

## Zűrös légi ügyek: Az EBB figyelmen kívül hagyja a Budapest Airport bővítése által okozott környezeti és társadalmi terheket

További információ:

**Anna Roggenbuck**  
EIB policy officer  
CEE Bankwatch Network  
[annar@bankwatch.org](mailto:annar@bankwatch.org)

**Dönsz-Kovács Teodóra**  
éghajlat és energia program-  
munkatárs  
Magyar Természetvédők  
Szövetsége  
[donsz.kovacs.teodora@mtvsz.hu](mailto:donsz.kovacs.teodora@mtvsz.hu)



**A** COVID-19 járvány harmadik hullámát követően az utazási irodák és a repülőtársaságok heves kampányba kezdtek, hogy a turistákat repülőre ültessék. Ez a budapesti repülőtér környékén is érezteti hatását: miközben sokan élvezik a lehetőséget, hogy nyaralni/vakációzni repülhetnek, a turista- és teherjáratok számának növekedésével járó zaj egyre inkább megkeseríti a repülőtér közelében lakók életét. És ez még nem minden: a repülőgépek üzemanyagának, a kerozinnak az égetéséből származó légszennyezés kiterjedt földrajzi területet érint. A klímakatasztrófa árnyékában felelősségteljesebben kellene viszonyulnunk az utazáshoz, online vásárláshoz és el kellene kerülnünk, hogy visszatérjünk a régi "normális" állapothoz, amely a problémákat okozta. Az Európai Beruházási Bank által finanszírozott budapesti repülőtérbővítés jó példa arra, hogyan használják a közpénzekből nyújtott támogatást a légi közlekedés fejlesztésére, úgy, hogy közben nem veszik megfelelően figyelembe a környezeti és társadalmi hatásokat.

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér mindössze 16 kilométerre található Budapest központjától. Az évi 6 millió, a 2019-es rekordévben pedig 15 millió utasra szóló engedéllyel rendelkező repülőtér új fejlesztési tervei 21 millióra, azaz Magyarország lakosságának több mint kétszeresére kívánják növelni az utasforgalmat. A Budapest Airport működése és bővítése mintegy **1 millió embert** érint, köztük olyan gyermekes családokat, akiknek a házi évtizedekkel a repülőtér bővítésének megkezdése előtt épültek. A helyi lakosok életminősége a légi forgalom növekedésével arányosan csökken.

### EBB-pénz a hatalmas repülőtér-fejlesztésre

Az Európai Beruházási Bank (EIB) 2018 decemberében 200 millió eurós hitelt írt alá<sup>1</sup> a Budapest Airport fejlesztésére a CAPEX-terv keretében.<sup>2</sup> A hitel összesen 463 millió euró értékű beruházásokat hivatott társfinanszírozni, többek között:

- Az új B utasmóló építése;
- Új 3. terminál építése;
- A repülőtér földi világításának felújítása;
- Egy új teherforgalmi bázis (Cargo City) építése; és
- Egy sor egyéb földi és légi oldali fejlesztés, beleértve a poggyászkezelő rendszer korszerűsítését a legújabb Standard 3 gépekkel.

A beruházás várhatóan 15 millióról 21 millió utasra, azaz mintegy 50 százalékkal növeli a repülőtér éves kapacitását.<sup>3</sup> **Annak ellenére, hogy a projekt várhatóan jelentősen megnöveli a légi forgalmat, nem végeztek az uniós környezetvédelmi jogszabályok által elvárt környezeti hatásvizsgálatot.** Ez azért vált lehetségessé, mert a projektgazda több kisebb projektre osztotta a projektet („felszalámizás”), és figyelmen kívül hagyta azok összeadódó (kumulatív) hatásait. A fentiekén kívül a repülőtér egy új teherforgalmi létesítményt, egy új vasútállomással való vasúti összeköttetést, valamint egy sor olyan projektet is tervezett, amelyek célja a magas szolgáltatási színvonal folyamatos biztosítása az utasok számára.

A repülőtér mentességet kapott a helyi területrendezési tervnek való megfelelés alól, a repülőtér fejlesztéséhez nem kellett környezeti hatásvizsgálatot (KHV) végeznie. Az EBB környezetvédelmi normáival való ellentmondások ellenére, amelyek előírják, hogy az EU-ban a projekteket az EU környezeti hatásvizsgálati irányelvvel összhangban KHV-nak kell alávetni, a bank projektátvilágítása nem állapított meg semmilyen meg nem felelést. Az EBB következtetése szerint a projekt környezeti és társadalmi hatásai várhatóan csekélyek lesznek.

### Légszennyezés

Mivel a Budapest Airportnál a csúcsidőszakban naponta 340 művelet zajlott, a fel- és leszállások során naponta legalább 700 tonna szén-dioxidot és mikroporszemcsét bocsátott ki<sup>4</sup>, amely Budapesten és Pest

<sup>1</sup> Európai Beruházási Bank, '[Projects to be financed - BUDAPEST AIRPORT CONCESSION \(CAPEX PLAN\)](#)', 2019. január 16.

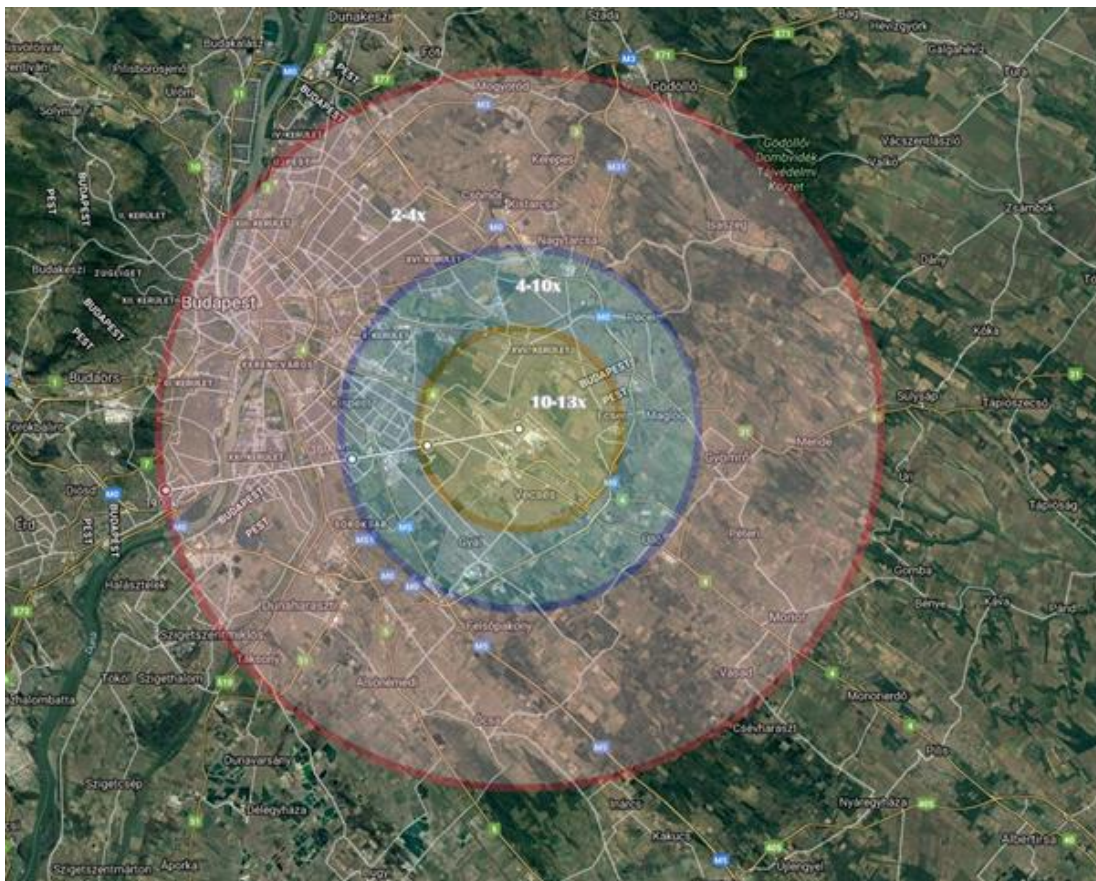
<sup>2</sup> Tőkekiadások

<sup>3</sup> A repülőteret eredetileg évi 6 millió utas fogadására tervezték. A COVID-19 járvány előtt a legnagyobb forgalom 18 millió utas volt. A világvárvány miatt a forgalom évi 9 millió utasra csökkent, ami már érzékelhető könnyebbséget jelentett a helyi közösségek és a környező természet számára. Ez a legmagasabb utasforgalom, amely hosszú távon a helyi közösségeknek még elfogadható lenne.

<sup>4</sup> A Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület (KLKE) által végzett számítás. A felszállást követő és a leszállást megelőző hat percben egy átlagos utasszállító repülőgép összesen 600 kg üzemanyagot éget el.  $600 \text{ kg} \times 340 \text{ művelet/nap} \times 3,16 \text{ szén-dioxid- és oxigénfelvételi együttható} = 645 \text{ tonna szén-dioxid és mikropor}$ , amit a repülőtér naponta bocsát ki Budapesten és Pest megyében, a nagyobb repülőgépek figyelembevétele nélkül. A nagyobb repülőgépek figyelembevételel súlyozva (feltételezve, hogy 60 művelet hozzáadása megközelíti a nagyobb repülőgépek

megyében oszlott szét. Ez nem tartalmazza a kiegészítő szolgáltatások (a repülőtérre és a repülőtérről történő szállítás, földi műveletek stb.) kibocsátásait.

Az alábbi két térkép a holland Schiphol repülőtéren mért adatokból becsült mikroporszennyezést mutatja be, amelyet a Budapest Airport 2018-as és 2019-es forgalmi adatai alapján a budapesti repülőtérre alkalmaztak. A repülőtér körüli 19 kilométeres kört lefedő piros zónában a mikropor koncentrációja elérheti a  $5100 \text{ p/cm}^3$ , a kék zónában (9 kilométer) a  $12\,700 \text{ p/cm}^3$ , a sárga zónában (5 kilométer) pedig a  $16\,510 \text{ p/cm}^3$  értéket. Összehasonlításképpen, a normál átlagos mikropor-koncentráció körülbelül  $1000\text{--}1200 \text{ p/cm}^3$ ; azaz az érintett zónákban a mikropor-koncentráció az átlagos szint 2-13-szorosa. **Ezen az érintett területeken, a budapesti repülőtér közelében mintegy 1 millió lakos él, ebből félmillió ember a közvetlenül érintett zónában (9 kilométeres kör), ahol a repülőtérrel kapcsolatos légszennyezés káros egészségügyi hatásai a legvalószínűbbek.**



Becsült mikropor-koncentráció a Budapest Airport körül. A holland Schiphol repülőtéren mért adatokból kiindulva, a Budapest Airport 2018-as és 2019-es forgalmi adatai alapján a Budapest Airportra alkalmazva.

Forrás: [Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület \(KLKE\)](#)

többletkibocsátását; tehát 400 repülőgéppel számolva naponta),  $600 \times 400 \times 3,16 = 758,400 \text{ kg}$  a szén-dioxid- és mikropor-kibocsátás naponta. Ez az egyenlet a KLKE saját kutatásain alapul, többek között olyan oldalak bevonásával, mint az Ecoscore, "How to calculate the CO2 emission from the fuel consumption?", utolsó adatbázis-frissítés 2021. szeptember 13.





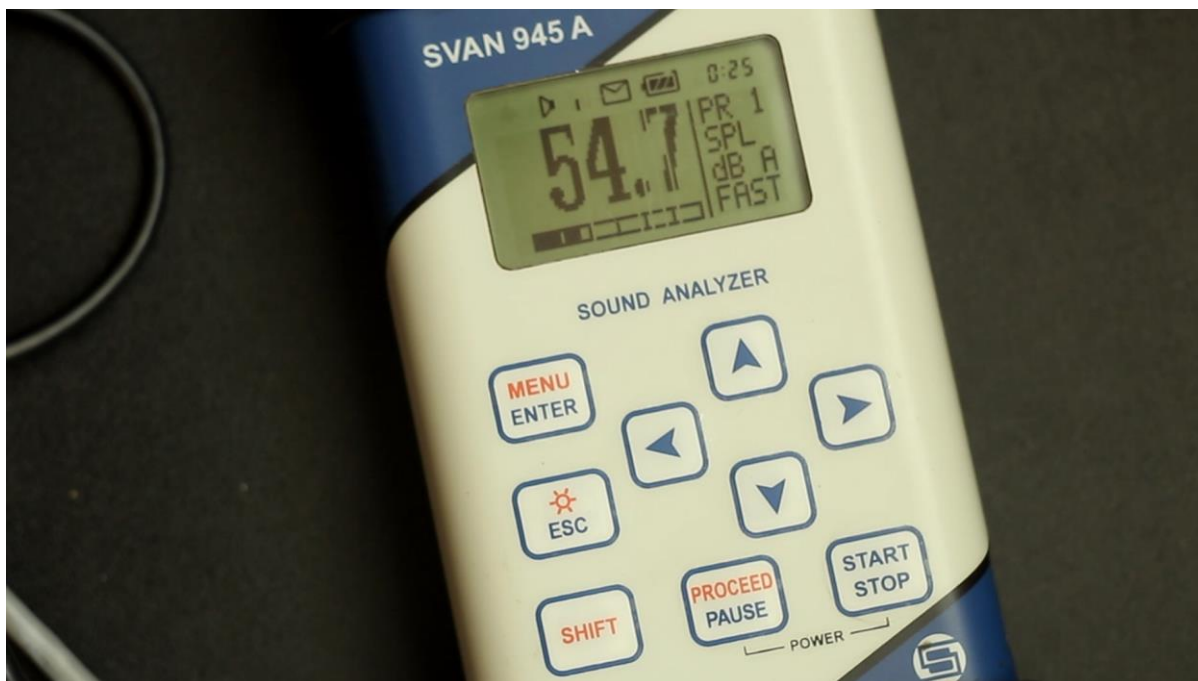
Becsült mikropor-koncentráció a Budapest Airport környékén. A holland Schiphol repülőtéren mért adatokból kiindulva, a Budapest Airport 2018-as és 2019-es forgalmi adatai alapján a Budapest Airportra alkalmazva. Forrás: [Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület \(KLKE\)](#)

A Schiphol repülőtérnél, amely egy hasonlóan sűrűn lakott területen található, egy tanulmány kimutatta, hogy „Amstelveen és Amszterdam több ezer otthona esetében, amelyeket leginkább érint a Schiphol légszennyezése (akár 40 000 ultrafinom porrészecske/cm<sup>3</sup>-rel nagyobb légszennyezés), a várható élettartam átlagos csökkenése több mint egy év lehet”.<sup>5</sup> Ez arra utal, hogy a Schiphol repülőtér körüli légszennyezést vagy nem értékelték megfelelően, vagy a hatóságok figyelmen kívül hagyták. A budapesti repülőtér környékén élők azonban nem ilyen jövőt kívánnak maguknak. Az MTVSZ helyszíni látogatása során a tüdőfibrózisban vagy agydaganatban szenvedő lakosok vagy hozzátartozóik arról számoltak be, hogy az orvosok gyakran mondták nekik, hogy betegségük nagyrészt a kerozin vagy a zajszennyezés számlájára írható, még ha ezt írásban nem is erősítették meg.

<sup>5</sup> "Ez becslések szerint 10 000 embert érint, akik olyan otthonokban élnek, amelyeket fokozottan érint a szennyezés. További 20 000 lakásban az ultrafinom részecskék 3,8-7,7 hónapos élettartam-csökkenést okoznak az ott élő mintegy 44 000 ember számára. Mintegy 88 000 ember (40 000 lakóhely) esetében a becslések szerint a Schipholból származó ultrafinom részecskék miatt 1,9-3,8 hónapos várható élettartam-csökkenés következik be. A TNO felmérte a Schipholból származó ultrafinom részecskék koncentrációját a repülőtértől északra, Amszterdam és Amstelveen lakott területein (555 000 lakóhely)."

Anne Knol, 'Ultrafine particles from Schiphol airport: An analysis of health impacts for area residents', *Milieudefensie (Friends of the Earth Netherlands)*, 2014. december

## Zajszennyezés



A budapesti repülőtér engedélyt kapott az éjszakai üzemelésre. Éjszaka, 22.00 és 06.00 óra között 50 le- és felszállást lehet végrehajtani, ebből hat le- és felszállást 00.00 és 05.00 óra között.<sup>67</sup> Helyi lakosok arról is beszámoltak, hogy a repülési útvonalakra és a lakott területek fölött a földtől való távolságra vonatkozó előírásokat a repülőgépek gyakran megsértik, ami negatív hatással van az érintettekre.

A zajvédelmi/-csökkentési zónák meghatározásához használt zajhatárértékek szintén problémásak. Míg a WHO éjszakai kültéri zajra vonatkozó iránymutatásai azt ajánlják, hogy a zajszintet "az éjszakai zaj káros egészségügyi hatásainak megelőzése érdekében" évente átlagosan 40 decibel (dB) alatt (Lnight), illetve a nappali, esti és éjszakai zajterhelés átlagában (Lden) legfeljebb 45 dB-re kell korlátozni, a magyar jogszabályok csak az Lden 65 dB és az Lnight 55 dB feletti zónákban (C zóna) írnak elő zajcsökkentő intézkedéseket. A 2002/49/EK **európai uniós irányelv** ezzel szemben 55 dB Lden és 45 dB Lnight értéket javasol, ami **szigorúbb, mint amit a magyar jogszabályok megengednek.**<sup>8</sup>

<sup>6</sup> Budapest Airport, ['VI. fejezet -Zaj- és környezetvédelem'](#), 2015. május 1.

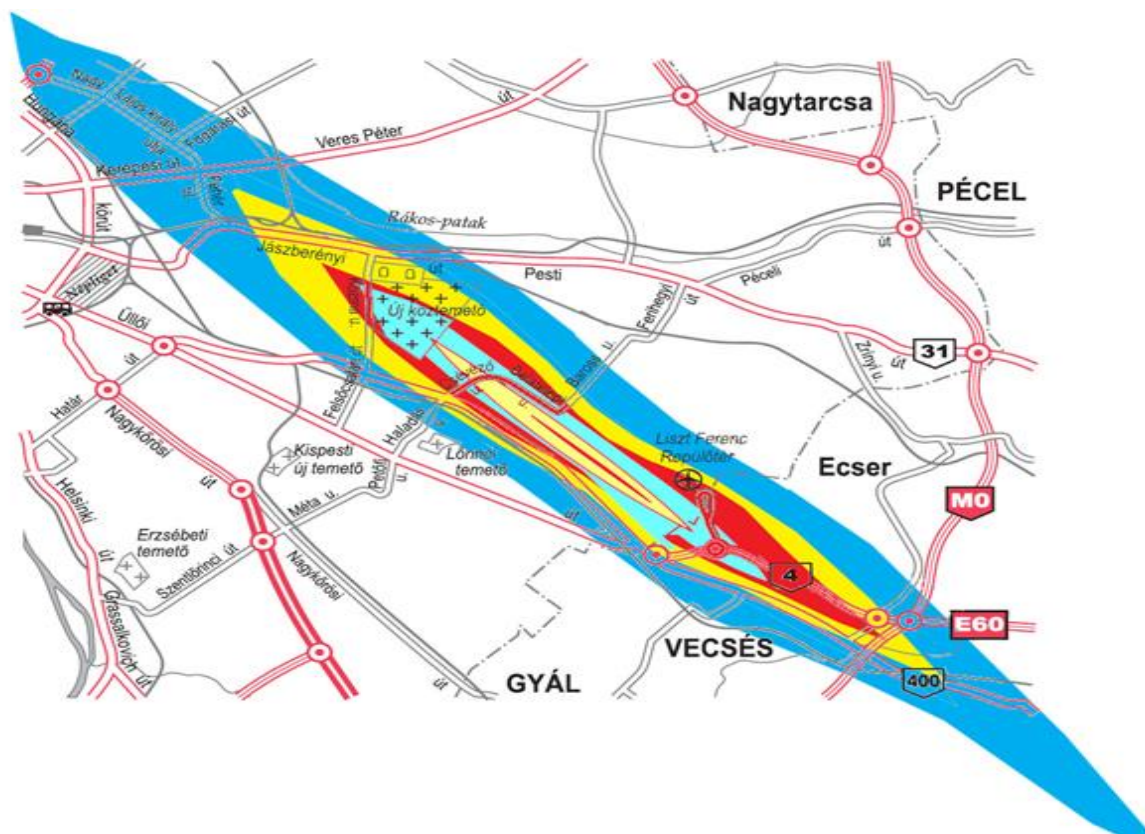
<sup>7</sup>A Jövő Nemzedékek Érdekeinek Védelmét Ellátó Biztoshelyettes levélben fordult a kormányhoz:

„Az egészségügyi szempontok vizsgálata alapján már az éjszakai időszakra engedélyezett fenti műveletszámok is túlzóak, ugyanakkor ezt a helyzetet rontja, hogy a legtöbb esetben a mélyalvási időszakban megvalósuló átrepülések száma meghaladja a tervezett mértéket (a beszámoló szerint nem ritka ennek akár 2-3-szorosa sem). Ezek jellemzően az egyes járatok késései miatt alakulnak ki, ugyanakkor a műhelybeszélgetésen a légi irányítás képviselőjének elmondása alapján megállapítható, hogy nem egyedi esetek alkotják ezt a kategóriát, hanem rendszeresen visszatérően ugyanazok a járatok késnek. Ez pedig jogi szempontból a szabályok semmibe vételére utal, és megfelelő hatósági eszközök alkalmazása híján bevett gyakorlattá vált – mindennemű szankcionálás nélkül –, miközben az éjszakai nyugalom megzavarására gyakorolt hatása egyértelmű, és az azt elviselő érintett lakosság száma jelentős (különösen a módosított repülési irányok nyomán)” Bándi Gyula, ['A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér működése által okozott zajhatásokkal kapcsolatos megkeresés'](#), Magyar Ombudsman a jövő nemzedékekért, 2019. február

<sup>8</sup>Érdemes megjegyezni, hogy: „Mind az orvosi, mind az önkormányzati beszámolók azt vetik fel és igazolják, hogy a zaj mérésére alkalmazott átlagszámításos módszer a hatályos zajhatárértékek figyelembevételével a légtéri zaj esetében nem tükrözi a valós egészségügyi terhelést. A

Továbbá, a magyar 18/1997 KHVM-KTM közös miniszteri rendeletben a zajvédelmi zónák meghatározására szolgáló számítási egyenletek nem teljesen kompatibilisek az Európai Polgári Repülési Konferencia 29. dokumentumával (Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports). A Bizottság (EU) 2015/996 irányelvében előírtak szerint 2018. december 31-től minden uniós tagállamnak ezt a módszertant kell alkalmaznia. **Következésképpen kérdéses, hogy a nemzeti jogszabályok kellőképpen védik-e a magyar állampolgárokat a túlzott repülőgépzajtól.** A jövő nemzedékek ombudsmanja kijelentette, hogy az éjszakai repülésekre vonatkozó szabályok, és a zajszennyezésre vonatkozó jogszabályi előírások túlságosan megengedőek, és így sérül az érintett polgárok egészséges környezethez való joga.<sup>9</sup>

Az alábbi térkép a magyar jogszabályok által meghatározott (a belső homokszín és világoskék) és az EU által javasolt (külső piros, sárga és kék) mérséklési zónák közötti különbséget mutatja. Ez mutatja az érintett terület valós méretét, amelynek lakossága a becslések szerint körülbelül félmillió fő.



Térkép: A magyar jogszabályok által meghatározott zajcsökkentő zónák (homok és világoskék) és az EU által ajánlott zónák (piros, sárga és kék). Forrás: Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület (KLKE)

zajszámítás során alkalmazott átlagok nem adnak megfelelő képet a repülőgépek által keltett, rövid ideig tartó, ám igen jelentős zajhatás emberi szervezetre gyakorolt hatásáról, ennek következtében pedig az is megállapítható, hogy a hatályos szabályozás nem követi a légi közlekedésből fakadó zaj humán hatásait.” Bándi Gyula, ‘A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér működése által okozott zajhatásokkal kapcsolatos megkeresés’, Magyar Ombudsman a jövő nemzedékekért, 2019. február

<sup>9</sup> Bándi Gyula, ‘A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér működése által okozott zajhatásokkal kapcsolatos megkeresés’, Magyar Ombudsman a jövő nemzedékekért, 2019. február

Még ebben a szűkebb C zónában (világoskék), a kifutópályától oldalirányban 300 méterre is csak egy plusz ablakréteget ajánlott fel a beruházó a lakók számára a hálósobákban. Ez azonban nem csökkenti lényegesen a zajterhelést, és semmit sem tesz azért, hogy a kültereket, például a kerteket, újra használhatóvá tegye a lakók számára. Minden további zajcsökkentő intézkedéshez (pl. teljes szigetelés, ablakcsere) a beruházó az érintett lakosok pénzügyi hozzájárulását kéri.

Amint azt az Európai Parlament jelentése is mutatja,<sup>10</sup> a repülőterek körüli zaj általános probléma, amely gyakran a konzultáció hiányával és alacsony normákkal párosul. A jelentés hivatkozik a 2019. évi európai repülésügyi környezetvédelmi jelentésre is, amelyben az olvasható, hogy "az Európai Környezetvédelmi Ügynökség becslése szerint 2011-ben 85 nagy repülőtéren több mint 4,1 millió ember volt kitéve a repülőgépek 55 dB feletti Lden-zajszintjének (évi több mint 50 000 művelettel)".<sup>11</sup> Az Európai Parlament Állampolgári Jogi és Alkotmányügyi Tematikus Főosztályának fent említett jelentése öt, az Európai Parlament Petíciós Bizottságához benyújtott, a repülőterek zajával kapcsolatos panaszt elemzett (Liège 2010, Berlin Tegel 2013, Köln/Bonn 2014, Róma Ciampino 2015, Budapest 2018). A jelentés azt ajánlja, hogy „kifejezetten európai szinten harmonizált zajhatárértékek kerüljenek megállapításra”.<sup>12</sup>

### **Figyelmetlenül hagyott társadalmi hatások és a nyilvános konzultációk hiánya**

A repülőtéri forgalom már a COVID-19 járvány előtt is elviselhetetlen zajt, légszennyezést okozott és rongálta a repülőtér közelében lévő házakat. A kiszolgáltatott vagy anyagi nehézségekkel küzdő lakoscsoporthoz nem tudnak könnyen alkalmazkodni vagy elköltözni egy olyan környezetből, amely veszélyezteti a jólétüket. A repülőtér további bővítése a környező lakónegyedekben élő helyi lakosok százezreit fogja csapdába ejteni a bővítés miatt leértékelődött ingatlanokban. Egyes házak a zajszennyezés, a rezgés és a légörvények miatt fizikailag tönkrementek (pl. falak repedtek meg, tetőcserepek hullottak le), ezáltal közvetlen életveszélyt jelenthetnek. A bővítés miatt még több háznál léphetnek fel ilyen jellegű károk. Az intenzívebb földi forgalom még több zajt, légszennyezést és zavarást okoz majd ezeken a sűrűn lakott területeken, ami valószínűleg egészségkárosodást von majd maga után. A repülőtér közvetlen közelében élő lakosok nem tudnak a szabadban beszélgetni, a kertjüket nyugodtan használni, mivel a repülőgépek ötpercenként, vagy a legforgalmasabb órákban még annál is gyakrabban érkeznek/indulnak.

<sup>10</sup> European Parliament, '[Impact of aircraft noise pollution on residents of large cities](#)', Policy Department for Citizens' Rights and Constitutional Affairs, Directorate-General for Internal Policies, 2020. szeptember

<sup>11</sup> European Aviation Environmental Report 2019, <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/2019-aviation-environmental-report.pdf>

<sup>12</sup> lásd a 8. lábjegyzetet





**A széles körű elégedetlenség és a magyar hatóságoknak a repülőtér növekvő hatásai ellen küldött gyakori panaszok ellenére az EBB általi szociális átvilágítás nem tárt fel semmilyen jelentős negatív társadalmi hatást a projekt kapcsán.**

Az EBB környezetvédelmi és társadalmi adatlapja a projektre vonatkozóan megállapítja: "A projekthez kapcsolódóan nincsenek jelentős kedvezőtlen társadalmi hatások. A lehetséges további állandó



munkahelyteremtés pozitív gazdasági és társadalmi hatással lesz a környező területre".<sup>13</sup> Továbbá, ellentétben a bank azon nyilatkozatával, miszerint a magyar és európai jogszabályoknak megfelelően nyilvános konzultációra került sor, a **helyi közösségekkel nem konzultáltak a projektről és az annak hatásait esetlegesen enyhítő intézkedésekről**. Az érintetteket megfosztották a döntéshozatalban való nyilvános részvétel jogától, mivel a projektgazdák nem voltak kötelesek környezeti hatásvizsgálatot végezni.

### Az EBB panaszkezelési mechanizmusához benyújtott panasz

A helyi közösségeket képviselő Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület (KLKE) és a Magyar Természetvédők Szövetsége (MTVSZ) 2020 márciusában panaszt nyújtott be az EBB Panaszmechanizmusához (EIB CM), azt állítva, hogy a projektről nem készült társadalmi és környezeti hatásvizsgálat, és a projekt megsértette a bank számos környezetvédelmi és szociális szabványát.

A COVID-19 világjárvány miatt a panaszkezelési eljárás jelentős késedelmet szenvedett. Mindazonáltal a panaszmechanizmus 2020 októberében kelt első értékelő jelentésében úgy ítélte meg, hogy helyénvaló a következő állítások tekintetében megfeleléségi vizsgálatot végezni:

1. A projekt éghajlatra gyakorolt hatásának a KHV révén történő értékelésének és mérséklésének elmulasztása, valamint az EBB éghajlattal kapcsolatos szabványainak állítólagos be nem tartása (4. szabvány)<sup>14</sup>;
2. A légi forgalom és a szárazföldi közlekedés 50 százalékos növekedésének a légszennyezésre gyakorolt hatásának értékelésének elmulasztása;
3. A zajszennyezés és a projekt által érintett lakosságra gyakorolt negatív társadalmi hatások felmérésének és mérséklésének elmulasztása;
4. A projektről folytatott nyilvános konzultációk hiánya és a helyi civil társadalmi szereplők bevonásának elmulasztása; és
5. A projekt társadalmi és környezeti hatásaira és jóváhagyási eljárásaira vonatkozó nem megfelelő tájékoztatás a környezeti és társadalmi adatlapokon és az EBB honlapján található kapcsolódó információkban.

A panaszosokkal folytatott telefonos konzultációt (2021. február) és a panaszosok által az EBB panaszmechanizmus kérésére nyújtott további információkat követően a panaszmechanizmus-csoport jelenleg (2021. október közepén) még mindig dolgozik a következtetésekről szóló jelentésen.

Mivel a panaszmechanizmusnak sajnos nincs felfüggesztő/halasztó hatálya a szóban forgó projekt finanszírozására, az EBB által finanszírozott beruházások 2021 közepére befejeződtek. A panaszosok ezért

<sup>13</sup>European Investment Bank, ['Environmental and Social Data Sheet - BUDAPEST AIRPORT CONCESSION \(CAPEX PLAN\)'](#), Luxembourg, 2018. október 9.

<sup>14</sup>Kivéve azokat az állításokat, amelyek szerint a projekt nem felelt meg a bank magasabb szintű éghajlat-politikai kötelezettségvállalásának, mivel "az EBB igazgatótanácsa 2019 novemberében döntött az EBB uniós klímabankká válásáról, valamint az éghajlati banki ütemterv és a párizsi igazodási keretrendszer előkészítéséről", és ez a döntés csak 2021. január 1-jén lépett hatályba.

elvárják, hogy az EBB gondoskodjon az érintett helyi közösségekkel való megfelelő konzultációról, és biztosítsa a megfelelő, közösen tervezett és kölcsönösen elfogadható zajcsökkentő intézkedések (mind a fizikai, pl. házak felújítása stb. a kiterjesztett zajcsökkentő zónában, mind a puha intézkedések, pl. a fel- és leszállási irány és útvonal megváltoztatása, szigorúbb éjszakai repülési szabályok) végrehajtását.

### További kumulatív hatások a láthatáron

Ez a projekt csak az első lépés a repülőtér további széles körű fejlesztése felé. A környéken több logisztikai terület és ipari park<sup>15</sup> is zöldmezős beruházásként épül, ami potenciálisan Budapest legnagyobb védett vizes élőhelyét (Merzse-mocsár) is veszélyezteti. Legutóbb, 2021. április végén a Budapest Airport, a kínai Henan Airport Group, valamint a kínai-magyar üzleti és logisztikai fejlesztő cég, a CECZ / Utlink megállapodást írt alá a Magyarország és Kína közötti légi Selyemút létrehozásáról<sup>16</sup>, amelynek keretében egy nagy kínai logisztikai bázis létesítését is fontolóra veszik a repülőtéren.

### Következtetés

A Budapest Airport számára az egyetlen rövid távú megoldás a repülőtér forgalmának felére csökkentése lenne, a fapados légitársaságok Budapesttől távolabbi repülőterekre való átirányításával és a légi teherszállítás (a kifutópálya és a logisztikai bázis) kisebb népsűrűségű területekre való áthelyezésével. A zajvédelmi zónákat valós és érdemi lakossági konzultáció alapján ki kellene terjeszteni, és a leginkább érintetteknek fel kellene ajánlani a kisajátítást (megfelelő összegű kivásárlást és az eddig elszennvedett egészségügyi és környezeti károkért kompenzációt).

Tágabb összefüggéseket figyelembe véve, ha meg akarjuk akadályozni a klímaválságot, valamint a betegségek gyors terjedését a világban, akkor minden érdekelt félnek, beleértve a vállalkozásokat, a politikai döntéshozókat és a magánszemélyeket is, felelősségteljesebben kell viszonyulnia a légi közlekedéshez. Az alapvető mobilitási jogok nem jelenthetik azt, hogy "repüljünk, ahogy nekünk tetszik, és a külső költségeket hárítsuk a helyiekre". A mobilitás nem írhatja felül az egészséges környezethez való alapvető emberi jogot és a helyi közösségek normális életkörülményekhez való jogát. A COVID-19 világjárvány kiváló lehetőséget nyújtott arra, hogy újragondoljuk a globalizációhoz való hozzáállásunkat, beleértve a külkereskedelmet és a távolsági utazásokat, és alternatívákat találjunk. A régi "normális" állapothoz való visszatérés egyszerűen nem lehetséges, és ez közös felelősségünk.

Ez a projekt azt mutatja, hogy az EBB környezetvédelmi és szociális politikája és normái nem elegendőek annak biztosításához, hogy az általa finanszírozott projektek megfeleljenek az uniós jognak. A bank új politikájának biztosítania kell, hogy az EBB egyetlen műveletet sem hagy jóvá addig, amíg a környezetvédelmi és társadalmi normák nem teljesülnek maradéktalanul, és amíg a környezeti hatásvizsgálat vagy a környezeti és társadalmi hatásvizsgálat el nem készül. Az EBB-nek meg kell követelnie a projektgazdától, hogy mindig nyújtson tájékoztatást a környezeti és társadalmi hatásokról, és ellenőriznie kell, hogy a KHV vagy a nyilvános konzultáció mellőzéséről szóló döntés megfelel-e az EBB szabványainak. Az EBB-nek fenn kell tartania magának a jogot, hogy a hatóságok döntése ellenére KHV-t követeljen meg. Az embereket nagy számban érintő projektek esetében, mint például a Budapest Airport

<sup>15</sup> A belga Weerts csoport ecseri logisztikai parkja, CTPark Budapest Airport Vecsésen

<sup>16</sup> Budapest Airport, '[Aláírták a megállapodást, létrejön a kínai-magyar légi Selyemút, kínai logisztikai bázis épülhet a budapesti repülőtéren](#)', 2021. április 27.

fejlesztésénél, az EBB-nek mindig a folyamat korai szakaszában kellene nyilvános konzultációkat előírnia, elegendő időt hagyva, hogy a nyilvánosság még befolyásolhassa a projekt fejlesztését.



*This case study has been produced with the financial assistance of the European Union and Sida. The content of this case study is the sole responsibility of CEE Bankwatch Network and Magyar Természetvédők Szövetsége and can under no circumstances be regarded as reflecting the position of the European Union or donors.*

*Címlapfotó: Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület (KLKE) Fotók: Magyar Természetvédők Szövetsége  
Térképek: Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület – (KLKE)*

*A tanulmány angol változata: Trouble in the air: EIB ignores environmental and social burdens caused by Budapest Airport expansion, [www.bankwatch.org](http://www.bankwatch.org) [www.mtvosz.hu/airport](http://www.mtvosz.hu/airport)  
Fordította: Géczy Balázs*