

18/1997. (X. 11.) KHVM–KTM együttes rendelet

a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 39. §-ának (2) és 43. §-ának (3) bekezdéseiben kapott felhatalmazás alapján a következőket rendeljük el:

A rendelet hatálya

1. § ¹E rendelet hatálya kiterjed – a közös felhasználású katonai és polgári repülőtér kivételével – a nyilvános repülőtérre ²és a polgári célú nem nyilvános repülőtérre ³(a továbbiakban együtt: repülőtér).

Fogalommeghatározások

2. § ⁴E rendelet alkalmazásában

a) *érdekelt fél*: az a természetes vagy jogi személy, illetőleg jogi személyiség nélküli gazdasági társaság, akinek vagy amelynek jogos érdekeit a zaj csökkentése érdekében tett, illetve teendő intézkedés – különösen a légiforgalmi korlátozás – érinti vagy érintheti,

b) *fő kereskedelmi repülőtér*: kereskedelmi repülőtér, amelyen az aktuális dátumot megelőző három év átlagában jet repülőgépek egy naptári évben 50 000-nél több műveletet (felszállás vagy leszállás) hajtottak végre,

c) *kiegyensúlyozott megközelítés*: a légiközlekedés által okozott zaj mérséklésére irányuló intézkedések meghozatalánál érvényesítendő, a Nemzetközi Polgári Légiközlekedési Szervezet (ICAO) által elfogadott elv, amely a környezet hatékony védelmének és a légiközlekedés további fejlődési lehetőségének biztosítása érdekében egyaránt figyelembe veszi a repülőgépek zajkibocsátásának csökkentését, a repülőtér környezetében a területhasználat befolyásolását, a környezetkímélő repülési eljárások hatását, a működési korlátozásokat, és ezek környezeti és gazdasági szempontból hatékony kombinációjával törekszik a repülőtér zajvédelmi céljának elérésére,

d) *légiforgalmi korlátozás*: a repülőtér környezetében a zajterhelés csökkentése érdekében végrehajtott intézkedés, szabályozás, amely korlátozza a jet repülőgépek forgalmát a repülőtéren. Ez magában foglalja bizonyos zajteljesítményű repülőgépek vagy minden jet repülőgép forgalmának időbeli korlátozását, valamint a marginálisan megfelelő repülőgépek forgalmának korlátozását vagy kitiltását,

e) *marginálisan megfelelő repülőgép*: olyan, a 16. függelék (harmadik kiadás, 1993) I. kötet, II. rész, 3. fejezet előírásainak megfelelő repülőgép, amelyre nézve teljesül a

¹ Az 1. § a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 1. §-ával megállapított szöveg.

² Lt. 37. § (1) bekezdésének a) pontja.

³ Lt. 37. § (1) bekezdésének ba) pontja.

⁴ A 2. § és az előtte lévő cím a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 2. §-ával megállapított szöveg.

összefüggés, ahol L ihatár – az előírás szerinti referenciapontokra vonatkozó határérték EPNdB-ben; L imért – a repülőgép zajbizonyítványában szereplő mért zajértékek EPNdB-ben; i – a zaj szerinti jóváhagyási eljárás referencia pontjait szimbolizáló index (1 – oldalsó, 2 – megközelítési, 3 – átrepülési pont),

f) *működési korlátozás*: a zajterhelés csökkentése érdekében hozott intézkedés, amely érinti, illetve korlátozza a repülőtéren a jet repülőgépek működési lehetőségét. A működési korlátozás lehet részleges (napszakra vagy más időszakra vonatkozó), vagy irányulhat meghatározott zajteljesítményű repülőgépek, különösen a marginálisan megfelelő repülőgépek működésének megszüntetésére,

g) *polgári légiközlekedési szubszonikus sugárhajtású repülőgép (jet repülőgép)*: 34 000 kg-nál nagyobb megengedett felszálló tömegű és a repülőgéptípus légialkalmassági bizonyítványa szerint 19-nél több utas ülőhellyel rendelkező szubszonikus sugárhajtású repülőgép,

h) *repülőtér környezete*: a zajgátló védőövezetet magába foglaló, előzetes szakértői becsléssel meghatározott terület,

i) *16. függelék*: a Chicagói Egyezménynek a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény függelékeinek kihirdetéséről szóló 20/1997. (X. 21.) KHVM rendelettel kihirdetett függeléke, amelynek I. kötete szól a repülőgépek zajáról. [A 16. függeléknek három kiadása (utolsó: 1993.) és 7 módosítása van, amelynek a pontos hivatkozásához a változat és a határértéken túli, a mérési eljárást érintő hivatkozás esetén a módosítás számot is meg kell adni.]

I. Rész

A ZAJGÁTLÓ VÉDŐTERÜLET KISZÁMÍTÁSA

A számítás kiinduló adatai

3. § (1) ⁵A zajgátló védőövezet kiszámításának kiinduló adatai a következők:

a) a repülőtér és annak környezetét ábrázoló térkép(ek), köztük az ingatlan-nyilvántartási térkép;

b) a pályagörbék adatai;

c) a mértékadó nappali és éjszakai műveletszámok;

d) a mértékadó műveletszámok szétosztása a pályagörbékre, gépkategóriánként;

e) a légijárművek földi üzemeltetéséből származó emissziós zaj adatok;

f) a repülőtér rendszeresen használó légijárművek zajkarakterisztikái.

(2) ⁶Azon repülőterek esetében, amelyeken

a) legfeljebb 2000 kg maximális felszálló tömegű légsavarhajtású repülőgépeket, motoros vitorlázó repülőgépeket, illetve ultrakönnyű repülőgépeket üzemeltetnek, és a mértékadó műveletszám kisebb vagy egyenlő, mint 4500,

⁵ A 3. § eredeti szövegének számozását (1) bekezdésre változtatta a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 3. §-a.

⁶ A 3. § (2) bekezdését a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 3. §-a iktatta be, egyidejűleg a § eredeti szövegének számozását (1) bekezdésre változtatva.

b) legfeljebb 14 000 kg maximális felszálló tömegű légsavarhajtású repülőgépeket üzemeltetnek, és a mértékadó műveletszám kisebb vagy egyenlő, mint 1000,

c) legfeljebb 20 000 kg maximális felszálló tömegű légsavarhajtású, illetve sugárhajtású repülőgépeket üzemeltetnek, és a mértékadó műveletszám kisebb vagy egyenlő, mint 360,

csak az (1) bekezdés a) és d) pontjában meghatározott adatokat, valamint a repülőteret használó legnagyobb hangteljesítmény szintű, az 1. számú mellékletben meghatározott repülőgép-kategóriát kell megadni, továbbá nem kell végrehajtani a 4. § és a 6–8. § rendelkezéseit.

A számítás során figyelembe vett pályagörbék adatai

4. § (1) A repülőtér felszállópályáinak meghosszabbításában ki kell jelölni a zajgátló védőövezetek számításához előírányzott fel- és leszállási útvonalakat, illetve a repülőtér környezetében rendszeresen előforduló légiforgalom előírt útvonalait.

(2) Az előírányzott útvonalak vízszintes alaprajzi vetületét és a pályagörbék előírt magassági adatait tartalmazó repülési profilt kell megadni, a repülőtér 2. §-ban meghatározott teljes környezetében.

(3) ⁷Amennyiben a számításokhoz nem a 2. számú melléklet szerinti normatív zajadatokat használják, abban az esetben a repülési profilok egyes szakaszaira vonatkozóan meg kell adni a hozzájuk tartozó repülőgép-sebesség, -teljesítmény és repülési konfiguráció adatokat is, a hozzájuk tartozó oktávsávós hangnyomásszintekkel együtt.

(4) A kijelölt pályagörbéknek a repülőteret használó összes légi járműtípus, összes előírt mozgási útvonalát tartalmazni kell a repülőtér környezetén belül. A repülőtéren előírt iskolakörök vagy idegenforgalmi célú sétarepüléseknél adott esetben a repülés teljes útvonalát meg kell adni.

A mértékadó nappali és éjszakai műveletszámok meghatározása

5. § (1) A számításokhoz szükséges mértékadó forgalmat a következő tíz év előrebecsült forgalmi adataiból kell megállapítani. A becslés során figyelembe kell venni:

a) az elmúlt évek forgalmi statisztikáit;

b) a repülőteret használó fontosabb légitársaságok, intézmények légi járműparkjának fejlesztési tendenciáit;

c) a tervezett utas- és árutonna-forgalom alakulását;

d) a tervezett fel- és leszállási műveletszámok alakulását;

e) a tervezett gyakorló-, iskola-, sport-, bemutató vagy szolgáltatás jellegű sétarepülések számát.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott kiinduló adatokból meg kell határozni a mértékadó műveletszámot. A mértékadó műveletszám a következő tíz év legnagyobb zajterhelést eredményező évében a legnagyobb zajterheléssel járó hat hónap összes forgalma. Az egy

⁷ A 4. § (3) bekezdése a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 4. §-ával megállapított szöveg.

éven belüli legnagyobb zajterheléssel járó hat hónapnak nem kell feltétlenül az év során egymást követő hat hónapnak lenni.

(3) Abban az esetben, ha a repülőtér időszakos üzemeltetésű, és az üzemelés időszaka évente kevesebb, mint hat hónap, akkor a legnagyobb zajterhelést eredményező évben az üzemelés idejére számított összes forgalmat kell alapul venni a mértékadó műveletszám meghatározásához. A nulla forgalmú napokat figyelmen kívül kell hagyni a vonatkozó megítélési idő [8. § (2) bek.] meghatározásánál, feltéve, hogy egy naptári évben a tervek szerint az éjszakai órákban 20-nál több, vagy a nappali órákban 30-nál több egymást követő napon hajtanak végre repülési műveleteket, illetve abban az esetben, ha ezek figyelmen kívül hagyása esetén A jelű övezet kijelölésére kerül sor.

(4) A mértékadó műveletszámot külön kell meghatározni a nappali (6–22 óra) és külön az éjszakai (22–6 óra) időszakokra az (1)–(3) bekezdésben foglaltak figyelembevételével.

A mértékadó műveletszámok szétosztása az egyes pályagörbékre repülőgép-kategóriánként

6. § (1) ⁸A mértékadó nappali, illetve éjszakai műveletszámokat gépkategóriánként a repülőtér üzemben tartója osztja szét az egyes pályagörbékre. A szétosztáskor figyelembe kell venni:

- a) a repülőtér használatát befolyásoló éghajlati tényezőket (szélirányok),
- b) a futópályák használatára vonatkozó egyedi korlátozásokat,
- c) a közbenső megközelítés során a várakozási légtérben végrehajtott repülési műveleteket,
- d) a gyakorló-, iskola-, sport- vagy sétarepülésekre kialakított, a repülőtérrendben is rögzített előírásokat.

(2) A zajgátló védőövezetek számítása szempontjából a közel azonos zajkibocsátású légijárművek kategóriába sorolhatók, az egyes gépkategóriákba tartozó légijárművekhez egységesen azonos zajadat rendelhető, amelynek a kategória átlagát kell képviselnie. ⁹

(3) A kategóriába sorolás és a kategóriákhoz rendelt normatív zajkibocsátási adatok alapját az alábbiak képezhetik:

- a) ¹⁰a 2. számú melléklet szerinti kategorizálás és normatív zajadatok;
- b) ¹¹az illető légijárműtípusokra vonatkozó szakértői méréseken alapuló zajkibocsátási adatok;

⁸ A 6. § (1) bekezdése a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 5. § (1) bekezdésével megállapított szöveg.

⁹ A KHVM 1997. december 31-ig megjelenteti a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Értesítőben azokat az irányelveket, amely szerinti kategóriába sorolás és a kategóriák normatív zajadatai további vizsgálat és igazolás nélkül kielégítik e rendelet követelményeit.

¹⁰ A 6. § (3) bekezdésének új a) pontját a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 5. § (2) bekezdése iktatta be, egyidejűleg az eredeti a)–b) pontok jelölését b)–c) pontokra változtatva.

¹¹ A 6. § (3) bekezdése eredeti a) pontjának jelölését b) pontra változtatta a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 5. § (2) bekezdése.

c) ¹²nemzetközi, általánosan elfogadott számítási eljárás vagy szabvány légitársaságokra vonatkozó zajadatgyűjteménye a magyar előírás rendszer szerint átszámítva.

(4) A (3) bekezdés szerinti adatokat, illetve a használni tervezett adatforrást a számítás kiinduló adataként az illetékes légiközlekedési hatósággal jóvá kell hagyatni. A légiközlekedési hatóság az eltérésekre vonatkozó engedélyezési kérelmek elbírálásához szakértőt vehet igénybe. A szakértői költségek a kérelmezőt terhelik.

A légitársaságok földi üzemeltetéséből származó emissziós zaj adatok

7. § (1) A légitársaságok légi üzemeltetéséből számított zajterheléshez a repülőtér környezetének egyes pontjain hozzá kell még adni a földön végzett hajtómű üzemeltetéséből származó jellemző zajokat is.

(2) Ennek során az alábbi, földön végzett műveletek jöhetnek számításba:

a) hajtóműpróba az erre kijelölt helyen;

b) egyéb, hajtóműjáratással összefüggő, olyan zajt keltő földi művelet, amit egyes géptípusoknál vagy egyes eljárásoknál rendszeresen, üzemszerűen alkalmaznak.

(3) A légitársaságok földi üzemeltetéséből származó zajterhelést a zajgátló védőövezetnek csak azon a pontjain kell figyelembe venni, ahol ez 1 dB-nél nagyobb mértékű zajszintnövekedést eredményez a légitársaságok légi üzemeltetéséből számított zajterheléshez képest.

A mértékadó zajterhelés kiszámítása egyetlen ponton

8. § (1) A repülőtér környezetének valamely pontján a mértékadó zajterhelést az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$L_{eq, M} = 10 \times \lg(10^{0,1 \times L_{eq, R}} + 10^{0,1 \times L_{eq, F}})$$

ahol

$L_{eq, R}$: a levegőben végzett gépmozgásokra vonatkozó, a (2) bekezdés szerint számított egyenértékű zajterhelés [dBA],

$L_{eq, F}$: a földön végzett műveletekből származó, (3) bekezdés szerint számított egyenértékű zajterhelés [dBA].

A fenti képletben szereplő zajszintek egyenértékű A hangnyomásszintek, amelyeket a nappali és az éjszakai időszakokra külön-külön kell kiszámítani.

(2) A repülőtér környezetének valamely pontján a levegőben végzett gépmozgásokra vonatkozó, egyenértékű zajterhelést az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$L_{eq, R} = 10 \times \lg((T_0 / T_m) \times S \times V^{>10^{0,1 \times L_{AE, i}}})$$

a képletben:

¹² A 6. § (3) bekezdése eredeti b) pontjának jelölését c) pontra változtatta a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 5. § (2) bekezdése.

i: az összegzés futó-indexe az illető ponton a T m megítélési időn belül figyelembe vett összes légi járműmozgásra nézve,

L AE, i : a vizsgált ponton az i-edik zajeseményhez tartozó A-súlyozású zajeseményszint, amelyet a (3) bekezdés szerint kell számítani (dBA),

T m : megítélési idő, amely az az időtartam, amelyre nézve a mértékadó műveletszámot meghatározták az 5. § előírásai szerint (s).

[A megítélési idő nappali zajterhelésre nézve általában $10\,368 \times 10^3$ másodperc (6×30 nap $\times 16$ óra $\times 3600$ sec), éjszakai zajterhelésre nézve pedig általában 5184×10^3 másodperc (6×30 nap $\times 8$ óra $\times 3600$ sec). Időszakos üzemeltetésű repülőterek esetén lehet ennél rövidebb idő is, az 5. § (3) bekezdés szerint.]

T 0 : T 0 = 1 sec vonatkoztatási idő

(3) A (2) bekezdésben szereplő L AE, i zajeseményszinteket számítással kell meghatározni a következőképpen:

$$L_{AE, i} = L_{Amax, i} + 10 \times \lg(PI / (2 \times T_0))$$

a képletben:

PI: Technikai okokból a pi jelölésére a PI került alkalmazásra

L Amax, i: a vizsgált ponton az i-edik zajeseményhez tartozó, számítással meghatározandó maximális A hangnyomásszint (dBA),

PI i : a vizsgált ponton az i-edik zajeseményhez tartozó ún. átrepülési idő (s), ¹³

T 0 : T 0 = 1 sec vonatkoztatási idő.

(4) A (2) és a (3) bekezdésekben szereplő L AE, i zajeseményszintek számításához figyelembe kell venni az alábbi tényezőket ¹⁴:

- az egyes gépkategóriák normatív zajkibocsátási adatait,
- a repülési profil adatait [lásd a 4. § (2) és (3) bekezdéseket],
- a pályagörbék szórási tartományát,
- a légköri hangcsillapítás normatív adatait,
- a terep befolyását a hangterjedésre, a 15° látószög alatt végzett repüléseknél.

(5) A földön végzett műveletekből származó zajterhelést a zajgátló védőövezet egy pontján az alábbiak szerint kell meghatározni:

$$L_{eq, F} = 10 \times \lg((1/T_m) \times S_{V>kT_k} \times 10^{0,1 \times L_{Aeq, k}})$$

a képletben:

k: az egyes, egymástól eltérő, számításba vett, földön végzett műveletek-típusok [lásd a 7. § (2) bek.] futóindexe,

L Aeq, k : a k-adik földi művelettípusnak a T k időtartamra vonatkoztatott egyenértékű A hangnyomásszintje a vizsgált ponton; értékét a földi hangterjedés és – árnyékoló

¹³ Átrepülési időnek nevezik a zajesemény azon időtartamát, másodpercekben mérve, amely alatt az illető zajesemény A-súlyozású, pillanatnyi hangnyomásszintje 10 dB-nél kisebb mértékben tér el a zajesemény A-súlyozású, maximális hangnyomásszintjétől.

¹⁴ A felsorolt tényezők normatív adatait az 1. számú lábjegyzetben hivatkozott irányelv tartalmazza.

berendezések alkalmazása esetén – az árnyékoló hatás figyelembevételével kell meghatározni (dBA),

T_k : a k-adik típusú, földön végzett műveletből származó zajesemények összegzett hatásideje a teljes T_m megítélési idő alatt (s),

T_m : megítélési idő azonos a (2) bekezdésben leírt megítélési idővel.

Az övezethatárok számítása és ábrázolása

9. § (1) A zajgátló védőövezet övezethatárait 5 dB-es lépcsőzésű isophon görbesereggel kell ábrázolni. A számításokhoz a repülőtér környezetében egy alaphálózatot célszerű fölvenni, és ennek rácspontjain kell kiszámítani a mértékadó zajterhelést a 8. § előírásai szerint. Az isophon görbéket a rácspontok között lineáris interpolációval lehet meghatározni. Ennek során egyes helyeken (pl. az isophon görbe kis görbületi sugarú vagy zajérzékeny objektumok környezetében), az alaphálózat osztásközét sűríteni kell. A számítási pontosság kielégítő, ha az alaphálózat osztásköze 300 m-nél nem nagyobb. 50 m-nél kisebb osztásköz alkalmazása sehol sem szükséges.

(2) Az isophon görbesereget először csak a levegőben végzett gépmozgásokra kell kiszámítani, majd azokon a helyeken, ahol a földön végzett műveletektől származó zajterhelést is figyelembe kell venni [7. § (3) bek.], a számított görbesereget módosítani kell. A módosított görbesereg nézve az (1) bekezdésben meghatározott szabályokat kell betartani.

(3) A számítások végrehajtása során az övezethatárok pontjait általában vízszintes, sík terepre vonatkoztatva kell számítani. Indokolt esetben ettől el lehet térni, ha az eltérést az illetékes légiközlekedési hatóság a számítás kiinduló adatainak egyeztetése során engedélyezte.

A számítási eredmények dokumentálása és ellenőrzése

10. § (1) A zajgátló védőövezet kijelölésének alapját képező dokumentáció a következőket tartalmazza:

a) a számítás kiinduló adatai a 3–7. §-okban leírt tartalommal, olyan részletességgel, hogy ezek alkalmasak legyenek az adatok utólagos ellenőrzésére, korrekciójára;

b) a repülőtér legalább 1:10 000 méretarányú helyszínrajza, az alábbi adatok bejelölésével:

ba) a repülőtér telekhatára,

bb) a meglevő és tervezett futópályák,

bc) a gurulóutak,

bd) az egész repülőtér, illetve az egyes futópályák vonatkoztatási pontjai,

be) a futópálya-küszöb helye,

bf) a helikopter fel- és leszállóhelyek,

bg) a hajtómű próbázó hely, és a hozzájuk tartozó zajárnyékoló berendezések tervei,

bh) minden egyéb zajvédő és zajárnyékoló létesítmény;

c) a repülőtér környezetéről 1:10 000 vagy 1:4000 méretarányú térkép, az alábbi adatok bejelölésével:

ca) a repülőtér telekhatára,

cb) a repülőtér környezetében levő, védendő települések és egyéb védendő objektumok,

cc) a meglevő és tervezett felszállópályák,
cd) a tervezett pályagörbék a 4. §-ban leírtak szerint,
ce) a zajcsökkentő fel- és leszállási eljárásokhoz tartozó vonatkoztatási pontok,
cf) az egyéb zajcsökkentő repülőtérhasználati eljárások helyszínei,
cg) ¹⁵a tervezett zajmonitor pontok helyei (ha a légiközlekedési hatóság annak létesítését elrendeli),
ch) azok az esetleges terepalakulatok, ahol a 9. § (3) bekezdése szerint korrekciókat kellett végrehajtani;
d) a számított övezethatárok a c) pontban leírt vagy más azzal azonos méretarányú térképen ábrázolva. A dokumentálás során külön kell ábrázolni az éjszakai mértékadó zajterhelés, valamint a nappali mértékadó zajterhelés alapján számított isophon görbéket. Az isophon görbéken be kell jelölni azokat a szakaszokat, amelyeken a 9. § (2) és (3) bekezdése miatt korrekciókat hajtottak végre.
(2) A zajgátló védőövezetre vonatkozó számításokat – beleértve a kiinduló adatokat is – a légiközlekedési hatóság ellenőrzi, szükség esetén az ellenőrzéshez szakértő intézményt vehet igénybe. A szakértői közreműködés költségei a repülőtér üzemben tartóját, illetve a zajgátló védőövezet kijelölését kérelmezőt terhelik.

II. Rész

A REPÜLŐTÉR KÖRNYEZETKÍMÉLŐ ÜZEMELTETÉSE

Csendesebb légijárművek üzemeltetése

11. § ¹⁶(1) ¹⁷A repülőtér üzemben tartója nem fogadhat és indíthat olyan jet repülőgépet, amely nem rendelkezik olyan zajbizonyítvánnyal, amely szerint megfelel a 16. függelék 2. kiadás (1988), I. kötet, II. rész, 3. fejezet előírásainak.

(2) ¹⁸Magyarországon lajstromozott szubszonikus polgári sugárhajtású vagy légszavar-meghajtású repülőgép, amely a 16. annex I. kötet 1981. november 26. utáni, az 5. számú módosításnak megfelelő állapota (a továbbiakban: 16/5. annex) szerint meghatározott valamelyik kategóriába tartozik, 2004. április 30. után nem üzemeltethető magyar repülőtereken olyan, megfelelő bizonyítékok alapján kiállított okmány nélkül, amely bizonyítja, hogy megfelel a 16/5. annex I. kötet II. része szerint rá alkalmazható, a 2., 3., 5. vagy 6. fejezetben előírt követelményeknek.

(3) Nyilvános és polgári célú nem nyilvános repülőtér üzemben tartója 2004. december 31. után kizárólag olyan 34 000 kg-nál nagyobb megengedett felszálló tömegű és a repülőgéptípus légialkalmassági bizonyítványa szerint 19-nél több utasülőhellyel

¹⁵ A 10. § (1) bekezdése c) pontjának cg) alpontja a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 6. §-ával megállapított szöveg.

¹⁶ A 11. § a 48/1999. (XII. 29.) KHVM–KöM együttes rendelet 1. §-ával megállapított szöveg.

¹⁷ A 11. § (1) bekezdése a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 7. § (1) bekezdésével megállapított szöveg.

¹⁸ A 11. § (2) bekezdése a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 7. § (2) bekezdése szerint módosított szöveg.

rendelkező szubszonikus sugárhajtású polgári repülőgépeket fogadhat, amelyek megfelelnek az (1) bekezdés *ba)* pontjában meghatározott feltételnek.

(4) Azokon a nyilvános és polgári célú nem nyilvános repülőtereken, ahol

a) a környezeti zajterhelés döntően légszűrő meghajtású légijárművek (beleértve az ultrakönnyű légijárműveket is) vagy helikopterek forgalmából származik;

b) a zajgátló védőövezetben élő lakosság több alkalommal tett panaszbejelentést a repülőtér üzemeltetése miatti zajterhelésre, és ezek jogosságát az önkormányzat állásfoglalása, valamint szakértői mérések is megerősítik.

1998. január 1-jétől az illetékes légiközlekedési hatóság előírhatja a 16. sz. annex I. kötet 5., 6. és 8. fejezete szerinti légijárművek forgalmának részleges vagy teljes korlátozását, ezenkívül a terület jellegétől függően a repülőtér üzemeltetője számára előírhat a 12. § (1) bekezdésének *a)* pontjában említett, egyes géptípusokra vonatkozó, időszakos forgalomkorlátozási kötelezettséget.

(5) Azokon a nyilvános és polgári célú nem nyilvános repülőtereken, ahol az (1) bekezdés *a)* és *b)* pontjában meghatározott feltételek együttesen fennállnak, 1998. január 1-jétől a zajbizonyítvány nélküli repülőgépek fel-, illetve leszállása nem engedélyezhető.

(6) A más állam lajstromában szereplő, de magyar repülőtereket használó repülőgépeknek, valamint a 2000. január 1-jét követően a Magyar Köztársaság Állami Légijármű Lajstromába (a továbbiakban: magyar lajstrom) felvett repülőgépeknek az (1)–(3) bekezdésben meghatározott feltételek teljesítését igazoló okmánya – amelynek egy példányát a repülőgép fedélzetén kell tartani – lehet önálló zajbizonyítvány vagy más dokumentum része, azonban mindkét esetben tartalmaznia kell legalább az alábbi adatokat:

a) a regisztráló állam és a repülőgép regisztrálási jele;

b) a gyártó sorozatszám;

c) a gyártó típus és modell jelzése;

d) nyilatkozat minden járulékos változtatásról, beleértve azokat, amelyeket a zajkövetelmények kielégítése érdekében végeztek;

e) az a maximális tömeg, amely mellett az alkalmazott zajelőírás betartását igazolták;

f) a zajsint(ek) és annak (azoknak) a 90%-os megbízhatósági határa a referencia ponto(ko)n olyan repülőgépek esetében, amelyek egyedi légialkalmassági bizonyítványát 1977. október 5-ét követően adták ki.

(7) Más állam illetékes hatósága által, az *a)* – *f)* pontoknak megfelelő tartalommal kiállított, a repülőgép zajminősítését igazoló okmányt el kell fogadni.

(8) A 2000. január 1-jét megelőzően a magyar lajstromba felvett repülőgépek esetében az (1) és (4) bekezdésben előírt feltételek teljesítését igazoló okmány lehet

a) meglévő zajbizonyítványuk, amely érvényes marad, amíg a repülőgépen a zajt lényegesen befolyásoló változtatást nem hajtanak végre;

b) a tulajdonos, illetve üzemben tartó kérelmére, az illetékes légiközlekedési hatóság által, a típusra vonatkozóan a hatóság rendelkezésére álló, megfelelő adatok alapján kiállított zajbizonyítvány;

c) a tulajdonos, illetve üzemben tartó által benyújtott, azonos típusú repülőgépre vonatkozó, a repülőgép zaját befolyásoló szerkezeti részeket tekintve azonos egyedre vonatkozó, (6) bekezdésben említett okmány;

d) a tulajdonos, illetve üzemben tartó által benyújtott egyéb, az illetékes légiközlekedési hatóság által megfelelőnek ítélt dokumentumok – ideértve szakértő által, a hatóság

előzetes jóváhagyásával és ellenőrzésével végzett zajmérések eredményeit – alapján kiállított zajbizonyítvány.

(9) A (8) bekezdés *b) – d)* pontjai szerinti eljárás során az illetékes légiközlekedési hatóság ellenőrzi a típusazonosságot. A repülőgép zajt befolyásoló szerkezeti részein végrehajtott változtatásokról a tulajdonos, illetve az üzemben tartó nyilatkozni köteles. A hatóság – szükség esetén a kérelmező költségére igénybe vett szakértő véleményét figyelembe véve – dönt arról, hogy a változtatás lényegesen befolyásolja-e a zajbizonyítvány kiadásának alapját képező adatokat.

(10) Az illetékes légiközlekedési hatóság felmentést adhat az (1)–(4) bekezdések szerinti forgalomkorlátozások, illetve üzemeltetési korlátozások alól

a) muzeális értéket képviselő repülőgépek esetében,

b) olyan repülőgépekre, melyek használata kivételes jellegű és ésszerűtlen lenne megtagadni az időleges felmentés;

c) módosítás, javítás vagy karbantartás miatt, nem üzleti célú repülést végző repülőgépekre.

(11) A közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter (a továbbiakban: miniszter) által a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Értesítőben közzétett listában szereplő, országonként csoportosított repülőgépek mentesülnek az (1) bekezdés *ba)* és *bb)* pontja szerinti követelmények teljesítése alól, ha

a) rendelkeznek a 16. annex 2. kiadás (1988), I. kötet, II. rész, 2. fejezet szabványainak való megfelelést igazoló zajbizonyítvánnyal és 1995. január 1. óta legalább egy évig használtak magyar repülőteret;

b) olyan ország lajstromában szerepelnek, amelyet tartalmaz a miniszter által közzétett lista és a listán szereplő országok valamelyikében székhellyel rendelkező természetes vagy jogi személy által közvetlenül, vagy lízing, illetve bérleti szerződés alapján az *a)* pontban említett egy év óta is folyamatosan üzemeltették azokat.

(12) Nem mentesül a (11) bekezdés szerinti repülőgép az ott megjelölt követelmények teljesítése alól, ha olyan országbeli természetes vagy jogi személynek kölcsönözték, illetve lízingelték, amely a (11) bekezdésben említett listán nem szerepel.

(13) Amennyiben az Lt. 22. §-a szerinti engedéllyel légiközlekedési tevékenységet végző, magyarországi székhelyű társaság 2000. január 1-jét követő évvel kezdődően a (3) bekezdés követelményeit nem kielégítő repülőgépei közül évente a teljes, – a tulajdonában lévő, vagy lízing, illetve bérleti szerződés alapján rendelkezése alá tartozó – szubszonikus sugárhajtású repülőgép parkjának a miniszter által, a légitársaság gazdasági lehetőségeinek figyelembevételével megállapított, de 10%-nál nem kisebb részét törölteti a magyar légijármű lajstromból, úgy az ennek ellenére a (3) bekezdésben megállapított határidő lejártá után még meglévő, a követelményeket nem kielégítő repülőgépei mentesülnek a működési tilalom alól.

(14) Az (1)–(3) bekezdésekben meghatározott feltételeket a repülőtér üzemben tartójának a repülőtérrendhez kell csatolni. A feltételek be nem tartása a repülőtérrend megsértésének minősül és az erre vonatkozó szankciókat vonja maga után.

(15) Az (1)–(5) bekezdés rendelkezései nem alkalmazhatók a repülőteret kényszerhelyzetben [Lt. 41. § (3) bek.], illetve kényszerleszállásra [Lt. 41. § (4) bek.] igénybe vevő repülőgépekre.

(16) Az illetékes légiközlekedési hatóság a (10)–(12) bekezdések alapján adott mentesítésekről értesíti az Európai Unió tagállamainak illetékes hatóságait és az Európai Unió Bizottságát.

A környezeti zajterhelés csökkentését célzó repülőtér-használati eljárások

12. § ¹⁹(1) A repülőtér üzemben tartójának és a légiközlekedési hatóságnak a kiegyensúlyozott megközelítést alkalmazva kell elérni

a) a repülőtér környezetében a repülési zaj növekedésének megállítást és a zajjal érintett lakosság számának csökkentését;

b) a repülőtér kapacitásának megőrzését vagy fejlesztésének lehetőségét, a környezetvédelmi követelményekkel összhangban;

c) a lehetséges intézkedések közül a költségek szempontjából leghatékonyabb és a legnagyobb környezeti előnyt eredményező (illetve eredményezők kombinációjának) választását, beleértve a gazdasági ösztönzők alkalmazását is.

(2) A kisebb zajterhelést okozó, csendesebb repülőgépek üzemelése érdekében

a) nem nyilvános repülőtér üzemben tartója a zajosabb légijárművek forgalmát kitilthatja vagy korlátozhatja,

b) nyilvános repülőtéren a külön jogszabályban ²⁰meghatározott zajhatárértékek túllépése esetén a légiközlekedési hatóság elrendelhet a zajosabb repülőgépek működésére vonatkozó korlátozásokat, illetve a repülőtér üzemben tartója a légiközlekedési hatóságnál kezdeményezheti korlátozások elrendelését. Repülőgép típusokra vonatkozó korlátozás esetén a korlátozás sorrendjére vonatkozó döntést a repülőgépeknek a 16. függelék (3. kiadás, 1993) szerinti jóváhagyási eljárás során meghatározott zajteljesítménye alapján kell meghozni.

(3) A légiközlekedési zaj zavaró hatásának csökkentése, a repülőtér környezetében élők éjszakai pihenésének biztosítása érdekében

a) azokon a repülőtereken, ahol a zajgátló védőövezeten az A, a B vagy a C jelű övezetekben a lakások, üdülők vagy a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X. 10.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) 10. §-ának (2) bekezdésében említett intézmények vannak, az éjszakai időszakban végrehajtott repülési műveletek száma az egyes pályavégeken nem lehet több, mint az ugyanott a nappali mértékadó zajterhelés kiszámításához alkalmazott repülési műveletszám

– 8%-a 22 és 6 óra közötti és

– 1%-a 24 és 5 óra közötti

időszakban.

Ettől eltérni csak kivételes esetben, a légiközlekedési hatóság engedélyével lehet. Az eltérésekről a repülőtér üzemben tartójának megfelelő indoklással értesíteni kell az érintett terület (területek) önkormányzatát (önkormányzatait), és az értesítést a helyben szokásos módon közzé kell tenni;

¹⁹ A 12. § a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 8. §-ával megállapított szöveg.

²⁰ A zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 8/2002. (III. 22.) KöM–EüM együttes rendelet 3. számú melléklete.

b) nem nyilvános repülőtér üzemben tartója bizonyos időszakokban az a) pontban említett eseteken túlmenően is korlátozhatja a repülési műveletek számát. Részleges (bizonyos időszakra vagy műveletekre vonatkozó) vagy teljes fel- és leszállási tilalmat rendelhet el az éjszakára vagy az éjszaka egy részére vonatkozóan, illetve munkaszüneti napokon, pihenőnapokon, pihenőidőben stb. A repülőgép típusok műveleteinek időszakos korlátozását a (2) bekezdés b) pont szerinti zajteljesítmény figyelembevételével kell meghatározni;

c) nyilvános repülőtér esetében a légiközlekedési hatóság előírhat az a) pont szerinti korlátozáson túlmenő, bizonyos időszakokban meghatározott zajteljesítményű repülőgépekre vagy műveletekre vonatkozó tilalmat, illetve a repülőtér üzemben tartója kezdeményezheti ezek előírását a légiközlekedési hatóságnál,

d) meg kell tiltani az éjszakai (22 és 6 óra közötti) hajtóműpróbát, ha az abból eredő zajszint a hajtóműpróba ideje alatt a repülési műveletekből eredő zajjal együtt a védendő épület homlokzata előtt eléri vagy meghaladja az 55 dB zajszintet. A repülőtér üzemben tartója ezen túlmenő időszakos korlátozásokat vezethet be a repülőtér földi tevékenységéből származó zajokra nézve is.

(4) Az egyes repülési műveletekből (fel- és leszállásokból) eredő zaj csökkentése érdekében

a) a repülőtér üzemben tartójának a repülőtérrendben olyan fel- és leszállási eljárásokat kell kidolgoznia, amelyek a hagyományos fel- és leszállási eljárásokhoz képest a biztonságos üzemeltetés követelményeit szem előtt tartva csökkentik a zajterhelést a fel- és leszállási útvonalak környezetébe tartozó településeken. A zajcsökkentő fel- és leszállási eljárások kidolgozása során figyelembe kell venni a nemzetközi polgári repülési szervezetek (pl. ICAO, ECAC) erre vonatkozó ajánlásait. A repülőtér üzemben tartójának törekednie kell a zajcsökkentő repülési eljárások bevezetéséhez a szükséges műszaki feltételek megteremtésére;

b) az a) pontban említett fel- és leszállási eljárások szerinti forgalomtól eltérő légiközlekedési tevékenységet (pl. gyakorlati repülő kiképzés, kalibráló repülések) a lehető legkisebb környezeti zajterhelés mellett, a nappali órákban kell végrehajtani. Az ilyen légiközlekedési tevékenységről a várhatóan érintett területek önkormányzatát előzetesen értesíteni kell, ha az a zajgátló védőövezetben a zajterhelés eloszlásában jelentős változást vagy a védőövezeten kívül határértéket túllépő zajterhelést okoz;

c) az a) pont szerinti eljárásoktól eltérő repülések számának minimálisra csökkentése érdekében a futópálya lezárását igénylő karbantartások tekintetében a légiközlekedési hatóság elrendelheti az éjszakai munkavégzést.

(5) A földön végrehajtott műveletekből származó zajterhelés csökkentése érdekében

a) a repülőtér üzemben tartója a repülőtérrendben külön köteles előírni azokat a szabályokat, amelyeket a földön végrehajtott műveletekből származó zajcsökkentés érdekében foganatosítanak (pl. korlátozó rendszabályok hajtóműjáratásra üresjáratban, kiegészítő hajtóművek üzemeltetésére, különféle töltő aggregátorok üzemeltetésére, hajtóműpróbázásra a karbantartás során);

b) a repülőtéren, ahol ez szükséges, a légiközlekedési hatóság elrendelheti a földi műveletekből származó zajterhelés csökkentésére megfelelő árnyékoló berendezések (pl. zajcsillapított hajtóműpróbázó hely) létesítését.

(6) A (2) és (3) bekezdésben foglalt előírások nem vonatkoznak a közös felhasználású polgári és katonai repülőtéren végrehajtott állami repülésre.

Légiforgalmi korlátozások elrendelése fő kereskedelmi repülőtereken

12/A. § ²¹(1) Fő kereskedelmi repülőtereken a jet repülőgépekre vonatkozó, a 12. § (2) és (3) bekezdése szerinti légiforgalmi korlátozásokat a légiközlekedési hatóság rendelhet el.

(2) Légiforgalmi korlátozások elrendelését megelőzően a légiközlekedési hatóság mérlegeli a különböző lehetséges intézkedések hasznát és költségét, valamint az érintett repülőtér helyzetét, környezetének állapotát.

(3) A mérlegelés alapján meghozott intézkedések nem tartalmazhatnak a környezetvédelmi célok eléréséhez szükségesnél szigorúbb és kiterjedtebb korlátozásokat. A korlátozások nem tehetnek különbséget az érintett felek nemzetisége, személyisége vagy az érintett jet repülőgépek gyártója szerint.

(4) A jet repülőgépek zajteljesítményétől függő légiforgalmi korlátozásokat a 16. függelék (3. kiadás, 1993) szerinti jóváhagyási eljárás során meghatározott zajteljesítmény alapján kell meghozni.

(5) Fő kereskedelmi repülőtéren bevezetni tervezett légiforgalmi korlátozás előkészítése során a 3. számú melléklet szerinti információkat kell értékelni a szükséges és lehetséges mértékben.

(6) Ha a repülőtéren végrehajtott változtatások, bővítések külön jogszabály ²²szerint környezeti hatásvizsgálatra kötelezettek, a környezeti hatásvizsgálat keretében végzett értékelést el kell fogadni az (5) bekezdésben előírtak teljesítésének, feltéve, hogy elegendő mértékben figyelembe vették a 3. számú melléklet szerinti információkat.

(7) A (2)–(6) bekezdésekben foglalt előírásokat nem kell alkalmazni

a) a már érvényben lévő légiforgalmi korlátozások esetén,

b) a részleges légiforgalmi korlátozások kismértékű, technikai jellegű módosításai esetén, ha ezek nem okoznak lényeges költségnövekedést valamely légitársaság vagy más repülőtér számára.

(8) Amennyiben az összes lehetséges intézkedés – beleértve a részleges (időbeli és futópálya használati) korlátozásokat is – (5) és (6) bekezdés szerinti értékelése azt bizonyítja, hogy a repülőtér környezetében a zajterhelés nem csökkenthető elfogadható (jogszabályban, hatósági határozatban vagy a repülőtér zajvédelmi programjában előírányzott) szintre, a marginálisan megfelelő repülőgépekre vonatkozó forgalomkorlátozás bevezetése során az alábbi szabályokat kell betartani:

a) hat hónappal az értékelés lezárását és a forgalomkorlátozásra vonatkozó döntés meghozatalát követően nem engedélyezhető az előző év azonos időszakában a repülőteret igénybe vevő, marginálisan megfelelő repülőgépekkel végzett járatokon felüli, ilyen repülőgépekkel végzett működés,

b) hat hónappal az a) pont szerinti határidőt követően megkövetelhető a repülőteret igénybevevő légitársaságoktól, hogy csökkentsék az általuk üzemeltetett marginálisan megfelelő repülőgépek műveleteit az adott repülőtéren. A megkövetelt csökkentés

²¹ A 12/A. §-t és az előtte lévő címet a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 9. §-a iktatta be.

²² A környezeti hatásvizsgálatról szóló 20/2001. (II. 14.) Korm. rendelet.

mértéke nem haladhatja meg a korábbi időszakban az adott repülőtéren ilyen repülőgépekkel végzett műveletek 20%-át.

(9) A marginálisan megfelelő repülőgépekre vonatkozó légiforgalmi korlátozások nem vonatkoznak a fejlődő országok légijármű lajstromában szereplő marginálisan megfelelő repülőgépekre 2013. március 28-ig, feltéve, hogy

a) rendelkeznek olyan zajbizonyítvánnyal, amely szerint megfelelnek a 16. függelék (harmadik kiadás, 1993) 1. kötet, II. rész, 3. fejezetnek, és 1996. január 1. és 2001. december 31. között (referencia időszak) használták az adott repülőteret, és

b) ezek a repülőgépek a referencia időszakban a fejlődő országok lajstromában szerepeltek és folyamatosan üzemeltette őket a fejlődő országban bejegyzett természetes vagy jogi személy.

(10) A hatóság kivételt tehet a (8) bekezdés szerinti korlátozások alól olyan marginálisan megfelelő repülőgépek esetében, amelyek működése az adott repülőtéren a bevezetett korlátozás esetében a versenyegyenlőség alapján nem lenne engedélyezhető, ha

a) a repülőgép egyedi működése olyan kivételes jellegű, hogy az időleges felmentés megtagadása ésszerűtlen lenne,

b) a repülőgép nem kereskedelmi célú repülést hajt végre átalakítás, javítás vagy karbantartás céljából.

(11) A légiközlekedési hatóság az (5)–(8) bekezdés szerinti eljárások megindítása és végrehajtása során – az R. 19–20. §-aiban foglaltak megfelelő alkalmazásával – konzultációt folytat az érdekelt felekkel.

(12) A légiközlekedési hatóságnak bármely új, a repülőtéren bevezetni tervezett légiforgalmi korlátozás esetében tájékoztatást kell adnia minden érdekelt félnek (beleértve a választott korlátozás indoklását)

a) hat hónappal a 3.1. a) pont szerinti korlátozás életbelépése előtt,

b) egy évvel a 3.1. b) pont szerinti korlátozás életbelépése előtt,

c) részleges korlátozások esetén két hónappal az érintett menetrendi időszakra vonatkozó menetrend egyeztető konferencia előtt.

(13) A légiközlekedési hatóság, amennyiben a fő kereskedelmi repülőtéren új légiforgalmi korlátozás bevezetéséről dönt, haladéktalanul értesíti az Európai Unió tagállamainak légiközlekedési hatóságát és az Európai Bizottságot.

*Zajmonitor rendszer létesítése*²³

13. § ²⁴(1) A zajterhelés rendszeres és folyamatos ellenőrzése érdekében a repülőtér üzemben tartója állandó mérőpontokon kihelyezett mikrofonok és mobil mérőegység üzembeállításával zajmonitor rendszert köteles működtetni minden olyan esetben, ha az alábbi feltételek valamelyike teljesül:

a) a zajgátló védőövezeten az A és a B jelű övezetekben levő lakások, valamint az R. 10. §-ának (2) bekezdésében említett intézmények száma együttesen több, mint 200,

b) a zajgátló védőövezetek számításánál zajcsökkentő fel- és leszállási eljárásokat vettek figyelembe,

²³ A 13. § előtti címet a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 10. §-a iktatta be.

²⁴ A 13. § a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 10. §-ával megállapított szöveg.

c) a légiközlekedési hatóság a (2) vagy (3) bekezdés szerinti korlátozásokat írt elő, és ezek betartásának ellenőrzéséhez szükségesnek ítéli zajmonitor rendszer létesítését,
d) a repülőtér létesítési engedélyében kötelezően elő van írva.

(2) A zajmonitor rendszer mért és számított adatai szerint a zajcsökkentő repülési eljárásokat megsértő légitársaságok tulajdonosait a repülőtér üzemben tartójának figyelmeztetnie kell. A kiadott figyelmeztetésekről negyedévente tájékoztatni kell az illetékes légiközlekedési hatóságot is. A figyelmeztetés eredménytelensége, a zajcsökkentő előírások ismétlődő megsértése esetén a repülőtér üzemben tartója további intézkedéseket kezdeményezhet a légiközlekedési hatóságnál.

(3) A zajmonitor rendszer terveit a monitorrendszer létesítését előíró (6) bekezdés szerinti határozat jogerőssé válását követő hat hónapon belül kell elkészíteni és jóváhagyásra benyújtani a légiközlekedési hatósághoz. A zajmonitor rendszer tervezésénél az alábbi szempontokat kell figyelembe venni:

a) a monitorrendszer legyen alkalmas arra, hogy a zajgátló védőövezet jellemző pontjain – különösen zajra érzékeny objektumok környezetében – az egyedi zajterhelés alakulásáról, valamint az övezethatárokon a tényleges zajterhelésről megbízható eredményeket adjon;

b) olyan repülőtereken, ahol a zajgátló védőövezetben A jelű övezet van, a zajmonitor rendszer mellett olyan helyzetmeghatározó rendszert is működtetni kell, amely alkalmas minden, a repülőteret használó, 9000 kg-nál nagyobb felszálló tömegű légitársaság pályájának rögzítésére a repülőtér vonatkozási pontjától számított legalább 20 km sugarú környezetben, mind a vízszintes koordináták, mind a magassági koordináták tekintetében. A légiközlekedési hatóság ettől eltérő feltételeket is előírhat;

c) a zajmérő-pontok zajméréseinek eredményei legyenek alkalmasak olyan számítás elvégzésére, amely a repülőtér üzemben tartójának támpontot nyújt a következő időszakokra vonatkozóan a repülőtér-használat díjának elemei között érvényesítendő zajvédelmi költségelem meghatározásához.

(4) A zajmonitor rendszer üzemi jellemzőit úgy kell meghatározni, hogy teljesüljenek az 5. számú mellékletben meghatározott követelmények.

(5) A zajmonitor rendszer kiépítésére vonatkozó terveket a légiközlekedési hatóság hagyja jóvá.

(6) A zajmonitor rendszer kiépítését a légiközlekedési hatóság határozatban rendeli el a jóváhagyott tervek alapján. A határozat lehet önálló határozat vagy a zajgátló védőövezetet kijelölő, illetve a repülőtér létesítésére vonatkozó határozat része. A határozatnak tartalmaznia kell a zajmonitor rendszer kiépítésének határidejét is. A határidő megállapítása tekintetében figyelembe kell venni a következőket:

a) új repülőtér létesítése vagy meglévő repülőtér jelentős mértékű bővítése esetén a zajmonitor rendszert a beruházás részeként kell megvalósítani;

b) meglévő repülőteren, az e rendelet hatálybalépése miatt szükségessé váló zajmonitor rendszer kiépítését vagy szükségessé váló bővítését a zajgátló védőövezet kijelölésétől számított másfél éven belül végre kell hajtani. A légiközlekedési hatóság a zajmonitor rendszer kiépítésére másfél éven túli határidőt is előírhat, ha a zajgátló védőövezetben a zajvédelmi intézkedések végrehajtása az R. 17. §-ának (5) bekezdése szerinti program alapján történik.

13/A. § ²⁵(1) Az R. 21. §-a alapján létrehozott zajvédelmi bizottság konzultatív, érdekegyeztető és tanácsadó testület, amely a repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos zajkérdések tekintetében

- a) biztosítja a szükséges információk beszerzését, nyilvánosságra hozatalát és megfelelő értelmezését az érdekeltek számára,
- b) véleményt nyilvánít a repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos környezetvédelmi, elsősorban zajvédelmi kérdésekben,
- c) környezetvédelmi kérdésekben javaslatokat dolgoz ki a repülőtér működtetését érintően.

(2) A zajvédelmi bizottság állásfoglalásainak kialakítása során figyelembe veszi más környezetvédelmi érdekek érvényre jutását is (pl. levegőtisztaság-védelem, hulladékgazdálkodás).

(3) A zajvédelmi bizottság tagja

- a) a repülőtér üzemben tartóját képviselő két vezető, akik közül az egyik a környezetvédelmi szolgálat vezetője vagy zajszakértője,
- b) a repülőtér üzemeltetését biztosító légiforgalmi szolgáltató szervezet egy kijelölt képviselője,
- c) a területileg illetékes környezetvédelmi hatóság és az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat egy-egy képviselője,
- d) a légiközlekedési hatóság egy képviselője,
- e) a repülőtérrel használó légitársaságok, egyesületek, szövetségek egy képviselője,
- f) két személy azon önkormányzatok képviselőjében, amelyek területén a zajgátló védőövezetet kijelölték, és a területileg illetékes kereskedelmi és iparkamara egy képviselője,
- g) a főváros területére eső repülőtér esetén a Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács, egyéb, kiemelt térség esetén a térségi fejlesztési tanácsnak egy képviselője (pl. Balaton Fejlesztési Tanács).

(4) Indokolt esetben a bizottságba további személyek (szakértők) is meghívhatók, azonban a zajvédelmi bizottság létszáma nem haladhatja meg a 15 főt.

(5) A zajvédelmi bizottság tagjait az érintett szervezetek, illetve a légiközlekedési hatóság ajánlásai alapján a gazdasági és közlekedési miniszter kéri fel, amely négy éves időtartamra szól.

(6) A zajvédelmi bizottság elnökét a bizottság tagjai közül a gazdasági és közlekedési miniszter nevezi ki. Az elnök megbízatása a zajvédelmi bizottság megalakítása esetén első alkalommal két éves, ezt követően négy éves időtartamra szól.

(7) A zajvédelmi bizottság üléseit az elnök szükség esetén, de legalább félévenként hívja össze. A zajvédelmi bizottság tagjainak az ülés napirendjéhez tartozó munkaanyagokat legalább két héttel az ülés megkezdése előtt kézhez kell kapniuk.

(8) A zajvédelmi bizottság akkor határozatképes, ha tagjainak legalább a fele jelen van az ülésen. A távol levő tagot más személy nem helyettesítheti. A zajvédelmi bizottság a döntéseit az ülésen jelen lévő tagok egyszerű szótöbbségével hozza, szavazategyenlőség esetén az elnök szavazata dönt.

²⁵ A 13/A. §-t és az előtte lévő címet a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 11. §-a iktatta be.

- (9) A zajvédelmi bizottság üléseiről jegyzőkönyvet kell készíteni. A jegyzőkönyvben a szavazásra feltett kérdésekben a kisebbségi álláspontot is rögzíteni kell.
- (10) Speciális szakmai kérdések eldöntéséhez a zajvédelmi bizottság szakértőt is felkérhet a zajvédelmi bizottság munkájában való eseti részvételre. A meghívott szakértőnek szavazati joga nincsen, de álláspontját a jegyzőkönyvekben rögzíteni kell.
- (11) A zajvédelmi bizottság az R. 21. §-ában meghatározott, a repülőtér zajterhelését jellemző adatokat rendszeresen értékeli, és az adatok hitelességét, megbízhatóságát megfelelő eszközökkel ellenőrzi. Amennyiben az adatok hitelességét illetően kétség merül fel, a zajvédelmi bizottság javaslatot tehet független szervezet bevonásával ellenőrző mérősorozatok elvégzésére.
- (12) A zajvédelmi bizottság jogosult arra, hogy a repülőtér létesítésével, fejlesztésével, és működtetésével kapcsolatban a környezet védelme érdekében javaslatokat tegyen az illetékes légiközlekedési, környezetvédelmi és építési hatóságok számára. A hatóságnak a javaslatra érdemben válaszolnia kell, és amennyiben a zajvédelmi bizottság javaslatát nem tartja kivitelezhetőnek, azt megfelelően meg kell indokolnia.
- (13) A zajvédelmi bizottság tagjai a munkájuk során a repülőtér üzemeltetésével vagy fejlesztésével kapcsolatos, a környezetvédelmi és zajterhelési adatokon túli információkat kívülről harmadik személynek a repülőtér üzemben tartója hozzájárulásával adhatnak át.
- (14) A zajvédelmi bizottsági tagság társadalmi megbízatás, a zajvédelmi bizottsági munkában való részvételért díjazás nem jár, de a zajvédelmi bizottsági munkában való részvétellel kapcsolatos költségek (pl. utazás, szállás) elszámolhatók. A tagok költségtérítést csak olyan jogcímenek igényelhetnek, amelyet a zajvédelmi bizottság előzetesen jóváhagyott.
- (15) A zajvédelmi bizottság működtetésének költségeit a repülőtér üzemben tartója biztosítja.
- (16) Új repülőtér létesítése esetén a zajvédelmi bizottságot úgy kell létrehozni, hogy a zajvédelmi bizottság már az engedélyezést megelőző időszakban véleményt nyilváníthasson az engedélyezésre előkészített tervekről.

Záró rendelkezések

14. § (1) Ez a rendelet a kihirdetését követő 8. napon lép hatályba.

(2) ²⁶Ez a rendelet a Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai közötti társulás létesítéséről szóló, Brüsszelben, 1991. december 16. napján aláírt Európai Megállapodás tárgykörében, a megállapodást kihirdető 1994. évi I. törvény 3. §-ával összhangban az Európai Közösségek következő jogszabályával össze-egyeztethető szabályozást tartalmaz:

a) a Tanács 92/14/EGK irányelve a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény 16. sz. függeléke, 2. kiadása (1988) 1. kötet, II. rész, 2. fejezetének hatálya alá tartozó repülőgépek üzemeltetésének korlátozásáról,

b) a Tanács 98/20/EK irányelve a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény 16. sz. függeléke, 2. kiadása (1988) 1. kötet, II. rész, 2. fejezetének hatálya alá tartozó

²⁶ A 14. § (2) bekezdése a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 12. § (1) bekezdésével megállapított szöveg.

repülőgépek üzemeltetésének korlátozásáról szóló, a Tanács 92/14/EGK irányelve mellékletének módosításáról,

c) az Európai Parlament és a Tanács 2002/30/EK irányelve a közösségi repülőtereken alkalmazandó, zajjal összefüggő működési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások meghatározásáról, valamint

d) a rendelet 12/A. §-ának (5) és (6) bekezdése, valamint 3. és 4. számú melléklete a fõ repülőterek esetében a környezet zaj értékeléséről és kezeléséről szóló 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 5. cikkének (1) bekezdésével, 6. cikkének (1) bekezdésével, továbbá 7. cikkének (3) bekezdésével.

(3) ²⁷A 11. § (1) bekezdésében foglalt követelményt 2004. december 31-ig az Azerbajdzsánban, Kazahsztánban, Moldovában, az Orosz Föderációban, Türkmenisztánban vagy Ukrajnában lajstromozott, és az ezekben az országokban letelepedett természetes vagy jogi személyek által üzemeltetett repülőgépek vonatkozásában nem kell alkalmazni.

(4) ²⁸A zajvédelmi bizottságot meglevõ és üzemelõ repülőterek esetében 2005. január 1-jéig létre kell hozni.

1. számú melléklet a 18/1997. (X. 11.) KHVM–KTM együttes rendelethez ²⁹

A zajgátló övezet egyszerűsített számítással történõ meghatározásának normatív adatai

2. számú melléklet a 18/1997. (X. 11.) KHVM–KTM együttes rendelethez ³⁰

1. A közel azonos zajkibocsátású légi jármûvek – a zajgátló védõövezet számítása szempontjából – az alábbi kategóriába sorolhatók:

2. Az 1. pontban szereplõ kategóriák oktávonkénti hangnyomásszintjét az alábbi táblázatok tartalmazzák (Az értékek gömbsugárzóra vonatkoznak):

²⁷ A 14. § (3) bekezdését a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 12. § (2) bekezdése iktatta be.

²⁸ A 14. § (4) bekezdését a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 12. § (2) bekezdése iktatta be.

²⁹ Az 1. számú mellékletet a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 13. §-a iktatta be, egyidejûleg az eredeti melléklet számozását 2. számú mellékletre változtatva.

³⁰ Az eredeti melléklet számozását 2. számú mellékletre változtatta a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 13. §-a.

Légiforgalmi korlátozásokat előkészítése során figyelembe veendő információk

1. A repülőtér jelenlegi állapota:

1.1. a repülőtér leírása, beleértve a kapacitását, földrajzi helyét, környezetét, a légiforgalom volumenét és összetételét, és a futópálya használatot;

1.2. a repülőtér környezetvédelmi céljai és ezek összefüggése a környezetvédelmi jogszabályokban megfogalmazott követelményekkel;

1.3. az adott és a megelőző évek zajgörbéi, beleértve az érintett lakosságszámra vonatkozó becslést, valamint a számítási módszer leírását;

1.4. a légiközlekedés zajának csökkentése érdekében már bevezetett intézkedések, pl. információk a területhasználat szabályozásáról és befolyásolásáról, passzív akusztikai védelem, repülési eljárások, mint a PANS–OPS (Procedures for Air Navigation Services–Operations), légiforgalmi korlátozások, mint a zajhatárértékek, éjszakai határérték vagy repülési tilalom, zajdíjak, preferált pályahasználat, zaj szempontból előnybe részesített útvonal/nyomvonal tartás, és a zajmonitoring.

2. Előrejelzés újabb intézkedések nélkül:

2.1. a már jóváhagyott és tervezett repülőtér fejlesztések leírása (pl. kapacitásnövelés, futópálya és/vagy terminál bővítés), valamint a várható jövőbeni forgalom összetétel a forgalom növekedés;

2.2. a repülőtér kapacitásának növelése esetén a megnövelt kapacitás révén elérhető gazdasági haszon;

2.3. azonos időszakokra vonatkozóan a zajterhelés változása további intézkedések nélkül és a zajhatás csökkentése érdekében már tervezett intézkedések;

2.4. előrebecsült zajgörbék, beleértve a valószínűleg érintett lakosságszámra vonatkozó becslést – megkülönböztetve a már régebben meglévő és az újonnan kialakított lakóterületeket;

2.5. a zajhatás mérséklését szolgáló intézkedések elmaradásának következményei és várható költségei, ha várható, hogy ez történik.

3. A járulékos intézkedések értékelése

³¹ A 3. számú mellékletet a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 13. §-a iktatta be.

3.1. a kiegyensúlyozott megközelítés intézkedési köréből a lehetséges járulékos intézkedések körvonalazása, különösen a választásuk fő indokainak feltüntetésével. A közülük további elemzésre kiválasztott intézkedések leírása; információk bevezetésük költségéről, az időtávról és várhatóan kedvezően érintett lakosság számáról; az egyes intézkedések hatékonysági rangsora;

3.2. a választott intézkedések bevezetésének költség-hatékonyság vagy költség-haszon elemzése a repülőteret használókra (személy és áruszállítást végzők, utasok és a helyi közösségek) vonatkozó társadalmi-gazdasági hatások figyelembevételével;

3.3. a javasolt intézkedések környezetvédelmi és a versenyt érintő hatásainak áttekintése más repülőterek, a repülőgépek járatói és más érdekelt felek szempontjából;

3.4. az előnyben részesített megoldás választásának okai;

3.5. a lakosságnak szóló nem műszaki összefoglaló.

4. Kapcsolódás a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló más jogszabályokhoz

4.1. amennyiben készült más jogszabály szerinti zajtérkép vagy cselekvési terv, azok használhatók a jelen melléklet szerinti információk szolgáltatásához;

4.2. a zajterhelés értékeléséhez (azaz az izofon görbék és az érintett lakosság számának meghatározásához) az 1. függelékben meghatározott zajjellemzőket, az L den és L night értéket kell használni.

1. számú függelék a 18/1997. (X. 11.) KHVM–KTM együttes rendelet 3. számú mellékletéhez

Zajra vonatkozó jellemzők
(a 3. számú melléklet 4.2. pontja szerint)

1. A nappali – esti – éjszakai zajszint L

Az L den értékét dB-ben az alábbi egyenlet definiálja:

ahol:

– L day az ISO 1996-2:1987 szabvány szerinti hosszú idejű A-súlyozású egyenértékű hangnyomás szint egy naptári év megítélési idővel, átlagos nap nappali időszakára meghatározva;

- L evening az ISO 1996-2:1987 szabvány szerinti hosszú idejű A-súlyozású egyenértékű hangnyomás szint egy naptári év megítélési idővel, átlagos nap esti időszakára meghatározva;
- L night az ISO 1996-2:1987 szabvány szerinti hosszú idejű A-súlyozású egyenértékű hangnyomás szint egy naptári év megítélési idővel, átlagos nap éjszakai időszakára meghatározva;
- továbbá:
 - a nappali időszak 12 óra, az esti időszak 4 óra, az éjszakai időszak 8 óra;
 - a nappali időszak kezdete (ami egyúttal meghatározza a további időszakok kezdetét) helyi idő szerint 6 óra.
 - a naptári év egy forgalmi szempontból (a forgalmat befolyásoló egyedi eseményektől mentes) és időjárási viszonyokat tekintve is átlagos év;
 - a számításnál a beeső hangot kell figyelembe venni, ami azt jelenti, hogy a lakóépületek homlokzatáról visszaverődő hangot figyelmen kívül kell hagyni (ez általános szabály szerint a mért zajszint 3 dB-es korrekcióját jelenti),
 - az épületek környezetében és az épületen belüli zajterhelést mutató stratégiai zajtérkép kidolgozása érdekében végzett számítások során a vonatkozási pont (amire a számítást végezni kell) $4,0 \pm 0,2$ m magasan van a talajszint felett, a zajforráshoz felé néző, ahhoz legközelebb eső homlokzat előtt;
 - az épületek környezetében és az épületen belüli zajterhelést mutató stratégiai zajtérkép kidolgozása érdekében végzett mérések esetén a mérési pontnak 4,0 m-től eltérő magasság is választható, azonban ez nem lehet a talajszint felett 1,5 m-nél kisebb magasságban, és a mért értékeket a 4 m-es magasságra kell korrigálni;
 - egyéb célokra, mint pl. akusztikai tervezés vagy zajzónák kialakítása, más 1,5 m-nél nem kisebb magasság is választható, például
 - = vidéki területen földszintes házak esetén,
 - = meghatározott lakások zajterhelésének csökkentését célzó intézkedések tervezésénél,
 - = lehatárolt területre vonatkozó részletes zajtérkép készítése esetén, amelyen az egyes lakások zajterhelését ábrázolják.

2. Az éjszakai zajterhelés (L night)

Az éjszakai zajterhelés az ISO 1996-2:1987 szabvány szerinti A-súlyozású egyenértékű hangnyomásszint egy naptári év összes éjszakai időszakának értékeiből meghatározva, továbbá:

- az éjszakai időszak az 1. pont szerinti 8 órás időszak;
- a naptári év az 1. pont szerinti forgalmi szempontból és időjárási viszonyokat tekintve is átlagos év;
- a beeső hangot kell az 1. pontban leírtak szerint figyelembe venni;
- a vonatkoztatási pont azonos az L den -re meghatározottal.

4. számú melléklet a 18/1997. (X. 11.) KHVM–KTM együttes rendelethez ³²

³² A 4. számú mellékletet a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 13. §-a iktatta be.

A stratégiai zajtérképezés minimális követelményei

[az R. 4. §-ának (4) bekezdéséhez]

1. A stratégiai zajtérképezés az alábbi adatok bemutatásához szükséges részletezéssel készüljön (ez több különálló dokumentumot jelenthet):

- a készítést megelőző év és az öt évre előrebecsült zaj helyzetet (intézkedések tervezése esetén több változatban) a 3. számú melléklet 1. függelékében szereplő zajjellemzők (a továbbiakban: zajjellemzők) alapján,
- jogszabályban meghatározott követelményérték túllépése,
- a zajjellemzők adott értékének kitett lakóépületek, iskolák és kórházak, egészségügyi intézmények becsült száma,
- a zajjal terhelt területen élők becsült száma.

2. A stratégiai zajtérképezés adatai megadhatók grafikus formában, számszerű adatokkal táblázatként vagy számszerű adatokkal elektronikus formában.

3. A stratégiai zajtérképezés képezi az R. 13. §-a szerinti zajvédelmi program, valamint a lakosság tájékoztatásának az alapját. Ezen célok esetén grafikus formában is meg kell jeleníteni a zajjellemzők alakulását, a határérték túllépéseket, és amennyiben szükséges, a 4 m-től eltérő magasságban a zajjellemzőket (pl. hajtóműpróbázó hely környezetében).

4. A stratégiai zajtérképezés minimális adattartalma

4.1. A repülőtér általános leírása: földrajzi elhelyezkedés, méret, forgalmi adatok.

4.2. A repülőtér környezetének jellemzése: a légiközlekedés zajával érintett agglomerációk, falvak, vidéki területek, információk a területhasználatról, más fő zajforrásokról.

4.3. A múltban megvalósított zajvédelmi programok és a jelenleg érvényben lévő zajvonzatú intézkedések.

4.4. Az alkalmazott mérési és számítási módszerek.

4.5. Azon lakosok intervallumonkénti becsült összlétszáma (százas nagyságrend alkalmazásával, pl. 1500 = 15 száz, a továbbiakban: százakban), akik olyan épületekben laknak, amelyek a légiközlekedési eredetű zajnak a leginkább kitett homlokzatánál a 4 m magasan mért vagy számított L den a következő intervallumokba esik: 55–59, 60–64, 65–69, 70–74, > 5. Az adatokat külön kell megadni az agglomeráció területére (ha azt érinti a légiközlekedés zaja) és az azon kívüli területekre.

Kiegészítésként közölni kell – ahol van ilyen és a vonatkozó információ rendelkezésre áll –, hogy a fenti kategóriákon belül hány lakos él olyan épületekben, amelyek – passzív akusztikai védelemmel vannak ellátva (a passzív akusztikai védelem azt jelenti, hogy az épületszerkezeti részeinek és nyílászáróinak hangszigetelése, valamint szellőző vagy légkondicionáló rendszerének hanggátlása biztosítja a légiközlekedési zaj elleni védelem magas szintjének fenntartását, a belső téri zajhatárértékek betartását),

– rendelkeznek csendes homlokzattal (ami azt jelenti, hogy az ilyen homlokzatoktól 2 m távolságra, 4 m magasan mért L den – a légiközlekedési eredetű zajokat tekintve – 20 dB-el alacsonyabb, mint a legmagasabb L den -nek kitett homlokzatnál).

4.6. Azon lakosok intervallumonkénti becsült összlétszáma (százakban), akik olyan épületekben laknak, amelyek a légiközlekedési eredetű zajnak a leginkább kitett homlokzatánál a 4 m magasan mért vagy számított L night a következő intervallumokba esik: 45–49, 50–54, 55–59, 60–64, 65–69, >70. Az adatokat külön kell megadni az agglomeráció területére (ha azt érinti a légiközlekedés zaja) és az azon kívüli területekre.

Kiegészítésül közölni kell – ahol van ilyen és a vonatkozó információ rendelkezésre áll –, hogy a fenti kategóriákon belül hány lakos él olyan épületekben, amelyek

– passzív akusztikai védelemmel vannak ellátva a 4.5. pontban körülírtak szerint,

– rendelkeznek csendes homlokzattal a 4.5. pontban körülírtak szerint.

4.7. Az L den > 5, > 5, > 5 dB értékű terhelésnek kitett területek km²-ben. Meg kell adni továbbá az adott zónákban található épületek számát (százakban), továbbá az ott élő lakosok becsült teljes létszámát (százakban). A számokba az agglomerációk és az azokon kívüli területek is beleértendők.

Az 55 és 65 dB-es izofon görbékét a falvak, városok agglomerációk elhelyezkedését bemutató egy vagy több térképen is fel kell tüntetni.

5. számú melléklet a 18/1997. (X. 11.) KHVM–KTM együttes rendelethez ³³

A zajmonitor rendszer által kielégítendő követelmények

1. E melléklet a zajmonitor üzemi jellemzőire vonatkozó műszaki szabályozást tartalmazza.

2. E-jelű zajgátló védőövezet esetében az övezet kijelölését indokoló intézmény (kórház, gyógyüdülő) épületén kell a monitorpontot elhelyezni.

3. A zajmonitor rendszer legyen alkalmas minden mérőponton és minden egyes átrepülés esetében az alábbiak rögzítésére:

a) a monitorpont neve;

b) az átrepülés zaj-küszöbértéke, amelynek meghaladása esetén a monitorrendszer adatgyűjtése az adott mérőponton megindul. Szükség esetén a repülési zajnak az egyéb környezeti zajhatástól való megbízható megkülönböztetésére a monitorrendszer zajspektrumot is képezhet. Ebben az esetben a spektrumot nem kell tárolni;

c) az átrepülés zaj-küszöbértéke meghaladásának időtartama;

d) az átrepülés zaj-küszöbértéke meghaladásának időtartamának kezdő időpontja;

e) az átrepülés zaj-küszöbértéke meghaladásának időtartamának befejező időpontja;

³³ Az 5. számú mellékletet a 36/2004. (III. 31.) GKM–KvVM e. r. 13. §-a iktatta be.

f) az átrepülés zaj-küszöbértéke meghaladásának időtartamához tartozó zajeseményre vonatkozó LAeq (dB) adat, a vonatkoztatási idő egyenlő az átrepülés zaj-küszöbértéke meghaladásának időtartamával;

g) az átrepülés zaj-küszöbértéke meghaladásának időtartamához tartozó zajesemény LAX (dB) adata;

h) az átrepülés pillanatnyi zajszint adatsora.

A monitorrendszer tárolja továbbá a monitorponthoz tartozó zajterhelés értékét. Ez az érték a mindenkori, a zajgátló védőövezet kijelöléséhez készített számítás alapján adódó, a zajmonitorpont tényleges helyzetéhez tartozó izofon-görbe szerint meghatározott zajterhelés.

4. A zajmonitor rendszer kiszolgáló alrendszere legyen alkalmas a rögzített adatsorok alapján, minden mérőpont esetében választás szerint 1 órás, 16 órás, 24 órás, 1 havi, fél éves, 1 éves vonatkoztatási időtartamra, az időtartamhoz tartozó összes mintát alapul véve az alábbi adatok előállítására:

a) LAeq adat,

b) LN (statisztikai zajszint) adatok a minimális és a maximális értékkel együtt,

c) tapasztalati szórás,

d) az átrepülés zaj-küszöbértéke meghaladásának időtartama,

e) az átrepülések száma,

f) a felszállási átrepülések száma,

g) a leszállási átrepülések száma,

h) azoknak az átrepüléseknek a száma, amelyek során a zajesemény szint adata a zajhatárértéket meghaladta,

i) a monitorponthoz tartozó zajterhelésérték meghaladásának a mértéke,

j) minden monitorpont adatsorát felhasználva a repülőtér körül kijelölt zajgátló védőövezet területén a tényleges zajterhelést mutató izofon-görbék számítására.

5. Az adatsorokat a zajgátló védőövezet következő felülvizsgálatáig meg kell őrizni a monitorrendszer üzemeltetőjének a telephelyén.

6. A monitor mérő rendszerének a felbontása legalább 1 dB legyen, és rendelkezzen a méréstartomány automatikus beállításának a lehetőségével (autorange). A mérőrendszer egyebekben feleljen meg a mindenkori, a környezeti zajterhelés mérésekben alkalmazott műszerekre vonatkozó előírásoknak ³⁴. A rendszeres pontosság ellenőrzést a monitorrendszer szállítójának/gyártójának az előírásai szerint kell elvégezni. A pontosságellenőrzést a monitorrendszer üzemeltetőjének kell kezdeményeznie, és az eljárás rendjét belső utasításban rögzítenie kell. A pontosságellenőrzés elvégzésével a NAT által a feladatra akkreditált vizsgálóhelyet kell megbízni.

7. A repülőtér forgalmát úgy kell szabályozni, hogy a monitorozott zajterhelés 1 éves vonatkoztatási idő alatt az összes átrepülés zaj-küszöbértéke meghaladásának időtartama 5%-ának megfelelő időtartamnál hosszabb ideig ne haladja meg a zajmonitorpont tényleges helyzetéhez tartozó izofon-görbe szerinti zajterhelést.

³⁴ MSZ-ISO 1996-1:1995 szabvány.

Megjegyzés:

Fentiek szerint létesített zajmonitornál a zajgátló védőövezet határának módosulásakor a monitorpontot nem kell áthelyezni. Amennyiben beépített területet érintő zajgátló védőövezet kijelölése nem indokolt, monitorpontot sem kell kijelölni.