

A Czimra Gyula Általános Iskola tornatermében alig több mint százan jöttek el arra fórumra, amit június 6-án a Budapest Airport Zrt.-t fél éve megvásároló brit BAA cég hívott össze. Házigazdának Hoffmann Attila polgármestert kérték föl, aki nyitó beszédében emlékeztetett arra, 1994 óta ez a tizedik rendezvény, mely a reptér okozta zajszennyezéssel foglalkozik, és ő részt vesz rajta. Először fordult elő azonban, hogy a tulajdonos hívja meg a lakosságot.



Budapest Airport Zrt. A legmagasabb szinten – Stewart Wingate vezérigazgató és Steve Hardwick vállalati és kapcsolati igazgató – képviseltette magát. Először egy alig félórás bemutató következett (ezzel a „roadshow”-val – amit a rákoshegyi nézők egy része leplezetlen türelmetlenséggel ült végig – 10 érintett fővárosi kerületet és környező települést keresnek fel két hónap alatt,) melyben Kalocsainé Rásztóczi Magdolna környezetvédelmi vezető foglalta össze az elmúlt időszak legfontosabb eseményeit.

A nemzetközi szabályozásnak és az Európai Unió követelményeknek megfelelően 2005. január elsejétől a legzajosabb géptípusokat kitiltották Ferihegyről; a gépeknek 3°-os sikló pályán kell leszállniuk; éjjel és hajnali öt óra között nincs menetrendszerinti járat, mindössze 6 „alkalmi” gépmozgás engedélyezhető; a 2. pályán (mely a rákoshegyieket érinti) a felszállások maximum 15, a leszállások 5%-a történhet – ez az utolsó negyed évben körülbelül 3 ezer gépmozgás volt. A vállalat 6 állandó és egy

mobil zajmérő állomást működtet, ez utóbbit lakossági kérésre helyezik ki, s a jelenlévők közt is van olyan, akinek a kertjében már történt mérés, jegyezte meg Kalocsainé. A nyolcvanas évek óta a gépmozgás háromszorosára, az utasforgalom 4,5-szerecsére nőtt, a tervek szerint 2025-re meg szeretnék háromszorozni (25 millióra) a jelenlegi utasforgalmat. A nagy forgalom miatt (3 év alatt 60%-os a növekedés!) bevezették az úgynevezett autópálya rendszert. Amíg állami tulajdonban volt a cég, a vezetés nem kérdőjelezte meg a szabályozás helyességét. Nem készült átfogó felmérés a zajhatásról, a Budapest Airport Zrt. 2002-es javaslata idejéig múlt mára, és ellenállást váltott ki a lakosság körében is. Az új tulajdonos egy év türelmi időt kér, de már most javaslatot tett le a kormány asztalára a hosszú távú harmonikus együttműködés érdekében.

A hozzászólások sorát Edelenyi Szabó Ákos kezdte, aki arra kérdezett rá, hogy a tervezett 3-as terminál elkészülte után

## Van, aki szerint már csak a géppisztoly segít...

ennyivel javul Rákoshegyen a levegő, és csökken-e a zajártalom, illetve az új pályán milyen arányban terveznek személy- és teherforgalmat? Stewart Wingate vezérigazgató válaszában elmondta, az A és B terminálok bővítését tervezik, új, harmadik pálya az elkövetkező években nem lesz. 2012-re 11 millió utassal számolnak, de ezzel együtt konkrét intézkedéseket tesznek a zajcsökkentés érdekében. Először lépésként egy nemzetközi tapasztalatokkal bíró brit céget kértek föl egy új, naprakész zajtérkép elkészítésére, mivel hamar kiderült számukra, hogy a meglévő térképek nem tükrözik a valós zajhatásokat. Második fázisban egy hosszabb távú, 10 éves tervet készítenek a zajhatásokról, majd harmadik lépésként a Polgári Légiközlekedési Hatósággal együtt bevezetik az új zajgátló, és -védő övezeteket.

Steve Hardwick vállalati és kapcsolati igazgató elmondta, a napokban érkeznek egy angol cég munkatársai, akik megvizsgálják a repülési útvonalakat, hátha találnak kevésbé zajos megoldást. Felülvizsgálják az éjjeli utáni, esetenkénti gépmozgásokat, s igyekeznek azok számát minimálisra csökkenteni. A légszennyezésről elmondta, hogy valóban romlik a levegő minősége a repülésektől – ezzel nyíltszíni tapsot aratva –, de a gépkocsik, a fűtés, az égés ennél jóval nagyobb arányban hozzájárul a romláshoz. Az európai határértékek nagyon szigorúak, de Ferihegy körzetében sokkal a megengedett határok alatt van a szennyeződés.

Nagy felzúdulást váltott ki egy „tösgyökeres” rákoshegyi írásban beadott véleménye, miszerint aki ide költözik, annak tisztában kell lennie a realitásokkal, és ha zavarja a repülőter közelsége, költözzön el. Fejér Gyula, a Rákoshegyi Polgári Kör elnöke felidézte, hogy a bajok a nyolcvanas években kezdődtek, amikor az akkori törvények ellenére a 2-es pályát – a megengedett 3 km helyett – 1,5 kilométerre építették meg Rákoshegytől. Ehhez a helyzethez igazították aztán a már emlegetett 97-es miniszteri rendeletet, szentesítve utólagosan a lakosok érdekeit sértő állapotokat. Az 5%-os igénybevétel is sok, ne használják Rákoshegy irányába a pályát, bővítsék inkább az ellenkező irányba, és vigyék máshová a teherforgalmat – ezt kellene a polgármesternek és az országgyűlési képviselőnek szorgalmaznia.

A Budapest Airport Zrt. az üzemeletetésért és az infrastruktúráért felelős, ezért kérték a kormányt, hogy – az angliai példának megfelelően – ők bírsághassák meg a szabálysértőket, és a bevételt a környező települések zajcsökkentésére fordíthassák. Angliában az első időkben hatalmas bevételük – több százezer font – származott így, de mára szinte nullára csökkent a kiszabott büntetések összege, mert a repülésben résztvevők belátták, nem érdemes megszegniük a szabályokat. Magyarországon sajnos nem működik ez a gyakorlat, mert a kormány szerint csak hatóság szabhat ki bírságot.

Egy közkeletű téveszme is felmerült, miszerint a leszálló repülő kiengedik a felesleges teherré vált kerozint. Ezzel kapcsolatban szólt föl Fejéregyházi László, aki a XVII. kerületben él, pilóta, és nem mellékesen a Polgári Légiközlekedési Hatóság igazgatója, tehát igencsak szakavatott a kérdések megválaszolására. Cáfolta, hogy ez lenne a gyakorlat, csak vész helyzetben és akkor is lakatlan terület felett, meghatározott magasságban lehetne kiengedni a feleslegessé vált üzemanyagot. Eleve kevés olyan modern gép létezik (Magyarországon kettő van) mely képes lenne erre a manőverre, és túl drága ahhoz a kerozin, hogy így pocskolják. A kérdező hitetlenkedését látva felajánlta, menjen el vele a reptérre, és nézze meg, történik-e ilyesmi a leszállások alkalmával.



Hardwick úr elmondta, öt hónapja vették át a repülőteret, nincs még kialakult stratégiájuk, de épp az ilyen beszélgetéseken szerzett tapasztalatokat felhasználva akarják azt kiépíteni, mert a gazdasági megfontolásoknál előrébb valók az emberi jogok. A múlt hibáinak orvoslására nincs lehetőségük, de a jelenre és a jövőre koncentrálnak, konkrét beruházásokkal csökkenteni akarják a környezeti károkat, és ha a jogi környezet változása előírja majd a kötelező kivásárlást, annak is eleget fognak tenni.

Egy hölgy, aki 40 éve él Rákoshegyen, elmondta, nem találja megoldásnak a nyílászárók modernizálását, mert nem élet az, amikor nem lehet a kertbe kimenni, mert az alacsony szálló gépektől az unokája sírva szalad a házba. Egy másik, 70 éve itt született asszony, aki a Szenczi Molnár Albert utcában lakik, emlékeztetett arra, a reptér



telepedett a békés községre, és ha nem kapják vissza nyugalmaikat – azaz nem zárják le a 2-es kifutópályát – ő elkeseredésében szerez egy géppisztolyt, és lelövi a következő repülőgépet, bár az ártatlan utasokért fájni fog a szíve...

A közönség soraiban ekkorra egyre nagyobb nyugtalanság támadt, s bizony a vállalati és kapcsolati igazgatónak figyelmeztetni kellett a hangos nemtetszésüket kifejezőket, hogy ő is türelemmel végighallgatta a kérdéseket, hozzászólásokat. A kettes kifutó teljes lezárása nem jöhet szóba, de igyekeznek tovább csökkenteni a használatát, és felülvizsgálják az éjszakai repüléseket is. Új rendszerben akarják feldolgozni a beérkező panaszokat, az önkormányzaton keresztül is fogadják a jelzéseket, és tervezik egy éjszakai telefonügyelet bevezetését is. Hoffmann Attila polgármester zárszavában kifejtette, sok ígéret hangzott el, látszik a jó szándék, lássuk a tetteket is.

Az újságíró (aki szintén rákoshegyi szenvedő alany) csak annyit fűzhet hozzá a reményekhez: mikor hazaért a fórumról, és bekapcsolta számítógépét, a következőket olvasta egy hírportálon: „Elfogadta a spanyol Ferrovial vételi ajánlatát a brit BAA reptérüzemeltető. A Ferrovial korábban kijelentette: ha átveszik a kontrollt a BAA-n belül, eladhatja a decemberben brit kézbe került Budapest Airportot.” Azaz lehet, hogy rövidesen egy új, profitéhes tulajdonossal kell majd tovább hadakozni...

Dudás László

Fél a megszorításoktól? Magas hitel van az autóján? Régi autóján lejárt a garancia, magasak a szervizköltségek?

**Váltson Chevrolet-re és élvezze autója előnyeit!**

Szóroljon velünk! Mi alacsony havi törlesztőre cseréljük jelenlegi hitelét fix kamatozással, vagy kiemelt áron számoljuk be lejárt garanciájú használt autóját!

Engedje meg, hogy segítsünk! Részletekről érdeklődjön márkakereskedésünkben!

**Chevrolet Gyulai Szalon és Daewoo Szerviz**  
1173 Budapest, Pesti út 5., tel./fax: 256 0036, 70/450-0445 • www.chevroletgyulai.hu

A név használati üzemanyag fogyasztás: 6,4-7,1 l/100 km, CO<sub>2</sub>-kibocsátás: 153-173 g/km

1173 Budapest, 513. utca 9.  
Telefon: 2391-342; 2391-343  
Mobil: 06 20 9394 - 505  
06 20 9394 - 506

**5 LET REKLÁM Kft.**  
Tel/fax: 2391-283

- Arculattervezés
- Nyomdagrafika
- Szórólapok
- Reklámtáblák
- Kiállítások
- Kirakati dekorációk
- Autógrafika

E-mail: [otletreklam@t-online.hu](mailto:otletreklam@t-online.hu)

**Szemészeti magánrendelés az Őrs vezér terén**

teljes körű szemvizsgálat • glaukóma gondozás  
cukorbeteg szemészeti szűrése • szemüvegrendelés

Rendel: dr. Széll Katalin főorvos • Rendelési idő: hétfő 14-18 óráig  
Bejelentkezés rendelési időben: 06-1/260-0082, hétköznap: 06-30/743-5419

1106 Bp., Fehér út 1. II. em. 260. (Metró végállomás, volt BKV épület)