

## PAPÍRMENTES REPÜLŐTÉR

**Bár folyamatosan próbálják csökkenteni a felhasznált mennyiségét, azért még mindig fontos a papír a nemrég már harmadjára is Kelet-Európa legjobb repterének választott Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren – tudtuk meg a légitikötőt üzemeltető Budapest Airport illetékeseitől. A kulisszák mögé bepillantást nyerve megtudtuk, hogy évente körülbelül 200 tonna papírt hasznosítanak újra a ferihegyi „reptérvárosban”. A papírhulladék mennyisége egyébként úgy csökken, hogy közben folyamatosan nő a budapesti utasforgalom.**

Több szakmabelit is meglepett az a kampány, amit a közelmúltban hajtott végre a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltető Budapest Airport: a terminál mosdóinak közelében felállított molinókon kérték meg a reptér látogatóit, hogy lehetőség szerint ne papírtörölt használjanak a kézmosás után, hanem válasszák inkább az elektromos kézszáritót. A kampány során azt állították a molinón, hogy a papírkéztörölők miatt évente 220 fát kellene elpusztítani, és a kéztörölők felhasználását követően 25 köbméter hulladék keletkezett. Később a reptér tovább is lépett, ennek eredményeként 16 mosdóban mostanra már csak a biztonság kedvéért hagyták a falakon a kéztöröltartókat. A kampány során megjelent állítások eléggé sokkolók voltak - voltak, akik épp ezért ezek valóságtartalmát meg is kérdőjelezték (<http://twosides.info/UK/Dont-believe-all-you-read>), mondván, a papírt csak egyszer kell előállítani és az újrahasznosítható, szemben az elektromos kézszáritóval, mely jelentős áramot fogyaszt, amelynek előállítása károsanyag-kibocsátással jár.

A reptér környezetvédelmi vezetője viszont nem osztja ezeket az aggodalmakat. Kis Ferenc a Print Powernek nyilatkozva azt mondta, hogy a váltást megelőzően utánajártak a dolognak és komplett életciklus elemzést végeztek el.

Azt a 16 mosdót választották ki, ahol a legnagyobb mennyiségben fogyott papír. Kis szerint azt is figyelembe kell venni egy ilyen értékeléskor és döntéskor, hogy a papírt folyamatosan után kellett öltetni, a jelentős mennyiségű papírgurigát oda kellett szállítani (üzemanyag- és munkaerő igényes), meg kellett oldani a tekercesek tárolását, amíg azokat felhasználták, majd hulladékként el kellett szállítani a szemetet, tehát például a ki- és szállítás során a teherautók üzemeltetése szintén károsanyag-kibocsátással járt.

Ezzel szemben az elektromos kézszáritók üzemeltetése jóval egyszerűbb, mert csak egyszer ki kellett építeni ezeket, és onnantól fogva „csak” áramot fogyasztanak, illetve néha karbantartást igényelnek. Ezzel együtt az is igaz, hogy teljesen nem tudják mellőzni a papírt sem, mivel ha karbantartás történik, vagy valamilyen hiba történik a kézszáritóval, a papírtöröltartókat újratöltik a raktárakban lévő tartalékkészletekből.

„Üzemszerűen tehát nincs már papír, de van raktáron és készenlétben arra az esetre, ha valami történik a kézszáritókkal” - mondta Kis Ferenc, akit kérdeztünk a kampány fogadtatásáról is. A környezetvédelmi vezető azt mondta, az utasaik általában negatív tapasztalatok esetén szoktak visszajelzéssel élni, a váltás kapcsán viszont ő nem találkozott visszajelzéssel.

Fülöp Tamás, a Budapest Airport kommunikációs munkatársa pedig ehhez még azt tette hozzá, hogy a 2016-ban ismét – immáron harmadjára - elnyerték a „Legjobb Kelet-Európai Repülőtér” címet a londoni központú, független Skytrax légitársasági tanácsadó cégtől, mely az értékeléskor



12 millió utast kérdezett meg a világ 160 országának különböző repterein. A Budapest Airportnak 2015-ben 10,3 millió utasa volt, és ezek többsége pozitív véleménnyel volt a reptéren általában tapasztaltakkal kapcsolatban.

### Ferihegy újrahasznosítja a papírhulladék kétharmadát

Kis Ferenc egyébként lapunknak elmesélte, hogy a budapesti nemzetközi légikikötő területén száznál is több partnercég üzemel, illetve a különböző hatóságok - rendőrség, vámhivatal – is rengeteg embert, konkrétan több mint tízezer főt foglalkoztatnak a területen, ennek ellenére hulladék kezelése egységesen működik.

A reptéren központi hulladékkezelő létesítmény üzemel, ahol szelektálják a különféle hulladékokat. Tehát azonkívül, hogy a terminálban és az irodahelyiségekben is vannak szelektív gyűjtők, a folyamat végén is történik egy kézi átválogatás, így nagyon jó újrahasznosítási arány érhető el: a papírhulladék körülbelül kétharmadát használják fel újra.

A mosdókban lévő papírt viszont ők nem tudják újrahasznosítani, mivel azok szennyezettten kerültek a gyűjtőkbe, sokszor egyéb kommunális hulladékkal is keveredve. „A papír újrahasznosítása két irányba történik nálunk. Az egyik, amikor tiszta papír kerül a rendszerbe. Tipikus példa, amikor a terminálokban lévő üzletekben lévő termékek polcra papírdobozba csomagolt terméket, például bort tesznek ki a polcra, és tényleg tonnaszám keletkezik csomagolási hulladék.

Azt a papírt, ahol kivesszük, összetömrítjük a megfelelő gép segítségével, majd ott helyben tiszta papírbála keletkezik, ami utána újrahasznosítható papírgyárban. Viszont a szennyezett papír esetében hiába végezzük el a különválogatást, és ugyanez a helyzet a mosdókból kikerülő papírral is. Nem tudok arra példát, hogy egy mosdóban szennyezett papírt újra lehetne hasznosítani”.

### 300 helyett 200 tonna papír

Kis Ferenc elárulta: hogy Ferihegyen egyébként a tavalyi évben valamivel több mint 200 tonna papírhulladékot hasznosítottak újra. Ez a mennyiség folyamatosan csökken, hiszen például 2011-ben még jóval 300 tonna felett volt ez az érték.

„Alapvetően mi is, és a partnercégek is arra biztatjuk a kollégákat, hogy csökkentsék az irodai papírfelhasználást, de emellett az is csökkentette a felhasznált papírhulladék mennyiségét, hogy a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér egyre nagyobb arányban használják fapados légitársaságok, és az ő gépeiken már jóval kevesebb papírhulladék keletkezik.

De például a Budapest Airportnál dolgozó több mint 800 ember fizetési kimutatását is elektronikus formában kapják meg a dolgozók, és nagyon sok más olyan megoldás van, ahol csökkentjük a papírfelhasználást” - említett néhány példát a környezetvédelmi vezető.

Kis Ferenc egyébként azt is elárulta, hogy a repülőtéren két nagy energiahordozó biztosítja az üzemelést. Az egyik a földgáz, amivel egy központi kazánházban állítják elő a meleg vizet, és egy távhőrendszeren keresztül fűtik a terminálokat és az összes hangárt, egyéb létesítményt. Gázból körülbelül 5-6 millió köbméter fogyott az elmúlt években.

Ez 2010-2011 táján még ugyancsak jóval magasabb volt, ám az időközben végrehajtott



energiahatékonysági beruházásoknak köszönhetően - például új kazánokat telepítettek, illetve a nyári időszakra teljesen le is állítják a kazánházat- jelentős mértékben csökkenteni tudták a földgázfelhasználást.

A környezetvédelmi vezető azt is elmondta, hogy az áramfelhasználás negyedét produkálják a bérlek, és a fennmaradó háromnegyed származik a kifutópályák és a terminálok, illetve előterek világításának áramfelhasználásából.

### **A ferihegyi vámhivatal sem tud lemondani a papírról**

Visszatérve a papírfelhasználás csökkentésére irányuló törekvéseikre, Kis Ferenc szavai alapján a repülőtér üzemeltetésével kapcsolatban nagyon sok helyen lehet kiváltani a papírt, viszont sok olyan partnerszervezet van, ahol ez nem működik. A vámhivatal például azért is bérel nagy raktárakat a repülőtéren, hogy ott nagy mennyiségben tárolni tudjanak papírdokumentációkat. Ugyanígy a náluk jelenlévő logisztikai-szállítmányozási cégeknél is sok papírt használnak, például csomagoláshoz, részben pedig dokumentáláshoz.

### **Sokan ragaszkodnak a papír alapú beszállókártyához**

A terminálokban lévő marketingakciókat is egyre inkább igyekeznek digitális útra (például a Facebookra) terelni, de azért ez sem teljesen megvalósítható minden területen. Az utazóközönség például papír alapú kérdőívet is kitölthet a reptéri tranzitban várakozva, így üzenhet a reptér vezetőségének, mi az, ami nem tetszett, de természetesen internetes eszközökkel is kapcsolatba lehet lépni a reptérrel. Hasonló a helyzet a beszállókártyákkal is: bár a legtöbben már mobiltelefonon, egy alkalmazás segítségével mutatják fel az utazáshoz szükséges kódot, és nem nyomtatják ki a kártyát, sok utas mégis megteszi ezt, többek között azért, mert attól tartanak, hogy a telefonjuk lemerül, vagy más technikai probléma adódik. A papír alapú beszállókártya esetében tehát jobban biztosítva érzik magukat az emberek, kevésbé vannak kitéve a technika szeszélyeinek.

### **Fedélzeti magazinokkal az utasok lojalitásáért**

Ezenkívül egyes légitársaságok is eljuttatnak az utazóközönségükhöz magazinokat, újságokat. Némelyikük a terminálban a felszállás előtt, vagy mások a gépen osztják ezeket. Egyes légi vállalatoknak (például ilyen a Wizz Air is) saját fedélzeti magazinja is van. A Budapest Airportnak viszont ma már inkább online kiadványai vannak (például Passenger Hírlevél), bár volt róla szó, hogy kiadnának egy repülőtéri magazint, de a MALÉV csődjét követő megváltozott pénzügyi helyzet erre viszonylag egyszerű választ adott, és azóta letettek a lap beindításáról.

### **A pilóták sem tudják mellőzni teljesen a papírt**

A reptéren dolgozó munkatársak számára készülő heti hírlevél is online készül ma már, de mivel vannak olyan munkatársak (például egyes utasbiztonsági dolgozók), akik nem dolgoznak számítógép előtt, ezekből az anyagokból néhány példányt ki is nyomtatnak a számukra a pihenőhelyiségbe, folyosóra. Az üzemeltetéssel kapcsolatos információk zömét – például egy



várható időjárási helyzetről, forgalmi változásról – egyébként ma már elektronikusan juttatják el a dolgozókhoz, nem pedig nyomtatottan.

Kis Ferenc érdekességképp hozzátette még: kezdenek egyre laposabbak lenni a klasszikus repülőtéri táskák, amelyek régebben még tele voltak a járművek használati útmutatóival és az adott repülőterek térképeivel. Ezek ugyanis mostanra már táblagépekre kerültek át, és egyre kevésbé vannak olyan pilóták, akik nagy könyvekkel a hónuk alatt várakoznak a váróhelyiségben. A pilóták azonban a váróhelyiségben ma már elektronikus eszközökből készülnek a következő útjukra.

Ám a papírt itt sem tudják teljesen kiváltani: a repülésbiztonság fenntartása érdekében, például a táblagépek hibájára készülve a fedélzeten még mindenből legalább kettőt kell tartani, és ezeket az információkat nyomtatva a fedélzeten még elhelyezik. Kis Ferenc viszont úgy tudta, hogy kézben viszont már nem cipelik ezeket.

### **E-mobilitás és Greenairport**

A ferihegyi repülőtér egyébként a tavalyi évben indította el E-Mobilitás programját, amelynek keretében elektromos járművekkel igyekeznek frissíteni a reptéri flottát, sőt a közúti szállításban résztvevő partnereket, a BKK-t és a taxis partnert is arra próbálják ösztönözni, hogy ilyen megoldásokat alkalmazzanak egyre nagyobb mértékben.

Emellett például a reptéri parkoló területén elektromos töltőpontokat helyeztek el. Egy másik érdekes, tavaly elindult kezdeményezés a Greenairport program, amelynek keretében több száz reptéri vállalkozás és általuk alkalmazott mintegy 10 ezer ember közösen lép fel annak érdekében, hogy csökkenteni lehessen a légikikötő környezeti hatásait.

A Budapest Airport Greenairport programjához már az induláskor olyan nagy vállalatok csatlakoztak mint az Aeroplex Central Europe (ACE), a Heinemann Duty Free, a HungaroControl, a Lufthansa Technik Budapest, vagy a Főtaxi, de még a NAV Repülőtéri Főigazgatósága is aláírta a csatlakozási nyilatkozatot. Az összefogás legfontosabb üzenete, hogy az ország egyik legjelentősebb gazdasági egységeként működő repülőtér partnerei együttesen is elkötelezettek a felelős vállalati működés és a fenntartható fejlődés ügye mellett.

Mindezt sikerült úgy elérni, hogy közben a repülőtér forgalma folyamatosan növekszik.

A Budapest Airport egyébként évekkal ezelőtt az elsők között csatlakozott a Repülőterek Nemzetközi Tanácsa (ACI Europe) által indított úgynevezett karbon akkreditációs programhoz, aminek elsődleges célja a repülőterek szén-dioxid kibocsátásának (ez az energia-felhasználás mérésére legalkalmasabb módszer) csökkentése volt. Az ACI Europe programjában ma már mintegy 100 európai repülőtér vesz részt. A karbon akkreditációs program fontos eleme, hogy a repülőterek üzemeltetői más partner szervezeteket is bevonnak, hogy közösen dolgozzanak a környezeti hatások csökkentésén – tette hozzá Fülöp Tamás, a Budapest Airport kommunikációs munkatársa.

