

A dokumentumot elektronikusan aláírta:
Francois Berisot
vezérigazgató
Eiszrich László
műszaki szolgáltatások vezérigazgató-helyettes

Szabóné dr. Mihályfi Mónika
Pest Vármegyei Kormányhivatal
Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály
1016 Budapest, Mészáros utca 58/B.

Ügyszám: PE/KTHF/00012-36/2024

Tárgy: Nyilatkozattétel a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetésére vonatkozó környezetvédelmi működési engedély érvényességi idejének meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi felülvizsgálati eljárás ügyében

Subject: Declaration in the environmental review procedure for the extension of the validity of the environmental operating permit for the operation of Budapest Ferenc Liszt International Airport

Tisztelt Osztályvezető Asszony!

Dear dr. Mihályfi!

Alulírottak, a **Budapest Airport Zrt.** (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér) képviseletében eljárva, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetésére vonatkozó KTVF: 41608-2/2006 számú környezetvédelmi működési engedély érvényességi idejének meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi felülvizsgálati eljárásban kibocsátott PE/KTHF/00012-36/2024. számú, (illetve a határidő-hosszabbítást helyben hagyó PE/KTHF/00012-40/2024 számú) végzésben foglaltakra figyelemmel, az alábbiakat adjuk elő.

We, the undersigned, on behalf of **Budapest Airport Zrt.** (1185 Budapest, BUD International Airport), hereby state the following in view of the contents of ruling no. PE/KTHF/00012-36/2024 (as well as ruling no. PE/KTHF/00012-40/2024 approving the deadline extension), issued in the environmental review procedure for the extension of the validity of environmental operating permit no. KTVF: 41608-2/2006 for the operation of Budapest Ferenc Liszt International Airport.

A jelen levelünk mellékleteként, a tényállás tisztázása érdekében, rendelkezésre bocsátjuk a Tisztelt Hatóság által igényelt további adatokat és információkról összeállított nyilatkozatot.

In order to clarify the facts of the matter, we provide attached to this letter the additional data requested by the Authority and a declaration on additional information.

Kérjük tájékoztatásunk szíves tudomásulvételét.

Please kindly acknowledge the above.

Budapest, 2024. szeptember 30.

Tisztelettel:

Francois Berisot
vezérigazgató / CEO

Eiszrich László
műszaki szolgáltatások vezérigazgató-helyettes
/ chief technical officer

MELLÉKLET

A Budapest Airport Zrt. nyilatkozata és további információk a tényállás tisztázása érdekében, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetésére vonatkozó környezetvédelmi működési engedély érvényességi idejének meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi felülvizsgálati eljárás ügyében (Ügyszám: PE/KTHF/00012-36/2024)

KLKE észrevétel:

„A Budapest Airport Zrt által megjelölt 'Üzleti titok' - és az ahhoz fűződő gazdasági jog nem írja felül véleményünk szerint a mi Ügyfél jogunkhoz fűződő jogokat, vagyis azt hogy jogunkban áll a környezetvédelmi eljárás minden az ügyhöz tartozó, fontos adatát megismerni. Jelen esetben nem látjuk, és így nem tudjuk ellenőrizni azt, hogy a Környezethasználó 2006 óta milyen építkezési munkálatokat végzett a repülőtér területén, kifejezetten a teheráru (Cargo) kapacitásra, a raktározásra, és az ehhez tartozó üzemi tevékenységhez fűződően. Pedig ez egy releváns adat, hiszen a Kúria döntése szerint fel kell mérni, hogy jelentős kapacitásnövelés történt-e a repülőtéren, és a teheráru kapacitás véleményünk szerint jelentősen megnőtt, hiszen újságcikkekben lehetett olvasni a korábbi években hogy a Cargo City, és a hozzá tartozó beton előtér megépítésével (ez ügyben korábban pert is nyertünk, csak akkor City Cargo-nak nevezték ugyanezt a beruházást) duplájára nőtt a repülőtér teheráru kapacitása. Illetve a nemrég bővített beton előtér miatt ugyanez a kapacitás újra megduplázódott. Vagyis a repülőtér üzemeltetője újságcikkekben nem tekintette üzleti titoknak azt a tényt, hogy a teheráru kapacitását megnégyszerezte az utóbbi években. Jelen eljárásban viszont annak kívánja tekinteni.

Kérem tehát, hogy számunkra elérhetővé szíveskedjenek tenni a fentebb kért adatokat!”

„A repülőtér üzemeltetője nem közölte éves bontásban az árutonna/ év - forgalmi adatait 2006-tól. Ez rendkívül nagy hiányosság, ezt kérjük, legyenek szívesek megkövetelni tőle hiánypótlás formájában.”

1. sz. Budapest Airport (BUD) állásfoglalás:

Mindenekelőtt szeretnénk hangsúlyozni, hogy a 2024. április 30-án Hatóságukhoz benyújtott adatszolgáltatásban üzleti titokként megjelölt adatok titkosságát továbbra is fenntartjuk.

A Kulturált Légi közlekedésért Egyesület (a továbbiakban: KLKE) által ehhez a ponthoz tett észrevétel kapcsán szeretnénk előadni, hogy az Egyesület által kiemelten említett cargo forgalom fejlődése és a kapcsolódó repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése közötti viszonyt az alábbiak jellemzik. 2006 óta egyetlen jelentős beruházás történt a repülőtéren, amely a teheráru kezelési kapacitásra hatással volt. A BUD 2020-ban üzembe helyezte az ún. Cargo City logisztikai központot, amely egyfelől központosította a teheráru kezelést a repülőtér környezetében, hiszen több olyan logisztikai cég is ebbe az épületbe költözött, amelyek korábban vagy a repülőtéren belül más területen vagy a repülőtéren kívüli telephelyeken üzemeltek, másfelől pedig áthelyezte és részben növelte a repülőtéren belül kezelhető teheráru kapacitást. Erre azért volt szükség, hogy a cargo légitársaságok amúgy is egyre növekvő igényét magas színvonalon szolgálhassa ki a repülőtér. Álláspontunk szerint az áruforgalom növekedését - több tényező mellett - legfőképpen a kereslet generálja, és amennyiben a repülőtéren belül nem állna rendelkezésre megfelelő kapacitás, a forgalom ugyanúgy megvalósulna repülőtéren kívüli létesítmények által lekezelve. A repülőtéri kapacitás bővítésével viszont a közúti forgalom csökkenésével lehet számolni, a tehergépjárműves szállítási útvonalak rövidülése miatt, azonban ezt a logisztikai láncok nem-ismerete miatt számokkal nem tudjuk alátámasztani.

A KLKE hiányolta az előző adatszolgáltatásból az árutonna/év forgalmi adatokat. Itt szeretnénk megjegyezni, hogy a T. Hatóság PE-06/KTF/61305-7/2023. ügyiratszámú végzésében nem jelent meg ez a konkrét adatkérés, továbbá felhívjuk a figyelmet, hogy ezek az adatok évről évre nyilvánosan rendelkezésre állnak a BUD honlapján is. A honlapon szereplő tartalommal jelen nyilatkozatunkhoz összeállítottuk a 2006-2023 közötti időszak cargo (árutonna/év) forgalmi adatait, amelyet az *1. számú függelék* tartalmaz.

A KLKE zajmérési adatokkal kapcsolatban tett észrevételei kapcsán az alábbi tájékoztatást kívánjuk előadni.

KLKE észrevétel:

„A repülőtér nem közölte a 2006-s zajmérési adatokat, vagy ennek megfelelő 2006-s számítást, vagy az akkor érvényben lévő zajgátló védőövezet adatait. Ez egy nagy hiányosság, amit véleményünk szerint pótolnia szükséges a repülőtér üzemeltetőjének hiánypótlás formájában.”

2. sz. BUD állásfoglalás:

Ahogy az első adatközlésben arról nyilatkoztunk, 2006 teljes évre nem áll rendelkezésre zajmérési adat. Egyfelől a zajmonitor rendszer ilyen időtávban nem tárolja az adatokat, másfelől 2020-ban megtörtént a korábbi zajmonitor rendszer korszerűsítése, amely során a mérési rendszer elemeit képező minden szoftver és hardver lecserélésre került. A korábbi zajmérési adatokat az új rendszert üzemeltető szolgáltató partnerünk 10 évre visszamenőleg migrálta az új rendszerbe.

Szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy nincs olyan jogszabály, amely a zajmérési adatok megőrzésére vonatkozna, így nincs kötelezően előírt adatmegőrzési idő, különösen nem 10 éven túli időszakra.

A 2006-ban jogerőre emelkedett környezetvédelmi működési engedély előírásai szerinti negyedéves zajmérési adatszolgáltatást a BUD első ízben a 2006-os év negyedik negyedévére nyújtotta be a Hatósághoz. Ezeket a jelentéseket a BUD saját elhatározásából megőrizte, amelyből a jelen nyilatkozattételhez elő tudtuk állítani a 2006. IV. negyedévi zajterhelési adatokat, amelyet a 2. számú függelékben mellékelünk. Jelezzük, hogy ez az adatsor nem hasonlítható össze az előző adatszolgáltatásban megadott, a 2007-2023 közötti évekre számított mértékadó zajterheléssel, mert egyrészt csak három hónapot ölel fel hat hónap helyett, másfelől nem feltétlenül a legforgalmasabb hónapokat tartalmazza a 2006-os évből, hanem az utolsó három hónap adatait.

KLKE észrevétel:

„Továbbá a zajtáblázat, illetve a zajpárnák tekintetében csak egy rajzot, és egy adattáblát tett közzé. A rajz, és a számítás kiinduló adatai, a számítás módszere, az egész számítási folyamat, és adatközlés levezetése nincs feltüntetve, ez csak egy megalapozatlan adatközlés, ami nincs semmivel alátámasztva. Az sincs bizonyítva, hogy a 49/2002 Európai Unió Irányelvnek megfelelő, Doc. 29 számítási módszernek megfelelő adatközlés történik-e a tisztelt hatóságok felé, amelynek meg kell felelnie a környezethasználnak. A jelenleg érvényben lévő zajgátló-védőövezeti zajpárna szövegek feltüntetése sincs felvezetve a nyilatkozatban, amelynek az eredményeit a lakosság vitatja, és folyamatban van eljárás ebben az ügyben a Fővárosi Törvényszéken, másodjára is megismételt elsőfokú eljárásként.”

3. sz. BUD állásfoglalás:

Álláspontunk szerint a KLKE által használt kifejezések szakmailag nem helyesek, de amennyiben a „zajpárnák” kifejezés alatt a zajzónákra vagy zajkontúrokra gondolnak, akkor arra előadjuk, hogy az adott év mértékadó zajterhelésének modell alapú számítását az amerikai FAA (Federal Aviation Administration) által kifejlesztett INM (Integrated Noise Model) szoftver segítségével végzi a BUD a 2011-es évtől kezdve. Az INM szoftver technikai leírása alapján, amit a 3. számú függelékben csatolunk, a szoftver teljes mértékben megfelel a hivatkozott ECAC.CEAC Doc. 29 (Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports) számítási követelményeinek.

A számítás bemenő adatai tekintetében egyfelől felhasználtuk a legforgalmasabb 6 hónapban megvalósult légi jármű forgalmi adatokat, beleértve a típus adatokat, használt futópálya adatokat, napszaki és repülési eljárások bontásában. Másfelől a modellben használt repülési eljárásokat az adott évben hatályos, a HungaroControl Zrt. által hivatalosan publikált Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) közzétett fel- és leszállási eljárások alkotják, a repülőtértől számított ésszerű távolságon belül, az egyes zajzónák kiterjedésére jellemző érintettséggel. Az INM segítségével számított, valamint a zajmonitor által ténylegesen mért zajterhelési értékek jól korrelálnak egymással, így a számítás jó közelítéssel leképezi a valós, repüléstől származó zajterhelést.

A nyilatkozatban nem tettük közzé a hivatalosan és jogerősen kijelölt és jelenleg is hatályban lévő zajgátló védőövezeti zónákat, mert a nyilatkozatban a 2006-2023 közötti évekre vonatkozó tényadatok közlésére volt kötelezett a BUD, a zajgátló védőövezet pedig egy nem tényadatokon, hanem becslésen alapuló, a jövőre becsült forgalmat vesz alapul. Ezen kívül a hatóság által jóváhagyott teljes dokumentáció bárki számára hozzáférhető az érintett önkormányzatnál, például a KLKE székhelyéül szolgáló Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzatnál is, illetve kérés esetén természetesen a BUD is rendelkezésre tudja bocsátani a teljes anyagot.

Szeretnénk ugyanakkor felhívni a figyelmet arra, hogy a KLKE által vitatott zajgátló védőövezeti kijelölés a jelen eljárástól különböző jogi alapokon nyugszik, amely eljárással kapcsolatban másik hatóságnak (légiközlekedési hatóság) van hatásköre, és amelyben speciális légiközlekedési jogszabályok alkalmazására kerül sor. Álláspontunk szerint nem célszerű összemosni a zajgátló védőövezet és a környezetvédelmi működési engedély témakörét, a környezetvédelmi hatóságnak is elsősorban a hatáskörébe tartozó, a környezetvédelmi engedélyezései eljárással kapcsolatos észrevételeket kell kezelnie, ennek ellenére a 4. számú függelékben csatoljuk a hivatalosan kijelölt zajgátló védőövezeti térképeket, településenkénti bontásban (6 település).

KLKE észrevétel:

„A Környezethasználó nyilatkozatában szereplő táblázat háttérzajt is tartalmaz magában, amely magasabb, mint a repülőgépektől származó zaj, a különböző zajmérési pontokon.

Egyrészt az ide vonatkozó jogszabályok szerint a repülőtér üzemeltetéséből számított mértékadó zajterhelést kell figyelembe venni. Egyedi mérésekből jól látszik, hogy egy átlagos repülőgép a Csévéző utcai mérőállomáson 73 dB zajt bocsát ki átlagban. A jogszabály szerint tehát ezekből a mérésekből vont átlagot kell feltüntetni egy adatközlés során, nem pedig a mérések átlagának 24 órára meghatározott átlagát. A fent nevezett adatsorból az is jól látható, hogy valami komoly hiba van a repülőtér által végzett mérésekben, vagy a számítási módszerben, hiszen a táblázatban olvasható zajszint- eredmények végkövetkeztetéséből az vonható le, hogy a repülőgépek a mérőállomás közelében történő elszállása nem növeli, hanem csökkenti az ott tapasztalható zaj mértékét. Ez teljesen nonszensz, értékelhetetlen, és lényegében lehetetlenség. Hiszen a EASA repülőgép típusengedélyezési táblázatából, az ott mért pontos adatokból látható, hogy egy a mai használatban lévő repülőgép 79-103 dB mértékű zajt bocsát ki a mérési ponttól függően a kifutópályától oldalra 450 méterre, a leszállási pont előtt 2000 méterre, és a felszállási pontot követő 6000 méter távolságokban.”

4. sz. BUD állásfoglalás:

Mindenekelőtt szeretnénk rögzíteni, hogy a BUD által üzemeltetett zajmonitor rendszer a vonatkozó jogszabályok, hatósági előírások és ISO szabványok szerint működik, rendszeresen hitelesített, valamint a légiközlekedési hatóság által évente auditált műszerekkel.

A szabványok szerint a repülési és egyéb zajeseményeket el kell különíteni a háttérzajtól, és külön egyenértéket kell rá képezni, méghozzá az alkalmazott megítélési időre vonatkoztatva, ami nappal 16 óra, éjszaka 8 óra. Emiatt egyáltalán nem ritka, hogy a közlekedési, pl. repülési zajesemények nappalra vagy éjszakára vonatkoztatott egyenértéke alacsonyabb, mint a folyamatosan jelenlévő háttérzaj egyenértéke. Különösen igaz ez olyan területeken, ahol napi szinten csak kisszámú légi jármű átrepülés történik, hiszen ha önmagában csak a légi jármű zajhatásait nézzük, és kizárunk minden más zajforrást, akkor könnyen belátható, hogy az elméleti 0 dB-ről induló hangnyomásszint a repülőgép közeledésével emelkedni kezd, elér egy maximum pontot, majd csökkenni kezd, míg végül teljesen elhalkul és újra eléri az elméleti 0 dB-t. A repülési zajterhelés számításakor csak ezeket az időszakokat kell figyelembe venni, viszont ugyanúgy 16 vagy 8 órára kell az egyenértéket képezni, mint a háttérzaj esetében. A háttérzaj a repülési zajeseményhez képest viszont állandóan jelen van, az nem megy egy bizonyos szint alá, így az észlelési helyszíntől függően nappal 45-55 decibel környékén mozog, éjszaka pedig általában 35-45 dB környékén szokott alakulni.

A háttérzaj és a zajesemények egyenértékének logaritmikus összege adja meg a mérőponton mérhető összesített zajterhelést, tehát szakmailag teljesen téves a KLKE azon értelmezése, hogy a repülési

zaj csökkenti az adott ponton mérhető zajhatásokat. Épp ellenkezőleg, minden esetben többkevesebb mértékben növeli a háttérzaj egyenértékét. Pontosan ez látható az első adatszolgáltatásunk során megadott mértékadó zajterhelési táblázatból. Mindig az „Összesített zajterhelés” oszlop értékei a legmagasabbak, hiszen ez az érték a repülési zajterhelést is magába foglaló „Zajesemények zajterhelése” és a „Háttérzaj zajterhelése” adatok logaritmikus összegzése.

A KLKE említi az EASA adatbázisát, amely általánosságban foglalja össze az egyes géptípusokra jellemző, ICAO Annex 16 vol. I. egyes fejezetei (chapter) szerinti zajértékeket a 3 referencia mérési pontra (Flyover, Lateral/sideline és Approach). Ezek az értékek azonban - csakúgy, mint a légi járművek zajbizonyítványában - a szabvány szerint EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels) mértékegységben vannak megadva, míg a repülőtér környezetében működő zajmérő állomások az emberi hallás karakterisztikáját követő, „A” súlyozású (A-weighted) dB(A) mértékegységben mutatják a zajterhelést, szintén a szabványoknak megfelelően.

Az EPNdB és a dB(A) mértékegység között az átszámítási metodika szerint kb. 11-13 decibel különbség van, így a kettő érték csak ilyen relációban hasonlítható össze.

Végezetül szeretnénk felhívni a T Hatóság figyelmét, hogy a KLKE székhelye, ami internetes források alapján az Egyesület elnökének bejelentett lakóhelye, és amelyre a zaj- és levegőszennyezettségi vizsgálatot igényelte a KLKE, a Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzat hatályos Kerületi Építési Szabályzata alapján Gksz-2 besorolású terület, azaz kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület, vagyis nem lakóövezet. A 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet 19.§-a alapján nem is létesíthető hagyományos lakóépület ilyen besorolású területen. Ennélfogva lakossági szempontokat értékelő mérésekre a helyszín nem alkalmas.

Forrás:

[A repülőtéri zaj miatt panaszkodó egyesület elnöke olyan közel lakik a repülőtérhez, ahol már nem is lehetne lakóház - ORIGO](#)