

A repülőtér környezetvédelmi engedélye nem ad valódi védelmet a lakosságnak és a környezetnek

Háttéranyag

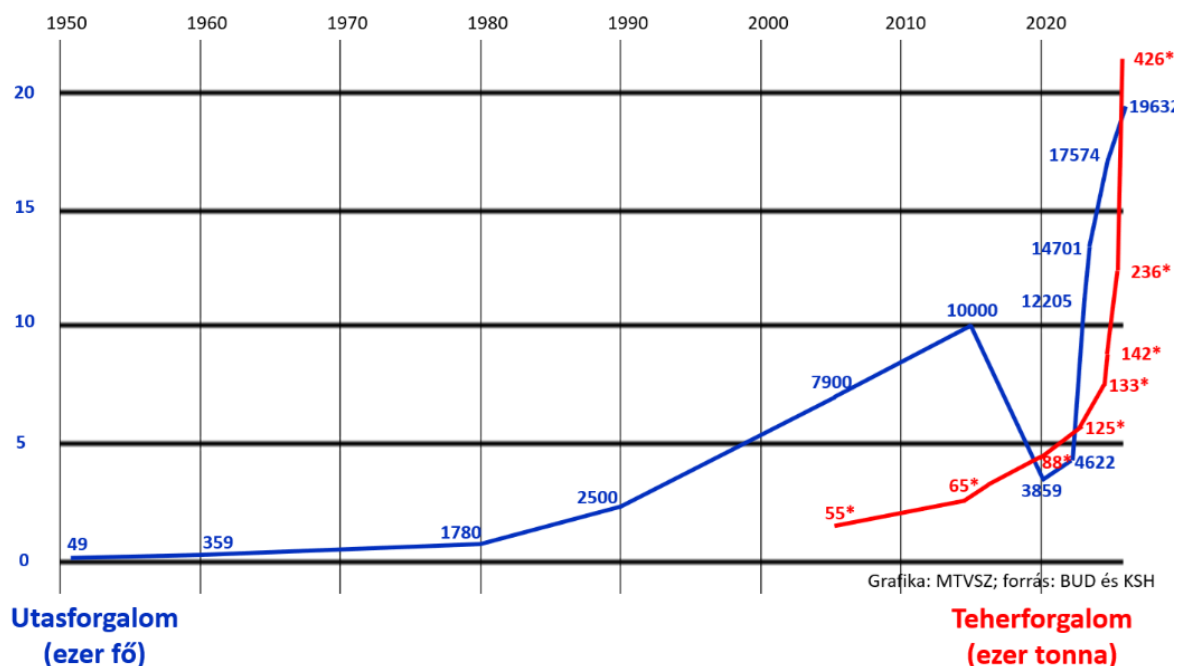
Magyarországon az összes szén-dioxid szennyezés egyre nagyobb arányát a közlekedés adja. A szektor szennyezése 1990-hez képest +56%-kal növekedett. Ahogyan egy szakember fogalmazott egy februári szakmai konferencián: „[ez a fekete ló](#)”.

A 2024-es [Nemzeti Energia és Klímaterv](#) igen ambiciózusan 2020 és 2025 között a közlekedés szektornak [92,86%-os](#) ÜHG kibocsátás csökkentést tervez. Ugyanakkor a dokumentum nem fejt ki, hogy milyen intézkedésekkel tervezik megfordítani a jelenlegi trendeket, amelyek mindezzel ellentétesek. A KSH adatai szerint 2005 óta 5%-kal csökkent a vasútvonalak hossza, és 62%-kal a vasúti teherkocsik száma. Ugyanakkor másfélszeresére nőtt a személygépkocsik száma, és a tehergépkocsik száma is. Ez nem is csoda, hiszen mindeközben két és félszeresére nőtt a gyorsforgalmi úthálózat hossza.

A [repülés a legszennyezőbb](#) közlekedési mód – mind levegőszennyezés, mind zajszennyezés, mind pedig klímapusztítás szempontjából. Mindez [rombolja az egészségünket](#) is.

2005 és 2025 között a budapesti repülőér utasainak száma mintegy háromszorosára nőtt. A légi áruszállítás még meredekebb, robbanásszerű, nyolcszoros(!) növekedést mutatott. A légi közlekedésből származó levegő és zajszennyezés ezzel arányosan növekedett.

Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér utas és teherforgalma 1950 - 2025



A közlekedés szektorban jelenleg alig érvényesül a szennyező fizet elve. A külső környezeti károk (externális költségek) nem jelennek meg a fogyasztói árakban. Erre példa, hogy Magyarországon a személyautó használat a valódi költségeknek csak harmadát fizetik meg, ami évi sokmilliárd forintos támogatás az autóhasználatnak.

Vonattal utazva szennyezzük a legkevesebb üvegházgázt. Busszal ennek két és félszeresét-, autóval háromszorosát-, repülővel ötszörösét szennyezzük. Vonattal szállítva szennyezzük a legkevesebb üvegházgázt. Belvízi hajóval másfélszeresét-, kamionnal öt és félszeresét-, repülővel negyvenháromszorosát szennyezzük. A vasút fejlesztése tehát energiatakarékos, és a legkevésbé szennyező.



Éjszakai vonatjáratok Közép-Európában.

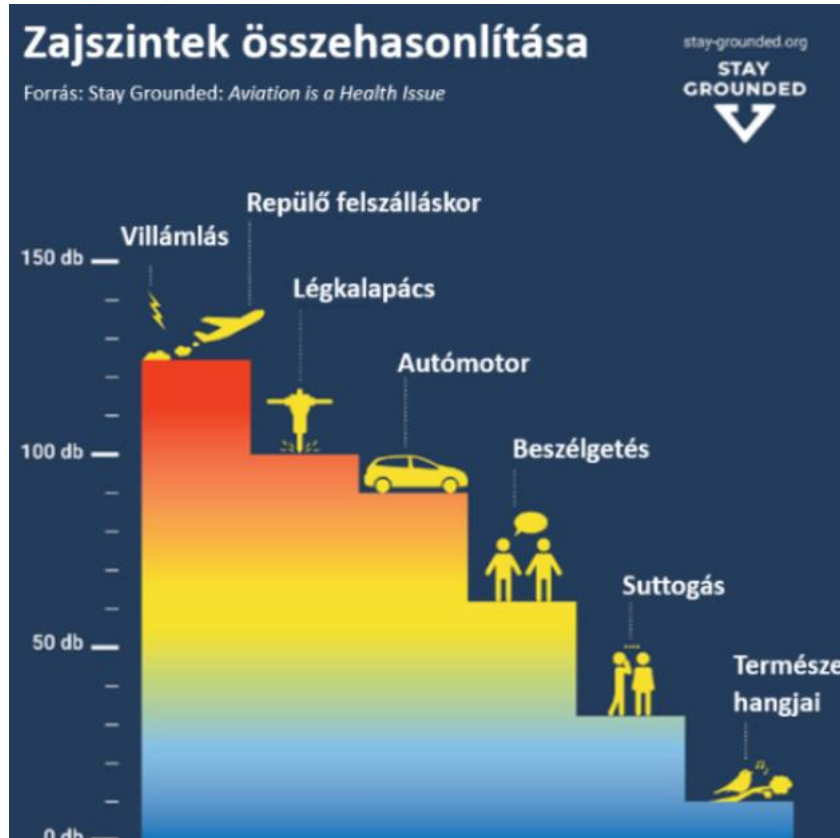
Forrás: <https://back-on-track.eu/night-train-map/>

Zajszennyezés

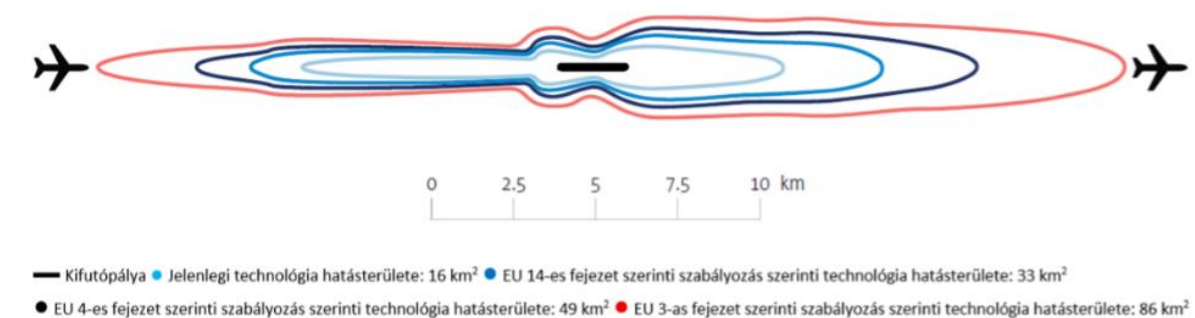
A jelenlegi szabályozás este 10 és hajnali 6 óra között 50 műveletet enged, bár éjfél és hajnali 5 óra között elvben csak 6 művelet lehetséges. Egyfelől ez utóbbi alól rendszeres a hatósági felmentés, másfelől ez így 56 legális „ágyúdörrenés” éjszakánként.

Egy tanulmány becslése szerint a frankfurti repülőtér közelében a repülőgépek éjszakai zaja évente 2340 kórházi kezeléshez és 340 halálesethez vezet.

A repülés egészségügyi probléma című kiadvány ábrája jól szemlélteti, hogy a repülőgépek felszállásakor keltett zaj a lakókörnyezetekben megszokott/előforduló ipari zajok mértékét messze meghaladja.



A repülés zajszennyezése messze túlmegy a repülőterek határain. A [2022-es Európai Repülési Környezeti Jelentés](#) ábrája jól szemlélteti, hogy **a 80 dB-es zajkontúrok a repülőtér leszállópályájától akár 10 kilométerre is megjelenhetnek**. Súlyosabb a helyzet, ha a repülő nagyobb, régebbi, vagy nincsen megfelelően karbantartva.



80 dB-es zajkontúrok a repülőtér körül különböző technológiájú repülőgépek esetében. Forrás: [EEA](#)

A repülőgépek környezeti hatásai közül a zajszennyezés a legkézzelfoghatóbb. Ez Budapesten és környékén számítások szerint mintegy egymillió embert érint közvetlenül. A zaj nem csak halláskárosodást okozhat, de szív és érrendszeri betegségeket, depressziót, alvászavarokat és kapcsolódó egészségügyi hatásokat, cukorbetegséget, magas vérnyomást.

Légszennyezés

A repülés, bár gyakran gondtalan és kényelmes közlekedési módként ábrázolják, valójában káros az emberi egészségre. A repülőgép-üzemanyag elégetése során olyan **légszennyező anyagok** szabadulnak fel, amelyek több ezer korai halálesetet okoznak. Nagy probléma például az ultrafinom részecske, amelyek mélyen behatol a tüdőbe, és még a véráramba is bejut. Példa lehet a leszálláskor a levegőbe kerülő gumiabroncs is, amely kiemelten rákkeltő.

A REPÜLÉS FŐBB SZENNYEZÉSEI

Szennyező anyag	Eredet	Egészségügyi hatás
Nitrogén oxidok (NO _x)	A légköri nitrogén oxidációja magas motorhőmérsékleten	Károsodott immun- és légzőszervi funkciók, szív- és érrendszeri betegségek, valamint fokozott reakciók allergénekre
Szálló por: korom	Szénhidrogének égetése	Szív- és érrendszeri, valamint légzőszervi betegségek és stroke. A hosszú távú kitettség negatív hatással van a várandósságra és a magzatra, és összefüggésbe hozható a tüdőrákkal és a csökkent termékenységgel. Függsz a mérettől és a kémiai összetételtől (lásd alább)
Szálló por: kénsav és szulfát	Az üzemanyag kénvegyületeinek elégetése során keletkező SO ₂ oxidációja a légkörben	Általában az ultrafinom részecskék (ultrafine particles, UFP) problémások, amelyek mélyen behatolhatnak a tüdőbe és bejuthatnak a véráramba
Szálló por: egyéb	A gumiabroncsok, a fékek és a kifutópálya felületének kopása. Ólom a kis repülőgépekben és a helikopterekben használt üzemanyagból (AvGas)	A szálló por 1. osztályú rákkeltő anyagnaként van besorolva
Ózon (O ₃)	Légköri kémiai reakciók a NO _x , a metán és az illékony szerves vegyületek (volatile organic compounds, VOCs) között	Súlyosítja a tüdőbetegségeket, például az asztmát és a krónikus obstruktív tüdőbetegségeket (COPD)
Kén-dioxid (SO ₂)	Az üzemanyag kénvegyületeinek égése	Az orrnyálkahártya irritációja és légzőszervi betegségek
Szén-monoxid (CO)	Szénhidrogének égése	Légzési problémák, például asztma, szívbetegség és fokozott halálozás



Veszélyes légszennyező anyagok (Hazardous Air Pollutants, HAPs)	Ide tartoznak a benzol-, az 1,3-butadién-, a naftalin-, az etilbenzol-, a formaldehid-, az 1-metilnaftalin-, és az ólomvegyületek.	Rákkeltő anyagként vannak besorolva. Eredetük különböző, ami további kutatásokat igényel
--	--	--

Forrás: [A repülés egészségügyi probléma](#)

Pénzügyek

Bár a repülés következetesen állítja, hogy pénzügyileg jövedelmező ágazat, ez nem látszik biztos állításnak. **A repülés nem fizet sem kerozin adót, sem ÁFA-t.**

Ahogy egy szakértő [elmondta](#): repülés kiváltság: globális viszonylatban a lakosság mindössze 10%-a repül, a magyar lakosságnak pedig körülbelül a 40%-a egy hét szabadságra sem tud elmenni. A magyar társadalom leggazdagabb 10%-a karbonlábnyomában a repülés körülbelül 15%-ot tesz ki, míg a legszegényebb 5% karbonlábnyomában ez nagyjából fél százalék.

A magyar állam 2004-ben [3,1 milliárd eurót](#) költött a repülőtér visszavásárlására.

A repülőtér megközelítéséhez a magyar kormány [további 500 millió euró](#) közpénzből tervezi a városhatárt és a repülőtér területét összekötő közút fejlesztését. Tervezi ezt annak ellenére, hogy erősen kétes, hogy a város határáig széles autópályán bevezetett autóforgalom onnan vajon hogyan jut tovább?

További [1 milliárd eurót](#) terveznek költeni az új terminálkomplexumra (új, 35 000 m² alapterületű terminálépület; új, 15 000 m²-es utasmóló, a forgalmi előtér 132 000 m²-es bővítése, 13 új repülőgép-állóhely, és egy külön jégtelenítő terület). Ennek költségeit a leköszönő kormány közpénzből tervezte fizetni, a most felálló kormány valószínűleg a [repülés szektorral fizeteti ki](#).

(Ez az összeg, összevetésül, 70 olyan nagyságrendű vasútállomás felújításra lenne elég, mint amilyen a Nyugati Pályaudvar épületének felújítása volt. Máshogyan fogalmazva: ebből minden nagy vasútállomás megújulhatna. Éppen ezért a Magyar Természetvédők Szövetsége és a Fenntarthatóság Felé Egyesület támogatja, hogy ha egyáltalán szükséges a budapesti repülőtér bővítése, akkor azt a [repülés szektor fizesse](#).)

Az egészséges környezethez való jog

A repülés nem alkotmányos jog, az egészséges környezethez való jog igen. „*Magyarország elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.*” (Magyarország Alaptörvénye, XXI. cikk 1. bekezdés).