

Zaj, éghajlat, egészség, igazságosság és kommunikáció a légiközlekedésben

Műhelykonferencia a légiforgalom környezeti és társadalmi hatásairól

Jegyzetek

- **Időpont:** 2026. október 8. csütörtök 09:00 – 13:00
- **Helyszín:** Körösi Sándor Művelődési Ház, [Budapest, 1105 Szent László tér 7-14.](#)

A Stay Grounded szervezetet 2016-ban alapították, ez a légiközlekedés méltányos csökkentéséért küzdő szervezetek platformja. Világszerte 234 tagszervezet a tagja. Az elnevezés jelenése magyarul körülbelül: maradj a földön, maradj józan. Stay Grounded honlap: www.stay-grounded.org



Michaela Leitner (Stay Grounded): Légi közlekedés és klímaigazságosság

A légiközlekedés klímaigazságossági ügy:

- A légiközlekedés káros a gyakran utazók, a repülőtéri alkalmazottak és a repülőterek közelében lakók egészségére nézve; ez környezeti igazságtalanság.
- 2018-ban a világ népességének csupán 2–4%-a utazott nemzetközi járaton.
- A népesség 10%-a fogyasztja el a légi közlekedés energiaigényének 75%-át.
- **2023-ban Magyarországon az emberek csupán 11%-a utazott repülővel.**
- Egy London – New York repülőjárat az egy emberre jutó fenntartható éves karbonlábnyom négyszeresét bocsátja ki. Ennek az utazásnak a kihagyásával négyszer annyi CO₂ takarítható meg, mint egyévnnyi vegán étrenddel a hagyományos étrendhez képest.
- Magánjáratok: még rosszabb, a legkevesebb adót fizet az okozott károkért, és a legtöbb egy főre eső szennyezés, mivel alacsony a kihasználtsága, és főleg rövid távokon (kevesebb mint 900 km) repül. Robbanásszerűen növekszik, a lakosság igen kicsi százaléka használja.
- Ökológiai hatások (nem csak CO₂): a repülés átlagosan 6-9%-ban felelős a jelenlegi éghajlat krízisért (de pl. Franciaország 14%-ban, ami nem összehasonlítható a globális dél országaira eső kicsi aránnyal).
- Éghajlati, időjárási rekordok: lásd a diákon.
- A légiközlekedés folyamatosan nő, az iráni háborútól sem torpant meg, 2050-ig a légiforgalom duplázódása várható a mai tendencia mellett. Ezzel arányosan gyarapodhatnak a repterek körüli konfliktusok is.

- A “zöld” miért egyenlő a földön maradással? – A repterek fenntarthatósági jelentéseiben feltüntetett hatékonyságnövelés elenyészik a forgalom növekedés okozta károk mellett. Az elektromos hajtású repülőgépek csak rövid távokra alkalmasak; a bioüzemanyagok környezeti és társadalmi szempontból is károsak. A visszagyűjtött háztartási használt olaj mennyisége elenyésző az igényhez képest. A hidrogénhajtású repülőgépek drágák és az infrastruktúra átépítését igényelnék. Megújulókat miért repülésre, miért ne másra használjuk? A kibocsátáskompensáció nem hatékony és konfliktusokat szül.
- A légiipar adókedvezményeket élvez.
- Nem megfelelő a kibocsátások szabályozása, a CORSIA rendszer csak a kibocsátás-kompensációval foglalkozik, a csökkentéssel nem. Ez még az EU szerint sem hatékony. Az EU ETS csak az EU-n belüli légijáratokra vonatkozik, és nem terjed ki a szén-dioxidon kívüli egyéb szennyező anyagokra.
- Lehetőségek: számos technikai megoldás pl. gyakori repülések adója ([Frequent Flying Levy](#)).

“Vörös vonal a reptereknek” kiáltvány ([Red Lines for Airports Manifesto](#)). Megjelenik benne az alternatívák népszerűsítése is: közösségi közlekedés – a vasút dekarbonizációja. Utaskilométerre eső kibocsátásban minden kedvezőbb a repülésnél.

Kérdések, válaszok:

- Van-e összehasonlítás a tengerhajózás kibocsátásával? – A hajózás sem fenntartható, ott sem éri meg a bioüzemanyagokat használni.
- Árakban nem versenyképes a vasút a repüléssel szemben. Hogyan lehetne ez ellen tenni? – Ez az egyik fő probléma, az adók hiánya. Az pedig politikai döntés kérdése. Egy másik tényező: idő. A kormány befolyásolhatja a politikai döntéseket, és azzal az egyéni közlekedési mód kiválasztását pl. a belföldi turizmus ösztönzésével, vagy munkavállalói vasútjegy-kedvezményekkel.
- Éjszakai repülés jelenleg nincs teljesen tiltva Magyarországon. Ausztriában sem. Ott ez az egyik fő követelés. Sok európai repülőtérén van ilyen.
- Nemcsak a vonatjegyek ára, de a menetrendek és a jegyvásárlási rendszer sem versenyképes / utasbarát. Pl. Budapest-Brüsszel vonalon általában legalább két átszállás szükséges. Ezt EU-s szinten lehetne megoldani, összehangolni. A Stay Grounded együttműködik a [Back on Track](#) nevű szervezettel ebben a témában.
- Egy résztvevő szerint a RyanAir kivonulna Ausztriából, Magyarországra tenné át a székhelyét, mert itt nem terheli „Ticketabgabe” (ticket tax), azaz az utasszám és az utaskilométer után fizetendő adó. A [Transport & Environment](#) szervezet számításai szerint ezt az adót lenne a legkönnyebb bevezetni.

A bécsi repülőtér 3. kifutópályája elleni küzdelem

- A bécsi repülőtér terjeszkedése elleni küzdelmek az 1990-es évek közepén kezdődtek.
- A környező közösségek felháborodtak, civil kezdeményezéseket alakítottak minden érintett településen.
- Az aktivisták specializálódtak, képezték önmagukat és a lakosságot.
- A gazdákat is bevontak, mert jó minőségű termőföldek estek volna áldozatul.
- Volt egy mediációs megállapodás, amelyet a környezeti hatásvizsgálati folyamatban (KHV) figyelembe vettek; de a mediációs folyamatot a repülőtér finanszírozta, nagyon időigényes volt, és a civil tagokat kijátszották egymással szemben. Ezért számos civil kezdeményezés kilépett belőle, és független ernyőszervezetet alakított.

- Az ernyőszervezet és tagjai számos jogi eljárást indítottak, pl. a KHV ellen, ill. az Európai Bíróságon (a termőföld-veszélyeztetés miatt, a nemzeti szintű politikai érdekeltségek okán).
- A klímaaktivizmus és a reptér elleni kampány összefonódott. A szántóföldeket bevetették, arattak, a gabonával és az abból készült liszttel kampányoltak: “Plugmeh!” “Plugfeld anstatt Flugfeld!”
- A KHV alapján kiadott engedély lejárt, mielőtt az építkezés megkezdődött volna. A beruházó hosszabbítást igényelt, ezt megtámadták. 2025 novemberében a 3. kifutópálya építésének tervét hivatalosan visszavonták.
- Mégis növelni akarják a bécsi reptér forgalmát. Jelenlegi kampánycélok: az éjszakai repülés betiltása, szigorúbb kibocsátás-ellenőrzés.

Tanulságok:

- össze kell fogni;
- szövetségre kell lépni a társadalom más érintettjeivel;
- láthatóvá kell válni a társadalomban;
- jogi úton időt kell nyerni;
- a geopolitikai fejlemények hatással lehetnek a projektekre;
- jogászokat és más szakértőket is meg kell nyerni az ügyünknek;
- jó keretezés (= üzenet és érvek megfogalmazása, pl. egészség, élelmiszerbiztonság stb.);
- fel kell tárni, hogy kik profitálnak a reptérbővítésből;
- soha ne adjátok fel, legyetek kitartóak;
- nem szabad hinni az intézetek kijelentéseinek és ígéreteinek;

Ajánlott irodalom:

- **Jogi eszköztár** [magyar nyelven](#) és [angol nyelven](#)
- **A repülés egészségügyi kérdés** [elérhető itt](#) (eredeti: Aviation is a Health Issue: <https://stay-grounded.org/aviation-is-a-health-issue>)
- **Adatok, infografikák és érvek** a légi forgalom csökkentése mellett (gyakori kérdések és válaszok): <https://stay-grounded.org/information-on-aviation/>
- **Zöldrefestés információs lapok** (Greenwashing Factsheets; miért nem valósítható meg a környezetbarát / zöld repülés): <https://stay-grounded.org/greenwashing/>
- **Repterek elleni küzdelmek tanulságai** a világ számos részéről: <https://stay-grounded.org/aviation-related-conflicts>
- A Stay Grounded angol nyelvű online workshopokat tart a repterek bővítésének megakadályozásához szükséges készségek fejlesztésére: <https://stay-grounded.org/training/>

Kérdések, válaszok:

- Van-e adat arról, hogy hány ember hal meg repülési zaj miatt, nappali és éjszakai repülési zaj miatti halálesetek? – [Frankfurti tanulmány](#) több száz halálesetet becsül. Általánosságban: az éjszakai zaj sokkal veszélyesebb. – 2015-ös EU fórum a zajról szerint a lakosság 0,09%-a érintett. Magyarországon egy miniszterhelyettesi levél 80000 emberről beszélt, ez alapján ez 72 haláleset évente. – Ez meglehetősen reptér-specifikus.
- Mik a hasonlóságok és eltérések a budapesti és a bécsi eset között? Lég- és zajszennyezés hasonló lehet. Különbség: Budapesten a társadalmi önszerveződés más fokon áll.
- Salzburgi reptér bővítését megtiltották, mert körbeépítették, erre van példa. A budapesti reptér körüli érintettek nagy része mástól (a kormánytól stb.) várja a segítséget. Budapesten 20-30 éve megy ez. Sem harcosságért, sem tudásért nem kell a szomszédba mennünk.
- Magyarországon a hatályos jogszabályokat nem tartják be a hatóságok. Ilyen van-e Ausztriában is? – Bécsben nem olyan rossz a helyzet, mint Magyarországon, de a reptér megtalálta ott is a kikapukat. Sok mindent nem tud befolyásolni a civil társadalom. Ausztriában az a gond, hogy az intézmények/hatóságok növekedéspártiak. A meglévő jogszabályokat általában betartják.
- Példa: 2015-ben volt egy nagy botrány a Volkswagennél, amikor csaltak a kibocsátási teszteken. Háromszor annyi volt a kibocsátás, mint amennyit a jelentésekbe írtak. Amikor ez kiderült, az USA kormánya nem tett semmit. Újságírók próbálták megszégyesíteni. Ennek következtében a VW eladásai jelentősen visszaestek. Magyarországot kívülről nézve: úgy tűnt, Magyarország elveszti a demokráciát. Aztán jött a választás, ahol minden megfordulni látszik. „Az emberek azok, akik változást tudnak hozni. Meg tudják csinálni.”
- Mennyi az állam részaránya a bécsi reptér tulajdonában? – Mintegy 50% Bécs önkormányzata, az államé kevesebb mint 50%, a többi magánbefektető. Az államnak van vétőjoga. Budapest: többségi állami tulajdon.
- Zuglóban az utóbbi időben erősödött a légtérzaj. A FB-on siránkoznak emberek, összefogás még nem alakult. Sokan nem problémáznak, becsukják az ablakot, nem érdekli őket.
- Zugló az 1-es pálya vonalába esik. 2005 májusa óta másfelé irányították a gépeket, 2018-ban visszaállították, mert a 2005-2018 útvonal veszélyes volt. Más valaki a II-es pálya rákoshegyi végéhez közel lakik.
- Mennyi az a pénz, ami bejön a magyar államnak a ferihegyi reptér működéséből? Kontra az, hogy élehetetlenné teszik sokezer ember otthonát. Honnan lehetne adatokat szerezni a bevételről, a forgalom változásáról stb.? HVG: 2026. májusi adatok: 262 millió euró osztalékot fizetett ki a BUD a magyar államnak. Ez a Corvinus Vagyonkezelő Alapítványba kerül, majd állítólag onnan kerül vissza a központi költségvetésbe.
- Gyakran jönnek gazdasági érvekkel. [Új tanulmány](#): a gazdasági növekedés nem függ össze a légiforgalom növekedésével. Számításba kell venni más költségeket és támogatásokat is, az egészségkárosodás miatt a munkaerőpiaci kiesés (GDP-csökkenés) költségét stb.
- Mik lehetnek a következő lépések a Budapest Airport ügyében? Többen megtámadták a reptér környezetvédelmi engedélyét a bíróságon. A másodfok kinyilvánította, hogy nem illetékes a fellebbezések kezelésében. „Ez abszurd.”-mondja egy résztvevő.
- Önszerveződés, összefogás, edukáció. Példa: a Nagykovácsi út – Soroksári út körüliek szerveződése: házbizalmik közösségét szervezték meg – zajvédelmi falat és lakásonként 500 ezer Ft kártérítést kaptak, ezt sikerült elérniük.
- Egy résztvevő szerint a kormány megtámogatta a zajbizottságba delegált álcivilt.
- Az ANTSZ egy korábbi X. kerületi és XVII. kerületi statisztikájában a legmagasabb a szív-érrendszeri és rákos megbetegedések aránya. De ráfogták a városba beáramló közúti közlekedésre.
- Korábban jogi területen dolgozott résztvevő: Szívesen részt venne a Stay Grounded műhelyeiben, érdekli az edukáció módja, az emberek megnyerésének módja.

- **A képzés kulcsfontosságú.** Ausztriában is az egyik fő kampányos városról városra járt, és képezte az embereket. Jó adatok, egészségi adatok kellenek, szennyezéseket/kibocsátásokat mérni képes szakembereket megnyerni az ügyünknek, bevonni.



Sean Currie (Stay Grounded): Kommunikáció és narratívák

Bevonódási piramis

- 1) megfigyelők: csak tudnak az ügyről, homályosan, nem aktívak, esetleg részt vesznek egy-egy rendezvényen
- 2) követők: rákattintanak a „Követem” gombra a közösségi médiában
- 3) aláírók/hívek: posztolnak a közösségi médiában az ügyről, panaszkodnak, esetleg adományoznak vagy aláírnak egy petíciót
- 4) hozzájárulók: akik áldozatot hoznak az ügyért (például az itt jelenlévők, akik az idejük egy részét erre a műhelykonferenciára szánták)
- 5) elhivatottak: teljesen bevonódnak, ez az ügy az életük egyik fókusza, pl. blogolnak róla, sok időt töltenek az üggyel foglalkozva
- 6) vezetők: más embereket összeszerveznek, ők intézik például a jogász felbérelését

Hogyan használjuk az első három csoport nagy létszámú tagságát?

- Gyűjtsünk email címeket: Egy 1000 email címre küldött levelet kb. 300-an elolvasnak. A közösségi média elérési aránya sokkal rosszabb.
- Petíció egy aktuális (forró) témára, arra aláírásokat gyűjtünk, és a végére betesszük beikszelhetően: „További információt kérek a témáról.”
- Tartsuk aktívan az embereket emailen keresztül. Mondjuk kéthetente egy levél (ne legyen hosszú!), amelyet egy aktivista írt (nem arctalan szervezet). Kérjünk valamit a levélben. lehet ez meghívás egy eseményre, adomány kérése egy konkrét célra (pl. jogász szerződtetésére).
- Vannak ingyenes petíciókészítő platformok, fontos: GDPR! „Elfogadom az adatvédelmi irányelveket” ‘I accept the Privacy Policy.’ (A Stay Grounded tud adni mintát a Privacy Policy-ra.)
- Beszéljünk az emberekkel, kérjünk tőlük engedélyt arra, hogy rendszeresen kommunikálhassunk velük. Tájékoztassuk őket rendszeresen friss infóval.

Kérdések, válaszok:

- Egy résztvevő elmondja, hogy szkeptikus a magyarországi megvalósíthatósággal kapcsolatban. A FB jobban elér az emberekhez. – O.K., posztoljatok a FB-on akár petíciós felhívást is, aztán gyűjtsetek email címeket azon keresztül. Az utcán / piacon is meg lehet szólítani embereket. De a petíciók önmagukban sem elegendőek.
- A jogi utak igénybevétele, pertársaságok szervezése. Strassbourgban és Luxembourgban két döntés született 2026-ban az állampolgárok javára. A jogi út irányába tud-e hasznos tanácsokat adni, mert több jogász rendszeresen visszautasítja, hogy ezt az ügyet felvállalja? – Környezetvédelmi jogászok vannak, akik az értékrendjük mentén kedvezményes tarifáért vállalnak ügyeket. Pl. Client Earth. Alkalmazzuk az EU jogot is, nem csak a hazait. Lásd a [SG jogi kézikönyvét](#) az [MTVSZ honlapján](#).
- Az MTVSZ egyedül foglalkozik ezzel, vagy megkeresett más szervezeteket is? – Igen, megkerestünk másokat is. Igen, le kell ülni más szervezetekkel. Vegyes válaszokat kapunk, és a civil környezet is folyamatosan változik. Nem ígérjük, hogy a jövőben kiterjesztjük a kapcsolatrendszerünket.
- **Résztvevő javaslata: nagyobb összefogás kellene. Pl. „ahang”-on keresztül**, repülés témában is volt aláírás gyűjtés „Tiltakozás a Budapest feletti légifolyosó zaj- és légszennyezése ellen” címen. Ha összegyűlik 5000 aláíró, akkor az ügyet tovább viszik, és személyes véleményt is be lehet írni. <https://szabad.ahang.hu/petitions/tiltakozas-a-budapest-feletti-legifolyoso-zaj-es-legszennyezese-ellen>
<https://terjed.ahang.hu/campaigns/budairport>

Gyakorlati feladat:

A 4-5 fős csoportok gyűjtsenek érveket (pl. egészségi, gazdasági, ökológiai stb.) az egyes követelések mellé. Ez legyen pontos, figyelemfelkeltő. Nevezzék meg a célcsoportot (pl. kormány? Főváros? vagy Budapest Airport?), válasszanak nevet a kampánycsoportodnak.

Követelések

1. Éjszakai repülések teljes tilalma, ne növeljék a nappali repülők számát, társadalmi egyeztetés, tartsák be a jogszabályokat, cargo máshova, diszkont légitársaságokat máshova
2. Az éjszakai repülés tilalma
- 2.b A WHO ajánlásainak betartása
3. Jogi szabályozás: nincs egységes szabályozás és egyértelmű jogszabályok. Jogharmonizáció és a jogszabályok betartatása. Hatáskörök tisztázása: légiközlekedési hatóság, miniszter; független környezetvédelmi hatóság
4. A repülési útvonalakat helyezték át a városon kívülre, egyfajta „repülési M0”

Előadó javaslata: Válasszátok szét az egyes követeléseket (külön petíció mindegyikre), mert más embereket más ügyek / vonatkozások érdekelnek, mást vállal fel.

Témajavaslatok:

- A jövő nemzedékekért tenni
- A nappali mértékadó forgalom 8-10%-át lehet éjszaka engedélyezni... Ha a napi forgalom 710 járat, akkor 22-06 h között több mint 50 gépmozgás lehet legális, ennyiszer felkelni egészségromboló (szív- és érrendszeri). Mekkora ráfordítást jelent az államnak, ha az adott ember kiesik a munkából?
- A lakosság egészség-nyeresége, mint a gazdasági társaságok vesztesége (Ha az osztalékot kifizetnék a lakosságnak, nem érné meg működtetni a repteret.)

Előadó javaslata: Érvek: a Duna alacsony vízállása: mindenki tapasztalja, az ebből eredő gondokkal együtt. Ezt megragadni, hozzákapcsolni az emberek fejében az éghajlatváltozáshoz, azt pedig a repüléshez, mint egyik hajtóerejéhez.

Ki a célcsoport?

Előadó javaslata: A kormányzat mint célpont: a miniszterelnököt célozni nem hatékony. Meg kell keresni azt a döntéshozót, aki a lehető legalacsonyabb, de még hatékony szint, aki értheti a problémát, és tudhat is tenni valamit. Őt megcélozni pl. tömeglevelekkel (petíció). Ilyen volt a Stay Grounded levélíró kampánya az EU-tagországok külképviselteinek az egyéni repülési adók eltörlése ellen.

Kommunikációkutatás a repülés szociális és környezeti kérdéseinek Facebook megjelenéséről

A kutatás igazolta azt az előzetes feltevést, hogy a középvezetői szint a vizsgált időszakban egyáltalán nem kommunikált a repülés környezeti (légszennyezés, zajszennyezés, éghajlatrombolás) és társadalmi (egészségügyi) hatásairól. A budapesti repülőtér vizsgált posztjainak felében megjelent a zöldrefestés. A repülőtér - annak ellenére, hogy 2005 és 2025 között nyolcszorosára nőtt a teherszállítás - a teher szót nem használja, helyette a cargo szó jelenik meg. Lásd bővebben a kutatás [beszámolóját](#).

A „REPÜLÉS – A TELJES KÉP” fotópályázat díjátadója

A 25 évnél fiatalabbak kategória győztese: Eiszrich Péter: Touchdown című képe.



Az általános kategória győztese: Fülöp Gábor: (L)Égszennyezés című képe.



A közönségdíj kategória győztese: Zsell Pál Dávid: Hajtómű indítás című képe.



A győzteseknek gratulálunk!