

A Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér Környezeti hatásvizsgálatának véleményezése.

- A projektek amiket felsorolnak nem a Kúria ítélete szerint lett meghatározva. „A Végzés alapján, a hatástanulmánynak a Repülőtéren 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 szerviz hangárt sem tartalmaz (FEDEX, DHL, Aeroplex, Stb.) Továbbá a jövőre tekintve nem tartalmazza a 3. Terminál épületét, amelynek földrendezési előkészítő munkálatait már megkezdtek, 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 erdőség 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 lakóingatlanjaink 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 igenis emberek élnek lakóingatlanokban, bejelentett lakcímen, és ezt igenis kötelessége figyelembe venni a környezethasználónak, és a hatóságnak is. Illetve az itt élők alapjogait is kötelesek lennének figyelembe venni, hogy mi lenne ha nem 150-200 repülőgép repülne vagy startolna el, legális lakosok házai mellől 300-400 méterre.

- A táblázatban felháborító azt olvasni repülőtér mellett élő lakosoknak, hogy a közegészségügyi hatások még javító jellegűek. Ez felháborító. Költözzön ide a Bélatelepi útra az aki ezt le merte írni!

- A levegőminőség felmérése nem elfogadható, nincs jelölve hogy hol mértek. Amíg a repülőtérhez legközelebb bejelentett címen lévő civil szervezetnél nem mérnek, addig a mérés eredményét nem fogadjuk el, és azt bírósági úton meg fogjuk támadni. 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...Andersen meghalt, de vannak még itt nagy mesélők úgy látjuk. 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? Ez valami vicc akar lenni? Mi nem tudunk nevetni rajta, és poénnak sem jó. A készítő szerint nem kerozint éget el a levegőbe ezek szerint egy sugárhajtású repülőgép, hanem mondjuk rózsavizet? Vagy mire alapozza ezt a teljesen irreális kijelentést? Nem NO_2 CO_2 és mikropor árad ki nagy mennyiségben egy sugárhajtóműből, lényegében bármi fajta szűrőrendszer alkalmazása nélkül? Mert akkor lehet hogy van alapja amit írnak. Ellenkező esetben természetesen a világ egyik legnagyobb hazugsága.

- Zaj: Üzemi zajt mértek a repülőtér melletti területen? Erről nem tudunk, de többször jeleztük a Légügyi Hatóságnak, hogy egyesületünk címén telepítsenek mérőállomást. Amíg ez nem valósul meg, és nem mérnek szabályszerűen az egyesületünk címén zajt, addig a mérési eredményeket nem fogadjuk el. 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. Az hogy egyesületünk 13 éve pereskedik, Önök szerint nem konfliktus? Önök szerint mi az oka a pereskedésünknek, nem a zaj, és rezgésterhelés számunkra elviselhetetlen mértéke? Igenis van rezgésterhelés tekintetében is konfliktus, csak az is el van hallgatva, mint minden más konfliktus a repülőtér, és a lakosság között. Amikor az egyesület címén, amely lakóingatlan is egyben azt érezzük, hogy rezegnek a ház falai, és csilingel a vitrin, akkor egyértelmű hogy ez számunkra egy konfliktus, mert nem tudunk a címen nyugodtan dolgozni, élni, tanulni, aludni. 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. Mi az hogy 32 érintett lakóingatlan van repülőzajjal? Hogy lehet ekkora blódséget leírni? Elfogadhatatlan, és ha nem a valós méréseket veszik alapul, többek között az egyesület címén elvégezve, akkor bírósági úton fogjuk megtámadni a határozatot. Akkreditált zajmérést a jogszabály szerint pedig csak is a környezetvédelmi hatóság végezhet, tehát ez az Önök felelőssége, és kötelessége.

A hatástanulmányban mondott dokumentáció büszkén írja le hogy nyílászáró szigetelést adnak a hálósobákba. Egyrészt nem tudjuk melyik jogszabály írja le hogy a hálósobákba kell csak számunkra ezt biztosítani, szerintünk nincs ilyen, másrészt a repülőtér kifutópályájától lévő 300-400 méterre 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 amikor szellőztetni szükséges, illetve nyáron, amikor az ablakok nyitva vannak? Németországi 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 repülőtér meg sem nyithatták.

A zajmonitor rendszer helye az érintett lakossággal nem lett egyeztetve, és teljesen elfogadhatatlan hogy a leginkább használt kifutópálya mellett nincs mindkét oldalon zajmérő állomás. Egyesületünk szívesen helyt adna egy ilyennek, de ez idáig nem keresték meg „természetesen” ezzel, de az üzemeltető szerint folyamatos az egyeztetés... Hát nem az, meg sem hallgatnak minket érdemben. Teljesen elfogadhatatlan tehát hogy a legzajosabb területek maradtak a zajmonitor rendszer telepítéséből.

-A Zajgátló-védőövezet amelyre hivatkoznak nem tekinthető jogerősnek, a kijelölése, vagyis lassan 10 év óta per van folyamatban annak megfelelőségével kapcsolatban. Jelenleg is Kúria tárgyalja a határozat érvényességét 2025. november 27-n, miután a Fővárosi Törvényszék jogszerűtlennek ítélte meg a kijelölő eljárást, és hatályon kívül helyezte azt. Tehát erre hivatkozni véleményünk szerint nem lehet, csak akkurátusan, akkreditált módon elvégzett, megfelelő helyen, és számban végrehajtott mérésorozattal lehet felmérni a Liszt Ferenc repülőtér működése által a lakosságnak okozott zajterhelést, és rezgésterhelést. Ez pedig az érvényben lévő jogszabályok szerint a környezetvédelmi hatóság, vagyis az Önök feladata.

Rákoshegy tekintetében ennek a dokumentumnak is egy végtelenül manipulált ismertető jegye, hogy a rákoshegyi, vagyis a 13L pályavég mögötti részen letagadja, hogy érdemi zaj lenne. Ott le van vágva a zajpárna, holott fel, és leszállási útvonal van kijelölve azon a pályavégen. Ilyen a világon nincs sehol máshol, hogy egy berajzolt útvonalhoz nem társul zajpárna. Nonszensz, és a rákoshegyi lakosok ezúton is tiltakoznak a teljesen hazug manipuláció ellen. 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 valósban 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. Kérem nézzenek utána ennek, mint szakhatóság (Erickson, Cohen tanulmányai például).
2. A WHO az Európai Unió területén a 49/2002 EK rendelet szerint meghatározott átlagolt zajszaámítás 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 elszenvető személyeknél, gyermekeknél. Véleményünk szerint egy WHO erős ajánlást a tisztelt Környezetvédelmi Hatóságnak figyelembe kell vennie egy nemzetközi repülőtérről 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.

Kérem a tisztelt Hatóságot a fenti, jogszabályok által meghatározott feladatok végrehajtására, mint a Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér hatásterületén élő KLKE egyesületi tag!

Tisztelettel:



Frik Zoltán Gábor

elnök

KLKE

Budapest, 2025.11.24