Utasforgalom	13 213 687	16 096 027	18 501 282	20 348 677	21 602 511
Gépmozgások száma	104 834	125 339	141 384	152 450	160 277
Áruforgalom (tonna)	95 337	102 011	110 171	118 985	128 504

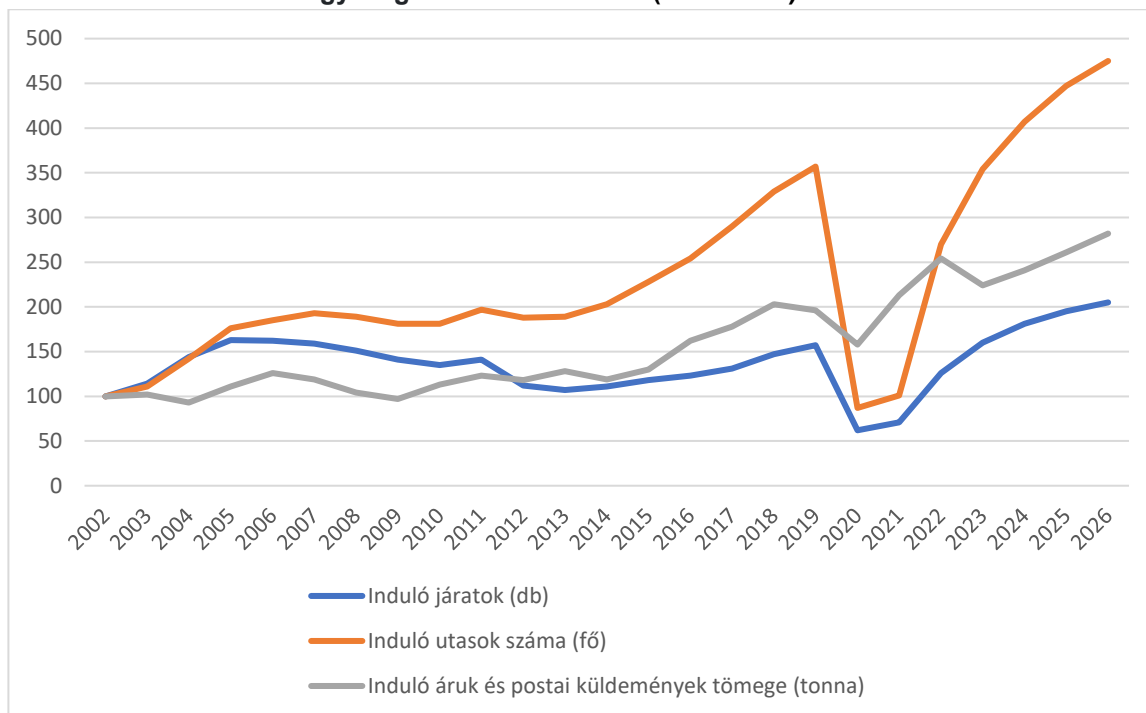
Forrás: Díjszabályzat, IX. melléklet: A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér forgalma

Ha Díjszabályzat által vázolt növekedési ütemet egybevetítjük a KSH 2002-től érvényes adataival, akkor azt kapjuk, hogy a repülőtér forgalma meredeken nő: az induló utasok száma 2026-ban a 2002-es szám csaknem ötszöröse, a 2022-es értéknek pedig **másfélszerese (163,48%-a) lesz.**

A teherforgalom volumenére vonatkozó adatok elgondolkodtatóak: ha a Díjszabályzat forgalombecslését vesszük alapul, akkor azt mondhatjuk, hogy a teherforgalom már három év múlva is a jelenlegi forgalom harmadával fog növekedni.

A Díjszabályzat teherforgalmi adatai és előrejelzései azonban meglepően visszafogottak annak tükrében, hogy 2023 februárjában a Budapest Airport sajtóközleményében⁴¹ így értékelte a 2022. évet: „A légiáru mennyisége minden eddigi rekordot megdöntve év végére elérte a 194 000 tonnát.”

Ferihegy forgalmának változása (2002-2026)



Forrás: 2022-2022 adatok: KSH, 2023-2026: 2020-as díjszabályzat IX. melléklete

Környezeti és Társadalmi Adatlap

A hitelező EBB 2018. október 9-én keltezett Környezeti és Társadalmi Adatlapja (Environmental and Social Data)²⁴ így írja le a fejlesztést: „A projekt számos olyan beruházást foglal magában a Budapest Airporton, amely elsősorban a jövőbeni forgalomnövekedésre irányul, és továbbra is biztosítja a legmagasabb repülőtéri biztonsági és védelmi szabványok betartását. A munkálatok közé tartozik a B móló megépítése, az új 3-as terminál, a repülőtér földi világításának megújítása, egy „új teherváros” (CARGO CITY) építése, valamint számos egyéb földi és légi fejlesztés. A legújabb Standard 3 gépekkel felszerelt csomagkezelő rendszer frissítése is szerepel. A projekt növeli a repülőtér kiszolgálási kapacitását, hogy megfeleljen a várható jövőbeni keresletnek, erősíti a repülőtér működési rugalmasságát és növeli az utasok élményét.” („The project comprises a number of investments at Budapest Airport that are mainly aimed at accommodating future growth in traffic and continuing to ensure that the highest airport safety and security standards are maintained. Works include the construction of Pier B, a new Terminal 3, the renewal of the airfield ground lighting, the construction of a new cargo city and a range of other landside and airside enhancements. The upgrade of the baggage handling system with the most recent Standard 3 machines is also included. The project will increase the handling capacity of the airport to accommodate the expected future demand, strengthen the Airport's operational resilience and improve passenger's experience.”)

Az eredeti Adatlap büszkén kijelentette, hogy „Ez a projekt kiegyensúlyozott kapacitásnövekedést biztosít a jelenlegi évi **15-ről 21 millió utasra...**” („This project is expected to provide a balanced capacity increase from the current 15 up to 21 mppa...”). A fejlesztési projekt tehát az utasforgalmi kapacitások **140%-os növekedésével** számolt.

Az eredeti adatlap megemlítette ugyan a **CARGO CITY** létesítését, de annak bármilyen leírását, különösen pedig a tervezett kapacitását, és az abból eredő környezeti terhelés felbecslését nem tartalmazta.

A projekt honlapján elérhető Adatlapot 2022-ben frissítették; az újban a teljes utasforgalomra vonatkozó számok nincsenek.

Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégia 2020-2050

A Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégia²⁷ megállapította, hogy a gépmozgások számának csökkenése nem várható, a „légiközlekedés környezetterhelése szempontjából a kibocsátás volumenének csökkenése hosszú távon a technológiafejlesztésektől (pl. új géptípusok, alternatív üzemanyagok) várható”. A némileg messianisztikus megállapításhoz azonban azt is hozzáteszi, hogy „Rövidebb szakaszokon a légiközlekedés más közlekedési módokkal való kiváltása is opció lehet, pl. **gyorsvasút**, eredményezhet kibocsátás csökkenést. Ehhez szükséges lehet a multimodális szállítások, kombinált jegyek fejlődése.”

Nemzeti Energia- és Klímaterv 2020 és 2023

A Nemzeti Energia- és Klímaterv egyfelől nemzeti szinten, másfelől viszont hosszabb távra tervez. A dokumentum célja, hogy az energetikai és az éghajlatváltozással összefüggő trendeket és terveket átfogóan, széleskörűen, komplex módon vizsgálja meg.

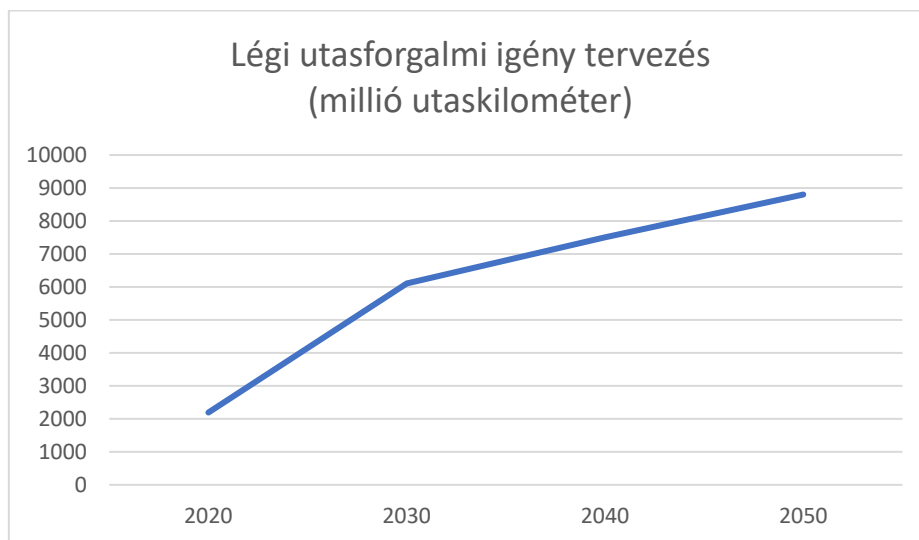
A Nemzeti Energia- és Klímaterv 2023. évi, jelenleg véglegesítés alatt álló felülvizsgált változata⁸ szerint (153. oldal) a légiközlekedés emissziója „csaknem a duplájára nőtt 2012 és 2022 között, 1,2 millió tonnáról 2,2 millió tonna CO₂ egyenértékre. A folyamatos növekedésnek csupán a COVID-19 pandémia szabott gátat 2020-ban és 2021-ben, de a trend gyorsan újra megfordult, és az ÜHG kibocsátás 2022-ben ismét megközelítette a járvány előtti szintet.”

Ugyanez a dokumentum a jövőbeni légi személyszállítás iránti keresletek becslésekor arra jut, hogy az 2020-ban 2193-, 2030-ban 6104-, 2040-ben 7500-, 2050-ben pedig 8802 millió utaskilométer lesz. E szerint tehát 2050-ben, amikor hazánk el kívánja érni a klímasemlegességet³, a 2020-as légi **személyszállítási igények négyszeresével (401,37%-ával) tervezünk.**

Légi személyszállítás keresletek tervezése

	2020	2030	2040	2050
millió utaskilométer	2193	6104	7500	8802
növekedés 2020-hoz képest (%)	100,00	278,34	342,00	401,37

Forrás: Nemzeti Energia- és Klímaterv 2023. évi felülvizsgált változata⁸



Forrás: Nemzeti Energia- és Klímaterv 2023. évi felülvizsgált változata⁸

Teherforglom, Cargo City

Logisztikai központ helyválasztásakor a felmerülő alapvető szempontok:

1. Közúti kapcsolat (autópálya)
2. Légi kapcsolat (repülőtér)
3. Vasúti kapcsolat
4. Vizi kapcsolat (kikötő)
5. Lakott területektől való távolság (zaj és légszennyezés elkerüléséért)

Fenti öt alapvető szempontból Budapest Airport Zrt. csupán az első kettőt tudhatja magáénak.

A Cargo City fizikailag a városhatáron kívül, vecsési területre épült. Emiatt ott a településrendezési tervet is módosítani kellett⁴³, és ennek eredményeképpen ott adtak ki rá építési engedélyt. Számos kérdést felvet, hogy a magát „Budapest Airport”-nak nevező cég miért választja ezt a megoldást.

Eredetileg kétállásos épületről beszéltek. A helyi szakemberek és érdeklődők csak egy véletlen folytán egy kanadai fórumra készült PPT előadás alapján értesültek arról, hogy a létesítmény négy állásos lesz.

A Budapest Airport Zrt. honlapja⁶ a fejlesztésről szóló tájékoztatója érezteti a hosszútávú fejlesztési ambíciót: „A Budapest Airport által 2020-ban megnyitott BUD Cargo City az indulás óta rekordmennyiségű légiárut kezel, és jelentős növekedési potenciált jelent partnereink és a magyar gazdaság egésze számára. Elérkezett a továbbfejlesztés ideje,; további 6500 m² raktárat, 2000 m² irodát, valamint egy élő állatok tárolására szolgáló területet és egyéb kiszolgáló létesítményeket építünk. A bővítésnek köszönhetően a repülőtér éves cargo kapacitása 250 000 tonnáról 300 000 tonnára nő. Ez biztosítani fogja, hogy Magyarország továbbra is vezető szerepet töltsön be a közép-kelet-európai régióban, miközben alapvető versenyelőnyt kínál a magyar gazdaság valamennyi szereplője számára.”

Ugyanerről tanúskodik a 2023 augusztusi Repülőtéri Értesítő⁴²: „Az idei évben összesen kezelt 107 000 tonnás légiáru-mennyiség előrevetíti, hogy a Budapest Airport újabb rekordévre számíthat, a BUD Cargo City fejlesztése pedig akár évi 300 000 tonna volumen kezelését is lehetővé teszi a vállalat és a cargo ökoszisztéma számára. A tavalyi évben a rekord árumennyiséget kevesebb gépmozgással sikerült elérni, 2021-hez képest 11,5 százalékkal csökkent a cargo járatok száma.” Utóbbi mondatból azonban egyértelműen következik, hogy a nagyobb rakományt nagyobb teherszállító gépek szállították, ami egyszerismind erősebb zajhatást kellett, hogy eredményezzen – utalva itt az 1.1. fejezetre.

ÖSSZEGZÉS, AJÁNLÁS

Mint látható, a Budapest Airport Zrt. nem tudja érdemben kezelni a felmerülő környezeti kérdéseket. Nem tett megfelelő lépéseket, hogy reagáljon az egyre erősödő zajról panaszkodó lakossági levelekre. Bár elsősorban nem a repülőtér kötelezettsége, de mint az egyik fő érdekelt, kezdeményezhette volna az elavult és alkalmatlan vonatkozó jogszabályi háttér modernizálását. Nem látszik, hogy a repülőtér fejlesztése hogyan lenne összeegyeztethető a törvényben előírt éghajlati semlegességi céllal. Évtizedek óta nem történtek lépések a repülőtér megközelíthetőségének fejlesztéséért; jelenleg a lehető legszennyezőbb módon lehet a repülőtérre jutni: autóval és busszal. Minderről a Budapest Airport Zrt. kommunikációja problémás, amelyről bővebben külön tanulmányban írunk.

Nem mérhető fel pontosan, hogy mekkora fejlesztés előtt áll Ferihegy. A személyforgalom a vonatkozó dokumentumok szerint a közeljövőben legalább másfélszeresére nő. A teherforgalom növekedéséről azonban nincsenek megbízható adatok, a fentebb hivatkozott Díjszabályzat⁹ csak 2026-ig közöl terveket. **Arról, hogy milyenek tervezzük az ország legnagyobb repülőtérét öt-, tíz-, húsz-, vagy harminc év múlva, nincsenek adatok.** Csupán az tudható, hogy „A Budapest Airport célja, hogy Kelet-Közép-Európa teherszállítási kapujává váljon.”

Fentiek alapján ajánlható, hogy a döntéshozók haladéktalanul

- 1) hozzák nyilvánosságra, hogy mekkora személyforgalmat-, és mekkora teherforgalmat terveznek öt, tíz, húsz és ötven év múlva;
- 2) vegyék számításba a logisztikai funkciók elhelyezésének szempontjait, alternatív lehetőségeit;
- 3) érdemben tegyenek lépéseket a lakosság zajvédelmének növeléséért, különösen az este 10 és reggel 6 óra közötti gépmozgások minimalizálásért, esetleges teljes éjszakai légtérzárral;
- 4) modernizálják a zajvédelmet érintő jogszabályi rendszert, külön szabályozást bevezetve a rendszeres, de impulzusszerű zajhatásokkal (mint amilyen a repülőgépzaj) szembeni védelemre;
- 5) kezdjenek érdemi párbeszédet az érintett szervezetekkel, ideértve egyebek mellett a környezetvédő szervezeteket és az érintett önkormányzatokat is;
- 6) alakítsanak ki valós párbeszédet az érintett lakosokkal.

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
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,
https://www.bud.hu/uzleti_partnereinknek/ingatlan/repuloter_fejlesztes/repuloter_fejlesztes_repuloter_fejlesztes,
https://www.bud.hu/en/business_and_partners/airport_development/airport_development/airport_development
7. Merzse-mocsár Természetvédelmi Terület
<https://www.fokert.hu/termeszetvedelmiterulet/125/>
8. Nemzeti Energia- és Klímaterv 2023. évi felülvizsgált változata
https://commission.europa.eu/system/files/2023-09/HUNGARY%20-%20DRAFT%20UPDATED%20NECP%202021-2030%20_HU.pdf
9. Díjszabályzat, IX. melléklet: A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér forgalma
https://www.bud.hu/file/documents/5/5196/dijszabalyzat_20220401_mellekletek.pdf
10. A jövő nemzedékek érdekeinek védelmét ellátó biztoshelyettes levele a felelős miniszter részére 2019 februárjában
11. Most akkor mégis a reptérig menne a 3-as metró? HVG 2015. március 27.
https://hvg.hu/itthon/20150327_most_akkor_megis_a_repterig_menne_a_3as
12. A reptérig járhat majd a 3-as metró. Világgazdaság 2015. március 27.
<https://www.vg.hu/cegvilag/2015/03/a-repterig-jarhat-majd-a-3-as-metro>
13. Vonattal a Liszt Ferenc repülőtérre – Új vasútvonal épülhet. Pestbuda 2020. február 12.
https://pestbuda.hu/cikk/20200212_domonkos_csaba_vonattal_a_liszt_ferenc_repuloterre_uj_vasutvonal_epulhet
14. 20 perc alatt a Ferihegyen lesz a reptéri vasút. HVG 2016. november 17.
https://hvg.hu/itthon/20161117_repteri_vasut_ferihegy_liszt_ferenc_repuloter
15. A terv és az engedély is megvan a reptéri vasút építéséhez. HVG 2020. február 1.
https://hvg.hu/gazdasag/20200201_A_terv_es_az_engedely_is_megvan_a_repteri_vasut_epitesehez
16. Jó, hogy egyre többen repülnek Budapestre, de lesz-e itt valaha reptéri vasút? Azonnali 2020. január 15. https://azonnali.hu/cikk/20200115_jo-hogy-egyre-tobben-repulnek-budapestre-de-lesz-e-itt-valaha-repteri-vasut
17. Vonattal Ferihegyre? Vasúti Közlekedés 2018. június 2.
http://real.mtak.hu/94035/1/15_PDFsam_ktsz2018_6interaktiv-vegleges.pdf
18. A 2023. június 17-én Budapesten tartott, a repülés zajhatásairól szóló Műhelymunka jegyzetei (MTVSZ)
19. Fenntarthatóságba való átmenet, vagy bezáródás?
<https://eionet.kormany.hu/fenntarthatosagba-valo-atmenet-vagy-bezarodas>
20. 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
21. Alapvető változások kellenek a közlekedés fenntarthatóságáért
<https://eionet.kormany.hu/alapveto-valtozasok-kellenek-a-kozlekedes-fenntarthatosagaert>

22. Zűrös légi ügyek: Az EBB figyelmen kívül hagyja a Budapest Airport bővítése által okozott környezeti és társadalmi terheket. 2021. október 11. Esettanulmány [MTVSZ Budapest airport esettanulmany 2021okt11.pdf](#)
23. Budapest Airport Concession (CAPEX PLAN) Európai Beruházási Bank 2019. január 16. [BUDAPEST AIRPORT CONCESSION \(CAPEX PLAN\) \(eib.org\)](#)
24. Environmental and Social Data Sheet of the BUDAPEST AIRPORT CONCESSION (CAPEX PLAN), Project Number: 20160605, Luxembourg, 09.10.2018
25. Budapest Mobility Plan 2030 <https://bkk.hu/downloads/6324/>
26. Nemzeti Energia- és Klímaterv 2020 https://energy.ec.europa.eu/system/files/2020-01/hu_final_necp_main_hu_0.pdf
27. Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégia 2020 – 2050 <https://cdn.kormany.hu/uploads/document/5/54/54e/54e01bf45e08607b21906196f75d836de9d6cc47.pdf>
28. Európai Repülési Környezeti Jelentés 2022 (European Aviation Environmental Report 2022) <https://www.eurocontrol.int/publication/european-aviation-environmental-report-2022>
29. Kerozindó és a fosszilis üzemanyagadó bevezetését fontolgatja az unió zöld biztosjelöltje. HVG 2023. október 2. [Világ: Kerozinadó és a fosszilis üzemanyagadó bevezetését fontolgatja az unió zöld biztosjelöltje | hvg.hu](#)
30. EU's nominated climate lead wants a global tax on jet fuel. Climate Home News 2023. október 3. [Global tax on jet fuel proposed by EU climate nominee \(climatechangenews.com\)](#)
31. Környezetgazdaságtan <https://mek.oszk.hu/01400/01452/html/kornyszenny/index.html>
32. Légüres térben repülünk - Jogi aggályok a repülőtér működése kapcsán. MTVSZ 2023. november 9. <https://mtvsz.hu/hirek/2023/11/legures-terben-repulunk-jogi-aggalyok-a-repuloter-mukodese-kapcsan>
33. Heathrow Thord Runway Project – Environment Impact Assessment. RegalEagle. <https://regaleagle.co.uk/wp-content/uploads/2018/10/Heathrow-Third-Runway-Environment-Impact-Assessment.pdf>
34. High-speed rail in Europe https://adminicesm.life/product_details/71468242.html
35. The Environmental Impact of Heathrow. HACAN <https://hacan.org.uk/wp-content/uploads/2021/04/150121-Environmental-Impact-of-Heathrow.pdf>
36. Sustainable Aviation Noise Road Map <https://www.sustainableaviation.co.uk/wp-content/uploads/2018/06/SA-Noise-Road-Map-Report.pdf>
37. Dr. Bándi Gyula, Magyar Ombudsman a jövő nemzedékekért, levélrészlet, 2019. február
38. Dr. Kiss N. Csaba ügyvéd levele a Budapest Airport Zrt. részére 2023. október 18-án
39. Budapest Airport Zrt. válaszelevele Dr. Kiss N. Csaba ügyvéd levelére. Budapest 2023. november 17.
40. https://www.bud.hu/file/documents/7/7115/bud_fenntarthatosagi_jelentes_2022_1.pdf, 33. o.
41. Budapest Airport éwertékelés: a fejlesztések összege elérte a 90 milliárd forintot. 2023. febr. 3. https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/budapest_airport_evertেকেles_a_fejlesztések_összege_elerte_a_90_milliard_forintot.html
42. Repülőtéri értesítő 2023. augusztus 22. https://www.bud.hu/budapest_airport/media/hirek/aktualis_sajtokozlomenyek/repuloteri_ertesito_2023_augusztus_22.html
43. Vecsés város új helyi építési szabályzatának és szabályozási tervének elkészítése Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területére - Trk. 42. § (1) bekezdés szerinti partnerségi egyeztetési dokumentáció 2021. május https://www.vecses.hu/uploads/files/partner_szerz/vecses_bud_trt_mod_es_hesz.pdf