

Dr. Hegedűs D. Andrea ügyvéd
KASZ szám: 36061365
1027 Budapest, Margit krt. 54. 3/1.
Telefon: 339-69-58, Telefax: 236-00-73, 06-20-4343-293
E-mail: hegedusandreadr@gmail.com

Pest Vármegyei Kormányhivatal

Budapest

Hiv.szám: PE/KTHF/39128-7/2025.

Ügyintéző: Sáfár Attila

Tisztelt Hivatal!

Kultúrált Légi Közlekedésért Egyesület képviseletében, a korábban már csatolt meghatalmazás alapján, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálata alapján az alábbiakat adjuk elő, a közmeghallgatás helyett:

Elsőként rögzíteni szükséges, hogy a Kúria, mint felülvizsgálati bíróság utasította a szervezetet Kfv. II.37.460/2023/5. számú ítéletével új eljárás lefolytatására a jelen szervezetet.

Az új eljárás alapján már **PE/KTHF/00012-55/2024. számon eljárás megindításáról kapott az egyesület értesítést, majd jelen számon újból.**

A megismétel eljárásban álláspontunk szerint a hatóságnak nem kellett volna a Reptér kérelmére várni, hanem a Kúria utasításának megfelelően a hatályon kívül helyezett döntésben eljárni.

Az Ítélet elvi tartalma értelmében a már működő, 2100 méter alaphosszúságú vagy annál hosszabb futópályával rendelkező Repülőtér környezetvédelmi működési engedélyének meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi hatósági eljárásban (a korábbi engedély kiadása [2006. év] óta eltelt hosszabb időszakra figyelemmel is) vizsgálni kell azt a körülményt, hogy az időközben megvalósított fejlesztésekre és beruházásokra (projektekre) tekintettel, bekövetkezett-e a tevékenység olyan jelentős mértékű, a környezeti hatásvizsgálati eljárás feltételeire vonatkozó rendelkezésekben szereplő változás, amely a hatásvizsgálati eljárás lefolytatását indokolja. E kérdés egyértelmű eldöntése érdekében a Környezetvédelmi Hatóságnak fel kell tárnia a releváns tényeket, mely vizsgálatának elmulasztása olyan tényállásbeli hiányosság, amely az ügy érdemét is érinti, ezért a határozat hatályon kívül helyezése indokolt.

Az Ítélet 2023. október 24. napján került érkeztetésre a Környezetvédelmi Hatóságnál.

Az Ítéletben foglaltak szerint tehát a Környezetvédelmi Hatóságnak többek között vizsgálnia kell, hogy a Repülőtér tevékenységével összefüggő fejlesztések a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 3. számú melléklet 130. pontjában és 2. § (2) bekezdés a) pont *ab*) alpontjában foglaltak alapján a környezeti hatásvizsgálat szempontjából milyen mértékű módosításnak minősülnek.

Mivel a tárgyi eljárás kérelemre indult, így csak a Környezetvédelmi Hatóságnál hivatalból rendelkezésre álló adatok alapján az eljárás nem folytatható le.

A Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a közigazgatási hatósági eljárás – mint eljárásindítás szükségességének vizsgálatára irányuló „eljárás” – során az Ítélet [125]–[137] bekezdéseiben foglaltak szerint a tényállás teljes körű tisztázása érdekében bizonyítási eljárást kell lefolytatnia.

Mint kiderül a feltöltött iratokból a Reptér a környezeti hatásvizsgálatot a Reptér kérelmével indította el. Azt azonban, hogy a kérelem 314/2005. (XII. 29.) Kormányrendelet szabályainak, és minden a helyben meglévő építményeket és azok hatásait tartalmazza-e, nincs megemlítés.

1.) Mivel az eljárás maga egy megismétel eljárás, így azt is kell tisztázni, hogy a kérelem miért tartalma más időpontot, mint a bírósági kötelezés.

A szakvélemény 1. oldala tartalmazza, hogy mi volt a feladat: „Végzésben foglalt indoklás alapján, a környezeti hatásvizsgálatra a Repülőtéren folytatott tevékenység 2006 – 2023 között bekövetkezett, egyes *a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendeletben* (a továbbiakban Rendelet) előírt szempontok szerinti jelentős módosítása miatt van szükség.”

Ehhez képest készült a jövőre vonatkozóan környezeti hatástanulmány- Látható a címből. Készítette: **WSP Hungary Consulting Zrt.** 1021 Budapest, Hűvösvölgyi út 54, Hungary

2.) A környezeti hatástanulmány állandóan visszatérő hibája, hogy a hatásterület meghatározása igen szűk. A reptér területén kívül egy sokkal bővebb hatásterületet kell meghatározni, a tanulmány 26. oldalán lévő térkép szűk körű.

A hatóságnak figyelembe kell vennie a Környezetvédelmi törvényt, az 1995. évi LIII. törvény 31.§ (1), (2) és (3) bekezdései alapján megfelelő-e a hatásterület.

A mérések a zaj és rezgés vonatkozásában tartósan határérték felett vannak. A kültéri határértékek csökkentése ügyében a tudomány legújabb megállapításai ellenére a környezetvédelmi hatóság nem jár el.

A 176/1997 kormányrendeletben nincs meghatározva rezgés határérték, amely komoly mulasztás a fenti paragrafus értelmében.

33. § A környezet védelme érdekében - e törvény szerint - meg kell határozni a környezeti elemek mennyiségi és minőségi értelemben elérendő célállapotát [38. § g) pont].

34. § (1) A környezeti elemeknek vagy azok rendszerének a veszélyeztető hatások elleni védelme érdekében védelmi övezetek jelölhetők ki.

(2) A védelmi övezetekben - külön jogszabályok rendelkezése alapján - egyes tevékenységek korlátozása vagy tilalma, építési, anyagfelhasználási, területhasználati korlátozások és tilalmak, illetőleg rendszeres mérési és megfigyelési kötelezettségek rendelhetők el.

(3) A védelmi övezetek kijelölésénél is a 29. §-ban foglaltak az irányadók.

35. § (1) A környezeti elemek védelme, továbbá a környezetet veszélyeztető hatások elleni védelem érdekében - az e törvényben meghatározottak szerint - igénybevételi, kibocsátási, valamint szennyezettségi határértékeket kell megállapítani.

(2) Az (1) bekezdés szerinti határértékek megállapítása során figyelembe kell venni a környezet tényleges és elérendő célállapotát is.

36. § A környezeti elemek védelmére, továbbá a környezetet veszélyeztető hatások elleni védelemre vonatkozó átfogó szakterületi szabályokat külön törvények, a törvényi szabályozást nem igénylő részletes szabályokat - az e törvényben foglaltak alapulvételével - a Kormány rendeletben állapítja meg.

Véleményünk szerint nincs megfelelően felmérve a mai napig sem a Liszt Ferenc repülőtér környezetében, a repülőtér környezetvédelmi hatásterülete. Csak a repülőtér kerítésétől 80-500 méterre lakók kerültek be a zajgátló védőövezet „C”-övezeti besorolásába, (holott a zajmérő berendezések 1.6,-1.7 Km-re helyezkednek el tőle) „A” és „B” -övezetek kijelölésre sem kerültek.

Az érintett lakók fülsiketítő zajra panaszkodnak a repülőtér közvetlen közelében, és sokszor mindezt 2 percenként kell elszenvedniük, a felszálló gépek sűrű mivolta miatt. Az éjszakai repülés miatt felriadnak, rosszul alszanak, a gyermekeknél sajnos kézzel fogható a rossz iskolai teljesítmény, a szellemi teljesítőképesség hiánya nappal. Rákoshegy mintegy 10 utcájában a leszálló gépek megbontják a lakóházak tetejét, és sok esetben 20-30 cserepet is ledobnak az ingatlanokra, közútra-járdára.

A határérték megállapítások során elsősorban a kibocsájtó, és annak zajkapacitása szerint határozza meg a zajhatár értékeket, nem pedig a védendő területek milyensége szerint. tehát egy ipari létesítményre például jóval szigorúbb zajhatárok érvényesek lakóövezetek védelmét célzandóan, mint a repülőterektől származó zajra. Ez a megkülönböztetés sérti az egyenlő

bánásmódhoz való jogunkat, mivel miért kellene repülőzajból 65 dB-t elviselnünk, amikor ipari zajból csak 55 dB-t kell elviselnie a lakóknak.

87. § (1) A határértékeket igénybevétele [17. § (1) bek.; 19. § (1) bek.; 23. § (3) bek.], illetőleg kibocsátási és szennyezettségi (35. §) határértékként kell meghatározni.

(2) * A védendő környezeti elem sajátosságaitól, illetőleg a szennyezés jellegétől függően meghatározhatók:

a) általános jellegű,

b) területi,

c) helyi,

d) egyedi,

e) védelmi övezetekre vonatkozó ökológiai, egészségügyi, tervezési, továbbá rendkívüli helyzetben alkalmazandó határértékek [az (1) és (2) bekezdésben foglaltak a továbbiakban együtt: határérték].

89. § (1) * A kibocsátási és igénybevétele határértékek megállapításánál a szennyezettségi határérték mellett figyelembe kell venni a környezet, illetve adott eleme pillanatnyi és célállapotát, valamint a leghatékonyabb megoldást, továbbá a külön jogszabályban meghatározott tevékenységek esetén az elérhető legjobb technikát. Bevezetésükkor biztosítani kell a szükséges és elégséges felkészülési időt.

(2) A határértékek megállapítása során figyelembe kell venni a természeti folyamatok és az egyes környezetterhelő tényezők várható együttes hatását is.

A Reptér most benyújtott kérelme semmi mást nem tartalmaz, mint a jövőben elkészítésre váró építmények átmeneti hatásának vizsgálatát. Szerintünk téves az irány. Egyben kell a rendes repterműködést és az építkezések hatásainak vizsgálatát kezelni.

Ehhez az Európai Parlament és a Tanács 598/2014/EU rendelete, a kiegyensúlyozott megközelítés gyakorlati alkalmazása lenne segítségére, hogy mit lehetne, - és kell egy nemzetközi repülőtér környezetében megtenni azért, hogy csökkentsék a környezeti terhelést.

3. A Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér Környezeti hatásvizsgálatának véleményezése, konkrét esetekre:

- A projektek amiket felsorolnak nem a Kúria ítélete szerint lett meghatározva. „A Végzés alapján, a hatástanulmánynak a Repülőtérén a 2006. október 26. és 2023. november 27. közötti időszakon túlmenően megvalósult; illetve, a hatástanulmány elkészítésekor, annak benyújtása időpontjáig belátható időn belül tervezett új fejlesztésekre kell vonatkoznia.” Nem tudjuk eldönteni, hogy a 11 felsorolt fejlesztés időpontja mikor történt, történik, vagy fog történni, mert azoknak nem jelzik az építési idejét a közérthető anyagban. Ez így értelmezhetetlen, és nem tartalmazza például a 14 karú utasmólót, és a Cargo Cityt (amelyekben pereskedtünk is). Illetve számos logisztikai és szervíz hangárt sem tartalmaz (FEDEX, DHL, Aeroplex, Stb.) Továbbá a jövőre tekintve nem tartalmazza a 3. Terminál épületét, amelynek földrendezési előkészítő munkálatait már megkezdték, tehát biztosan van tudomása róla a hatóságnak.

- A tevékenység nélküli állapotokat a környező lakosság megléte miatt kötelessége leírni a környezethasználónak a környezeti hatástanulmányában, ezt a jogszabály kötelezővé teszi. Mi lenne föld alatti, a föld feletti vizek tekintetében, (érintett emiatt a Merzse mocsár természetvédelmi terület is) illetve környezeti terhelő hatások, zaj, légszennyezés, rezgésterhelés tekintetében. illetve a táj tekintetében is, hiszen zöld mező, vagy sűrű erdősség megléte feltételezett, a zöldövezeti környezet miatt, ha nem lenne itt mellettünk nemzetközi repülőtér. Sőt, gazdasági szempontból is fontos, hiszen Pest magasan értékelt lakóterületei lehetnének ilyen

természet közeli, dombos területen. Ehelyett eladhatatlanok a lakó ingatlanjaink lakás céljára, itt a repülőtér közvetlen környezetében. Sőt, lakóingatlanok megléte ellenére nem lehet lakóövezetet kijelölni, ez pedig súlyos jogi és szociális hátrányokat jelent az itt lakók számára. Nem lehet a lakóingatlanokat bővíteni, nem lehet kijelölni értelmes méretű önálló helyrajzi számmal rendelkező ingatlanokat az építési szabályozás miatt. Ez számunkra lakosság számára igenis nem elhanyagolható szempont.

- Kijelenthető, hogy gettósodott a repülőtér mögött lévő XVII. kerületi területrészt, ahol emberek élnek lakóingatlanokban, bejelentett lakcímen, és ezt kötelessége figyelembe venni a környezethasználónak, és a hatóságnak is. Illetve az itt élők alapjogait is kötelesek lennének figyelembe venni, hogy ne 150-200 repülőgép repülne vagy startolna el minden nap legálisan felépült lakóingatlanok és lakosok házai mellől 300-400 méterre.

- A táblázatban felhaborító, és nyilvánvalóan tényekkel ellentétes azt olvasni a repülőtér mellett élő lakosoknak, hogy a reptér építkezései még közegészségügyi hatások szempontjából még javító jellegűek. Ez így valótlan.

- A levegőminőség felmérése nem elfogadható, nincs jelölve hogy hol mértek.

Az egyesület székhelye a Bélatelepi úton van, amely igen közel van a reptér ingatlanához. Tudomásunk szerint itt nem mértek. PM 2.5 és PM 1. méretű részecskékre ki sem terjed az értékelés, pedig azok kimutathatóan rákot okoznak az élő szervezetben! Nevetséges továbbá hogy a forgalom mintegy 80%-t bonyolító 1-s kifutópálya mellett nincs jelölve számottevő légszennyezés. Tehát az egyes kifutópálya mellett mintegy 300-400 méterre lévő lakóházak semmilyen módon nem érintettek a repülőforgalom légszennyezésével, amely valótlan.

Kérjük a tisztelt hatóságot, hogy vizsgálják felül a légszennyezési értékelés eredményeit, és települjenek ki az egyesület címére légszennyezés mérő berendezéssel, és folytassanak le megfelelően akkreditált méréssorozatot az egyesület címén lévő ingatlanon.

- 4.6 Éghajlati szempontból semleges hatása van a repülőgép forgalom növekedésének, írja a szakvélemény.

Ez biztos vicc akar lenni, mert a készítő szerint nem kerozint éget el a levegőbe ezek szerint a Budapesten lévő reptéren le- és felszálló repülő gépezete. Ez teljesen irreális kijelentés.

Itt nem No2 Co2 és mikropor árad ki nagy mennyiségben egy sugárhajtóműből, lényegében bármi fajta szűrőrendszer alkalmazása nélkül?

- Zaj: Üzemi zajt mértek a repülőtér melletti területen? Erről nem tudunk, de többször jeleztük a

Légügyi Hatóságnak, hogy egyesületünk címén telepítsenek mérőállomást.

Egyesületünk a repülőtér mellett helyezkedik el, így itt véleményünk szerint a tisztelt hatóságnak akkreditált zajmérést kell folytatni. Az ügyben való több mint 13 éve tartó pereskedésünk úgy gondoljuk, hogy erre a követelésre nekünk jogalapot biztosít.

- Az anyagban olvasható a következő: Rezgésvédelmi szempontból nem várható konfliktus.

Egyesületünk több éve próbálja perek indításával is akár, ezt a problémát orvosolni. Álláspontunk szerint az, hogy több épületben történik munkavégzés az várhatóan rezgést is megemeli, amely konfliktust jelent.

Egyesület több ízben nyújtott be emiatt kérelmet, tett feljelentést: rezegnek a ház falai, csilingel a vitrin, akkor egyértelmű hogy ez számunkra egy konfliktus. Mintegy 350 méterre tőlünk indulnak el 31-s irányba a repülőgépek nagyon sok esetben. Ez okozza többek között számunkra a konfliktust.

- A Stratégiai Intézkedési terv elfogadhatatlan, és az abban foglaltak vérlázítóak a lakosság számára, soha nem fogadjuk el az abban foglaltakat, ezt jeleztük az illetékes hatóságoknak, és az Európai Unió megfelelő szervének is.

Valótlan, hogy 32 érintett lakóingatlanban van repülőzaja. Ezért van jelentősége a helyesen felmért hatásterület.

Akkreditált zajmérést a jogszabály szerint csak is a környezetvédelmi hatóság végezhet, amely az Önök felelőssége, és kötelessége.

A hatástanulmánynak mondott dokumentáció leírja, hogy nyílászáró szigetelést adnak a hálósobákba. Ez így nagyon kevés.

Minden a repülőtér kifutópályájától lévő 300-400 méterre ház oldalra elhelyezkedő házak berezonálnak teljes falazatukkal együtt a felszálló gépek zaj, és rezgésterhelésébe. Hogyan gondolhatja valaki, hogy ilyen közel a repülőtérhez ez bármire is elég? Hogy ez megoldja az itt élők problémáját ezen a téren? Eleve mikor végeztek egy ilyen zajvédelmi szempontból „feljavított” lakóingatlanban utólagos méréseket? Illetve mi van akkor, amikor szellőztetni szükséges, illetve nyáron, amikor az ablakok nyitva vannak?

Németországban jogszabály szerint például nyitott ablakok mellett kell teljesíteni az egyedi határértékként megszabott 55 dB –s értéket. Amíg ezt nem tudták megoldani, addig az új berlini repülőteret meg sem nyithatták.

Rákoshegy tekintetében a dokumentum igen hiányos. Rákoshegy a 13L pályavég mögötti részen van, amely részen tagadja a vélemény, hogy érdemi zaj lenne. Ott le van vágva a zajpárna, holott fel, és leszállási útvonal van kijelölve azon a pályavégen.

Nincs olyan, hogy egy berajzolt útvonalhoz nem társul zajpárna. A rákoshegyi zajmérő állomás napi bontásban még határérték túllépéseket is kimutat, tehát teljes hazugság ami ebben a tekintetben a dokumentumban szerepel. nyugodtan nézzenek utána az általunk írtaknak, a Rákóczi úti zajmonitor állomás adatai alatt.

- A dokumentum hamisan állítja, hogy bármilyen érdemi párbeszéd lenne a repülőtér üzemeltetője, és a civil szervezetek között, amelyek ezzel a témával foglalkoznak, a Természetvédők Szövetségét például mintegy 3 éve nem hajlandók fogadni, annak ellenére hogy konzultációt kértek tőlük. A Kulturált Légi Közlekedésért Egyesülettel sincs évek óta semmilyen direkt kommunikációjuk.

- A repülőtér üzemeltetője által felállított zajvédelmi bizottság ülései pedig titkosak, a lakosság nem kaphat az ott elhangzottakról tájékoztatást, arra a valóban érintett civilek képviselői nem jutnak be, a civil tagnak jelölt személy pedig a Közlekedéstudományi Intézethez köthető, és az általa megírt levél szerint nem az érintett civil lakosságot képviseli.

További észrevételeink:

A Légügyi hatóságnak a környezeti engedélyezési eljárásban olvasható dokumentum szerint saját bevallása alapján nincs véleményezési jogköre zajvédelmi értékelés szempontjából (ezek szerint rezgésvédelmi szempontból sincs). Tehát ilyen jogköre az Önök hatóságának van. Fent megjelölt kéréseinket ebben a témakörben ezek alapján is Önöktől kérjük.

A Vibrokomp Kft által megállapított 60 dB-s Lden határértéket megjelölő hatásterületi kijelölés véleményünk szerint elfogadhatatlan mert:

1. A témában megjelölt nemzetközi szaktekintélyek megállapításai szerint nappal 55 dB és éjjel 50dB zajterhelés felett már bizonyított az emiatt kialakuló egészségromlás. érrendszeri, idegi, hormonális panaszok, magas vérnyomás. Kérjük, nézzenek utána ennek, mint szakhatóság (Erickson, Cohen tanulmányai például).

2. A WHO az Európai Unió területén a 49/2002 EK rendelet szerint meghatározott átlagolt zajszámítás esetén nappalra 45 dB éjszakára 40 dB egészségügyi erős ajánlást állapít meg repülőzajra. Ez sem véletlen, hiszen ezen érték felett jelennek meg idegi elváltozások tünetek, a repülőzajt elszenvedő személyeknél, gyermekeknél. Véleményünk szerint egy WHO erős ajánlást a tisztelt Környezetvédelmi Hatóságnak figyelembe kell vennie egy nemzetközi repülőtér környezetvédelmi engedélyezési eljárása során, mint hatásterületi határértéket zaj szempontjából.

3. A repülőtéren komoly mértékben van logisztikai, és ipai tevékenység is. Emiatt a lakosságot ért zajszennyezés miatt, mivel nem csak kifejezetten repülőforgalom van ott, ezért szerintünk a belső hatásterület határérték-meghatározásakor a 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet 1. mellékletének 1. pontjában lévő Üzemi zajra meghatározott határértékeket kell figyelembe venni. Ugyanis a Környezetvédelmi Törvény szerint amikor választania kell hatóságnak, hogy a környezet védelme szempontjából megengedőbb, vagy szigorúbb értelmezést használja-e, akkor mindig a szigorúbb értelmezést kell használni.

- A dokumentumban nem taglalt környezeti hatások:

Egyesületünk 2018 óta 34 jegyzőkönyvet vett fel tetőbontásokról, amelyet a repülőgépek légörvényei okoztak Rákoshegy területén az ottani lakóházakat érintve. Ez a legkomolyabb környezeti hatás, amelyet a tisztelt hatóság nem hagyhat figyelmen kívül. Az ott alacsonyan a házak felett mintegy 120- és 75 méter magasan elszálló repülőgépek olyan légörvényeket generálnak, amelyek bizonyos esetekben elérik a házak tetőszerkezetét, vagy akár a földet is. Ez a repülőgépek elhaladás után körülbelül 10-15 másodperccel megjelenő félelmetes, nagy erejű örvénylő hang, amely bármilyen tereptárgyat ér, akkor ostorszerű hang mellett nagy rombolásra képes, és olyan gyorsan képes lecsapni akár 30-40 tetőcserepet a tetőkről, hogy nincs az az emberi reflex, amely képes elugrani a nagy sebességgel lezúduló cserepek elől. Ez komoly károkat képes okozni a lakóházakban, melléképületekben, és a fent taglalt hatások miatt életveszélyt is jelent egyben az ott élők számára.

Nem lehet tudni mikor, és hol csap le a következő, de a lakosság tudja, hogy bármikor bárhol lecsaphat az ezzel érintett hatásterületen, Rákoshegy 10 utcájában amennyiben ott repülőforgalom van. Egyesületünk természetesen az összes bizonyítékot, jegyzőkönyveket, és fotókat megküldi a tisztelt hatóságnak, amennyiben ezt a hatóság kéri. Ugyanakkor a hatóság feladata felmérni, hogy milyen hatásokat okoznak ezek a bizonyos légörvények, a mi feladtunk az események dokumentálásban, és a megfelelő hatóságokhoz való fordulásban kimerül.

Szíves intézkedésüket köszönjük.

Budapest, 2025. november 24.

Tisztelettel:

Dr. Hegedűs D. Andrea