



PEST VÁRMEGYEI
KORMÁNYHIVATAL

Ügyiratszám: PE/KTHF/00005-51/2026

Tárgy: Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi
Repülőtér környezetvédelmi engedélye

Ügyintéző: Sáfár Attila

dr. Gajdos Attila

Pék Miklós

Kovács József

Illés Gábor

Kráncz Gergely

Nagy Tamás

Telefon: (06-1) 776-6280

HATÁROZAT

A **Budapest Airport Zrt.** (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér; a továbbiakban: Környezethasználó) által benyújtott környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatására irányuló kérelem, környezeti hatástanulmány és mellékletei, illetve azok kiegészítései (a továbbiakban együtt: Dokumentáció), valamint a *környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról* szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet] szerint lefolytatott környezeti hatásvizsgálati eljárás alapján, a Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (a továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság; természetvédelmi hatáskörben: Természetvédelmi Hatóság; hulladékgazdálkodási hatáskörben: Hulladékgazdálkodási Hatóság) a

Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér)

és az üzemeltetésére jogosult Környezethasználó részére

környezetvédelmi engedélyt

ad, a rendelkező részben foglaltak megtartásának kötelezettsége mellett.

I.

ALAPADATOK

1. A Környezethasználó adatai:

Neve:	Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Rövidített elnevezése:	Budapest Airport Zrt.
Székhelye:	1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér
Környezetvédelmi Ügyfél Jele (KÜJ):	100358634
Cégjegyzékszáma:	01-10-044665
Adószáma:	12724163-4-43
Statisztikai számjele:	12724163-5223-114-01

2. A létesítmény helye:

A Repülőtér Budapest központjától kb. 16-22 km-re DK-i irányban helyezkedik el, területe 48 különböző helyrajzi számon van bejegyezve Budapest XVII. és XVIII. kerület, valamint Ecser és Vecsés közigazgatási területén (a Repülőtérrel egy tagban lévő helyrajzi számú telkek, amelyekre a Környezethasználó vagyongazdálkodási joga kiterjed, és amelyeken a tevékenysége zajlik).

Továbbá a Környezethasználó vagyongazdálkodásában van a Repülőtérhez nem tartozó, 17 különböző helyrajzi számon bejegyzett ingatlan Budapest X. és XVIII. kerület, valamint Üllő és Vecsés közigazgatási területén.

Címe: 1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér

Környezetvédelmi Területi Jele (KTJ): 100596156 Budapest Airport – 1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér

A Repülőtér közúti megközelíthetősége a 4. sz. főútról (a belváros felől a Ferihegyi gyorsforgalmi úton keresztül), illetve az M0-ás körgyűrűről biztosított. Tömegközlekedési eszközökkel a Repülőtér a Kőbánya-Kispest vasútállomásról, a 2. Terminál a Deák Ferenc térről a BKV Zrt. buszjárataival, illetve az 1. Terminál vasúton is elérhető, elsősorban a Budapest–Cegléd–Szolnok-vasútvonal járataival.

3. A létesítmény rövid ismertetése:

A Repülőtér elődjének, a Ferihegyi repülőtérnek a kialakítása 1938-ban kezdődött el egy új fővárosi repülőtér létesítése érdekében. Három település, Pestszentlőrinc, Rákoshegy és Vecsés határában lévő területet jelölték ki az új repülőtérnek. Átadása 1950. május 7-én történt meg.

Az azóta végrehajtott fejlesztések eredményeként a nemzetközi polgári légiforgalmat magas szinten kiszolgálni képes létesítményegyüttes jött létre, a hozzá tartozó két futópályával és a szükséges utasforgalmi épületekkel, műszaki karbantartó és kiszolgáló létesítményekkel.

2011-ben, Liszt Ferenc születésének 200. évfordulója alkalmából a Ferihegyi repülőtér átnevezték Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre.

A „nemzetközi kereskedelmi repülőtér” kategóriába tartozó Repülőtér elsősorban polgári légiközlekedési célokra használják (utas, áru és postai szállításra), kisebb mértékben katonai, oktatói repülések is történnek a karbantartásra érkező forgalom mellett.

Az utasforgalmat jelenleg a 2. Terminál szolgálja ki három épületrésszel (2A, 2B és SkyCourt) és két utasmóllóval (B móló és 1. móló).

A Repülőtér bizonyos éjszakai korlátozásokkal 0–24 órában működő létesítmény rendőrséggel, létesítményi tűzoltósággal, hőközpontokkal, ivóvízkutakkal és teljes hóeltakarító járműparkkal.

A Repülőtér a 2024. évi nyilvántartás szerint mintegy 500 létesítmény található.

4. A létesítmény üzemeltetője:

A légiközlekedési hatóság által kiadott, a Repülőtér repülőtéri engedélyének (HU-002-ADR) megfelelően 2002. évtől kezdődően az üzemeltetési feladatokat a Környezethasználó látja el, amely a Repülőtér repülőtér-üzemeltetői engedéllyel (HU-004-ADR) rendelkezik. A Repülőtér vonatkozó hazai és nemzetközi jogszabályoknak, szabályozásoknak megfelelő irányítása, üzemeltetése és fejlesztése, a Környezethasználó feladata. A Környezethasználó két leányvállalattal rendelkezik: a *BUD Security Kft.* (röviden BUD Sec) a biztonsági szolgáltatásokért, valamint az utas- és poggyász-koordinációért; a *Repülőtéri Üzemanyag Kiszolgáló Kft.* (röviden RÜK Kft. vagy RÜK) a repülőgépek üzemanyag-kiszolgálásáért felelős. Ezenkívül a Környezethasználó tulajdoni részesedéssel rendelkezik az *Airport Facility Management Kft.*-ben (röviden AFM Kft.) és a *Magyar Duty Free Kft.*-ben (röviden HDF), ami a Gebr. Heinemann SE & Co. KG.-val közös vállalkozás, és amely a Repülőtér a létesítménygazdálkodást, illetve a vámmentes kiskereskedelmet végzi.

A Környezethasználó, a BUD Sec és a RÜK, kiegészülve további két holding társasággal (*Airport Holding Tanácsadó Kft.* és *Airport Hungary Kft.*) BUD-csoportként működik.

2024. június hónapban a magyar állam 80 százalékos, a francia VINCI Airports – a világ legnagyobb magánkézben lévő repülőtér-üzemeltetője – pedig 20 százalékos tulajdonrészt szerzett az üzemeltető cégben. A Környezethasználó új tulajdonosa 2024-től tehát a VINCI Airports, a VINCI Concessions leányvállalata és a Corvinus Zrt., egy teljes mértékben a magyar állam tulajdonában és kezelésében álló befektetési alap. Környezethasználón keresztül a Repülőtér üzemeltetését teljes mértékben a VINCI Airports látja el.

5. A Repülőtér alapadatai¹:

EOV súlyponti koordináták:	Y: 666168,48 X: 232839,61
Összterület:	15,42 km ²
Beépített / burkolt terület:	3 414 526 m ² = 341,4526 ha = 3,414526 km ²
Burkolatlan terület:	12 002 237 m ² = 1 200,2237 ha = 12,002237 km ²
Terminálok száma:	2
Futópályarendszer:	I. Futópálya (RWY 13R / 31L) (3 009 m) II. Futópálya (RWY 13L / 31R) (3 707 m)
Önállóan létesített parkolóhelyek száma:	19 331 db
Szennyvízgyűjtő hálózat kapacitása ² :	10 320 LEÉ

6. A létesítmény hatásterülete:

Levegővédelmi szempontból:

A jelenlegi hatásterület a Dokumentáció 3-4. melléklet kiegészítésének 2. mellékletében található.

A 2030-ban várható hatásterület a Dokumentáció 3-4. melléklet kiegészítésének 1. mellékletében található.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

A hatásterületet a 2030. évre becsült repülésforgalmi adatok alapján készített, zajgátló védőövezeti számítás módszertana szerint meghatározott zajtérképek 50 dB-es éjszakai, valamint 60 dB-es nappali („D” övezeti görbével megegyező isophon) zajgörbék jelölik ki. A repülésből eredő hatásterületen belül marad a többi zajforrás hatásterülete.

II.

KÖRNYEZET- ÉS TERMÉSZETVÉDELMI ELŐÍRÁSOK

1. Komplex környezetvédelmi engedélyezési szempontból:

- 1.1. A Repülőtéren tervezett azon fejlesztésekhez és beruházásokhoz kapcsolódó engedélyezési és egyéb hatósági eljárások megindítása előtt, amelyek a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerint jellegükből, jelentőségükből és jellegzetességeikből adódóan a repülőtéri tevékenységek érdemi változását eredményezhetik, a Környezetvédelmi Hatóság tájékoztatását kell kérni az esetlegesen szükséges környezetvédelmi hatósági eljárások vonatkozásában.

¹ A tervezett fejlesztések megvalósulása esetén várható 2030. december 31-i állapot szerinti adatok.

² 2050-ig várható szennyvízmennyiség ("A-U300_Sewage" kódú projekt)

- 1.2. A Repülőtér területén folyamatban lévő engedélyköteles fejlesztések, beruházások aktuális állapotáról éves jelentést kell benyújtani a Környezetvédelmi Hatósághoz **a tárgyévet követő év március 31. napjáig**. Az éves jelentésben tájékoztatást kell adni az adott tárgyévet követő évben tervezett engedélyköteles, valamint azon fejlesztésekről, beruházásokról, amelyek a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerint jellegükből, jelentőségükből és jellegzetességeikből adódóan a repülőtéri tevékenységek érdemi változását eredményezhetik.
- 1.3. A változások nyomon követése érdekében az 1.1. és 1.2. pont szerinti előírások teljesítése során ki kell térni a rendelkező rész I. fejezet 5. pontjában foglalt alapadatok esetleges módosulására.
- 1.4. A Dokumentációban javasolt környezetvédelmi, valamint az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodást és az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklését célzó, illetve energiahatékonyságot növelő intézkedéseket végre kell hajtani, ha azok megvalósítása nem jár aránytalanul magas költséggel, valamint a fenntarthatósági szempontok előtérbe való helyezésével folyamatosan keresni kell azon lehetőségeket, amelyekkel a Repülőtér környezeti terhelése csökkenthető.

2. Levegővédelmi szempontból:

- 2.1. Az építés és bontás alatt a munkaterületet úgy kell kialakítani, működtetni, fenntartani, hogy a lehető legkevesebb légszennyező anyag kerüljön a környezetbe.
- 2.2. A bontott és a kivitelezés során felhasznált anyagok szállítását zárt konténerben, vagy a kiporzást és kiszóródást megakadályozó ideiglenes takarású konténerben, vagy a feltételeket biztosító célgéppel, szállítójárművel, levegőterhelést kizáró módon kell végezni.
- 2.3. A szabadban végzett anyagtárolást úgy kell kialakítani, hogy abból a lehető legkevesebb légszennyezőanyag kerüljön a környezetbe.
- 2.4. Rakodás során megfelelő intézkedés megtételével gondoskodni kell arról, hogy a mozgatott anyag levegőterhelést ne okozzon.
- 2.5. A kivitelezés ideje alatt tilos az olyan mértékű levegőterhelés okozása, amely határérték túllépéseket eredményez.
- 2.6. A Repülőtéren üzemelő helyhez kötött légszennyező pontforrásokra vonatkozó – mindenkor hatályos külön – határozatban foglalt előírásokat be kell tartani.
- 2.7. A levegő terhelésének minimalizálása érdekében a *levegő védelméről* szóló rendelet által előírt levegővédelmi követelményeket az elérhető legjobb technika (BAT) alkalmazásával kell teljesíteni.
- 2.8. A rendkívüli, váratlan levegőszennyezés elkerülése érdekében a technológiai előírások betartását és a berendezések műszaki állapotát fokozottan és folyamatosan ellenőrizni kell.

3. Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

- 3.1. A Repülőtérre vonatkozóan telepített zajmonitor rendszer által rögzített zajesemények kiértékelését el kell végezni, mérőpontonként, minden naptári napra, valamint havi és éves összesítésben. A kiértékelés adatait a Környezetvédelmi Hatósághoz **negyedévenként be kell nyújtani**.
- 3.2. A havonta teljesített repülési műveletek számáról, fel- és leszállási útvonalakra lebontva, nyilvántartást kell vezetni. A nyilvántartás adatait a Környezetvédelmi Hatósághoz **negyedévenként be kell nyújtani**.
- 3.3. A lakosság tájékoztatása érdekében a Környezethasználó honlapján rendszeresen közzé kell tennie a zajterhelés alakulását szemléltető zajterhelési térképeket, a zajmérő állomások

mérési eredményeit, a megvalósult repülési műveletszámokat, valamint ismertetni kell az alkalmazott repülési útvonalakat, és tájékoztatni kell az érintett lakosságot a tervezett karbantartási munkálatokról.

3.4. Az építési tevékenység során az alábbi zaj- és rezgésvédelmi előírásokat kell betartani:

3.4.1. Az éjszakai (22:00–06:00) megítélési időben a környezeti zajkeltéssel járó munkavégzés és szállítási tevékenység nem végezhető, kivéve, ha az adott munkavégzés különösen indokolt, és az építkezést ellehetetlenítené annak kizárása. Az építés alatti környezetvédelmi tervben meg kell indokolni az adott munkafolyamat szükségességét, továbbá be kell mutatni e munkafolyamatok pontos körét, helyét, időtartamát és környezeti hatásait.

3.4.2. Ahol lehetséges, ott a gépeket és/vagy gépelemeket zajvédelmi szigeteléssel, zajcsökkentő burkolatok kell ellátni, ha az adott munkavégzés 100 méteres környezetében zajtól védendő ingatlan vagy terület található.

3.4.3. A szállítási útvonalakat a meglévő fő és gyűjtő úthálózat mentén kell kijelölni, a lehető legkisebb zajterhelés megvalósításával.

3.4.4. Az organizációs terv és a kivitelezői géppark ismeretében szükséges, hogy a kivitelező készítsen építés alatti környezetvédelmi tervet, amelynek legyen része egy minden munkafázisra kiterjedő zaj- és rezgésvédelmi fejezet is. Az építés alatti környezetvédelmi terv zaj- és rezgésvédelmi fejezetében:

- a lehető legpontosabban kell meghatározni az építés munkafázisai során a munkaterületek és környezetük, valamint a végleges szállítási útvonalak mentén kialakuló zaj- és rezgésterheléseket;
- a szállítási útvonalakat úgy kell kijelölni, hogy azok a meglévő fő és gyűjtő úthálózatot vegyék igénybe, és minél kisebb mértékben terheljék az eddig terheletlen környezetet;
- zajvédelmi monitoring méréseket kell végezni az építés alatt, az első terhelőbb munkafolyamat során. Amennyiben a mérések során az építési munkákból származóan a vonatkozó határértékek feletti terhelések adódnak, úgy munkaszervezési beavatkozásokat szükséges tenni, akár az adott munkák leállításával.

4. Földtani közeg védelmi és kármentesítési szempontból:

4.1. A földtani közeg minősége nem veszélyeztethető. A kockázatos anyagokkal kapcsolatban be kell tartani a *felszín alatti vizek védelméről* szóló rendelet előírásait, és fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a földtani közeg ne szennyeződjön.

4.2. A földtani közegre veszélyt jelentő anyagok telephelyen belüli tárolása csak megfelelő műszaki védelemmel rendelkező és megfelelő műszaki állapotú létesítményekben lehetséges.

4.3. A Repülőtér területén a földtani közegre potenciális veszélyforrást jelentő létesítmények, térburkolatok, közlekedő felületek műszaki védelmének rendszeres ellenőrzéséről, karbantartásáról a Környezethasználónak gondoskodni kell, meghibásodások esetén el kell végezni azok javítását.

4.4. A további tervezett fejlesztések, bontások, illetve építkezések során a munkagépek üzemanyaggal való feltöltése, esetleges karbantartása csak vízzáró burkolatú területen, vagy kármentő tálca alkalmazásával végezhető. Amennyiben olaj vagy üzemanyag elfolyás következik be, azt azonnal a megfelelő anyaggal fel kell itatni.

- 4.5. A bontások során kitermelésre kerülő anyagok – különös tekintettel a potenciálisan szennyeződhető beton és aszfalt anyagok – szennyezettségét a vonatkozó hulladék-mintavételi szabványnak megfelelő számú mintából vizsgálni kell, és minőségüktől függően engedélyezett lerakó telepre kell elszállítani, vagy más módon, a jogszabályok betartásával lehet felhasználni helyszíni útépitési, alapozási munkák során.
- 4.6. A burkolatok síkosság-mentesítése káros hatásainak csökkentése céljából az időjárási viszonyoknak megfelelő fajtájú és mennyiségű, környezetbarát síkosság-mentesítő szert szükséges kiszórni. A téli síkosság-mentesítés során a klorid tartalmú szerek használatát mellőzni kell.
- 4.7. A Repülőtér területén folytatott üzemi tevékenységek a kármentesítési munkálatokkal összeegyeztetett módon végezhetőek, azok eredményességét hátrányosan nem befolyásolhatják.

5. Táj- és természetvédelmi szempontból:

- 5.1. Az építkezési munkálatok során védett és fokozottan védett fajok egyedei nem károsodhatnak.
- 5.2. Az építés során keletkező munkagödröket rendszeresen ellenőrizni kell, az esetlegesen bekerült védett kisemlősöket, hüllőket, kételtűeket ki kell menteni és szabadon kell engedni.
- 5.3. A munkálatok során esetlegesen szükségessé váló fa és cserje kivágást vegetációs időszakon kívül, valamint a madarak védelme érdekében a fészkelési időszakon kívül, szeptember 1. és március 1. között kell végezni. Amennyiben ez műszakilag nem megoldható, a szükségessé váló növényzetirtást a védett fajok védelme érdekében az illetékességi terület szerint a Duna–Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság (a továbbiakban: Igazgatóság) szakembereivel előzetesen a helyszínen egyeztetni kell.
- 5.4. A terepfelszín érintő földmunkák, gyephántás a földön fészkelő madarak (pacsirtafélék – *Alaudidae*, búbicek – *Vanellus vanellus*), illetve talajlakó védett emlős (vakond – *Talpa europaea*) figyelembevételével, fészkelési, illetve utódnevelési időszakon kívül (szeptember 1. – március 1. közötti időszakban) végezhető.
- 5.5. Az egyes projektek kivitelezése előtt az esetlegesen érintett ürge (*Spermophilus citellus*) állomány felmérése szükséges.
- 5.6. A beruházással érintett terület a fokozottan védett ürge (*Spermophilus citellus*) bizonyított élőhelye. A tervezett beruházás időbeli ütemezése során az építési munkálatokhoz kapcsolódó felvonulási terület kijelölése, a tereprendezéssel járó földmunkálatok, illetve a deponáló területek kijelölése a környező ingatlanokon jelen lévő gyepterületek védelme érdekében – mint a fokozottan védett állatok populációit eltartó élőhelyeken – csak a védett természeti értékek természetvédelmi kezeléséért felelős Igazgatóság szakfelügyeletével és iránymutatásai alapján végezhető, a természetvédelmi jogszabályok figyelembevételével.
- 5.7. A fokozottan védett állatok egyedeinek áttelepítése csak az országos természetvédelmi hatóság jogerős természetvédelmi engedélye birtokában végezhető.
- 5.8. A beruházás területén található pusztai árvalányhajas (*Stipa pennata*) gyepterületeket, az építkezés ideje alatt el kell keríteni, azokra munkagépekkel rámenni tilos.
- 5.9. A munkálatok során felvonulási területként használt gyepek kiterjedését minimalizálni kell.
- 5.10. Az építési területen továbbiakban létrejövő fészkelő- és élőhelyeket (költőüreget nem tartalmazó függőleges részsűk, partfalak, homokfalak, depóniák) április 1. és augusztus 31. között – amennyiben a bármilyen munkálati tevékenység négy napnál tovább szünetelnek

az adott területen – a partifecskek (*Riparia riparia*), gyurgyalagok (*Merops apiaster*) megtelepedésének megelőzése érdekében le kell fedni.

- 5.11. A megtelepedett fent említett védett madárfajok egyedei által lakott üregeket tartalmazó fészkelőhelyet (partfalat, rézsút, depóniát) a költési időszakában (április 1. – augusztus 31. között) elbontani tilos.
- 5.12. Esetlegesen a költési időszakban történő munkavégzések során a madarak zavartalanságát biztosítani kell, a fészkelés háborítatlanságának biztosításához a fészkelőhelyek körül megfelelő méretű védőzónát kell fenntartani. A fészkelés tényét, annak észrevétele után 3 napon belül jelezni kell az Igazgatóságnak.
- 5.13. A tervezett burkolt falú szikkasztó oldalának rézsűjét úgy kell kialakítani, hogy a beesett állatok (sүн, nyúl, őz stb.) ki tudjanak jutni. Az 1:1,5 rézsű tervezése emiatt nem ajánlott. A rézsűfalon az állatok kijutása érdekében legalább 10 méterenként érdesített felület/szőnyeg kialakítása szükséges.
- 5.14. A nyitott, betonozott csapadékelvezető csatornák az állatok számára csapdaként működnek. Ezen építményeket úgy szükséges kialakítani, hogy legalább 10 méterenként, váltakozó oldalon enyhébben rézsűs, érdes felületű kijárók legyenek.
- 5.15. Épületekre az Igazgatósággal egyeztetve a molnárfecske (*Delichon urbicum*) fészkelését meggátoló eszközöket kell a falra helyezni.
- 5.16. A védett állatfajok egyedeinek riasztása, befogása, gyérítése csak a mindenkori természetvédelmi hatóság jogerős természetvédelmi engedélye birtokában végezhető.

III.

SZAKHATÓSÁGI ÁLLÁSFOGLALÁSOK

1. Budapest Főváros XVII. kerület vonatkozásában Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Jegyzője (a továbbiakban: Budapest XVI. Kerület Jegyzője) 1/378-2/2026 számon az alábbiak szerint rendelkezett:

„Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály PE/KTHF/39128-12/2025 számú megkeresésére, a Budapest Airport Zrt. (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Kérelmező) kérelmére a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Reptér környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében

az alábbi szakhatósági állásfoglalást adom:

A környezeti hatástanulmány dokumentációjában foglaltak a Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata Képviselő-testületének a Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Kerületi Építési Szabályzatáról szóló 20/2019. (VII. 9.) önkormányzati rendelete előírásainak (továbbiakban RKÉSZ) megfelelnek.

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az csak az ügy érdemében hozott határozat, illetve az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

2. Budapest Főváros XVIII. kerület vonatkozásában Budapest XVI. Kerület Jegyzője 1/378-6/2026 számon az alábbiak szerint rendelkezett:

„Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály PE/KTHF/39128-12/2025 számú megkeresésére, a Budapest Airport Zrt. (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Kérelmező) kérelmére a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Reptér környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében Budapest Főváros XVIII. kerület

Pestszentlőrinc–Pestszentimre Önkormányzatának (továbbiakban: Önkormányzat) településrendezési tervben, és a helyi építési szabályzatban meghatározott előírások érvényesülése tekintetében szakhatósági hozzájárulásomat az alábbi feltételekkel adom meg:

- 1. Építmények üzemelése során keletkező, külön jogszabályban meghatározott káros és veszélyes anyagokat tartalmazó szennyvizek a közcsatornába vagy szennyvízgyűjtőbe – a közszolgáltató egyedi hozzájárulásában foglaltaktól eltérően – nem vezethetők. A káros és veszélyes anyagokat tartalmazó szennyvizet a közcsatornába vezetés előtt a telken belül előtisztítani, előkezelni kell.*
- 2. A Repülőtér területén a termőföld külön jogszabályban meghatározottak szerinti más célú használatával járó új építkezés esetén a termőföldet le kell termelni az érintett területről, deponálni és kiporzás ellen védeni kell, majd – lehetőleg a helyszínen – a zöldfelületek létesítésénél kell felhasználni. A felesleges humuszos feltalajt a Repülőtérén kívüli területen elhelyezni kizárólag a hatáskörrel rendelkező hatóságnak a vizsgálatát követően kiadott nyilatkozata alapján lehet.*
- 3. A Repülőtérén új létesítmény vagy meglévő épületben új használati mód kialakítása esetén a passzív akusztikai védelmet oly mértékben kell kialakítani, hogy minden helyiségben az adott helyiségre vonatkozó mindenkor általános előírások teljesüljenek.*
- 4. A Repülőtér területén a lakóterületektől mért 200 méteres távolságon belül új épület építése, meglévő épület rendeltetés-változtatása vagy bővítése esetén a lakóterületek – vonatkozó jogszabályok szerinti – zajvédelme érdekében, szükség esetén gondoskodni kell azok passzív akusztikai védelméről az új létesítményből származó vagy a rendeltetés-változtatásból fakadó új zajhatások ellen.*
- 5. Fakivágás és pótlás a hatályos a települési zöldinfrastruktúráról, a zöldfelületi tanúsítványról és a zöld védjegyről szóló 282/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet és az Önkormányzat vonatkozó rendeleteiben előírt módon és feltételek mellett végezhető. Amennyiben a Repülőtér területén kialakításra kerülő felszíni parkolók fásítása légiforgalmi biztonsági okokból nem lehetséges vagy az csak az országos szabályoktól eltérő módon valósítható meg, akkor ennek tényét az Önkormányzat felé jelezni és a lehetséges megoldásokat az önkormányzati főépítéssel egyeztetni szükséges.*

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az csak az ügy érdemében hozott határozat, illetve az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

3. Ecser település vonatkozásában Üllő Város Önkormányzat Jegyzője (a továbbiakban: Üllő Város Jegyzője) 300-1/2026. számon az alábbiak szerint rendelkezett:

„A Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály megkeresése alapján a tárgyi ügyben indult szakhatósági eljárásban a Pest Vármegyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Hatósági Osztálya PE/040/02973-2/2025. sz. végzésében Üllő Város Önkormányzat Jegyzőjét jelölte ki eljáró szervként.

A fentebb hivatkozott megkeresés és a megvizsgált környezeti hatástanulmány (készítette: WSP Hungary Consulting Zrt.) alapján az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (tov.: Ákr.) 23.§(4) bekezdését, 24. §(4) és 55. §(1) bekezdését figyelembe véve, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017.(XII.29.) Korm.rend. 1.§(1) bekezdése és 1. melléklet 9. táblázat 20. sora, valamint Ecser Nagyközség Önkormányzatának a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Helyi Építési Szabályzatáról szóló 4/2022. (III. 17.) önkormányzati rendelete (tov.: HÉSz) alapján a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (tov.: Repülőtér) 2025-2030 között tervezett fejlesztéseire vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárásban az alábbi szakhatósági állásfoglalást adom:

A Repülőtér Ecser közigazgatási területére eső, 2025-2030 között tervezett fejlesztései a nagyközség településrendezési eszközeivel nem ellentétesek, Ecser önkormányzatának a Repülőtér Helyi Építési Szabályzatáról szóló 4/2022. (ML 17.) számú rendeletében foglaltak betartása, teljesítése esetén.

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az csak az engedélyező hatóság által kiadott határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni fellebbezés keretében támadható meg.”

4. Vecsés település vonatkozásában Üllő Város Jegyzője 7475-2/2025. számon az alábbiak szerint rendelkezett:

„A Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály megkeresése alapján a tárgyi ügyben indult szakhatósági eljárásban a Pest Vármegyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Hatósági Osztálya PE/040/02801-2/2025. sz. végzésében Üllő Város Önkormányzat Jegyzőjét jelölte ki eljáró szervként.

A fentebb hivatkozott megkeresés és a megvizsgált környezeti hatástanulmány (készítette: WSP Hungary Consulting Zrt.) alapján az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (tov.: Ákr.) 23.§(4) bekezdését, 24.§(4) és 55. §(1) bekezdését figyelembe véve, az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017.(XII.29.) Korm.rend. 1.§(1) bekezdése és 1. melléklet 9. táblázat 20. sora, valamint Vecsés Város Önkormányzatának a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Helyi Építési Szabályzatáról szóló 2/2022. (I. 19.) önkormányzati rendelete (tov.: HÉSz) alapján a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (tov.: Repülőtér) 2025-2030 között tervezett fejlesztéseire vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárásban az alábbi szakhatósági állásfoglalást adom:

A Repülőtér Vecsés város közigazgatási területére eső, 2025-2030 között tervezett fejlesztései a város településrendezési eszközeivel összhangban vannak, Vecsés önkormányzatának a Repülőtér Helyi Építési Szabályzatáról szóló 2/2022. (I. 19.) számú rendeletében foglaltak betartása, teljesítése esetén.

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak nincs helye, az csak az engedélyező hatóság által kiadott határozat, illetve az eljárást megszüntető végzés elleni fellebbezés keretében támadható meg.”

5. Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság (a továbbiakban: FKI) 35100/25-4/2026.ált. számon az alábbiak szerint rendelkezett:

„A Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály megkeresése alapján kérelmére a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárásban az engedély kiadásához polgári védelmi szempontból

hozzájárulok.

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak helye nincs, az csak az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

6. Pest Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság (a továbbiakban: PVKI) 36300/2226-1/2025.ált. számon az alábbiak szerint rendelkezett:

„A Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály megkeresése alapján kérelmére a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárásban az engedély kiadásához polgári védelmi szempontból

hozzájárulok.

A szakhatósági állásfoglalás ellen önálló jogorvoslatnak helye nincs, az csak az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg.”

IV. SZAKVÉLEMÉNYEK

1. **Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztály Járványügyi, Nemzetközi Repülőtéri és Hajózási Kirendeltségi Osztály (a továbbiakban: BFKH Népegészségügyi Hatóság) BP/FNEF/01028-3/2026. számú szakvéleménye alapján:**
 - 1.1. A Dokumentációban megfogalmazott javaslatok betartására, illetve a szükséges védelmi intézkedések megvalósítására kiemelt figyelmet kell fordítani.
 - 1.2. A jelenleg is üzemelő zajmonitor rendszer kibővítése szükséges, melyek helyét a területileg illetékes önkormányzatokkal együtt érdemes kijelölni.
 2. **Budapest Főváros Kormányhivatala Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Építésügyi és Örökségvédelmi Osztály (a továbbiakban: BFKH Örökségvédelmi Hatóság) BP/2604/02003-2/2025 számú szakvéleménye alapján:**
 - 2.1. A tervezett, földmunkával járó beruházás *a kulturális örökség védelméről* szóló törvény szerinti nagyberuházásnak minősül. A tárgyi ingatlanra vonatkozóan előzetes régészeti dokumentációt kell készíteni, az abban foglaltakat be kell tartani, és azt, a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére vagy a földterület megszerzésére irányuló azon első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben BFKH Örökségvédelmi Hatóság eljár vagy szakhatóságként, vagy a szakkérdés vizsgálatával közreműködik.
 - 2.2. Az előzetes régészeti dokumentációt a beruházóval kötött írásbeli szerződés alapján a Magyar Nemzeti Múzeum Közgyűjteményi Központ készíti el.
 - 2.3. Régészeti lelőhelyen, a tervezett beruházással összefüggő olyan tevékenységek, amelyekhez 30 cm mélységet meghaladó földmunka, tereprendezés, depó, feltöltés, töltés létesítése szükséges, és amelyek más hatóság – örökségvédelmi szakhatóság hozzájárulásával vagy szakkérdés vizsgálata alapján kiadott – engedélyéhez nem kötöttek, kizárólag BFKH Örökségvédelmi Hatóság engedélye alapján végezhetők.
 - 2.4. Felhívom a figyelmet arra, hogy örökségvédelmi bírsággal kell sújtani azt a természetes vagy jogi személyt és jogi személyiséggel nem rendelkező szervezetet, aki (amely)
 - *a kulturális örökség védelméről* szóló törvényben vagy más jogszabályban engedélyhez kötött tevékenységet a védetté nyilvánított vagy e törvény erejénél fogva védelem alatt álló kulturális örökségi elemen engedély nélkül vagy attól eltérő módon végzi,
 - a védetté nyilvánított vagy e törvény erejénél fogva védelem alatt álló kulturális örökség elemeit jogellenesen megsemmisíti vagy megrongálja, valamint
 - a védett kulturális örökségi elemet kötelezettségének elmulasztásával veszélyezteti,
 - régészeti feltárást feltárási jogosultság nélkül vagy műemléki területen szakértői tevékenységet szakértői jogosultság nélkül végez,
 - nyilvántartott régészeti lelőhelyen a hatóság engedélye vagy nyilatkozata nélkül beruházást valósít meg.
- Bírsággal sújtható az, aki a jogszabály által előírt bejelentési kötelezettségének nem tesz eleget.

3. **Pest Vármegyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály Örökségvédelmi Osztály (a továbbiakban: PVKH Örökségvédelmi Hatóság) PE/EPO/2739-2/2025 számú szakvéleménye alapján:**

- 3.1. Amennyiben a tervezett teljes beruházás a *kulturális örökség védelméről* szóló törvény szerinti nagyberuházásnak (800 millió Ft bruttó bekerülési költséget meghaladó összegű beruházás) minősül, a beruházónak a beruházás területére vonatkozó – a feltárási projekttervet is magában foglaló – előzetes régészeti dokumentációt be kell nyújtania a tárgyi létesítmény engedélyezéséhez.
- 3.2. Az előzetes régészeti dokumentáció elkészítésére a *jogszabály* által kijelölt örökségvédelmi szervként működő Magyar Nemzeti Múzeum Közgyűjteményi Központ jogosult, amellyel a beruházónak szerződést kell kötnie a teljes előzetes régészeti dokumentáció elkészítése érdekében.
- 3.3. Amennyiben a földmunkák során váratlanul régészeti emlék, lelet vagy annak tűnő tárgy kerül elő, a *jogszabályban* meghatározott *mentő feltárás* szerint kell eljárni.

4. **Hulladékgazdálkodási Hatóság PE/KTHF/19508-1/2026 számú szakvéleménye alapján:**

- 4.1. A kivitelezési munkálatok és a kapcsolódó építési tevékenységek végzése során az építési és bontási hulladékok kezelésének feltételeit meghatározó hatályos *jogszabály* előírásai szerint kell eljárni.
- 4.2. A kivitelezés, üzemelés, esetleges felhagyás során keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékokat azonosító kód szerint be kell sorolni, és a környezet veszélyeztetését kizáró módon, a további kezelés, hasznosítás elősegítése érdekében szelektíven kell gyűjteni.
- 4.3. A kivitelezési munkálatok során keletkezett hulladékok megfelelő kezelését, elszállítását, hasznosítását, illetve ártalmatlanítását igazoló dokumentumokat (veszélyes hulladék esetén az „SZ” lapokat) be kell nyújtani a Hulladékgazdálkodási Hatóság részére.
- 4.4. A tevékenység során keletkező hulladékok további kezelésre csak az adott típusú hulladékra érvényes hulladékgazdálkodási vagy egységes környezethasználati engedéllyel rendelkező szervezetnek adhatók át. A kezelési engedély meglétéről a hulladék átadását megelőzően Környezethasználónak meg kell győződnie. A keletkező hulladékok kezelése során a hasznosítást előnyben kell részesíteni az ártalmatlanítással szemben.
- 4.5. A hulladékok gyűjtőhelyeit egyértelműen jelölni kell. A gyűjtőedényzeteket azonosító címkével kell ellátni.
- 4.6. A keletkező hulladékok átmeneti gyűjtésének céljából munkahelyi és/vagy üzemi gyűjtőhelyet kell létesíteni és üzemeltetni. Üzemi gyűjtőhely létesítése esetén az üzemi gyűjtőhely üzemeltetési szabályzatát jóváhagyásra be kell nyújtani a Hulladékgazdálkodási Hatóság részére.
- 4.7. A tevékenység végzése során keletkező hulladékok átmeneti gyűjtésének céljából létesítendő gyűjtőhely(ek) kialakításának meg kell felelnie a vonatkozó jogszabályban foglalt követelményeknek.
- 4.8. A keletkező veszélyes hulladékok kezelése során be kell tartani a vonatkozó rendelet előírásait.
- 4.9. A tevékenység során kitermelt földtani közeget a további felhasználás előtt vizsgálni kell. A kivitelezés során kitermelt talajt vagy más természetes állapotában meglévő anyagot azok szennyezettsége esetén, illetve abban az esetben, ha azokat nem a kitermelés helyén használják fel, hulladéknak kell besorolni és kezeléséről hulladékbirtokosként gondoskodni kell.

- 4.10. Feltöltésre, visszatöltésre, illetve a terület tájrendezésére kizárólag hulladéknak nem minősülő tiszta ásványi anyag, illetve a hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó feltételek teljesülését igazoló dokumentummal rendelkező, szennyeződésmentes anyag használható fel. A felhasznált anyag eredetét igazoló dokumentumokat, illetve a hulladékstátusz megszűnésére vonatkozó feltételek teljesülését igazoló dokumentumokat Környezethasználónak meg kell őriznie.
- 4.11. Az elkülönítetten gyűjtött, hasznosítható hulladékok kizárólag hulladékhasznosítás céljára adhatók tovább.
- 4.12. A keletkezett hulladékok esetleges helyszíni kezelését, valamint szállítását, csak erre a hulladékra vonatkozó hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező szervezet végezheti.
- 4.13. A keletkező hulladékokról nyilvántartást kell vezetni és adatszolgáltatást teljesíteni a Hulladékgazdálkodási Hatóság részére.
- 4.14. A tevékenység során gondoskodni kell a hulladékképződés megelőzéséről, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentéséről, a hulladék hasznosításáról, továbbá környezetkímélő ártalmatlanításáról.
5. **Pest Vármegyei Kormányhivatal Tűzvédelmi, Iparbiztonsági és Vízügyi Hatósági Főosztály Tűzvédelmi, Iparbiztonsági, Vízügyi és Vízvédelmi Osztály (vízügyi és vízvédelmi hatáskörben a továbbiakban: Vízügyi Hatóság) PE/TIV/01934-1/2026 számú szakvéleménye alapján:**
- 5.1. Az üzemeltetés alatt lévő vízellátási létesítmények műszaki állapotát rendszeresen ellenőrizni kell.
- 5.2. A vízellátási létesítményeket a mindenkor érvényes vízjogi üzemeltetési/fennmaradási engedélyekben foglaltak szerint kell üzemeltetni.
- 5.3. A tevékenység során a kockázatos anyagokkal kapcsolatban be kell tartani a *felszín alatti vizek védelméről* szóló rendelet és a *felszíni vizek minősége védelmének szabályairól* szóló rendelet előírásait, a továbbiakban is fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a felszíni és a felszín alatti víz, illetve a földtani közeg ne szennyeződjön.
- 5.4. A tevékenységek folytatásakor a földtani közegre, felszíni- és felszín alatti vízre potenciálisan veszélyforrást jelentő létesítmények műszaki védelmének rendszeres ellenőrzéséről és karbantartásáról a Környezethasználónak gondoskodnia kell.
- 5.5. A telephelyen esetlegesen elfolyó szennyezőanyagot haladéktalanul fel kell itatni, összegyűjteni és veszélyes hulladékként, arra alkalmas gyűjtőedényben gyűjteni az elszállításig.
- 5.6. A tevékenység nem okozhatja a térség felszín alatti víz viszonyainak káros megváltozását.
- 5.7. A tevékenységet a környezet szennyezését és károsítását kizáró módon úgy kell végezni, hogy a földtani közeg, valamint a felszín alatti víz ne szennyeződjön, a felszín alatti víz, földtani közeg állapotában a tevékenység ne okozzon *a földtani közeg és a felszín alatti vízszennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről* szóló rendelet mellékleteiben megállapított (B) szennyezettségi határértékeket meghaladó minőségromlást.
- 5.8. *A felszín alatti vizek védelméről* szóló rendelet alapján tevékenység csak:
- környezetvédelmi megelőző intézkedésekkel végezhető a külön *jogszabály* szerinti legjobb elérhető technika, illetve a leghatékonyabb megoldás alkalmazásával;
 - ellenőrzött körülmények között történhet;
 - úgy végezhető, hogy hosszú távon se veszélyeztesse a felszín alatti vizek jó állapotát, a környezeti célkitűzések teljesülését.

- 5.9. A tevékenység folytatása során a *vizek hasznosítását, védelmét és kártételeinek elhárítását szolgáló tevékenységekre és létesítményekre vonatkozó általános szabályokról* szóló rendeletben foglaltakat figyelembe kell venni.
- 5.10. A tevékenység felhagyása esetén a területről minden, a felszín alatti víz szempontjából potenciális szennyező anyagot el kell szállítani, a területet rendezni kell.
- 5.11. A tevékenység nem járhat az érintett környezeti elemek veszélyeztetésével, illetve károsításával. Az esetlegesen bekövetkező környezetszennyezésért és annak ártalommentes megszüntetéséért az ingatlan tulajdonosát és használóját egyetemleges felelősség terheli.
- 5.12. A telephelyen és kapcsolódó területein esetlegesen bekövetkező havária esemény esetén, a kárelhárítást a *környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről* szóló rendelet és a *felszín alatti vizek védelméről* szóló rendelet előírásait követve kell elvégezni.
- 5.13. Az esetlegesen bekövetkező káreseményt a Vízügyi Hatóságra azonnal be kell jelenteni az *elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól* szóló törvényben meghatározott kapcsolattartási módok valamelyikén. Szennyezés észlelése esetén, annak megszüntetéséről a terület tulajdonosának, illetve a szennyezés okozójának a *felszín alatti vizek védelméről* szóló rendelet alapján kell intézkednie.
- 5.14. A telephely területén veszélyes anyag átmeneti tárolása, átfajtása csak környezetvédelmi megelőző intézkedésekkel, műszaki védelem mellett folytatható.
- 5.15. A tevékenység végzése során esetlegesen keletkező kockázatos anyagokkal szennyezett anyagok csak fedett, kármentő tálcával és megfelelő műszaki védelemmel ellátott területen tárolhatók oly módon, hogy onnan a felszín alatti vizekbe szennyező/veszélyes anyag ne kerülhessen.
- 5.16. A közcsatornába bocsátott szennyvíz minősége nem haladhatja meg a vonatkozó *jogszabályban* meghatározott küszöbértékeket.
- 5.17. A szennyvíz elhelyezése/elvezetése kizárólag zárt rendszerrel valósítható meg, a szennyvíz elszikkasztása tilos.
- 5.18. Az előkezelő berendezések kezelési- és karbantartási utasításaiban foglaltakat be kell tartani. A berendezést rendszeresen ellenőrizni és szükség esetén cserélni kell.
- 5.19. Tárgyi területen csak tiszta, szennyeződésmentes csapadékvíz kerülhet szikkasztásra.
- 5.20. Az élővízbe vezetett csapadékvizek minőségének meg felelnie a vonatkozó *jogszabályban* előírt határértékeknek.
- 5.21. Többlet csapadékvíz a vízfolyásba csak a vagyonkezelő/mederkezelő hozzájárulásával vezethető be.
- 5.22. Esetleges havária esemény esetére a kárelhárításhoz szükséges eszközök (olajfelfutató anyagok, lapát, hordó) meglétét a helyszínen biztosítani kell.
- 5.23. A veszélyes anyagok tárolásával kapcsolatos tevékenységek az alábbiak figyelembevételével végezhetők:
- a tárolóterületnek és edényzetnek alkalmasnak kell lennie a veszélyes anyagok környezetszennyezést kizáró módon történő tárolására;
 - a tárolóedényzetek, konténerek, kármentők és a térburkolat ellenőrzését, karbantartását rendszeresen el kell végezni;
 - a telephely területén a földtani közegre, felszín alatti vízre potenciális veszélyforrást jelentő létesítmények műszaki védelmének rendszeres ellenőrzéséről, karbantartásáról gondoskodni kell;

- a veszélyes anyagokat elkülönítve, peremmel ellátott, vízzáróan kialakított és megfelelő (olaj/sav/lúg) vegyszerállóságú burkolattal rendelkező, a teljes térfogat befogadására alkalmas kármentőben elhelyezett, zárható edényzetben kell tárolni.

„Felhívom a figyelmet az alábbiakra:

- *A vízimunka végezése, vízilétesítmény megvalósítása, átalakítása kizárólag vízjogi létesítési engedély (vízjogi létesítési engedély) birtokában történhet. Továbbá vízjogi engedély szükséges a vízilétesítmény használatba vételéhez és üzemeltetéséhez, a vízhasználathoz (vízjogi üzemeltetési engedély) és a vízilétesítmény megszüntetéséhez (megszüntetési engedély).*
- **Tárgyi telephelyen tervezett 6 db víztermelő kútra, T2 jelű parkoló csapadékvíz-elvezetésére, valamint 2 db monitoring kútra vonatkozó vízjogi üzemeltetési engedély a vízjogi engedélyezési eljáráshoz szükséges dokumentáció tartalmáról szóló 41/2017. (XII. 29.) BM rendeletben [a továbbiakban: 41/2017. (XII. 29.) BM rendelet] meghatározott tartalmú dokumentáció és a vízgazdálkodási hatósági jogkör gyakorlásáról szóló 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet] szerinti mellékletek csatolásával,**
 - *az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 35. § (2) bekezdése,*
 - *a digitális államról és a digitális szolgáltatások nyújtásának egyes szabályairól szóló 2023. évi CIII. törvény 19. § (1) bekezdése és*
 - *a vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Vgtv.) 33/G. § (1) bekezdésének figyelembevételével kérhető a Vízügyi Hatóságtól.”*

6. Budapest Főváros Kormányhivatala Tűzvédelmi és Iparbiztonsági Hatósági Főosztály Tűzvédelmi és Iparbiztonsági Osztály Közép-Pest (a továbbiakban: BFKH Iparbiztonsági Hatóság) BP/TIF/01185-4/2026 számú szakvéleménye alapján:

- 6.1. *„A dokumentációk vizsgálata során az iparbiztonsági hatóság R. 6. melléklet 2. pont aa) és da), 3. pont b) és 4.pont d) és e) alpontjaiban meghatározottakat ellenőrzi. Az elbírálás során az iparbiztonsági hatóság megállapította, a dokumentáció iparbiztonsági szempontból tartalmazza az engedély megadásához szükséges kritériumokat.”*

V.

EGYÉB ELŐÍRÁSOK

- 1. Jelen környezetvédelmi engedély a véglegessé válását követően határozatlan ideig érvényes.**
- Az engedélyezéskor vizsgált körülmények jelentős megváltozását, illetve tervezett jelentős megváltoztatását, továbbá a tulajdonosváltozást – 15 napon belül, írásban – be kell jelenteni a Környezetvédelmi Hatóságnak. Felhívom a figyelmét, hogy ezen változások a környezetvédelmi engedély módosítását vonják maguk után.
- Az engedély módosítására, visszavonására a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (8) bekezdése megfelelően irányadó. A módosítás történhet hivatalból vagy kérelemre, ha az engedélyezéskor fennálló feltételek megváltozása az engedély visszavonását nem teszi szükségessé.

4. A környezetvédelmi engedély más jogszabályokban előírt egyéb hatósági engedélyek vagy hozzájárulások megszerzése alól **nem mentesít**.
5. A Környezethasználó a jelen engedélyben foglalt követelménytől való eltérés vagy a szennyezőanyagok kibocsátására vonatkozó határérték-túllépés észlelése esetén az eltérés észlelését követő 8 órán belül tájékoztatja a Környezetvédelmi Hatóságot.
6. A Környezethasználónak **haladéktalanul** értesítenie kell a Környezetvédelmi Hatóság ügyeleti szolgálatát (tel.: **+36-30/200-9561**) bármilyen, a környezetet érintő rendkívüli esemény, talaj- és talajvíz szennyeződés esetén, valamint a megtett intézkedésekről és azok eredményéről.
7. Szennyezés észlelése esetén, annak megszüntetéséről a Környezethasználónak, vagy a szennyezés okozójának a Környezetvédelmi Hatóság jóváhagyásával intézkednie kell.

VI. JOGKÖVETKEZMÉNYEK

1. A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (1) és (5) bekezdései alapján: amennyiben a Környezethasználó környezetveszélyeztetést vagy -szennyezést okoz, vagy a jelen határozatban foglaltaknak nem tesz eleget, a Környezetvédelmi Hatóság a tevékenységet vagy egy részének gyakorlását a környezetre gyakorolt hatás jelentőségétől függően
 - korlátozhatja,
 - felfüggesztheti,
 - megtilthatja, vagy
 - a környezetvédelmi engedélyt visszavonhatja;
 - és a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (3) bekezdése szerint Környezethasználót a tevékenység környezetre való veszélyességétől függően 100 000–1 000 000 Ft/nap összegű bírság megfizetésére kötelezi.
2. A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (4) bekezdése szerint a környezetvédelmi engedély előírásaitól eltérően folytatott tevékenység esetén a Környezetvédelmi Hatóság határozatában kötelezi a Környezethasználót 500 000–20 000 000 Ft bírság – melynek összege a 26. § (4a) bekezdésében foglaltakra tekintettel ettől eltérhet – megfizetésére, az engedélyben rögzített feltételek betartására, valamint legfeljebb hat hónapos határidővel intézkedési terv készítésére.
3. Fenti előírások határidőre történő önkéntes teljesítésének elmaradása esetén az *általános közigazgatási rendtartásról* szóló 2016. évi CL. törvény [a továbbiakban: Ákr.] 132–134. § alapján az Ákr. 77. §-ában foglaltak alkalmazásának van helye.
4. Jelen engedélytől és a hatályos jogszabályoktól eltérően folytatott tevékenység esetén vízvédelmi, levegővédelmi, hulladékgazdálkodási, zajvédelmi, valamint természetvédelmi bírság is kiszabható.

*

A Környezetvédelmi Hatóság fentiekkel egyidejűleg megállapítja, hogy a tárgyi eljárásban igazgatási szolgáltatási díj fizetési kötelezettség nem merült fel.

E döntés ellen a közléstől számított **15 napon belül** a Környezetvédelmi Hatóságnál (1016 Budapest, Mészáros utca 58/B.) előterjesztett, de az Energiaügyi Minisztérium *Környezetvédelmi hatósági ügyekért felelős helyettes államtitkár* részére címzett fellebbezéssel lehet élni. Fellebbezni csak a megtámadott döntésre vonatkozóan, tartalmilag azzal közvetlenül összefüggő okból, illetve csak a döntésből közvetlenül adódó jog- vagy érdeksérelemre hivatkozva lehet. A fellebbezést indokolni kell. A fellebbezésben csak olyan új tényre lehet hivatkozni, amelyről az elsőfokú eljárásban az ügyfélnek nem volt tudomása, vagy arra önhibáján kívül eső ok miatt nem hivatkozott.

Természetes személy a fellebbezést elektronikus úton, vagy papír alapon is benyújthatja. A *digitális államról és a digitális szolgáltatások nyújtásának egyes szabályairól* szóló 2023. évi CIII. törvény 19. §-ában meghatározottak elektronikus úton nyújthatják be a fellebbezést. Elektronikus úton a fellebbezést csak az e-Papír üzenetküldő alkalmazás útján lehet benyújtani, amely a következő elektronikus felületen található: „<https://epapir.gov.hu>”

Az ügyfélként eljáró gazdálkodó szervezet, illetve az ügyfél jogi képviselője elektronikus ügyintézésre köteles. A képviselő elektronikus kapcsolattartás esetén a fellebbezés mellékleteként csatolja az elektronikus okiratként rendelkezésre álló vagy az általa digitalizált meghatalmazást, kivéve, ha a képviselő meghatalmazása a rendelkezési nyilvántartásban szerepel.

A fellebbezési eljárás díja 5 000 Ft, amit a Pest Vármegyei Kormányhivatal Magyar Államkincstárnál vezetett 10023002-00335728-00000000 számú előirányzat-felhasználási számlájára átutalási megbízással vagy postai úton készpénz-átutalási megbízással (csekk) kell megfizetni.

INDOKOLÁS

I. Bevezetés

Mindenekelőtt a Környezetvédelmi Hatóság fontosnak tartja kiemelni, miként az alábbiakban kifejtettek alapján egyértelművé válhat, hogy a légiforgalmi irányításhoz közvetlenül nem kapcsolódó feladatokat, a Repülőtér működtetését, üzemeltetését látja el a Környezethasználó; a repülési eljárások tervezése, fenntartása és felülvizsgálata nem tartozik a feladat- és hatáskörébe. A Repülőtér területén számos hatóság rendelkezik illetékességgel, hatáskörrel, köztük a Környezetvédelmi Hatóság is, azonban mindközül, ami a Környezethasználó által a Repülőtéren végzett alaptevékenységét leginkább érinti, az a légiközlekedési hatóság, amely *jogszabályban* kijelölt, a repülőterek, repülőtéri műveletek és az ezekben részt vevő személyek és szervezetek engedélyezéséhez, ellenőrzéséhez szükséges feladat- és hatáskörökkel felruházott szervezet. Ebből következően a Környezetvédelmi Hatóságnak nincs jogszabályi felhatalmazása arra, még a jelen eljárás keretében sem – figyelemmel az Ákr. 9. §-a szerinti hatáskörelvonás tilalmára is –, hogy a Környezethasználó részére előírásokat tegyen a Repülőtér munkaterületének, mozgási területének forgalmára, légi járművek mozgására, vagy repülési eljárásokra (ügymint például zajcsökkentő eljárásokra, működési korlátozásokra). A légi közlekedésből származó zajterhelés kérdése hatósági jogkörök és illetékesség szempontból széttagolt az önkormányzat jegyzője, a légiközlekedési hatóság és a területi környezetvédelmi hatóság között, ezért magasabb szintű kooperáció szükséges a légi forgalom növekedése miatt és a zajproblémák kezelése érdekében.

II. Az ügy előzményei

A Környezethasználó 2004. augusztus 2. napján a *környezet védelmének általános szabályairól* szóló 1995. évi LIII. törvény [a továbbiakban: Kvt.] ez időben hatályos állapota szerinti 77. §-a alapján teljesítményértékelés céljából benyújtott felmérés elbírálását kérte a Környezetvédelmi Hatóság jogelődjétől, a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőségtől mint elsőfokú hatóságtól (későbbi nevén: Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség, a továbbiakban együtt: Felügyelőség). A Felügyelőség 2006. október 26. napján kelt határozatával a teljesítményértékelést jóváhagyta, és a Környezethasználó részére – a szükséges környezetvédelmi intézkedések megtételére kötelezéssel egyidejűleg a Repülőtér akkori nevén – a Budapest-Ferihegy Nemzetközi Repülőtér üzemeltetésére KTVF:41608-2/2006. számon környezetvédelmi működési engedélyt (a továbbiakban: **Engedély**) adott, melynek érvényességi ideje 2011. december 31. napja volt. A határozat ellen benyújtott fellebbezések folytán eljáró Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály jogelődje, az Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Főfelügyelőség mint az akkori másodfokú hatóság (későbbi nevén: Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség, a továbbiakban együtt: Főfelügyelőség) 14/0042/20/2007. számú határozatával a Felügyelőség határozatát további kikötésekkel kiegészítve helybenhagyta.

A Környezethasználó 2011. október 4. napján érkeztetett beadványával az Engedély érvényességi idejének meghosszabbítására irányuló kérelmet és ismételt teljesítményértékelési dokumentációt nyújtott be a Felügyelőséghez, amely 2011. november 9. napján kelt, KTVF: 3848-10/2011. számú határozatával a dokumentációt elfogadta, és az Engedély érvényességi idejét 2016. december 31. napjára módosította. A fellebbezés folytán eljáró Főfelügyelőség 2012. január 10. napján kelt, 14/6438-16/2011. számú határozatával az elsőfokú határozatot egyes kikötések vonatkozásában kiegészítette, egyebekben helybenhagyta. E határozattal szemben előterjesztett keresetek alapján eljáró Fővárosi Törvényszék 2012. november 27. napján meghozott 27.K.30.710/2012/13. számú ítéletével a Főfelügyelőség határozatát az elsőfokú határozatra kiterjedően hatályon kívül helyezte és a Felügyelőséget új eljárásra kötelezte. Az ítélet az eljárási kifogások mellett azt is rögzítette, hogy az eljárás tárgya környezetvédelmi működési engedély módosítása, amelyre a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 11. § (3) bekezdése alapján a Kvt.-nek a felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezései [Kvt. 73–76. §, 78–80. §] vonatkoznak, amely azon alapul, hogy a Környezethasználó által végzett tevékenység hatásvizsgálat köteles.

Az ítélet ellen a Környezethasználó felülvizsgálati kérelmet terjesztett elő, amelynek visszavonására tekintettel a Kúria a felülvizsgálati eljárást a 2013. július 2. napján kelt, Kfv.IV.37.181/2013/10. számú végzésével megszüntette.

A megismételt eljárás 2013. augusztus 12. napján indult, amelynek során a Felügyelőség megállapította, hogy a Környezethasználó a Repülőtér területén a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. számú melléklet 40. pontja (*Repülőtér 2100 m alaphosszúságú futópályától*) alapján az 1. § (3) bekezdés a) pont hatálya alá tartozó tevékenységet folytat, ezért a Környezethasználót környezetvédelmi felülvizsgálati dokumentáció benyújtására hívta fel, melyet a Környezethasználó 2013. szeptember 6. napján előterjesztett, és kérelmezte a környezetvédelmi működési engedély kiadását azzal, hogy a felülvizsgálati dokumentáció benyújtásával a teljesítményértékelési eljárás okafogyottá vált. A Felügyelőség a teljesítményértékelési eljárást megszüntető KTVF: 225-271/2013.

számú végzése a Főfelügyelőség 14/8826-2/2013. számú végzésével emelkedett jogerőre, amely elleni jogorvoslatot a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság 2014. február 13. napján kelt, 36.Kpk.45.148/2014/2. számú végzésével érdemi vizsgálat nélkül elutasított. A Felügyelőség 2014. április 8. napján kelt, KTF: 80-58/2014. számú határozatával, amely KTF: 80-88/2014. számon került kijavításra, a Környezethasználó részére kikötések előírása mellett, a Repülőtér működésére környezetvédelmi működési engedélyt adott. A fellebbezések folytán eljáró Főfelügyelőség a 2015. január 28. napján kelt, OKTF-KP/1788-1/2015. számú végzésével az elsőfokú határozatot megsemmisítette és a Felügyelőséget új eljárás lefolytatására utasította, megállapítva, hogy a vízügyi szakhatóság mellőzésével a Felügyelőség az ügy érdemére kiható jogszabálysértést követett el.

A Felügyelőség az új eljárást 2015. január 30. napján indította meg, majd annak lezárásaként a 2015. március 26. napján kelt, KTF: 2167-57/2015. számú határozatával a Környezethasználó részére a Repülőtér működésére környezetvédelmi működési engedélyt adott, melynek érvényességi idejét 2025. december 31. napjában határozta meg. Az elsőfokú határozattal szemben előterjesztett fellebbezések alapján eljáró Főfelügyelőség a 2015. szeptember 15. napján kelt, OKTF-KP/9586-15/2015. számú határozatával az elsőfokú határozatot helybenhagyta. A fellebbezők a másodfokú döntéssel szemben kereseteket terjesztettek elő, amely alapján a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság 2017. május 30. napján kelt, 27.K.34.343/2015/64. számú ítéletével a közigazgatási döntéseket jogszerűnek ítélte, így az ellene irányuló kereseteket elutasította. A bíróság ítéletében többek között leszögezte, hogy a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet hatályos rendelkezései, továbbá a környezeti hatásvizsgálatot bevezető korábbi kormányrendeletek következtetésen csak a tervezett, engedélyezni kért, jelentős környezeti hatással bíró tevékenységek esetén írták elő hatásvizsgálat elvégzésének szükségességét a tevékenység megkezdése előtt, vagyis a meglévő létesítmények nem tartoznak a hatálya alá.

A részletek kibontása nélkül fontos tisztázni, hogy a *környezetvédelmi működési engedély* a nevétől eltérően önmagában a tevékenység végzésére (működésére, üzemeltetésére) nem jogosít, hanem egy már meglévő és így a Kvt. hatálya alá tartozó tevékenység folytatásának környezetvédelmi, esetleg még természetvédelmi, hulladékgazdálkodási, vízügyi és vízvédelmi aspektusait szabályozza, más jogszabályokban előírt egyéb hatósági engedélyek, hozzájárulások megszerzése alól nem mentesít. Az engedély alapja az ún. *környezetvédelmi felülvizsgálat*, amely a tevékenység környezetre gyakorolt hatásának feltárására és megismerésére, valamint a környezetvédelmi követelményeknek való megfelelés ellenőrzésére szolgál. A környezetvédelmi hatóság az érdekelt tevékenysége környezetre gyakorolt hatásának feltárása érdekében – teljes körű vagy részleges – felülvizsgálatra kötelezheti; vagy az érdekelt a felülvizsgálatra vonatkozó szabályok *megfelelő alkalmazásával* saját környezetvédelmi teljesítménye értékelésére (tevékenysége átvilágítására), tevékenysége környezetre gyakorolt hatásának megismerésére felmérést végezhet (végeztethet) és – kérelmére – azt a környezetvédelmi hatóság jóváhagyja, ez utóbbi az ún. *teljesítményértékelés*, amelynek menetére a felülvizsgálat szabályait kell alkalmazni. Mindkét esetben, ha a jogszabályi feltételek fennállnak, a környezetvédelmi hatóság engedélyezheti a tevékenység folytatását (működési engedélyt, vagy jóváhagyó határozatot ad ki). Ez az eszköz a Kvt. alapján a meglévő tevékenységek utólagos környezetvédelmi hatósági vizsgálatát és esetleg engedélyezését teszi lehetővé, szemben a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendeletben foglaltakkal, amely az ott meghatározottak szerinti új tevékenység megkezdéséhez szükséges.

A felperesek 2017 júniusában a fenti ítélet ellen felülvizsgálati kérelmeket nyújtottak be. A Kúria előtt Kfv.II.37.917/2017. számon indult felülvizsgálati eljárás félbeszakadt, majd az újraindult eljárásban 2023. szeptember 13. napján meghozott Kfv.II.37.460/2023/5. számú ítéletével (a továbbiakban: **Ítélet**) a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság 27.K.34.343/2015/64. számú ítéletét és a másodfokú OKTF-KP/9586-15/2015. számú határozatot – az elsőfokú KTF: 2167-57/2015. számú határozatra is kiterjedően – hatályon kívül helyezte és a Környezetvédelmi Hatóságot új eljárás lefolytatására kötelezte.

Az Ítélet elvi tartalma szerint a már működő, 2100 méter alaphosszúságú vagy annál hosszabb futópályával rendelkező Repülőtér Engedélyének meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi hatósági eljárásban (az Engedély kiadása óta eltelt hosszabb időszakra figyelemmel is) vizsgálni kell azt a körülményt, hogy az időközben megvalósított fejlesztésekre és beruházásokra (projektekre) tekintettel, bekövetkezett-e a tevékenység olyan jelentős mértékű, a környezeti hatásvizsgálati eljárás feltételeire vonatkozó rendelkezésekben szereplő változás, amely a hatásvizsgálati eljárás lefolytatását indokolja. E kérdés egyértelmű eldöntése érdekében a Környezetvédelmi Hatóságnak fel kell tárnia a releváns tényeket, mely vizsgálatának elmulasztása olyan tényállásbeli hiányosság, amely az ügy érdemét is érinti, ezért a határozat hatályon kívül helyezése indokolt.

Az Ítélet értelmében tehát maga a Repülőtér nem környezeti hatásvizsgálat köteles létesítmény; a Repülőtéren tervezett fejlesztéseket nem külön-külön, önállóan szabad vizsgálni, hanem egységesen, a Repülőtér egészére nézve; ebből következően azt kell vizsgálni, hogy történt-e jelentős módosítás 2006 óta, ehhez adatokat kell bekérni, majd az adatok alapján el kell dönten, hogy szükséges-e környezeti hatásvizsgálat, vagy sem; amennyiben igazolhatóan jelentős mértékű változás nem következett be, akkor a megismételt felülvizsgálati eljárásban be kell kérni egy újabb dokumentációt, és annak alapján hatásvizsgálat nélkül a működési engedély kiadására sor kerülhet; értelemszerűen a tevékenység vagy létesítmény jelentős módosítása esetén, szintén egy újabb dokumentáció alapján környezeti hatásvizsgálat lefolytatásával kiadható a környezetvédelmi engedély.

Az Ítélet 2023. október 24. napján került érkeztetésre a Környezetvédelmi Hatóságnál.

Az Ítéletben foglaltak szerint tehát a Környezetvédelmi Hatóságnak többek között vizsgálnia kellett, hogy a Repülőtér tevékenységével összefüggő fejlesztések a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pont ab) alpontja és 3. számú melléklet 130. pontja alapján a környezeti hatásvizsgálat szempontjából milyen mértékű módosításnak minősülnek.

Mivel az Engedély szerinti eljárás kérelemre indult, így csak a Környezetvédelmi Hatóságnál hivatalból rendelkezésre álló adatok alapján az eljárás nem folytatható le.

A Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy az Ítélet alapján az Engedély kiadása óta eltelt hosszabb időszakot kell figyelembe vennie az Engedély érvényességi idejének meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi felülvizsgálati eljárás keretében – mint eljárásindítás szükségességének vizsgálatára irányuló „eljárás” –, valamint az Ítélet [125]–[137] bekezdései szerint a tényállás teljes körű tisztázása érdekében bizonyítási eljárást kell lefolytatnia, illetve az ügyben ellenérdekű ügyfelek vannak.

A Környezetvédelmi Hatóság álláspontja szerint, miként az Ítélet elvi tartalma alapján a Kúria explicit kimondta, hogy az Engedély meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi hatósági eljárásban kell vizsgálnia azt, hogy bekövetkezett-e a tevékenység jelentős módosítása, a Környezetvédelmi Hatóság tartva magát az iránymutatáshoz, a tényállás tisztázási kötelezettségét azon okból kifolyólag egy rendhagyónak nevezhető környezetvédelmi felülvizsgálati eljárás keretében tette meg, mert egyrészt az Engedély környezetvédelmi teljesítményértékelés elbírálására irányuló eljárás lezárásaként 2006-ban született meg, másrészt az Ítélet [128] bekezdésében (is) hivatkozott előzetes vizsgálati eljárás lefolytatásának nincs jogszabályi alapja az Ítélet szerinti vizsgálódás tárgyára, mivel az, a meglévő tevékenységre került leszűkítésre 2006. és 2023. közötti évekre, szemben egy előzetes vizsgálattal, amely egy újonnan megkezdett tevékenységre vonatkozik.

Fentiekre való tekintettel az Ákr. 41. § (1) bekezdésében foglalt feltételek nem állnak fenn, ezért a Környezetvédelmi Hatóság a sommás eljárás szabályait mellőzte, és az Ítélet [93]–[99] bekezdése alapján a kérelmet az Ákr. 43. § (1) bekezdés c) pontja alapján a teljes eljárás szabályai szerint bírálta el, és rendelkezett a tényállás tisztázáshoz szükséges eljárási cselekményekről.

Az Ítélet alapján a Környezetvédelmi Hatóság 2023. október 24. napján PE-06/KTF/61305/2023 számon az eljárást megindította, amely PE/KTHF/00012/2024, majd PE/KTHF/31075/2025 számon folytatódott.

Az Ítéletben foglalt tényállás tisztázási kötelezettségnek eleget téve a Környezetvédelmi Hatóság két alkalommal nyilatkozattételre, valamint egy alkalommal a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület (1174 Budapest Bélatelep út 17.; nyilvántartási szám: 01-02-0014757; a továbbiakban: **Egyesület**) – tekintettel az eljárásban végzéssel megállapított ügyféli jogállására, illetve kérelmére elektronikus úton biztosított iratbetekintésre, mint ellenérdekű ügyfél – részéről beérkezett észrevételek alapján a tényállás tisztázása érdekében kiegészítő adatok benyújtására szólította fel a Környezethasználót, aki figyelemmel a vizsgálandó időszak hosszára és az ügy komplexitására, a teljesítési határidők meghosszabbítása mellett a felszólításoknak eleget tett, valamint megjelölte a nyilatkozatok és mellékletek elnevezésénél, illetve a nyilatkozaton belül azon pontokat, amelyek értelmezésében üzleti titoknak minősülnek.

A Környezetvédelmi Hatóság a nyilatkozattételre felszólító végzéseiben a következő adatok körének benyújtását kérte: a Repülőtér tevékenységében 2006. október 26. és 2023. november 27. napjai közötti időszakban bekövetkezett, a működésre kiható valamennyi változásról, bemutatva éves bontásban a megvalósult létesítmények, építmények körét, funkcióját; a forgalmi adatok változását (járatszám, műveletszám); a mértékadó zajterhelés változását; továbbá a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pont ab) alpontja szerinti összes feltétel vizsgálatát, kiterjesztve nem csak a megvalósított valamennyi létesítményre, hanem az azokhoz kapcsolódó tevékenységekre is, adatokkal alátámasztva olyan módon, hogy az egyes évekre jellemző állapotok összevethetők legyenek. A benyújtott adatok pontosítása végett pedig a 2006. és 2023. év között megvalósított (egyres) létesítmények a Repülőtér forgalmi adataiban, tevékenysége volumenében változást eredményeztek-e, amennyiben igen, az milyen mértékű volt; a Repülőtér teljes évre vonatkozó forgalmi adatai mellett, meg kellett adni a 2006–2023. év között az adott év forgalmi adatait havi bontásban (fel- és leszállási műveletszámok/gépmozgások száma) és a mértékadó műveletszámokat; továbbá tisztázni kellett a 2013–2023. közötti időszak mértékadó műveletszám (121 800) és a 2013–2014. évi forgalom tekintetében megadott műveletszám (47 953) közötti eltérést.

A bizonyítás lezárásával és az Ítéletben foglalt iránymutatásokat követve – különös figyelemmel az Ítélet [133] bekezdésére –, a benyújtott adatok s nyilatkozatok alapján a Környezetvédelmi Hatóság 2024. december 5. napján, a PE/KTHF/00012-56/2024 számú hiánypótlásra felhívó végzésében részletesen kifejtett indokai alapján megállapította, hogy a Repülőtérén folytatott tevékenység 2006. és 2023. év között bekövetkezett (az időközben megvalósult létesítmények területfoglalásának, az önállóan létesített felszíni parkolóhelyek számának, illetve a szennyvízgyűjtő hálózat lakosegyenérték-kapacitásának bővülése), a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pont ab) alpontja szerinti jelentős módosítása miatt, környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása, illetve környezeti hatástanulmány benyújtása szükséges. A kérelem és mellékleteinek benyújtására 2025. június 30., majd a Környezethasználó kérelmére 2025. szeptember 30. napjára módosított határidő került kitűzése, valamint a környezeti hatástanulmány jogszabályban meghatározott tartalmi követelményein felül, további szempontokat írt elő annak összeállításához.

Itt hozzá kell tenni, hogy egy környezeti hatásvizsgálat csak a környezethasználó ez irányú kérelmére folytatható le (akár egy erre a megállapításra jutott előzetes vizsgálati eljárást lezáró döntéssel), amely a jövőben tervezett tevékenységre vonatkozik, ellenkező esetben a környezetvédelmi felülvizsgálat alkalmazható, amely a meglévő tevékenységet vizsgálja felül, és amit akár a környezetvédelmi hatóság is kezdeményezhet; tehát a jogalap és eljárásjogi szabályok minden esetben élesen elkülönülnek egymástól.

Tekintettel arra, hogy az Ítélet elsődlegesen kimondottan a Környezetvédelmi Hatóság részére rótt ki tényállás tisztázási kötelezettséget (majd a vizsgálat kimeneteltől függően iránymutatásokat adva a későbbi megismételt felülvizsgálati, vagy egy új eljáráshoz), a Környezetvédelmi Hatóság 2024. december 5. napján, PE/KTHF/00012-55/2024 számon értesítette az Ákr. 43. § (2) és (3) bekezdése alapján az Ítélet szerinti felpereseket, mint ellenérdekű ügyfeleket az ügyről, majd 2024. december 17. napján PE/KTHF/00012-59/2024 számon tájékoztatta a Repülőtér területével érintett helyi önkormányzatokat a fenti hiánypótlási felhívás kiadásáról, továbbá, hogy az ügyben közlemény és dokumentumok közzétételére nem került sor.

III. Az eljárás megindulása

Környezethasználó 2025. október 1. napján (pontosabban: 2025.10.01. 00:01:45; amely időponttal kapcsolatban a Környezetvédelmi Hatóság az Ákr. jóhiszeműség és bizalmi elve szerint járt el) EPAPIR-20251001-5 azonosítószámú beadványával terjesztette elő a Környezetvédelmi Hatóságnál a tárgyi eljárás lefolytatására irányuló kérelmet és – a WSP Hungary Consulting Zrt. (1021 Budapest, Hűvösvölgyi út 54. II. ép.) által elkészített, 2025. szeptember 29. napján kelt, 24725184 munkaszámú, „*Környezeti hatástanulmány a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén 2025–2030 között tervezett fejlesztésekre vonatkozóan*” című – Dokumentációt úgy, hogy a Környezetvédelmi Hatóság az archív fájlformátum méretéből adódóan a beadványhoz csatolt dokumentumjegyzékbe ágyazott közvetlen letöltési link segítségével érthette azt el, így egyúttal a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 7. § (3a) bekezdése alapján benyújtásra került a Dokumentáció publikus és üzleti titoknak minősített változata is.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 7. § (3a) bekezdése és a 6. számú melléklet 7. pont c) alpontja szerint a Dokumentációban (leszámítva a 2. fejezet mellékleteit) megjelölésre kerültek azoknak az adatoknak a köre, amelyek a Környezethasználó szerint üzleti titkot képeznek. Az Ákr. 27. és 33. §

értelmében a hatóság gondoskodik arról, hogy a törvény által védett titok és törvény által védett egyéb adat ne kerüljön nyilvánosságra, ne juthasson illetéktelen személy tudomására, és e védett adatok törvényben meghatározott védelme a hatóság eljárásában is biztosított legyen. A hatóság az eljárása során annak lefolytatásához – jogszabályban meghatározott módon és körben – kezeli azokat a védett adatokat, amelyek eljárásával összefüggenek, illetve amelyek kezelése az eljárás eredményes lefolytatása érdekében szükséges. Harmadik személy akkor tekinthet be a védett adatot tartalmazó iratba, ha igazolja, hogy az adat megismerése joga érvényesítéséhez, illetve jogszabályon, bírósági vagy hatósági határozaton alapuló kötelezettsége teljesítéséhez szükséges. Ennek megfelelően üzleti titoknak minősített adatot a jelen határozat sem tartalmaz. Többek között üzleti titok a műveletszámok vagy a létesítménylista tételes részletezettsége is.

A Kúria Ítéletének [119], [125] és [126] bekezdésében kimondta, hogy egy új repülőtér létesítése 2100 méter futópályától minden esetben környezeti hatásvizsgálat köteles, miután a Repülőtér tevékenysége évtizedek óta folyamatos, ezért a Környezethasználó engedélyezni kért tevékenysége újonnan megkezdett tevékenységnek semmiképpen nem tekinthető. Ennek figyelembevételével az erre alapított kötelezően elrendelendő hatásvizsgálati eljárás lefolytatása a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (3) bekezdés a) pontja és 1. számú melléklet 40. pontja értelmében nem volt indokolt.

Miként a Környezetvédelmi Hatóság a PE/KTHF/00012-56/2024 számú hiánypótlási felhívásában is megállapította, illetve most pontosítva az ott foglaltakat: a tárgyi környezeti hatásvizsgálati eljárás jogalapja a Repülőtéren folytatott tevékenység 2006. és 2023. év között bekövetkezett, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 3. számú melléklet 130. és 131. pontja alapján a 3. számú melléklet 92. pont a) alpontja, 104. pont a) alpontja és 128. pont a) alpontjában felsorolt tevékenység vagy létesítmény 2. § (2) bekezdés a) pont *abg*) és *aca*) alpontja szerinti jelentős módosítása.

Az Ítéleten és a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendeleten túlmenően az *egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról* szóló 2011. december 13-i 2011/92/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 1. cikk (2) bekezdés a) pontja, 2. cikk (1) bekezdése, I. melléklet 7. pont a) alpontja és 24. pontja, valamint II. melléklet 10. pont d) alpontja és 13. pont a) alpontja értelmében a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektváltoztatások és -bővítések esetében környezeti hatásvizsgálat alapján engedélyt kell szerezni. Ezt támasztja alá az Európai Unió Bírósága C-2/07. számú ítéletének 23., 27., 32., 42-43. pontja is.

Utóbbi bekezdésben foglaltakhoz hozzá kell tenni, hogy a környezeti hatásvizsgálati irányelvnek a magyar jogrendszerbe történő átültetése több lépésben valósult meg, melynek alapját a Kvt.-vel együtt a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet képezi.

A környezeti hatásvizsgálati irányelv nem írja elő *ex post* környezeti hatásvizsgálat vagy előszűrési eljárás elvégzését, és nem írja elő azok elvégzését a környezeti hatásvizsgálati irányelvnek való megfelelés elmulasztásának lehetséges jogorvoslataként.

Az *ex post* környezeti hatásvizsgálat lehetséges korrekciós intézkedés a környezeti hatásvizsgálati irányelvnek való megfelelés *de facto* elmaradásának orvoslására (azaz olyan helyzetekben, amelyekben az engedélyt már megadták környezeti hatásvizsgálat végzése nélkül, és vagy munkálatokat teljesítettek, vagy azok elvégzését terveznék).

Jelen speciális esetben az *ex post* környezeti hatásvizsgálati eljárás annak biztosítására kerülhet alkalmazása, hogy a környezeti hatásvizsgálati irányelv céljai megvalósuljanak.

A Környezetvédelmi Hatóság korábbi eljárásai során is, az adott bírósági ítéletekben és másodfokú hatóság döntéseiben foglaltak szerint járt el. E körben a Környezetvédelmi Hatóság hivatkozik továbbá a Kúria, szintén a Környezethasználó tevékenységével összefüggésben hozott, 2014. január 12. napján kelt, Kfv.III.37.897/2014/5. számú ítéletére, melyben kimondta: az, hogy a Fővárosi Törvényszék a jogerős környezetvédelmi határozatot az elsőfokú határozatra kiterjedően hatályon kívül helyezte és az elsőfokú hatóságot új eljárásra kötelezte, nem vezethet annak megállapításához, hogy a Környezethasználó a Repülőtér engedély nélkül üzemelteti, ezért a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (1) bekezdésében meghatározott feltétel nem áll fenn.

A kérelem alapján – figyelemmel az Ákr. 37. § (2) és 50. § (1) bekezdésére – 2025. október 1. napján a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 7. § (1) és (3a) bekezdése szerint a Környezetvédelmi Hatóság előtt PE/KTHF/39128/2025 számon környezeti hatásvizsgálati eljárás indult, amely PE/KTHF/00005/2026 számon folytatódott.

A Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy tárgyi eljárás során az Ákr. 43. § (1) bekezdés c) pontja szerinti eljárási cselekmények szükségesek, erre való tekintettel az Ákr. 41. § (1) bekezdésében foglalt feltételek nem állnak fenn, ezért a Környezetvédelmi Hatóság a sommás eljárás szabályait mellőzi, és a kérelmet a teljes eljárás szabályai szerint bírálja el.

A Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a tevékenységgel kapcsolatban országhatáron áterjedő jelentős környezeti hatás bekövetkezése nem várható.

Környezethasználó 2025. október 6. napján elektronikus levelével küldte meg újfent a Dokumentáció publikus és üzleti titkot tartalmazó korrigált példányát egy közvetlen letöltési link segítségével a Környezetvédelmi Hatóságnak, mivel javaslatára szétválasztotta a Dokumentációban és az 1. fejezet mellékleteiben a Repülőtér területével érintett és a Repülőtérhez nem tartozó ingatlanok helyrajzi számait, ily módon egyértelműsítve azokat.

IV. Az eljárás tárgya

A Dokumentáció és a nyilvánosan elérhető adatok alapján az alábbiak állapíthatók meg.

A Repülőtér jelenleg folytatott tevékenységek bemutatása:

1973-ban a légi forgalom irányítására és egyéb légiforgalmi szolgálatok ellátására, valamint Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér működtetésére létrehozott, központi költségvetési szervként működő Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság 2001. december 31. napjával megszűnt, és azzal egyidejűleg központi költségvetési szervként megalapult a jogutódja, a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat.

2002. január 1. napjától a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság kettéválásával a légtérfelügyelet, koordináció és a repülésirányítás állami feladatát ettől kezdve a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat végezte, amely 2006. december 31-ével megszűnt, és annak általános jogutódjaként a HungaroControl Zrt. (1185 Budapest, Igló utca 33-35.; a továbbiakban: **HungaroControl**) került

kijelölésre a Magyar Köztársaság polgári légiközlekedés számára kijelölt, ellenőrzött légtereiben a légiforgalmi irányító, repüléstájékoztató és riasztó szolgálat ellátására.

2002. január 1. napjától a légiforgalmi irányításhoz közvetlenül nem kapcsolódó feladatokat, a Repülőtér működtetését, üzemeltetését a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság jogutódja, az akkori nevén Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Részvénytársaság, mai nevén a Környezethasználó gyakorolja.

A közlekedési ágazatok közül világszerte talán a légiközlekedés a legrészletesebben és legszigorúbban szabályozott terület. Hazai viszonylatban a legmagasabb szintű szabályozó a *légiközlekedésről* szóló 1995. évi XCVII. törvény [a továbbiakban: Lt.], amely átfogó előírásokat tartalmaz többek között a légiközlekedés környezetvédelmi vonatkozásairól is.

A Repülőtér szintjén a legfontosabb szabályozó dokumentum a Repülőtéri Kézikönyv, amelynek betartása minden repülőteret használó természetes- vagy jogi személy számára kötelező. Ezt a szabályzatot, a légiközlekedési hatóság jóváhagyását követően a Környezethasználó adja ki. A Repülőtéri Kézikönyv egy dedikált és külön álló része, a Környezetvédelmi Kézikönyv tartalmazza a zajvédelmi szabályokat, beleértve az összes olyan előírást, amelyek a zajgátló védőövezet kijelölő határozatban szerepelnek. A Repülőtéri Kézikönyv (I. és II. kötet), valamint a Környezetvédelmi Kézikönyv nyilvánosan elérhető a Környezethasználó honlapján (<https://www.bud.hu/dokumentumtar>). A magyarországi repülőtereken, valamint a magyar légtérben alkalmazandó legfontosabb szabályokat és egyéb légiközlekedési információkat a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány (AIP – Aeronautical Information Publication) foglalja össze. Az AIP-t – a légiközlekedési hatósággal történt egyeztetést követően – a HungaroControl adja ki. A mindenkor hatályos AIP elérhető a HungaroControl honlapján (<https://ais.hungarocontrol.hu/aip/>).

Az Lt. 45. §-a, illetve a Magyar Állammal kötött Vagyongazdálkodási Szerződés alapján a Repülőtér vagyongazdálkodója és üzemeltetője a Környezethasználó.

A Környezethasználó alapfeladatként látja el:

- a repülőtér üzemeltetését,
- a légi járművek közlekedéséhez és földi kiszolgálásához szükséges létesítmények üzemeltetését,
- a repülőtéri utastájékoztató és információs szolgálat fenntartását,
- a repülőtér forgalmának koordinálását.

Az utolsó franciabekezdés értelmezéséhez kiegészítésként hozzá kell tenni, hogy a Repülőtér esetében a forgalom koordinálása jelentheti egyfelől a szezonális menetrend légitársaságokkal folytatott előzetes egyeztetésének koordinációját (menetrend-egyeztetés), másfelől pedig a leegyeztetett menetrend alapján közlekedő napi forgalom koordinációját (azaz kezelését).

A Repülőtér légi forgalmának általános menetrendi koordinációját a HungaroControl végzi, amely folyamat során előzetesen kiosztásra kerül, hogy a téli vagy nyári szezonon belül egy adott járat mely nap(ko)n és azo(ko)n belül mely időpontban fog közlekedni (érkezni és indulni) a Repülőtéren.

A fenti módon előzetesen leegyeztetett menetrend (azaz érkező és induló forgalom) napi szintű kezelését, koordinációját végzi a Környezethasználó az alábbi tevékenységeken keresztül:

- folyamatos egyeztetés a légi forgalom kezelésében résztvevő szervezetekkel (földi kiszolgáló szervezetek, légitársaságok, hatóságok stb.);
- forgalmi, operatív adatok nyomon követése, aktualizálása;

- repülőtéri erőforrások (repülőgép állóhelyek, jegykezelő pultok, beszállító és érkeztető kapuk, rakodási pozíciók) kiosztása, ezek nyomon követése, szükség esetén módosítása;
- szükség esetén riasztási funkciók ellátása kényszerhelyzeti- és nem kényszerhelyzeti esetekben;
- a Repülőtér nyilvános számaira érkező hívások fogadása, információk biztosítása az utazóközönség/hozzátartozók számára.

Fentiek alapján a Környezethasználónak a menetrend kialakításában (az alapvető kapacitásértékek közlésén túl) nincs hatásköre, csupán a napi szintű érkező és induló járatok kezelésére van ráhatása.

Az Lt. 50/A. § (1) és (1a) bekezdése alapján a Környezethasználó köteles:

- a repülőtér futópályáját és az egyéb közlekedési területeket olyan állapotban tartani, ami a légi, valamint a földi járművek és a személyek biztonságos közlekedését és tartózkodását lehetővé teszi;
- a légiközlekedés védelmében a jogszabályban meghatározottak szerint részt venni;
- a repülőtéren esetleg előforduló balesetek következményeinek felszámolásáról gondoskodni, a végrehajtás feltételeit biztosítani;
- a repülőtér a meghirdetett működési időben a meghirdetett működési feltételek szerint szabályosan igénybe venni szándékozó légi járművek használatára bocsátani;
- a meghirdetett működési időben az előírt szolgálatok és berendezések működését fenntartani, a légiközlekedésben részt vevők biztonságához szükséges intézkedéseket megtenni.

Az Lt. 61. § és 61/A. §-a értelmében a magyar légtérben légiforgalmi szolgálatokat kell fenntartani, és a Magyarország légterében végzett repülési tevékenységekhez kötődő léginavigációs szolgáltatások nyújtása, valamint a Repülőtér érkező és induló légi forgalmának irányítása, továbbá a szabvány érkezési és indulási repülési eljárások megtervezése és használata, a HungaroControl hatáskörébe tartozik.

A Környezethasználó tevékenységei közül az alábbiak lehetnek kihatással a levegőben vagy a Repülőtér munkaterületén légi járművel végrehajtott mozgásokra:

1.) Az Lt. 50/A. §-a értelmében a Repülőtér üzemeltetőjeként a Környezethasználó hatáskörébe tartozik a repülőtéri infrastruktúrák üzemeltetése és így azok karbantartása is. A futópályák, gurulóutak, valamint a futópályákhoz tartozó navigációs berendezések karbantartása vagy esetleges fejlesztése esetenként időszakos lezárásokkal járhatnak, amely azt eredményezheti, hogy átmeneti időre megváltozik a légiforgalmi rend, ami kihatással lehet a Repülőtér területén belül végzett, valamint a Repülőtér környezetében tapasztalható repülési műveletekre. Ezeket a karbantartásokat azonban a Környezethasználó igyekszik minél rövidebb időszak alatt végrehajtani, lehetőség szerint többféle munkálatokat összeszervezni ugyanazon időszakra, ugyanis ezek a munkálatok mind a Repülőtér kapacitásában, mind a légi forgalom operatív kiszolgálásában korlátozásokkal járnak, így mindenki érdeke, hogy ezek a korlátozások mihamarabb megszűnjenek.

2.) Ahogy említésre került, a Környezethasználó végzi a légi járművek számára az állóhelykiosztást, ami közvetetten ugyan, de kis mértékben hatással lehet a Repülőtér területén belül végzett légijármű mozgásra, azaz, hogy az adott járat mely gurulóutakat használja a futópályára és az állóhely közötti taxizásra (gurulásra). Ugyanakkor fontos kiemelni, hogy egyazon terminálon belül egy esetleges állóhely változtatás rendkívül csekély változást eredményezhet a gurulás útvonalában, ott is leginkább csak a terminál előtti előtéren belül, ami a lakosságra nézve gyakorlatilag semmilyen hatás-különbséggel nem bír. Egy adott érkező vagy induló járat esetében azonban a használatos futópályára kiválasztását nem a Környezethasználó koordinálja.

A Környezethasználó fő tevékenysége a Repülőtér üzemeltetése. A tevékenységhez kapcsolódóan karbantartási, beruházási feladatokat lát el. A tevékenységhez kapcsolható anyagokat tárol, raktároz és felhasznál az alábbi körben:

- a repülőtér fejlesztése, felújítása, karbantartása;
- a repülőtér és utas biztonsági feladatok ellátása;
- az utasforgalmat kiszolgáló létesítmények, valamint a poggyász, az áruk és postai küldemények kezelésére szolgáló létesítmények üzemeltetése;
- repülőtéri utastájékoztató és információs szolgálat fenntartása;
- a repülőtér működésével kapcsolatos egyéb tevékenységet (parkoltatás, zöld felületek karbantartása, takarítás stb.);
- egyéb, a részvénytársaság alapító okiratában megjelölt feladatok.

A Repülőtér teljes területén – ideértve az utasforgalmi csarnokokat, a közforgalom számára megnyitott repülőtéri utakat és a kapcsolódó területeket (pl. parkolók, taxiállomások) is – bármilyen gazdasági tevékenység (különös tekintettel az ajánlat közlésére is) kizárólag a Környezethasználó előzetes engedélyével folytatható. A Környezethasználó előzetes engedélye szükséges bármilyen frekvenciájú vezeték nélküli kommunikációs vagy vezeték nélküli informatikai hálózat telepítéséhez és/vagy működtetéséhez a Repülőtér területén; a korlátozás biztonsági és üzemeltetési okokból a Repülőtér teljes területén alkalmazandó. A használatban lévő rendszerekről, azok teljesítményéről, irányáról és frekvenciáiról a Környezethasználó listát vezet az esetleges zavaró rendszerek kiszűrhetősége érdekében. A Repülőtér területén a Környezethasználó kizárólagos joga az épületek közötti gyengeáramú gerinckábelezés kiépítése és karbantartása, beleértve a kapcsolódó föld alatti alépítményeket (pl. aknák, csövek, alagutak); a korlátozás biztonsági és üzemeltetési okokból a Repülőtér teljes területén alkalmazandó.

A légi járművek földi kiszolgálását, az utas- és árukezelést a Környezethasználótól független társaságok végzik, közvetlenül szerződve a légitársaságokkal. A Környezethasználó nem rendelkezik földi kiszolgálási engedéllyel és ennek megfelelő tevékenységeket sem végez.

A BUD Security Kft. végez földi kiszolgálást (security – védelmi szolgáltatások), viszont nem közvetlen a légitársaságokkal szerződve. A RÜK Kft. szintén rendelkezik földi kiszolgálási engedéllyel, erre részben (előtérli feladatok) a Környezethasználótól kap megbízást. A Környezethasználó tevékenysége nem terjed ki a repülőgépek karbantartására, üzemanyag töltésére, üzemanyag repülőtéri szállítására, vagy a veszélyes áruk légi szállításhoz kapcsolódó repülőtéren belüli mozgatására, tárolásra, rakodásra, komissiózásra. A légi járművek üzemanyag töltését/lefejtését a RÜK Kft. és a BP Europa SE Magyarországi Fióktelepe (korábban AIR BP Hungary Kft.) végzi napi rendszerességgel, több alkalommal, saját eljárásrend szerint. A tevékenység végzése folyamatos felügyelet mellett zajlik. A tevékenység ideje alatt civilek tartózkodhatnak a légi járműben vagy annak közelében, amelyre szigorú szabályozások vonatkoznak. A Környezethasználó ezen szabályozásait a Repülőtéri Kézikönyv tartalmazza, melyet a telephelyen és a Környezethasználó honlapján (<https://www.bud.hu/>) lehet megtekinteni.

A Környezethasználó ISO 9001:2015 és ISO 14001:2015, illetve Airports Council International Europe (ACI EUROPE) Airport Carbon Accreditation 4+ Transition tanúsítvánnyal rendelkezik, leányvállalatai, a BUD Security Kft. és a RÜK Kft. ISO 9001:2015 tanúsítvánnyal rendelkeznek.

A Repülőtéren folytatott egyéb tevékenységek:

1. Repülőtéri biztonsági szolgálat
2. Repülőtéri tűzoltó szolgálat / Repülőtéri Létesítményi Tűzoltóság
3. Hulladékbázis, hulladékgazdálkodás
4. Bérlok, külső szolgáltatók, hatóságok

A Repülőtéren nagy számban képviseltetik magukat különböző, a repülésbiztonság és a Repülőtér biztonságos üzemeltetése szempontjából jelentős szerepet betöltő hatóságok, mint például a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság, a Repülőtéri Katasztrófavédelmi Igazgatóság, Állategészségügyi szolgálat, NAV Repülőtéri Kirendeltsége stb. Ezeken kívül a Környezethasználó által megbízott külső vállalkozók nyújtanak egészségügyi szolgáltatást az utasok részére, valamint foglalkozás-egészségügyi szolgáltatást a munkavállalók részére. Továbbá számos kereskedelmi bérlő található a Repülőtéren, pl. légitársaságok, földi kiszolgáló (ún. „ground handling”) társaságok, légi járművek karbantartását végző társaságok (pl. ACE Kft, Lufthansa Technik Budapest Kft.). Ezeken kívül számos üzlet és vendéglátó-ipari egység áll az utasok és a repülőtéri dolgozók rendelkezésére. A tartós bérlőkön és szolgáltatókon kívül, eseti építési-bontási, karbantartási, vagy javítási-szerelési munkák idejére a Környezethasználó engedélyével külső vállalkozók tartózkodnak hosszabb-rövidebb ideig a Repülőtér területén.

A Repülőtér területén bérleménnyel rendelkező cégek, vállalkozások tevékenysége az alábbi területek valamelyikébe sorolható:

- légitársaságok;
- hatóságok;
- szállítmányozók;
- vámügynökök;
- építőipari cégek;
- földi kiszolgálók;
- szolgáltatók, kiskereskedelem;
- biztonsági szolgálatok;
- reklám cégek;
- autóbérlés;
- idegenforgalmi, utazási ügynökségek;
- repülőgép karbantartók.

A tervezett tevékenység célja:

Környezethasználó a Repülőtér fejlesztését tervezi. A repülőtéri infrastruktúra fejlesztésének, új épületek, építmények létrehozásának az elsődleges célja és indikátora az, hogy az egyéb okokból folyamatosan növekedő utas- és áruforgalom hatékonyan, biztonságosan, komfortosan és fennakadások nélkül, zavartalanul lebonyolítható legyen. Elsősorban tehát a fejlesztéseket maga a kereslet generálja, amelyet az infrastrukturális beruházások lekövetnek, illetve felkészülnek a várható utasforgalmi igények professzionális lekezelésére.

A Környezetvédelmi Hatóság itt kívánja megjegyezni, hogy elfogadja a Környezethasználó érvelését, azonban véleménye szerint fordítottan is igaz ez az állítás, mivel önmagában az infrastruktúra adott méretű kapacitása egyidejűleg korlátozó tényezője is a forgalom növekedésének. Mindenesetre számos érdek és szempont befolyásolja az egyensúlyi állapotot, de szem előtt kell tartani az ember és környezete harmonikus kapcsolatának kialakítását, a környezet egészének, valamint elemeinek és folyamatainak magas szintű, összehangolt védelmét, a fenntartható fejlődés biztosítását [Kvt. 1. § (1) bekezdés]. Ebben fontos feladat hárul a repülőgépgyártókra, a területfejlesztési célokban érintett állami szereplőkre, valamint a jogalkotókra, hatóságokra, légiforgalmi szolgálatokra és repülőterekre.

A PE/KTHF/00012-56/2024 számú végzés alapján a hatásvizsgálat tárgya a Repülőtér területén a 2006. október 26. és 2023. november 27. napjai közötti időszakon túlmenően megvalósult, illetve a hatástanulmány elkészítésekor a benyújtás időpontjáig belátható időn belül – 2030. december 31-ig – tervezett új fejlesztések környezeti hatásainak vizsgálata.

Az elkészítendő környezeti hatástanulmány fenti bekezdésben meghatározott időbeli hatályából adódóan, a már megvalósult, illetve tervezett új, valamint jövőbeni fejlesztéseknek – a BUD-csoport tevékenységeihez kapcsolódóan – a megfelelő kontextusba helyezése érdekében, valamint a Repülőtér KTF: 2167-57/2015. számú környezetvédelmi működési engedélyére való tekintettel, továbbá a Környezetvédelmi Hatósággal történt egyeztetések alapján, *a környezetvédelmi felülvizsgálat végzéséhez szükséges szakmai feltételekről és a feljogosítás módjáról, valamint a felülvizsgálat dokumentációjának tartalmi követelményeiről* szóló 12/1996. (VII. 4.) KTM rendeletben előírtaknak megfelelően, részleges környezetvédelmi felülvizsgálatot is végeztek a Környezethasználó 2022. január 1. és 2025. augusztus 31. közötti időszakban folytatott tevékenységére vonatkozóan, melynek eredményeit elsősorban a Dokumentáció 1.5. fejezetében mutatták be. A Repülőtér területén az elmúlt időszakban megvalósult és a még folyamatban lévő fejlesztések bemutatása a Dokumentáció tárgyát képezi.

A részleges környezetvédelmi felülvizsgálat keretében bemutatták a Repülőteret mint telephelyet, és a Környezethasználót mint engedélyest. Röviden áttekintették a Repülőtér múltbéli, és részletesen ismertették annak jelenlegi üzemeltetését, ami kiterjedt az általános adatok, ezen belül a közműellátás, vezetékek, tartályok és anyagátfejtések, a Repülőterre vonatkozó engedélyek és előírások, valamint az ezekben előírt működési követelmények teljesülésének és a hatósági ellenőrzések eredményeinek leírására. A Repülőtéren folytatott tevékenységek környezethasználatának és környezetterhelésének bemutatása magában foglalta a vízforgalom (vízbeszerzés és -kezelés, ivó- és tűzvíz ellátás), a csapadék- és szennyvíz gyűjtés és előkezelés, a hulladékgazdálkodás, a talajt, földtani közeget, felszíni vizet, levegőt, üvegházhatású gázokat érintő kibocsátások bemutatását. Részletesen ismertették a Repülőtéren folytatott tevékenységek zajkibocsátását, továbbá az élővilágra és a tájra gyakorolt hatásokat. A Repülőtéren folytatott monitoring tevékenységek ismertetése kiterjedt a zajmonitor rendszer, a levegőmonitor állomás, valamint a szennyvíz és csapadékvíz kibocsátások, és a szolgáltatott ivóvíz minősége ellenőrzésének bemutatására; továbbá a szennyezett területeken a felszín alatti víz és a földtani közeg minősége nyomon követésének leírására, és ismertették a rendkívüli események elhárításának anyagi és szervezeti feltételeit. Környezethasználó az előírt monitoring tevékenységeket folyamatosan teljesíti, a vonatkozó adatszolgáltatásokat az illetékes hatóságoknak megküldi.

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet előírásai szerinti környezetvédelmi hatásvizsgálat során, a 2025. április 1. és 2030. december 31. között tervezett új fejlesztéseket (projekteket) vizsgálták, melynek eredményeit a Dokumentáció 2–5. fejezeteiben mutatták be. A projektek tervezett időütemezését a Környezethasználó által közölt adatok alapján határozták meg, azonban a projektek kezdése menedzsment döntések alapján változhat; ezért a projektek telepítése és megvalósítása során jelentkező környezeti hatások vizsgálatára, értékelésére három beruházási időszavat jelöltek ki a fenti időszakon belül (zárójelben az időszak lehatárolása):

- Beruházási időszak 1. (2025. április 1. – 2027. március 31.)
- Beruházási időszak 2. (2027. április 1. – 2028. június 30.)
- Beruházási időszak 3. (2028. július 1. – 2030. december 30.)

A környezeti hatások értékelését, amennyiben ez szakmailag releváns volt, ezen időszavokra végezték el. Minden esetben az időszak legkedvezőtlenebb hatásait vették figyelembe, ami igen konzervatív megközelítésnek tekinthető. A Dokumentáció összeállításához kizárólag a Környezethasználó által rendelkezésre bocsátott, és publikus forrásokból elérhető dokumentumokat, információkat használták fel. Ez alól kivétel két, Repülőtér melletti lakóingatlan környezete, ahol egyedi méréseket végeztek a légközlekedésből eredő zajterhelés meghatározásához.

A Repülőtér meglévő futópályái, egyéb infrastruktúrája, a tervezett beruházások méretei, logisztikai és infrastruktúra igénye miatt a lehetséges helyszínek száma korlátozott. A Dokumentációban szereplő beruházások a Repülőtér hosszú távú fejlesztési koncepciójába illeszkednek. A tervezés során maradéktalanul figyelembe vették a tervezett, de nem a Környezethasználó megvalósításában tervezett kapcsolódó infrastrukturális beruházásokat is. Ezek között említhető a Repülőtér tervezett új vasúti összeköttetésének javítása is. A Dokumentációban szereplő projektelemek felhagyása nem tervezett folyamat.

A Dokumentációhoz elvégzett hatásvizsgálat a tervezett projektek koncepciótervein alapul. Az építési engedélyezési tervezés a legtöbb esetben a környezetvédelmi hatósági eljárás lefolytatására irányuló kérelem benyújtása idején indul. A koncepcióterv a tervezői szándék szerint a fő, környezeti hatásokat számottevően befolyásoló elemeket tekintve közel végleges, de a tervezés további szakaszában elkerülhetetlenek a változtatások. Ezek főként a részleteket, berendezéseket érinthetik. Amennyiben bármely okból olyan mértékű változtatás történik, mely a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerinti jelentős módosítás küszöbét meghaladja, Környezethasználó a szükséges és előírt kötelezettségeket megteszi. A Környezetvédelmi Hatóság bevonásra kerül az építésügyi hatósági engedélyezés folyamatába. E fázisokban várhatóan a tervi részletek pontosítása már megtörténik.

A tervezett fejlesztések, beruházások vonatkozásában három projekt kategóriát különítettek el:

- **Alapállapot projektek (17 db):** ezek kivitelezése az utóbbi időszakban már részben, vagy teljesen befejeződött, jelenleg folyamatban van, vagy már építési és/vagy egyéb szakági (létesítési) engedéllyel rendelkezik.
- **A Dokumentáció tárgyát képező projektek (11 db):** ezek vonatkozásában jelenleg már rendelkezésre állnak olyan műszaki adatok, információk, melyek alapján várható környezeti hatásuk a hatástanulmány készítésekor szakmailag megalapozottan becsülhető. Ezek a projektek képezik a jelen hatásvizsgálat tárgyát a 2025. április 1. és 2030. december 31. között tervezett új fejlesztések (projekteket) vonatkozásában.
- **Kitekintés projektek (6 db):** e projektekre a műszaki adatok, információk még csak koncepció szinten érhetőek el (és részben átnyúlnak a belátható időn túl), így várható környezeti hatásuk szakmailag megalapozottan még nem becsülhető. Azonban a hosszú távú fejlesztési irányok

felvázolása, valamint a projektek megértése érdekében a tervezett koncepciók rövid szöveges ismertetése szerepel a Dokumentációban egy külön alfejezetben. Ezen koncepciók még sokban változhatnak.

A PE/KTHF/00012-56/2024 számú végzés három fejlesztést rögzített, melyeket a készítendő hatástanulmánynak tartalmaznia kellett, az ezekre vonatkozó információk szerepelnek a Dokumentációban, az alábbiakban pedig ezek építési (telepítési) státusza látható:

1. Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérén GSE tároló, valamint fedett, nyitott szín (canopy) létesítése (előzetes vizsgálati eljárást lezáró határozat száma: PE/KTHF/01719-33/2024)
 - Kivitelezés státusza (2025.05.07.): a kivitelezés részben befejeződött.
 - Tereprendezés és földkinyerés elvégezve a XVIII. kerület 156753 hrsz.-ú ingatlanon.
 - A XVIII. kerület 156742 hrsz.-ú ingatlanon tereprendezés elmarad a Környezethasználó döntése alapján.
 - Új burkolt felület létrehozása tervezett apronként repülőgép állóhelyeknek, valamint szükség szerint jégtelenítésre 2027. második negyedév – 2028. harmadik negyedév időszakban, mely várható környezeti hatásai a Dokumentációban vizsgálatra kerültek.
 - Canopy (fedett nyitott szín) megépítése várhatóan 2029. második negyedévben indulhat.
 - Környezeti hatások vizsgálata: a területen tervezett jégtelenítés létesítményei és a canopy (fedett nyitott szín) megépítése a Dokumentációban a „*Jégtelenítőhely kialakítása (és GSE tároló, fedett nyitott szín) (K-R720_De-icing)*” projekt keretében kerültek vizsgálatra a várható környezeti hatások szempontjából.
2. Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér T2 terminál környezetében új felszíni parkolók létesítése (előzetes vizsgálati eljárást lezáró határozat száma: PE/KTHF/01498-27/2024)
 - Kivitelezés státusza (2025.05.07.): Relax parkoló kivitelezése folyamatban, várható befejezés 2025. december. Az egyéb parkolók kivitelezésére a későbbiek kerül sor.
 - Környezeti hatások vizsgálata: A Relax parkoló üzemelés/megvalósítás környezeti hatásai a „Jelenlegi állapot bemutatása” fejezetben szerepelnek a vonatkozó környezeti elemeknél. Az egyéb parkolók létesítményei pedig a „*T2 Landside fejlesztés – parkolók (K-T2_Parking)*” projekt keretében kerültek vizsgálatra a várható környezeti hatások szempontjából.
3. Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén meglévő szennyvízgyűjtő-hálózat bővítése és részleges felújítása (előzetes vizsgálati eljárást lezáró határozat száma: PE-06/KTF/46510-25/2023)
 - Kivitelezés státusza (2025.05.07.): Kivitelezés folyamatban, az első ütem (rekonstrukciós szakasz) kivitelezés befejezése: 2025.05.30. A bővítéssel érintett területeken az első ütem kivitelezése folyamatban van, melynek várható befejezése 2025. október, a további ütemek építésének megkezdése 2026. III. negyedév, befejezése 2027. IV. negyedév - előreláthatólag.
 - Környezeti hatások vizsgálata: az üzemelés/megvalósítás környezeti hatásai a „Jelenlegi állapot bemutatása” fejezetben szerepelnek a vonatkozó környezeti elemeknél.

Alapállapot projektek rövid bemutatása:

1. Tereprendezés és földmunkák (A-R701_Groundfill)

A Vecsés külterület 072/55 hrsz.-ú ingatlanon történő épület és előtér fejlesztésekhez kapcsolódóan, a megfelelő légiforgalmi kapacitások biztosítása érdekében, a 2. Terminál mellett új apron (forgalmi-/műszaki előtér) és GSE (Ground Support Equipment – földi kiszolgáló eszközök) terület bővítését tervezik elvégezni. Ennek első ütemében megvalósuló projekteleme a felület tereprendezése és

nagytömegű földmunka kialakítása annak érdekében, hogy azon a megadott repülőgép állóhelyek és kiszolgálásuk, valamint az új épületek földmunka tükörfelülete biztosított legyen. A beruházó a szükséges földfeltöltés elvégzéséhez a Repülőtér területén két anyagnyerőhelyet jelölt ki a földanyag biztosítására.

A tervezési területen belül a jelenlegi szintek módosításával kialakításra kerül a tervezett földműtűkör. A terület délkeleti oldalán a tervezett felület a jelenlegi terepszint felett, míg az északnyugati oldalon pedig alatta helyezkedik el. Ebből adódóan a délkeleti oldalon töltést kell építeni, míg az északnyugati oldalon bevágás kialakítása válik szükségessé. A nagytömegű földmunka kiterjedése 85 600 m² területet jelent. A tervezési területen a déli és keleti oldalon a rendezett terep és a környező meglévő és tervezett objektumok magasságai közt maximum 3-4 m-es szintkülönbség adódik, amely a hely szűke miatt támfal kialakítását teszi szükségessé.

A szükséges nyomvonalon vasbeton szögtámfal kialakítása tervezett. A területre tervezett „KÖF” épület kivitelezése során a munkatérhatárolás biztosítását egy, a terepszintről készülő vasbeton cölöpfal és ennek cölöpösszefogó gerendájába befogott vasbeton támfal látja el. A terepszint feletti szükséges feltöltést pedig egy, a cölöpfalba befogott függőleges támfal biztosítja.

A tervezett szögtámfal hossza kb. 467 m, cölöptámfal hossza kb. 118 m lesz.

Az építési engedély kézhezvételét követően a tervekben módosításokat eszközöltek, a megvalósítást szakaszolták. A támfal és a földmunka is részlegesen, a terveknél kevesebb mennyiségben kerül megvalósításra első ütemben. Ugyanakkor a támfal sarokba csatlakozó elektromos és IT elosztóépület pozíciójának megváltozása miatt a korábban negatív sarokba tervezett támfal nyomvonalának megváltoztatása vált szükségessé. A feltöltés mennyiségének változásával és repülésbiztonsági kockázatok minimalizálása érdekében az 1. sz. anyagnyerőhely megnyitása nem volt indokolt, azt a továbbiakban sem tervezi megnyitni a Környezethasználó. A 2. sz. anyagnyerőhely (*K-R720_De-icing*) a tervezettek szerint kitermelésre került. A tervezett változtatások miatt az építési engedély módosítása vált szükségessé. A módosítási kérelmet 2025. május 30-án benyújtották, majd Budapest Főváros Kormányhivatala Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztálya BP/ÉTDR-2601/5349-15/2025 számon módosította a BP/ÉTDR-2601/3526-30/2023 számú (kelt: 2023.08.11.) határozatával kiadott építési engedélyt.

2. Csapadékvíz elvezető rendszer felújítása (A-U400_Drain)

A Budapest XVIII. kerület 156755, XVII. kerület 0138312, Vecsés külterület 072/3, 072/55 és 072/56 hrsz.-ú ingatlanokon a középtávú fejlesztéshez kapcsolódva csapadékvíz hálózat fejlesztést, a meglévő csapadékvíz elvezető rendszer bővítését és részleges felújítását kezdeményezte a Környezethasználó. A tevékenység a már meglévő, részben betonelem burkolatú, részben földmedrű árok zárt csapadékvíz elvezető csatornává való átépítését foglalja magába. A csatornák a meglévő és megmaradó csapadékcsontra hálózat elemeihez csatlakozik. A Vízügyi Hatóság 2024. november 22-én kelt, 30414/2939-2/2024.ált. számú határozatával a megszűnő csapadékcsontra és víztisztító műtárgyakra vízjogi megszüntetési engedélyt, a tervezett csapadékvíz-elvezetés csatornákra vízjogi létesítési engedélyt adott, amely 2029. november 30-ig hatályos. A kivitelezés első üteme megkezdődött és ezen ütemben lévő munkálatok befejezését 2025. év végére tervezik. A további ütemek kivitelezése az egyéb kapcsolódó projektekkel párhuzamosan fog történni, 2. ütem kezdése várhatóan 2026. III. negyedév. A sikeres műszaki átadás-átvételt követő 30 napon belül az elkészült vízellátási-műhelyekre kérelmezni kell a Vízügyi Hatóság előtt hatályos vízjogi üzemeltetési engedély módosítását.

3. Víztermelő kutak létesítése (A-U100_Water_wells)

A Vecsés külterület 072/55 helyrajzi számú ingatlanon a megnövekedett utasforgalom és a tervezett fejlesztések következtében a megnövekedett vízhasználat miatt a vízellátó kapacitás bővítése vált szükségessé, melyet 6 db rétegvízút létesítésével tervez fedezni a Környezethasználó. A kutak kialakítására a vízügyi igazgatóság hozzájárulásával a Vízügyi Hatóság 2024. november 28-án kelt, 30414/2219-2/2024.ált. számú határozatával vízjogi létesítési engedélyt adott, amely 2029. november 30-ig hatályos. A kutak jelölése I/1, I/2, I/3, II/1, II/2, II/3, a talpmélységük: 110 m (I/1, II/1), 160 m (I/2, II/2), 230 m (I/3, II/3). A kutak talpmélysége és szűrőzött szakasza a fúrás során és azt követően, komplex geofizikai szelvényezés eredményei alapján kerül pontosításra. A lekötött éves vízmennyiség 366 945 m³/év, így a 35100/13566-7/2021.ált. számon módosított 35100/4056-4/2021.ált. számú vízjogi üzemeltetési engedélyben lekötött 324 000 m³/év vízkészleten felül többletként, összesen 366 945 m³/év vízkészlet került lekötésre. A keletkező többlet szennyvíz befogadására a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. I-23883896/ÉIG2023 számú befogadói nyilatkozatában hozzájárulását megadta. A Dél-Pest Megyei Víziközmű Szolgáltató Zrt. KKK/2024/00109 számú hozzájárulásában kikötötte, hogy a kutak létesítését követően a vízjogi üzemeltetési engedélyeztetés során az elkészült vízföldtani naplókban foglalt paraméterek alapján el kell végezni a hidrodinamikai hatásvizsgálat felülvizsgálatát az új paraméterekkel kiegészítve. A vizsgálat eredményeként kerülhet megállapításra az egyes kutakból termelhető maximális vízmennyiség. Környezethasználó utoljára 2022. évben végezte el a víztermelő kutak műszeres vizsgálatát. 2023-ban a 35100/2102-16/2023.ált. számú vízjogi engedély alapján létesült a 11. sz. kút 200 m talpmélységgel, valamint megszűnt a 3. sz. (B-32/b) kút, melynek talpmélysége 82,0 m volt.

4. *Blokktranszformátorok telepítése (A-E303_TDC_Transf)*

A Vecsés külterület 072/55 helyrajzi számú ingatlanon a meglévő kábelnyomvonal előre tervezett felhasítása történt. A beruházás célja a Környezethasználó által létesítendő Terminal Development Center (TDC) épület megépítéséhez kapcsolódó új középvezetű földkábel és belső kezelőterű kompakt transzformátor állomás létesítése volt. A létesítésre Budapest Főváros Kormányhivatala Műszaki Engedélyezési és Mérésügyi Főosztály 2024. május 14-én kelt, VB-115/2024 számú határozatával vezetékjogi engedélyt adott. A ~25 m KÖF kábel nyomvonal kialakítását védőcsővezéssel, irányított fúrással kellett a földben biztosítani. A tervezett TDC épület energiaigénye 588 kW, melyet a beépített 1250 kVA-es transzformátorról szolgálnak ki. Más jellegű fogyasztói csoportok kiszolgálása nem történik a kialakított betáplálási pontról. A rendelkezésre álló információk alapján a beruházás néhány tétel kivételével megvalósult a műszaki átadás-átvétel és a használatbavételi eljárás 2025. december 31-ig lezárul.

5. *Blokktranszformátorok telepítése (A-E007_New_Transf)*

A fejlesztés célja a Repülőtér energiaellátási hálózatának bővítése. Három BHTR állomás telepítését tervezik, melyek műszakilag és kivitelezési munkálatok tekintetében is megegyeznek. Az állomások a Catering B épületrész, a Staff parkoló 2-es sarkába és a tervezett ASC épület parkolóterületének sarkába lesznek telepítve. Hasonlóan a TDC épülethez beépíthető, a transzformátor teljesítménye 1250 kVA. Tervezett engedélyeztetés: 2025. szeptember közepe.

6. *Loc Cargo tartó oszlopának áthelyezése (A-S001_Loc_C_Tower)*

A fejlesztés célja a meglévő HungaroControl remote operation kamerák tartó oszlopának (Loc Cargo) áthelyezése, majd új helyszínen a rendszer újra beüzemelése. A tornyot a „K-R711_Apron” projekt területéről északkeletre, a 324-es épülettől északra helyezik át. Tervezett engedélyeztetés 2025. július – augusztus. Tervezett kivitelezés 2025. szeptember – 2025. december.

7. Airport Service Center irodaépület (A-B200_ASC)

A Vecsés, külterület 072/55 helyrajzi számú ingatlanon az Airport Service Center (ASC), egy a repülőtér operatív dolgozói számára készülő földi oldalon található irodaépület tervezett, amelyben helyet kapnak földi kiszolgálók, légitársaságok, valamint a BUD-csoport különböző szervezeti egységei irodákkal, raktárakkal, öltözőkkel. Az épületet a Budapest Airport a 2. Terminál környéki repülőtér-üzemeltetési és repülés-kiszolgálási kapacitások optimalizálása, és bővülése miatt szükséges. Az épület változó magasságú: a „T” alaprajzú épület szára földszint + 1 emelet, a „T” alaprajz feje földszint + 3 emelet szintszámú. A tervezett épület nettó és egyben hasznos alapterülete 9 529,94 m² lesz. Budapest Főváros Kormányhivatala Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály BP/ETDR-2601/6644-30/2023 ügyiratszámú határozatával építési engedélyt adott a 2220 Vecsés, 072/55 helyrajzi számú – 334,2602 ha területű – ingatlanon az ASC irodaház építésére és 4 db gépészeti felvonó berendezés létesítésére vonatkozóan.

8. Cargo Access road fejlesztés (A-R500_New_Road)

Környezethasználó új Cargo bekötőutat létesít a telephelyén a teherszállítás és az utasforgalom elválasztása érdekében. A fejlesztés célja a teherszállítás és az utasforgalom elválasztása. A Cargo City fejlesztéséhez szükséges egy dedikált teherszállítási úthálózat kiépítése. Az új bekötőút a Cargo területek megközelítése mellett a 3101 jelű út felé új közúti kapcsolatot teremt. A tervezett fejlesztés eredményeként egy új, a közút forgalmára alkalmas teherforgalmi bekötőút létesül. Aszfaltozott út, a meglévő terepszintet követő szintben, aszfaltburkolattal, nehéz földmunkák nélkül épül, "D" nehézforgalmi osztályú. Környezethasználó a tervezési területet 3 különálló szakaszra bontotta, az első és második szakasz a Repülőtér területein, a 3. szakasz külső területeken, Vecsés külterületén halad (1. szakasz: 0+000–0+775; 2. szakasz: 0+775–3+400; 3. szakasz: 3+400–3+799,95 kmsz). A tervezett út Vecsés külterületén a következő helyrajzi számú területeken helyezkedik el: 072/56, 059/4, 055, 6154, 6153, 043/11, 6139/1, 043/12, 6156, 6142, 6145, 032/4. A tervezési terület síkvidéki, jellemzően kijárt földút megy rajta végig. A tervezett bekötőút a Cargo City burkolt útjából válik ki, ahol a jelenlegi helyén kijárt építési földút található. A rendelkezésre álló információk alapján az első szakasz kivitelezése megkezdődött, a tervek szerint 2025 júniusában be is fejezik. A 2. és 3. szakasz, tervezésének és kivitelezésének megkezdése későbbi időpontban kerül meghatározásra az üzleti érdekek figyelembevételével. Az első két szakasz megvalósítása közforgalom elől elzárt státuszú magánútként tervezett azzal, hogy egy - előre még meg nem határozható - későbbi időpontban annak közforgalom elől el nem zárt magánúttá történő átminősítésére kerülne sor, a harmadik szakasz viszont közforgalom elől el nem zárt magánútként valósulna meg, viszont nem kizárható az sem, hogy szintén elzárt magánútként épülne meg és egy későbbi időpontban státuszeljárás keretében kerül sor közforgalom elől el nem zárt magánúttá történő átminősítésére. A fejlesztéshez kapcsolódóan nem került sor útépitési és forgalomba helyezési engedélyezési eljárás lefolytatására, mivel közforgalom elől elzárt státuszú magánutak tekintetében az útügyi hatóságnak nincs sajátos építésügyi hatósági hatásköre, továbbá a Környezetvédelmi Hatóság 2023.12.08-án a Környezethasználó ez irányú kérésére PE-06/KTF/00644-19/2023 számon tájékoztatást adott arról, hogy egyik esetben sem szükséges a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerinti környezetvédelmi hatósági eljárás lefolytatása (a tervezett út teljes nyomvonala védett területet, Natura 2000 területet, barlang védőövezetet nem érintene). Ugyanakkor pontosítva a Dokumentáció e fejezetében írt „A tevékenység megkezdése előtt külön környezetvédelmi előzetes vizsgálat készült.” mondatot: a kiviteli terv részeként készült „előzetes vizsgálati dokumentáció szintű” környezetvédelmi fejezet, amelyet tehát hatósági eljárásokhoz nem kellett benyújtani – azaz a Környezetvédelmi Hatóságnál sincs ilyen dokumentáció.

9. Ivóvíz- és tűzvíz hálózat fejlesztés (A-U100-U200_Water_pipe)

U100_water_pipe – az ivóvíz és tűzvíz ellátó rendszer fejlesztése

A Környezethasználó saját vízellátó rendszerrel rendelkezik, amely magába foglalja a vízbázist, a víztermelést, a víztisztítást és a vízelosztást. A Repülőtér vízellátó rendszere független külső szolgáltatótól. A növekvő ivóvíz és tűzvíz igények a meglévő rendszerek kapacitását meghaladják. A vízbeszerzés fúrt kutakból történik. Három darab kút alkot egy kútsoportot. A fejlesztés 1. ütemhez tartozó víztermelő 2 db kútsoport a vízműtelep kb. 650 m-es körzetében helyezhető el a szervízút mentén. Az említett kutak bemutatása a 3. pontban szerepel. Az igényeket kiszolgáló vezetékhálózat fejlesztés a Környezethasználó vagyonkezelésében lévő területeket érinti: Vecsés 072/54, 072/55, 072/56, 072/53, 072/3, 072/32, 072/31, valamint Budapest XVIII. kerület, 156755 és 156756 helyrajzi szám. A tervezett csőátmérők hidraulikai modellezés alapján lettek meghatározva. A vezetékhálózat alapvetően nyílt munkaárkos kivitelezéssel valósul meg, kivéve a közlekedési utakat keresztező szakaszokat, melyek meglévő utak esetében csőátsajtolással, védőcsőben történnek. A bővítés során tervezetten 12 722,95 fm hosszúságú vezetékhálózat kerül beépítésre, mely az ivóvíz és a nyersvíz szállítását fogja végezni a tervezett vízműtől. A vezetékhálózattal kapcsolatosan megszüntetésre kerül 5 338 fm különféle anyagú és átmérőjű vízvezeték. Kivitelezés a tervezés alapján 9 ütemben valósul/valósult meg. A tervezett befejezés 2025. év vége.

U200_water_pipe – a tűzvíz ellátó rendszer fejlesztése

A Repülőtéren az oltóvíz igényt két különböző rendszer biztosítja. Az épületek egy részénél ivóvízrendszert használnak, a Repülőtér más részein külön tűzvíz rendszer van kiépítve. Több helyen a szükséges tűzvíz mennyiség tárolókban került elhelyezésre. A tűzvíz ellátó rendszer vízbázisa a Repülőtér területén található Szikkasztó-tározó tó („bányató”). Az U100 fejlesztésnél ismertetett okokból a fejlesztés 1. ütemében az ivóvíz ellátó hálózat bővítése mellett az oltóvíz hálózat bővítése is megtörténik. A rendszerhez használni kívánt csőátmérők hidraulikai modellezés alapján lettek meghatározva. A vezetékhálózat alapvetően nyílt munkaárkos kivitelezéssel valósul meg, kivéve a közlekedési utakat keresztező szakaszokat, melyek meglévő utak esetében csőátsajtolással, védőcsőben történnek. A bővítés során tervezetten 7 847,73 fm hosszúságú vezetékhálózat kerül beépítésre, mely a tűzvíz rendelkezésre állását fogja biztosítani. A tervezett tűzcsapok kiosztása előzetesen egyeztetésre került az út és parkolók tervezőjével, és ennek megfelelően kerültek elhelyezésre. Minden esetben DN80 földfeletti, kitörésbiztos tűzcsap került betervezésre. A kivitelezés során a Repülőtér teljes területén (légi és földi oldalon is) a tűzvízellátás folyamatos. A kivitelezés a tervezés alapján 6 ütemben valósul/valósult meg. A tervezett befejezés 2025. év vége.

10. Szennyvízhálózat fejlesztés (A-U300_Sewage)

A Repülőtér teljes területén elválasztott – túlnyomó részt gravitációs rendszerű – csatornahálózat épült ki. Az összegyűjtött szennyvizek befogadója a Budapest XVIII. kerületi Semmelweis utcai városi Ø600 mm beton közcsonatorna 1 db kibocsátási ponton keresztül. A területen keletkező szociális eredetű szennyvizet tisztítás nélkül, az ipari, illetve technológiai jellegű szennyvizet megfelelő előkezelést követően vezetik a közcsonatornába. Az egyes területrészek szennyvizét gravitációs csatornák gyűjtik össze a mélypontokra, ahol szakaszos üzemű, szintkapcsolásos vezérléssel ellátott szennyvízátemelők felemelik a szennyvizet egy magasabb csatornába, vagy nyomócsőn továbbítják azt a legközelebbi gravitációs csatornába. A Környezethasználó kezelésében 1 db központi és 16 db helyi átemelő működik. A megnövekedő vízigény és vízfelhasználás következtében a korábbi csatornahálózat kapacitásbővítése, rekonstrukciója és korszerűsítése vált szükségessé. A

fejlesztéssel érintett ingatlanok Budapest XVIII. kerület, belterület 156733, 156738, 156755, 156756, 156757, 156758, valamint Vecsés külterület 072/3, 072/31, 072/32, 072/53 és 072/55 hrsz.

- A fejlesztést megelőző szennyvíz mennyiség: 400 m³/nap, 2 700 LEÉ, 146 000 m³/év.
- A fejlesztéseket követően 2050-ig várható szennyvízmennyiség: 1 548 m³/nap, 10 320 LEÉ, 565 156 m³/év.

A fejlesztés magába foglalja a meglévő csatorna átépítését azonos átmérővel 690 fm hosszan, a meglévő csatorna csőbéléses rekonstrukcióját 300 fm hosszan, a meglévő csatorna felbővítését 1 769 fm hosszan, új szennyvízcsatornát 2 125 fm hosszan, új szennyvíznyomócsövet 1 005 fm hosszan és 2 db új szennyvíz átemelőt, amelyhez szagtalanító szűrőt terveztek be.

A Környezetvédelmi Hatóság előzetes vizsgálati eljárást lezáró, 2023.10.13-án kelt PE-06/KTF/46510-25/2023 számú határozatában megállapította, hogy a Repülőtér területén meglévő szennyvízgyűjtő hálózat bővítésének és részleges felújításának jelentős környezeti hatása nincs, környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem szükséges. A Vízügyi Hatóság 35100/10298-3/2023.ált. számú végzésében megszüntette az ügyben indított vízjogi létesítési és megszüntetési engedély kiadása iránti eljárást, miszerint az átalakítás nem vízjogi létesítési engedély köteles tevékenység.

A csatornahálózat bővítése jelenleg is folyamatban van, az első rekonstrukciós ütem befejezése 2025. május vége, míg a fejlesztési terület első ütemének várható befejezése 2025. év vége, a további fejlesztési ütemek kivitelezésének megkezdése a kapcsolódó beruházásokkal párhuzamosan tervezett, következő ütem várható kezdése 2026 III. negyedév.

11. AirBP telephely bővítése (A-107_AirBP)

A Környezethasználó együttműködve a BP Europa SE Magyarországi Fióktelepével (AirBP), mint bérletjével, az AirBP telephely-bővítést végzi. A bővítést megelőzően az AirBP budapesti telephelyén 3 db 150 m³-s fekvő elrendezésű tartályban tároltak JET A-1 repülőgép üzemanyagot. A tartályok beton kármentőben vannak elhelyezve, és káresemény esetén képesek azok tartalmát maradéktalanul befogadni. A tankerek kiszolgálását 1 lefejtő és 1 feltöltő szkid látta el. A telephely területének bővítéséhez elbontásra kerül egy földtakarás alatti 300 m³-es tűzivíz tároló műtárgy. Továbbá elbontásra kerül a telep meglévő kerítésének érintett szakasz és egyik kapuja és az egyik csatlakozó út. A telephelyen a bővítést követően három technológiai terület fog üzemelni. Létesülnek még járdák a technológiai létesítmények kiszolgálására és a telep teljes bővítési területén a be nem épített részek zúzottkő burkolást kapnak. Az új terület 3 326 m²-re nő (a jelenlegi területhasználat 3 313,5 m²). Budapest Főváros Kormányhivatala Műszaki Engedélyezési és Mérésügyi Főosztály BP/2001/00877-12/2023 számú határozatával engedélyezte a BP Europa SE Magyarországi Fióktelepe részére kerozin tároló tartály telepítését. A rendelkezésre álló információk alapján a kivitelezést még nem kezdték meg, várható átadás 2027. június 30.

12. Napelempark (A-757_Solar)

A Repülőtér (Környezethasználó) jelenlegi villamosenergia-ellátása az ELMŰ Hálózati Kft. elosztóhálózatáról történik. A vásárolt villamos energia mennyiségének csökkentése érdekében a Repülőtér területén egy 8,814 MW/7,2 MVA csatlakozási teljesítményű, vissz-watt szabályozással (védelemmel) ellátott fotovillamos (napelemes) kiserőmű kerül megvalósításra. A földrészleten a napelemek a kedvező tájoláshoz igazodnak: a sorok észak-déli irányúak, geometriájuk enyhe szögelfordulással áll a telek hosszanti (észak-északnyugati) oldalához képest.

A napelempark tervezett telepítési helye a Környezethasználó vagyonkezelésében lévő Budapest XVIII. kerület belterület 156747 hrsz., amely a Repülőtér zárt, külső forgalom elől elzárt üzemi területén helyezkedik el. A terület jellemzően észak-déli irányultságú, elnyújtott, szabálytalan

négyszög. Nyugati határvonala északnyugat-délkeleti irányú, magán szerviz úttal határos. A naperőmű ingatlanának gépjárművel történő megközelítése is innen történik. A létesítés helyszínéül szolgáló terület gyakorlatilag síknak tekinthető, azon 0,5 m-nél nagyobb szintkülönbségű tereprendezés nem történik. Budapest Főváros Kormányhivatala Műszaki Engedélyezési és Mérésügyi Főosztály ÉB-32/2024 számon módosította az ÉB-32/2024 számon kiadott „*Budapest XVIII. kerület (belterület), 156747 hrsz.-ú ingatlanon Budapest Airport Zrt. tulajdonú 7,2 MVA teljesítményű, visszatáplálás ellen védett naperőmű és hozzá tartozó 4 db BHTR-állomás létesítésére*” adott építési engedélyt. A módosítás oka a tartószerkezet időközbeni típusváltozás volt. Az engedélyezett erőmű fotovoltaikus kiserőmű (kis teljesítményű erőmű), mely 7,2 MVA (AC) teljesítményű. A telepítés 14 118 db JA Solar JAM66D45-625/LB (625Wp) típusú napelemet foglal magába. A tervezett napelem park területe összesen mintegy 11,3 ha nagyságú.

13. T2 Hotel fejlesztés (A-110_T2Hotel)

A Pest Vármegyei Kormányhivatal Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály PE/ETDR-EP/6408-40/2025 számú határozatával használatbavételi engedélyt adott a Környezethasználó részére a meglévő IBIS STYLE Hotel szállodaépület bővítményeként, végleges építési engedély alapján megépült TRIBE Hotel szálloda rendeltetésű épületrészre.

14. Relax parkoló (A-1473_RelaxP)

A tervezési területen utasforgalmi parkoló építését tervezik megvalósítani, amely parkoló illeszkedik a meglévő körülmények közé és megfelel a vele szemben állított általános és speciális repülőtéri követelményeknek. A parkolónak 2 260 férőhelyet kell biztosítani és jellemzően a 2. Terminál igényeit szolgálja ki. A parkolót a terminállal, személy és poggyász szállításra alkalmas ingázó alacsonypadlós buszjárattal kötik össze. A parkolóba történő belépés szimpla sorompó által, a kilépés zsilipelhető dupla sorompó által lesz biztosítva. A fejlesztések során a kerékpártárolási és közlekedési igényeket is figyelembe veszik. A parkolóban a gyalogos közlekedés és a gépkocsiforgalom szétválasztásra kerül közlekedésbiztonsági szempontok miatt. A terminál felé irányuló gyalogosforgalom számára a közlekedő út az AeroPark megközelítését biztosító járdához csatlakozik. A projekt ismertetése megtörtént a vonatkozó előzetes vizsgálati dokumentáció részeként. A Környezetvédelmi Hatóság előzetes vizsgálati eljárást lezáró, 2024.03.28-án kelt PE/KTHF/01498-27/2024 számú határozatában megállapította, hogy (részben ennek) a tervezett beruházásnak jelentős környezeti hatása nincs, környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása nem szükséges. A szükséges engedélyek, kiviteli tervek rendelkezésre állnak, a kivitelezés folyamatban, a munkaterület átadása már megtörtént. A tervezett átadási dátum 2025. december. A projekt részeként az I–III. ütemben 1679 új férőhely létesül.

15. Tűzoltóvíz állomás fejlesztése (A-691_FireWater)

A tűzivízállomás bővítése és felújítása. Az építkezés és a gépház bővítése egy új dízelüzemű szivattyússal folyamatban van. A fejlesztés során a meglévő szivattyúk cseréje történik új, modernebb szivattyúkra. Az új épület 300 m² alapterületű.

16. ILS antenna fejlesztés (A-1383_ILS_Ant)

ILS (távközlési adó – antennatorony) berendezések antennáinak kiterjesztése. Megvalósulás alatt, kivitelezés 2025. 06. – 2025. 09.

17. Szikkasztó-tározó tó (bányató) bővítése (A-693_Stormw)

A Repülőtér területén összegyülekező csapadékvíz részben a Budapest XVIII. kerület 156738 helyrajzi számon található Szikkasztó-tározó tóba („bányató”) folyik, mely tűzvíz bázisként is szolgál. A Repülőtér területén található létesítmények száma, és ezzel párhuzamosan a burkolt felületek növekedése, valamint az utóbbi évek szélsőséges csapadékviszonyai következtében a Szikkasztó-tározó tó kapacitása kimerülőben van. Terhének enyhítésére a Környezethasználó egy, a csapadékvíz tározóval szoros kapcsolatban, azzal összeköttetésben kialakítandó záportározót létesít. A tervezési feladat egy záportározó kialakítására szól, szintén a Budapest XVIII. kerület 156738 helyrajzi számon, a Szikkasztó-tározó tótól (bányató) északra található erdős-cserjés területen, mely a meglévő tóval szoros kapcsolatban, összeköttetésben lesz. Kettejük kapcsolatát a Szikkasztó-tározó tó irányából gravitációsan kell megoldani. A csapadékvíz tározó tűzvíz bázis funkciója miatt a záportározóba jutó víz szükség esetén átemelés útján visszaforgatandó, ezért az új tározó burkolt kivitelben kell készüljön, a szikkasztást lehetőség szerint meg kell akadályozni, hogy az átfolyó csapadékvíz legnagyobb mértékben visszaforgatható legyen. A burkolás egyébiránt környezetvédelmi szerepet is betölt. A záportározó funkcióját tekintve alapvetően ideiglenes vízborítást kap, amíg a Szikkasztó-tározó tó vízszintje lehetővé teszi a visszatöltést. A kialakítandó tározó becsült térfogata 15 000 m³, mely kapacitás az egyeztetések alapján úgy lett pontosítva, hogy legalább ekkora tározó kialakítása elvárt. A Repülőtér területén egy darab új záportározó és kapcsolódó létesítményeire a vízügyi igazgatóság hozzájáruló nyilatkozatával vízjogi létesítési engedélykérelem került benyújtásra, melyet megvizsgálva a Vízügyi Hatóság 2024.08.08-án kelt 35100/13946-3/2023.ált. számú határozatával a vízjogi létesítési engedélyezési eljárást megszüntette. A döntés meghozásánál tekintettel voltak arra, hogy a Budapest XVIII. kerület 156738 hrsz.-ú ingatlanon tervezett 18 415 m³-es térfogatú tározó a meglévő Szikkasztó-tározó tó (bányató) oltóvíz bázisaként került megtervezésre, illetve szigetelve is lesz, ezért szikkasztási funkcióval nem rendelkezik; a vízjogi létesítési engedély kiadása nem indokolt a tárgyi esetben. A határozat előírása szerint a kivitelezést követően a vízjogi üzemeltetési engedélyt (az éves módosítás keretében) a csapadékvíz-elvezetésének és tározásának vonatkozásában szükséges módosítani.

A Dokumentáció tárgyát képező projektek:

1. Repülőtéri energiaszolgáltató- és IT hálózatának hosszú távú fejlesztése (KU600_Tunnel)

Új központi áramelosztó (KÖF) és IT épület létesül a hozzá csatlakozó új, járható kábelalagúttal és alépítményekkel. A projekt érvényes építési (ÉB-4/2024) és vezetékjogi (BP/2003/00005-12/2024.) engedéllyel rendelkezik. A projekttel érintett terület nagysága 6 940 m². Az építési engedélyekben jóváhagyott műszaki tartalomhoz képest változások tervezettek. A tervezett módosítások részletes bemutatását a projektleírás tartalmazza (üzleti titkot képező 1-15. melléklet). A beruházás kapcsolódó létesítményeinek vízellátását teljes egészében a saját vezetékes közműről tervezik kielégíteni, melynek utánpótlása a felszín alatti vízbázisról történik. Saját felszín alatti új vízkivételi mű nem létesül. KÖF és IT épület üzemeltetése során keletkező minimális mennyiségű kommunális szennyvizének elvezetése meglévő hálózatba történik, az épületben állandó tartózkodás nem tervezett. A projekt különböző fázisaiban (előkészítés, építés, üzemelés, felhagyás) várható hulladékokról a projektleírásban és a Dokumentáció 3.10.1.1. fejezetében tértek ki részletesen. A projekt időütemezését tekintve, az építési fázis 2026. I. negyedévtől 2027. II. negyedévéig tervezett, 2027. III. negyedévtől üzemelési fázisba lép át.

2. Pier B utasmóló kapacitás bővítés (K-1715_PierB)

A Pier B utasmóló épület bővítése kb. 3 800 m² alapterületen, illetve a meglévő épület belső átalakítása kb. 4 800 m²-en valósul meg. A projekt célja, hogy meglévő épület alatti parkoló terület huzamos emberi tartózkodásra alkalmas térre alakuljon. A projektre vonatkozóan nincsenek kiadott engedélyek, határozatok. A projekt során az épület alatti parkolóterület elbontásra kerül, új jelentősebb tartószerkezetek nem épülnek, többnyire a meglévő épület tartószerkezete kerül felhasználásra, további szerkezetek (lépcsők, homlokzatképzés, padozatok) a meglévő épülethez igazodva fognak megvalósulni. A beruházás során megvalósuló létesítmény a meglévő repülőtéri közműhálózatra fog csatlakozni. A projekt különböző fázisaiban (előkészítés, építés, üzemelés, felhagyás) várható hulladékokról a projektleírásban és a Dokumentáció 3.10.1.2. fejezetében tértek ki részletesen. A projekt időütemezését tekintve, az építési fázis 2026. III. negyedévtől 2028. I. negyedévéig tervezett, 2028. II. negyedévtől üzemelési fázisba lép át.

3. Új bejárat kialakítása a T2 érkezési csarnoknál (K-2138_T2NewEntr)

A projekt célja a T2A indulási csarnok befogadóképességének növelése a bejárat átépítésével. A meglévő forgóajtók két soros tolóajtókra cserélődnek és egy szélfogó épületrész is létesül. A projekttel érintett terület nagysága kb. 150 m² és 62 m² a bővítés mértéke. A projektre vonatkozóan nincsenek kiadott engedélyek, határozatok. A beruházás során a meglévő csapadékvíz elvezető rendszer kiegészítése szükséges, a tervezett homlokzati fal elé vízelvezető folyóka beépítésével. A projekt különböző fázisaiban (előkészítés, építés, üzemelés, felhagyás) várható hulladékokról a projektleírásban és a Dokumentáció 3.10.1.3. fejezetében tértek ki részletesen. A projekt időütemezését tekintve, az építési fázis 2026. I. negyedévtől 2026. III. negyedévéig tervezett, 2026. IV. negyedévtől üzemelési fázisba lép át.

4. T2 Landside fejlesztés - úthálózat (K-R100_Road)

A projekt célja a 2. Terminál épületét megközelítő közforgalom elől el nem zárt magánutak építése, felújítása; az épület közúti kapcsolatát biztosító belső közúti hálózat fejlesztése. A projekttel érintett terület nagysága kb. 90 000 m². A projekt építési engedélyekkel rendelkezik (BP/0802/00002-15/2024. és PE/UT/00089-19/2024.). A fejlesztés kapcsán 2023. novemberében a WSP Hungary Consulting Zrt. által készített környezetvédelmi munkarészhez képest változások tervezettek. A tervfejezetben szereplő új outer curb híd és meglévő curbside híd meghosszabbítása teljes egészében elmarad. A megközelítő utak nyomvonala részben változik. A korábbi koncepcióval közel megegyező helyfoglalású új úthálózat, a meglévő híd hídfőjén keresztül, jelentősebb bontás nélkül földművel felvezetve csatlakozik a meglévő szerkezethez. Az úthálózat megfelelő működéséhez egy külön szintű keresztezés kialakítása szükséges, ahol mindkét szinten az átvezetett utak közforgalom számára nem kerülnek megnyitásra. Ez a tervezett szerkezet egy zárt vasbeton keretszerkezet kb. 400 m² helyfoglalással. Az új szerkezet lokációja megközelítőleg megegyezik a korábbi anyagban szereplő 'VIP Loop' elhelyezkedésével. A fejlesztés során a csapadékvíz-elvezetés részleges átalakítása tervezett. A projekt különböző fázisaiban (előkészítés, építés, üzemelés, felhagyás) várható hulladékokról a projektleírásban és a Dokumentáció 3.10.1.4 fejezetében tértek ki részletesen. A projekt időütemezését tekintve, az építési fázis 2027. I. negyedévtől 2028. IV. negyedévéig tervezett, 2029. I. negyedévtől üzemelési fázisba lép át.

5. Jégtelenítőhely kialakítása (és GSE tároló, fedett nyitott szín) (K-R720_Deicing)

A korábban felvezetett projekt előzetes vizsgálati eljárás lezáró határozattal rendelkezik PE/KTHF/01719-33/2024. számon, illetve építési engedéllyel BP/ETDR-2601/5833-23/2024. számon. Az előzetes vizsgálati dokumentációhoz és építési engedélyhez képest a burkolt terület funkciója változik, miszerint a gépjárművek, munkagépek elhelyezésére szolgáló betonozott GSE területen a repülőgépek jégtelenítését is tervezik végezni. A projekttel érintett terület nagysága kb. 57 700 m². A fejlesztési tervek változásával a projekt további tervezése során, a felület kivitelezésének ütemezése vált szükségessé, így megfontolás alatt van az engedélyezett tervekkel megegyező rétegrendben kivitelezendő felület 17 000 m²-rel való csökkentése. A térburkolásra kerülő felület az eredetileg tervezett GSE tároló funkció mellett lehetővé tenné a légiforgalmi járművek kiszolgálását is, amelyen szükség szerint a gépek jégtelenítésére is sor kerülhetne a Repülőtéren már bevett vagy azokkal egyenértékű műszaki megoldások pl. csapadékvíz-kezeléssel kapcsolatban (TOC mérő/átkormányzó állomás) alkalmazásával. Az ütemezés részeként, a korábbi tervekben szereplő, GSE eszközök tárolását lehetővé tevő védőtető kivitelezését is legfeljebb egy távlati (3-4 év) részfázisként tervezi megvalósítani a beruházó. Apron fejlesztés kb. 32 500 m² alapterülettel + 1 800 m² Canopy fejlesztés + 2. Apron fejlesztési ütem 17 000 m² + 3. fejlesztés kb. 6 400 m² (összekötő gurulót). Bazaltbeton burkolás, alépitmény építések, közművek építése, térvilágítás kialakítása repülőgép állóhelyek létesítéséhez, guruló sávokkal, felfestéssel, TOC tározóval. Szükség szerint lehumuszosítás, esetenként meglévő utak, burkolatok bontása, tereprendezés, földmunka, alépitmények építése, lámpaoszlopok alaptestjeinek monolitikus építése vasbetonból, szükséges rétegrendek kialakítása felfestések kialakítása, föld alatti TOC tározó építése előregyártott VB csőelemekből. Csapadékvíz elvezetés vonatkozásában a tervezett jégtelenítés területén kívüli térrészekben a lehulló csapadék a burkolatokról elfolyva elszikkad. A jégtelenítés területén a tevékenység előírásai szerint már alkalmazott technológia kerül kiépítésre: a csapadékvíz-rendszer bővítése keretében kiépül egy elválasztó, egy jégtelenítő folyadékkal szennyezett víz tározó és egy ellenőrző akna (TOC berendezés). A projekt különböző fázisaiban (előkészítés, építés, üzemelés, felhagyás) várható hulladékokról a projektleírásban és a Dokumentáció 3.10.1.5. fejezetében tértek ki részletesen. A projekt időütemezését tekintve, az építési fázis 2027. II. negyedétől 2030. II. negyedévéig tervezett, 2030. III. negyedétől üzemelési fázisba lép át. Az 1. ütem építési fázisa 2027. II. negyedév – 2028. III. negyedév időszakban tervezett.

Kivitelezés jelenlegi státusza (2025.05.07.): A kivitelezés részben befejeződött.

- Tereprendezés és földkinyerés elvégezve a XVIII. kerület 156753 hrsz.-ú ingatlanon.
- A XVIII. kerület 156742 hrsz.-ú ingatlanon a tereprendezés elmarad a Környezethasználó döntése alapján.
- Új burkolt felület létrehozása tervezett apronként repülőgép állóhelyeknek, valamint szükség szerint jégtelenítésre 2027. II. negyedév – 2028. III. negyedév időszakban, mely várható környezeti hatásai a Dokumentációban vizsgálatra kerültek.
- Canopy (fedett nyitott szín) megépítése várhatóan 2029. II. negyedévben indulhat.

6. Apron fejlesztés – első ütem (K-R711_Apron)

A projekt a korábbiakban bemutatott „A-R701_Groundfill – tereprendezés és földmunkák” című projekt DK-i területén megvalósuló következő fejlesztés. A földfeltöltés több mint 11 hektáros területfoglalásán belül a feltöltött terület légijárművek kiszolgálására alkalmas burkolattal történő ellátását (Apron) is el kívánják végezni. Építési engedéllyel rendelkezik a fejlesztés (BP/ETDR-2601/3526-30/2023.). A projekttel érintett terület nagysága kb. 154 300 m², ebből zöld területen: 96 200 m², burkolt területen: 58 100 m². Bazaltbeton burkolás, alépitmény építések, közművek építése, térvilágítás kialakítása

repülőgép állóhelyek létesítéséhez, guruló sávokkal, felfestéssel. Szükség szerint lehumuszosítás, esetenként meglévő utak, burkolatok bontása, tereprendezés, földmunka, alépítmények építése, lámpaoszlopok alaptestjeinek monolitikus építése vasbetonból, szükséges rétegrendek kialakítása felfestések kialakítása. A beruházás során létesülő apron csapadékvíz elvezetése a meglévő technológia alkalmazásával a meglévő repülőtéri csapadékvíz elvezető rendszerbe fog csatlakozni. A projekt különböző fázisaiban (előkészítés, építés, üzemelés, felhagyás) várható hulladékokról a projektleírásban és a Dokumentáció 3.10.1.6. fejezetében tértek ki részletesen. A projekt időütemezését tekintve, az építési fázis 2027. III. negyedévéől 2030. IV. negyedévéig tervezett.

7. T2 Landside fejlesztés – parkolók (K-T2_Parking)

A korábban felvezetett projekt előzetes vizsgálati eljárás lezáró határozattal rendelkezik PE/KTHF/01498-27/2024. számon. Az előzetes vizsgálati dokumentációhoz képest változik a műszaki tartalom, miszerint az eredetileg is elbontásra ítélt Terminál és City Break parkolók kapacitásait az előző koncepció szerint egy több szintes parkolóházban tervezték biztosítani ezen a területen. A koncepció nem került megtervezésre, jelen tervek szerint a két parkoló kapacitása ezen a területen, felszíni parkoló kialakításával kerül kompenzálásra. További parkolók (Smart 2, Relax 2, J porta) kialakítása is tervezett. A projekttel érintett terület nagysága kb. 153 000 m², ebből zöld területen: 100 310 m², burkolt területen: 52 690 m². A fejlesztés során a terület jelenlegi csapadékelvezető hálózata nagyrészt elbontásra kerül, mert más funkciójú területek kerülnek kialakításra és új létesítmények épülnek. A felszíni vízelvezetés zárt, gravitációs csatornákkal történik. A projekt különböző fázisaiban (előkészítés, építés, üzemelés, felhagyás) várható hulladékokról a projektleírásban és a Dokumentáció 3.10.1.7. fejezetében tértek ki részletesen. A projekt időütemezését tekintve, az építési fázis 2026. II. negyedévéől 2028. II. negyedévéig tervezett, 2028. III. negyedévéől üzemelési fázisba lép át.

- Kivitelezés jelenlegi státusza (2025.05.07.): Relax parkoló I–III. ütemének kivitelezése folyamatban, várható befejezés 2025. december.

8. D portai dolgozói parkoló (K-16_Dparking)

A projekt célja a D porta környékén dolgozói és bérlői parkoló kialakítása. A projekt nem rendelkezik kiadott engedéllyel, határozattal, előzetes vizsgálati dokumentáció szintű környezetvédelmi tervfejezet készült róla 2024 májusában a WSP Hungary Consulting Zrt. által. A projekttel érintett terület nagysága kb. 39 500 m², ebből zöld területen: 22 670 m², burkolt területen: 16 830 m². A tervezési területen lévő épületek, melyek elbontásra kerülnek: „D” porta, Kintin. A magánhasználatú üzemanyag töltőállomás felújításra kerül. Jelenleg gépjárművek elhelyezésére szolgáló területek: „A” zóna terület (felszámolásra kerül), „B” zóna meglévő parkoló (csak aszfalt kopóréteg csere tervezett). A tervezett „A” zóna, „B” zóna, „C” zóna, „D” zóna területen autóparkolók létesülnek:

- „A” zóna – összesen 364 parkolóhely, 20 db elektromos autó töltővel kialakítva
- „B” zóna – összesen 476 parkolóhely, 23 db elektromos autó töltővel kialakítva
- „C” zóna – 259 parkolóhely, 15 db elektromos autó töltővel kialakítva
- „D” zóna – 157 parkolóhely, 8 db elektromos autó töltővel kialakítva

A Környezethasználó javasolt ütemezése a zónák kialakítására: először a „C” zóna, majd „A” zóna, „B” zóna és végül a „D” zóna. A csapadékvíz elvezető rendszer kialakítása a parkolók alatt kialakított szikkasztó blokkokon alapszik. A projekt különböző fázisaiban (előkészítés, építés, üzemelés, felhagyás) várható hulladékokról a projektleírásban és a Dokumentáció 3.10.1.8. fejezetében tértek ki részletesen. A projekt időütemezését tekintve, az építési fázis 2027. I. negyedévéől 2030. II. negyedévéig tervezett, 2030. III. negyedévéől üzemelési fázisba lép át.

9. 3-4-állásos repülőgép karbantartó hangár (K-126_Hangar)

A projekt célja elsősorban egy 3-4 állásos új hangár és műhely épület létesítése, továbbá apron területek kialakítása a hangár mellett (AL/3), a 269-es hangár előtt (AL/1), illetve a tervezett hangártól ÉNY-i irányban (AL/3). A projekttel érintett terület nagysága kb. 25 850 m², ebből zöld területen: 23 033 m², burkolt területen: 2 817 m². A projektre vonatkozóan nincsenek kiadott engedélyek, határozatok. A hangár kialakítása: földmunkák, bontási munkák, alapozás, tartószerkezet építés, tető – homlokzati fedés, nyílászárók beépítése, belső rétegrendek kialakítása, belső válaszfalak kialakítása, szakági szerelési munkák, burkolási munkák. Az apron létesítések kapcsán az AL/3 és AL/1 apron a projektleírásban részletezett rétegrendek szerint kerülnek kialakításra, az AG/3 apronnal kapcsolatban koncepció rajz készült. Az épületben a vízellátás, a szennyvíz- és csapadékvíz elvezetés a Bánáti + Hartvig Építész Iroda Kft. által kidolgozott „Négy állásos repülőgép javító hangár” építési engedélyezési terv, út- és vízközmű műszaki leírásában megtervezésre kerültek. Az apronok burkolatépítésével kapcsolatban vízigény nem jelentkezik a létesítés és az üzemeltetés során. A csapadékvíz a meglévő C-0-0 jelű gerinccsatorna fogadja. A C-0-0 csatorna hidraulikai kapacitása külön projekt keretében, a hangár megvalósítása előtt bővílni fog. A C-0-0 csatornán jelenleg is üzemel egy iszap és olajfogó műtárgy. A hidraulikai kapacitás növelési projekt részeként ennek hidraulikai kapacitása is növelésre kerül, biztosítva a lefolyó csapadékra előírt minőségi paraméter betartását. A projekt különböző fázisaiban (előkészítés, építés, üzemelés, felhagyás) várható hulladékokról a projektleírásban és a Dokumentáció 3.10.1.9. fejezetében tértek ki részletesen. A projekt időütemezését tekintve, az építési fázis 2026. IV. negyedétől 2028. II. negyedévéig tervezett, 2028. III. negyedétől üzemelési fázisba lép át.

10. T1 Apron és Hangár Apron bővítése, felújítása, G gurulóút felújítása (K-1694_Taxiw_TXL_G)

Környezethasználó a T1 apron projektrész megvalósítását ütemezetten tervezi, melynek keretében a G gurulóút (TXL G), a TWY A1 – TWY B1 csomópont, B1 „csonk”, illetve a R-2-0 csatorna kisépés apronon haladó szakaszának, valamint ezek közvetlen környezetének felújítását kívánja előrehozottan megvalósítani. A projektre vonatkozóan nincsenek kiadott engedélyek, határozatok. 2025. évben tervezett munkálatok: TXL G (1-2. fázis), 2026. évben tervezett munkálatok: TXL G (3. fázis). A projekttel érintett terület nagysága kb. 22 700 m². Vízfelhasználás, szennyvízelhelyezés nem történik az üzemelés során. A burkolt felületekről folyókákkal, víznyelőkkel összegyűjtött csapadékvíz zárt tározó- és elvezető csatornarendszeren keresztül a befogadók irányába kerül elvezetésre.

A rendszer lényeges elemei:

- rácsos folyókák a beton burkolat mélyvonalaiban, és jelentős nagyságú felületek határain, illetve vályús monolit beton folyókák a gurulóutak alacsony oldalain (aszfalt padka – teherbíró bazaltbeton burkolat csatlakozásánál),
- zárt csapadécsatornák és aknák a burkolatok alatt.

A burkolatban elhelyezésre kerülő egyéb (fénytechnikai, elektromos és IT) aknáknál esetlegesen összegyűlő vizek ki- és elvezetése, szintén a zárt csatornahálózaton keresztül történik, ahol az lehetséges. A füves felületekben elhelyezésre kerülő aknákból szikkasztó aknába kerül átvezetésre és szikkasztásra. A csapadékvíz-elvezető rendszer kialakításának részleteit műszaki specifikáció tartalmazza. A projekt különböző fázisaiban (előkészítés, építés, üzemelés, felhagyás) várható hulladékokról a projektleírásban és a Dokumentáció 3.10.1.10 fejezetében tértek ki részletesen. A projekt időütemezését tekintve, az építési fázis 2025. II. negyedétől 2026. II. negyedévéig tervezett, 2026. III. negyedétől üzemelési fázisba lép át.

11. 13R/31L jelű futópálya és csatlakozó gurulóutak felújítási munkái (K-1658_Taxiw_13R_31L)

A projekt célja a RWY 13R/31L és a kapcsolódó gurulóút-rendszer részeként a TWY A1, TWY A2, TWY A3, TWY A4, TWY B1, TWY B2, TWY B3, TWY C, TWY D, TWY J4, TWY F, TWY T, „kompenzáló-terület”, a „TWY J4-el szemben lévő, lezárt és be nem fejezett gyorsleguruló út” és a területen lévő közművek szükség szerinti felújítása. Kiterjed továbbá a T2A előtti előtéren – lehetőség szerint – új állóhelyek létesítésére (T2A 42-45 állóhelyek közötti terület, illetve TWY P2). A projektre vonatkozóan nincsenek kiadott engedélyek, határozatok. A beruházással érintett terület nagysága kb. 67 815 m². A csapadékvíz elvezetésével kapcsolatban alapvető tervezési elv, hogy a kiépített vegyes, azaz elvezetett, illetve szikkasztott csapadékvíz rendszer az egyes területeken a felújítás során változatlan maradjon. A csapadékvíz-elvezető rendszer hidraulikai modellezésének eredményei alapján, a szükséges szakaszokon elvégzik a csapadékvíz elvezető rendszer felújítását. A projekt különböző fázisaiban (előkészítés, építés, üzemelés, felhagyás) várható hulladékokról a projektleírásban és a Dokumentáció 3.10.1.11. fejezetében tértek ki részletesen. A projekt időütemezését tekintve, a teljes építési fázis 2026. III. negyedévtől 2030. IV. negyedévéig tervezett, azonban 2028. II. negyedévtől a 2025., 2026. és 2027. évre tervezett munkálatok üzemelési fázisba lépnek át.

Kitekintés projektek:

1. Új 132kV-os transzformátorállomások létesítése (T-132kV_Sub)

A projekt a Repülőtér betáplálásainak bővítését célozza 132 kV-os feszültségszinten. Ehhez az áramszolgáltatóhoz benyújtásra került 3 db Műszaki és Gazdasági Tájékoztató (MGT), melyek a több ütemben kivitelezendő bővítés műszaki részleteit tartalmazzák. A projekt során tervezésre került 2 db, áramszolgáltatói tulajdonba kerülő közcélú vezetékhálózat, valamint két szintén közcélú állomás, valamint 2 db, Repülőtéri tulajdonba kerülő 132/11 kV-os transzformátorállomás. Az építés kezdete 2026-ban tervezett, a két állomás eltolt időben kerül kivitelezésre, az első 2028-ra, a második 2030-ra kerül beüzemelésre.

2. Geotermális projekt (T-766_Geot)

Az energiahatékonyság növelésének és a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésének legígéretesebb területe a Repülőtér jelenleg használt gáz alapú központi fűtési rendszer rekonstrukciója, alternatív energiaforrások bevonása a fűtési rendszerbe. Környezethasználó a rezervoár feltárására 2023 tavaszán geotermikus kutatás iránti engedélykérelmet nyújtott be, Budapest-DK névvel a Szabályozott Tevékenységek Felügyeleti Hatósága (SZTFH) részére, melyre vonatkozóan SZTFH-BANYASZ/2435-3/2024 számon 2024. október 21. napján véglegessé vált geotermikus kutatási engedélyt kapott. A projekt célja a geotermikus kutatófúrás eredményei alapján teljes körű/részleges geotermikus energiafelhasználás alkalmazása a Repülőtér területén.

3. Vasúti lefejtő bővítése és fejlesztése (T-1466_TUS)

A vasúti és közúti kerozin lefejtő korszerűsítése a Repülőtér biztonságos kerozinellátása érdekében, két új lefejtő vágánysor hozzáadásával a meglévőkhöz. A jelenlegi telephely már napi használatban van, és elérte kapacitása határát.

4. Cargo City 2-es fázis (T-Cargo-C)

A Cargo City bázis folyamatos fejlesztése stratégiai befektetés a Környezethasználó számára. Jelenleg egy kb. 21 000 m²-es raktárcsarnokból és iroda részből, valamint egy közel 11 000 m²-es speditőr épületből áll, kiegészítve manőverezési, parkolási, GSE és apron területekkel. A Cargo City bővítési projekt célja az egyre növekvő éves áruforgalom kiszolgálása. Időütemezést tekintve a tervezett kezdés dátuma jelenleg nem ismert, az építés tervezett időtartama 21 hónap.

5. Szélestörzsű karbantartó hangár építése (T-MRO)

Az új tervezett hangár a kapacitásnövelés érdekében, funkcióját tekintve a meglévőhöz hasonló, ütemezett karbantartási feladatok ellátására épülne, ahol vagy 1 db szélestörzsű repülő (B 777x-9) vagy több kisebb, pl. 2 db B767-es vagy 4 db A320-as repülő szerelési munkái zajlanának majd. Időütemezést tekintve a tervezett kezdés dátuma jelenleg nem ismert, az építés tervezett időtartama 15 hónap.

6. Új utasterminál létesítése (T3_terminal) – 2026.02.20. új néven: Terminal+

A Környezethasználó jelenleg jelentős hosszú távú utasforgalmi terminálfejlesztési programot készít elő. A terminálépület kapacitása elérte a befogadóképesség határait, és felmerült a bővítés szükségessége. Időütemezést tekintve a tervezett kezdés dátuma jelenleg nem ismert, az építés tervezett időtartama több mint három év.

A Dokumentációban vizsgált tervezett projektek és ezek legfontosabb műszaki adatai:

Sorszám	Projektkód	Beruházás létesítményeinek területfoglalása (ha)						Meglévő parkolók (db)	Tervezett parkolók (db)
		Burkolatlan területen (új növekmény)	Meglévő burkolt felületen	Összesen	Új növekmény				
					Épület, építmény	Légiforgalmi terület	Futópálya		
1	K-U600_Tunnel	0,69	0	0,69	0,69	0	0	-	-
2	K-1715_PierB	0	0,86	0,86	0	0	0	-	-
3	K-2138_T2NewEntr	0	0,02	0,02	0	0	0	-	-
4	K-R100_Road	9	0	9	9	0	0	-	-
5	K-R720_De-icing	5,77	0	5,77	0	5,77	0	-	-
6	K-R711_Apron	9,62	5,81	15,43	0	9,62	0	-	-
7	K-T2_Parking	10,03	5,27	15,3	10,03	0	0	7 190	13 080
8	K-16_Dparking	2,27	1,68	3,95	2,27	0	0	414	1 256
9	K-126_Hangar	2,3	0,28	2,58	1,1578	1,1422	0	-	-
10	K-1694_Taxiw_TXL_G	2,27	0	2,27	0	2,27	0	-	-
11	K-1658_Taxiw_13R_31L	6,71	0	6,71	0	6,71	0	-	-
Összesen		48,66	13,92	62,58	23,15	16,53	8,98	7 604	14 336

A jelenlegi állapothoz viszonyított változás a Dokumentációban ismertetett beruházások megvalósulásával:

Tevékenység	Jelenlegi állapot				Beruházás (növekmény)	Beruházást követően összesen	Változás	Változás (%)
	2023. évi adat*	2024-2025. évi növekmény*** (többlet)	Alapállapot projektek	Összesen				
Létesítmények területfoglalása (ha)	267,86	1,93	23	292,79	48,66	341,45	48,66	16,6
o Épület, építmény	89,44	1,93	23	114,37	23,15	137,51	23,15	20,2
o Légiforgalmi területek	148,2	-	-	148,2	25,51	173,72	25,51	17,2
o Futópályák	30,22	-	-	30,22	-	30,22	0	0,0
Önállóan létesített parkolóhelyek száma (db)	9 754	817	2 028	12 599	6 732	19 331	6 732	53,4
Szennyvízgyűjtő hálózat lakosegyenérték kapacitása (LEÉ)	4 502	-	10 320	10 320**	-	10 320	0	0,0

* Környezethasználó adatszolgáltatása a Környezetvédelmi Hatóság részére (2024.04.26.)

** 2050-ig várható szennyvízmennyiség a PE-06/KTF/46510-25/2023 számú határozat alapján (U300 projekt)

*** Környezethasználó adatszolgáltatása a WSP részére 2025.08.30-ig

V. Az ügy kiemelt státuszára vonatkozó kérdés eldöntése

Emlékeztetésként: a Környezethasználó 2025. október 6. napján ismételt benyújtotta a Dokumentáció korrigált példányát a Környezetvédelmi Hatósághoz.

A Környezetvédelmi Hatóság az „alapállapot projektek” és a „Dokumentáció tárgyát képező projektek” vonatkozásában észlelte, hogy azok – a „T2 Hotel fejlesztés (A-110_T2Hotel)” projekt kivételével – a *Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér fejlesztésére irányuló beruházások megvalósításával összefüggő közigazgatási hatósági ügyek kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről* szóló 181/2016. (VII. 1.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 181/2016. (VII. 1.) Korm. rendelet] hatálya alá tartozhatnak, így nem dönthető el egyértelműen, hogy a tárgyi környezetvédelmi hatósági eljárásra az általános eljárásjogi szabályok, vagy azoktól való eltérés alkalmazásának van helye. E kérdés eldöntése kihatással van az eljárásra (pl. az ügyintézési határidőre, a hiánypótlásra, a közlésre, az ügyfél tájékoztatására, a hatáskörre, az illetékességre, a szakhatóság közreműködésére), különös figyelemmel arra, hogy az, elsősorban a Kúria e tárgykörben hozott Ítéletére alapítva, összességében a Repülőtérre kerül lefolytatásra, nem pedig önmagában a Repülőtérre tervezett egyes projektek megvalósítására (Ítélet [130]–[132] bekezdése).

Ezért a Környezetvédelmi Hatóság 2025. október 9. napján, PE/KTHF/39128-3/2025 számú végzésével az Ákr. 62. § (1) bekezdése alapján a tényállás tisztázása érdekében felszólította a Környezethasználót, hogy a végzés kézhezvételtől számított 8 napon belül nyújtsa be a nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy a nevezett projekt-kategóriákban felsorolt projektelemeket a 181/2016. (VII. 1.) Korm. rendelet hatálya alá tartozónak tekinti-e attól függően, hogy a tárgyi eljárást is nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügynek kívánja-e „minősíteni”, amely közvetlenül a Repülőtér tevékenységére vonatkozik, nem pedig kizárólagosan e projektelemek megvalósítására.

Környezethasználó 2025. október 18. napján érkezett beadványával a fenti végzésben foglaltaknak határidőben eleget tett. Nyilatkozatához csatolta a projektelemek tételes felsorolását és a kiemelő rendelet hatálya alá tartozásukat (igen/nem), valamint előadta, hogy „[a]z 'Alapállapot projektek' és a 'KHT tárgyát képező projektek' közül kizárólag a T2 Hotel fejlesztés (A-110_T2Hotel) nem tartozik a 181/2016. Korm. rendelet tárgyi hatálya alá, ami egyfajta – jogszabályokban ugyan nem rögzített – 'többségi elv' mentén a kiemelt eljárásrend alkalmazhatóságát a jelen környezetvédelmi engedélyezési eljárás során megalapozhatja. Mivel azonban a Kúria ítélete alapján (amire a tárgyi Végzés is felhívja a figyelmet) a jelen eljárás tárgyát a Repülőtér egésze, mint komplex létesítmények és tevékenységek együttese, illetve ezek környezeti hatásainak részben visszamenőleges elemzése (részleges felülvizsgálata) képezi, ráadásul az érintett időszak a 181/2016. Korm. rendelet hatálybalépését megelőző évtizedre is visszanyúlik, véleményünk szerint egzaktul, kétséget kizáró módon mégsem jelenthető ki, hogy a tárgyi beadványt kiemelt eljárásrendben kell elbírálni, hiszen ilyen szempontból számos (a fent említett egy darab Alapállapot projekten túlmenően) olyan építmény, tevékenység válik érintetté, amelyek kapcsán a kiemelt beruházásként, vagy ilyennel összefüggő fejlesztésként történt megvalósítás kétséget kizáró módon nem állapítható meg. A tárgyi kérelem kiemelt eljárásrendben történő elbírálását tehát jogszerűen lehetségesnek tartjuk, de tudomásul vesszük, ha Hatóságuk a fentebb vázolt véleményünk ellenére, illetve a kapcsolódó jogértelmezési bizonytalanságok miatt, és az egyéb érdekelt jogainak teljeskörű védelme érdekében az eljárás általános szabályok szerinti lefolytatása mellett dönt”.

A Környezethasználó nyilatkozata megerősítette a Környezetvédelmi Hatóság álláspontját, ezért úgy döntött, hogy a tárgyi eljárást az arra vonatkozó általános eljárásjogi szabályok szerint folytatja le.

VI. Ügyfelek értesítése az eljárás megindulásáról

A Környezetvédelmi Hatóság 2025. október 21. napján PE/KTHF/39128-6/2025 számon tájékoztatta a Környezethasználót az Ákr. 43. § (2) bekezdésében foglaltakról, továbbá arról, hogy az eljárás során a Környezetvédelmi Hatóság bizonyítási eljárást folytat le, melynek során az ügyfél jogosult minden bizonyítékot megismerni, továbbá az Ákr. 5. § (1) bekezdése alapján az eljárás során bármikor nyilatkozatot, észrevételt tehet, valamint az Ákr. 33–34. §-aiban foglaltak szerint iratbetekintési jogával élhet. A tájékoztatás tartalmazta az elektronikus úton közzétett kérelem és mellékletei elérési helyére vonatkozó információt és azt, hogy az összes további beérkező dokumentummal a Környezetvédelmi Hatóság folyamatosan frissíti a közzétett iratokat, valamint a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (11) bekezdése szerinti közmeghallgatásra vonatkozó adatokat.

A Környezetvédelmi Hatóság 2025. október 21. napján PE/KTHF/39128-7/2025 számon értesítette az Ákr. 43. § (3) bekezdése alapján a Kúria Ítélete szerinti felpereseket az eljárás megindulásáról, továbbá arról, hogy az eljárás során a Környezetvédelmi Hatóság bizonyítási eljárást folytat le, melynek során az ügyfél jogosult minden bizonyítékot megismerni, továbbá az Ákr. 5. § (1) bekezdése alapján az eljárás során bármikor nyilatkozatot, észrevételt tehet, valamint az Ákr. 33–34. §-aiban foglaltak szerint iratbetekintési jogával élhet. A tájékoztatás tartalmazta az elektronikus úton közzétett kérelem és mellékletei elérési helyére vonatkozó információt és azt, hogy az összes további beérkező dokumentummal a Környezetvédelmi Hatóság folyamatosan frissíti a közzétett iratokat, valamint a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (11) bekezdése szerinti közmeghallgatásra vonatkozó adatokat.

A Környezetvédelmi Hatóság 2025. október 21. napján PE/KTHF/39128-8/2025 számon értesítette a tevékenység telepítési helye szerinti Budapest Főváros XVII. és XVIII. kerület, illetve Ecser Nagyközség és Vecsés Város Önkormányzatát, hogy tárgyi eljárásban a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdése alapján ügyfélnek minősül, aki a Környezetvédelmi Hatóság által megküldött kérelem és mellékletei tekintetében a kézhezvételtől számított 15 napon belül nyilatkozhat, továbbá az Ákr. 5. § (1) bekezdése alapján az eljárás során bármikor nyilatkozatot, észrevételt tehet, valamint az Ákr. 33–34. §-aiban foglaltak szerint iratbetekintési jogával élhet. Az értesítés tartalmazta az elektronikus úton közzétett kérelem és mellékletei elérési helyére vonatkozó információt és azt, hogy az összes további beérkező dokumentummal a Környezetvédelmi Hatóság folyamatosan frissíti a közzétett iratokat, valamint a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (11) bekezdése szerinti közmeghallgatásra vonatkozó adatokat.

A Környezetvédelmi Hatóság 2025. október 21. napján PE/KTHF/39128-9/2025 számon értesítette a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.-t (1146 Budapest, Ajtói Dürer sor 19. C. ép.), mint a Repülőtér telepítési helye szerinti Budapest XVIII. kerület, belterület 156716/2 és 156733 hrsz. alatti ingatlanok tulajdonosi jogokat gyakorló szervezetét az eljárás megindulásáról, továbbá arról, hogy az eljárás során a Környezetvédelmi Hatóság bizonyítási eljárást folytat le, melynek során az ügyfél jogosult minden bizonyítékot megismerni, továbbá az Ákr. 5. § (1) bekezdése alapján az eljárás során bármikor nyilatkozatot, észrevételt tehet, valamint az Ákr. 33–34. §-aiban foglaltak szerint iratbetekintési jogával élhet. A tájékoztatás tartalmazta az elektronikus úton közzétett kérelem és mellékletei elérési helyére vonatkozó információt és azt, hogy az összes további beérkező dokumentummal a Környezetvédelmi Hatóság folyamatosan frissíti a közzétett iratokat, valamint a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (11) bekezdése szerinti közmeghallgatásra vonatkozó adatokat.

VII. Önkormányzatok értesítése és közzététele

A Környezetvédelmi Hatóság a kérelem és a Dokumentáció benyújtását követően a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 8. § (1)–(3) bekezdése alapján 2025. október 21. napján hivatalában és honlapján közzétette az eljárás megindításáról és közmeghallgatásról szóló közleményt, továbbá a vonatkozó iratokat – közhírré tétel céljából – PE/KTHF/39128-10/2025 számon megküldte a tevékenység telepítési helye szerinti Budapest Főváros XVII. és XVIII. kerület, illetve Ecser Nagyközség és Vecsés város, továbbá a hatásterülettel feltételezhetően érintett Budapest Főváros X. kerület, Maglód, Monor és Üllő város jegyzői (a továbbiakban együtt: **Jegyzők**) részére.

A Környezetvédelmi Hatóság a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 8. § (1a) és 9. § (11) bekezdése alapján a fenti közleményében tájékoztatta az érintett nyilvánosságot, hogy az eljárás során tartandó közmeghallgatásra az érintettek személyes megjelenése nélkül, honlapon való közzététel útján kerül sor, észrevételeiket és kérdéseiket 2025. november 24. napjáig írásban tehetik meg elektronikus vagy postai úton. A Dokumentáció elérésével kapcsolatban a Környezetvédelmi Hatóságnál, valamint a Jegyzőknél lehet érdeklődni. A közzétételnek és a betekintési lehetőség biztosításának időtartama legalább harminc nap; illetve felhívta az ügyben érintettek figyelmét, hogy a tárgyi eljárás során hiánypótlásra, vagy tényállás tisztázásra felszólító végzésekre benyújtott összes további kiegészítő dokumentációkkal, valamint a közmeghallgatásra benyújtott észrevételekkel és azokra adott válaszokkal, továbbá az eljárásba bevont más hatóságoktól érkezett szakvéleményekkel és szakhatósági állásfoglalásokkal folyamatosan frissíti honlapján, a közleménnyel megegyező helyen

közzétett iratokat, ezekről újabb közlemény közzétételére nem kerül sor [314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 8. § (5)–(6) bekezdés]. A Környezetvédelmi Hatóság a Dokumentációval megegyező helyen közzétette továbbá a tárgyi eljárás előzményeként a PE/KTHF/00012-56/2024 számú hiánypótlási felhívást megalapozó, üzleti titoknak nem minősülő adatokat.

A Jegyzők az alábbiak szerint tájékoztatták a Környezetvédelmi Hatóságot arról, hogy a közlemény kifüggesztése megtörtént, illetve a közhírré tétel időpontjáról, helyéről, valamint a vonatkozó iratokba való betekintési lehetőség módjáról:

- Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Jegyzője KVO/568-6/2025 és KVO/568-8/2025 számon;
- Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzat Jegyzője JI/5815-2/2025. és JI/5815-3/2025. számon;
- Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Jegyzője 10/848-2/2025 és 10/848-3/2025 számon;
- Ecser Nagyközség Önkormányzat Jegyzője I/4652-5/2025. számon;
- Maglód Város Önkormányzat Jegyzője I/1018-5/2025 számon;
- Monor Város Önkormányzat Jegyzője 09/1680-2/2025. számon;
- Üllő Város Önkormányzat Jegyzője 7356-3/2025. számon;
- Vecsés Város Önkormányzat Jegyzője VEC/4695-2/2025 számon.

VIII. Nyilvánosság részvétele

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (11) bekezdés szerinti közmeghallgatásra nyitva álló 2025. november 24. napi határidőn belül és azon kívül, 2025. november 9. és 2025. november 30. napja között, az érintett nyilvánosság részéről százhuszonkettő – közte két, ügyféli jogállással rendelkező – magánszemély (a továbbiakban: **Magánszemélyek**) nyújtott be észrevételeket, kérdéseket, panaszt a Környezetvédelmi Hatósághoz.

Az Ítélet szerinti Felperes1 2025. november 16. napján a közmeghallgatás keretében ügyféli nyilatkozatot tett (29. észrevétel).

Az Ítélet szerinti Felperes2 2025. november 22. napján a tárgyi eljárással kapcsolatosan ügyféli nyilatkozatot tett.

A Magyar Természetvédők Szövetsége (1091 Budapest, Üllői út 91/B. III/21.; nyilvántartási szám: 01-02-0000139; a továbbiakban: **MTVSZ**) törvényes képviselője által 2025. október 6. napján ügyféli jogállás megállapítására irányuló kérelmet terjesztett elő a Környezetvédelmi Hatóságnál. Kérelmében a tárgyi eljárás előzmény ügyszámát jelölte meg (PE/KTHF/00012/2024), ezért a Környezetvédelmi Hatóság 2025. november 4. napján a tényállás tisztázása érdekében nyilatkozatra szólította fel, hogy a megjelölt, vagy a tárgyi ügyszámú eljárásban kéri ügyféli jogállásának megállapítását. Kérelmező a felszólításnak határidőben eleget tett. Nyilatkozatában kérte, hogy mindkét folyamatban lévő ügyben állapítsa meg a Környezetvédelmi Hatóság az ügyféli jogállását. A Környezetvédelmi Hatóság rendelkezésére álló információk, illetve a Kvt. 98. §-a alapján PE/KTHF/39128-123/2025 számú végzésével megállapította az MTVSZ ügyféli jogállását.

Az MTVSZ elnöke 2025. november 24. napján benyújtott ügyféli nyilatkozatával észrevételeket tett.

Az Ítélet szerinti Felperes 3 2025. november 24. napján ügyféli nyilatkozatot tett.

Az Egyesület elnöke, mint a hatásterületen életvitelszerűen élő ügyfél, 2025. november 24. napján a közmeghallgatás keretében észrevételeket tett (109. észrevétel).

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat Polgármestere (a továbbiakban: **Budapest X. kerület Polgármestere**) 2025. november 25. napján benyújtott KVO/568-8/2025 számú ügyféli nyilatkozatával észrevételeket tett.

Az Egyesület jogi képviselője 2025. november 25. napján benyújtott ügyféli nyilatkozatával észrevételeket tett.

Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Polgármestere (a továbbiakban: **Budapest XVIII. kerület Polgármestere**) 2025. december 1. napján benyújtott 9/440-7/2025 számú ügyféli nyilatkozatával észrevételeket tett.

Az Egyesület elnöke 2026. február 16. napján érkeztetett levelével ügyféli nyilatkozatot tett a közmeghallgatás során beérkezett észrevételekre adott hatósági és Környezethasználói nyilatkozatokra, válaszokra.

A Környezetvédelmi Hatóság a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdésében foglaltak szerint eljárva, az érintett nyilvánosságtól, ügyfelektől kapott, a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételeket érdemben megvizsgálta, és azokat jelen határozat 133–178. oldalán a „*XVI. Az eljárás során beérkezett észrevételek, nyilatkozatok értékelése*” című fejezetben foglaltak szerint, a döntéshozatal során figyelembe vette.

Budapest Főváros Önkormányzata 2025. december 19. napján ügyféli jogállás megállapítására irányuló kérelmet terjesztett elő a Környezetvédelmi Hatóságnál, majd PE/KTHF/00005-6/2026 számú végzésével hiánypótlásra szólította fel kérelmezőt. A benyújtott hiánypótlási dokumentum vizsgálatát követően a Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/00005-40/2026 számú végzésével a kérelmet elutasította, mely döntéssel szemben 2026. április 1. napján a fővárosi önkormányzat fellebbezést terjesztett elő.

Budafok-Tétény Budapest XXII. kerület Önkormányzat Polgármestere 2025. október 9. napján tájékoztatáskéréssel fordult a Környezetvédelmi Hatóság felé azzal kapcsolatban, hogy az Engedély meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi felülvizsgálati eljárásban a környezeti hatástanulmány benyújtásra került-e; a benyújtott és elbírált hatástanulmány alapján megtörtént-e a hatásterület meghatározása; amennyiben igen, a meghatározott hatásterület alapján Budafok-Tétény Budapest XXII. kerület Önkormányzata ügyfélnek minősül-e a környezetvédelmi működési engedélyezési eljárásban. A Környezetvédelmi Hatóság 2025. október 21. napján, PE/KTHF/39128-26/2025 számon tájékoztatta a polgármestert a tárgyi ügy előzményeiről, a Dokumentáció benyújtásáról és a tárgyi eljárás megindulásáról, valamint, hogy a Repülőtér közvetlen hatásterületének vélelmezett határa Budapest X., XVII. és XVIII. kerület, illetve Ecser, Maglód, Monor, Üllő és Vecsés települések közigazgatási területét érinti a Dokumentációban körülhatárolt hatásterületen belül, ennek alapján Budafok-Tétény Budapest XXII. kerület Önkormányzata nem minősülhet ügyfélnek a tárgyi eljárásban; továbbá megadta a Dokumentáció elérési helyére vonatkozó tájékoztatást.

IX. Tényállás tisztázása

1.) Ahogy a jelen határozat indokoló rész V. fejezetében már bemutatásra került, a kérelem benyújtását követően a Környezetvédelmi Hatóság 2025. október 9. napján, PE/KTHF/39128-3/2025 számú végzésével az Ákr. 62. § (1) bekezdése alapján a tényállás tisztázása érdekében felszólította a Környezethasználót, hogy nyilatkozzon a tervezett fejlesztések (projektek) kapcsán arról, hogy azok nemzeti gazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak minősülnek-e a vonatkozó rendelet értelmében, miáltal a kérelmét is kiemelt eljárásrendben kéri elbírálni, amely felszólításnak 2025. október 18. napján határidőben eleget téve, a Környezetvédelmi Hatóságra bízta a kérdés eldöntését.

2.) A Környezetvédelmi Hatóság 2025. november 19. napján PE/KTHF/39128-77/2025 számú végzésével, az Ákr. 63. §-a alapján nyilatkozattételre hívta fel a Környezethasználót, hogy a tényállás tisztázása érdekében a közmeghallgatás során az érintett nyilvánosság részéről addig beérkezett észrevételekre, kérdésre és panaszokra (1–24.) vonatkozó álláspontját, válaszait nyújtsa be a Környezetvédelmi Hatóság részére. A teljesítési határidő 2025. december 3. napja volt.

Környezethasználó a 2025. december 3. napján érkezett kérelmével – a megtett észrevételek kellő feldolgozása és a megfelelő nyilatkozattétel megtételének érdekében –, a teljesítési határidő 2025. december 17. napjára történő módosítását kérte. A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/39128-173/2025 számú végzésével a PE/KTHF/39128-77/2025 számú végzést a teljesítési határidő tekintetében módosította.

Környezethasználó a 2025. december 17. napján benyújtott kiegészítéssel a PE/KTHF/39128-173/2025 számon módosított, PE/KTHF/39128-77/2025 számú végzésben foglaltaknak határidőben eleget tett. Nyilatkozatában az észrevételekre (ismétlődő voltukra tekintettel) tematikusan rendszerezve adott válaszokat, melyet a Környezetvédelmi Hatóság jelen határozat jelen határozat 148–154. oldalán a „XVI. Az eljárás során beérkezett észrevételek, nyilatkozatok értékelése” című fejezetében szerepelteti.

3.) A Környezetvédelmi Hatóság 2025. november 26. napján PE/KTHF/39128-128/2025 számú végzésével, az Ákr. 63. §-a alapján nyilatkozattételre hívta fel a Környezethasználót, hogy a tényállás tisztázása érdekében a közmeghallgatás során az érintett nyilvánosság részéről (közte a Felperes1: 29. észrevétel) addig beérkezett észrevételekre, kérdésre és panaszokra (25–66.) vonatkozó álláspontját, válaszait nyújtsa be a Környezetvédelmi Hatóság részére. A teljesítési határidő 2025. december 10. napja volt.

Környezethasználó a 2025. december 10. napján érkezett kérelmével – a megtett észrevételek kellő feldolgozása és a megfelelő nyilatkozattétel megtételének érdekében –, a teljesítési határidő 2026. január 9. napjára történő módosítását kérte. A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/39128-214/2025 számú végzésével a PE/KTHF/39128-128/2025 számú végzést a teljesítési határidő tekintetében módosította.

Környezethasználó a 2026. január 5. napján benyújtott kiegészítéssel a PE/KTHF/39128-214/2025 számon módosított, PE/KTHF/39128-128/2025 számú végzésben foglaltaknak határidőben eleget tett. Nyilatkozatában előadta, hogy az ismétlődő témakörök esetén kéri a 2025. december 17.-én benyújtott kiegészítésben foglaltak figyelembevételét is, valamint, hogy az, kizárólag az észrevételek környezeti hatásvizsgálati eljárás szempontjából releváns elemeire terjed ki. A nyilatkozatot a Környezetvédelmi

Hatóság jelen határozat 154–157. oldalán a „XVI. Az eljárás során beérkezett észrevételek, nyilatkozatok értékelése” című fejezetében szerepelteti.

4.) A Környezetvédelmi Hatóság 2025. november 26. napján PE/KTHF/39128-139/2025 számú végzésével, az Ákr. 63. §-a alapján nyilatkozattételre hívta fel a Környezethasználót, hogy a tényállás tisztázása érdekében a közmeghallgatás során az érintett nyilvánosság részéről (közte az Egyesület elnöke: 109. észrevétel) addig beérkezett észrevételekre, kérdésre és panaszokra (67–120.), valamint három ügyféli nyilatkozatra (MTVSZ, Budapest X. kerület Polgármestere, Egyesület) vonatkozó álláspontját, válaszait nyújtsa be a Környezetvédelmi Hatóság részére. A teljesítési határidő 2025. december 17. napja volt.

Környezethasználó a 2025. december 17. napján érkezett kérelmével – a megtett észrevételek kellő feldolgozása és a megfelelő nyilatkozattétel megtételének érdekében –, a teljesítési határidő 2026. január 16. napjára történő módosítását kérte. A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/39128-222/2025 számú végzésével a PE/KTHF/39128-139/2025 számú végzést a teljesítési határidő tekintetében módosította.

5.) A Környezetvédelmi Hatóság 2025. december 5. napján PE/KTHF/39128-177/2025 számú végzésével, az Ákr. 63. §-a alapján nyilatkozattételre hívta fel a Környezethasználót, hogy a tényállás tisztázása érdekében a közmeghallgatásra nyitva álló határidőn túl, az érintett nyilvánosság részéről beérkezett észrevételekre, panaszokra (121–122.), valamint három ügyféli nyilatkozatra (Felperes2, Felperes3, illetve Budapest XVIII. kerület Polgármestere) vonatkozó álláspontját, válaszait nyújtsa be a Környezetvédelmi Hatóság részére. A teljesítési határidő 2026. január 5. napja volt.

Környezethasználó a 2026. január 5. napján érkezett kérelmével – a megtett észrevételek kellő feldolgozása és a megfelelő nyilatkozattétel megtételének érdekében –, a teljesítési határidő 2026. január 30. napjára történő módosítását kérte. A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/00005-5/2026 számú végzésével a PE/KTHF/39128-177/2025 számú végzést a teljesítési határidő tekintetében módosította.

Környezethasználó a 2026. január 14. napján benyújtott kiegészítéssel a PE/KTHF/39128-222/2025 számon módosított PE/KTHF/39128-139/2025 számú, valamint a PE/KTHF/00005-5/2026 számon módosított PE/KTHF/39128-177/2025 számú végzésben foglaltaknak határidőben eleget tett. Nyilatkozatában előadta, hogy az ismétlődő témakörök esetén kéri a 2025. december 17-én és a 2026. január 5-én benyújtott kiegészítésben foglaltak figyelembevételét is, valamint, hogy az, kizárólag az észrevételek környezeti hatásvizsgálati eljárás szempontjából releváns elemeire terjed ki. A nyilatkozatot a Környezetvédelmi Hatóság jelen határozat 157–160. oldalán a „XVI. Az eljárás során beérkezett észrevételek, nyilatkozatok értékelése” című fejezetében szerepelteti.

6.) A Környezetvédelmi Hatóság 2026. február 6. napján PE/KTHF/00005-13/2026 számú végzésével, az Ákr. 62. § (1) bekezdése alapján a tényállás tisztázása érdekében földtani közeg védelmi és kármentesítési szempontból kiegészítő adatok benyújtására szólította fel a Környezethasználót, hogy – a végzésben kifejtett részletes indokai szerint – egészítse ki a Dokumentációt az építésügyi és építésfelügyeleti hatósági engedélyezési eljárással érintett, a T1 terminál kapacitásbővítésére (épületbővítés, parkoló kialakítás stb.) irányuló projekt részletes ismertetésével, vagy nyilatkozni kell arról, hogy az miért nem képezi a Dokumentáció részét. Az

indokolás szerint röviden, ez a korábban tervezett projekt érinti az egykori 1. számú üzemanyagtelep területén lévő kármentesítési munkálatokat, de a Dokumentációban sem részletesen, sem említés szintjén nem szerepel egyik projekt-kategóriában sem (kizárólag a T1 Apron és Hangár Apron bővítése, felújítása, illetve a G gurulóút felújítása érinti az 1. Terminál környezetét), így a kármentesítési munkálatokkal való összhang megteremtésének lehetősége sem vizsgálható. A teljesítési határidő 2026. február 19. napja volt.

Környezethasználó a 2026. február 18. napján benyújtott kiegészítéssel a PE/KTHF/00005-13/2026 számú végzésben foglaltaknak határidőben eleget tett. Nyilatkozatában előadta, hogy a tárgyi eljáráshoz benyújtott Dokumentáció azon fejlesztési elemeket tartalmazza, amelyeket a Dokumentáció készítésének időpontjában ismert és vizsgált. A „*T1 terminál kapacitásbővítése (épületbővítés, parkoló kialakítás stb.)*” projekt megvalósítása a Dokumentáció alapjául szolgáló, módosított és jelenlegi fejlesztési tervben a vizsgált időszávon belül nem tervezett, így e fejlesztési elem megjelenítése a Dokumentációban szereplő három projektkategória egyikében sem volt indokolt.

7.) A Környezetvédelmi Hatóság 2026. február 10. napján PE/KTHF/00005-17/2026 számú végzésével, az Ákr. 62. § (1) bekezdése alapján a tényállás tisztázása érdekében iparbiztonsági szempontból kiegészítő adatok benyújtására szólította fel a Környezethasználót, hogy a BFKH Iparbiztonsági Hatóság BP/TIF/01185-2/2026 számon adott tájékoztatásában kifejtettek szerint, a Dokumentáció iparbiztonsági fejezetének kiegészítése szükséges, mivel az nem tartalmaz minden, a szakkérdés vizsgálatához elengedhetetlen információt, adatot. A teljesítési határidő 2026. március 10. napja volt.

Környezethasználó a 2026. március 10. napján benyújtott kiegészítéssel a PE/KTHF/00005-17/2026 számú végzésben foglaltaknak határidőben eleget tett. Beadványában tett nyilatkozata alapján a Dokumentáció iparbiztonsági fejezetét felülvizsgálta, és csatolta a Dokumentáció kiegészítését az engedély megadásához szükséges kritériumok szerint, továbbá a kiegészítésben foglalt információk, adatok többsége – figyelemmel arra, hogy az elemzett létesítmény kritikus infrastruktúráként került kijelölésre – üzleti titoknak minősül. A Környezetvédelmi Hatóság 2026. március 11. napján PE/KTHF/00005-35/2026 számú levelével tájékoztatta a BFKH Iparbiztonsági Hatóságot a kiegészítés benyújtásáról annak egyidejű csatolásával, és kérte, hogy szakvéleményét a PE/KTHF/39128-22/2025 számú megkeresésben foglaltak szerint megadni szíveskedjen.

8.) A Környezetvédelmi Hatóság 2026. február 25. napján PE/KTHF/00005-25/2026 számú végzésével, az Ákr. 62. § (1) bekezdése alapján a tényállás tisztázása érdekében levegővédelmi szempontból kiegészítő adatok benyújtására szólította fel a Környezethasználót, hogy nyújtsa be Repülőtér jelenlegi üzemeltetéséből, valamint az építés befejezését követő üzemeltetéséből számított hatásterület meghatározását, külön-külön térképen ábrázolva azokat, továbbá e hatásterület változást tüntesse fel egy térképen. Miként a végzés indokolásában kifejtette, a Dokumentáció levegőtisztaság-védelmi munkarésze nem tartalmaz kellő adatot a véleménye kialakításához: Környezethasználónak a Repülőtér légszennyező pontforrásainak működésére vonatkozóan érvényes engedélye van. A légszennyező pontforrások működési engedélykérelmében kizárólag a pontforrások hatásterülete szerepelt, a légi forgalomból és a belső közlekedésből származó levegőterhelésből számított hatások hiányoztak belőle. A Környezetvédelmi Hatóságnak így nincs tudomása a jelenlegi teljes hatásterületről. A Dokumentáció egyetlen hatásterület ábrázolást tartalmaz az üzemeltetésre vonatkozóan, melyből a fejlesztés hatásai nem határozhatók meg. A hatásterület-változás

ábrázolásával a bővítés hatásai jobban bemutatathatók. A teljesítési határidő 2026. március 24. napja volt.

Környezethasználó a 2026. március 16. napján érkezett kiegészítéssel a PE/KTHF/00005-25/2026 számú végzésben foglaltaknak határidőben eleget tett. Beadványában tett nyilatkozata alapján a Dokumentáció „3.5 Levegőminőség” c. fejezetében a Repülőtér távlati (építés befejezését követő) üzemelés alatti állapot hatásterület-lehatárolása jogszabályi [306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet 2. §. 14. a)] feltétel szerint történt nitrogén-dioxid (NO₂) komponensre, mivel ez adta a legnagyobb hatásterületet. Lehatárolását a Dokumentáció 3-4. számú mellékletében bemutatott levegőterhelési térképek közül az „LH j. ábra” nevű térkép szemléltette. Ez a térkép a repülőgépek gurulásából, a belső úthálózat forgalmából, a parkolók forgalmából, valamint a pont-forrásokból eredő levegőterhelési hatásokat együttesen tartalmazta. Az „LH j. ábra” nevű térképet a nyilatkozat 1. melléklete tartalmazza. A hatásterület lehatárolás azért a nitrogén-dioxid komponensre vonatkozóan került megadásra, mert a földi és a légi közlekedéshez kapcsolódó égéstermékek vonatkozásában a nitrogén-dioxid a kritikus légszennyező anyag, elsősorban magas hőmérsékletű égési folyamatok során keletkezik, amelyek jellemzőek mind a közúti járművek, mind a repülőgépek működésére. A Repülőtér jelenlegi üzemeltetéséből számított hatásterület lehatárolása a 2. mellékletként csatolt „LH_J j. ábra” nevű térképen kerül bemutatásra. Ez a térkép úgyszintén a repülőgépek gurulásából (taxizásából), a belső úthálózat forgalmából, a parkolók forgalmából, valamint a pontforrásokból eredő levegőterhelési hatásokat együttesen tartalmazza. A jelenlegi és távlati üzemelési állapot hatásterület-változását a 3. mellékletként csatolt „LH_K j. ábra” nevű térkép mutatja be. A nyilatkozathoz mellékelte, valamint a Dokumentációban is megjelenített levegőterhelési térképeket levegőtisztaság-védelmi rész-szakterületeken szakértői jogosultsággal rendelkező szakértő készítette.

9.) A Környezetvédelmi Hatóság 2026. február 25. napján PE/KTHF/00005-26/2025 számú végzésével, az Ákr. 63. §-a alapján nyilatkozattételre hívta fel a Környezethasználót, hogy a végzés mellékleteként csatolt nyilatkozatban és tájékoztatásban foglaltakkal kapcsolatban az álláspontját, érdemi válaszait küldje meg a Környezetvédelmi Hatóság részére, kitérve benne többek között a hatályos zajgátló védőövezet kijelölő határozat és az új zajgátló védőövezet kijelölő eljárás megindításának jogilag is alátámasztott körülményeire, időpontok megjelölésével. Ahogy a végzés indokolásában kifejtésre került, az Egyesület elnöke 2026. február 11. napján nyilatkozatot tett a közmeghallgatás során beérkezett észrevételekre adott hatósági és Környezethasználói nyilatkozatokra, válaszokra. Továbbá a Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/39128-11/2025 számú megkeresésére (lásd lentebb) Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Jegyzője 12/117-2/2026 számon adott tájékoztatásában előadta, hogy a Dokumentáció milyen hiányosságokban szenved, illetőleg nem részletezi, hogy a kerületi építési szabályzatra és környezetvédelemre vonatkozó rendelkezésekben foglalt környezet- és természetvédelmi szempontú előírásokból fakadó kötelezettségeknek hogyan tesznek eleget. A teljesítési határidő 2026. március 31. napja volt.

Környezethasználó a 2026. március 16. napján érkezett kiegészítéssel a PE/KTHF/00005-26/2026 számú végzésben foglaltaknak határidőben eleget tett. Beadványához csatolt mellékletben tájékoztatást adott a környezeti hatások értékelése szempontjából lényeges észrevételek hatósági értékeléséhez is. A kiegészítést a Környezetvédelmi Hatóság jelen határozat 160–163. oldalán a „XVI. Az eljárás során beérkezett észrevételek, nyilatkozatok értékelése” című fejezetében szerepelteti. A Környezetvédelmi Hatóság megjegyzi, hogy amiatt nem kereste meg ismét a kerületi jegyzőt a

benyújtott kiegészítéssel (túl azon, hogy a Környezethasználó többek között kijelentette: a vonatkozó jogszabályokat, így különösen a XVIII. kerületi önkormányzati rendeleti szabályokat minden esetben betartja), mert a Budapest XVI. Kerület Jegyzője által 1/378-6/2026 számon adott szakhatósági állásfoglalásában tett előírások egyrészt lefedik a XVIII. kerületi jegyző tájékoztatásában megfogalmazott aggályokat, másrészt ezen előírások a Környezethasználó számára kötőerővel bírnak.

X. Ügyintézési határidő

A kérelem 2025. október 1. napján érkezett a Környezetvédelmi Hatósághoz, ennek megfelelően a tárgyi eljárás az Ákr. 37. § (2) és 50. § (1) bekezdése alapján 2025. október 1. napján indult, és Kvt. 91. § (1) bekezdése szerinti ügyintézési határidő (százöt nap) is ezen a napon kezdődött, amelynek utolsó napja: 2026. január 13.

Tekintettel arra, hogy a tárgyi eljárás során a Környezetvédelmi Hatóság összesen kilenc alkalommal a tényállás tisztázása érdekében kiegészítő adatok benyújtására vagy nyilatkozattételre szólította fel a Környezethasználót, az ügyintézési határidő az Ákr. 50. § (5) bekezdése alapján 2026. április 26. napjára módosult.

XI. Helyi önkormányzati szabályozással való összhang

A Környezetvédelmi Hatóság az Ákr. 25. § (1) bekezdés *b*) pontja alapján a tárgyi létesítmény helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozásával való összhangja megállapítása érdekében, 2025. október 21. napján PE/KTHF/39128-11/2025 számon megkereste a Repülőtér telepítési helye szerinti Budapest XVII. és XVIII. kerület, illetve Ecser és Vecsés település jegyzőit. A megkeresett jegyzők válaszaikat az alábbiak szerint adták meg.

1. Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzat Jegyzője KV/748/4/2025. számon:

„A Budapest Airport Zrt. (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Reptér) fejlesztésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálat tárgyában folytatott eljárásban a Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztályának megkeresésére az alábbi tájékoztatást adom.

A tárgyi létesítmény helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással való összhangjának vonatkozásában: A tárgyi dokumentációban foglaltak megfelelnek a Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata Képviselő-testületének a zöldterületek és a zöldfelületek használatáról, fejlesztéséről, fenntartásáról és megóvásáról, továbbá Rákosmente fáinak védelméről és pótlásáról szóló 10/2022. (V. 19.) önkormányzati rendeletében foglaltaknak. A dokumentációban foglaltak alapján a tervezett tevékenység során fakivágás vagy gyérítés történik, amely engedélyköteles tevékenység. A munkálatok megkezdése előtt, szükséges a fakivágási engedély megszerzése.”

2. Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Jegyzője 12/117-2/2026 számon:

„Budapest Főváros XVIII. kerület, Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében, a tárgyi létesítmények a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozásával való összhangjáról, mint Budapest Főváros XVIII. kerület

Pestszentlőrinc-Pestszentimrei Önkormányzat Jegyzője, a PE/KTHF/39128-11/2025 hivatkozási számú ügyiratukra az alábbi tájékoztatást adom:

Környezetvédelmi szabályozás:

A tárgyi létesítményekre vonatkozó környezeti hatásvizsgálati dokumentáció (a továbbiakban Dokumentáció) nem ad megfelelő választ a tényleges és teljes hatásterületen élő lakosok számára a zaj- és légszennyezési problémák kezelésének lehetőségeire. Nem részletezi, hogy a kerületi Építési Szabályzatáról szóló 6/2022. (III.09.) Önk. rendelettel elfogadott építési szabályzatában és a helyi környezet védelméről, a közterületek, ingatlanok, település tisztaságáról és a fák védelméről szóló 28/2012. (VI. 07.) önkormányzati rendeletekben foglalt jogszabályi előírásokból fakadó kötelezettségeknek hogyan tesznek eleget:

A repülőtér területén a zaj és porszennyezés csökkentése érdekében a szabad és burkolatlan területeket többszintű növényállománnyal rendelkező aktív zöldfelületként kell kialakítani, továbbá fokozott gondot kell fordítani a faállomány megóvására, az összefüggő zöldfelületek fenntartására az egyes fejlesztések során is.

A húsznál több gépjárművet befogadó parkoló kizárólag olyan módon alakítható ki, hogy a felületén összegyűjthető legyen a csapadékvíz. Ebben az esetben és a csapadékvíz kizárólag hordalék- és olajfogó műtárgyon keresztül vezethető a csapadékvíz-elvezető hálózatba. A nagyméretű, felmelegedő burkolt felületek árnyékolásáról, illetve innovatív, korszerű nem felmelegedő, vízáteresztő burkolatokkal való ellátásáról a területet érintő beruházások során gondoskodni kell. A felmelegedő felületeket zöldfelületekkel sűrűn tagolni szükséges.

A terület élővilágának védelme és fenntartása, valamint a környezeti hatások mérséklése érdekében is fokozott figyelmet kell fordítani a zöldfelület biztosítására, fásításra és a burkolt felületek árnyékolására faültetéssel, továbbá a csapadékvíz helyben tartására.

A kivitelezési munkálatok során a környező lakóingatlanok környezetében a kivitelezést kísérő szállópor légszennyezést csökkentő intézkedésekről a teljes kivitelezés során gondoskodni szükséges.

Természetvédelmi szabályozás:

A tárgyi létesítmények területe nem védett, Natura 2000 oltalom alatt nem áll, ex lege kategóriába tartozó védett értékekről nincs tudomásunk. Ugyanakkor a Dokumentáció, a Magyar Biodiverzitás-kutató Társaság 2023-2024 folyamán készített élőhelyi térképe alapján, több védett státuszú növény és állatfajt megnevez, melyek védelmét a kivitelezés és az üzemeltetés során is biztosítani kell.

A PE/KTHF/39128-8/2025 hivatkozási számú ügyiratukra adott 9/440-7/2025 iktatószámú, polgármesteri válasszal egyetértve, a fentiekben részletezett hiányosságok és a kerületünkben tapasztalható tényleges hatások között húzódó ellentmondások feloldásáig a Dokumentációt nem támogatjuk.

Kérem tájékoztatásom elfogadását.”

3. Ecser Nagyközség Önkormányzat Jegyzője I/4652-6/2025. számon:

„Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 25.§ (1) bekezdés b) pontja alapján küldött megkeresésére, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében tájékoztatom, hogy a tervezett tevékenység a helyi környezet- és természetvédelemmel kapcsolatos önkormányzati szabályozással (Ecser Nagyközség Önkormányzat 17/2005.(X.14.). Kt. rendelete) nem ellentétes, nem helyi jelentőségű védett természeti területen, illetve természetvédelmi területen található.”

4. Vecsés Város Önkormányzat Jegyzője VEC/4699-3/2025. számon:

„A fenti hivatkozási számú megkeresésére a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Kormányrendelet 1.§ (6b) bekezdését figyelembe véve, továbbá Vecsés Város Önkormányzata Képviselőtestületének a helyi környezet védelméről szóló 3/2024. (I.31.) önkormányzati rendelet környezet- és természetvédelmére

vonatkozó előírásai értelmében, mint az eljárásban közreműködő szakhatóság, a Budapest Airport Zrt. megbízásából a WSP Hungary Consulting Zrt. által elkészített »Környezeti hatástanulmány a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén 2025-2030 között tervezett fejlesztésekre vonatkozóan« című előzetes vizsgálati dokumentáció alapján az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (továbbiakban: Ákr.) 25.§ (1) bekezdés b) pontjában foglaltak szerint az alábbi tájékoztatást adom:

A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/00012-56/2024. számú végzése megállapította, hogy a Repülőtéren folytatott tevékenység 2006. és 2023. év között bekövetkezett, a 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pontja ab) alpontja szerinti jelentős módosítása miatt környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása, illetve környezeti hatástanulmány benyújtása szükséges.

A szakhatóság hatáskörébe utalt, hatásviselő környezeti elemre vagy rendszerre vonatkozólag, valamint a szakhatóság feladat- és hatáskörébe utalt, a tevékenység következtében előforduló környezetveszélyeztetésre vonatkozólag, a helyi környezet védelméről szóló 3/2024. (I.31.) önkormányzati rendelet tárgyi ügyben nem tartalmaz az országos hatályú jogszabályoknál szigorúbb szabályokat, továbbá nem állapít meg a tárggyal kapcsolatos szabályokat, szakmai-tartalmi követelményeket, ezért a **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén 2025-2030 között tervezett fejlesztések ellen helyi környezet- és természetvédelmi szempontból kifogás nem emelhető.**

Ezt a tájékoztatást a jegyző a helyi környezet védelméről szóló 3/2024. (I.31.) önkormányzati rendelet és az Ákr. 25. §. (1) bekezdés b) pontja alapján adta meg.”

A Környezetvédelmi Hatóság a fentiekhez kapcsolódóan hozzáfűzi, hogy a Budapest XVIII. kerületi jegyző 12/117-2/2026 számú tájékoztatásában foglaltak tartalmát tekintve azonosak az általa is hivatkozott 9/440-7/2025 számú polgármesteri nyilatkozat a)–d) pontjaival – a természetvédelmi vonatkozását pedig a Természetvédelmi Hatóság kezelte –, melyre a Környezetvédelmi Hatóság nyilatkozattételre szólította fel a Környezethasználót, illetőleg Budapest XVI. Kerület Jegyzője szakhatósági állásfoglalásában előírásokat tett; továbbá Vecsés város jegyzője VEC/4699-3/2025. számú tájékoztatásában szakhatósággént hivatkozik magára, de az alábbiak szerint kizárásra került.

A Környezetvédelmi Hatóság a jegyzők fenti tájékoztatásait döntése kiadásánál figyelembe vette.

XII. Szakhatósági megkeresés és az állásfoglalás indokolása

A Környezetvédelmi Hatóság – figyelemmel az Ákr. 55. § (1) bekezdésében foglaltakra – az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet] 1. § (1) bekezdése és 2. §-a, valamint az 1. mellékletében foglalt 9. táblázat 4. és 20. sorában meghatározott szakkérdések tekintetében 2025. október 21. napján PE/KTHF/39128-12/2025, PE/KTHF/39128-13/2025, PE/KTHF/39128-14/2025 és PE/KTHF/39128-15/2025 számon megkereste az ügyben érintett szakhatóságokat. A megkeresés tartalmazta a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (11) bekezdés szerinti közmeghallgatásra vonatkozó adatokat.

Budapest Főváros Főjegyzője 2025. október 27. és 30. napján kelt, FPH059/2742-2/2025 és FPH059/2742-5/2025 számú végzéseivel – amelyeket a Környezetvédelmi Hatóság is megkapott – a PE/KTHF/39128-12/2025 számú szakhatósági megkeresést a mellékleteivel hatáskör hiányában áttette Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimrei Polgármesteri Hivatalhoz, illetve Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Polgármesteri Hivatalához, az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1/A. § (5) bekezdésére és az Ákr. 17. §-ára való hivatkozással. A végzések

indokolásában rögzítésre került, hogy a kérelemmel kapcsolatban a fővárosi főjegyző hatáskörrel és illetékességgel nem rendelkezik, a kizárólagos eljáró hatóság a nevezett két polgármesteri hivatal, amelyek külön-külön az egyes kerületekhez tartozó telkek révén rendelkeznek hatáskörrel, ezért a fővárosi főjegyző az ügyeket áttette.

Tekintettel a döntések formájára, a Környezetvédelmi Hatóság informális módon kezdeményezett „szakhatósági egyeztetést” Budapest Főváros Várostervezési Főosztályával azok tartalmát illetően, melynek során tudomására jutott, hogy a főosztály a Dokumentáció tárgyát képező projekteket a 181/2016. (VII. 1.) Korm. rendelet hatálya alá tartozóan, nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásoknak tekinti, így az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, valamint az 1/A. § (1) és (5) bekezdése szerint járt el, függetlenül a Környezetvédelmi Hatóság által jelzett, e kérdéskörben a Környezethasználó 2025. október 18. napján érkezett tényállás tisztázására, miszerint a tárgyi beadványt nem feltétlenül lehet kiemelt eljárásrendben elbírálni. Figyelemmel arra, hogy a főosztály a döntéseket már meghozta és kiadmányozta, a Környezetvédelmi Hatóság elfogadta a főosztály ezen eljárási cselekményeit és eltekintett a további intézkedésektől.

Ezt követően 2025. november 4. napján Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzat Jegyzője PI/2562-2/2025 számon kikötés nélkül, valamint Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Jegyzője 9/440-2/2025, 12/1020-3/2025 számon feltételekkel, a szakhatósági hozzájárulásukat megadták.

Majd Budapest Főváros XVIII. kerületi Önkormányzat Jegyzője 2025. november 24. kelt 9/440-5/2025 számú végzésével a 9/440-2/2025, 12/1020-3/2025 számon kiadott szakhatósági hozzájárulását az önkormányzat ügyféli jogállására való tekintettel visszavonta, mert az Ákr. 23. § (4) bekezdése alapján objektív kizárási ok áll fenn vele szemben; továbbá ugyanezen a napon kelt 9/440-6/2025 számú végzésével a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdésére és az Ákr. 24. § (4) bekezdése való hivatkozással kizárási okot jelentett be Budapest Főváros Kormányhivatala, mint felügyeleti szerv részére, és másik azonos hatáskörű hatóság kijelölését kérte, tekintettel arra, hogy a jegyző illetékességi területének önkormányzata a tárgyi ügyben ügyfél.

Budapest Főváros XVII. kerületi Önkormányzat Jegyzője 2025. december 16. napján kelt PI/2562-4/2025 számú végzésével a PI/2562-2/2025 számon kiadott szakhatósági hozzájárulását az önkormányzat ügyféli jogállására való tekintettel visszavonta, mert az Ákr. 23. § (4) bekezdése alapján objektív kizárási ok áll fenn vele szemben, egyúttal a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdésére és az Ákr. 24. § (4) bekezdése való hivatkozással kizárási okot jelentett be Budapest Főváros Kormányhivatala, mint felügyeleti szerv részére, és másik azonos hatáskörű hatóság kijelölését kérte, tekintettel arra, hogy a jegyző illetékességi területének önkormányzata a tárgyi ügyben ügyfél.

Budapest Főváros Kormányhivatala Hatósági és Oktatási Főosztály Hatósági Döntés-felülvizsgálati Osztálya 2025. december 16. napján kelt, BP/1010/01926-2/2025. számú végzésével Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc–Pestszentimre Önkormányzatának Jegyzőjét, mint elsőfokú szakhatóságot a tárgyi eljáráshoz kapcsolódó szakhatósági eljárásból kizárta, egyben az eljárás lefolytatására Budapest XVI. Kerület Jegyzőjét jelölte ki, aki 2026. március 26. napján 1/378-6/2026 számon a szakhatósági állásfoglalását megadta.

Budapest Főváros Kormányhivatala Hatósági és Oktatási Főosztály Hatósági Döntés-felülvizsgálati Osztálya 2025. december 18. napján kelt, BP/1010/01954-2/2025. számú végzésével Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzatának Jegyzőjét, mint elsőfokú szakhatóságot a tárgyi eljáráshoz kapcsolódó szakhatósági eljárásból kizárta, egyben az eljárás lefolytatására Budapest XVI. Kerület Jegyzőjét jelölte ki, aki 2026. január 15. napján 1/378-2/2026 számon a szakhatósági állásfoglalását megadta.

Ecser Nagyközség Önkormányzat Jegyzője 2025. november 17. napján kelt I/4652-7/2025 számú kizárási kérelmében, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdésére és az Ákr. 23. § (4) bekezdésére való hivatkozással, az Ákr. 24. § (4) bekezdése alapján kizárási okot jelentett be a Pest Vármegyei Kormányhivatal, mint felügyeleti szerv részére, és másik azonos hatáskörű hatóság kijelölését kérte, tekintettel arra, hogy a jegyző illetékességi területének önkormányzata a tárgyi ügyben ügyfél.

A Pest Vármegyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Hatósági Osztály 2025. december 11. napján kelt PE/040/00194-3/2026 számú végzésével Ecser Nagyközség Önkormányzatának Jegyzőjét, mint elsőfokú szakhatóságot a tárgyi eljáráshoz kapcsolódó szakhatósági eljárásból kizárta, egyben az eljárás lefolytatására Üllő Város Jegyzőjét jelölte ki, aki 2026. január 7. napján, 300-1/2026. számon a szakhatósági állásfoglalását megadta.

Vecsés Város Önkormányzat Jegyzője VEC/4696-2/2025. számú kizárási kérelmében, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 1. § (6b) bekezdésére és az Ákr. 23. § (4) bekezdésére való hivatkozással, az Ákr. 24. § (4) bekezdése alapján kizárási okot jelentett be a Pest Vármegyei Kormányhivatal, mint felügyeleti szerv részére, és másik azonos hatáskörű hatóság kijelölését kérte, tekintettel arra, hogy a jegyző illetékességi területének önkormányzata a tárgyi ügyben ügyfél.

A Pest Vármegyei Kormányhivatal Hatósági Főosztály Hatósági Osztály 2025. november 6. napján kelt PE/040/02801-2/2025 számú végzésével Vecsés Város Önkormányzatának Jegyzőjét, mint elsőfokú szakhatóságot a tárgyi eljáráshoz kapcsolódó szakhatósági eljárásból kizárta, egyben az eljárás lefolytatására Üllő Város Jegyzőjét jelölte ki, aki 2025. november 24. napján, 7475-2/2025. számon a szakhatósági állásfoglalását megadta.

A megkeresett szakhatóságok jelen határozat rendelkező részében foglalt állásfoglalásukat az alábbiakkal indokolták.

1. Budapest XVI. Kerület Jegyzője 1/378-2/2026 számon:

„Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya a PE/KTHF/39128-12/2025. számú megkeresésében szakhatósági állásfoglalást kért Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Főjegyzőjétől a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Reptér környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében a tárgyi tevékenységgel kapcsolatos, a hatáskörébe tartozó településrendezési tervben és a helyi építési szabályzatban meghatározott előírások érvényesülésére vonatkozóan.

Az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet) 1/A. § (1) és (5) bekezdései alapján:

*»(1) * A Kormány a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér fejlesztésére irányuló beruházások megvalósításával összefüggő közigazgatási hatósági ügyek kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és*

az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 181/2016. (VII. 1.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése szerinti beruházás (a továbbiakban: Beruházás) esetén szakhatóságként – a (2)–(5) bekezdésben, valamint az 1/D. §-ban meghatározott kivétellel – a törvényben vagy e kormányrendeletben kijelölt szakhatóságok közül azt jelöli ki, amely Budapest XVIII. kerület területe tekintetében illetékes.

[...]

(5) * A Kormány a Beruházás esetén a helyi településrendezési tervekkel való összhang megállapítása, valamint az építmény vagy tevékenység helyi önkormányzati rendeletben meghatározott természetvédelmi követelményeknek való megfelelésének szakkérdésében szakhatóságként az építmény vagy tevékenység helye szerinti települési, fővárosi kerületi önkormányzat jegyzőjét, a Fővárosi Önkormányzat által közvetlenül igazgatott terület tekintetében a fővárosi önkormányzat főjegyzőjét jelöli ki.«

Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala Várostervezési Főosztálya FPH059/2742-5/2025 számú végzésével a tárgyi ügyet a fentiekben idézett 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1/A. § (1) és (5) bekezdései alapján Budapest Főváros Rákosmente Polgármesteri Hivatalához tette át.

Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzat Jegyzője a PI/2562-4/2025 számú végzésében megkereste a Budapest Főváros Kormányhivatala Hatósági és Oktatási Főosztályát más, azonos hatóság kijelölése végett.

Budapest Főváros Kormányhivatala Hatósági és Oktatási Főosztálya a BP/1010/01954-2/2025. számú végzésében a Pest Vármegyei Kormányhivatal előtt, a Budapest Airport Zrt. kérelmére, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre vonatkozóan indult környezeti hatásvizsgálati eljárásból Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzatának Jegyzőjét, mint hatáskörrel rendelkező illetékes szakhatóságot kizárta, és a szakhatósági eljárás lefolytatására Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Jegyzőjét jelölte ki.

A szakhatósági megkereséshez eredetileg csatolt dokumentáció a kijelöléssel nem került továbbításra, ezért az állásfoglalás a Kormányhivatalok nyilvános felületéről letölthető publikus dokumentációra alapozva készült.

»A településrendezési tervben, és a helyi építési szabályzatban meghatározott előírások érvényesülnek-e« szakkérdéssel kapcsolatos előírásokról az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklete 9. táblázatának 20. sora rendelkezik.

Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata Képviselő-testületének a Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Kerületi Építési Szabályzatáról szóló 20/2019. (VII. 19.) önkormányzati rendelete) 1. § (1) bekezdése alapján:

»(1) Jelen - Rákosmente Kerületi Építési Szabályzatáról szóló - rendelet (a továbbiakban: RKÉSZ) hatálya a XVII. kerület közigazgatási területére terjed ki, kivételt képeznek az 1. mellékletében a 'Szabályozás alá nem vont területek' (a továbbiakban: Terület).«

A környezeti hatástanulmányban foglaltak szerint a tervezett projektek nem a XVII. kerület közigazgatási területén fekszenek, a tervezési terület nem érinti a kerületet, ezért azokra vonatkozóan az RKÉSZ hatálya nem terjed ki.

(Lásd.: Környezeti hatástanulmány a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén 2025 – 2030 között tervezett fejlesztésekre vonatkozóan, közérthető összefoglaló 6. oldal 1. ábra: vázlatos helyszínrajz a hatástanulmányban vizsgált tervezett projektek elhelyezkedéséről.)

A tervezett projektek hatásterülete kiterjed a XVII. kerületre, melyre vonatkozóan a környezeti hatástanulmány tartalmazza az részletes méréseket, vizsgálatokat. (pld. közlekedésből, üzemelésből származó zaj, levegőtisztaság stb..)

Csapadékvízvezető rendszer Budapest Airport Zrt. által történő felújítása a XVII. kerület 0129312 hrsz.-ú ingatlant is érinti. Pest Vármegyei Kormányhivatal, 2024. november 22-én kelt. 30414/2939-2/2024.ált. határozatában a megszűnő csapadékcatornákra és víztisztító műtárgyakra vízjogi megszüntető engedélyt, a tervezett csapadékvíz-elvezetés csatornákra vízjogi létesítése engedélyt adott.

A Budapest Airport Zrt. által létesítendő GSE tároló, valamint fedett nyitott szín (canopy) a Budapest XVIII. kerületben, a 156753, 156742 helyrajzi számú ingatlanokon található, a kitermelt föld ideiglenes tároló helye azonban a XVII. kerület közigazgatási területén van. A XVIII. kerületben

létesítendő GSE tároló, valamint fedett nyitott színnel kapcsolatos szakhatósági állásfoglalásunkat a 2024. 04. 30.-án kelt, 1/8407-5/2024. számon adtuk meg.

A környezeti hatástanulmány dokumentációját megvizsgálva megállapítást nyert, hogy az abban foglaltak az RKÉSZ előírásainak megfelelnek.

Az Ákr. 55. § (4) bekezdése értelmében a szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg. Az Ákr. 112. § (2) bekezdése alapján jelen végzésem ellen önálló jogorvoslatnak helye nincs. Végzésemet az Ákr. 81. § (3) bekezdése figyelembevételével, az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, 1/A. § (5) bekezdése és 1. melléklete 9. táblázatának 20. sora által biztosított jogkörömben eljárva adtam ki.”

2. Budapest XVI. Kerület Jegyzője 1/378-6/2026 számon:

„Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya a PE/KTHF/39128-12/2025. számú megkeresésében szakhatósági állásfoglalást kért Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Főjegyzőjétől a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Reptér környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében a tárgyi tevékenységgel kapcsolatos, a hatáskörébe tartozó településrendezési tervben és a helyi építési szabályzatban meghatározott előírások érvényesülésére vonatkozóan.

Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala Várostervezési Főosztálya FPH059/2742-2/2025 számú végzésével tárgyi ügyet a Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Polgármesteri Hivatalához tette át, aki viszont tekintettel arra, hogy az eljárásban ügyféli minőségben vesz részt másik azonos hatáskörű hatóság kijelölését kérte.

Budapest Főváros Kormányhivatala Hatósági és Oktatási Főosztálya a BP/1010/01926-2/2025. számú végzésében a Pest Vármegyei Kormányhivatal előtt, a Budapest Airport Zrt. kérelmére, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre vonatkozóan indult környezeti hatásvizsgálati eljárásból Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc–Pestszentimre Önkormányzatának Jegyzőjét, mint hatáskörrel rendelkező illetékes szakhatóságot kizárta, és a szakhatósági eljárás lefolytatására Budapest Főváros XVI. kerületi Önkormányzat Jegyzőjét jelölte ki.

A megkeresés az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet (továbbiakban: 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet) 1. melléklete 9. táblázatának 20. sora szerinti szakkérdés: »A településrendezési tervben, és a helyi építési szabályzatban meghatározott előírások érvényesülnek-e.« tekintetében Budapest XVIII. kerület illetékességi területére vonatkozóan érkezett.

A fentiekben idézett szakkérdés tekintetében az érintett területre Budapest Főváros XVIII. Kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata Képviselő-testületének a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Kerületi Építési Szabályzatáról szóló 6/2022. (III. 9.) önkormányzati rendelete (továbbiakban: BUD KÉSZ) vonatkozik.

A BUD KÉSZ 1. § (1) bekezdése alapján: »A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Kerületi Építési Szabályzatának (a továbbiakban: BUD KÉSZ) hatálya a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) területének Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre közigazgatási területére eső, az 1. mellékletben lehatárolt területére terjed ki.« A BUD KÉSZ 1. számú melléklete szerint: »BUD KÉSZ TERÜLETI HATÁLYA: 0137678/1, 154229, 156716/2, 156217, 156722, 156725/2, 156728, 156729, 156731, 156732, 156733, 156734, 156735, 156737, 156738, 156739, 156740, 156741, 156742, 156743, 156744, 156745, 156746, 156747, 156753, 156754, 156755, 156756, 156757, 156758, 156762 helyrajzi számú ingatlanok és a későbbi esetleges telekalakítások után az ezen helyrajzi számokból kialakuló újabb telkek területei.«

A Környezeti Hatástanulmány (továbbiakban KHT.) tárgyat képező projektek közül az alábbiak helyezkednek el a BUD KÉSZ hatálya alá tartozó területen:

1. Pier B utasmóló kapacitás bővítés, projektkód: K-1715_PierB
2. Új bejárat kialakítása a T2 érkezési csarnoknál, projektkód: K-2138_T2NewEntr
3. Központi jégtelenítőhely kialakítása (és GSE tároló, fedett nyitott szín, projektkód: K-R720_De-icing
4. D portai dolgozói parkoló, projektkód: K-16_Dparking
5. 3-4-állásos repülőgép karbantartó hangár, projektkód: K-126_Hangar

6. A 13R/31L jelű futópálya és csatlakozó gurulóutak felújítási munkái, projektkód: K-1658_Taxiw_13R_31L
7. T1 Apron és Hangár Apron bővítése, felújítása, G gurulóút felújítása, projektkód: K-1694_Taxiw_TXL_G

A BUD KÉSZ 5. § (1)-(2) bekezdése alapján:

»5. § (1) A Repülőtér területén bármely zöldfelület kizárólag a repülés biztonságát nem veszélyeztető módon alakítható ki, amelyhez kapcsolódóan a növénytelepítést és fenntartást is úgy kell végezni, hogy a telepített növényzet a légiközlekedést veszélyeztető nagytetű állat vagy madár élőhelyéül ne szolgálhasson.

(2) A Repülőtér területét kiszolgáló magánutak, közhasználat elől el nem zárt magánutak vagy önálló telekkel nem rendelkező belső utak útfelületeinek legalább egyik oldalán fasor telepítéséről kell gondoskodni. Ettől kizárólag az (1) bekezdés szerinti esetben lehet eltérni vagy ott, ahol azt a meglévő közműhálózat nem teszi lehetővé. A telepítendő fasornak környezethez illő, útsorfa minőségű faegyedekből álló, várostűrő növényzetnek kell lennie a településkép védelméről szóló önkormányzati rendeletben meghatározott ajánlott növényfajok figyelembevételével. A növényzet folyamatos fenntartásáról gondoskodni kell.»

A BUD KÉSZ hatálya alá tartozó projektek esetében a fentiekben idézett 5. §-(2) bekezdése szerinti fasor ültetési kötelezettségtől elérni repülésbiztonsági okokból indokolt lehet.

A KHT. »3.1.4. Javasolt hatáscsökkentő intézkedések« és »5.1.1.1 Javasolt intézkedések az építés ideje alatt« fejezetei tartalmazzak fasorok, bokrosok telepítésére vonatkozó javaslatot, de a repülésbiztonsági szempontok figyelembevétele mellett.

A BUD KÉSZ 16. § (6) pontja szerint: »Építmények üzemelése során keletkező, külön jogszabályban meghatározott káros és veszélyes anyagokat tartalmazó szennyvizek a közcsonnába vagy szennyvízgyűjtőbe – a közszolgáltató egyedi hozzájárulásában foglaltaktól eltérően – nem vezethetők. A káros és veszélyes anyagokat tartalmazó szennyvizet a közcsonnába vezetés előtt a telken belül előtisztítani, előkezelni kell.»

A KHT. »1.5.4.1.1.1 Szennyvíz kibocsátás önellenőrzési tevékenység« fejezetében foglaltak szerinti a káros és veszélyes anyagokat tartalmazó szennyvíz a Fővárosi Csatornázási Művekkel kötött szerződéstől eltérően sem vezethető a közcsonnába.

A BUD KÉSZ 16. § (9) bekezdése szerint: »Húsz vagy annál több gépkocsit befogadó parkoló kizárólag olyan módon alakítható ki, hogy a területén összegyűjthető legyen a csapadékvíz. Ebben az esetben és a gazdasági területeken belül kialakított útburkolatoknál a csapadékvíz kizárólag hordalék- és olajfogó műtárgyon keresztül vezethető a csapadékvíz-elvezető hálózatba.»

KHT »Felszíni víz« fejezete szerint: »Az üzemelés során a 'D portai dolgozói parkoló (K-16_Dparking)' tervezett területén az 'A zóna', 'C zóna' és 'D zóna' parkolók esetén a csapadékvíz olajfogók után szikkasztó boxokba kerül, és elszikkad.»

A BUD KÉSZ 16. § (10) bekezdése szerint: »A Repülőtér területén a termőföld külön jogszabályban meghatározottak szerinti más célú használatával járó új építkezés esetén a termőföldet le kell termelni az érintett területről, deponálni és kiporzás ellen védeni kell, majd – lehetőleg a helyszínen – a zöldfelületek létesítésénél kell felhasználni. A felesleges humuszos feltalajt a Repülőtérén kívüli területen elhelyezni kizárólag a hatáskörrel rendelkező hatóságnak a vizsgálatát követően kiadott nyilatkozata alapján lehet.»

A KHT »Földtani közeg, felszín alatti víz« fejezete szerint humuszos termőtalaj kiszállítása a területről nem tervezett. A KHT »3.5.9.1 Javasolt intézkedések az építés ideje alatt« fejezete tartalmazza a kiporzás elleni védelmet, annak hatását, a várható porszennyezés értékét figyelembe veszi a felületi légszennyezés-porszennyezés fejezetében.

BUD KÉSZ 18. § (1) és (2) bekezdése szerint:

»18. § (1) A Repülőtérén új létesítmény vagy meglévő épületben új használati mód kialakítása esetén a passzív akusztikai védelmet oly mértékben kell kialakítani, hogy minden helyiségben az adott helyiségre vonatkozó mindenkor általános előírások teljesüljenek.

(2) A Repülőtér területén a lakóterületektől mért 200 méteres távolságon belül új épület építése, meglévő épület rendeltetés-változtatása vagy bővítése esetén a lakóterületek – vonatkozó jogszabályok

szerinti – zajvédelme érdekében, szükség esetén gondoskodni kell azok passzív akusztikai védelméről az új létesítményből származó vagy a rendeltetés-változtatásból fakadó új zajhatások ellen.»

BUD KÉSZ 24. § (2)-(4) bekezdései szerint:

»(2) A Repülőtér területén fakivágás a légiforgalom biztonságának érdekében az Önkormányzat vonatkozó rendeleteiben előírt módon és feltételek mellett végezhető.

(3) A Repülőtér területén a felszíni parkolók fásítását a légiforgalom biztonságának veszélyeztetése nélkül és az (5) bekezdésben foglaltak figyelembevételével kell kialakítani.

(4) Amennyiben a Repülőtér területén kialakításra kerülő felszíni parkolók fásítása légiforgalmi biztonsági okokból nem lehetséges vagy az csak az országos szabályoktól eltérő módon valósítható meg, akkor ennek tényét az Önkormányzat felé jelezni és a lehetséges megoldásokat az önkormányzati főépítéssel egyeztetni szükséges.»

A KHT »Záportározó« fejezete szerint az új záportározó kialakítása során 230 db. fa kivágása szükséges. A KHT részletesen tartalmazza a vonatkozó helyi önkormányzati rendeletnek való megfelelő fapótlás papamétereit, de az abban hivatkozott fás szárú növények védelméről szóló 346/2008. (XII. 30.) Korm. rendelet 2024. X. 1-től már hatályát veszítette. A hatályos települési zöldinfrastruktúráról, a zöldfelületi tanúsítványról és a zöld védjegyről szóló 282/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet alkalmazását a rendelkező részben feltételként előírtam.

A KHT-ban foglaltak a BUD KÉSZ előírásainak a fentiekben részletezettek teljesülése esetén megfelelnek, ezért a szakhatósági állásfoglalás feltételekkel került megadásra.

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (4) bekezdése értelmében a szakhatóság döntése az eljárást befejező döntés elleni jogorvoslat keretében támadható meg. Az Ákr. 112. § (1) bekezdése alapján jelen végzésem ellen önálló jogorvoslatnak helye nincs. Végzésem az Ákr. 81. §. (3) bekezdése figyelembevételével, az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, 1/A. § (5) bekezdése és 1. melléklete 9. táblázatának 20. sora által biztosított jogkörömben eljárva adtam ki.”

3. Üllő Város Jegyzője 300-1/2026. számon:

„PVKH Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály megkeresést intézett Ecser Nagyközség Önkormányzat Jegyzőjéhez a tárgyi ügyben abban a szakkérdésben, hogy a tervezett tevékenységhez szükséges, a településrendezési tervben és a helyi építési szabályzatban meghatározott előírások érvényesülnek-e.

Ecser Önkormányzat Jegyzője az ügyben az Ákr. 23.§(4) bek. alapján kizárási okot jelentett be a PVKH Hatósági Főosztály Hatósági Osztályának, aki a PE/040/02973-2/2025. sz. végzésében az eljárásból Ecser Önkormányzat Jegyzőjét kizárta és egyúttal eljáró szervként Üllő Város Önkormányzat Jegyzőjét jelölte ki.

A letöltött környezeti hatástanulmány dokumentációjának áttanulmányozása után megállapítottam, hogy a tervezett tevékenység végzése Ecser településrendezési eszközeivel nem ellentétes.

Fenti szakhatósági állásfoglalást a hivatkozott jogszabályhelyek alapján adtam ki. Az önálló jogorvoslatot az Ákr. 112.§ és 116.§ alapján zártam ki és az Ákr. 55.§ (4) bekezdésre való hivatkozással adtam tájékoztatást a jogorvoslat lehetőségéről.”

4. Üllő Város Jegyzője 7475-2/2025. számon:

„PVKH Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály megkeresést intézett Vecsés Város Önkormányzat Jegyzőjéhez a tárgyi ügyben abban a szakkérdésben, hogy a tervezett tevékenységhez szükséges, a településrendezési tervben és a helyi építési szabályzatban meghatározott előírások érvényesülnek-e.

Vecsés Város Önkormányzat Jegyzője az ügyben az Ákr. 23.§(4) bek. alapján kizárási okot jelentett be a PVKH Hatósági Főosztály Hatósági Osztályának, aki a PE/040/02801-2/2025. sz. végzésében az eljárásból Vecsés Város Önkormányzat Jegyzőjét kizárta és egyúttal eljáró szervként Üllő Város Önkormányzat Jegyzőjét jelölte ki.

A letöltött környezeti hatástanulmány dokumentációjának áttanulmányozása után megállapítottam, hogy a tervezett tevékenység végzése Vecsés településrendezési eszközeivel összhangban van.

Fenti szakhatósági állásfoglalást a hivatkozott jogszabályhelyek alapján adtam ki. Az önálló jogorvoslatot az Ákr. 112.§ és 116.§ alapján zártam ki és az Ákr. 55.§ (4) bekezdésre való hivatkozással adtam tájékoztatást a jogorvoslat lehetőségéről.”

5. FKI 35100/25-4/2026.ált. számon:

„Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárásban a Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály, mint engedélyező hatóság megkereste Hatóságomat, mint első fokú polgári védelmi szakhatóságot szakhatósági állásfoglalása kiadásának céljából.

A megkereső hatóság által csatolt iratok alapján a környezeti hatásvizsgálati eljárásban az engedély kiadásához hozzájárultam.

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén alapul.

Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklet 9. táblázat 4. sora határozza meg.

Illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg.”

6. PVKI 36300/2226-1/2025.ált. számon:

„A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárásban a Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály, mint engedélyező hatóság 2025. október 21-én megkereste Hatóságomat, mint első fokú polgári védelmi szakhatóságot szakhatósági állásfoglalása kiadásának céljából.

A megkereső hatóság által csatolt iratok alapján a környezeti hatásvizsgálati eljárásban az engedély kiadásához hozzájárultam.

Szakhatósági állásfoglalásom az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 55. § (1) bekezdésén alapul.

A jogorvoslat lehetőségéről a tájékoztatást az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján adtam.

Hatáskörömet az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklet 9. táblázat 4. sora határozza meg.

Illetékességemet a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény végrehajtásáról szóló 234/2011. (XI. 10.) Korm. rendelet 3. § (1) bekezdése, valamint ugyanezen rendelet 1. melléklete határozza meg.”

A Környezetvédelmi Hatóság az eljárás során közreműködő szakhatóságok állásfoglalását és azok indokolását az Ákr. 81. § (1) bekezdés alapján foglalta a határozatba. A szakhatóságok állásfoglalása ellen az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján önálló jogorvoslatnak nincs helye, azok a határozat elleni jogorvoslat keretében támadhatók meg.

XIII. Szakkérdésben megkeresés és a szakvélemény indokolása

A Környezetvédelmi Hatóság a környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 624/2022. (XII. 30.) Korm.

rendelet] alapján, az illetékességi szabályok figyelembevételével 2025. október 21. napján megkereste a hatáskörrel rendelkező hatóságokat. A megkeresés tartalmazta a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (11) bekezdés szerinti közmeghallgatásra vonatkozó adatokat. A megkeresett hatóságok válaszukat az alábbiak szerint adták meg.

Népegészségügyi szempontból:

A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/39128-16/2025 és PE/KTHF/39128-17/2025 számon, a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése és 3. melléklet 3. sorában meghatározott – a környezet- és település-egészségügyre, az egészségkárosító kockázatok és esetleges hatások felmérésére, a felszín alatti vizek minőségét, egészségkárosítás nélküli fogyaszthatóságát, felhasználhatóságát befolyásoló körülmények, tényezők vizsgálatára, lakott területtől (lakóépülettől) számított védőtávolságok véleményezésére, a talajjal, a szennyvizekkel, veszélyes hulladékokkal kapcsolatos közegészségügyi követelmények érvényesítésére, az emberi használatra szolgáló felszíni vizek védelmére kiterjedő – szakkérdés tekintetében, megkereste Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztályát (a továbbiakban: BFKH Népegészségügyi Főosztály), illetve a Pest Vármegyei Kormányhivatal Monori Járási Hivatala Népegészségügyi Osztályát (a továbbiakban: PVKH Népegészségügyi Hatóság). PVKH Népegészségügyi Hatóság PE-09/NEO/03586-2/2025 számú levelével a megkeresést áttette a BFKH Népegészségügyi Főosztályára. BFKH Népegészségügyi Főosztály BP/FNEF/01028-1/2026 számú egyedi kirendelési utasításával szakkérdés vizsgálatára kirendelte a BFKH Népegészségügyi Hatóságát, amely BP/FNEF/01028-3/2026. számon adta meg válaszáat, amit a Környezetvédelmi Hatóság döntése kiadásánál figyelembe vett.

1. PVKH Népegészségügyi Hatóság PE-09/NEO/03586-2/2025 számon:

„Csatolva küldjük a BUD Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárás iratanyagát, mivel több illetékes hatóság illetékességi területét érinti a népegészségügyi szakhatósági hatáskörbe tartozó szakkérdés elbírálása és a megelőzés alapján nem lehet eldönteni, hogy melyik hatóság jogosult az eljárásra.

Jelen leveletem az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény 18.§ (3) bek. a.) pontja alapján küldöm meg.”

2. BFKH Népegészségügyi Hatóság BP/FNEF/01028-3/2026. számon:

„A Budapest Airport Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Üzemeltető Zrt. (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér, a továbbiakban: BUD Zrt.) a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében a Pest Vármegyei Kormányhivatal (a továbbiakban: Kormányhivatal) Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálya hivatkozott számú levelében a környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 11. § (1) bekezdésében, illetve 3. mellékletének 3. pontjában megjelölt szakkérdések vizsgálatát kérte, figyelembe véve a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 314-es Korm. rendelet) 5. számú mellékletében foglaltakat.

Budapest Főváros Kormányhivatala Népegészségügyi Főosztályának BP/FNEF/01028-1/2026. iktatószámú egyedi kirendelési utasítása alapján kirendelésre kerültem.

A Korm. rendelet szerint az előzetes vizsgálati, a környezeti hatásvizsgálati, az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásban, az összevont eljárásban, valamint a felülvizsgálati eljárás során minden esetben vizsgálni kell

»a környezet- és település-egészségügyre, az egészségkárosító kockázatok és esetleges hatások felmérésére, a felszín alatti vizek minőségét, egészségkárosítás nélküli fogyaszthatóságát,

felhasználhatóságát befolyásoló körülmények, tényezők vizsgálatára, lakott területtől (lakóépülettől) számított védőtávolságok véleményezésére, a talajjal, a szennyvizekkel, veszélyes hulladékokkal kapcsolatos közegészségügyi követelmények érvényesítésére, az emberi használatra szolgáló felszíni vizek védelmére» kiterjedő szakkérdéseket.

A 314-es Korm. rendelet 5. számú mellékletében foglaltak szerint vizsgálni kell »az emberi egészségre közvetlen és közvetett módon ártalmas környezeti kockázatok mértéke, megelőzhetősége vagy csökkenthetősége« szakkérdést is.

Az elektronikus úton megküldött, valamint közzétett dokumentációt áttanulmányoztam és a dokumentáció, illetve a szakkérdések vizsgálata alapján az alábbiakat állapítottam meg:

A Budapest Airport Zrt. alapfeladatként látja el:

- a repülőtér üzemeltetését,
- a légi járművek közlekedéséhez és földi kiszolgálásához szükséges létesítmények üzemeltetését,
- a repülőtéri utastájékoztató és információs szolgálat fenntartását és
- a repülőtér forgalmának koordinálását.

A Repülőtér működéséhez kapcsolódóan 2004-ben teljesítményértékelést nyújtottak be az elsőfokú környezetvédelmi hatósághoz, melyet a hatóság elfogadott. A cég 2011-ben az engedély érvényességi idejének meghosszabbítását kérte, melyet a hatóság szintén elfogadott, ugyanakkor a benyújtott fellebbezések és a másodfokú eljárás lefolytatása után a bíróság új eljárásra kötelezte az elsőfokú hatóságot. A megismételt eljárásban hozott döntést ezután a másodfokú környezetvédelmi hatóság semmisítette meg, így ismételt új eljárás indult 2015-ben, azonban az ebben az ügyben hozott döntés is megsemmisítésre került 2023-ban. A bírósági ítélet alapján az elsőfokú környezetvédelmi hatóság a tényállás tisztázása érdekében nyilatkozattételre, illetve a benyújtott adatok alapján további pontosításra, majd a környezetvédelmi hatósághoz menet közben beérkező észrevételekre tekintettel az észrevételekre vonatkozó álláspontja megadására szólította fel a BUD Zrt-t. A környezetvédelmi hatóság a hozzá megküldött iratok alapján megállapította, hogy a tevékenység engedélyezéséhez környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatása szükséges és megadta a benyújtandó környezeti hatástanulmány tartalmi követelményeit is.

A környezeti hatástanulmány (KHT) a Repülőtéren a 2006. október 26. és 2023. november 27. közötti időszakban megvalósult, illetve a hatástanulmány elkészítésekor, annak benyújtása időpontjáig belátható időn belül tervezett új fejlesztésekre vonatkozik. A fejlesztések célja, hogy a folyamatosan növekedő utas és áruforgalom hatékonyan, biztonságosan, komfortosan és fennakadások nélkül, zavartalanul lebonyolítható legyen.

A dokumentáció tartalmaz alapállapot-projekteket, melyek kivitelezése már részben, vagy teljesen befejeződött, jelenleg folyamatban van, vagy már építési és/vagy egyéb szakági (létesítési) engedéllyel rendelkezik. Szerepelnek továbbá a dokumentációban a KHT tárgyát képező projektek, melyek vonatkozásában jelenleg már rendelkezésre állnak olyan műszaki adatok, információk, melyek alapján a várható környezeti hatásuk a hatástanulmány készítésekor szakmailag megalapozottan becsülhető, illetve vannak kitékintés projektek, melyekre a műszaki adatok, információk még csak koncepció szinten elérhetőek, várható környezeti hatásuk szakmailag megalapozottan még nem becsülhető.

A KHT-ban kötelezően feltüntetendő projektek:

Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren GSE tároló, valamint fedett nyitott szín (canopy) létesítése (előzetes vizsgálati dokumentációt (EVD) elfogadó határozat: PE/KTHF/01719-33/2024.).

Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér T2 terminál környezetében új felszíni parkolók létesítése (EVD elfogadó határozat: PE/KTHF/01498-27/2024.).

Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén meglévő szennyvízgyűjtőhálózat bővítése és részleges felújítása (EVD elfogadó határozat: PE-06/KTF/46510-25/2023.).

A KHT tárgyát képező projektek:

1. Repülőtéri energiaszolgáltatás és IT hálózatának hosszútávú fejlesztése (K-U600_Tunnel)
2. Pier B utasmóló kapacitás bővítés (K-1715_PierB)
3. Új bejárat kialakítása a T2 érkezési csarnoknál (K-2138_T2NewEntr)
4. T2 Landside fejlesztés - úthálózat (K-R1 O0_Road)
5. Központi jégtelenítőhely kialakítása (és GSE tároló, fedett nyitott szín) K-R720_De-icing

6. Apron fejlesztés - első ütem (K-R711_Apron)
7. T2 Landside fejlesztés - parkolók (K-T2_Parking)
8. D portai dolgozói parkoló (K-16_Dparking)
9. 3-4-állásos repülőgép karbantartó hangár (K-126_Hangar)
10. T1 Apron és Hangár Apron bővítése, felújítása, G gurulóút felújítása (K-1694_Taxiw_TXL_G)
11. A 13R/31 L jelű futópálya és csatlakozó gurulóutak felújítási munkái (K-1658_Taxiw_13R_31 L)

A KHT során a 2025. április 1. és 2030. december 31. között tervezett új fejlesztéseket vizsgálták. A telepítés és megvalósítás során jelentkező környezeti hatások vizsgálatára, értékelésére három beruházási időszavat jelöltek ki az alábbiak szerint

- Beruházási időszak 1. (2025. április 1. – 2027. március 31.);
- Beruházási időszak 2. (2027. április 1. – 2028. június 30.);
- Beruházási időszak 3. (2028. július 1. – 2030. december 30.).

A KHT összeállításához kapcsolódóan a már megvalósult és a tervezett új fejlesztések megfelelő kontextusba helyezése érdekében, továbbá figyelembe véve a Repülőtér meglévő környezetvédelmi működési engedélyét és a Kormányhivatallal történt egyeztetéseket részleges környezetvédelmi felülvizsgálatot végeztek a BUD Zrt. 2022. január 1. és 2025. augusztus 31. közötti időszakban folytatott tevékenységére vonatkozóan. A részleges környezetvédelmi felülvizsgálat eredményeként megállapítást nyert, hogy a Repülőtér működése megfelel a vonatkozó engedélyekben és jogszabályokban előírt feltételeknek. A BUD Zrt. az előírt monitoring tevékenységeket folyamatosan teljesíti, a vonatkozó adatszolgáltatásokat az illetékes hatóságoknak megküldi.

A KHT összeállításakor a különböző projektelemek kivitelezője még nem volt ismert, illetve technológiai és műszaki leírás sem állt rendelkezésre, így az építés során alkalmazott gépek, berendezések kibocsátását; illetve az építési munkától származó környezeti zajterhelést irodalmi adatok, illetve a korábban elvégzett zajmérések alapján becsülték.

A Repülőtér Budapest központjától kb. 16 km-re DK-i irányban helyezkedik el. A repülőtér területe a 4-es sz. főút (túloldalán a Budapest-Szeged vasútvonallal), valamint Ecser, Vecsés, Budapest XVII. és XVIII. kerület által határolt területeken fekszik. A repülőtér közúti megközelíthetősége a 4-es sz. főútról (a belváros felől a Ferihegyi gyorsforgalmi úton keresztül), illetve az M0-ás körgyűrűről van biztosítva. A legközelebbi lakóingatlanok területi besorolása kertvárosias lakóterület, távolságuk a 8. projekt kivételével 279–1860 méterre tehető. A repülőtérhez legközelebbi felszíni vízfolyások a 171. csatorna, valamint a Gyáli 17. számú csatorna, melyek a repülőtéri terület keleti határában folynak; illetve a repülőtér építéseinél kavics anyagnyerőhelyként került kialakításra az 1. Terminál környezetében a Szikkasztó-tározó tó (bányató), mely felszíni tónak tekinthető.

A repülőtér teljes területe 15,42 km², amelyen két futópálya biztosítja a repülőgépek fel- és leszállását. Az utasforgalmat jelenleg a 2. Terminál szolgálja ki három épületrésszel (2A, 2B és SkyCourt) és két utasmólóval (B móló és 1. móló). A repülőtér egy éjjel-nappal működő létesítmény rendőrséggel, létesítményi tűzoltósággal, hőközpontokkal, ivóvízkutakkal és teljes hóeltakarító járműparkkal.

A repülőtér területén számos tevékenységet végeznek, pl. kazánházat, erőművet üzemeltetnek, üzemviteli és karbantartási tevékenységet, műszaki és vegyi mentesítési feladatot, út-és futópálya karbantartást, jégtelenítést, pályafenntartást, síkosságmentesítést, járműkarbantartást, üzemanyagellátást, biztonsági és tűzoltó szolgáltatást végeznek, egészségügyi szolgáltatást biztosítanak, illetve a repülőtéren számos hatóság és bérő is napi munkát végez. A repülőtéri hulladékok nagy részének szelektív gyűjtését és kezelését, valamint a hulladékgyűjtő edényzetek mosását és karbantartását külső vállalkozó végzi.

A benzin- és gázolajtartályok duplafalú föld alatti, illetve föld feletti, a kerozintartályok szimplafalú, kármentővel ellátott föld feletti kialakításúak. A kerozin teljesen zárt rendszerben, vezetéken érkezik a telephelyre a Dunai Finomítóból.

A légi járművek üzemanyag töltését/lefejtését a RÜK Kft. és a BP Európa SE Magyarországi Fióktelepe végzi napi rendszerességgel, több alkalommal, saját eljárásrend szerint. A tevékenység végzése folyamatos felügyelet mellett zajlik.

A repülőtéren az épületek, létesítmények fűtésére használati meleg vizet állít elő a BUD Zrt. vegyes tüzelésű kazánokban, amelyek jelenleg csak földgázzal üzemelnek, ugyanakkor vizsgálják egy geotermikus erőmű létesítésének lehetőségét.

A Repülőtéren egy külső vállalkozás által üzemeltetett kézi előválogató létesítmény található, ahol a hulladékok szétválogatása történik. A szétválogatott újrahasznosítható hulladék ezután külső, engedéllyel rendelkező partnerekhez kerül további kezelés céljából, míg a veszélyes hulladékot a keletkezés helyén szelektíven, a hulladék jellegének megfelelő edényzetben gyűjtik.

A KHT tárgyát képező projektek közül a Repülőtéri energiaszolgáltató és IT hálózatának hosszútávú fejlesztése projekt érvényes építési engedéllyel rendelkezik, azonban változások tervezettek. A beruházáshoz kapcsolódó létesítmények vízellátása a saját vezetékes közműről lesz biztosítva, míg a kommunális szennyvizeket a meglévő hálózat vezeti majd el.

A Pier B utasmóló kapacitás bővítés célja, hogy a meglévő épület alatti parkoló terület huzamos emberi tartózkodásra alkalmas térré alakuljon. A tervek szerint a jelenlegi parkolóterület elbontásra, míg a meglévő épület tartószerkezete felhasználásra kerül.

Az új bejárat kialakítása a T2 érkezési csarnoknál projekt célja a T2A indulási csarnok befogadóképességének növelése, míg a T2 Landside fejlesztés projekt célja a 2. Terminál épületét megközelítő, közforgalom elől el nem zárt magánutak építése, felújítása, illetve a belső közúti hálózat fejlesztése.

A Jégtelenítőhely kialakításához, illetve a T2 Landside fejlesztéshez kapcsolódóan előzetes vizsgálati eljárások lettek lefolytatva, ugyanakkor a korábbi tervekhez képest változás, hogy a GSE területen a repülőgépek jégtelenítését is tervezik, de menet közben megváltozott a T2 Landside fejlesztés műszaki tartalma is. A jégtelenítés glikol tartalmú vizes oldattal történik, míg a glikollal szennyezett elfolyó technológiai szennyvíz először tározóba, majd automata TOC tartalom vizsgáló berendezés alapján vezérelten a csapadékvíz gyűjtő, vagy a kiépült szennyvízcsatorna rendszerbe kerül.

Az Apron fejlesztés első ütemében a földfeltöltés több, mint 11 hektáros területén belül a feltöltött terület légi járművek kiszolgálására alkalmas burkolattal történő ellátását (Apron) kívánják elvégezni. A munkagépek, szállító járművek működtetéséhez előre láthatóan 2 db 5 m³ térfogatú, kettősfalú, túltöltés elleni védelemmel, szivárgás érzékelővel ellátott tartályban tárolnak majd gázolajat kármentő felett, ugyanakkor az üzemelés során már nem lesz üzemanyag tárolás a területen.

A D portai dolgozói parkoló projekt célja a D porta környékén dolgozói és bérlői parkoló kialakítása, melyhez a területen lévő épületek (a 'D' porta és a Kávézó) elbontásra, míg az üzemanyag töltőállomás felújításra kerül.

A 3-4-állásos repülőgép karbantartó hangár projekt célja egy 3-4 állásos új hangár és műhely épület létesítése és apron területek kialakítása a hangár mellett. Az üzemelés időszakában a hangárban technológiai szennyvíz keletkezésével kell számolni, melyet földalatti vasbeton medencében való gyűjtés után szippantással fognak eltávolítani. A BUD Zrt. a T1 apron projektrész megvalósítását ütemezetten tervezi, melynek keretében a G gurulóút, a TWY A1 – TWY B1 csomópont, B1 'csonk', illetve a R-2-0 csatorna kiegészítő apronon haladó szakaszának, valamint ezek közvetlen környezetének felújítását is meg kívánja valósítani. A beruházás során a burkolt felületekről folyókákkal, víznyelőkkel összegyűjtött csapadékvíz zárt tározó- és elvezető csatornarendszeren keresztül a befogadók irányába kerül elvezetésre.

A 13R/31L jelű futópálya és csatlakozó gurulóutak felújítási munkái projekt célja a RWY 13R/31L és a kapcsolódó gurulóút-rendszer és a területen lévő közművek szükség szerinti felújítása, mely új állóhelyek létesítésére is kiterjed.

A Vasúti lefejtő bővítése és fejlesztése projekt célja a kerozin lefejtő korszerűsítése a repülőtér biztonságos kerozinellátása érdekében; két új lefejtő vágánysor hozzáadásával, míg a Cargo City 2-es fázis fejlesztés célja az egyre növekvő éves áruforgalom kiszolgálása, mely új épületek létesítését jelenti.

A Szélestörzsű karbantartó hangár építése a meglévőhöz hasonló, ütemezett karbantartási feladatok ellátását kívánja elősegíteni, míg a tervezett új utasterminál létesítése (T3 terminál) kiváltja a régi 2.

Terminál épületben lévő összes operatív funkciót és kapacitást teremt a forgalomnövekedés elősegítéséhez.

A Kormányhivatal döntése szerint a KHT-ban szerepeltetni kell azokat a projekteket is, amelyekre vonatkozóan korábban előzetes vizsgálati eljárás lett lefolytatva. A GSE tároló, valamint fedett nyitott szín (canopy) létesítése kapcsán a légiközlekedés folyamatos, megfelelő színvonalon történő üzemeltetéséhez, valamint a légijárművek biztonságos légiközlekedésének garantálásához szükséges földi kiszolgáló feladatokat ellátó gépjárművek, munkagépek elhelyezésére szolgáló betonozott GSE terület, valamint annak ÉNy-i szélén egy acélszerkezetű fedett, nyitott tároló szín (canopy) létesítéséről született döntés.

A 2. Terminál környezetében új felszíni parkolók létesítése projekt kapcsán a jelenleg meglévő parkolóhelyek többsége felszámolásra kerül és helyettük új, aszfaltos parkolókat alakítanak ki, míg a Repülőtér területén meglévő szennyvízgyűjtőhálózat bővítése és részleges felújítása projekt a Repülőtér hosszú távú fejlesztéséhez kapcsolódóan a szennyvízrendszer korszerűsítését és bővítését ismerteti.

A tervezett fejlesztésekhez kapcsolódóan a dokumentáció ismerteti a meglévő és új, burkolt és burkolatlan területek nagyságát, az új épületek, légiforgalmi területek és futópálya növekményt, illetve a parkolók számának változásait, valamint az egyes projektek várható megvalósításának idejét is.

A BUD Zrt. vízellátása önálló vízbázissal történik, a vízellátást a repülőtér saját vezetékes rendszere biztosítja, és az teljesen független a városi közműhálózattól. A vízellátást a repülőtér saját 13 db mélyfúrású rétegvíz termelőkútjaival biztosítja, melyek 3 zónában helyezkednek el, míg az ivóvíz fertőtlenítése klórgázzal történik. Az ivóvíz termelő kutak műszeres kútvizsgálatát utoljára 2022-ben végezték el, míg a melléfúrásos felújítással 2024. évben létesített új kutak vizsgálatát a kivitelezést követően végezték el. A megnövekedett utasforgalom és a fejlesztések következtében a vízellátó kapacitás bővítése vált szükségessé, így ennek érdekében 6 db új rétegvízút létesítését tervezik, illetve a többlet szennyvíz befogadásához az Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. (a továbbiakban: FCSM Zrt.) hozzájárult. Az érintett területen közműves ivóvíz-, ásványvíz-, gyógyvízkészlet vízáadó bázis nem található.

A repülőtéri létesítmények kommunális és technológiai szennyvize a repülőtér szennyvízcsatorna hálózatába kerül, ahonnan ún. központi átemelő segítségével az FCSM Zrt. által üzemeltetett fővárosi szennyvízcsatorna hálózatba kerül. A technológiai szennyvizet kibocsátó létesítmények szennyvíz előkezelő műtárgyakkal vannak ellátva.

A Repülőtéren elválasztott rendszerű szenny- és csapadékvíz csatornarendszer került kiépítésre. Az építmények teljes területe, a guruló utak, fel- és leszálló pályák, forgalmi és műszaki előterek, szilárd burkolatú járdák, utak és parkolók területe csatornázva van és az összefolyó csapadékvíz elvezetésre kerül. A tervezett beruházások során kialakításra kerülő parkolófelületek csapadékvizei előtisztítás (olaj- és iszapleválasztás) után kerülnek elszikkasztásra vagy elvezetésre.

A Repülőtér északnyugati részén gravitációsan elvezetett csapadékvizek befogadója előtisztítást követően a D Portától délre fekvő Szikkasztó-tározó tó (bányató), ugyanakkor új záportározó létesítését is tervezik, illetve a Repülőtér egyes területein a csapadékvizek elszikkasztásra kerülnek. A csapadékvíz szikkasztással érintett területeken a talaj rendszeres vizsgálatát elvégezték és az eredmények alapján nem volt kimutatható összes alifás szénhidrogén (TPH) szennyezettség. A Szikkasztó-tározó tó (bányató) a repülőtér egyes kritikus létesítményeket ellátó oltó-, és tűzivíz tározója, illetve onnan nyomott vezetéken Ferihegy II. gravitációs vízvezető rendszerébe, majd a 17. sz., illetve a 171. számú csatornába kerül a víz. A csapadékvizek végső befogadója a Ráckevei-(Soroksári)-Duna.

A Repülőtér üzemeltetéséhez kapcsolódóan monitoring rendszert üzemeltetnek a telephelyen és ennek keretében rendszeresen vizsgálják az ivóvíztermelő kutak vizét, a telephelyről elvezetett szennyvizet, illetve a felszín alatti vizek állapotát. A Repülőtér területén korábban végzett tevékenységek egyes helyszíneken elszennyezték a talajt, illetve a felszín alatti vizet. Ezeken a területeken a szükséges kármentesítéseket elvégezték, illetve a kiépített monitoring rendszerrel követték (követik) nyomon a felszín alatti vizek, állapotát.

A Repülőtéren tervezett fejlesztések a földtani közeg szempontjából a létesítés során az eddig be nem épített területeken terhelő vagy elviselhető, a beépített területeken semleges hatásúak, míg a felszín

alatti vizek vonatkozásában a várható hatás semleges. Az üzemelés időszakában várható hatás a földtani közeg és a felszín alatti vizek vonatkozásában is semleges. A fejlesztések felszíni vizekre gyakorolt hatása valamennyi projekt esetében mind az építés, mind az üzemelés időszakában semleges.

A Repülőtér tervezett fejlesztése során veszélyes és nem veszélyes hulladékok keletkezése várható. A bontási munkák során keletkező betontörmelékét aprítás után a helyszíni útépitési munkákhoz fogják felhasználni, míg az aszfalttörmelékét, illetve az egyéb bontási hulladékot elkülönített gyűjtést követően engedéllyel rendelkező szállítóval szállítatják el.

Az üzemeltetés során a keletkező kommunális hulladékokat kommunális hulladékgyűjtőkbe gyűjtik, melyek elszállíttatásáról a BUD Zrt. gondoskodik, míg a veszélyes hulladékok elkülönített gyűjtést követően engedéllyel rendelkező szervezetek részére kerülnek átadásra.

Az építés légszennyezése minden esetben ideiglenes, az viszonylag rövid ideig terhel. Ez a többletterhelés elsősorban a durva földmunkákból, illetve a munkagépek kipufogógázából származtatható. Az ideiglenes szálló por (PM_{10}) határérték-túllépés a javasolt védelmi intézkedések betartásával határérték alá csökkenthető.

A BUD Zrt. saját légszennyezettség-mérő állomást üzemeltet a Repülőtér területén. A mérőállomás a levegő CO , SO_2 , NO_2 , O_3 és PM_{10} szennyezettségét méri, míg a műszer karbantartását szerződéses partnerek végzik. A mérőállomáson 2023. és 2024. években éves határérték túllépés nem történt.

A Repülőtér üzemelése során a légszennyező anyag kibocsátás alapvetően két forrásból, egyrészt a gázkazánok, a technológiai berendezések pontforrásaiból, másrészt a közlekedéstől származó diffúz forrásokból származnak. A dokumentáció szerint a meglévő pontforrások engedélyeztetése megtörtént, a pontforrások légszennyező anyag kibocsátása megfelel a technológiára vonatkozó jogszabályban előírt határértékeknek, míg a tervezett beruházások során új bejelentésköteles pontforrás nem létesül. A Repülőtéren diffúz forrásoknak a belső úthálózaton, parkolóknak a személy és tehergépjármű forgalom általi közlekedéstől származó légszennyező anyag kibocsátások, továbbá a repülőgépek hajtóműveiből származó kibocsátások tekinthetők. A dokumentációban vizsgálták a pont- és diffúz források kumulatív hatását a legközelebbi védendő épületek távolságában és megállapították, hogy az órás (CO és NO_2) és 24 órás (PM_{10}) egészségügyi határértékek a háttérterheléssel együtt is teljesülnek a legközelebbi védendő épületek távolságában, illetve a járművek kipufogógázából származó többletterhelés nem okoz egészségügyi határérték túllépést egyik vizsgált komponens esetében sem.

A tervezett beruházások megvalósítása során a földmunkákból, bontásokból származhat a legnagyobb porterhelés, melynek során a felhasznált munkagépek száma, teljesítménye, területi mozgása, műszaki állapota határozza meg a légszennyezés mértékét. Tekintettel arra, hogy a jelenlegi tervfázisban még nem ismert a Kivitelező Vállalkozó gépparkja, valamint az organizációs terv, így a várható hatásokat korábbi tapasztalatok alapján határozták meg. A földmunkák végzésekor a szálló por határérték a dokumentáció szerint – a beruházás időszájától függően – 12–17 m távolságon belül teljesülni fog, míg a létesítéshez kapcsolódó szállítás várhatóan nem okoz egészségügyi határérték túllépést egyik vizsgált komponens esetében sem. Fontos kiemelni, hogy az építés légszennyezése minden esetben ideiglenes és az viszonylag rövid ideig terhel, illetve a dokumentációban szereplő locsolással a porterhelés jelentős mértékben mérsékelhető!

Az üzemelés időszakában a bejelentésköteles pontforrások száma nem változik, míg a közlekedésből származó légszennyezőanyag koncentrációk várhatóan az egészségügyi határérték alatt maradnak, így levegővédelmi intézkedésre nincs szükség.

A Repülőtér zajterhelését méréssel és számítással határozták meg, melynek során figyelembe vették a közlekedési és az üzemi zajterhelést is. A légijárművek karbantartását, javítását követően gyakran van szükség a hajtóművek tesztelésére. A hajtóműpróbázást jelenleg két helyszínen végzik, egyrészt a légijármű karbantartó bázisok mellett kialakított, zajárnyékoló fallal védett hajtóműpróbázó helyen, másrészt a B5 gurulóúti várakozó öbölben, azonban a belső szabályozás szerint a repülőtér területén az éjszakai időszakban nem végezhetnek hajtóműpróbázást a karbantartó cégek.

A Repülőtér zajvédelmi hatásterületét a 2030. évre becsült repülésforgalmi adatok alapján készített, zajgátló védőövezeti számítás módszertana szerint meghatározott zajtérképek 50 dB-es éjszakai, valamint 60 dB-es nappali zajgörbéi ('D' övezeti görbével megegyező isophon) alapján határolták le és

az Budapest X., XVII. és XVIII. kerületét, illetve Ecsert, Maglódot, Üllőt, Vecsést és Monort érinti. A repülésből eredő hatásterületen belül marad a többi zajforrás hatásterülete.

A tervezett beruházások kivitelezéséhez kapcsolódóan meghatározták mindhárom beruházási időszakra vonatkozóan a hatásterületet, azonban az nem lépi át a Repülőtér területét.

A Repülőtér működéséhez kapcsolódóan az elmúlt években többféle, a Repülőtér zajhatását csökkentő intézkedést vezettek be, pl. futópálya szabály, le- és felszállási korlátozás a rákoshegyi lakott területek zajcsökkentése érdekében, az éjszakai időszakra speciális intézkedéseket, illetve mélyalvási üzemelési díjat vezettek be, zajvédelemmel ellátott hajtóműpróbázó helyet építettek ki, valamint lakossági ablakszigetelési programot indítottak, melynek keretében ablakcserére és hangszigetelt szellőztető berendezések hálósobákba történő telepítésére is lehetőséget biztosítottak. A Repülőtér 2004 óta komplex zajmonitor rendszert működtet a repülési műveletek zajterhelésének nyomon követésére, mely monitoring rendszer 2020-ban korszerűsítve lett és abban elérhetők a légi járművek mozgási és zajmérési adatai is. A monitoring rendszer 6 fixen telepített és egy mobil mérőállomásból áll, azonban a BUD Zrt. a monitoring rendszer legalább két új mérőállomással történő bővítését tervezi a területileg illetékes önkormányzatokkal együttműködve. A BUD Zrt. 2012. óta zajterhelést számító szoftvert használ, mely a megvalósult légiforgalmi adatokra épülő zajterhelés számítása mellett képes modellezni bármilyen tervezett vagy meglévő repülési útvonalon közlekedő légi jármű zajterhelését.

A Repülőtér által keltett zaj és rezgés emberre gyakorolt hatása két fő osztályba sorolható. Egyrészt a zavaró hatás, mely körébe a kommunikáció megzavarása, a koncentráció megzavarása és a pihenés megzavarása tartozik. Másrészt pedig az egészségkárosító hatás, mely lehet halláskárosodás, magas vérnyomás kialakulása, és nem megfelelő alvás hatására kialakuló egészségkárosodás.

Az építési zaj vizsgálata során a hatásterületet 60 dB-es zajgörbével határolták le. Megállapították ez alapján, hogy a 60 dB-es zajgörbe nem hagyja el a repülőtér területét, a 65 dB-es határérték pedig értelemszerűen ezen belül határolható le, így a leghangosabb munkafázisokból számított zajterhelés sem okoz konfliktust a legközelebbi lakóépületek környezetében.

Az üzemelés időszakában a gurulóutak, illetve a repülés fel- és leszállás iránya nem változik, csak a repülőgépek mennyisége változik, a nappali járatszám emelkedik, az éjszakai pedig csökken. Az elvégzett számítások szerint a határértéket jelentő éjjeli 55 dB-es isophon görbe lehatárolása nagyrészt megegyezik a jelenlegi állapottal, és az számos védendő területet érint. Megállapítást nyert ugyanakkor az is, hogy a közlekedésből eredő zajterhelés túllépi hatályos jogszabályban előírt határértéket nappal és éjjel is, azonban a zajterhelés zajvédelmi intézkedésekkel csökkenthető, illetve szükséges a zajgátló védőövezeti eljárás lefolytatása.

A dokumentációban meghatározták az üzemi zajterhelést is és az a legközelebbi lakóingatlanoknál várhatóan nem lépi túl a határértéket.

A repülőtér működése során előforduló havária események eseti hanghatásai zajvédelmi szempontból nem értékelhető zajterhelésnek minősülnek, így azok nem befolyásolják a repülőtér általános zajvédelmi megfelelőségét.

A környezetvédelmi hatásvizsgálat a tervezett fejlesztéseket kizáró, visszafordíthatatlan, illetve hatáscsökkentő intézkedésekkel nem enyhíthető hatásokat nem tárt fel, így azok a lakosság egészségügyi állapotának kedvezőtlen megváltozását nem okozzák. Az üzemelés időszakában a környezeti zaj megváltozása és a légszennyezettség változása befolyásolhatja csak a lakosság egészségi állapotát, azonban a határértékek teljesülésével a lakosság egészségi állapotának változása nem várható. Az eljárás során a KHT elfogadását kizáró ok nem merült fel, ugyanakkor a dokumentációban megfogalmazott javaslatok betartására, illetve a szükséges védelmi intézkedések megvalósítására kiemelt figyelmet kell fordítani. A dokumentációban ismertetett, a légiközlekedés várható további növekedése miatt a lakossági panaszok száma várhatóan nem fog csökkenni, ezért a lakosság minél teljes körűbb tájékoztatása érdekében a jelenleg is üzemelő zajmonitor rendszer kibővítése szükséges, melyek helyét a területileg illetékes önkormányzatokkal együtt érdemes kijelölni. [Jelen határozat rendelkező rész IV. fejezet 1. pont]

A Budapest Főváros Kormányhivatala és a Pest Vármegyei Kormányhivatal között létrejött, a szakkérdéssel összefüggő hatósági feladatok ellátásához szükséges kormányhivatalok közötti

kirendelésről szóló Megállapodás 13. pontja alapján tájékoztatom, hogy a szakkérdés vizsgálata során a munkaidő ráfordításon kívül egyéb költség nem merült fel.”

Kulturális örökségvédelmi szempontból:

A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/39128-18/2025 és PE/KTHF/39128-19/2025 számon, a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése és 3. melléklet 4. sorában meghatározott – *kulturális örökség (nyilvántartott műemléki értékek, műemlékek, műemléki területek védelme, nyilvántartott régészeti lelőhelyek, védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek, régészeti védőövezetek) védelmére kiterjedő* – szakkérdés tekintetében, megkereste a BFKH Örökségvédelmi Hatóságot és a PVKH Örökségvédelmi Hatóságot, amelyek BP/2604/02003-2/2025 és PE/EPO/2739-2/2025 számon adták meg válaszukat, amiket a Környezetvédelmi Hatóság döntése kiadásánál figyelembe vett.

[A Környezetvédelmi Hatóság a BFKH Örökségvédelmi Hatóság BP/2604/02003-2/2025 számú szakvéleményét nem idézi, mert az számos elírást, helytelen jogszabályi hivatkozást tartalmaz, de annak tartalmán az alábbiak nem változtatnak, csak kijavítja a hibákat.]

3. BFKH Örökségvédelmi Hatóság BP/2604/02003-2/2025 számú szakvéleménye alapján:

BFKH Örökségvédelmi Hatóság hatáskörében eljárva, a PE/KTHF/39128-18/2025 számú, kulturális örökségvédelmi szakkérdés vizsgálatát kérő megkeresésére az alábbi tájékoztatást adom.

A 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése és 3. melléklet 4. pontjában rögzített kulturális örökségvédelmi szakkérdést örökségvédelmi szakkérdést megvizsgáltam, és megállapítottam, a kiadásra kerülő környezetvédelmi hatósági engedély örökségvédelmi szempontból tett feltétel nélkül megadható.

A kiadásra kerülő környezetvédelmi hatósági engedély rendelkező részében – figyelemfelhívásként, és nem feltételként – a következőket szükséges feltüntetni:

Kulturális örökségvédelmi szempontból az alábbiakra hívom fel a figyelmet:

[jelen határozat rendelkező rész IV. fejezet 2. pont]

A kiadásra kerülő környezetvédelmi hatósági engedély indokolási részében a következőket szükséges feltüntetni:

Eljárásom során a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése és 3. melléklet 4. pontjában előírt örökségvédelmi szakkérdést megvizsgáltam.

A környezeti hatásvizsgálati eljárásban az örökségvédelmi szakkérdés vizsgálatának feltétele: „*Ha a tevékenység következtében az a környezeti elem vagy rendszer hatásviselő lehet, amelynek védelme a hatáskörébe tartozik, azt érinti vagy olyan környezetveszélyeztetés fordulhat elő, amely elleni védelmet jogszabály a feladat- és hatáskörébe utalja.*”

A vizsgálandó szakkérdés: „*Kulturális örökség (nyilvántartott műemléki értékek, műemlékek, műemléki területek védelme, nyilvántartott régészeti lelőhelyek, védetté nyilvánított régészeti lelőhelyek, régészeti védőövezetek) védelmére kiterjedően.*”

A kulturális örökség védelméért felelős miniszter által vezetett közhiteles hatósági nyilvántartás adatai szerint a kérelemmel érintett terület a *kulturális örökség védelméről* szóló 2001. évi LXIV. törvény [a továbbiakban Kötv.] 7. § 36. pontja szerinti régészeti lelőhely, amely a nyilvántartásban 53810, 53932, 30899 azonosítószámon szerepel, valamint műemléki területet, érdeket nem érint.

Jelen döntésem rendelkező részében az örökségvédelmi szempontú figyelemfelhívásokat az alábbi jogszabályhelyek alapján tettem:

I. A Kötv. 7. § 23. pontja, valamint a 23/C. § (1)–(3) bekezdései szerint:

„7. § E törvény alkalmazásában:

23. nagyberuházás: az alábbi, földmunkával járó beavatkozás, fejlesztés, beruházás:

- a) a bruttó 800 millió forintos értékhatárt meghaladó teljes bekerülési költségű beruházás,
b) a védmű-, töltés- és a 2500 hektár alapterületet meghaladó árapasztó- vagy árapasztótározó-építés,
vagy
c) a kisajátításról szóló törvény szerint kisajátítással járó közérdekű célú beruházás;”

„23/C. § (1) Nagyberuházás esetén – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – előzetes régészeti dokumentációt kell készíteni.

(1a) Az (1) bekezdésben foglaltaktól eltérően az előzetes régészeti dokumentációt nem kell elkészíteni, ha a nagyberuházás a Vet. szerinti 132 kV-os és annál nagyobb feszültségű vezeték vagy berendezés létesítésére és a megvalósítása érdekében szükséges földmunka kizárólag a légvezeték tartóoszlopának alapépítésére vagy bővítésére irányul.

(1b) Ha a Vet. szerinti 132 kV-os és annál nagyobb feszültségű vezetékkel vagy berendezéssel összefüggő nagyberuházásának megvalósítása érdekében szükséges földmunka kizárólag légvezeték tartóoszlopa alapjának építésére vagy bővítésére irányul, a kivitelezés során a földmunkákkal érintett területen régészeti megfigyelést kell biztosítani.

(2) Előzetes régészeti dokumentációnak minősül a hatástanulmány is, ha a tartalmát és az elkészítéséhez alkalmazott módszereket tekintve megfelel az előzetes régészeti dokumentáció fogalmi feltételeinek, és alkalmas az elvégzendő régészeti feladatellátás módjának, valamint idő- és költségvonzatának meghatározására.

(3) Az előzetes régészeti dokumentációt a beruházóval kötött írásbeli szerződés alapján a jogszabályban kijelölt örökségvédelmi szerv készíti el.”

A kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet] 3. § (3) bekezdése szerint:

„(3) A Kötv. szerinti, jogszabályban kijelölt örökségvédelmi szerv, kormányrendeletben meghatározott feladatok vonatkozásában a Magyar Nemzeti Múzeum Közgyűjteményi Központ (a továbbiakban: kijelölt örökségvédelmi szerv).”

A 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet 40. § (7) bekezdése szerint:

„(7) Az előzetes régészeti dokumentációt a földmunkával járó tevékenység engedélyezésére vagy a földterület megszerzésére irányuló azon első hatósági eljárás megindítására irányuló kérelemhez kell mellékelni, amelyben az örökségvédelmi hatóság eljár, vagy szakhatóságként vagy a szakkérdés vizsgálatával közreműködik. A kérelemhez mellékelni kell a beruházó nyilatkozatát a beruházásnak a Kötv. 23/F. § (4) bekezdése alapján a teljes bekerülési költségének tervezett összegéről, továbbá arról, hogy a beruházás a Kötv. 7. § 23. pontja alapján nagyberuházásnak minősül.”

II. A Kötv. 23/E. § (5) bekezdése szerint:

„(5) Nagyberuházás megvalósítása esetén a régészeti földmunka, valamint a kivitelezés földmunkái régészeti megfigyelés mellett végezhetőek.”

A 68/2018. (IV. 9.) Korm. rendelet 43. § (3) bekezdése szerint:

„(3) A kivitelezés során a földmunkákkal érintett, és egyéb feltárási módszerekkel fel nem tárt területen régészeti megfigyelést kell biztosítani.”

III. A Kötv. 82. § (1) bekezdés a) pontja, valamint a c)–f) pontjai és (2) bekezdése alapján.

4. PVKH Örökségvédelmi Hatóság PE/EPO/2739-2/2025 számon:

„Megkeresésével kapcsolatban tájékoztatom, hogy a fővárosi és vármegyei kormányhivatalokról, valamint a járási (fővárosi kerületi) hivatalokról szóló 568/2022. (XII. 23.) Korm. rendelet 2. § (1) bekezdésében foglaltak alapján, valamint a környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. r. 11. § (1) bekezdése és 3. melléklet 4. pontja alapján küldött megkeresésükkel kapcsolatban a kulturális örökség védelmével kapcsolatos szabályokról szóló 68/2016. (XII. 28.) Korm. rendelet 92. § (2) c) pontjában megjelölt szakkérdés vonatkozásában, Budapest, Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében a kérelmet megvizsgáltam.

A tervdokumentáció áttekintése során megállapítottam, hogy a közhiteles nyilvántartás adatai alapján az érintett területen műemlék, nyilvántartott régészeti lelőhely nem található, ezért a tárgyi engedély örökségvédelmi szempontból kikötés nélkül engedélyezhető. Felhívom a figyelmet arra, hogy a beruházással érintett terület közelében található az 53977 azonosítószámú nyilvántartott régészeti lelőhely.

Tájékoztatásul közlöm, amennyiben a tervezett teljes beruházás a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény 7. § 23/a) pontja szerinti nagyberuházásnak (800 millió Ft bruttó bekerülési költséget meghaladó összegű beruházás) minősül, a Beruházónak a beruházás területére vonatkozó – a feltérési projekttervet is magában foglaló – a Kötv. 7. § 5. pontja szerint előzetes régészeti dokumentációt (a továbbiakban: ERD) be kell nyújtania a tárgyi létesítmény engedélyezéséhez. Az ERD elkészítésére a jogszabály által kijelölt örökségvédelmi szervként működő Magyar Nemzeti Múzeum (székhely: 1088 Budapest, Múzeum krt. 14-16.; Régészeti Igazgatóság - postázási cím: 1113 Budapest, Daróczi út 3.; a továbbiakban: MNM) jogosult. A beruházónak a MNM-al szerződést kell kötnie a teljes ERD elkészítése érdekében. [jelen határozat rendelkező rész IV. fejezet 3. pont]

Amennyiben a földmunkák során váratlanul régészeti emlék, lelet vagy annak tűnő tárgya kerül elő, a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény 24. §-ban foglaltak szerint kell eljárni.”

Hulladékgazdálkodási szempontból:

A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/39128-20/2025 számon, a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése és 3. melléklet 17. sorában meghatározott szakkérdés tekintetében – figyelemmel az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 4/A. §-ában, valamint az 1. melléklet 9. táblázat 22. sorában foglaltakra – megkereste a Hulladékgazdálkodási Hatóságot, amely PE/KTHF/19508-1/2026 számon adta meg válaszáat, amit a Környezetvédelmi Hatóság döntése kialakításánál figyelembe vett.

5. Hulladékgazdálkodási Hatóság PE/KTHF/19508-1/2026 számon:

„A Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (a továbbiakban: Kérelmező hatóság) fenti hivatkozási számú megkeresése alapján a Budapest Airport Zrt. (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér.; a továbbiakban: Környezethasználó) által benyújtott, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárásra irányuló kérelmet és a hozzá tartozó környezeti hatástanulmány (a továbbiakban: Dokumentáció) elbírálására irányuló kérelem vonatkozásában

szakkérdésben állásfoglalást terjeszttek elő:

Környezethasználó kérelmére a **Dokumentáció elfogadásához és a környezeti hatásvizsgálati eljárás lezárásához**

hulladékgazdálkodási szempontból hozzájárulok.

[jelen határozat rendelkező rész IV. fejezet 4. pont]

Eljárásom során az alábbiakat állapítottam meg:

Kérelmező hatóság a Dokumentáció elbírálása ügyében állásfoglalást kért a Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztálytól (a továbbiakban: Hulladékgazdálkodási Hatóság).

A Hulladékgazdálkodási Hatóság által az egyes közérdeken alapuló kényszerítő indok alapján eljáró szakhatóságok kijelöléséről szóló 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet] 1. melléklet 9. táblázat 22. pontja alapján tárgyi ügy kapcsán a hulladékgazdálkodási szakhatósági hatáskörben vizsgálandó szakkérdések az alábbiak:

- Hulladékgazdálkodási előírásoknak való megfelelés.
- A hulladékképződés megelőzését szolgáló intézkedések, valamint a hulladékkezelésre vonatkozó jogszabályi követelmények teljesítése.
- A képződő hulladék elhelyezésére, előkezelésére, a kezelés megfelelőségére, hasznosítására, ártalmatlanítására vonatkozó hulladékgazdálkodási előírások vizsgálata.

- Szükséges-e hulladékkezelő létesítmény létesítése, merülnek-e fel a technológiából eredő környezetterhelési és a hulladékgazdálkodásból eredő környezeti kockázatok.
- Az építési vagy bontási tevékenység során az építési-bontási hulladékok kezelése, valamint a bezárt hulladéklerakók rekultivációjánál szükséges intézkedések bemutatása.

A megkereséshez csatolt, Környezethasználó által megküldött Dokumentáció tartalmazza a létesítési, az üzemeltetési és az esetleges felhagyási szakaszban várhatóan keletkező hulladékok fajtáit, típusait, mennyiségeit, valamint azok gyűjtésének, további kezelésre történő átadásának tervezett módját.

Környezethasználó fő tevékenysége a repülőtér üzemeltetése. A tevékenységhez kapcsolódóan karbantartási, beruházási, fejlesztési feladatokat lát el. Környezethasználó feladata továbbá a vonatkozó hazai és nemzetközi jogszabályoknak és szabályozásoknak való megfeleltetés, irányítás. Környezethasználó tevékenysége nem terjed ki a repülőgépek karbantartására, üzemanyag töltésére, üzemanyag repülőtéri szállítására vagy a veszélyes áruk légi szállításához kapcsolódó repülőtéren belüli mozgatására, tárolására, rakodására, komissiózására. A légijárművek földi kiszolgálását, az utas és árukezelést Környezethasználótól független társaságok végzik, közvetlenül szerződve a légitársaságokkal.

Környezethasználó fő tevékenysége kapcsán aktív szerepet vállal az Európai Unió által támogatott LIFE TRIPL-AIR projektben, mely 5 ország 6 partnere bevonásával innovatív megoldásokat valósít meg a repülőterek hulladékkezelésének javítása érdekében.

A repülőtér teljes területén a települési szilárd hulladékok – beleértve a telephelyen üzemelő egyéb bérlők kommunális hulladékának - szelektív gyűjtését és kezelését, valamint a hulladékgyűjtő edényzetek mosását és karbantartását hulladékgazdálkodási engedéllyel rendelkező külső vállalkozás végzi Környezethasználótól bérelt területen. Az utasforgalmi területeken az egyosztatú hulladékgyűjtő edényzetek mellett 15 szelektív szigetet alakítottak ki, amelyet az utasok már használnak. A légi oldalon képződő hulladékot légi oldalon lévő hulladékgyűjtőhelyen, földi oldalon képződő hulladékot földi oldalon lévő hulladékgyűjtőhelyen helyezik el. A szelektíven gyűjtött hulladékokat zsákokban a hulladékok gyűjtésére szolgáló konténerekbe helyezik.

A külső vállalkozás az általa üzemeltetett kézi előválogató létesítményből a szétválogatott újrahasznosítható hulladékokat engedéllyel rendelkező harmadik partnernek adja át, további kezelés céljából.

Környezethasználó, továbbá a belső partnerek (bérlő cégek) a veszélyes hulladékot keletkezési helyükön (munkahelyi gyűjtőhely kialakításával) szelektíven, más hulladékoktól elkülönítetten, konténerekben, illetve a hulladék jellegének megfelelő edényzetben gyűjtik, engedéllyel rendelkező szervezetnek történő átadásig. A veszélyes hulladékok (egyéb hulladék, amelynek gyűjtése és ártalmatlanítása speciális követelményekhez kötött a fertőzések elkerülése érdekében, veszélyes anyagokkal szennyezett abszorbensek, szűrőanyagok (ideértve a közelebből meg nem határozott olajsűrőket), törlőkendők, védőruházat, veszélyes anyagokat maradékként tartalmazó vagy azokkal szennyezett csomagolási hulladék, veszélyes, szilárd porózus mátrixot (pl. azbesztet) tartalmazó fémből készült csomagolási hulladék, ideértve a kiürült hajtógázos palackokat, fénycsövek és egyéb higanytartalmú hulladék, elemek és akkumulátorok, amelyek között a 16 06 01, a 16 06 02 vagy a 16 06 03 azonosító kóddal jelölt elemek és akkumulátorok is megtalálhatók, veszélyes anyagokat tartalmazó, hulladékká vált toner, olaj-víz szeparátorokból származó iszap) kiszállítása kizárólag az ADR előírásaival és követelményeivel összhangban történik.

A repülőtér területén keletkező zöldhulladékok kezelését külső szerződött partner látja el. A tevékenységből keletkező hulladékok (kaszált fű, ágak) nem kerültek be a repülőtéri hulladékáramba, így nem tartozik a környezethasználó által kezelt hulladékok körébe.

Alapállapot projektek:

Ezen projektek kivitelezése már részben, vagy teljesen befejeződött, jelenleg folyamatban vannak, vagy már építési és/vagy egyéb szakági (létesítési) engedéllyel rendelkeznek.

KHT projektek:

Ezen projektek képezik a jelen hatásvizsgálat tárgyát. A projektek vonatkozásában jelenleg már rendelkezésre állnak olyan műszaki adatok, információk, melyek alapján várható környezeti hatásuk a hatástanulmány készítésekor szakmailag megalapozottan becsülhetőek.

- Repülőtéri energiaszétosztó- és IT hálózatának hosszútávú fejlesztése:

Új központi áramelosztó és IT épület létesül hozzá csatlakozó új, járható kábelalagúttal és alépítményekkel. A tervezett kábelalagutat több helyen a meglévő, szilárd burkolatú utak, parkolók alá kell megépíteni, így a felületek bontása során nem veszélyes építési-bontási hulladékok (17 01 01 beton, 17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től) keletkezésével lehet számolni 346 tonna mennyiségben.

A nem veszélyes hulladékok további kezelését, hasznosítását végző majdani partnercégnek rendelkeznie kell Magyarország területén előre meg nem határozott építési-bontási helyszínekre vonatkozó engedéllyel, mely alapján az építési-bontási területeken keletkező, nem veszélyes hulladékok gyűjtését, előkezelését és hasznosítását végezheti.

Hasznosítást követően a betontörmelék a helyszínen, útépitési munkák során tervezik felhasználni.

Továbbá a bontási munkálatok során veszélyes hulladék (17 03 01* szénkátrányt tartalmazó bitumen keverék) keletkezése is várható, 2,16 tonna mennyiségben.

A veszélyes hulladéknak minősülő bitumenkeverék megfelelő engedéllyel rendelkező szervezet részére kerül átadásra ártalmatlanítás céljából.

Az aszfalttörmelék, illetve az épületek bontásából származó egyéb hulladékokat a kivitelező elkülönítetten gyűjti, majd engedéllyel rendelkező szállítóval megfelelő ártalmatlanító szervezet részére kerül átadásra.

A létesítés kapcsán nem veszélyes építési-bontási hulladékok (elsősorban 17 05 04 föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól, 17 01 01 beton, 17 02 01 fa, 17 04 05 vas és acél) keletkeznének 6 004 tonna mennyiségben. Tervek szerint a kitermelt föld mennyisége a helyszínen kerülne felhasználásra.

A létesítés során veszélyes hulladék (17 06 03* egyéb szigetelőanyag, amely veszélyes anyagokból áll vagy azokat tartalmaz) keletkezésével is lehet számolni 0,1 tonna mennyiségben.

Az üzemelés során nem veszélyes hulladékok (elsősorban 20 03 01 egyéb települési hulladék, ideértve a vegyes települési hulladékot, 15 01 01 papír és karton csomagolási hulladék, 15 01 02 műanyag csomagolási hulladék) 7 tonna mennyiségben keletkeznének. Veszélyes hulladék várhatóan minimális, 0,01 tonna mennyiségben (20 01 35* veszélyes anyagokat tartalmazó, kiselejtezett elektromos és elektronikus berendezések, amelyek különböznek a 20 01 21-től és a 20 01 23-tól) keletkezne.

A felhagyás időszakában a bontási munkálatok eredményeképpen nem veszélyes építési-bontási hulladékok (17 01 01 beton, 17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től) keletkezése 546 tonna mennyisége várható. A fedett, nyitott tároló szín bontása során a tartószerkezetek, a tetőelemek a BUD területén, egyéb létesítmények építése során felhasználhatók, így ezen anyagok nem tekinthetők hulladéknak.

A felhagyás során veszélyes hulladék (17 03 01* szénkátrányt tartalmazó bitumen keverék) 2,16 tonna mennyiségben keletkezne.

- Pier B utasmóló kapacitás bővítés:

A PierB utasmóló épület bővítése, illetve a meglévő épület belső átalakítása valósulna meg. A projekt célja, hogy meglévő épület alatti parkoló terület huzamos emberi tartózkodásra alkalmas téré alakuljon.

Az építést megelőzően bontási munkálatokra kerülne sor, mely következtében nem veszélyes (17 01 01 beton) hulladék 900 tonna mennyiségben keletkezne.

A nem veszélyes hulladékok további kezelését, hasznosítását végző majdani partnercégnek rendelkeznie kell Magyarország területén előre meg nem határozott építési-bontási helyszínekre vonatkozó engedéllyel, mely alapján az építési-bontási területeken keletkező, nem veszélyes hulladékok gyűjtését, előkezelését és hasznosítását végezheti.

Hasznosítást követően a betontörmelék a helyszínen, útépitési munkák során tervezik felhasználni.

A létesítés során nem veszélyes hulladékok (elsősorban 17 01 01 beton, 17 05 04 föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól, 17 01 07 beton, tégl, cserép és kerámia frakció vagy azok keveréke, amely különbözik a 17 01 06-tól, 17 09 04 kevert építési-bontási hulladék, amely különbözik a 17 09 01-től, a 17 09 02-től és a 17 09 03-tól, 15 01 01 papír és karton csomagolási hulladék, 15 01 02 műanyag csomagolási hulladék, 15 01 04 fém csomagolási hulladék, 15 01 03 fa csomagolási hulladék) 192 tonna mennyiségben, veszélyes hulladék (08 01 11* szerves oldószereket vagy más veszélyes

anyagokat tartalmazó festék- és lakk-hulladék) keletkezése minimális 0,001 tonna mennyiségben várható.

A nem veszélyes hulladékok további kezelését, hasznosítását végző majdani partnercégnek rendelkeznie kell Magyarország területén előre meg nem határozott építési-bontási helyszínekre vonatkozó engedéllyel, mely alapján az építési-bontási területeken keletkező, nem veszélyes hulladékok gyűjtését, előkezelését és hasznosítását végezheti.

Hasznosítást követően a betontörmelék a helyszínen, útépitési munkák során tervezik felhasználni.

Az üzemelés során nem veszélyes hulladék (elsősorban 20 03 01 egyéb települési hulladék, ideértve a vegyes települési hulladékot), 0,48 tonna mennyiségben, veszélyes hulladék (20 01 35* veszélyes anyagokat tartalmazó, kiselejtezett elektromos és elektronikus berendezések, amelyek különböznek a 20 01 21-től és a 20 01 23-tól) 0,1 tonna mennyiségben keletkezne.

Az üzemelés során keletkező kommunális hulladékokat kommunális hulladékgyűjtőkbe gyűjtik, majd 1,1 m³-es gurulós hulladékgyűjtő konténerbe kerül, melyek elszállításáról Környezethasználó rendszeresen (heti több alkalommal) fog gondoskodni. A veszélyes hulladéknak minősülő elektronikus eszközök megfelelő engedéllyel rendelkező szervezet részére kerülnek majd átadásra.

A felhagyás időszakában keletkező nem veszélyes építési-bontási hulladékok (elsősorban 17 01 01 beton, 17 01 07 beton, téglá, cserép és kerámia frakció vagy azok keveréke, amely különbözik a 17 01 06-tól és 17 09 04 kevert építési-bontási hulladék, amely különbözik a 17 09 01-től, a 17 09 02-től és a 17 09 03-tól) mennyisége 186 tonnára becsülhető.

- Új bejárat kialakítása a T2 érkezési csarnoknál:

A projekt célja a T2A indulási csarnok befogadóképességének növelése a bejárat átépítésével. A meglévő forgóajtók két soros tolóajtókra cserélődnek és egy szélfogó épületrész is létesül.

Az építést megelőző bontási munkálatok következtében nem veszélyes (főleg a 17 01 alcsoportba, a 17 02 alcsoportba és a 17 09 alcsoportba tartozó) hulladékok keletkezésével lehet számolni 9 tonna mennyiségben.

A kivitelezés során keletkező nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, 15 01 01 papír és karton csomagolási hulladék, 15 01 02 műanyag csomagolási hulladék, 15 01 03 fa csomagolási hulladék, 15 01 04 fém csomagolási hulladék) 0,2 tonna mennyiségben, veszélyes hulladék (08 01 11* szerves oldószereket vagy más veszélyes anyagokat tartalmazó festék- és lakk-hulladék) 0,01 tonna mennyiségben keletkezhet.

Üzemelés során hulladék képződése nem valószínűsíthető.

A felhagyás során keletkező nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, a 17 02 alcsoportba (fa, üveg és műanyag) és a 17 09 alcsoport (egyéb építési-bontási hulladékok) becsült mennyisége 0,22 tonna.

- T2 Landside fejlesztés – úthálózat:

A projekt célja a 2. Terminál épületét megközelítő közforgalom elől el nem zárt magánutak építése, felújítása, az épület közúti kapcsolatát biztosító belső közúti hálózat fejlesztése.

Az építést megelőző bontási munkálatok következtében veszélyes és nem veszélyes (a 17 építési-bontási hulladék (beleértve a szennyezett területekről kitermelt földet is) főcsoport és 17 03 bitumen keverék, szénkátrány és kátránytermékek alcsoport) hulladékok keletkezésével kell számolni összesen 965 tonna mennyiségben.

A nem veszélyes hulladékok további kezelését, hasznosítását végző majdani partnercégnek rendelkeznie kell Magyarország területén előre meg nem határozott építési-bontási helyszínekre vonatkozó engedéllyel, mely alapján az építési-bontási területeken keletkező, nem veszélyes hulladékok gyűjtését, előkezelését és hasznosítását végezheti.

A veszélyes hulladéknak minősülő aszfalttörmelék megfelelő engedéllyel rendelkező szervezet részére kerül átadásra.

A létesítés során a nem veszélyes hulladék (17 01 01 beton, 17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től, 17 01 07 beton, téglá, cserép és kerámia frakció vagy azok keveréke, amely különbözik a 17 01 06-tól, 17 05 04 föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól, 17 09 04 kevert építési-bontási hulladék, amely különbözik a 17 09 01-től, a 17 09 02-től és a 17 09 03-tól, 15 01 01 papír és karton csomagolási hulladék, 15 01 02 műanyag csomagolási hulladék, 15 01 03 fa

csomagolási hulladék, 15 01 04 fém csomagolási hulladék) becsült mennyisége 49 730 tonna, veszélyes hulladék esetén (17 03 01* szénkátrányt tartalmazó bitumen keverék, 08 01 11* szerves oldószereket vagy más veszélyes anyagokat tartalmazó festék- és lakk-hulladék) 305,3 tonna.

A nem veszélyes hulladékok további kezelését, hasznosítását végző majdani partnercégnek rendelkeznie kell Magyarország területén előre meg nem határozott építési-bontási helyszínekre vonatkozó engedéllyel, mely alapján az építési-bontási területeken keletkező, nem veszélyes hulladékok gyűjtését, előkezelését és hasznosítását végezheti.

Hasznosítást követően a betontörmelék a helyszínen, útépitési munkák során tervezik felhasználni.

Az üzemelés során várhatóan nem keletkeznek hulladékok.

A felhagyás időszakában keletkező nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, 17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től, 17 09 04 kevert építési-bontási hulladék, amely különbözik a 17 09 01-től, a 17 09 02-től és a 17 09 03-tól) mennyisége 43 920 tonnára, a veszélyes hulladék (17 03 01* szénkátrányt tartalmazó bitumen keverék) mennyisége 203,51 tonnára becsülhető.

- Jégtelenítőhely kialakítása (és GSE tároló, fedett nyitott szín):

A projekt előzetes vizsgálati dokumentációt elfogadó PE/KTHF/01719-33/2024. számú határozattal, és BP/ETDR-2601/5833-23/2024. számú építési engedéllyel rendelkezik, azonban az EVD-hez és építési engedélyhez képest a burkolt terület funkciója változik. A gépjárművek, munkagépek elhelyezésére szolgáló betonozott GSE területen a repülőgépek jégtelenítését is tervezik végezni. A térburkolásra kerülő felület az eredetileg tervezett GSE tároló funkció mellett lehetővé tenné a légiforgalmi járművek kiszolgálását is, amelyen szükség szerint a gépek jégtelenítésére is sor kerülhetne a Repülőtérén már bevett vagy azokkal egyenértékű műszaki megoldások (pl. csapadékvíz kezeléssel kapcsolatban (TOC mérő/átkormányzó állomás) alkalmazásával.

A Dokumentációban foglaltak szerint a kivitelezést megelőzően bontási munkálatokra nem kerülne sor.

A kivitelezési munkák során nem veszélyes (17 01 01 beton, 17 04 05 vas és acél és 20 03 01 egyéb települési hulladék, ideértve a vegyes települési hulladékot is) hulladékok 11,1 tonna mennyiségben keletkeznének.

Az üzemelés időszakában veszélyes hulladék (13 05 02* olajos iszap) keletkezése várható 10 tonna mennyiségben.

A felhagyás során nem veszélyes (elsősorban 17 01 01 beton, 17 09 04 kevert építési-bontási hulladék, amely különbözik a 17 09 01-től, a 17 09 02-től és a 17 09 03-tól, 17 04 05 vas és acél és 20 03 01 egyéb települési hulladék, ideértve a vegyes települési hulladékot is) hulladékok 59 425 tonna mennyiségben keletkeznének.

- Apron fejlesztés – első ütem:

A földfeltöltés több mint 11 hektáros területfoglalásán belül a feltöltött terület légi járművek kiszolgálására alkalmas burkolattal történő ellátását (Apron) kívánják elvégezni. A fejlesztés a BP/ETDR-2601/3526-30/2023. számú építési engedéllyel rendelkezik.

A Dokumentációban foglaltak szerint a kivitelezést megelőzően bontási munkálatokra nem kerülne sor.

A kivitelezés során bazaltbeton burkolás, alépítmény építése, közművek építése, térvilágítás kialakítása, repülőgép állóhelyek létesítéséhez, guruló sávok kialakítása (felfestéssel) valósulna meg.

A kivitelezési munkálatokhoz kapcsolódóan nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, 20 03 01 egyéb települési hulladék, ideértve a vegyes települési hulladékot is) 10,1 tonna mennyiségben keletkeznének.

Az üzemelés során veszélyes hulladék (13 05 02* olajos iszap) keletkezése várható 10 tonna mennyiségben.

A felhagyás időszakában keletkező nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, 17 09 04 kevert építési-bontási hulladék, amely különbözik a 17 09 01-től, a 17 09 02-től és a 17 09 03-tól) 222 020 tonna mennyiségben keletkeznének.

- T2 Landside fejlesztés – parkolók:

A projekt előzetes vizsgálati dokumentációt elfogadó PE/KTHF/01498-27/2024. számú határozattal rendelkezik. Az EVD-hez képest változik a műszaki tartalom, az előző koncepcióban egy több szintes parkolóház kialakítása szerepelt, viszont az elbontásra kerülő Terminál és City Break parkolók

kapacitása jelen tervek szerint felszíni parkoló kialakításával kerülne kiváltásra. További parkolók (Smart 2, Relax 2, J porta) kialakítása is tervezett.

Az építést megelőzően, bontási munkálatok szükségesek, melyek során veszélyes és nem veszélyes hulladékok keletkezése várható (17 01 01 beton 158 tonna, 17 03 alcsoportba tartozó bitumen keverék, szénkátrány és kátránytermék) 158 tonna, míg a 17 főcsoportba tartozó hulladékok 501 tonna mennyiségben).

A kivitelezés során nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, 17 03 alcsoport bitumen keverék, szénkátrány és kátránytermékek, 17 05 04 föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól, 17 01 07 beton, tégl, cserép és kerámia frakció vagy azok keveréke, amely különbözik a 17 01 06-tól, 17 09 04 kevert építési-bontási hulladék, amely különbözik a 17 09 01-től, a 17 09 02-től és a 17 09 03-tól, 15 01 01 papír és karton csomagolási hulladék, 15 01 02 műanyag csomagolási hulladék, 15 01 03 fa csomagolási hulladék, és 15 01 04 fém csomagolási hulladék) 83 216 tonna mennyiségben, veszélyes hulladékok esetében (17 03 01* szénkátrányt tartalmazó bitumen keverék, 08 01 11* szerves oldószereket vagy más veszélyes anyagokat tartalmazó festék- és lakk-hulladék) 510,036 tonna mennyiségben keletkezhetnek.

Az üzemelés során várhatóan nem keletkeznek hulladékok.

A felhagyási időszakban keletkező nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, 17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től, 17 09 04 kevert építési-bontási hulladék, amely különbözik a 17 09 01-től a 17 09 02-től és a 17 09 03-tól) 73 451 tonna mennyiségben, míg veszélyes hulladék esetén (17 03 01* szénkátrányt tartalmazó bitumen keverék) 340 tonna mennyiségben várható.

- D portai dolgozói parkoló:

A projekt célja a D porta környékén dolgozói és bérlői parkoló kialakítása.

A tervezési területen lévő épületek, „D” porta, Kátrány elbontásra kerülnek. A magánhasználatú üzemanyagtöltő állomás felújításra kerül.

A tervezett „A”, „B”, „C”, „D” zóna területen autóparkolók létesülnek:

- „A” zóna – összesen 364 parkolóhely, 20 db elektromos autó töltővel kialakítva
- „B” zóna – összesen 476 parkolóhely, 23 db elektromos autó töltővel kialakítva
- „C” zóna – 259 parkolóhely, 15 db elektromos autó töltővel kialakítva
- „D” zóna – 157 parkolóhely, 8 db elektromos autó töltővel kialakítva

A kivitelezést megelőzően, a bontási folyamat során nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, 17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től) 2 108 tonna mennyiségben, veszélyes hulladék (17 03 01* szénkátrányt tartalmazó bitumen keverék) 10,4 tonna mennyiségben keletkeznek.

Az épületek bontása során azbeszt tartalmú veszélyes hulladék keletkezése nem várható.

A nem veszélyes építési-bontási hulladékok tekintetében, várhatóan lehetőség lesz az új parkolók építése során ezek építési termékként történő felhasználására.

A kivitelezés során 2 500 tonna nem veszélyes hulladék (17 01 01 beton, 17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től, 17 01 07 beton, tégl, cserép és kerámia frakció vagy azok keveréke, amely különbözik a 17 01 06-tól, 17 09 04 kevert építési-bontási hulladék, amely különbözik a 17 09 01-től a 17 09 02-től és a 17 09 03-tól, 17 05 04 föld és kövek, amelyek különböznek a 17 05 03-tól, 15 01 01 papír és karton csomagolási hulladék, 15 01 02 műanyag csomagolási hulladék, 15 01 03 fa csomagolási hulladék, és 15 01 04 fém csomagolási hulladék), és 10,5 tonna veszélyes hulladék (17 03 01* szénkátrányt tartalmazó bitumen keverék, 08 01 11* szerves oldószereket vagy más veszélyes anyagokat tartalmazó festék- és lakk-hulladék) képződése becsülhető.

Az üzemelés időszakában a nem veszélyes hulladékok (15 01 01 papír és karton csomagolási hulladék, 15 01 02 műanyag csomagolási hulladék, 20 03 01 egyéb települési hulladék, ideértve a vegyes települési hulladékot is) becsült mennyisége 7 tonna, veszélyes hulladékok esetén (13 05 02* olajos iszap, 20 01 35* veszélyes anyagokat tartalmazó, kiselejtezett elektromos és elektronikus berendezések, amelyek különböznek a 20 01 21-től és a 20 01 23-tól) 30 tonna.

A felhagyás során keletkező nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, 17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től, 17 01 07 beton, tégl, cserép és kerámia frakció vagy azok keveréke, amely különbözik a 17 01 06-tól, 17 09 04 kevert építési-bontási hulladék, amely különbözik a 17 09 01-

tól a 17 09 02-től és a 17 09 03-tól) 19 000 tonna mennyiségben, veszélyes hulladék (17 03 01* szénkátrányt tartalmazó bitumen keverék) 87,6 tonna mennyiségben prognosztizálható.

- 3-4-állásos repülőgép karbantartó hangár:

A projekt célja elsősorban egy 3-4 állásos új hangár és műhely épület létesítése, továbbá apron területek kialakítása. A projekttel érintett terület nagysága kb. 25 850 m².

A hangár kialakítása: földmunkák, bontási munkák, alapozás, tartószerkezet építés, tető – homlokzati fedés, nyílászárók beépítése, belső rétegrendek kialakítása, belső válaszfalak kialakítása, szakági szerelési munkák, burkolási munkák.

A létesítést megelőző munkálatok során nem veszélyes hulladék (17 01 01 beton) 199 tonna mennyiségben, veszélyes és nem veszélyes hulladékok (17 03 alcsoportba tartozó bitumen keverék, szénkátrány és kátránytermék) 111,4 tonna mennyiségben képződhetnek.

A létesítés során nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, 17 04 05 vas és acél, 17 04 11 kábel, amely különbözik a 17 04 10-től, 15 01 01 papír és karton csomagolási hulladék, 15 01 02 műanyag csomagolási hulladék) 10 475 tonna mennyisége, veszélyes hulladék (15 01 10* veszélyes anyagokat maradókként tartalmazó vagy azokkal szennyezett csomagolási hulladék) esetén minimálisan 0,003 tonna mennyisége várható.

Az üzemelés során keletkező nem veszélyes hulladékok (16 01 03 hulladékká vált gumiabroncsok, 16 03 04 szerves hulladék, amely különbözik a 16 03 03-tól, 20 01 01 papír és karton) mennyisége 102 tonnára, míg veszélyes hulladékok (08 04 09* szerves oldószereket vagy más veszélyes anyagokat tartalmazó ragasztók, tömítőanyagok hulladéka, 13 01 11* szintetikus hidraulikaolaj, 13 02 05* ásványolaj alapú, klórvegyületet nem tartalmazó motor-, hajtómű- és kenőolaj, 14 06 03* egyéb oldószer és oldószer keverék, 15 01 10* veszélyes anyagokat maradókként tartalmazó vagy azokkal szennyezett csomagolási hulladék, 15 01 11* veszélyes, szilárd porózus mátrixot (pl. azbesztet) tartalmazó fémből készült csomagolási hulladék, ideértve a kiürült hajtógázos palackokat, 15 02 02* veszélyes anyagokkal szennyezett abszorbensek, szűrőanyagok (ideértve a közelebről meg nem határozott olajsűrőket), törőkendők, védőruházat, 16 02 13* veszélyes anyagokat tartalmazó kiselejtezett berendezés, amely különbözik a 16 02 09-től 16 02 12-ig terjedő hulladéktípusoktól, 16 10 01* veszélyes anyagokat tartalmazó vizes folyékony hulladék, 18 01 03* egyéb hulladék, amelynek gyűjtése és ártalmatlanítása speciális követelményekhez kötött a fertőzések elkerülése érdekében, 20 01 21* fénycsövek és egyéb higanytartalmú hulladék, 20 01 33* elemek és akkumulátorok, amelyek között a 16 06 01, a 16 06 02 vagy a 16 06 03 azonosító kóddal jelölt elemek és akkumulátorok is megtalálhatók, 20 01 35* veszélyes anyagokat tartalmazó, kiselejtezett elektromos és elektronikus berendezések, amelyek különböznek a 20 01 21-től és a 20 01 23-tól) esetében 675 tonnára becsülhető.

A hulladékok gyűjtése a hulladékok jellegének megfelelő, annak kémiai hatásainak ellenálló gyűjtőedényekben, fajtánként elkülönítve történik.

A felhagyás időszakában nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, 17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től, 17 01 07 beton, téglák, cserép és kerámia frakció vagy azok keveréke, amely különbözik a 17 01 06-tól, 17 09 04 kevert építési-bontási hulladék, amely különbözik a 17 09 01-től a 17 09 02-től és a 17 09 03-tól) 12 000 tonna mennyiségben, veszélyes hulladék (17 03 01* szénkátrányt tartalmazó bitumen keverék) 34 tonna mennyiségben keletkeznének.

- T1 Apron és Hangár Apron bővítése, felújítása, G gurulóút felújítása:

A T1 apron projektrész keretében előrehozottan kívánja megvalósítani a G gurulóút, valamint ezek közvetlen környezetének felújítását. A burkolt felületekről folyókákkal, víznyelőkkel összegyűjtött csapadékvíz zárt tározó- és elvezető csatornarendszeren keresztül a befogadók irányába kerül elvezetésre.

A kivitelezést megelőző munkálatok során keletkező nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, 17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től) mennyisége 19 775 tonnára becsülhető, veszélyes hulladék keletkezésével nem kell számolni.

Létesítés és üzemelés alatt hulladékok képződése nem várható.

A felhagyás időszakában várható nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, 17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től) mennyisége 14 420 tonna, míg veszélyes hulladék (17 03 01* szénkátrányt tartalmazó bitumen keverék) esetében 109 tonna.

- 13R/31L jelű futópálya és csatlakozó gurulóútak felújítási munkái:

A projekt célja a RWY 13R/31L és a kapcsolódó gurulóút-rendszer részeként a „kompenzáló-terület”, a „TWY J4-el szemben lévő, lezárt és be nem fejezett gyorsleguruló út” és a területen lévő közművek szükség szerinti felújítása, továbbá a T2A előtt új állóhelyek létesítése.

A kivitelezést megelőző munkálatok során keletkező nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, 17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től) mennyisége 110 600 tonna, veszélyes hulladék keletkezésével nem kell számolni.

Létesítés és üzemelés alatt hulladékok képződése nem várható.

A felhagyás időszakában a nem veszélyes hulladékok (17 01 01 beton, 17 03 02 bitumen keverék, amely különbözik a 17 03 01-től) mennyisége 231 tonnára becsülhető.

A felsorolt, hatásvizsgálattal érintett projektek kapcsán keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékok jövőbeni gyűjtése, kezelése során általánosságban megfogalmazható:

- Környezethasználó tevékenysége során nagy hangsúlyt helyez a fenntarthatóság és ezen belül a körforgásos gazdaság szempontjaira.
- Környezethasználó törekszik a hulladékkeletkezés minimalizálására, a keletkező anyagok minél nagyobb arányú újrahasználatának elősegítésére, melyet már a tervezés kezdeti szakaszától kiemelten kezelnek.
- A veszélyes és nem veszélyes hulladékok esetén a legfontosabb a környezeti elemek elszennyeződésének megakadályozása, illetve terhelésének lehetőség szerinti minimalizálása. Ennek érdekében a kivitelezés, üzemeltetés és esetleges felhagyás során a veszélyes és nem veszélyes hulladékokat, anyagokat minden esetben elkülönített gyűjtőhelyen konténerben gyűjtik, és hulladéktípustól függően helyben felhasználják vagy a keletkezés helyéről elszállításra kerülnek.
- Az épületek bontásából származó hulladékokat a kivitelező a vonatkozó jogszabályi előírások alapján elkülönítetten konténerben gyűjti, majd engedéllyel rendelkező szállítóval megfelelő hasznosító/ártalmatlanító szervezet részére kerül átadásra.
- A burkolatbontásokat megelőzően az aszfaltburkolatban laboratóriumi vizsgálatokat kell végezni a bitumen esetleges szénkátrány-tartalmának meghatározására. Szénkátrány tartalom esetén az aszfalttörmelék veszélyes hulladéknak minősül. A helyszínén történő elkülönített gyűjtést, a vonatkozó előírások betartása mellett kell megvalósítani, a megfelelő engedéllyel rendelkező szervezet által történő szállítást és ártalmatlanítást megelőzően.
- A veszélyes hulladéknak nem minősülő aszfalttörmelék és betontörmelék vonatkozásában a majdani kivitelező úgy kerül Környezethasználó által kiválasztásra, hogy rendelkezzen olyan engedéllyel, mely Magyarországon előre meg nem határozott helyszínekre vonatkozóan engedélyezi az építési-bontási területeken keletkező, nem veszélyes hulladékok gyűjtését, előkezelését és hasznosítását.
- Fontos kiemelni, hogy bár a burkolatok bontása során keletkező betonhulladékot és a szénkátrányt nem tartalmazó aszfalthulladékot a Dokumentum táblázataiban hulladékként szerepeltetik, azonban hasznosítást követően a betontörmeléket a helyszínen, útépitési munkák során tervezik felhasználni.
- A kivitelezés során keletkező építési-bontási hulladékokat átmenetileg deponálják, vagy konténerben gyűjtik, esetleg közvetlenül szállítójárműre rakják, így kerül a felhasználási helyre elszállításra. Ezen munkák elvégzése a kivitelező feladata. A veszélyes hulladéknak nem minősülő aszfalttörmelékek és a betontörmelékek tervek szerint a kivitelezési munkák helyszínén kerülnek felhasználásra. A kevert építési-bontási hulladékok engedéllyel rendelkező szervezeteknek kerülnek átadásra, további kezelés céljából.
- A kivitelezés során kitermelt talaj átmeneti depókba kerül vagy közvetlenül szállítójárműre rakva kerül a felhasználási helyre elszállításra. Ezen munkák elvégzése a kivitelező feladata.

Közművek fektetése során kimaradó földanyag estén a kivitelezés helyszínén való hasznosítás (pl. zöldterületek kialakítása), vagy inert hulladéklerakó részére átadás (pl. takaró föld) tervezett.

- A kivitelezés helyszínein a csomagolási hulladékokat (papír, műanyag fém, fa) feliratozott gyűjtőhelyen hulladéktípusonként, szelektív hulladékgyűjtő edényzetben gyűjtik, majd hasznosítás céljából engedéllyel rendelkező szervezeteknek kerülnek átadásra.
- A fém- és egyéb felületek festésekor keletkező festékmareadékok, kiürült tárolódobozok veszélyes hulladékok, melyeket a kivitelezés helyszínén a kivitelező által őrzött területen, feliratozott, megfelelő gyűjtőedényzetben, csapadékvíztől elzárt helyen tárolják átmenetileg elszállításig. Megfelelő engedélyekkel rendelkező szervezet általi elszállításukról és ártalmatlanításukról a kivitelező gondoskodik.
- Az üzemeltetés során, az épületeknél és a parkolóknál lévő kihelyezett hulladékgyűjtőkben keletkező kommunális hulladékok 1,1 m³-es gurulós hulladékgyűjtő konténerbe kerülnek. Ezen hulladékok elszállításáról és engedéllyel rendelkező szervezet részére történő átadásáról heti több alkalommal Környezethasználó gondoskodik.
- Az olajfogók rendszeres tisztítása során keletkező veszélyes hulladéknak minősülő iszap a helyszínen nem kerül gyűjtésre, a karbantartási munka befejezésekor megfelelő engedéllyel rendelkező szervezet által kerül elszállításra és ártalmatlanításra.
- Az üzemeltetés során keletkező veszélyes elektronikai hulladékok gyűjtése az erre kijelölt veszélyes hulladék gyűjtőhelyen történik, engedéllyel rendelkező szervezetnek történő átadásig. A hulladékok gyűjtése a hulladékok jellegének megfelelő, annak kémiai hatásainak ellenálló gyűjtőedényekben, fajtánként elkülönítve történik.

A felhagyás időszaka valószínűleg nem jelenti a létesítmények tényleges fizikai elbontását, mivel a fővároshoz közeli, kedvező fekvéssel rendelkező terület, így nagy valószínűséggel más tevékenység települne a helyére.

Ha a felhagyás időszakában teljes fizikai bontásra kerülne sor, a bontási munkálatok eredményeképpen veszélyes és nem veszélyes építési-bontási hulladékok keletkeznének (a hulladékjegyzék 17 főcsoport hulladéakai), valamint veszélyes és nem veszélyes csomagolási hulladékok (a hulladékjegyzék 15 főcsoport hulladéakai), melyeket engedéllyel rendelkező hulladékgazdálkodó részére adnának át.

A bontást, és tereprendezést követően a terület újra hasznosítható lenne, bár eredeti állapotának visszaállítására várhatóan nincs lehetőség.

Kitékintés projektek:

Ezen projektekre a műszaki adatok, információk még csak koncepció szinten elérhetőek (és részben átnyúlnak a belátható időn túl), hulladékgazdálkodási szempontból releváns adat nem áll rendelkezésre, így várható környezeti hatásuk szakmailag megalapozottan még nem becsülhető. Az ismertetett koncepciók sokban változhatnak.

A tervezett tevékenységgel kapcsolatban hulladékkezelő létesítmény létesítése nem indokolt, tekintettel arra, hogy a várhatóan keletkező hulladékok kezelésére engedéllyel rendelkező szervezetek megfelelő kezelési kapacitással rendelkeznek.

A fent leírtak alapján megállapítom, hogy a hulladékgazdálkodási hatáskörben vizsgálandó szakkérdéseket megvizsgáltam. A Dokumentációban foglaltak a rendelkező részben foglalt előírások betartása mellett megfelelnek a vonatkozó jogszabályi előírásoknak. Környezethasználó tevékenységével kapcsolatban kizáró ok hulladékgazdálkodási szempontból nem áll fenn.

Szakkérdésben állásfoglalásom az alábbi jogszabályokon alapul:

A keletkező hulladékoknak a hulladékjegyzékről szóló 72/2013. (VIII. 27.) VM rendelet 2. melléklete szerinti besorolására vonatkozó kötelezettséget a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény [a továbbiakban: Ht.] 63. § (1) bekezdése írja elő.

A keletkező hulladékok további kezelésre történő átadásával, illetve ennek igazolására vonatkozó dokumentumok benyújtásával kapcsolatos kötelezettségeket a Ht. 31. § (10), illetve 82. § (1)-(2) bekezdései szabályozzák.

A veszélyes hulladékok gyűjtésével, illetve kezelésével kapcsolatos szabályokat a veszélyes hulladékkal kapcsolatos egyes tevékenységek részletes szabályairól szóló 225/2015. (VIII. 7.) Korm. rendelet 3-4. §-a és a 14. §-a szabályozza.

A keletkező hulladékok szállításával, illetve helyszíni kezelésével kapcsolatos követelményeket a hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény [a továbbiakban: Ht.] 14. § (1) és 15. § (2) bekezdései tartalmazzák.

A hasznosítható hulladékok hasznosításra történő átadásának kötelezettségét a Ht. 15. § (1) bekezdése írja elő.

A kivitelezési munkálatok során keletkező építési és bontási hulladékokkal kapcsolatos feltételeket az építési és bontási hulladék kezelésének részletes szabályairól szóló 45/2004. (VII. 26.) BM–KvVM együttes rendelet 3-7. §-ai tartalmazzák.

A létesítendő hulladékgyűjtő hely kialakításának és üzemeltetésének szabályait az egyes hulladékgazdálkodási létesítmények kialakításának és üzemeltetésének szabályairól szóló 246/2014. (IX. 29.) Korm. rendelet 13-17. §-ai tartalmazzák.

A kitermelt talajra vonatkozó előírás a Ht. 2. § (4) bekezdésén alapul.

A feltöltésre, illetve visszatöltésre felhasználható anyagokkal kapcsolatos előírást a Hulladékgazdálkodási Hatóság a Ht. 9. § (1) bekezdése alapján tette.

A nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettség szabályait a hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségekről szóló 309/2014. (XII. 11.) Korm. rendelet 4. §-a, 10. §-a, 14-16. §-a tartalmazza.

A Ht. 4. §-a értelmében:

»Minden tevékenységet úgy kell megtervezni és végezni, hogy az a környezetet a lehető legkisebb mértékben érintse, vagy a környezet terhelése és igénybevétele csökkenjen, ne okozzon környezetveszélyeztetést vagy környezetszennyezést, biztosítsa a hulladékképződés megelőzését, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentését, a hulladék hasznosítását, továbbá környezetkímélő ártalmatlanítást.«

Jelen döntés az Ákr. 55. §-án alapul.

Az önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 55. § (4) bekezdése alapján zártam ki.

A Hulladékgazdálkodási Hatóság feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a hulladékgazdálkodási hatóság kijelöléséről szóló 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés a) pontja és 2. § (1) bekezdése, illetve az 1. § (2) bekezdése szabályozza.”

Vízügyi és vízvédelmi szempontból:

A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/39128-21/2025 számon, a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 12/A. § és 8. melléklet 2–3. sorában meghatározott szakkérdés tekintetében megkereste a Vízügyi Hatóságot, amely PE/TIV/01934-1/2026 számon adta meg válaszát, amit a Környezetvédelmi Hatóság döntése kialakításánál figyelembe vett.

6. Vízügyi Hatóság PE/TIV/01934-1/2026 számon:

„A Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (1016 Budapest, Mészáros utca 58/b.; a továbbiakban: Kérelmező Hatóság) fenti hivatkozási számú megkeresése alapján a Budapest Airport Zrt. (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér; a továbbiakban: Kérelmező) részére az WSP Hungary Consulting Zrt. (1021 Budapest, Hűvösvölgyi út 54.) által összeállított »Környezeti hatástanulmány a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén 2025 – 2030 között tervezett fejlesztésekre vonatkozóan« megnevezésű, 2025. szeptember 29. keltezésű környezeti hatásvizsgálati dokumentáció és mellékletei (a továbbiakban: Dokumentáció) elbírálására irányuló kérelem vonatkozásában

szakkérdésben állásfoglalást

terjeszték elő:

A kérelemben foglaltakat

vízügyi és vízvédelmi szakhatóságként elfogadom, továbbá a Dokumentáció elbírálásához – az abban foglaltak alapján – az alábbi kikötésekkel hozzájárulok:

[jelen határozat rendelkező rész IV. fejezet 5. pont]

INDOKOLÁS

Kérelmező Hatóság 2026. február 5. napján érkezett, PE/KTHF/39128-21/2025. számú megkeresésében, tárgyi ügyben a Pest Vármegyei Kormányhivatal Tűzvédelmi, Iparbiztonsági és Vízügyi Hatósági Főosztály Tűzvédelmi, Iparbiztonsági, Vízügyi és Vízvédelmi Osztály (a továbbiakban: Vízügyi Hatóság) szakkérdésben foglalt állásfoglalását kérte. A megkereséssel egyidejűleg megküldte a Dokumentációt.

A Vízügyi Hatóság által a környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 8. számú melléklet 2. és 3. pontja alapján vízügyi és vízvédelmi hatáskörben vizsgálándó szakkérdések az alábbiak:

- annak elbírálása, hogy a tevékenység vízellátása, a keletkező csapadék és szennyvíz elvezetése, valamint a szennyvíz tisztítása biztosított-e, vízbázis védőterületére, védőidomára, jog-szabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e, továbbá annak elbírálása, hogy a tevékenység az árvíz és a jég levonulására, a mederfenntartásra milyen hatást gyakorol;
- annak elbírálása, hogy a tevékenység kapcsán a felszíni és felszín alatti vizek minősége, mennyisége védelmére és állapotromlására vonatkozó jogszabályban, illetve határozatban meghatározott előírások érvényesíthetők-e.

A megkereséshez csatolt Dokumentáció és a rendelkezésemre álló adatok, dokumentumok érdemi vizsgálatát követően, az alábbiak figyelembevételével, a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

A jelen környezeti hatásvizsgálat célja a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén 2025 – 2030 között tervezett fejlesztések, felszíni és felszín alatti vizekre gyakorolt hatásainak átfogó értékelése.

Tárgyi repülőtér vízellátását 13 db mélyfúrású rétegvíz termelőkút biztosítja, saját vezetékes rendszeren keresztül. A telephely vízfelhasználása három részből tevődik össze, a szociális vízigényből, a technológiai vízigényből, valamint az egyéb, nem termelő célú vízhasználatból. A repülőtér 3 db ivóvíz-ellátási zónával (Liszt Ferenc I.; Liszt Ferenc II., illetve a Liszt Ferenc I. fejlesztési területei; Felhőbázis) rendelkezik, melyek ivóvíz ellátását két egymástól függetlenül működő vízmű telep (30. sz. gépház és 84. sz. gépház) biztosít, melyekben vas- és mangántalanító berendezés üzemel. A 30. sz. vízgépházban a vas- és mangántalanítás két lépcsős technológiai folyamattal történik, amely magába foglalja az oxidációt és a képződött rosszul oldódó csapadékok szűrését. A vízkivétel a 30 sz. vízgépháznál 6 db termelőkútból (1., 2., 5., 6., 7., 11. jelű kutak), a 84. sz. vízgépháznál 5 db termelőkútból ("K"-kútcsoport K1/B, K1/C, K2/A, K2/B, K3/B jelű kutjai) történik. Az ivóvíz termelő kutak víztározó medencékre dolgoznak. A 30. számú vízgépház víztározója 2 db 100 m³-es és 1 db 400 m³-es összekapcsolható felszíni víztározó medencéből, a 84. számú vízgépház 2 db 1.000 m³-es ikermedencéből áll. A repülőtér jelenleg lekötött éves vízmennyisége 324.000 m³/év.

A Dokumentáció szerint a kutakból kitermelt víz mennyisége 2023-2024. években meghaladta az engedélyezett vízmennyiséget, amely a megnövekedett utasforgalomnak, valamint az elmúlt évek jelentős vízfogyasztást igénylő infrastrukturális fejlesztéseknek köszönhető. A megnövekedett vízhasználat fedezésére, a Kérelmező vagyonkezelésében lévő Vecsés külterület 072/55 helyrajzi számú ingatlanon további 6 db rétegvíz kút (I/1, I/2, I/3, II/1, II/2, II/3 jelű kutak) létesítését tervezik. A létesítendő 6 db új ivóvíz termelő kutakra vonatkozóan lekötött éves vízmennyiség 366.945 m³/év, amely többlet vízkészletként kerül lekötésre a már engedélyezett 324.000 m³/év vízkészleten felül.

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér elválasztott rendszerű szenny- és csapadékvíz csatornarendszer került kiépítésre. A telephelyen kommunális, illetve a tevékenységből származó technológiai szennyvíz keletkezik. A repülőtéri létesítmények kommunális és technológiai szennyvize a repülőtér szennyvízcsatorna hálózatába kerül, majd átemelő segítségével a Fővárosi Csatornázási

Művek Zrt. által üzemeltetett fővárosi szennyvízcsatorna hálózatba kerül bevezetésre. A telephelyről a szennyvíz a Budapest XVIII. kerület, Semmelweis utcai közcsatornán keresztül a Dél-pesti Szennyvíztisztító Telepre kerül bevezetésre, ahol nagyterhelésű eleveniszapos technológiával és teljes körű tápanyag eltávolítással (nitrogéntávolítás, foszforeltávolítás) kezelik a szennyvizet. A szennyvíztisztító több lépcsős tisztítását követően a szennyvíz végső befogadója parti bevezetéssel a Ráckevei-(Soroksági) Duna-ág.

A repülőtéren keletkező szennyvizek nagy része a repülőtéri épületek és a repülőgépek higiéniai létesítményeiből származó, kommunális jellegű szennyvíz, amely nem igényel különösebb előkezelést a szennyvízhálózatba engedése előtt. A telephelyen keletkező technológiai szennyvizek csak előkezelés, illetve az azt követő ellenőrzés után kerülnek kibocsátásra a közcsatorna hálózatba, ezáltal a technológiai szennyvizet kibocsátó létesítmények szennyvíz előkezelő műtárgyakkal vannak ellátva (sav- és lúgközömbösítő; zsír-, olaj- és iszapfogó aknák, kerozinfogó; járműmosáshoz kapcsolódó vízviszaforgató berendezések; konyhák területéről származó szennyvizek előtisztítását végző zsírfogók). A repülőtér területéről kibocsátott szennyvíz mennyisége 146.000 m³/év.

A Dokumentáció szerint a repülőtér fejlesztése következtében megnövekedő vízigény és vízfelhasználás következtében a meglévő csatornahálózat kapacitásbővítése, rekonstrukciója és korszerűsítése vált szükségessé, amely érinti a Budapest XVIII. kerület, belterület 156733, 156738, 156755, 156756, 156757, 156758, valamint a Vecsés külterület 072/3, 072/31, 072/32, 072/53 és 072/55 helyrajzi számú ingatlanokat. A fejlesztés magába foglalja a meglévő csatorna átépítését, a meglévő csatorna csőbéléses rekonstrukcióját, a csatorna bővítését, új szennyvízcsatorna és szennyvíznyomócsövek létesítését, illetve új átemelő és szagtalanító szűrő elhelyezését. A fejlesztést követően a repülőtér területéről kibocsátott szennyvíz mennyisége 565.156 m³/év.

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren elválasztott rendszerű szenny- és csapadékvíz csatornarendszer került kiépítésre. Az építmények teljes területe, a guruló utak, fel- és leszálló pályák, forgalmi és műszaki előterek, szilárd burkolatú járdák, utak és parkolók területe csatornázva van és az összefolyó csapadékvíz elvezetésre kerül. A beépítetlen területen átvezető utakról a csapadékvizeket nyílt árokban vezetik el. A további füvesített területek természetes vízvezetésűek, a csapadékvizek helyben elszikkadnak. A repülőtér rendelkezik helyszíni szikkasztós területekkel is, ahol a csapadékvíz szikkasztó-tároló árokrendszeren keresztül kerül elvezetésre és elszikkasztásra.

A repülőtér területére hulló csapadékvizek gyűjtését és ideiglenes tárolását egy 34.141 m³ víztérfogatú, szikkasztó-tároló tó (bányató) biztosítja. A vizek elvezetése gravitációs rendszerű csatornahálózaton keresztül történik a 171. számú, illetve a 17. számú csatornába. A csapadékvíz végső befogadója a Ráckevei-(Soroksári)-Duna.

A repülőtér területéről elfolyó csapadékvizek olajszármazékokkal, továbbá a téli műveletek során a repülőgépek jégtelenítésére használt szerekkel szennyeződhet. Az olajszármazékok ártalmatlanítására a csapadékvíz-hálózaton számos (több mint 50 darab) iszap- és ásványolaj-leválasztót telepítettek, különös tekintettel a rendszer azon ágaira, amelyek közvetlenül a vízgyűjtőbe vezetnek. A reptér téli üzeme, illetve a repülőgépek jégtelenítése során környezetbe jutó glikol alapú anyaggal szennyeződhet csapadékvizek folyamatos nyomon követésére és ellenőrzésére a területen TOC (TOC – Total Organic Carbon) ellenőrző állomások kerültek kialakításra.

A Dokumentáció szerint a Kérelmező vagyonkezelésében lévő Budapest XVIII. kerület, 156755 helyrajzi számú, Budapest XVII. kerület 0138312 helyrajzi számú, illetve a Vecsés külterület 072/3, 072/55 és 072/56 helyrajzi számú ingatlanokon a repülőtér fejlesztése során a meglévő csapadékvíz-elvezető rendszer bővítése és részleges felújítása is tervezett. A tevékenység a már meglévő, részben betonelem burkolatú, részben földmedrű árok zárt csapadékvíz elvezető csatornává való átépítését foglalja magába. A csatornák a meglévő és megmaradó csapadékcatorna hálózat elemeihez csatlakozik. Továbbá a meglévő szikkasztó-tároló tó (bányató) kapacitása kimerülőben van, ezáltal az esővíz elvezetésének és befogadásának biztosítása érdekében, a fejlesztések során új, HDPE lemez szigeteléssel ellátott záportároló létesítése is tervezett.

A telephelyen folytatott tevékenységekhez felhasznált anyagok tárolása szervezeti egységenként elkülönítetten történik. A telephelyen nagyobb mennyiségben elsősorban tűzveszélyes anyagok (üzemanyagok) felhasználása történik. Tárgyi telephelyen a földi kiszolgáló járművek és egyéb

gépjárművek tankolására a Kérelmező által üzemeltetett két üzemanyagtöltő állomáson ("D" portánál található személygépkocsi üzemanyagtöltő állomás, 2011-ben létesített 'Új' üzemanyagút) lehetséges. Az üzemanyag tárolását a töltőállomásokon 1 db $3 \times 20 \text{ m}^3$ -es és 1 db $20+40 \text{ m}^3$ -es osztott kamrájú, duplafalú, földalatti fekvőhengeres acél gázolaj, illetve benzintartály, valamint 3 db 30 m^3 -es, konténerben elhelyezett föld feletti fekvőhengeres duplafalú acél gázolaj és 1 db 10 m^3 -es hasonló kiépítésű benzintartály biztosítja. A légi járművek tankolásához szükséges kerozin a Kérelmező telephelyén elhelyezkedő üzemanyag bázisáról történik, ahol 3 db 150 m^3 -es szimplafalú, kármentővel ellátott föld feletti tartályban történik az üzemanyag tárolása. A kerozin tárolását és kiszolgálását döntő részben 2 db 5.000 m^3 -es föld feletti tartály és a hozzájuk tartozó 4 db 100 m^3 -es földalatti duplafalú SLOP-gyűjtő tartály biztosítja.

A repülőgépek mosása során szennyezett mosóvizet összegyűjtik, és veszélyes hulladékként szállítatják el a telephelyről. A jégtelenítés során keletkező glikol alapú anyaggal szennyeződhetők csapadékvizek TOC ellenőrző állomáson keresztül a befogadóba kerülnek elvezetésre. A repülőtér rendelkezik egy $8,1 \text{ m}^3$ űrtartalmú, vasbeton szerkezetű, glikol gyűjtő medencével. A medencében összegyűlt glikolt tisztítást követően IBC-tartályokba szivattyúzzák át, majd további felhasználás céljából elszállítják. Amennyiben az újrahasznosítás nem lehetséges, a vonatkozó előírásoknak megfelelően a szennyvízhálózatba kerül bevezetésre. A földi kiszolgáló gépjárművek mosása zárt rendszerű mosóberendezésekben történik, a keletkezett szennyvíz, tisztítás után, a szennyvízcsatornába kerül.

A telephelyen található karbantartó, járműjavító műhelyekben felhasznált anyagok raktározását több zárt, betonozott alapú helyiségben, Dexion-polcokon, fajtánként elkülönítve végzik. A pályafenntartás és az utak jégtelenítése során felhasznált anyagok (UNI-SAFE, CHEMODRY, homok) tárolása zsákos kiszerezésben történik a Kényszerhelyzeti készülségi raktárban. Az energiaellátás során felhasznált fűtőolaj tárolása a kazánházhoz tartozó 1.000 m^3 -es HTO tartályban történik, mely merevtetős, állóhengeres, duplafalú földtakarásos acéltartályban történik, amely beton kármentővel van körülvéve. A telephelyen keletkező veszélyes és nem veszélyes hulladékok hulladékkódonként elkülönítve, illetve a hulladék fizikai-, kémiai tulajdonságainak ellenálló, helyen kerülnek összegyűjtésre.

Tárgyi telephely az ivóvízellátásra, csapadék- és szennyvízelvezetésre vonatkozóan 2020-2029 éveket átfogó önellenőrzési tervvel rendelkezik.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (156733 hrsz. alatti ingatlanon) megvalósult vízellátásművekre, illetve elvégzett vízimunkákra vonatkozóan 30414/2301-3/2024.ált., 35100/6695-15/2023.ált., és 35100/13566-7/2021.ált számokon módosított, 30414/2359-10/2024.ált. (Vízikönyvi szám: Bp/m/562, 6.2/F/999, 6.2/12/1192, Bp/F/235) számon egységes vízjogi üzemeltetési engedély került kiadásra, amely **2026. március 31. napjáig hatályos.**

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén (Vecsés 072/55 hrsz.) tervezett 6 db víztermelő kútra vonatkozóan 30414/2219-2/2024.ált. (Vízikönyvi szám: 6.2/F/1417) számon vízjogi létesítési engedély került kiadásra, amely **2029. november 30. napjáig hatályos.**

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén (Vecsés 072/53 hrsz.) a T2 jelű parkoló csapadékvíz-elvezetésére, valamint 2 db monitoring kútra vonatkozóan 35100/3302-15/2024.ált. (Vízikönyvi szám: 6.2/m/276) számon vízjogi létesítési engedély került kiadásra, amely **2029. július 31. napjáig hatályos.**

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér szennyvíz-elvezetésének vonatkozásában 30414/14304/2025.ált. számon egységes vízjogi üzemeltetési engedélyezési eljárás van folyamatban a Vízügyi Hatóságon.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér csapadékvíz-elvezetésének vonatkozásában 30414/8982/2025.ált. számon egységes vízjogi üzemeltetési engedélyezési eljárás van folyamatban a Vízügyi Hatóságon.

Tárgyi terület a Vgtv. 1. számú melléklet 12. a) pontja alapján meghatározott **nagyvízi medret**, valamint a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és

tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet 1. § 11. pontja, valamint 2. §-a alapján meghatározott **parti sávot nem érint**.

Vízbázisvédelmi szempontból megállapításra került, hogy tárgyi terület a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási művek védelméről szóló 123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet szerint kijelölt **vízbázis védőterületet nem érint**, azonban a tárgyi terület a Dél-Pest Megyei Víziközmű Szolgáltató Zrt. (2360 Gyál, Kőrösi u. 190.) üzemeltetésében álló, 35100/1237-5/2020.ált. számú (vízikönyvi szám: 6.2/F/701) határozattal kijelölt **Vecsés községi vízmű I. számú vízbázis hidrogeológiai 'B' védőidomának felszíni vetületén helyezkedik el**.

A terület a felszín alatti vizek védelméről szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] 7. §-a és a 2. számú melléklet szerint, valamint a 7. § (4) bekezdésében meghatározott 1:100.000 méretarányú országos érzékenységi térkép alapján felszín alatti víz állapota szempontjából: **érzékeny terület**.

A rendelkező részben foglalt előírásaimnál figyelembe vettem az alábbi jogszabályhelyeket:

- A 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 8. § b) pontja alapján tevékenység csak ellenőrzött körülmények között történhet, beleértve monitoring kialakítását, működtetését és az adatszolgáltatást.
- A 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 8. § c) pontja értelmében a felszín alatti vizek jó állapotának biztosítása érdekében tevékenység csak úgy végezhető, hogy hosszú távon se veszélyeztesse a felszín alatti vizek jó állapotát, a környezeti célkitűzések teljesülését.
- A 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdés b) pontja alapján: »a felszín alatti vizek jó minőségi állapotának biztosítása érdekében a tevékenység csak a felszín alatti víz (B) szennyezettségi határértéknél kedvezőbb állapotának lehetőség szerinti megőrzésével végezhető.«
- A földtani közeg és a felszín alatti vízre vonatkozó (B) szennyezettségi határértékeket a földtani közeg és a felszín alatti víz szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges határértékekről és a szennyezések méréséről szóló 6/2009. (IV. 14.) KvVM-EüM-FVM együttes rendelet 2. számú melléklete állapítja meg.
- Környezeti káresemény esetén a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről szóló 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet], valamint a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet szerint kell eljárni. A 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdése alapján a környezethasználó környezetveszélyeztetés esetén köteles minden környezetkárosodást megelőző intézkedést megtenni a környezetkárosodás enyhítése, illetve a további környezetkárosodás megakadályozása érdekében. A 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet 2. § (6) bekezdés a) pontja alapján – amennyiben a környezetkárosodás felszíni vagy felszín alatti vizet, vagy földtani közeget érint – a környezethasználónak a területi vízügyi hatóságot a környezetveszélyeztetés, illetve környezetkárosodás helyéről, jellegéről és mértékéről értesítenie kell.
- A felszíni vizek minősége védelmének szabályairól szóló 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet] 4. § (1) bekezdése szerint: a felszíni víz-test jó állapotának eléréséhez és fenntartásához a vízhasználó (ide értve a kibocsátót is) köteles hozzájárulni.
- A 220/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet 5. § (1) bekezdése alapján
 - »(1) Tilos a felszíni vizekbe, illetve azok medrébe bármilyen halmazállapotú, vízszennyezést okozó anyagot juttatni, az engedélyezett vízellátási műveken bevezetett
 - a) határértéknek megfelelő,
 - b) határérték alatti
 - e rendelet alapján engedélyezett kibocsátások kivételével.«
- A befogadóba vezethető csapadékvíz minőségét a vízszennyező anyagok kibocsátásaira vonatkozó határértékekről és alkalmazásuk egyes szabályairól szóló 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet] 2. számú melléklete határozza meg.
- A befogadóba vezethető szennyvizek minőségét a 28/2004. (XII. 25.) KvVM rendelet 4. számú melléklete határozza meg.

A Vízügyi Hatóság feladat- és hatáskörét a 72/1996. (V. 22.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdése, a vízügyi igazgatási és a vízügyi, valamint a vízvédelmi hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet] 10. § (1) bekezdés 2 pontja, valamint illetékességét a 223/2014. (IX. 4.) Korm. rendelet 2. számú mellékletének 2. pontja szabályozza.”

Iparbiztonsági szempontból:

A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/39128-22/2025 és PE/KTHF/39128-23/2025 számon, a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 12/A. § és 8. melléklet 4. sorában meghatározott – az *ipari baleseti kockázatok tekintetében a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos baleseteknek való kitettségéből eredő várható hatások elbírálása* – szakkérdés tekintetében, megkereste Budapest Főváros Kormányhivatala Tűzvédelmi és Iparbiztonsági Hatósági Főosztály Tűzvédelmi és Iparbiztonsági Osztályát iparbiztonsági hatáskörben [a válaszokat az osztály közép-pesti részlege adta meg]; valamint a Pest Vármegyei Kormányhivatal Tűzvédelmi, Iparbiztonsági és Vízügyi Hatósági Főosztály Tűzvédelmi, Iparbiztonsági, Vízügyi és Vízvédelmi Osztályát iparbiztonsági hatáskörben (a továbbiakban: PVKH Iparbiztonsági Hatóság).

A PVKH Iparbiztonsági Hatóság PE/TIV/01845-2/2026 számon adta meg válaszát, amit a Környezetvédelmi Hatóság döntése kialakításánál figyelembe vett.

A BFKH Iparbiztonsági Hatóság BP/TIF/01185-2/2026 számon tájékoztatást adott tényállás tisztázás szükségességéről, majd a 2026. március 10. napján benyújtott kiegészítésről szóló PE/KTHF/00005-35/2026 számú tájékoztatás alapján, BP/TIF/01185-4/2026 számon adta meg válaszát, amit a Környezetvédelmi Hatóság döntése kialakításánál figyelembe vett.

7. PVKH Iparbiztonsági Hatóság PE/TIV/01845-2/2026 számon:

„A Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály megkeresése alapján a Budapest Airport Zrt. (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér) által benyújtott a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér vonatkozásában a környezeti hatásvizsgálati eljárás során az alábbi tájékoztatást adom:

Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér iparbiztonsági hatósági jogkörben illetékességileg nem a Pest Vármegyei Kormányhivatalához tartozik, azonban megállapítható, hogy Pest vármegye területén a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében nem működik veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem, mely alapján az ipari baleseti kockázatok tekintetében a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos baleseteknek való kitettségéből eredően nem várhatók olyan hatások, amelyek a tervezett tevékenységet negatív irányban befolyásolná.”

8. BFKH Iparbiztonsági Hatóság BP/TIF/01185-4/2026 számon:

„A Budapest Főváros Kormányhivatala Tűzvédelmi és Iparbiztonsági Hatósági Főosztály, Tűzvédelmi és Iparbiztonsági Osztály Közép-Pest (a továbbiakban: iparbiztonsági hatóság) iparbiztonsági hatósági hatáskörében eljárva, a PE/KTHF/39128-22/2025 számon, valamint a fenti hivatkozási számon megküldött környezeti hatásvizsgálat szakkérdéssel és annak kiegészítésével kapcsolatos megkeresésére az alábbi tájékoztatást adom:

A környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 12/A § és 8. sz. melléklet 4. pontjában foglaltak figyelembevétel, valamint a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet (a továbbiakban: R.) 6. melléklet 2. aa) és da), 3. b) és 4. d) és e) alpontjaiban rögzített iparbiztonsági szakkérdést és a hozzá kapcsolódó kiegészítéseket megvizsgáltam.

A kiadásra kerülő ügyirat rendelkező részében iparbiztonsági szempontból következő feltételeket szükséges feltüntetni:

[jelen határozat rendelkező rész IV. fejezet 6. pont]

A kiadásra kerülő ügyirat indokolási részében iparbiztonsági szempontból következőket szükséges feltüntetni:

A környezeti hatásvizsgálat elbírálása során megállapítottam, hogy

- a környezeti hatástanulmány a telepítési hely (Budapest Főváros közigazgatási területén belül) környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ben feltételezett súlyos balesetek minden lehetséges károsító hatásának következményeit tartalmazza, a projekttel kapcsolatban a XIX. kerületben található BERT – Kispesti Erőművet, valamint a XVIII. kerület Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtérén található Repülőtéri Üzemanyag Kiszolgáló Kft. vonatkozásában;
- a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetektől származó hatótényezők bemutatása arányban áll a telepítési hely környezetében működő veszélyes anyagokkal foglalkozó üzem(ek)ből származó, a telepítési helyet esetlegesen érintő károsító hatásokkal; így különösen a veszélyes üzemek hatásterületeivel, valamint az azokban tárolt illetve technológia során alkalmazott veszélyes anyagok hatásaival.

A feltételeket az alábbi jogszabályi rendelkezések alapján állapítottam meg:

Ad. 1 – A katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 3.§ 28. pontja.

Ad. 2 – A veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezésről szóló 219/2011. (X. 20.) Korm. rendelet 32.§ (1) bekezdése szerinti nyilvántartás.

Ad. 3 – A környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. melléklet 2. aa) és da), 3. b) és 4. d) és e) alpontok.

Jelen nyilatkozat a környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 12/A § és 8. sz. melléklet 4. pontja alapján került kiadásra.”

Területrendezési szempontból:

A Környezetvédelmi Hatóság 2026. március 11. napján PE/KTHF/00005-36/2026 számon, a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdése és 3. melléklet 9. sorában meghatározott – területrendezési tervekkel való összhang – szakkérdés tekintetében, megkereste a Pest Vármegyei Kormányhivatal Állami Főépítész Irodát (a továbbiakban: PVKH Állami Főépítész) – a Repülőtér mint országos jelentőségű elem vonatkozásában az alaptevékenysége, illetve az ott tervezett fejlesztések miatt – úgy, hogy a Repülőtér területével érintett Ecser és Vecsés településeken túl, szakvéleményét terjessze ki Budapest Főváros XVII. és XVIII. kerület közigazgatási területére is. A PVKH Állami Főépítész PE/AF/00181-2/2026. számon adta meg válaszát, amit a Környezetvédelmi Hatóság döntése kialakításánál figyelembe vett.

9. PVKH Állami Főépítész PE/AF/00181-2/2026. számon:

„A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közúti elérhetőségének javítására vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás ügyében a PE/KTHF/00005-36/2026. számú megkeresésére a környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 3. melléklet I. táblázata alapján az alábbi szakmai állásfoglalást adjuk:

A beruházással érintett ingatlanok Budapest Főváros XVII. és XVIII. kerület közigazgatási területére, valamint Vecséshez és Ecserhez, Pest Vármegye területéhez, amely települései vonatkozásában az alábbiakat állapítottuk meg:

Az országos övezetek közül a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (a továbbiakban: MaTrT.) alapján az ökológiai hálózat magterületének övezete, az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete, az ökológiai hálózat puffterületének övezete, az erdők övezete, a világörökségi és világörökségi várományos terület által érintett települések

övezete, a honvédelmi és katonai célú terület övezete, a tájképvédelmi terület övezete, valamint a vízminőség-védelmi terület övezete érinti a tárgyi beruházás.

Az egyes országos övezetek előírásai tárgyi beruházást érintően:

A MaTrT. 25.§-a (4) bekezdése szerint »Az ökológiai hálózat magterületének övezetében a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala a magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával jelölhetők ki és helyezhetők el.«

A MaTrT. 26.§-a (4) bekezdése szerint »Az ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezetében a közlekedési és energetikai infrastruktúra-hálózatok elemeinek nyomvonala, az ökológiai folyosó és az érintkező magterület természetes élőhelyeinek fennmaradását biztosító módon, az azok közötti ökológiai kapcsolatok működését nem akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával jelölhetők ki és helyezhetők el.«

A MaTrT. 27.§-a (1) bekezdése szerint »Az ökológiai hálózat pufferterületének övezetében csak olyan vármegyei területfelhasználási kategória és vármegyei övezet, valamint a településrendezési tervben csak olyan övezet és építési övezet jelölhető ki, amely az ökológiai hálózat magterülete, ökológiai folyosója és pufferterülete övezetek természetes és természetközeli élőhelyeit és azok kapcsolatait nem károsítja.«

A MaTrT. 28. § (1) bekezdése szerint »Kiváló termőhelyi adottságú szántók övezetében új beépítésre szánt terület – kivéve, ahol az Ország Szerkezeti Terve, a Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Terve vagy a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Szerkezeti Terve települési térséget határoz meg – csak az állami főépítési hatáskörében eljáró fővárosi és vármegyei kormányhivatalnak a területrendezési hatósági eljárása során kiadott területfelhasználási engedélye alapján jelölhető ki.«

A MaTrT. 31. § bekezdése szerint »(1) A világörökségi és világörökségi várományos területek övezetét a településrendezési tervben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.

(2) Az (1) bekezdés szerint lehatárolt világörökségi és világörökségi várományos terület övezetén:

a) a területfelhasználás módjának és mértékének összhangban kell lennie a világörökségről szóló törvényben, valamint a világörökségi kezelési tervben meghatározott célokkal,

b) új külfejtéses művelésű bányatelek, célkitermelőhely nem létesíthető, meglévő külfejtéses művelésű bányatelek területe horizontálisan nem bővíthető; a felszíni tájsebeket rendezni kell,

c) a közlekedési, vízgazdálkodási és hírközlő infrastruktúra-hálózatokat, továbbá az erőműveket a kulturális és természeti örökség értékeinek sérelme nélkül, területi egységüket megőrizve, látványuk érvényesülését elősegítve és a világörökségi kezelési tervnek megfelelően kell elhelyezni.«

A MaTrT. 32. § „(1) bekezdése szerint »(1) A honvédelmi és katonai célú terület övezetét a településrendezési tervben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.

(2) Az övezet (1) bekezdés alapján lehatárolt területét a településrendezési tervben

a) a b) pontban megfogalmazottak kivételével – minden területfelhasználási kategóriában – beépítésre szánt vagy beépítésre nem szánt különleges honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági célra szolgáló építési övezetbe vagy övezetbe kell sorolni;

b) a zárt bekerített objektumok kivételével honvédelmi célú erdőterület övezetbe kell sorolni, ha az adott terület az erdők övezete által is érintett.

(3) A (2) bekezdésben foglalt építési övezet, övezet módosítása csak a honvédelemért felelős miniszter hozzájárulásával lehetséges.«

A MaTrT. 81. § (1) bekezdése szerint »A tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete tekintetében a 19. § (4) bekezdése szerinti miniszteri rendeletben a tájképvédelmi terület övezetére meghatározott övezeti előírások mellett – a bányászatra vonatkozó rendelkezés kivételével – a (2) és (3) bekezdésben foglalt rendelkezés alkalmazandó.«

A területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet (a továbbiakban: MvM. rendelet) alapján a vizsgált terület esetében a tárgyi beruházást az ásványi nyersanyagvagyon övezete, a földtani veszélyforrás terület övezete, a vízminőség-védelmi terület övezete érinti a tárgyi beruházás.

Az MvM. rendelet előírásai tárgyi beruházást érintően:

Az MvM. rendelet 5. § (1) bekezdése szerint »A vízminőség-védelmi terület övezetében keletkezett szennyvíz övezetből történő kivezetéséről és az övezeten kívül keletkezett szennyvizek övezetbe történő bevezetéséről, illetve a szennyvíz övezeten belüli kezelésének feltételeiről a vármegye területrendezési tervében rendelkezni kell.«

Az MvM. rendelet 8. § (1) bekezdése szerint »Az ásványi nyersanyagvagyon övezetét a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.«

Az MvM. rendelet 11. § (1) bekezdése szerint »A földtani veszélyforrás terület övezetében a földtani veszélyforrással érintett terület kiterjedését a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.«

Pest megye területrendezési tervéről szóló 10/2020. (VI.30.) számú önkormányzati rendelet (a továbbiakban: PmTrT.) alapján az érintett területek az országos területfelhasználási kategóriák közül a logisztikai fejlesztések támogatott célterületeinek övezete érinti a tárgyi beruházást.

A PmTrT. egyedi övezetek előírásai tárgyi beruházást érintően:

A PmTrT. 9.§ alapján »A logisztikai fejlesztések támogatott célterületének övezete által érintett települések településrendezési eszközei készítése során – azokon a logisztikai fejlesztésre kijelölt kereskedelmi, szolgáltató gazdasági besorolású területeken, amelyeket a települési önkormányzat döntésével kiemelt logisztikai fejlesztési területté minősít – az építési telek megengedett legnagyobb beépítettsége 10%-al lehet magasabb, a legkisebb zöldfelületi arány pedig 5%-al alacsonyabb, mint az OTÉK 2. számú mellékletében meghatározott, a kereskedelmi, szolgáltató gazdasági terület sajátos használat szerinti területéhez rendelt érték.«

Fentiek alapján megállapítható, hogy a tervezett beruházást az Matr., a PmTrT. és az MvM. rendelet nem tiltja.

A megvalósíthatóság érdekében a településrendezési eszközök módosítására szükség lehet, de alapvetően a beruházás a Matr., a PmTrT. és az MvM. rendeletben foglalt fentebb felsorolt előírások betartásával és figyelembevételével megvalósítható.

Az elhelyezhetőség kérdésében az érintett hatóságok állásfoglalását tartjuk irányadónak. Mivel a terület a tájképvédelmi terület övezetében helyezkedik el, ezért a beruházás során a tájképvédelmi szempontokat vizsgálni kell.”

XIV. A légiközlekedési hatóság és a légiforgalmi irányító szolgálat megkeresése

Figyelemmel az Ítélet [43]–[44] és [46] bekezdésében foglaltakra is, a Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a Környezethasználó által a Repülőtér területén folytatott alaptevékenységére vonatkozóan elsősorban a légiközlekedési hatóság, mint engedélyező, felügyeleti hatóság rendelkezik hatáskörrel, valamint e tevékenységhez szorosan kötődő légiforgalmi irányító, repüléstájékoztató és riasztó szolgálatot a HungaroControl látja el.

(<https://kozlekedesihatosag.kormany.hu/hu/web/legugyi-szakterulet>)

(<https://www.hungarocontrol.hu/>)

Ennek alátámasztására szolgáló egyes jogszabályok a teljesség igénye nélkül:

- az Lt. 2. § (1)–(3) bekezdés, 3. §, 61–63. §, 73. § (1) bekezdés a) pont;
- a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény végrehajtásáról szóló 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet;
- a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 1. §, 9. §, illetve a 9. § (4) bekezdés 58. pont tekintetében az Unió repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére

vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról a kiegyensúlyozott megközelítés jegyében, valamint a 2002/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 16-i 598/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet;

- a légiközlekedési hatóság kiegészítő eljárásjogi szabályairól szóló 532/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet;
- a repülőtér létesítésének, fejlesztésének, megszüntetésének, valamint a leszállóhely létesítésének és megszüntetésének szabályairól szóló 85/2024. (IV. 17.) Korm. rendelet;
- az Építési és Közlekedési Minisztérium Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 2/2022. (XII. 28.) ÉKM utasítás 1. melléklet 83. § (1) és (3) bekezdés, 85. § (1) bekezdés b) pont bc)–bf) alpont, 2. függelék 17.9.–17.12. pont;
- a repülőtér üzemben tartásáról szóló 13/2024. (VI. 10.) ÉKM rendelet;
- a repülőtér környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet;
- a repülőtér környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól szóló 18/1997. (X. 11.) KHVM–KTM együttes rendelet [12/A. §-ában hivatkozott 598/2014/EU rendelet];
- a légiforgalmi irányító szolgálatot ellátó és a légiforgalmi szakszemélyzet képzését végző szervezetről szóló 83/2006. (XII. 13.) GKM rendelet;
- egyéb: a HungaroControl Alapszabálya, illetve Szervezeti és Működési Szabályzata.

A Környezetvédelmi Hatóság megállapította továbbá azt, hogy sem a légiközlekedési hatóság, sem a HungaroControl mint légiforgalmi irányító szolgálat, nem szerepel az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. melléklet 9. pontjában és a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 3. és 8. mellékletben foglalt táblázatban, így a környezetvédelmi közigazgatási hatósági eljárásokban történő kötelező bevonás és közreműködés feltétele nem áll fenn e két szervezettel szemben.

Fentiek alapján a Környezetvédelmi Hatóság 2025. október 21. napján, PE/KTHF/39128-24/2025 és PE/KTHF/39128-25/2025 számú végzésével, az Ákr. 25. § (1) bekezdés b) pontja alapján megkereste az Építési és Közlekedési Minisztérium Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkárság Légügyi Kockázateértékelési Hatósági Főosztályát (a továbbiakban: **Légiközlekedési Hatóság**), illetve a HungaroControllt, hogy a zajterheléssel összefüggő környezetvédelmi feladataikkal és a Dokumentációban foglaltakkal kapcsolatban adjanak tájékoztatást, tekintettel arra, hogy mindezekre a Környezetvédelmi Hatóság nem rendelkezik adattal; valamint kérte a Légiközlekedési Hatóságot, hogy küldje meg a hatályos zajgátló védőövezetet kijelölő határozatot. A megkeresés tartalmazta a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (11) bekezdés szerinti közmeghallgatásra vonatkozó információkat. A megkeresett szervezetek 2025. november 5. napján a válaszukat a Környezetvédelmi Hatóság ott látható kérdéseire az alábbiak szerint adták meg; a Légiközlekedési Hatóság válaszához mellékelte a Repülőtér zajgátló védőövezet kijelölő határozatát.

1. Légiközlekedési Hatóság KÖFÁT/62220-1/2025/LKH számon:

„A légiközlekedési hatóságként eljáró építési és közlekedési miniszterhez (1440 Budapest, Pf. 89. továbbiakban: Hatóság) 2025. október 21. napján érkezett, PE/KTHF/39128-24/2025 ügyiratszámú, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében intézett megkeresésére, az alábbiakról tájékoztatom.

1. »a Budapest Airport Zrt. (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér; Cg.: 01-10-044556; a továbbiakban: Környezethasználó) által benyújtott, és a jelen megkereséshez csatolt

dokumentáció zaj-és rezgésvédelmi, illetve a javasolt intézkedéseket taglaló fejezeteiben foglaltakat a Légiközlekedési Hatóság hatáskörében megfelelőnek ítéli-e, esetleg igényelnek-e bármilyen kiegészítést;»

A Hatóságnak a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárásában – a hatályos jogszabályok alapján – nincs véleményezési vagy szakhatósági jogköre. Ennek megfelelően a Hatóság hatáskör hiányában ezen eljárásban a benyújtott zaj- és rezgésvédelmi fejezetek tartalmát érdemben nem vizsgálhatja és kiegészítést nem kezdeményezhet, azonban a dokumentációban foglaltakat figyelemmel kíséri a saját hatáskörébe tartozó engedélyezési és felügyeleti eljárások során.

2. »a légiforgalomtól származó zaj- és környezeti terhelés csökkentésére a mellékelt dokumentációban foglaltakon túl, a Légiközlekedési Hatóság szerint – összefüggésben a tárgyi eljárással, illetve a határkörelvonás tilalmára – milyen további intézkedések bevezetése lenne indokolt a Repülőtéren, vagy elégségesek-e az ott leírtak.«

A Hatóság kérdést hatáskör és ezen eljárás jogi keretei miatt nem vizsgálhatja, azzal kapcsolatban nyilatkozatot nem tud tenni. A Hatóság fel kívánja hívni az eljáró hatóság figyelmét, hogy a Környezethasználó a vonatkozó jogszabályok alapján Stratégiai Zajvédelmi Intézkedési tervet készített, valamint bármely üzemeltetési korlátozás elrendelése az 598/2014/EU rendelet és a 18/1997. (X.11.) KHVM rendelet alapján a Kiegyensúlyozott Megközelítés elve szerint lehetséges.

3. »a Környezethasználó betartja-e a környezeti zajterhelés csökkentését célzó repülőtér-használati eljárásokra, a zajcsökkentő repüléstechnikai eljárásokra és a zajcsökkentő berendezések alkalmazására vonatkozó hatályos jogszabályokat, előírásokat;«

A Hatóság ellenőrzési tapasztalatai és az üzemeltető által szolgáltatott adatok alapján a Budapest Airport Zrt. a repülőtér-használati eljárások, zajcsökkentő repüléstechnikai eljárások és berendezések alkalmazása során a hatályos nemzeti és európai uniós jogszabályoknak megfelelően jár el.

Az üzemeltető teljesíti a zajmérési és adatszolgáltatási kötelezettségeit, továbbá együttműködik a Hatóság által előírt zajmonitoring és zajcsökkentési programok végrehajtásában.

A repülőtér zajvédelmi tevékenységét a Hatóság rendszeres felülvizsgálatok keretében ellenőrzi.

4. »a Repülőtér zajgátló védőövezetének kijelölésével kapcsolatban folyamatban van-e hatósági eljárás, milyen stádiumban van, illetőleg a vonatkozó jogszabály értelmében tájékoztatásához szíveskedjen csatolni a hatályos zajgátló védőövezet kijelölő határozatot;«

A Nemzeti Közlekedési Hatóság 2016. január 28-án kelt, EH/MD/NS/A/171/1/2016 másodfokú határozata helyben hagyta az elsőfokú, 2014. augusztus 1-jén kelt, LR/RK/NS/A/1965/0/2014. iktatószámú, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezet kijelölő határozatát, mely 2026. február 23. napjáig érvényes. A határozat mellékletként csatolva. Jelenleg a zajgátló védőövezet felülvizsgálatára irányuló új eljárás nincs folyamatban a Hatóságnál.

5. »véleménye szerint a Környezetvédelmi Hatóságnak van-e jogszabályból fakadó hatásköre arra, hogy a légiforgalomból származó zaj- és rezgésterhelés csökkentése érdekében esetlegesen korlátozza a Repülőtér tevékenységét, pl. a fel- és leszállási műveletszámot vagy az éjszakai repülési tilalmat illetően.«

Az 598/2014/EU rendelet, továbbá a 176/1997. (X.11.) Korm. rendelet és a 18/1997. (X.11.) KHVM rendelet alapján üzemeltetési korlátozások elrendelése – így különösen a repülési műveletszám, a zajos repülőgéptípusok üzemeltetése vagy az éjszakai repülési korlátozások elrendelése – a légiközlekedési hatóság hatáskörébe tartozik.

A környezetvédelmi hatóság e tárgykörben a Környezethasználóval szemben üzemeltetési korlátozó intézkedést az uniós jog sérelme nélkül nem hozhat.”

2. HungaroControl HC-15837-2/2025. számon:

„Hivatkozással a PE/KTHF/39128-25/2025 ügyiratszámom, 2025. október 21. napján kelt és a HungaroControl Zrt.-nél 2025. október 21. napján érkeztetett, a »Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi

Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében megkeresés» tárgyú végzésre, a HungaroControl Zrt. a következő tájékoztatást adja.

1. A Repülőtér működési környezetében lévő kerületek és települések zajterhelésének csökkentése érdekében milyen eljárásokat valósítanak meg?

A Nemzeti Közlekedési Hatóság EH/MD/NS/A/171/2016. iktatószámú határozatával helybenhagyott LR/RK/NS/A/1965/0/2014. iktatószámú határozatában (a továbbiakban: Határozat) foglalt – a HungaroControl Zrt.-t is kötelező – rendelkezései mentén Társaságunk a zajterhelés csökkentése érdekében a következő eljárásokat alkalmazza:

1. A Határozat 3.2.1. pontja alapján **»Mindkét futópálya és azok navigációs berendezéseinek korlátozás nélküli rendelkezésre állása esetén 31 irányú felszállásokra a 31L pályavég használható«**. A kötelezés értelmében a Budapest város felé történő indulási eljárást végrehajtó légijárművek főszabály szerint Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér I. futópályáját használják, mentesítve ezzel elsősorban Budapest XVII. kerületét.
2. A Határozat 3.2.2. pontja alapján **»Mindkét futópálya és azok navigációs berendezéseinek korlátozás nélküli rendelkezésre állása esetén 13 irányú leszállásokra a 13R pályavég használható«**. A kötelezés értelmében a Budapest város felől megközelítési eljárást végrehajtó légijárművek főszabály szerint az I. futópályát használják, mentesítve ezzel elsősorban Budapest, XVII. kerületét.
3. A Határozat 3.2.3. pontja alapján **»Mindkét futópálya és azok navigációs berendezéseinek korlátozás nélküli rendelkezésre állása esetén a mélyalvási időszakban (00:00 és 05:00 LT között) a 31R pályavég használható érkezésre, valamint a 13L pályavég indulásra«**. A kötelezés alapján Budapest védelme érdekében – amennyiben az időjárási viszonyok ezt lehetővé teszik, – a légijárművek a felszállásokat Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér II. futópályájáról (13L küszöbről) Vecsés/Üllő irányába, valamint a megközelítéseket a II. futópályára (31R küszöbre) Vecsés/Üllő irányából hajtják végre a mélyalvási időszakban (helyi idő szerint 00:00 és 05:00 óra között). E rendelkezés célja, hogy azzal, hogy az említett időszámban minden légijármű üzemelése alapvetően Vecsés és Üllő térségét érinti, Budapest mentesüljön a zajterheléstől.
4. A Határozat 3.3.1. pontja alapján **»Leszállás során – a látvarepülési szabályokat (VFR) alkalmazó légijárművek kivételével – elsődlegesen a rendelkezésre álló legmagasabb szintű műszeres megközelítési eljárást kell alkalmazni. Mindkét futópálya és azok navigációs berendezéseinek korlátozás nélküli rendelkezésre állása esetén a 13L küszöbön vizuális megközelítési eljárás nem hajtható végre«**. A Határozat rendelkezése alapján a repülőtér környezetében a 3 fokos elméleti siklópálya alatt a légijárművek nem hajtanak végre műszeres megközelítést, biztosítva ezzel, hogy a lakott területek felett indokolatlan magasságon ne közlekedjenek légijárművek. A műszeres megközelítési eljárások miatt a zajterhelés a repülési eljárások nyomvonalaira koncentrálódik, csökkentve ezzel a lakott területek feletti zajterhelés területi megoszlását.
5. A Határozat 3.3.3. pontja alapján **»Felszállás során az ICAO Doc 8168-OPS/611 (PANS-OPS) Vol.I. (5.kiadás, 2006) 7. szakaszában ismertetett zajcsökkentett felszállási eljárásokat kell alkalmazni«**. A kötelezés értelmében a NADP1 és NADP2 zajcsökkentő felszállási eljárások (Noise Abatement Departure Procedure) alkalmazására a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) az ICAO Doc 8168 (PANS-OPS) dokumentumban tesz ajánlást annak érdekében, hogy a repülőtérhez közelebbi és távolabbi területek zajvédelme biztosítva legyen. Az említett eljárások az induló légijárművek felszállás utáni vertikális profilját határozzák meg. A szabvány indulási, érkezési, eljárásokat, valamint azok módosításait a légiközlekedési hatóság hagyja jóvá.
- a) A **NADP1 zajcsökkentési eljárást** a repülőtérhez közelebbi területek védelme érdekében dolgozták ki. Az ajánlás alapján az eljárások alkalmazásakor a légijárművek 800 láb terepszintű magasság (a továbbiakban: AGL) elérésekor a felszálló hajtóműteljesítményt az emelkedéshez szükséges teljesítményre csökkentik, és csupán 3000 láb AGL elérése után következik a gyorsítási szakasz és a szárnymechanizáció behúzása.

- b) A **NADP2 zajcsökkentési eljárás** esetében a cél a repülőtértől távolabb eső területek védelme, így itt már 800 láb AGL elérése után megkezdődik a gyorsítási szakasz és a szárnymechanizáció behúzása.

A fent részletezett NADP zajcsökkentő eljárásokra vonatkozó előírások Magyarország Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványának (a továbbiakban: AIP) LHBP AD 2.21 rész 4.3 pontjában – a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény végrehajtásáról szóló 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet rendelkezéseinek megfelelően a légiközlekedési hatóság jóváhagyását követően – kerültek közzétételre.

6. A Határozat 3.3.5. pontja alapján **»A mindenkor hatályos AIP-ben közzétett Szabvány Műszeres Indulási (SID) eljárás követése – könnyű turbulencia kategóriájú légcsavaros légijárművek vagy 9500 láb alatti utazómagasságot kérő légijárművek kivételével – az IFR repüléseket végző légijármű számára 31-es futópályairány esetén QNH 7000 láb (2150 m), 13-as futópályairány esetén QNH 4000 láb (1200 m) tengerszint feletti magasság eléréséig kötelező«**. A légiközlekedési hatóság rendelkezése azt a célt szolgálja, hogy a lakott területek felett közlekedő induló légijárművek által végrehajtott műveletek minél tovább egy adott nyomvonalra koncentrálódjanak, csökkentve ezzel a lakott területek feletti zajterhelés területi megoszlását. E kötelezés értelmében tehát a Budapest belvárosa felé induló légijárműveknek 7000 láb tengerszint feletti magasság eléréséig követniük kell a számukra meghatározott szabvány műszeres indulási eljárást. Ugyanezen eljárás Vecsés és Üllő felé induló légijárművek esetében csupán 4000 láb. A vonatkozó tengerszint feletti magasság elérése után – a repülési útvonalukon elhelyezkedő valamely következő jelentőponthoz viszonyítva megadott, rövidebb – direkt útvonalat kaphatnak, ezzel csökkentve a zajterhelést.
7. A Határozat 3.4.1. pontja szerint **»Az éjszakai időszakra tervezhető menetrend szerinti és nem-menetrend szerinti kereskedelmi le- és felszállások száma a 22:00 – 06:00 LT közötti időszakban legfeljebb 50 művelet lehet, ebből a 00:00 – 05:00 LT közötti időszakra legfeljebb 6 művelet lehet«**. A kötelezés értelmében a repülőtér zajterhelése éjszaka, különösen a legkritikusabb, mélyalvási időszakban, 00:00–05:00 közötti jelentősen korlátozott. A légiközlekedési hatóság határozata azt a célt szolgálja, hogy ebben az időszakban a környező lakosság zajterhelése csökkenjen, miközben a repülőtér a korlátozott éjszakai üzemet továbbra is fent tudja tartani. Ugyanakkor ez csak a menetrend szerinti és nem-menetrend szerinti kereskedelmi le- és felszállásokat érinti, egyéb repülésekre nem vonatkozik.
8. A Határozat 3.5.1. és 3.5.2 pontjai szerint **»Gyakorló repülések, valamint műszaki berepülések nem tervezhetők és nem hajthatók végre:**
- munkanapokon 22:00 és 06:00 LT között;
 - szabad- és munkaszüneti napokon 18:00 -08:00 LT között.

Kalibráló repülések munka-, szabad-, és munkaszüneti napokon egyaránt 06:00 és 22:00 LT között hajthatók végre«.

A kötelezés értelmében a nagyobb zajjal járó, ismétlődő gyakorló és műszaki repülések csak nappal hajthatók végre, amikor a háttérzaj magasabb, és a lakosság kevésbé érzékeny a zajra. A légiközlekedési hatóság által létrehozott szabályozás azt a célt szolgálja, hogy a repülőtér környezetének éjszakai zajterhelése érezhetően csökkenjen, különösen a lakóövezetekben.

9. A légiforgalmi szolgálatok ellátásának és eljárásainak szabályairól szóló 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelet 177. § (2)–(3) bekezdései alapján a légijármű alapvetően széllel szemben száll le és fel, kivéve, ha biztonsági, futópálya elhelyezkedési, meteorológiai körülmények, a rendelkezésre álló műszeres megközelítési eljárások vagy a légiforgalmi körülmények miatt az attól eltérő irány előnyösebb. A használatos futópálya kiválasztásánál a repülőtéri irányító toronynak figyelembe kell vennie a talajszél sebessége és iránya mellett egyéb lényeges tényezőket, különösen a repülőtér forgalmi köreit, a futópályák hosszát és a rendelkezésre álló bevezető és leszállító eszközöket is, valamint a zajcsökkentést, mint szempontot is. A fent említett rendelet 177. § (5) bekezdés e) pontja alapján a zajcsökkentést, mint szempontot nem lehet figyelembe venni a futópálya kiválasztásánál, ha az oldalszél összetevő, beleértve a széllelkéseket is, meghaladja a 15 kt (28 km/h) értéket, vagy ha a hátszél összetevő, beleértve a széllelkéseket is, meghaladja az 5 kt (9 km/h) értéket. Ehhez képest az NFM rendelet 2019. augusztus 5. napjától hatályos, 177. § (5a) bekezdésében foglalt

rendelkezése a mélyalvási időszakban használatos futópályarendet tovább szigorította, amennyiben a zajcsökkentés, mint szempont figyelembe vehető már az alacsonyabb, 10 kt (18 km/h) érték felett is, azzal, hogy az 5 kt (9 km/h) és 10 kt (18 km/h) közötti hátszél összetevő érték esetén a megjelölt időszakban a repülőtéri irányító torony a futópálya kiválasztásánál Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Repülőtéri Kézikönyvében meghatározottak szerint veheti figyelembe a zajcsökkentést. Ebből következően **00:00 és 05:00 óra között** (mélyalvási időszak) a futópályairány-váltást akkor kell megkezdeni, ha a 13-as irányultságú talajszél **hátszélkomponens értéke meghaladja a 10 csomót**, vagy ha a légiforgalmi irányító tudomására jut, hogy a végső megközelítési területen, 2000 láb (610 méter) tengerszint feletti magasság alatt a hátszélkomponens eléri vagy meghaladja a 20 csomós értéket. A szabályozás célja, hogy a mélyalvási időszakban Vecsés irányából az érkező légijárművek minél tovább a II. futópályát használják le- és felszállásra. Az aktuális oldal- és hátszélkomponens ismeretében a légijármű személyzetének felelőssége eldönteni, hogy végrehajtja-e a le- vagy felszállást az adott futópálya küszöbre.

2. Melyek a Társaság által végrehajtott és tervezett zajvédelmi intézkedései, valamint a technológiai fejlesztéseinek zajvédelmi hatásai?

A HungaroControl Zrt. az 1. pontban foglaltakon túl a következő, önként vállalt intézkedéseket és technológiai fejlesztéseket alkalmazza a zajterhelés csökkentése érdekében:

1. Péteri település zajterhelésének csökkentése érdekében 2018. október 1-jével a Határozatban foglaltakhoz képest **szigorúbb korlátozást** vezettünk be, amely az alábbi kettős feltételrendszert veszi alapul:
 - a) Az eddigi 4000' tengerszint feletti magasság helyett (a Határozat 3.3.5. pontja szerinti kötelezés) az induló légijárművek műszeres indulási eljárásban való repülése 5000' tengerszint feletti magasság keresztezéséig kötelező – ezáltal a légijárművek nem repülnek át a település lakott területén.
 - b) A 13L futópályavégről induló légijárművek számára a közzétett repülési nyomvonalról való eltérés északi irányba kizárólag az első fordulópont (BP701/BP711) átrepülése után lehetséges, biztosítva ezzel a település jelentős részének elkerülését (a Határozat 3.3.5. pontja szerinti 4000' tengerszint feletti magasság keresztezése után bárhol megkezdhetők az északi irányba fordulást).
2. A nemzetközi előírásoknak megfelelően a **repülőgépek számára előírt minimális emelkedési profil gradiense 3,3%**, azonban a Társaságunk által alkalmazott és az AIP-ben közzétett minimális emelkedési profil gradiense ennél magasabb: 5,5%-os. A szabvány műszeres indulási eljárást végrehajtó légijárművek repülési magassága tehát meghaladja az előírt minimális repülési magasságot.
3. Társaságunk **T-Bar alapú megközelítési eljárást** vezetett be, mely eljárás lényege az, hogy az érkező légijárművek olyan nyomvonalat kapjanak, amely leképezi a budapesti bevezető irányítói szolgálatot ellátó légiforgalmi irányítók napi forgalomkezelés rutinját, és amely által egy pontosabb érkezési profil válik elérhetővé a légitársaságok személyzete számára. A T-bar megközelítési eljárás bevezetésével a navigációs pontok térségében a repülési pályák szórása jelentősen csökkent. Ennek pozitív környezeti hatása van, hiszen a légijárművek összesített útvonalának a hossza kisebb, ami üzemanyagmegtakarítást, következésképpen a szén-dioxid kibocsátás mérséklődését eredményezi. A megközelítési eljárás zajszempontú eredménye pedig abban áll, hogy a repülési pályák oldalirányú elhelyezkedése kevésbé szóródik és mivel az átrepülési zajjal érintett terület a repülési pálya alatti térségre koncentrálódik, ezáltal a zajjal érintett terület is lényegesen kisebb lett, mint az eljárás bevezetését megelőzően.
4. A Társaságunk által alkalmazott **folyamatos süllyedéssel végrehajtott érkezések (Continuous Descent Operations – CDO)** során a légijárműveknek nem kell időszakosan többletenergiát használniuk az előrehaladáshoz, a felgyűlt helyzeti energia optimális kihasználása alacsonyabb hajtómű-teljesítményt eredményez, ezáltal csökkent az ideálistól eltérő, kis magasságon történő szintrepülések száma, ami kedvezően befolyásolta a földfelszíni zajhelyzetet, valamint a légijárművek üzemanyag-felhasználását és szén-dioxid kibocsátását is.

5. A Társaságunk által alkalmazott **folyamatos emelkedéssel végrehajtott indulások (Continuous Climb Operations – CCO)** a felszálló repülőgépek egy olyan optimális emelkedési profilt elősegítő eljárása, amelyet alkalmazva a légijármű vezetője a szükséges üzemanyag jelentős részét megtudja takarítani a felszállást követően. A CCO alkalmazása lehetővé teszi, hogy a légijárművek az optimális emelkedési sebességgel és tolóerő beállítással ériék el a kezdeti utazási magasságot, így csökkentve a teljes üzemanyag-fogyasztást és szén-dioxid kibocsátást. A HungaroControl Zrt. szolgáltatási területén alkalmazott eljárások összhangban vannak a jelenlegi légtérstruktúrával és megfelelően biztosítják a nagyarányú folyamatos emelkedéssel végrehajtott indulásokat.
6. Társaságunk **MergeStrip** elnevezéssel egy olyan egyedülálló, új, a leszálló gépek érkezésének ütemezését segítő módszert és az e módszer alkalmazását támogató szoftvert fejlesztett ki, ami hatékonyabbá teszi a légiforgalmi irányítást, általa a repülőgépek gazdaságosabban üzemeltethetők, csökken a károsanyag-kibocsátásuk és mérséklődik a területek zajterhelése. Az új munkamódszerrel széles körben elterjeszthető a futópályát megközelítő repülőgépek folyamatos süllyedése. A MergeStrip környezeti hatása elsősorban a repülőtértől távolabb eső kerületeknél érezhető, így egyaránt pozitívan érinti Budapest és a távolabbi települések lakosságát is.

A jelenleg alkalmazott műszeres szabvány indulási és megközelítési eljárások megfelelnek a nemzetközi és hazai előírásoknak, illetve optimális üzemelést biztosítanak a hozzánk közlekedő légitársaságok számára.

Az első két pontban felsorolt eljárásokon, intézkedéseken felül további önként vállalt korlátozásokat Társaságunk a jövőben nem tervez bevezetni.

3. Mindezek mennyire állnak összhangban a Budapest Airport Zrt. (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér; Cg.: 01-10-044665; a továbbiakban: Környezethasználó) által benyújtott, és a jelen megkereséshez csatolt dokumentációban foglaltakkal?

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárása (ügyiratszám: PE/KTHF/39128/2025) a 2024–2030 közötti időszakra tervezett fejlesztéseket vizsgálja.

Az eljárás keretében benyújtott dokumentáció és tervek alapján a gurulóutak használatában, illetve a repülési fel- és leszállási eljárásokban nem várhatók változások, a tervezett fejlesztések nem érintik a repülőtér futópálya-kapacitását, és nem tartalmazznak olyan beruházási elemet, amely a futópályák használatát befolyásolná. A környezeti hatásvizsgálat kizárólag földi létesítmények fejlesztésére, új állóhely kialakítására, valamint karbantartási és felújítási (gurulóút, 13R/31L futópálya) munkálatokra terjed ki, amelyek célja véleményünk szerint a jelenlegi forgalom kiszolgálása érdekében az üzemeltetési feltételek javítása és az infrastruktúra korszerűsítése.

A dokumentáció kitér arra, hogy a repülőtér üzemeltetőjének fejlesztési tervei alapján a mértékadó gépmozgások száma a jelenlegi állapothoz képest a közeljövőben (2030-ig) a nappali időszakban várhatóan emelkedni, az éjszakai időszakban pedig várhatóan csökkenni fog.

Összességében a dokumentációban foglaltak összhangban állnak az első két pontban ismertetett, a zajterhelés csökkentése érdekében alkalmazott eljárásainkkal.

4. Véleménye szerint a Környezetvédelmi Hatóságnak van-e jogszabályból fakadó hatásköre arra, hogy a légiforgalomból származó zaj- és rezgésterhelés csökkentése érdekében esetlegesen korlátozza a Repülőtér tevékenységét, pl. a fel- és leszállási műveletszámot vagy az éjszakai repülési tilalmat illetően.

A Környezetvédelmi Hatóság hatáskörét illetően Társaságunknak nem áll módjában nyilatkozni. Fontos ugyanakkor kiemelni, hogy a Határozatban kijelölt, jelenleg még hatályos zajgátló védőövezet 10 éves érvényességi ideje 2026. február 23-i hatállyal lejár, így a repülőtér üzemben tartója köteles lesz kezdeményezni a légiközlekedési hatóságnál a zajgátló védőövezet ismételt kijelölését, melynek során az érintett hatóságoknak – köztük a Környezetvédelmi Hatóságnak is – lehetőségük lesz az üzemelést korlátozó kötelezések felülvizsgálatára, adott esetben új korlátozások meghatározására a lakosság zajterhelésének csökkentése érdekében.

A jelenleg hatályos Határozat ugyanakkor már most is tartalmaz olyan előírásokat és korlátozásokat, amelyek ténylegesen befolyásolják és korlátozzák a repülőtér üzemeltetését, és melyek betartása a repülőtér működésében már most is jelentős üzemeltetési és forgalomszervezési kötelezettségekkel jár.

Véleményünk szerint további korlátozások bevezetése a jelenlegi üzemelési rendet felborítaná, elkerülhetetlenül késéseket eredményezne, és a légiforgalom hatékonyságára is kedvezőtlen hatással lenne, aránytalanul befolyásolva ezzel a repülőtér működését.”

A Környezetvédelmi Hatóság a Légiközlekedési Hatóság és a HungaroControl fenti válaszát döntése kialakításánál figyelembe vette.

XV. A Környezetvédelmi Hatóság környezeti elemekre és hatótényezőkre vonatkozó hatósági megállapításai

A Környezetvédelmi Hatóság a Dokumentáció alapján a Repülőtéren folytatott alaptevékenység, illetve a tervezett fejlesztések, beruházások környezeti hatásaival kapcsolatban – a rendelkező részben előírásként rögzítettek túl – az alábbi megállapításokat, értékeléseket teszi.

Levegővédelmi szempontból:

A Dokumentáció áttanulmányozása során a Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy annak levegőtisztaság-védelmi munkarésze nem tartalmaz kellő adatot a véleménye kialakításához az alábbiak miatt, ezért PE/KTHF/00005-25/2026 számon a tényállás tisztázása érdekében kiegészítő adatok benyújtására szólította fel a Környezethasználót.

Környezethasználó a Repülőtér légszennyező pontforrásainak működésére PE/KTHF/03315-2/2026 számon engedélyt kapott. A légszennyező pontforrások működési engedélykérelmében kizárólag a pontforrások hatásterülete szerepelt, a légi forgalomból és a belső közlekedésből származó levegőterhelésből számított hatások hiányoztak belőle. A Környezetvédelmi Hatóságnak így nem volt tudomása a jelenlegi teljes hatásterületről. A Dokumentáció egyetlen hatásterület ábrázolást tartalmazott az üzemeltetésre vonatkozóan, melyből a fejlesztés hatásai nem határozhatók meg. A hatásterület-változás ábrázolásával a bővítés hatásai jobban bemutatathatók

Környezethasználó a 2026. március 16. napján érkeztetett kiegészítéssel benyújtotta a hatásterület változást ábrázoló térképeket.

A Dokumentációban részletesen bemutatásra kerültek az építés és a kivitelezés levegővédelmi hatásai. Az építkezés hatásai egyrészt a földmunkákból, anyagmozgatásból származó porkibocsátás, másrészt a munkagépek kipufogógázai lehetnek. Az egy időben lezajló építési folyamatokat figyelembe véve meghatározták a légszennyezés hatásait és hatásterületét. A kivitelezés folyamata ideiglenesen megnövekedett levegőterhelést okoz, azonban a számítások alapján a Repülőtér területén kívül egészségügyi határérték túllépés nem várható. A Környezetvédelmi Hatóság előírásainak betartásával a légszennyező hatás elviselhető mértékűre csökkenthető.

A jelenlegi üzemeltetés a számítások és mérések alapján határérték-túllépést nem okoz. A légszennyező pontforrások kibocsátásai a vonatkozó határértékeknek megfelelnek. A beruházást követő üzemelés során várható, hogy a jelenlegi légiforgalom növekedésével a repülőgépek légszennyező anyag kibocsátása is növekedni fog. Az előzőkkel párhuzamosan a földi kiszolgálás,

valamint a gépjárművek kibocsátásai is növekedni fognak. A számítások alapján egészségügyi határértéket meghaladó koncentrációk kialakulása a Repülőtér környezetében ebből sem várható.

A Dokumentációban foglalkoztak a környező utak forgalomnövekedéséből származó kibocsátásokkal. A számítások alapján egészségügyi határérték-túllépés nem várható az utak környezetében.

Környezethasználó a Repülőtéren üzemelő helyhez kötött légszennyező pontforrásokra vonatkozóan jelenleg hatályos PE/KTHF/03315-2/2026 számú működési engedéllyel rendelkezik, mely engedély tartalmazza a Repülőtér területén található légszennyező pontforrásokra vonatkozó levegőtisztaság-védelmi előírásokat.

Fentiek alapján a Környezetvédelmi Hatóság a Repülőtéren végzett alaptervekenységgel és a tervezett tevékenységgel kapcsolatban a rendelkező részben foglaltak betartásával levegővédelmi szempontból kizáró okot nem tárt fel.

A Környezetvédelmi Hatóság levegővédelmi szempontú előírásait és megállapításait a *levegő védelméről* szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet, a *levegőterheltségi szint és a helyhez kötött légszennyező források kibocsátásának vizsgálatával, ellenőrzésével, értékelésével kapcsolatos szabályokról* szóló 6/2011. (I. 14.) VM rendelet, a *levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről* szóló 4/2011. (I. 14.) VM rendelet és a *140 kW_{th} és annál nagyobb, de 50 MW_{th}-nál kisebb teljes névleges bemenő hőteljesítményű tüzelőberendezések működési feltételeiről és légszennyező anyagainak kibocsátási határértékeiről* szóló 53/2017. (X. 18.) FM rendelet figyelembevételével tette.

Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

A Dokumentációban foglaltak alapján az alábbiak állapíthatók meg.

Zajvédelmi célú létesítmények

A zajvédő töltések a nyolcvanas évek végén készültek el. Céljuk a Szemere-telepen lévő családi házas környezet védelme a 13R küszöb környezetében guruló légijárművek zajkibocsátásával szemben, valamint a Vecsés felé terjedő zajterhelés optimalizálása. A két töltés közül az első – követve a Repülőtér telekhatárát – mintegy 900 méter hosszan készült el, az utóbbi – a Repülőtér déli telekhatára mentén – 700 méter hosszan épült meg. Mindkét zajvédő domb 5-8 méter magas.

2013 júliusában átadásra került a zajárnyékolással ellátott új hajtóműpróbázó hely. A sikeres tesztek és ellenőrző zajmérések követően a létesítmény 2013 augusztusában használatbavételi engedélyt kapott.

A számítások során a következő védendő létesítményeket vizsgálták:

- Vecsés, Kellner dr. u. (LK) – 340 m („New Taxi Buffer” parkolótól mérve)
- Budapest, XVIII. kerület, Abaújvár u. (LKe) – 200 m (az I. Futópálya [RWY 13R/31L] „D” jelű gurulóútjától mérve).
- Budapest, XVIII. kerület, Szinyei Merse u. – 85 m („D” portai parkolótól mérve). Az érintett lakóingatlanok előtt 4-4,5 m magas zajárnyékoló fal található.
- Budapest, XVII. kerület, Bélatelepi út (Gksz) – 370 m (az I. Futópályától [RWY 13R/31L] mérve).
- Ecser lakóépületei a tervezési területtől több mint 2 km-re találhatók.

A vizsgálatot az alábbi zajterhelő tevékenységek esetében végezték:

- Közlekedési zajterhelés: repülési műveletek (le- és felszállási műveletek); repülőtér belüli mozgás (taxizás); hajtóműpróbázási tevékenység.
- Üzemi zajterhelés: a belső úthálózat forgalma; a parkolók forgalma; rakodási tevékenység; ipari jellegű csarnokokból eredő zajterhelés, előterek zajterhelése.

A vizsgálat során helyszíni méréseket és szimulációs számításokat is végeztek.

Repülési zaj

A repülésből eredő zajterhelés a 2024. évi megvalósult, valamint a távlati, azaz 2030. évi becsült repülésforgalmi adatok alapján került bemutatásra. A Dokumentáció a Repülőtér üzemeltetése által okozott zajhatás vizsgálata során a telephelyen belül jelentkező forrásokat veszi figyelembe. Ennek értelmében a repülési zaj esetében a Repülőtér üzemeltetési határán (telekhatár) túl keletkező repülési zajt nem tekinti a Környezethasználó kibocsátásának. Ennek ellenére bemutatásra kerül a légiforgalomból adódó, telekhatáron túl is kiterjedő zajterhelés. A zajterhelés számítása a zajgátló védőövezet meghatározására előírt számítási módszer alkalmazásával készült, *a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól* szóló 18/1997. (X. 11.) KHVM–KTM együttes rendelet [a továbbiakban: 18/1997. (X. 11.) KHVM–KTM együttes rendelet] előírásai szerint.

Hajtóműpróbázás

A légijárművek karbantartását, javítását követően gyakran van szükség a hajtóművek tesztelésére. A hajtóműpróbázást jelenleg két helyszínen végzik. Az A1 gurulót mentén kialakított hajtóműpróbázó helyen 2024-ben, a tényadatok alapján 86 db, továbbá a becslések alapján 2030-ban 99 db közepes méretű légijármű nappali időszakban végzett hajtóműpróbázásával készültek a számítások a legforgalmasabb 6 hónapot figyelembe véve. A B5 gurulóúti várakozó öbölben 2024-ben a tényadatok alapján 21 db, továbbá a becslések alapján 2030-ban 24 db nagyméretű légijármű nappali időszakban végzett hajtóműpróbázásával készültek a számítások a legforgalmasabb 6 hónapot figyelembe véve. A hatályos belső szabályozás szerint a Repülőtér területén az éjszakai időszakban nem végezhetnek hajtóműpróbázást a karbantartó cégek.

Hatásterület

A hatásterület lehatárolásának meghatározásához háttérterhelés mérést végeztek. A vizsgált terület és a védendő területek fekvése miatt a térségre jellemző háttérterhelés részét képezi a vasút és a 4. sz. főút forgalmától eredő távolabbról jövő zajterhelés.

A mérési eredményekből megállapítható, hogy a környezeti zajforrás vélelmezett hatásterületén, a vizsgált zajforrás működése nélkül, de a forrás típusának megfelelő zajterhelés (a közlekedési zaj minimumainál mért értékek alapján) kevesebb, mint a határérték, de ez az eltérés nem nagyobb, mint 10 dB.

Fentiek miatt a hatásterületet *a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól* szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet] 6. § (1) bekezdés *b)* pontja és (3) bekezdésének megfelelően került lehatárolásra, a 2030. évre becsült repülésforgalmi adatok alapján készített, zajgátló védőövezeti számítás módszertana szerint meghatározott zajtérképek 50 dB-es éjszakai, valamint 60 dB-es nappali zajgörbéi („D” övezeti görbével megegyező isophon) figyelembe vételével. A repülésből eredő hatásterületen belül marad a többi zajforrás hatásterülete.

A hatásterületen belül településenkénti bontásban az alábbi területek találhatók:

X. kerület

A zajzóna által érintett terület jelentős részén az Izraelita temető és az Új köztemető, valamint gazdasági területek találhatók. A hatásterület nagyvárosias (Ln), kisvárosias (Lk) és kertvárosias (Lke) lakóterületeket, valamint egészségügyi (K-Eü) területet érint. A hatásterület érinti a Kincsem lakóparkot, a Kozma utcai Budapesti Fegyház és Börtön közvetlen szomszédságában a Maglódi út menti lakóépületeket, valamint a Korall köz lakóépületeit. Az előbb felsoroltak vegyes intézményi (Vi), kertvárosias lakóterület (Lke), valamint gazdasági (Gksz) besorolású területeken találhatók.

XVIII. kerület

A XVIII. kerület Repülőtérhez közel található területén jellemzően kertvárosias lakóterületek, intézményterület, illetve gazdasági terület és erdős, gyepek területek találhatók. A hatásterület az Erzsébettelep és Béliatelep, Szemeretelep, Ganztelep kertvárosias lakóterület besorolású védendő ingatlanjait érinti. A Repülőtér 1. Termináljától ÉNy-ra található Lajta u. és Sajó u. közötti területen szintén kertvárosias (Lke) besorolású ingatlanok találhatók, valamint a Barát u. és a Billentyű u. területi besorolása kertes mezőgazdasági (Mk), viszont szintén találhatók itt vélhetően lakás célra használt épületek.

A hatásterület a nem védendő területek közül gazdasági (Gksz) és erdőterületeket (Ek) érint.

XVII. kerület

A XVII. kerületben a hatásterület által lehatárolt területen legnagyobb részben erdőterületek találhatók. A Repülőtértől északra az Orgoványi u. és a Béliatelepi út között vélhetően lakás céljára is használt ingatlanok is találhatók, melyek területi besorolása jelenleg gazdasági (Gksz) terület. A területtől keletre erdőterület (EK) besorolású területen szintén találhatók vélhetően lakás céljára is használt ingatlanok.

A hatásterület a nem védendő területek közül gazdasági (Gksz) és erdőterületeket (Ek, Ev) és honvédségi területet (K-Hon) érint.

Ecser

A hatásterület Ecser közigazgatási területét is érinti. A Repülőtér környezetében a hatásterületen belül Ecser közigazgatási határán belül jelenleg mezőgazdasági területek találhatók, azonban Ecser Szabályozási Tervében a távlati fejlesztési tervekre utalva kereskedelmi célú ipari gazdasági, közlekedési területként vannak feltüntetve ezek a területek.

Maglód

A hatásterület Maglód közigazgatási területén belül mezőgazdasági (Má) és erdőterületek (Eg, Ev) érint. Védendő területeket nem érint a lehatárolás.

Üllő

A hatásterület Üllő közigazgatási területén belül elsősorban mezőgazdasági területeket (Má és Mk), kertvárosias lakóterületek (Lke), kisebb részben erdőterületeket (Eg, Ev) érint. Üllő belterületének településközpontjában vegyes terület, továbbá az azt övező kertvárosias lakóterületek találhatók. Az érintett kertvárosias lakóterületek jellemzően földszintes, illetve egyszintes, családi házas beépítésűek. Üllő belterületétől nyugatra egy bánya található. Továbbá Üllő és Monor határán, a Hosszúberkek útján, Lke besorolású területen található néhány lakás céljára is használt épület a hatásterületen belül.

Vecsés

A hatásterület Vecsés közigazgatási területén belül gazdasági területet (Gksz), kertvárosias és kisvárosias lakóterületet (Lke, Lk), temető területet (Kb-t), vegyes területet (Vi), valamint erdőterületeket (Ev) érint. A védendő területek közül a Mátyás u. és kapcsolódó utcák lakóingatlanjai, illetve a Vecsési temető érintettek.

Monor

A hatásterület Monor közigazgatási területét is érinti. A település közigazgatási területén belül a hatásterület jelenleg kizárólag erdőterületet érint, ahol található néhány lakás céljára is használt épület.

I. A korábbi időszak zajhelyzetének értékelése (alapállapot)

A forgalmi adatok alapján:

A Repülőtérén az elmúlt időszakban az utasforgalom és a gépmozgások száma eltérő dinamikával változott. Az utasforgalom 2013 előtt viszonylag kis mértékben, 2014 óta folyamatosan és dinamikusan növekedett. A gépmozgások száma, a 2013 után tapasztalt utasforgalmi növekedés nyomán szintén emelkedni kezdett, de jóval lassabb ütemben és még mindig elmaradva a korábbi szintektől.

Az eddigi legnagyobb műveletszámot 2006-ban regisztrálták, amikor 126 947 fel- és leszállási műveletet hajtottak végre a Repülőtérén, ehhez a gépmozgásszámhoz 2006-ban 8,27 millió utas párosult. Ezzel szemben 2024-ben, amikor a Repülőtér történetének eddigi legnagyobb, 17,55 milliós utasszámát mérték, a gépmozgások száma 126 602 művelettel még mindig alacsonyabb volt, mint 2006-ban.

A jelenség magyarázata egyfelől az, hogy a MALÉV nemzeti légitársaság 2012-es csődjét követően több új, kiemelten magas férőhely-kihasználtsággal működő diszkont légitársaság jelent meg a Repülőtérén, másfelől pedig a 2006 után tapasztalt gazdasági visszaesés hatására minden légitársaság elkezdte racionalizálni működését, és a helykapacitások nagyobb kihasználására fektették a hangsúlyt.

A 2020 márciusában elterjedt COVID-19 vírus okozta világjárvány hatására hozott nemzetközi utazási tilalom vagy korlátozás azonban hirtelen jelentősen visszavetette mind az utasszámot, mind a gépmozgásszámot. 2020-ban 61 százalékkal, 2021-ben pedig 55 százalékkal maradt el a gépmozgások száma 2019-hez képest. Globálisan és így Magyarországon is csak 2022 második felében kezdett visszatérni az utazási kedv a légiközlekedésben, a korlátozások fokozatos feloldását követően.

A 2020-ban és 2021-ben tapasztalt műveletszám visszaesés nyomán a zajterhelésben is komoly csökkenés volt tapasztalható. A 2021-es adatokra épülő stratégiai zajtérképen, illetve az érintettségi adatokon is nyomon követhető volt ez a változás.

A járatok kihasználtsága (load factor) jelentősen megnövekedett az utóbbi években, a teljes Repülőtéri forgalmat nézve ez az érték a korábbi 60-70 százalékról mintegy 80-90 százalékra módosult. Ez vezetett ahhoz, hogy az utasszám növekedésének ellenére a gépmozgások száma 2024-ben még mindig elmaradt a 2006-os rekord évtől.

A flotta összetétele alapján:

A Repülőtér használó légi járművek egyre korszerűbbek és csendesebbek. A nagyobb kapacitású és nagyobb teljesítményű hajtóművel rendelkező géptípusok is 20-30 decibellel lettek csendesebbek elődjeiknél.

A Repülőterek Nemzetközi Tanácsa (Airport Council International – ACI) 2002-ben újfajta kategorizálási módszert, zajértékelési mutatót dolgozott ki (Noise Rating Index – NRI) a légi járművek zajkibocsátás szerinti besorolására. Az új módszer legfontosabb célja, hogy:

- ösztönözze az átfogó, globális összhang kialakítását a hatékony repülőtéri zajkezelési programok végrehajtásában;
- lehetővé tegye a repülőterek számára a közösségekkel és kormányzattal folytatott hatékony kommunikációt;
- a zajjal kapcsolatos kérdésekben;
- hatékony eszközt biztosítson, amely összhangban van az ICAO zajkibocsátás-tanúsítási szabványaival;
- kiindulási alapot biztosítson és ösztönözze a gyártókat a lehető legcsendesebb légi járművek kifejlesztésére;
- és értékesítésére, valamint ösztönözze a légitársaságokat a flottáik folyamatos fejlesztésére.

Az NRI az Európai Unió tagországaiban általánosan alkalmazott mérési módszer, amelynek alkalmazásával közérthető képet kaphatunk egy repülőtér légiforgalmának zajszempontú összetételéről. A 2010-ben átdolgozott NRI módszer jelenleg 8 kategóriát különböztet meg, R1-től R8-ig. Az R1 kategória jelenti a legzajosabb légi járműveket, míg az R8 felé haladva folyamatosan csökken az egyes kategóriákba sorolható légi járművek zajkibocsátása.

Környezethasználó az elmúlt években rendszeresen elkészítette a Repülőtér légiforgalmának NRI elemzését.

A Repülőtérre közlekedő légi járművek túlnyomó többsége az R4 és R7 kategóriák között oszlik meg. Zajvédelmi szempontból kedvező és kiemelő, hogy a második legcsendesebb kategória (R7) részaránya jelentős arányban növekedett az elmúlt három évben, míg a legzajosabb (R1, R2, R3) kategóriák részaránya nagyon alacsony szinten mozog vagy csökken, ami azt jelenti, hogy a Repülőtérre közlekedő légitársaságok egyre csendesebb gépeket használnak. A zajosabbnak ítélt R1 és R2 kategóriákba tartozó légi járművek zajkibocsátása is teljes mértékben megfelel a vonatkozó hazai és nemzetközi előírásoknak, szabványoknak.

I.1. Az elmúlt években megvalósult intézkedések

A Környezethasználó zajvédelmi tevékenységét négy fő vezérelv mentén végzi:

- különböző beruházásokat végez a zajhatások folyamatos csökkentése érdekében;
- ügyel a szabályok betartatására és a végrehajtási előírások pontosítására;
- nagy hangsúlyt fektet olyan önkéntes intézkedésekre és vizsgálatokra, melyek révén – a jogszabályi kereteken túl – érdemben javulhat az érintett közösségek életminősége;
- alapelvnek tekinti, hogy az elvégzett munkáról az érintett lakóközösségek folyamatos, magas színvonalú tájékoztatást kapjanak.

Az elmúlt években számos zajvédelmi intézkedés valósult meg a Repülőtérén és annak környezetében.

I.2. Jelentősebb szabályozások, programok, beruházások

Repülőtéri zajvédelmi szabályozás

Hazai viszonylatban a legmagasabb szintű szabályozó az Lt., amely átfogó előírásokat tartalmaz többek között a légiközlekedés környezetvédelmi vonatkozásairól is. Részletes zajvédelmi szabályokat a *repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznításának és megszüntetésének szabályairól* szóló 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet], valamint a 18/1997. (X. 11.) KHVM–KTM együttes rendelet fogalmaz meg.

A Repülőtér szintjén a legfontosabb szabályozó dokumentum a Repülőtéri Kézikönyv, amelynek betartása minden repülőteret használó természetes- vagy jogi személy számára kötelező. Ezt a szabályzatot, a Légiközlekedési Hatóság jóváhagyását követően a Környezethasználó adja ki. A Repülőtéri Kézikönyv egy dedikált és külön álló része, a Környezetvédelmi Kézikönyv tartalmazza a zajvédelmi szabályokat, beleértve az összes olyan előírást, amelyek a zajgátló védőövezet kijelölő határozatban szerepelnek. A Repülőtéri Kézikönyv, valamint a Környezetvédelmi Kézikönyv nyilvánosan elérhető a Környezethasználó honlapján.

A magyarországi repülőtereken, valamint a magyar légtérben alkalmazandó legfontosabb szabályokat és egyéb légiközlekedési információkat a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány (AIP – Aeronautical Information Publication) foglalja össze. Az AIP-t – a Légiközlekedési Hatósággal történt egyeztetést követően – a HungaroControl adja ki. A mindenkor hatályos AIP elérhető a HungaroControl honlapján. A zajgátló védőövezet jogerős kijelölését követően 2016-ban szigorodtak a környezetvédelmet célzó szabályok a Repülőtéren, amelyek érintették többek között a futópálya-használati előírásokat, a le- és felszállás során követendő eljárásokat, az éjszakai időszakban alkalmazandó korlátozásokat, valamint a földi zajok csökkentésére bevezetett szabályokat.

Futópálya-használati alapszabályok

A fel- és leszállások irányát az aerodinamikai törvények alapján döntően a meteorológiai viszonyok, azon belül is leginkább a szél iránya és sebessége határozzák meg. A Repülőtér futópályái az uralkodó északnyugati széljárást figyelembe véve kerültek kialakításra évtizedekkel ezelőtt. Ebből adódóan az esetek döntő többségében a felszálló légi járművek északnyugati irányban Budapest felé indulnak, és ugyanakkor az érkező gépek délkeleti irányból Üllő és Vecsés felől szállnak le. Ezt nevezik 31-es pályairánynak. Kisebb arányban az ellenkező irányt is használják a légi járművek, vagyis Üllő és Vecsés felé szállnak fel és ugyanakkor Budapest felől szállnak le. Ez a 13-as pályairány.

A Repülőtér két, egymással párhuzamos futópályája egymáshoz képest eltolva került kialakításra, és a fő utasforgalmat lebonyolító 2. Terminál a két futópálya közötti központi helyen épült fel. Ebből a kialakításból adódóan mind forgalmi, mind környezetvédelmi szempontból az úgynevezett bajonett elvű működés az optimális, vagyis a pályairánytól függően az egyik futópályán az érkezések, a másikon az indulások történnek.

Mindezt figyelembe véve az alapvető légiforgalom-áramlási elvárás az, hogy 31-es pályairány esetén az érkező gépek Üllő felől a II. Futópályára (RWY 13L/31R) szállnak le, az induló gépek Budapest felé az I. Futópályáról (RWY 13R/31L) szállnak fel. A 13-as pályairány esetén az érkező gépek Budapest felől az I. Futópályára szállnak le, az indulók pedig Üllő felé a II. Futópályáról szállnak fel.

Leszállási- és felszállási korlátozás a rákoshegyi lakott területek zajcsökkentése érdekében

A II. Futópálya tengelyvonala áthalad a XVII. kerületi Rákoshegy lakott területén. A legközelebbi lakóingatlanok a futópálya küszöbétől kb. 1,5 kilométerre helyezkednek el. A terület közelsége miatt jelentős légiforgalmi korlátozások kerültek bevezetésre a II. Futópálya rákoshegyi végén, mind leszállások, mind felszállások tekintetében.

Amennyiben mindkét futópálya és azok navigációs berendezései korlátozás nélkül rendelkezésre állnak, a II. Futópályán Rákoshegy felől leszállni, valamint Rákoshegy felé felszállni nem engedélyezett. Ez az alapvető előírás, amely a működési időszak legnagyobb részében érvényes, és ettől csak kivételes esetben lehet eltérni.

Az éjszakai időszakban alkalmazott zajvédelmi intézkedések

Az éjszakai időszakban történő összes repüléssel kapcsolatos zaj, illetve zavaró hatások kezelése kiemelkedően fontos a repülőtéri zajvédelem szempontjából. A Repülőtér éjszakai légiforgalmának korlátozása alapvetően kétféleképpen történik jelenleg. Egyfelől műveletszám korlátozás van érvényben a tervezett forgalom nagyságát tekintve, másfelől a mélyalvási időszakban speciális pályahasználati szabályok kerültek bevezetésre.

A műveletszám korlátozás napi szinten befolyásolja a 22 és 06 óra közötti légiforgalmat, mert az éjszakai időszakban összesen 50 repülési művelet (le- vagy felszállás), amiből a 00 és 05 óra közötti időszakban 6 repülési művelet tervezhető naponta. Emellett a mélyalvási időszakban alkalmazott speciális futópálya- használati szabály értelmében minden érkező légitársasági jármű a II. Futópályára érkezik, és minden induló légitársasági jármű a II. Futópályáról indul Üllő felé. Ezzel lehetőség nyílik arra, hogy a Repülőtér használatát a lehető legkevesebb lakott területet érintsék. Ez a futópálya- használati szabály a normál két futópályás üzemvitel mellett a repülésbiztonsági szabályokra figyelemmel csak akkor alkalmazható, ha a meteorológiai körülmények, elsősorban a szél iránya és nagysága ezt lehetővé teszik.

Hátszél komponens megemlése

A mélyalvási időszakban alkalmazott speciális futópálya- használati előírások még nagyobb arányú teljesülése érdekében 2019-ben módosításra került a vonatkozó jogszabály, továbbá ez alapján a Repülőtér zajvédelmi szabályait összefoglaló Környezetvédelmi Kézikönyv, amely értelmében az addig alkalmazott 5 csomós (kb. 9 km/h-s) hátszél komponens megengedett mértéke 10 csomóra (kb. 18 km/h-ra) emelkedett. Ezzel tovább növekedhetett a legsűrűbben lakott területeket elkerülő repülések aránya a mélyalvási időszakban.

Repülésbiztonsági szempontból fontos megemlíteni, hogy az aktuális oldal- és hátszélkomponens ismeretében továbbra is a légitársasági jármű személyzetének felelőssége eldönteni, hogy végrehajtja-e a le- vagy felszállást a zajvédelmi szempontok szerint felajánlott futópálya küszöbre.

Mélyalvási üzemelési díj bevezetése

A Környezethasználó 2019 októberétől bevezette a mélyalvási üzemelési díjat, amely egy gazdasági ösztönző a mélyalvási időszakban közlekedő légitársasági járművek számára. A díj arra próbálja ösztönözni a légitársaságokat, hogy ha lehet, kerüljék el a mélyalvási időszakot, illetve, ha mindenképp ebben az időszakban szükséges a közlekedés, akkor azt a legsűrűbben lakott területek elkerülésével végezzék.

A mélyalvási díjból befolyt összeget a Környezethasználó kizárólag zajvédelmi intézkedésekre és beruházásokra fordítja, többek között a lakossági zajszigetelési programra.

A földi zajok csökkentése érdekében bevezetett korlátozások

A hajtóműpróbázással kapcsolatos korlátozások

Egy korábbi stratégiai intézkedési tervben vállaltaknak megfelelően, a hajtóművezések zajának csökkentése érdekében a Környezethasználó 2013-ban megfelelő zajvédelemmel ellátott hajtóműpróbázó helyet épített ki. A kivitelezési munkálatokat követően a Vibrocomp Kft. ellenőrző méréseket végzett, amelyek megállapították, hogy a speciális hangelnyelő elemekből álló létesítmény zajcsökkentési képessége meghaladja a 15 decibelt, és ezáltal a hajtóműpróbázó hely megfelel a zajvédelmi követelménynek. A jogszabályi előírások alapján ezen a helyszínen a teszteleseket teljesítmény, valamint idő- és napszaki korlátozás nélkül lehet végrehajtani anélkül, hogy a folyamat a lakosságra nézve zavaró hatással lenne.

Az érvényben lévő szabályozás értelmében a hajtóművezési folyamatokat alapvetően a zajvédelemmel ellátott hajtóműpróbázó helyen kell végrehajtani. A próbázó létesítmény ugyanakkor rögzített tájolású, irányítottága megegyezik a Repülőtérén uralkodó széliránnyal. A hajtóművezési folyamat erősen szélirány érzékeny, és előfordulhatnak olyan meteorológiai viszonyok, pl. erős oldal- vagy hátszél esetén, amikor nincs lehetőség a próbázó létesítmény igénybevételére, mégis szükséges a hajtóművek azonnali tesztelése. Ebben az esetben alternatív helyszín jelölhető ki a Repülőtér területén belül, azonban zajvédelmi okok miatt a hajtóműpróbázó helyen kívül végzett tesztelési műveletek csak 08 és 18 óra között végezhetők el. Ettől eltérni kizárólag a Légiközlekedési Hatóság előzetes írásos engedélyével lehetséges.

Habár a hajtóműpróbázó létesítmény zajvédelme lehetővé tette az éjszakai próbázásokat is, a lakossági szempontokat figyelembe véve a Környezethasználó úgy döntött, hogy 2021 januárjától a Repülőtér teljes területén megtiltja a hajtóműpróbázást az éjszakai időszakban. 2021-től kezdve a Repülőtérén egyetlen hajtóműtesztelést sem hajtottak végre 22 és 06 óra között.

A fedélzeti segédhajtómű használatára vonatkozó korlátozások

A fedélzeti segédhajtómű (Auxiliary Power Unit – APU) egy olyan kiegészítő energiaforrás a légijárműveken, amely – a magyar elnevezésével ellentétben nem a hajtásban segít, hanem – a földön való tartózkodás alatt, külső áramforrás hiányában biztosítja a szükséges elektromos energiát a légijármű berendezéseihez, továbbá kondicionálja a fedélzeti levegőt, előállítja a hajtóművek beindításához szükséges sűrített levegőt. Rendszerint egy olyan gázturbina, amelyet a gép törzsén belül helyeznek el, de működése mégis zajkibocsátással párosul.

Noha a mai korszerű gépekben használt APU-k által kibocsátott zaj már kevésbé jelentős mértékű, mégis az ebből adódó zajterhelés csökkentése érdekében a Környezethasználó a Környezetvédelmi Kézikönyvben külön figyelmet fordított az APU-használati korlátozások előírására.

Sugárfék használati korlátozások

A leszállás során a földet érést követően le kell lassítani a légijárművet a futópálya elhagyás és az állóhelyhez gurulás érdekében. A lassításhoz a leghatékonyabb eszköz – a kerekek fékezése mellett – a sugárhajtóművek tolóerejének irányválogtatása, vagyis a sugárfék alkalmazása.

A sugárfék alkalmazása repülésbiztonsági okok miatt rendkívül fontos, ugyanakkor hatékonysága mellett jelentős zajhatással is párosul. Biztonsági kockázata miatt a sugárfék használatát megtiltani

nem lehet, viszont a futópálya jó tapadási viszonyai között alkalmazhatóságának korlátozására van lehetőség. A Környezethasználó a Környezetvédelmi Kézikönyvben szabályozza a sugárfék használatát, amelyet normál körülmények között alapjáraton teljesítményre kell korlátozni, és ezzel jelentősen csökkenthető ez a fajta zajhatás.

A repülőtéri infrastruktúrák karbantartása

A Repülőtér egy olyan légikikötő, amelynek az év bármely napján és a nap bármely órájában rendelkezésre kell állnia, ezért az infrastruktúráinak karbantartásáról a Környezethasználónak rendszeresen gondoskodnia kell.

A Környezethasználó igyekszik úgy ütemezni a karbantartási feladatokat, hogy azok a lehető legkisebb mértékben és a legrövidebb ideig okozzanak szükséges zavarást a környező lakosságnak.

Futópályák infrastrukturális fejlesztése

Az elmúlt években a Környezethasználó mindkét futópályát és azok navigációs berendezéseit tekintve jelentős korszerűsítési beruházásokat végzett. Ezek közül a legfontosabbak a következők.

2015-ben megkezdődött a műszeres leszállást segítő ún. ILS rendszer korszerűsítése, első körben a vezérlőegységek cseréjével. A folytatásban 2016 és 2018 között mind a négy pályavég műszerei teljes mértékben megújultak.

2017-ben megkezdődött a betonozott területeken (futópályák, gurulóutak és forgalmi előterek) a betontáblák közötti hézagok fugacseréje, egy korszerűbb, időtállóbb szilikon alapú tömítésre, amely az eddigiekhez képest sokkal tovább megtartja tömítési tulajdonságait.

Szintén 2017-ben kezdődött az I. Futópálya (RWY 13R/31L) előregedett betontábláinak cseréje, amelyet 2018 tavaszán folytatott a Környezethasználó.

A futópályák fénytechnikai berendezései is folyamatosan megújultak az elmúlt években, több száz lámpatestet és több száz kilométernyi elektromos kábelt cseréltek ki a pályák környezetében.

Ezen beruházásoknak köszönhetően a navigációs- és fénytechnikai berendezések, valamint a futópályák állapota és üzemképességi mutatói jelentősen javultak, így a karbantartási periódusok, és ezáltal az átmeneti légiforgalmi változások időtartama is jelentősen csökkent.

Lakossági zajszigetelési és oktatási intézményeket érintő programok

A zajgátló védőövezet 2016. évi jogerős kijelölését követően a Környezethasználó támogatásával a Budapest Airport Szomszédjaiért Alapítvány (a továbbiakban: Alapítvány) 2017-ben meghirdette újabb lakossági ablakszigetelési programját, amelyben elsősorban a védőövezettel érintett ingatlanok tulajdonosai vehettek részt. A Repülőtér üzemeltetője támogatásával az Alapítvány 2017 és 2021 között mintegy 1 500 ingatlan tulajdonosa számára tette lehetővé a pótlólagos ablakszigetelést vagy ablakcserét.

Ezt követően 2022 őszén a Környezethasználó finanszírozásában az Alapítvány meghirdette minden idők legnagyobb mértékű, több éven és több fázison átívelő zajszigetelési programját. Ebben a programban az érintett ingatlantulajdonosok az ablakok utólagos hangszigetelésén túl, a lakóhelyiség fajtától függően ingyenes vagy költségmegosztással járó ablakcserét is kérhetnek, továbbá szintén díjmentesen igényelhetők hangszigetelt szellőztető berendezések is a hálószobákba.

A lakosság számára felajánlott lehetőségeken túl a Környezethasználó és az Alapítvány a helyi önkormányzatokkal egyeztetve 2021 során megkezdte a környező, főként oktatási, nevelési közintézmények támogatását is.

Zajmonitor rendszer korszerűsítése

A Környezethasználó 2004 óta működtet komplex zajmonitor rendszert a Repülőtér környezetében a repülési műveletek zajterhelésének nyomon követésére. 2020 során a Repülőtér üzemeltetője korszerűsítette a rendszert, hogy a zajmérést továbbra is a legmagasabb színvonalat képviselő műszer- és szoftverparkkal teljesíthesse.

Budapest Főváros Kormányhivatala Metrológiai és Műszaki Felügyeleti Főosztály által rendszeresen ellenőrzött és hitelesített mérőállomások segítségével az érintettek pontos képet kaphatnak a tényleges zajterhelés alakulásáról, és az adatok elemzésével szükség szerint további intézkedések kezdeményezhetők. A hitelesített mérőállomások folyamatosan mérik és rögzítik a környezeti zajhatásokat a Repülőtér körül. Jelenleg 6 állandó helyszínen folyamatosan mérik a Repülőtér közelében tapasztalható környezeti hanghatásokat.

Online lakossági járatkövető rendszer

A zajmonitor rendszer előbbiekben bemutatott korszerűsítése részeként a Környezethasználó egy olyan alkalmazás üzembe helyezését is megvalósította, amelynek segítségével a zajmonitor rendszerben elérhető légi jármű mozgási és zajmérési adatokat mindenki számára elérhetővé teszi. 2020 októberétől egy ingyenesen hozzáférhető internetes felületnek köszönhetően folyamatosan nyomon követhető a Repülőtér érkező és induló forgalma, továbbá az érdeklődők a Repülőtér környezetében, a kihelyezett állomások által mért környezeti hanghatásokról is tájékozódhatnak. A felhasználók pontos, animált képet kaphatnak a Repülőtér 60 kilométeres körzetén belül a levegőben lévő valamennyi légi jármű legfontosabb adatairól (pl. azonosítójáról, magasságáról, sebességéről, típusáról stb.); sőt, a tartózkodási helyük és az adott repülőgép közötti távolságot is megismerhetik. (<https://bud.flighttracking.casper.aero/>)

Keresztúri úti zajmérő állomás áthelyezése

A korábbi vállalásának megfelelően a Környezethasználó 2021 áprilisa végén áthelyezte egyik zajmérő állomását a X. kerületi Keresztúri útról, a szintén X. kerületi Bajcsy-Zsilinszky Kórház és Rendelőintézet területére. Az áthelyezésre főként azért volt szükség, hogy a mérőállomás a megváltozott légiforgalmi körülmények miatt továbbra is a repülési zajnak leginkább kitett lakóközösségek területén működjön. Az azóta eltelt időszakban az új helyszínen végzett zajmérés alapján bebizonyosodott, hogy a mérőpont áthelyezése növelte a repülési zaj ellenőrzésének hatékonyságát.

Zajtérképek készítése

A Környezethasználó 2012 elején a zajmonitor rendszer kiegészítéseként egy korszerű zajterhelést számító szoftvert vásárolt, amely a megvalósult repülési adatok felhasználásával képes számítani a repülésből származó zajterhelést. A zajszámító szoftver a megvalósult légiforgalmi adatokra épülő zajterhelés számítása mellett képes modellezni bármilyen tervezett vagy meglévő repülési útvonalon közlekedő légi járművek zajterhelését, felhasználva több mint 150 légi jármű típus valós, méréseken alapuló zajemisszióját. A zajszámítás eredményeként kapott zajzónákat, akár 1 decibeles felbontásban lehet ábrázolni különböző koordináta rendszerű térképeken.

Az előző stratégiai intézkedési tervben vállaltaknak megfelelően a Környezethasználó az elmúlt években a légiközlekedési zajterhelés-számítások eredményét évente közzétette a saját honlapján, Google térképen megjelenítve. (<https://www.bud.hu/zajterkep>)

Lakossági bejelentésekre, zajvédelmi program-jelentkezésre szolgáló felület

Egy korábbi stratégiai intézkedési tervben a tájékoztatás fejlesztésére vállalt intézkedésekkel összhangban a Környezethasználó 2017 során megújította teljes honlapját, így a környezetvédelemmel foglalkozó oldalait is, amely során többek között kialakításra került egy egységes bejelentési felület, ahol a lakók a légiforgalom környezeti hatásaival kapcsolatos észrevételeik mellett az ingatlanokkal kapcsolatos bejelentéseiket tehetik meg, például ha passzív akusztikai védelem iránti vagy esetleg tetőkárral kapcsolatos igényüket szeretnék eljuttatni a Repülőtér üzemeltetőjéhez.

Ezek mellett a Környezethasználó támogatásával az Alapítvány a 2022-ben meghirdetett lakossági zajszigetelési programhoz kapcsolódóan elindított egy önálló honlapot, amely a programmal kapcsolatos legfontosabb információkat osztja meg az érdeklődőkkel, továbbá lehetőséget biztosít az érintettek számára, hogy online jelentkezést nyújtsanak be, jelentősen megkönnyítve ezzel a részvételi folyamatot.

Tetőkárokkal kapcsolatos intézkedések

A két futópálya meghosszabbított tengelyében, a futópálya végétől számított nagyjából 4 kilométeres távolságon belül található lakott területeken, Vecsésen és a Budapest XVII. kerületi Rákoshegyén előfordulhat, hogy a házak felett átrepülő leszálló gépek után jelentkező légörvények a földfelszín elérve bizonyos körülmények esetén károkat okozhatnak a házak tetőhéjazatában. Annak ellenére, hogy jogi értelemben sem a Környezethasználó, sem az Alapítvány nem tehető felelőssé az ilyen károk okozásában, a keletkezett károk helyreállításában a Környezethasználó támogatásával az Alapítvány a szerződött partnerén keresztül szakzerű és gyors segítséget nyújt a károsultaknak a javítási munkálatok finanszírozásával.

I.3. Zajvédelem

Zajmonitoring rendszer

A repülési zajterhelésről egyik legobjektívebb folyamatos képet a zajmonitor rendszer adatszolgáltatása tud adni. Környezethasználó 2004-ben elvégezte az 1980-as évek elején telepített zajmérő berendezések korszerűsítését, és üzembe helyezett egy korszerű zajmonitor és járatkövető rendszert. Az új rendszer lehetővé tette, hogy a hitelesített zajmérési adatokhoz hozzárendelhetők legyenek a légi járművek radarberendezések által észlelt repülési útvonalai, így egyértelműen elkülöníthetővé vált a repülési zajterhelés az egyéb környezeti zajhatásoktól, amelyeket a mérőállomások detektálnak. A 2004-ben telepített zajmonitor rendszert a Környezethasználó 2020-ban ismét korszerűsítette, hogy a rendszer működőképessége és alkatrészellátottsága továbbra is a lehető legmagasabb szinten legyen biztosítva. A folyamat során teljesen megújultak a zajmérő berendezések, valamint az adatokat kiértékelő szoftverek, hogy továbbra is a lehető legkorszerűbb eszközökkel legyen végezhető a repülési zajterhelés monitorozása a repülőtér környezetében.

A Repülőtér környezetében 6 db fixen telepített zajmérő állomás, továbbá 1 db mobilmérő állomás található. A fix állomások elhelyezkedése a következő:

1. számú mérőállomás: Budapest, X. kerület, Fehér út 10.
2. számú mérőállomás: Budapest, XVIII. kerület, Csévész út 49.
3. számú mérőállomás: Budapest, XVII. kerület, Rákóczi u. 39.
4. számú mérőállomás: Vecsés, Vigyázó F. u. 4.
5. számú mérőállomás: Budapest, X. kerület, Keresztúri út 164.

6. számú mérőállomás: Üllő, Széchenyi u. 13.

A Repülőtérén kívüli állomásokon túl a Környezethasználó üzemeltet egy zajmérő állomást a Repülőtér területén belül is, amely különböző, repülőtérén belüli zajforrás adatot biztosít.

Közlekedéstől származó zaj mérése

A hatályos zajgátló védőövezet „C” jelű övezetén belül található lakóingatlan környezetében végeztek két egyedi mérést a légiközlekedésből eredő zajterhelés meghatározásához. A mérések időtartama alatt a II. Futópályán karbantartásból adódó pályazár volt érvényben, így csak az I. Futópálya volt használatban, a mérési pontokat erre tekintettel határozták meg.

1. mérési pont: 1185 Budapest, Abaújtörő u. (a zajgátló védőövezet „C” jelű övezetén belül található)
2. mérési pont: 1174 Budapest, Bélatelepi út (a zajgátló védőövezet „C” jelű övezetén belül található)

A mérési eredmények alapján megállapítható, hogy a pályazár esetén a légiközlekedésből eredő zajterhelés éjjel határérték túllépést eredményez a vizsgálattal érintett két lakóépület környezetében. A túllépés mértéke 0,7–1,7 dB közötti, a hatályos zajgátló védőövezeti lehatárolás szerinti tartományba eső értékeket mutat.

Közlekedéstől származó zaj számítása

A modellszámítások során a közlekedési zajforrásként a repülési műveleteket, a le- és felszállást, a gurulótúton zajló járműforgalmat és a hajtóműpróbázást vették figyelembe.

A számítások határérték túllépést jeleztek az éjjeli időszakban, melynek mértéke a fenti két vizsgált helyszínen 2,9–3,3 dB. A számítás során a méréstől való eltérést nappali időszakban a hajtóműpróbázás, nappal és éjjeli időszakban az egyéb figyelembe vett légiközlekedéshez kapcsolódó zajforrások hatása okozta. A számítás során kapott eredmények magasabb értéket mutatnak a méréseken alapuló zajterheléshez képest. A zajmonitoring rendszer mérőpontjain rögzített mérési eredmények szerint, az elmúlt években, a legforgalmasabb 6 hónap során a mérőállomások által regisztrált összes repülési zajesemény egyenértéke a hatályos jogszabályban előírt határértékeket nem lépte túl.

Üzemi zajterhelés számítása

A következő elemekkel számoltak: Cargo 1. épület; AIR BP üzemanyagtelep, szivattyú; „B” műszaki telep, generátor; „C” műszaki telep, folyadékhűtő; Erőműház McQuay hűtő; Kazánház; Ivóvíz nyomásfokozó; RÜK üzemanyagtelep szivattyúház; a Repülőtér területén belüli parkolók; rakodási tevékenység.

Számításokra alapozva megállapítható, hogy a Repülőtér üzemi zajforrásaiból származóan a legközelebbi lévő védendő épületet érő zajterhelés *a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról* szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet [a továbbiakban: 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet] 1. melléklet 1. pontjában foglalt táblázat, a területi funkciónak megfelelő sorban szereplő határértékek alatt marad.

Külső megközelítő utak vizsgálata

A Repülőtér megközelítő útszakaszok közül a 4. sz. főút, Repülőtérre vezető út (Igló u. – Lincoln út), 4. sz. főút (Lincoln út – M4 autópálya), M4 autópálya (4. sz. főút – M0 csomópont) útszakaszok forgalmát vizsgálták.

Megállapítható, hogy az érintett útszakaszoknak az éjjeli időszakban zajló forgalma több mint 50%-a a Repülőtér működésétől származik. A nappali forgalomra vetítve ez az érték ~20%. A 4. sz. főút érintett szakaszainak lakóépületeit legnagyobb részben 4-4,5 m magas zajárnyékoló falak védik, így a Repülőtér forgalmából eredő zajterhelés ezeken a területeken nem jelentős. Az M4 autópálya szakasza esetében több mint 150 m-re vannak a legközelebbi lakóingatlanok.

I.4. Rezgésvédelem

A rezgésvédelmi fejezet a Vibrocomp Kft. (1118 Budapest, Bozókvár u. 12.) által 2011-ben készített, „*A Budapesti Liszt Ferenc Repülőtér repülési forgalmától származó, épületre ható rezgésterhelés vizsgálata 2 lakóépületben*” c. szakvélemény (témaszám: 061/2011) alapján készült. A szakvélemény célja a Budapest, XVII. Ker. Baross u. 101. és Vecsés, Margit u. 8. számú lakóépületek tetőszerkezetét érő repülési forgalomtól származó szerkezeti rezgésterhelés meghatározása. A kijelölt lakóépületek a Repülőtér környezetében, a repülési forgalomnak leginkább kitett területen helyezkednek el. A le- és felszálló repülőgépek ezen területek felett repülnek a legalacsonyabban. A lakók jelezték, hogy a lakóépületeik tetőszerkezete károsodott a repülési műveletek hatására. A Vibrocomp Kft. a vizsgált lakóépületek tetőterébe a földmlemezre telepített műszerrel két vizsgálati helyszínen végzett, hosszú idejű folyamatos monitorvizsgálatot.

A szakvélemény alapján megállapítható, hogy a légi közlekedésből eredő rezgésterhelés nem haladja meg a vonatkozó jogszabályban előírt határértékeket.

A zajvizsgálat során felsorolt üzemi zajforrások megfeleltethetők a rezgésforrásoknak is. Megállapítható, hogy a védendő épületek nagy távolsága miatt a rezgésterhelés nem okoz konfliktust.

II. Az építés (telepítés) során várható hatások

Zajvédelem

A 2030-ig tartó időszakban várható repülőtéri fejlesztésekkel összefüggő 11 projektelem hatását vizsgálták. A különböző projektelemek, különböző időszakokban valósulnak meg. A legkedvezőtlenebb együttes terhelő hatásuk tekintetében három fő beruházási időszakra csoportosíthatók.

Az építkezés során alkalmazott gépek, berendezések zajkibocsátását, illetve az építési munkától származó környezeti zajterhelést irodalmi adatok, illetve a korábban elvégzett zajmérések alapján becsülték.

A teljes tervezési területen nincs egyszerre munkavégzés, így egy kisebb területen zajló munka 1 hónap alatt befejeződhet.

Az építési munkálataiból származóan a telepítés helyszínéhez legközelebb álló védendő épületet, területet érő zajterhelés a 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet 2. melléklet 1. pontjában foglalt táblázat, a területi funkciónak megfelelő sorban szereplő határértékek alatt marad.

Az építés során a szállítási útvonalakon a zajterhelés növekedése 0,1–0,2 dB, érzékszervileg nem érzékelhető.

Rezgésvédelem

Rezgésvédelmi szempontból védendőnek minősülő épületek a kivitelezés során alkalmazott rezgéskeltő tevékenységek helyszínétől legalább 50 méteres távolságban helyezkednek el. Az építési rezgésterhelés mértéke az érintett létesítményeknél előreláthatóan nem közelíti meg a határértékeket.

III. Az üzemelés (megvalósítás) során várható hatások

Zajvédelem

A közlekedéstől származó zaj számítása

A gurulóutak használatában, illetve a repülési fel- és leszállási eljárásokban nem várhatók változások. A mértékadó gépmozgások száma azonban a 2024. évi állapothoz képest 2030-ban a nappali időszakban várhatóan 1,3–2,1 dB-lel emelkedni, az éjszakai időszakban pedig 0,3–0,4 dB-lel csökkenni fog, a tervezett zajvédelmi intézkedések hatására.

A távlati (2030) zajterhelési számítások szerint, a jelenleg hatályos jogszabályok alapján az érintett vizsgálati helyeken határérték túllépés várható a nappali és éjszakai időszakban, melynek mértéke várhatóan összhangban lesz az ezeken a helyszíneken védőövezeti kijelölés megújítása során kialakuló zajgátló védőövezeti zónák határértéket meghaladó értékeivel. Ezen túlmenően, a zajterhelés a korábban javasolt intézkedések betartásával csökkenthető. A távlati állapotban várható határérték túllépések miatt szükséges a zajgátló védőövezet megújítása.

Az üzemi zajterhelés számítása

A meglévő ipari épületek nem változnak. A parkolók távlati állapotban (2030) bővültek, valamint teljesen új parkolók létesülnek. A belső úthálózat távlati vizsgálata során a 14 útszakaszt vizsgálták.

Megállapítható, hogy az üzemi működésből eredő zajterhelés hatására a legközelebbi lakóingatlanok közelében nappal 2,7 dB-lel, éjjel 0,7–3,3 dB-lel nő a zajterhelés. A zajterhelés azonban így is a jogszabályban előírt határértékek alatt marad.

Az üzemelés által a külső megközelítő utakon generált forgalom

A távlati állapotra vonatkozóan megállapítható, hogy az érintett útszakaszoknak az éjjeli időszakban zajló forgalma több mint 65%-a a Repülőtér működésétől származik. A nappali forgalomra vetítve ez az érték több mint 15%. A 4. sz. főút érintett szakaszainak lakóépületeit legnagyobb részben 4–4,5 m magas zajárnyékoló falak védik, így a Repülőtér forgalmából eredő zajterhelés ezeken a területeken nem jelentős. Az M4 autópálya szakasza esetében több mint 150 m-re vannak a legközelebbi lakóingatlanok.

Rezgésvédelem

A rezgésvédelem távlati (2030) vizsgálata megegyezik a jelenlegi állapottal kapcsolatosan megállapítottakkal.

IV. Javasolt intézkedések az építés ideje alatt:

- *Kisebbszámú zajteljesítményű gépek, berendezések alkalmazása.*
- *A keletkező zaj terjedésének korlátozása.*
- *Szállítási útvonalakat úgy kell kijelölni, hogy az a meglévő főúthálózatot vegye igénybe, és minél kisebb mértékben terhelje az eddig terheletlen környezetet.*
- *Zajszegény építési technológia és eljárás választása.*

V. Javasolt intézkedések az üzemelés ideje alatt

A légiközlekedésben a kiegyensúlyozott megközelítés elve alapján négy területen lehetséges a zajcsökkentés. A kiegyensúlyozott megközelítés elve a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által a Chicagói Egyezmény 16. melléklet 1. kötet V. részében meghatározott módszer,

amelynek célja, hogy a környékbeli területeken élő lakosokat érő repülési zaj az egyes repülőterek egyedi sajátosságainak megfelelően költséghatékony módon a minimális szintre csökkenjen.

A négy terület közül az első lehetőség a zajforrásnál csökkenti az emissziót. Itt elsősorban a repülőgépgyártókra hárul nagy felelősség. A folyamatosan szigorodó nemzetközi előírások egyre komolyabb célokat állapítanak meg többek között a zajcsökkentés terén is, ami arra sarkallja a hajtóművek és a sárkányszerkezet gyártásával foglalkozó cégeket, hogy mind csendesebb technológiát hozzanak létre.

A második lehetőség, a földhasználat/területrendezés, főként az államigazgatás kezébe ad intézkedési lehetőségeket. A területrendezés elve alapján az érintett állami szereplők, főként az önkormányzatok hozhatnak olyan területrendezési intézkedéseket, amelyek hatására a zajjal érintett lakosok számának növekedése megállítható. Ilyen intézkedések például az építési korlátozások a meglévő vagy a tervezett új lakóépületekre.

A harmadik és negyedik pillére a lehetséges intézkedéseknek a jogalkotók, hatóságok, légiforgalmi szolgálatok és repülőterek számára ad lehetőséget zajcsökkentő intézkedések, úgymint zajcsökkentő eljárások vagy működési korlátozások bevezetésére.

A négy terület közül azon intézkedési lehetőségek az üzemelésből származó zaj csökkentésével kapcsolatosan, amelyekre a Környezethasználónak hatása lehet:

- *A zajszigetelési program folytatása.*
- *A zajmonitor rendszer fejlesztése.*

Környezethasználó a következő 3 évben legalább kettő új mérőállomással tervezi bővíteni a zajmonitor rendszert a Repülőtérén kívül. Az új állomások helyszínét a Környezethasználó a területileg illetékes önkormányzattal szorosan együttműködve szeretné kiválasztani, hogy a lakossági észrevételeket is figyelembe véve a leghatékonyabban mérhesse a repülési zajterhelést.

- *A zajterhelés változásának közzététele.*
- *A hatósági ellenőrzési feladatok támogatása.*
- *A léginavigációs feladatok támogatása.*

A HungaroControl folyamatosan vizsgálja azon lehetőségeket, amelyek révén a Repülőtérre kidolgozott vagy kidolgozásra kerülő indulási és érkezési eljárások a lehető legkisebb mértékű környezeti hatásokat váltják ki a környező lakott területeken, a Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendeletében meghatározott légiforgalmi irányító szolgálat céljainak akadályozása nélkül. Ennek érdekében a Környezethasználó együttműködik a HungaroControllal többek között olyan zajterhelés vizsgálatok elvégzésével, amely során megállapítható, hogy egy-egy módosítás várhatóan pozitív vagy negatív hatással lesz az érintett területekre, ezzel lehetővé válik a lakosok számára legkedvezőbb módosítás kiválasztása.

- *Futópályák és navigációs berendezések karbantartásának ütemezése.*
- *400 Hz-es földi energiaforrások telepítése.*

Környezethasználó 2023-ban megkezdte az egyes, utashíddal nem rendelkező, terminál épülettől távoli, ún. remote repülőgép állóhelyeken a földi áramforrások (GPU) kiépítését, amelyek a légijárművek számára szükséges 110 Voltos, 400 Hz-es energiaforrást állítják elő. A beruházással az ilyen kiépített elektromos GPU-val rendelkező állóhelyeken parkoló légijárművek az állóhelyre történő beállást követően azonnal leállíthatják a fedélzeti segédhajtóművet, amellyel tovább csökkenthetők a földi zajforrások. 2024 folyamán 14 darab remote (épülettől távoli) állóhelyen vették használatba a környezetkímélő GPU-kat.

Környezethasználó a jövőben is folyamatosan vizsgálja hasonló eszközök kiépítésének lehetőségét további, épülettől távoli állóhelyeken.

- *Párbeszéd az érdekelt felekkel.*
- *A lakosság tájékoztatása.*

Az intézkedések részét képezik a Repülőtér hatályos stratégiai intézkedési tervének, amelynek társadalmi és szakmai konzultációját a Környezethasználó a véglegesítést megelőzően a vonatkozó jogszabályban előírt módon elvégezte. Az intézkedési terv a konzultáció során megkérdezett érintett felektől: az érintett önkormányzatoktól, lakosságtól, a Zajvédelmi Bizottság tagjaitól, a HungaroControlltól, a Légiközlekedési Hatóságtól visszaérkezett vélemények, javaslatok figyelembevételével került véglegesítésre.

A környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló 280/2004. (X. 20.) Korm. rendelet rendelkezései szerint a fő közlekedési létesítményekre, köztük a Repülőtérre mint fő repülőtérre stratégiai zajtérképet és intézkedési tervet kell készíteni.

A Környezetvédelmi Hatóság az intézkedési tervjavaslat véleményezésével és a véglegesített intézkedési terv jóváhagyásával kapcsolatosan rendelkezik hatáskörrel. Ennek megfelelően a Környezetvédelmi Hatóság 2024. április 16. napján, PE/KTHF/23334-3/2024 számon elfogadta a Repülőtérre vonatkozóan a Vibrocomp Kft. által készített, 113/2023 témaszámú, 2024. február 26. napján kelt „*Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Stratégiai Zajvédelmi Intézkedési Terve - Tervezet*” című dokumentációt, és 2024. szeptember 4. napján PE/KTHF/23334-7/2024 számon jóváhagyta a Repülőtérre vonatkozóan a Vibrocomp Kft. által készített „*Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Stratégiai Zajvédelmi Intézkedési Terve*” című dokumentációt.

A Kvt. 31. § (3) bekezdése alapján a környezeti zajjal leginkább terhelt területek zajcsökkentését, a zajjal még nem terhelt területek kedvező állapotának megőrzését a stratégiai zajtérképekre épülő intézkedési tervek végrehajtásával kell megvalósítani.

A zajgátló védőövezet „megújítása”

A 2016-ban (EH/MD/NS/A/171/1/2016.) jogerősen kijelölt zajgátló védőövezet 10 éves érvényességi ideje 2026. február 23-i hatállyal lejárt, ezért a Környezethasználó még az érvényességi időn belül kezdeményezte a Légiközlekedési Hatóságnál a védőövezeti kijelölés „megújítását”. Ennek érdekében a Környezethasználó szorosan együttműködik a HungaroControllal, a Légiközlekedési Hatósággal, valamint további szakhatóságokkal annak érdekében, hogy ismét mindenki számára elfogadható védőövezet kerülhessen kijelölésre a Repülőtér környezetében.

A Környezetvédelmi Hatóság zaj- és rezgésvédelmi szempontú előírásait és megállapításait a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet és a 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet figyelembevételével tette.

Földtani közeg védelmi és kármentesítési szempontból:

A Dokumentációban bemutatásra kerültek a Repülőtér jelenlegi és jövőbeli üzemeltetésével összefüggő tevékenységek, illetve a tervezett fejlesztések, beruházások, melyek tekintetében három projekt-kategóriát különítettek el:

- „*Alapállapot projektek*” (meglévő/engedélyezett, folyamatban lévő beruházások, tevékenységek)
- „*A hatásvizsgálat tárgyát képező projektek*” (a következő 5 évre vonatkozó, ismert műszaki tartalmú projektek)
- „*Kitékintés projektek*” (koncepcionális tervek)

Jelenlegi állapot

A Repülőtér területén a kerozin tárolása két, külön engedéllyel rendelkező helyszínen történik, megfelelő műszaki védelemmel ellátott feszíni-, illetve felszín alatti tartályokban. A kerozin legnagyobb részt zárt csővezeték-rendszeren érkezik a százhalombattai Dunai Finomítóból, kisebb részben vasúton tartálykocsikkal.

További két üzemanyag-töltő állomás áll rendelkezésre a repülőtéri gépjárművek részére („D” porta és Havas Bázis), ahol a szénhidrogén tárolás szabvány szerinti felszín alatti duplafalú tartályokban, illetve felszín feletti konténeres tartályokban történik.

A BP Europa SE Magyarországi Fióktelepe tevékenységi körébe tartozó légijárművek tankolásához szükséges kerozin a Környezethasználó telephelyén elhelyezkedő üzemanyag bázisáról történik, ahol 3 db 150 m³-es szimplafalú, kármentővel ellátott föld feletti tartályban történik az üzemanyag tárolása.

A központi kazánház vegyes tüzelésű kazánjainál tartalék céllal használt tüzelőolaj lefejtését 6 db feladó szivattyú biztosítja a kazánházban lévő 1 db 1 000 m³-es duplafalú földtakarásos tartály felé.

Az erőműház lévő 2 db dízelüzemű berendezéshez szükséges üzemanyag 2 db 100 m³-es duplafalú földalatti gázolaj tartályból biztosítható. A 2 db dízelüzemű berendezés jelenleg üzemben kívül van.

A szénhidrogének szállítására és tárolására vonatkozóan Környezethasználó külön műszaki-biztonsági, illetve iparbiztonsági engedéllyel rendelkezik.

A vegyi anyagok tárolása nagyrészt a Központi raktárban történik több zárt, betonozott alapú helyiségben. A haváriaszerű szennyeződések eltávolítására használt felitató anyagok tárolása zsákos kiserelésben a Kényszerhelyzeti készülségi raktárban történik.

A gépjárművek karbantartása helyben történik alvállalkozók által, az 1998-ban létesült Járműbázison, ahol a karbantartás mellett a gépjárművek mosását és a járműkarosszériák festés előtti előkészítését, fényezését is végzik.

A repülőgépek mosását szakcégek végzik. A mosás során keletkező szennyezett mosóvizet összegyűjtik, és veszélyes hulladékként szállítatják el.

A burkolatok jégmentesítésére az enyhébb korróziós hatású szilárd szemcsés karbamidot használták granulátum formájában, azonban a 2024/2025-ös téli szezonban már új, környezetbarát (kálium-acetát alapú folyékony, illetve nátrium-formiát alapú szilárd) jégtelenítő anyagot használnak.

A repülőgépek jégtelenítését független, földi kiszolgáló cégek végzik új, környezetbarát jégtelenítő anyag használatával. A bio jégtelenítő folyadék összetétele növényi és állati eredetű.

A pályák síkosság-mentesítésére használt szemcsés anyagok tárolása a Hóbázison történik zsákos, big-bag, illetve IBC tartályos kiserelésben.

A Repülőtér területén elválasztott rendszerű szenny- és csapadékvíz csatornarendszer került kiépítésre. Az építmények teljes területéről, a guruló utak, fel- és leszálló pályák, forgalmi és műszaki előterek, szilárd burkolatú járdák, utak és parkolók területéről összefolyó csapadékvíz zárt csatornával elvezetésre kerül. A befogadó felszíni víz (Gyáli 17. számú csatorna), illetve a telephelyen belüli

szikkasztó/tározó tó. A beépítetlen területen átvezető utakról a csapadékvizeket nyílt árokban vezetik el. A füvesített területek természetes vízelvezetésűek, a csapadékvizek helyben elszikkadnak. A potenciálisan szennyeződhet csapadékvizek olajfogó berendezéseken kerülnek átvezetésre.

A szociális létesítményekben, illetve a repülőgép fedélzeti WC tartályaiban keletkező kommunális szennyvizek belső hálózaton keresztül a fővárosi szennyvízcsatorna-hálózatba kerülnek bevezetésre. A repülőgépek fekálías szennyvizének leürítése zárt rendszerben történik.

A technológiai szennyvizeket kibocsátó létesítmények szennyvíz előkezelő műtárgyakkal vannak ellátva (sav- és lúgközömbösítő; zsír-, olaj- és iszapfogó aknák; kerozinfogó; járműmosáshoz kapcsolódó vízviszaforgató berendezések; konyhák területéről származó szennyvizek előtisztítását végző zsírfogók). Ezeken keresztül vezetik az előtisztított szennyvizeket a belső szennyvíz-csatornahálózatba.

A csapadékvíz- és szennyvíz-elvezetés külön vízjogi engedélyek alapján, monitoring tevékenységgel ellenőrzött körülmények között történik.

Potenciális szennyezőforrást jelent az égetőgödör, egy 11×10 méteres vízzáró sekély vasbeton medence, mely 2024-ben teljesen fel lett újítva, az ehhez kapcsolódó monitoring szennyeződés jelenlétét nem mutatja.

Környezethasználó rendelkezik részben hatóságok által jóváhagyott, részben saját belső tervekkel, szabályzatokkal, melyek definiálják egy esetleges rendkívüli esemény bekövetkezésekor szükséges teendőket, a kárelhárítás során használatos anyagokat, riasztási láncokat, feladatokat.

A már folyamatban lévő beruházások közül a „*GSE tároló, valamint fedett nyitott szín (canopy) létesítése*”, „*T2 terminál környezetében új felszíni parkolók létesítése*”, illetve „*Meglévő szennyvízgyűjtőhálózat bővítése és részleges felújítása*” projektek esetében előzetes vizsgálati eljárás került lefolytatásra, melyek során megállapításra került, hogy a földtani közeg védelmi szempontból a technológiai fegyelem betartása esetén jelentős hatás nem várható sem a létesítés, sem az üzemelés során.

A többi „*Alapállapot projekt*” (kis alapterületű épületek, utak, napelempark, ivóvíz-, tűzvíz-, csapadékvíz-hálózat építése, fejlesztése) jellemzően minimális bontással, földmunkával, tereprendezéssel jár.

Az AirBP telephely bővítéséhez kapcsolódó – már külön eljárásban engedélyezett – tartálytelepítés, illetve az új, szigetelt záportározó építése földtani közeg védelmi szempontból szintén elhanyagolható hatást vált ki.

A Dokumentáció tárgyát képező projektek

A következő 5 évben tervezett beruházások közül a „*Repülőtéri energiaszolgáltató és IT hálózatának hosszútávú fejlesztése*”, „*Pier B utasmóló kapacitás bővítése*”, „*Új bejárat kialakítása a T2 érkezési csarnoknál*”, „*T2 Landside fejlesztés – úthálózat*”, „*T1 Apron és Hangár Apron bővítése, felújítása, G gurulóút felújítása*” projektek hatásai földtani közeg védelmi szempontból nem különböznek egy általános építési/bontási tevékenység esetében fellépő hatásoktól. A munkálatok kis területet és/vagy

kis talaj kitermelési mélységet érintenek. A talajkitermelés, talajbolygatáson kívüli hatótényező a munkagépek taposó hatása általi talajtömörödés.

A „GSE tároló, fedett nyitott szín” projekt a korábban tervezetthez képest kiegészül egy repülőgépek jégtelenítésre alkalmas területtel. A jégtelenítés területén a csapadékvíz-rendszer bővítése keretében kiépül egy elválasztó, egy jégtelenítő folyadékkal szennyezett víz tározó és egy ellenőrző akna (TOC berendezés), hasonlóan a repülőtérén már működő jégtelenítő területén engedélyezett és alkalmazott megoldáshoz.

Az „Apron fejlesztés – első ütem”, „T2 Landside fejlesztés – parkolók”, „D portai dolgozói parkoló” projektek nagyobb volumenű földmunkák által lesznek érintve, ugyanakkor a kitermelt földanyag nagy része tereprendezésre, visszatöltésre felhasználható.

A T2 terminálnál korábban tervezett parkolóház a jelenlegi tervek szerint nem épül meg, helyette felszíni parkolókat létesítenek.

A „3-4-állásos repülőgép karbantartó hangár” projekt esetében technológiai szennyvíz keletkezése várható, melynek földalatti vasbeton medencében való gyűjtése és arra jogosult vállalkozó által szippantással való elszállíttatása tervezett. A tározó tervezett térfogata 100 m³.

Az építkezések alatt esetlegesen fellépő, a munkagépek, gépjárművek üzemeléséből származó kenőanyag-, illetve hidraulikai olaj elfolyások a megfelelő állapotú és karbantartott munkagépek és eszközök alkalmazásával minimalizálhatóak, a haváriás esetekre történő felkészülés a kárelhárítás általános eszközállományának készenlétben tartásával megoldható.

A bontásokból származó válogatott beton, illetve aszfalttörmeléket a megfelelő méretűre történő aprítás után a helyszíni út/parkoló építési munkák során tervezik felhasználni. A potenciálisan szennyeződhet beton-, illetve aszfalt hulladékok szennyezettségi állapotát az ideiglenes deponálás során ellenőrizni kell, kizárólag megfelelő minősítést követően használható fenti munkálatokhoz.

A fejlesztési területeken semminemű veszélyes anyag, vegyi anyag-tárolás nem lesz, és az üzemelés időszakában üzemanyagot sem tárolnak ezeken a helyszíneken. Kivétel a „D” dolgozói porta, ahol az üzemanyagtöltő állomás felújításra kerül, illetve a karbantartó hangár, ahol várható veszélyes anyag tárolása és veszélyes hulladék képződése.

Azon projektek esetében, ahol szennyvíz és csapadékvíz keletkezik, ezek elvezetése nagyrészt a külső közműcsatornára történik. A „T2 Landside fejlesztés – úthálózat”, a „D portai dolgozói parkoló”, a „T1 Apron és Hangár Apron bővítése, felújítása, G gurulóút felújítása” és a „13R/31L jelű futópálya és csatlakozó gurulóutak felújítási munkái” projektek esetében a csapadékvizek szikkasztással kerülnek levezetésre, a potenciálisan szennyeződhet vizek olajfogón történő előzetes átvezetésével.

A tervezett fejlesztéseknek földtani közeg védelmi szempontból jelentős hatása nem várható, az üzemelések során normál körülmények között talajszennyeződés bekövetkezésének valószínűsége csekély.

Kármentesítés

A Repülőtér területén belül két helyszín érintett kármentesítéssel, ezek rövid történeti bemutatása a Dokumentációban részletesen szerepel.

A 156733 hrsz. alatti ingatlanon, az egykori 1. számú üzemanyagtelep területén felszín alatti szennyeződés került feltárássra. Az egykori üzemanyagtelep északi részterületén utoljára 2023-ban az Energiaügyi Minisztérium, a déli részterületén 2022–2023-ban pedig a Környezethasználó megbízásából állapotfelmérés készült, az eredmények alapján a teljes terület vonatkozásában aktualizáló tényfeltárás végzésére lenne szükség.

A kármentesítés kötelezettje a már felszámolással megszüntetett MALÉV Zrt. "f.a." volt, jogutód hiányában jelenleg a kármentesítés végrehajtásához állami szerepvállalás szükséges.

A Környezetvédelmi Hatóság korábbi tájékoztatása alapján Környezethasználónak fentiek alapján az egykori üzemanyagtelepet érintő kármentesítés végrehajtásával kapcsolatban feladata nincs, ugyanakkor a Kvt. 101. § (4) bekezdése értelmében a kármentesítési munkálatok elvégzését, legyen az mintavétel, kármentesítési létesítmény kiépítése, üzemeltetése, a mindenkorai tulajdonosnak tűrnie kell. A területhasználatokat a kármentesítési munkálatokkal össze kell hangolni.

A szennyezett területet a korábbi rendelkezésre álló információk alapján érinti a T1 terminál tervezett kapacitásbővítéséhez szükséges közlekedő utak, parkolók és közművek kialakítása, ezért a Dokumentációban be kellett mutatni, hogy a kármentesítés elvégzése hogyan hangolható össze a tervezett fejlesztésekkel. A Dokumentációban a T1 terminál tervezett kapacitásbővítésével kapcsolatos információk nem szerepeltek, ezért a Környezetvédelmi Hatóság a tényállás tisztázása érdekében PE/KTHF/00005-13/2026 számon kiegészítő adtok benyújtását írta elő.

Környezethasználó a 2026. február 18. napján benyújtott kiegészítéséhez csatolt nyilatkozata szerint a „»T1 terminál kapacitásbővítése (épületbővítés, parkoló kialakítás stb.)« projekt megvalósítása a Dokumentáció alapjául szolgáló, módosított és jelenlegi fejlesztési tervben a vizsgált időszávon belül nem tervezett, így e fejlesztési elem megjelenítése a Dokumentációban szereplő három projektkategória egyikében sem volt indokolt”.

A Dokumentációban szereplő, a T1 terminál környezetében a T1 Apron és Hangár Apron bővítése, felújítása, illetve a G gurulóút felújítása érdekében tervezett beruházások a kármentesítéssel érintett területet nem érintik.

A Repülőtér területét érintően, a veszélyes hulladéktároló zárt vasbeton medence elhelyezkedésével érintett 156743 hrsz. alatti, valamint az azzal szomszédos 156742 és 156744 hrsz. alatti ingatlanokon kármentesítési monitoring tevékenység folyik. A 2021–2025. év közötti időszakra vonatkozó kármentesítési monitoring záródokumentáció Környezethasználó által benyújtásra került, annak elbírálása folyamatban van.

A kármentesítések elvégzésére a jelenleg rendelkezésre álló adatok alapján a Repülőtér működtetése nem gyakorol hatást.

A Dokumentációban foglaltak szerint a földtani közeg védelmi szempontból a Repülőtérén tervezett, illetve folyamatban lévő tevékenységek jelentős környezeti hatással nem járnak, normál üzemmenetben a tevékenység során nem várható a talajt, mint földtani közeget érintő szennyező hatás. Az esetleges haváriából származó szennyeződések felszámolására a különböző kárelhárítási tervek, eszközök rendelkezésre állnak.

A Környezetvédelmi Hatóság földtani közeg védelmi és kármentesítési szempontú előírásait és megállapításait a *felszín alatti vizek védelméről* szóló 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet figyelembevételével tette.

Táj- és természetvédelmi szempontból:

A Repülőtér területe egyedi jogszabály alapján kijelölt országos jelentőségű védett természeti területet és a *természet védelméről* szóló 1996. évi LIII. törvény [a továbbiakban: Tvt.] 23. § (2) bekezdés alapján ex lege védett területet nem érint. A Repülőtérrel és a tervezett beruházásokkal érintett ingatlanok az *európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről* szóló 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet] és az *európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészelekről* szóló 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet] által meghatározott Natura 2000 hálózat területének, valamint a *barlangok felszíni védőövezetének kijelöléséről* szóló 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet [a továbbiakban: 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet] által megállapított barlang felszíni védőövezetének nem részei. *Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről* szóló 2018. évi CXXXIX. törvény [a továbbiakban: MaTrT.] által lehatárolt országos ökológiai hálózat övezetet az ingatlanok nem érintik.

A Természetvédelmi Hatóság felhívja a figyelmet, hogy a Repülőtér a fokozottan védett ürge (*Spermophilus citellus*) hazai legnagyobb és legösszefüggőbb populációt tartja el. A tervezett beruházások nagyrészt mesterségesen átalakított, teljesen leburkolt felületű területen valósul meg, de egyes beruházások közvetlen környezetében lévő gyepterületeken is előfordulhatnak az állatok egyedei. A fokozottan védett állatok egyedeinek áttelepítése csak a Pest Vármegyei Kormányhivatal Országos Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály, mint országos illetékességgel rendelkező természetvédelmi hatóság, jogerős természetvédelmi engedélye birtokában végezhető. A fokozottan védett állatok egyedeit az Igazgatóság által kijelölt élőhelyekre kell áttelepíteni, figyelemmel az állatok élőhely- és ökológiai igényére. Az állatok egyedeinek áttelepítésére csak költségvetési szerv, vagy közhasznú szervezet kaphat engedélyt, így az engedélykérelem benyújtása előtt megfelelő partner részvételéről gondoskodni kell.

Állományukat a Dokumentáció tárgyát képező projektek közül a Jégtelenítőhely kialakítása (és GSE tároló, fedett nyitott szín) (K-R720_Deicing), az Apronfejlesztés – első ütem (K-R711_Apron), a T2 Landside fejlesztés – parkolók (K-T2_Parking), a 13R/31L jelű futópálya és csatlakozó gurulóutak felújítási munkái (K-1658_Taxiw_13L_31L) projektek érinthetik.

Állományukat az alapállapot projektek közül a Cargo Access road fejlesztés (A-R500_New_Road) és a Víztermelő kutak létesítése (A-U100_Water_wells) projektek érintik.

A Dokumentáció alapján, a Repülőtér területén a homoki árvalányhajnak (*Stipa pennata*) több ezer tövet számláló populációja van. Előfordulása három területre koncentrálódik: I. Futópálya közepének környéke, II. Futópálya északnyugati végénél, II. Futópálya délkeleti végénél.

Állományukat a Dokumentáció tárgyát képező projektek közül a T1 Apron és Hangár Apron bővítése, felújítása, G gurulóút felújítása (K-1694_Taxiw_TxL_G) projekt, és a 13R/31L jelű futópálya és csatlakozó gurulóutak felújítási munkái projekt (K_1658_Taxiw_13R_31L) projekt érinti a Budapest 156742, 156733, 156740 hrsz.-ú ingatlanokon.

Állományukat az alapállapot projektek közül a Cargo Access road fejlesztés (A-R500_New_Road) projekt érinti.

Az ürge (*Spermophilus citellus*) a védett és a fokozottan védett növény- és állatfajokról, a fokozottan védett barlangok köréről, valamint az Európai Közösségben természetvédelmi szempontból jelentős növény- és állatfajok közzétételéről szóló 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet [a továbbiakban: 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet] alapján fokozottan védett állatfaj, természetvédelmi értéke egyedenként 250 000 Ft.

A homoki árvalányhaj (*Stipa pennata*) a 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet alapján védett növényfaj természetvédelmi értéke egyedenként 5 000 Ft.

Az érintett területen a védett partifecske (*Riparia riparia*) és a fokozottan védett gyurgyalag (*Merops apiaster*) telepedhet meg potenciális fészkelőfajként az építkezési tevékenység során létrejövő rézsűkben, homokfalakban, földárkokban, depóniákban. A partifecske (*Riparia riparia*), valamint a gyurgyalag (*Merops apiaster*) a 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet alapján védett, illetve fokozottan védett állatfajok, eszmei értékük egyedenként 50 000 Ft, illetve 100 000 Ft.

A tervezett beruházások során (Dokumentáció tárgyát képező projektek, alapállapot projektek) a terepfelszínt érintő földmunkák, illetve gyephántás a földön fészkelő madarak (pacsirtafélék – *Alaudidae*, bíbicek – *Vanellus vanellus*), illetve talajlakó védett emlős (vakond – *Talpa europaea*) védelme érdekében fészkelési és utódnevelési időszakon kívül (szeptember 1. – március 1.) végezhetőek.

A pacsirtafélék (*Alaudidae*), a bíbicek (*Vanellus vanellus*), illetve a vakond (*Talpa europaea*) a 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet alapján európai közösségben természetvédelmi szempontból jelentős (pacsirtafélék – *Alaudidae*), illetve védett állatfajok, eszmei értékük egyedenként 25 000 Ft, 50 000 Ft, illetve 25 000 Ft.

Molnárfecskefészkek a Dokumentáció tárgyát képező projektek közül a Pier B utasmóló kapacitásbővítéssel (K-1715_PierB) érintett területen találhatóak. A fecskefészkek megtartása kötelező feladat, azonban, ha az épületek védelmét szükséges lenne előtérbe helyezni, akkor a fészkelést meggátoló eszközöket célszerű a falra felhelyezni az Igazgatósággal történt egyeztetés alapján. A fészkek eltávolítása természetkárosításnak minősül, azt csak a területileg illetékes természetvédelmi hatóság engedélyével lehet elvégezni.

A molnárfecske (*Delichon urbicum*) a 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet alapján védett állatfaj, eszmei értéke egyedenként 50 000 Ft.

A Repülőtéren a vörös vércse (*Falco tinnunculus*), egerészölyv (*Buteo buteo*), gatyás ölyv (*Buteo lagopus*), barna rétihéja (*Circus aeruginosus*), kékes rétihéja (*Circus cyaneus*), erdei fülesbagoly (*Asio otus*), seregély (*Sturnus vulgaris*), fenyőrigó (*Turdus pilaris*), búbos (Vanellus vanellus), bütykös hattyú (*Cygnus olor*), illetve a vetési varjú (*Corvus frugilegus*) fordul elő nagyobb számban.

A vörös vércse (*Falco tinnunculus*), egerészölyv (*Buteo buteo*), gatyás ölyv (*Buteo lagopus*), barna rétihéja (*Circus aeruginosus*), kékes rétihéja (*Circus cyaneus*), erdei fülesbagoly (*Asio otus*), fenyőrigó (*Turdus pilaris*), búbos (Vanellus vanellus) és a vetési varjú (*Corvus frugilegus*) a 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet alapján védett állatfajok.

A seregély (*Sturnus vulgaris*) és a bütykös hattyú (*Cygnus olor*) a 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet 4. § (1) bekezdés értelmében az Európai Közösségben természetvédelmi szempontból jelentős állatfajnak minősül.

A 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet 4. § (4) bekezdés értelmében az (1) bekezdés szerinti fajokra a Tvt. 42–44. §, 78. § és 80. §, továbbá a védett állatfajok védelmére, tartására, hasznosítására és bemutatására vonatkozó részletes szabályokról szóló külön jogszabály, valamint a természetvédelmi bírság kiszabásával kapcsolatos szabályokról szóló külön jogszabály rendelkezéseit kell alkalmazni.

A Tvt. 43. § (2) bekezdése szerint:

(2) A természetvédelmi hatóság engedélye szükséges védett állatfaj

a) állományának szabályozásához;

b) egyedeinek gyűjtéséhez, befogásához, elejtéséhez, birtokban tartásához, idomításához;

[...]

k) kártételének megelőzése érdekében riasztási módszer alkalmazásához;

l) egyede fészkének áttelepítéséhez;

A 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet 4/A. § (1) bekezdése értelmében közegészségügyi okból, továbbá a **légiközlekedés biztonsága**, valamint az okszerű mezőgazdasági termelés biztosítása érdekében – amennyiben természetvédelmi érdeket nem sért – a bütykös hattyú (*Cygnus olor*), a házi veréb (*Passer domesticus*), a nagy kárókatona (*Phalacrocorax carbo*), a sárgalábú sirály (*Larus michahellis*), a sztyeppi sirály (*Larus cachinnans*), a seregély (*Sturnus vulgaris*) és a hörcsög (*Cricetus cricetus*) riasztása, elejtése, gyérítése, állományának szabályozása engedélyezhető.

A 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet 4/A. § (2) bekezdése alapján az (1) bekezdés szerinti fajok egyedei tekintetében a **riasztás a védett természeti területeken kívül július 1. és február 28. között, a repülőtereken és biztonsági övezetükben pedig egész évben engedély nélkül végezhető.**

A védett állatfajok védelmére, tartására, hasznosítására és bemutatására vonatkozó részletes szabályokról szóló 348/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 348/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet] szerint:

2. § E rendelet alkalmazásában

[...]

f) hasznosítás: a védelemben részesülő állatfaj egyedének – a bemutatás kivételével történő – bármilyen igénybevétele, amely az egyed élettevékenységét, túlélési vagy szaporodási esélyeit, fennmaradását befolyásolja, így különösen

fa) elpusztítás, gyűjtés, befogás, csere, adásvétel, eladásra történő szállítás, eladásra történő felkínálás, külföldre vitel, onnan történő behozatal, az országon való átszállítás,

[...]

3. § (1) Védelemben részesülő állatfajok egyedének tartásához, hasznosításához, bemutatásához, valamint az egyed tartójának, hasznosítójának személyében bekövetkező változashoz – a természetvédelemért felelős miniszternek a Tvt. 44. § (4) bekezdése alapján kiadott rendeletében foglalt tevékenység kivételével, vagy ha az Európai Közösségben természetvédelmi szempontból jelentős állatfajokra vonatkozó jogszabály másként nem rendelkezik – a természetvédelmi hatóság engedélye szükséges.

[...]

(2) Az (1) bekezdés szerinti tevékenység – a természetvédelemért felelős miniszternek a Tvt. 44. § (4) bekezdése alapján kiadott rendeletében foglalt tevékenység kivételével, illetve ha az Európai Közösségben természetvédelmi szempontból jelentős állatfajokra vonatkozó külön jogszabály másként nem rendelkezik – akkor engedélyezhető, ha közérdekből szükséges, nincs más kielégítő megoldás, és nem jár az adott állatfaj természetes állományának tartós sérelmével.

A Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/39128-33/2025 számon megkereste az Ákr. 25. § (1) bekezdés b) pontja és a 625/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 13. §-a, 19. § a) pont aa) alpontja és k) pontja, valamint a 2. melléklet II. fejezet 5. pontjában meghatározott működési területű Igazgatóságot, hogy a rendelkezésére álló, a területen esetleges dokumentált természetvédelmi értékeire, illetve a védett, európai közösségi jelentőségű fajok és élőhelyek előfordulására vonatkozó adatokkal, továbbá az Ákr. 10. § (1) bekezdése alapján a természetvédelmi kezelői, valamint a tárgyi tevékenységgel és a Dokumentációban foglaltakkal kapcsolatos véleményének megadása céljából.

Az Igazgatóság DINPI/994-1/2026. számon az alábbi természetvédelmi kezelői véleményt adta:

„Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárás tárgyában 2026. február 05-én küldött megkeresésére, a megküldött környezeti hatásvizsgálati dokumentáció alapján Igazgatóságunk az alábbi természetvédelmi kezelői véleményt adja:

A repülőtér területe országos jelentőségű védett, vagy védelemre tervezett természeti területnek, európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területnek (Natura 2000 területnek) nem része. Az ökológiai hálózat övezet, valamint a tájképvédelmi terület övezet a repülőtér területét nem érinti.

A repülőtér jelentős természeti értéke a fokozottan védett ürge (*Spermophilus citellus*) stabil, nagy egyedszámú populációjának jelenléte.

Igazgatóságunk a környezeti hatásvizsgálati dokumentáció tartalmával, a vizsgálatok, felmérések eredményével, a megfogalmazott javaslatokkal, az egyes projektterületekre vonatkozó hatásbecsléssel és javasolt hatáscsökkentő intézkedésekkel egyetért, azokat helyénvalónak tartja.

A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció megállapításai alapján természetvédelmi szempontból az alábbi javaslatokat tesszük:

- Az egyes projektek kivitelezése előtt az esetlegesen érintett ürge-állomány felmérése szükséges. Az ürgék áttelepítését Igazgatóságunk elfogadhatónak tartja.
- A K-1694_Taxiw_TXL_G fejlesztési projekt tervezett területén található pusztai árvalányhajas gyep igénybevétele a kivitelezés során elkerülni szükséges. Ennek érdekében az építési időszakban a védett faj élőhelyét el kell keríteni.

- Fák, cserjék kivágása vegetációs időn kívül történjen (szeptember 1. – március 1. közötti időszakban).
- A terepfelszínt érintő földmunkák, gyephántás a földön fészkelő madarak (pacsirták, búbicek), illetve talajlakó védett emlős (vakond) figyelembevételével, fészkelési időszakon kívül (szeptember 1. – március 1. közötti időszakban) végezhetők.
- A vízvezeték építéskor és egyéb földmunka során gondoskodni kell, hogy a partifecskek a nyitott földoldalakat ne foglalják el, szükséges azok rézsűzése, vagy hálózása.
- Földmunkák során a munkagödörbe behullott, csapdába esett állatok kijutásáról gondoskodni kell.
- A tervezett burkolt falú szikkasztó oldalának rézsűjét úgy kell kialakítani, hogy a beesett állatok (sün, nyúl, őz stb) ki tudjanak jutni. A 1:1,5 rézsű tervezése emiatt nem ajánlott. A rézsűfalon az állatok kijutása érdekében legalább 10 méterenként érdesített felület/szőnyeg kialakítása szükséges.
- A nyitott, betonozott csapadékelvezető csatornák az állatok számára csapdaként működnek. Ezen építményeket úgy szükséges kialakítani, hogy legalább 10 méterenként, váltakozó oldalon enyhébben rézsűs, érdes felületű kijárók legyenek.
- Épületekre a molnárfecske fészkelését meggátoló eszközöket célszerű a falra felhelyezni.

Állásfoglalásunkat a természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 625/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 19. § alapján adtuk ki.”

A Tvt. szerint:

5. § (1) Minden természetes és jogi személy, valamint más szervezet kötelessége a természeti értékek és területek védelme. Ennek érdekében a tőlük elvárható mértékben kötelesek közreműködni a veszélyhelyzetek és károsodások megelőzésében, a károk enyhítésében, következményeik megszüntetésében, a károsodás előtti állapot helyreállításában.

(2) A természeti értékek és területek csak olyan mértékben igénybe vehetők, hasznosíthatók, hogy a működésük szempontjából alapvető természeti rendszerek és azok folyamatainak működőképessége fennmaradjon, továbbá a biológiai sokféleség fenntartható legyen.

8. § (1) A vadon élő szervezetek, továbbá ezek állományai, életközösségei megőrzését élőhelyük védelmével együtt kell biztosítani.

17. § (1) A 8. § (1) bekezdés rendelkezéseinek megfelelően a vadon élő szervezetek élőhelyeinek, azok biológiai sokféleségének megóvása érdekében minden tevékenységet a természeti értékek és területek kíméletével kell végezni.

43. § (1) Tilos a védett állatfajok egyedének zavarása, károsítása, kínzása, elpusztítása, szaporodásának és más élettevékenységének veszélyeztetése, lakó-, élő-, táplálkozó-, költő-, pihenő- vagy búvóhelyeinek lerombolása, károsítása.

(2) A természetvédelmi hatóság engedélye szükséges védett állatfaj

a) állományának szabályozásához;

b) egyedeinek gyűjtéséhez, befogásához, elejtéséhez, birtokban tartásához, idomításához;

[...]

j) egyede visszatelepítéséhez, betelepítéséhez;

A természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 625/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 625/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet] 8. § (4) bekezdése szerint:

(4) Fokozottan védett állatfaj esetén – ha a védett állatfajokra vonatkozó részletes szabályokat megállapító kormányrendelet eltérően nem rendelkezik – az országos természetvédelmi hatóság jár el a Tvt. 43. § (2) bekezdés a)–k) és m) pontjában foglalt természetvédelmi hatóságként, valamint a Tvt. 78. § (4) bekezdésében foglaltak esetén országos illetékességgel.

A 348/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet 4. § (5) bekezdése szerint:

(5) Jogi személy, illetve jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet részére – a költségvetési szerv és a közhasznú szervezet kivételével – kizárólag védelemben részesülő állatfaj egyede származékának, a természet védelméért felelős miniszternek a Tvt. 44. § (4) bekezdése alapján kiadott rendeletében foglalt rendszeresen hasznosított védett állatfaj egyedének tartása, hasznosítása, bemutatása, a 14. § (4a) bekezdés, a 19. § (4a) bekezdés szerinti tevékenység, valamint az Európai Közösségben természetvédelmi szempontból jelentős állatfajok állomány szabályozása, gyérítése esetében engedélyezhető.

A Természetvédelmi Hatóság kéri, hogy amennyiben a munkálatokkal érintett ingatlanokon a hibernációs időszakot követően, a felszínen mozgó állatokat, illetve aktívan használt lyukakat észlelnek, haladéktalanul értesítsék az Igazgatóságot és az országos természetvédelmi hatóságot!

A Tvt. szerint:

7. § (2) *A táj jellege, a természeti értékek, az egyedi tájértékek és esztétikai adottságok megóvása érdekében:*

c) a település-, a területrendezés és fejlesztés, különösen a területfelhasználás, a telekalakítás, az építés, a használat során kiemelt figyelmet kell fordítani a természeti értékek és rendszerek, a tájképi adottságok és az egyedi tájértékek megőrzésére;

9. § (1) *A vadon élő szervezetek igénybevételével és terhelésével járó gazdasági, gazdálkodási és kereskedelmi tevékenységet a természeti értékek és rendszerek működőképességét és a biológiai sokféleséget fenntartva kell végezni.*

16. § (5) *A vízfolyások és tavak természetes és természetközeli állapotú partjait – a vizes élőhelyek védelme érdekében – meg kell őrizni. A vízépitési munkálatok során a természetkímélő megoldásokat kell előnyben részesíteni.*

42. § (1) *Tilos a védett növényfajok egyedeinek veszélyeztetése, engedély nélküli elpusztítása, károsítása, élőhelyeinek veszélyeztetése, károsítása.*

43. § (1) *Tilos a védett állatfajok egyedének zavarása, károsítása, kínzása, elpusztítása, szaporodásának és más élettevékenységének veszélyeztetése, lakó-, élő-, táplálkozó-, költő-, pihenő- vagy búvóhelyeinek lerombolása, károsítása.*

Fentiek alapján, illetve a rendelkező részben tett előírások betartása mellett, a Repülőtéren folytatott és tervezett tevékenységekkel kapcsolatban táj- és természetvédelmi szempontból kizáró ok nem áll fenn.

A természetvédelmi Hatóság táj- és természetvédelmi szempontú előírásait és megállapításait a Tvt., az MaTrT., a 275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet, a 14/2010. (V. 11.) KvVM rendelet, a 16/2009. (X. 8.) KvVM rendelet, a 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet, a 348/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet és a 625/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet figyelembevételével tette.

Éghajlatvédelmi szempontból:

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. számú melléklet 3. pont d) alpontja értelmében a környezeti hatásvizsgálati eljárás keretében elemezni és értékelni kell az éghajlatváltozással összefüggésben a projekt éghajlatváltozásra gyakorolt hatását és az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás

képességét. Ennek figyelembevételével a Dokumentáció részeként klímakockázati elemzés készült az „Útmutató projektek klímakockázatának értékeléséhez és csökkentéséhez” című tanulmány (Klímapolitika Kft., 2017), illetve egyéb adatszolgáltatások, klímamodellek alapján, továbbá a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. számú melléklet 4. pont *ak)–am)* alpontjai szerint vizsgálták a tervezett tevékenységre vonatkozóan az üvegházhatású gázok várható kibocsátását, lehetséges alkalmazkodási intézkedéseket, illetve hogy a tervezett tevékenység hogyan érinti az üvegházhatású gázok megkötését vagy növényzet általi elnyelését.

A Dokumentáció 3.6 fejezetében elemezték a klímaváltozás hatását a tárgyi fejlesztésekre, beruházásokra, valamint a fejlesztések, beruházások hatását a klímaváltozásra. A fejezet kitér a feltárt kockázatok kezelésére, illetve a szükség szerinti mitigációs, adaptációs és kompenzációs intézkedésekre.

Az üvegházhatású gázok várható kibocsátásának meghatározása:

A Környezethasználó által tervezett 11 infrastruktúra-fejlesztési projekthez kapcsolódó közvetlen és közvetett üvegházhatású gáz (ÜHG) kibocsátásokat vizsgálták az építési és üzemelési fázisra vonatkozóan (tonnában, éves szinten). Azonosították a fő kibocsátási forrásokat, és számba vették azokat az éghajlatvédelmi intézkedéseket, amelyekkel a kibocsátás csökkenthető vagy ellentételezhető. A projektek megvalósítása után, az üzemelés fázisában keletkező ÜHG-kibocsátásokat összehasonlították az alapállapot szerinti működés kibocsátásaival.

Rögzítésre került, hogy a légiközlekedési ágazat, beleértve a repülőtereket is, döntő szerepet játszik az üvegházhatású gázok kibocsátásában. Tudományos tanulmányok szerint, a jelenlegi antropogén éghajlatváltozás mintegy 5%-a a globális légi közlekedés számlájára írható, és ez a szám várhatóan növekedni fog a légi személyszállítás további növekedésével. A különböző repülőtéri műveletekből – a repülőgépek mozgásából, a földi közlekedésből, jégtelenítésből és az energiafogyasztásból – származó üvegházhatású gázok hozzájárulnak az ágazat karbonlábnyomához. A légi közlekedéshez kapcsolódó elsődleges üvegházhatású gázok közé tartozik a szén-dioxid (CO₂), a metán (CH₄), a dinitrogén-oxid (N₂O) és a fluorozott szénhidrogének (HFC-k).

Az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásának hatókörök szerinti meghatározása a GHG Protocol (Greenhouse Gas Protocol) szabályrendszerén alapul, és három fő kategóriába – hatókörbe (Scope) – sorolható.

1. hatókör (közvetlen): azon közvetlen ÜHG-kibocsátások, amelyek a vállalat tulajdonában lévő vagy közvetlenül az irányítása alatt álló forrásokból származnak.
2. hatókör (közvetett): a vállalat által vásárolt vagy felhasznált villamos energia, hő vagy hűtésből származó közvetett kibocsátások. Két számítási módszer alkalmazható ebben a hatókörben:
 - Location-based: országos energiamix alapján
 - Market-based: zöldenergia vásárlás (pl. GO tanúsítvány) figyelembevételével
3. hatókör (egyéb közvetett): a szervezet tevékenységéhez kapcsolódó, de nem saját tulajdonú/irányítású forrásból származó kibocsátások.

Rögzítették továbbá, hogy a tervezett projektek egyike sem növeli közvetlenül az utasok számát vagy a Repülőtér járatkapacitását, csupán a működési hatékonyságot és szolgáltatási színvonalat hivatott javítani. A Környezethasználó nyilatkozata szerint a jégtelenítő létesítmény (5. projekt) nem eredményezi a jégtelenítési kapacitás növekedését, hanem csupán új helyszínt biztosít a jégtelenítéshez és a kapcsolódó földi kiszolgáló berendezések elhelyezéséhez. Ugyanakkor az adatok alapján a jégmentesítő vegyszerhasználat további növekedésére számítanak a jövőben (a változatlan

kapacitás melletti) forgalom növekedéséből fakadóan, melyhez kapcsolódó ÜHG kibocsátásokat is figyelembe vették az üzemelési fázisban.

Számított éves ÜHG-kibocsátás az építési fázisban:

Teljes építési fázisban a rendelkezésre álló tervek alapján, a becsült ÜHG kibocsátás: 1 632 000 kgCO₂e, azaz 1 632 tCO₂e. Ez a mennyiség nem jelentős a projektek teljes életciklusára vonatkozó, üzemelési fázisában keletkező kibocsátásokhoz képest.

Üzemelési fázis ÜHG kibocsátásai:

A 11 projekt jellegének értékelése során arra a következtetésre jutottak, hogy a projektek teljes élettartamára vonatkozó kibocsátások legnagyobb részét az üzemeltetés során keletkező ÜHG-kibocsátás teszi ki, ehhez képest az építési fázisban keletkező kibocsátás viszonylag kicsi. A projektek főként épület-, út- és parkoló bővítéseket tartalmaznak, így nincs közvetlen hatásuk az utas- vagy járatszámmra, ugyanakkor a Repülőtér üzemeltetése során ÜHG-kibocsátás növekedést eredményeznek a megnövekedett energiafogyasztás miatt (világítás, fűtés és hűtés). Ezeket a kibocsátásokat a rendelkezésre álló projektinformációk és különböző feltételezések alapján számították ki, és összehasonlították a Környezethasználó 2024-es fenntarthatósági jelentésében szereplő 2024-es éves működésre vonatkozó ÜHG-kibocsátásokkal.

A 8. projekt esetében a tevékenységek között szerepel a meglévő étkezőépület bontása, amelynek helyére több parkolót és egy fogadóépületet építenek. Ebben az esetben a lebontott épület ÜHG-kibocsátását megbecsülték és kivonták a teljes összegből. Így módon számszerűsítették a projekt üvegházhatású gázokra gyakorolt nettó hatását. Három projektet (3., 10., 11.) indoklásuk alapján kizártak a számításból, mivel hatásukat elhanyagolhatónak vagy semlegesnek ítéltük meg a működésre vonatkozó ÜHG-kibocsátás szempontjából.

A számítási módszertan és feltételezések bemutatása után arra az eredményre jutottak, hogy a tervezett projektek a megvalósulás után, várhatóan 1 939 tCO₂e-t termelnek évente. A projektekhez kapcsolódó éves kibocsátások részletes számításai a Dokumentáció 3-6. mellékletében találhatóak meg.

Következtetésként megállapításra került, hogy az üzemelési fázisra vonatkozó kibocsátás-növekedést főként a megnövekedett eszközállomány okozza, amely a működés során nagyobb elektromos és hőenergia-igényt eredményez. Megjegyezték, hogy a kibocsátások több mint felét a PierB móló kapacitásbővítése és az új repülőgép karbantartó hangár és műhely adja. Figyelembe véve, hogy a 2024-es alapállapothoz kapcsolódó, hely alapú működési kibocsátás 16 824 tCO₂e (amint azt a Fenntarthatósági jelentés 73. oldalán található "Üvegházhatású gázok kibocsátása" táblázat tartalmazza), a projektforgatókönyv megvalósulása várhatóan a Környezethasználó teljes éves működési ÜHG-kibocsátásának körülbelül 12%-os növekedését fogja eredményezni.

A Környezethasználó jelenleg tanúsítottan megújuló energiából származó villamos energiát vásárol, de ezt nem vették figyelembe az értékelésben, mivel ez a jövőben esetleg megváltozhat. Ha azonban ezt figyelembe veszik (azaz piaci alapú megközelítést alkalmaznak), és feltételezik, hogy a Környezethasználó továbbra is tanúsított megújuló energiából származó villamos energiát vásárol, az eredmények a következőképpen módosulnak: a teljes éves kibocsátás 395 tCO₂e, ami mindössze 4%-os növekedést jelentene a 2024. évi (piaci alapú) kiindulási értékhez képest.

ÜHG-kibocsátást csökkentő és ellentételező intézkedések:

A repülőterek számos különböző módon csökkenthetik az ÜHG-kibocsátásaikat. A legtöbb esetben ezek nem a repülőtér által generált kibocsátások, hanem a 3. kategóriába tartoznak, vagyis a bérlok, más szolgáltatók és a légitársaságok által generált kibocsátások. A közvetlen működéshez kapcsolódó kibocsátási források felett a repülőtér közvetlen ellenőrzést gyakorol.

A Környezethasználó „Net Zero Roadmap” dokumentuma szerint a csökkentési stratégia része a megújuló energia vásárlása, saját energiatermelés napelemekkel, geotermikus energia újra kalibrált fűtési rendszerrel és központi hőszivattyúkkal, valamint az elektromos járművek használatára való áttérés. Az 1. és 2. hatókörbe tartozó kibocsátásokat, valamint az üzleti utak karbonkibocsátását a Környezethasználó önkéntesen ellentételezi (carbon offset).

A Repülőtér jelenleg a jogszabályokban előírtnál sokkal többet tesz a kibocsátáscsökkentés érdekében. Középtávon, 2030-ig, a nettó zero karbonkibocsátás elérése a cél. Az elkötelezettség szerint a 1. és 2. hatókörben legalább 90%-os abszolút CO₂e-kibocsátáscsökkentést érnek majd el 2030-ig (a 2019-es bázisévhez képest) és tartanak fenn. Ezen felül a 3. hatókörben is törekszenek a nettó zero karbonkibocsátásra 2050-ig, amelyet a partnerekkel való közreműködés és partnerek ösztönzése révén az ún. Stakeholder Partnership Plan alapján folytatnak.

A Repülőtér elől jár a nemzetközi hatóságok és légiközlekedéssel kapcsolatos szervezetek által meghatározott karboncsökkentési átmenetben. Az Éghajlatváltozási Kormányközi Testület (IPCC) jelentései fényében a Repülőtér célul tűzte ki, hogy a hőmérséklet-emelkedést 1,5°C-ra korlátozza az ipari forradalom előtti szintekhez képest, ahogyan azt a párizsi megállapodás előírja. Ez a forgatókönyv határozza meg a végső kibocsátáscsökkentési célokat, melyeket erősen javasol az Airport Carbon Accreditation (ACA) program is. A Repülőtér 2010 óta méri a karbonlábnyomát, 2018-ban ACA 3+ szintet ért el, 2023 végére pedig teljesítette a 4+ szintet, amely a hétfokú skála második legmagasabb minősítése. Az ACA 4/4+ szint eléréséhez csökkenteni kellett az 1-es és 2-es hatókörbe tartozó kibocsátásokat, NetZero cél kitűzésére volt szükség, valamint az érdekelt felekkel közösen kidolgozták a 3-as típusú kibocsátások csökkentésére irányuló terveket (Stakeholder Partnership Plan) is.

A megvalósuló fejlesztések építési és üzemelési fázisában keletkező többlet ÜHG kibocsátásokat a jövőben több tervezett intézkedéssel is csökkenteni fogják a Net Zero Roadmap-nek megfelelően:

- Megújuló energiaforrások növekvő arányú használata (pl. napelemek, geotermikus energiafelhasználás). A Környezethasználó jelenleg már dolgozik a távfűtési rendszer geotermikus energiára való átállításának tervein, és fokozatosan eltávolodik a földgáz és más fosszilis tüzelőanyagok használatától.
- Zöld elektromos áram tanúsítványok vásárlása, mellyel biztosítják, hogy a 2. kategóriába tartozó kibocsátások 100%-ban lecsökkenjenek. 2023. január 1-jétől a bérlok 3. kategóriába tartozó áramfogyasztása is 100%-ban megújuló energiaforrásokból származik.
- Elektromos kiszolgáló járművek számának növelése és az e-mobilitás kiterjesztése.

A fenti intézkedések éghajlati, ökológiai és környezeti szempontból kedvezőek, és nem járnak aránytalanul magas költségekkel.

A projektek klímaváltozással szembeni érzékenységeinek elemzése:

Vizsgálták a projekt megvalósításának helyszínéhez kapcsolódó potenciális érzékenységet az éghajlati paraméterek teljes skálájára (pl. eső, szél, hőmérséklet), a másodlagos, éghajlattal összefüggő hatásokra (pl. árvíz, aszály). Az értékelés eredményeképpen beazonosítható, hogy melyek a legrelevánsabb éghajlati paraméterek a beruházások érzékenysége szempontjából. Ezek azok, amelyek tekintetében legalább egy dimenzió mentén „magas” vagy „közepes” minősítést kaptak

a projektek. Az elemzés alapján megállapítható, hogy az érzékenységi szempontok közül a vizsgált projektek, és általában a hasonló jellegű közlekedési infrastruktúra beruházások egységesen, a XXI. század közepéig prognosztizált átlagos hőmérsékleti emelkedésre, a kialakuló hőmérsékleti szélsőségekre (főként emelkedésre), a csapadékintenzitás változásra, viharokra és a megnövekedő UV sugárzásra *közepes* mértékben érzékenyek.

A telepítési hely és a feltételezhető hatásterület kitétségi értékelése:

Meghatározásra került a kitétség, mely elemzése arra ad választ, hogy egy adott projekthelyszínen milyen mértékben van kitéve egy adott éghajlatváltozási hatásnak (pl. a helyszínen jelentkezhet-e potenciálisan árvíz, villámárvíz, aszály). A kitétség vizsgálatot azoknál a hatásoknál kell elvégezni, amelyek az érzékenység vizsgálatnál „közepes” vagy „magas” értéket kaptak. A vizsgálat alapján a XXI. század közepéig tartó (2021–2050) időszakra vonatkozóan a beruházás területe és annak környezetének kitétsége az alábbi tényezők szempontjából *magas*, illetve *közepes*:

- hőhullámos napok számának növekedése,
- felszíni levegő átlaghőmérsékletének lassú növekedése,
- csapadékesemények intenzitásának növekedése.

Sérülékenység vizsgálat:

A projektet érő potenciális fizikai hatások az esetben fordulhatnak elő, ha a projekt érzékeny egy adott éghajlati paraméterre, és ezzel egy időben a projekthelyszínen ki van téve az adott éghajlati paraméternek is. A két feltétel együttes fennállása szükséges. Ebből megállapítható a beruházás sérülékenysége. Összességben a tervezett projektek a következő hatásokkal szemben sérülékeny:

- hőhullámos napok számának növekedése,
- felszíni levegő átlaghőmérsékletének lassú növekedése,
- csapadékesemények intenzitásának növekedése.

Kockázateértékelés:

A kockázatelemzés során meghatározták a kockázat mértékét és hatását, valamint előfordulásának gyakoriságát, mely a következmény és bekövetkezési valószínűség együttes meghatározásán alapszik. Kiemelkedő (extrém) kockázattal a projekt esetében nem kell számolni. Az értékelés alapján az egyetlen „magas” kockázati besorolással rendelkező tényező a „hőhullámos napok számának emelkedése miatti hősokk”. Azonban a hőhullámokból eredő kockázat is alacsony a tárgyi fejlesztésekre vonatkozóan, mivel az extrém magas hőmérséklet leginkább a 4 év alatti gyermekekre, és a 65 év feletti idősekre, a túlsúlyos emberekre és az ágyban fekvő betegekre jelenti a legnagyobb veszélyt. Ilyen érzékeny csoportok várhatóan a tervezett tevékenységek során nem lesznek jelen. Ezzel együtt is a munkavédelmi jogszabályokban, irányelvekben foglaltakat be fogják tartani hőségriadók esetén a területen jelen lévők védelme érdekében. A „közepes” kockázati besorolású átlaghőmérséklet növekedés várhatóan nem lesz a létesítmények működésében negatív hatással. Ugyanakkor az átlagos hőmérséklet emelkedését célszerű figyelembe venni a tervezés során. „közepes” kockázati besorolású a csapadékesemények intenzitásának növekedése. Azonban ennek kapcsán árvíz, villámárvíz, belvíz kialakulása a tárgyi területen gyakorlatilag nem várható. A csapadékvíz-elvezetés szempontjából viszont releváns a fent említett klímaváltozási tényező, és ezt a csapadékvíz elvezetés tervezése során célszerű figyelembe venni.

Tervezett alkalmazkodási intézkedések, valamint az üvegházhatású gázok csökkentését, illetve ellentételezést szolgáló intézkedések és az alkalmazkodási intézkedések eredményességének nyomon követésére vonatkozó javaslat:

Az alábbiak szerint kerültek bemutatásra a tervezett fejlesztésekre, beruházásokra vonatkozó közvetlen és közvetett mitigációs („M”) és adaptációs („A”) intézkedések, amelyek egyes esetekben nem különíthetők el egymástól élesen; pl. a fokozott hőszigetelés egyszerre mitigációs és adaptációs célokat is szolgálhat:

- M + A: az épületek fokozott hőszigetelése, amely egyrészt az energiaigények minimalizálását (azaz mitigációs célt) szolgál, másrészt jelentős részben klíma adaptációs intézkedés (a dolgozók jobb hőkomfortja érdekében).
- M: klímabarát (alacsony GWP potenciállal rendelkező) hűtőközegek alkalmazása a hűtőberendezésekben, valamint csak regisztrált szervezet igénybevétele a klímaberendezések karbantartása és szervizelése során.
- M: energiahatékony (LED) alapú világítás és energiahatékony berendezések beépítése.
- A: a csapadékvíz elvezető rendszere lehetőség szerint a minimálisan alkalmazandó mértékadó csapadékhozam helyett a 100 éves gyakoriságú, 10 perces csapadékintenzitásra legyen méretezve, az OMSZ adatai alapján. A választott csapadék-intenzitás tervezési alapadat a csapadékvíz elvezető rendszer nagyobb biztonságot (nagyobb elvezető kapacitást) fog nyújtani szélsőséges csapadékesemény során is.
- A: villamosenergia-ellátás szempontjából párhuzamos megtáplálás, az esetlegesen fellépő elosztórendszeri hiba esetén is az ellátás biztosítása.

Továbbá a Környezethasználó 2024. évi Fenntarthatósági jelentése alapján bemutatták az általános mitigációs és adaptációs intézkedéseket. A Környezethasználó tevékenységével kapcsolatban megemlítették, hogy az azonosított kockázatok tekintetében felelős üzemeltetőként kiemelt figyelmet fordít a munkavállalók és utasok biztonságára, valamint a természeti erőforrások megóvására és az azonosított fizikai kockázatok mérséklésére.

Nettó zéró CO₂ kibocsátás célok:

A globális ÜHG-kibocsátásának 2,5%-áért felelős a légi közlekedés, amelynek a legnagyobb részét a légitársaságok kibocsátása adja. Annak ellenére, hogy a közvetlen kibocsátás kis része tartozik a repülőterekhez (2-3%), a kibocsátási célok eléréséhez közös erőfeszítésekre van szükség, mely a világ összes repülőterének felelőssége.

Mivel a Környezethasználó számára rendkívül fontos a klímaváltozás negatív hatásainak mérséklése, az elmúlt években is jelentős lépéseket tett a CO₂-kibocsátás csökkentéséért. A nettó zéró működés érdekében megfogalmazott célok eléréséért a repülőtér-üzemeltető 190 másik repülőtérrel együtt csatlakozott az „ACI NetZero by 2050” kezdeményezéséhez, amelynek célja, hogy 2050-re nullára csökkentse a Repülőtér működéséből származó karbonkibocsátást. A Környezethasználó azonban ennél 20 évvel korábban, legkésőbb 2030-ra szeretné elérni ezt, méghozzá a régióban első légikikötőként. Ezen túlmenően a vállalat csatlakozott a Toulouse-i Nyilatkozathoz is, hogy tovább bővítse a nettó zéró kibocsátás irányába tett vállalásait. A Környezethasználó ezen nemzetközi szervezetek tagjaként megerősíti elkötelezettségét a nettó zéró kibocsátás iránt azáltal, hogy a tudásmegosztáson keresztül a legjobb gyakorlatokat megismeri és határozott, eredményes lépéseket tesz az ügy érdekében.

A vállalat célja a VINCI Airports környezetvédelmi politikájával összhangban, hogy legkésőbb 2030-ig több mint 90%-kal csökkentse a Repülőtér közvetlen tevékenységéből származó szén-dioxid

kibocsátást (NetZero 2030 célkitűzés) és elérje a Repülőterek Nemzetközi Tanácsa (ACI Europe) Repülőtéri Karbon Akkreditáció 5. szintjét, amely tanúsítja, hogy a közvetlen kibocsátásai (Scope 1 és 2) tekintetében a légikikötő elérte és fenntartja a nettó nulla szén-dioxid-kibocsátást, a közvetett kibocsátási forrásokat (Scope 3) pedig megfelelően kezeli. Az ehhez az ambiciózus célhoz vezető Nettó zéró karbon ütemtervnek köszönhetően – amely a Scope 1 és Scope 2 karbonkibocsátásának közel nullára történő lecsökkentésének tervét tartalmazza, megújuló energiára való átállás révén – a 2019-es bázisévhez képest 2024 év végére már 52%-os csökkentést sikerült elérni, főleg az energiahatékonysági intézkedések, e-mobilitási program és a zöld áram vásárlás nyomán.

A Környezethasználó 2024-ben folytatta az olyan beruházások és intézkedések megvalósítását, amelyek biztosítják a hosszú távú, fenntartható növekedését. Saját karbonlábnyomán túl a Környezethasználó arra is törekszik, hogy a szükséges intézkedések megtételével támogassa partnereit hasonló célok meghatározásában és azok elérésében. Ez magában foglalja a repülőgépekkel és a földi kiszolgáló eszközökkel kapcsolatos legújabb technológiai és energetikai lehetőségeket is. A Környezethasználó várakozással tekint a fenntarthatóság által kínált lehetőségek megvalósítására. A vállalat példamutató szerepet tölt be a nemzetközi hatóságok és a légi közlekedéssel kapcsolatos szervek – például az Európai Unió, az Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC, Kormányközi Éghajlatváltozási Testület), valamint az ACI – által meghatározott dekarbonizációban.

Karbonkibocsátás csökkentése:

A környezetvédelmi és fenntarthatósági erőfeszítések eredményeként a Környezethasználó az elmúlt 14 év során (2010-ről 2024-re) saját üzemeléséből fakadó (Scope 1+2) CO₂-kibocsátását több mint 70%-kal, az egy utasra jutó CO₂-kibocsátását pedig több mint 87%-kal csökkentette. A Környezethasználónak tehát az utasforgalom növekedése mellett is sikerült mérsékelnie karbonemisszióját. Ennek eléréséhez a környezeti felelősségvállalás mellett konkrét fejlesztésekre, innovációra és a Repülőtéren működő más vállalkozások aktív bevonására is szükség volt – a Greenairport Program kiváltképpen fontos volt ennek az eredménynek az eléréséhez. Az előző évhez képest az abszolút kibocsátás nagyjából stagnált (+3,5%), de a Környezethasználó a NetZero ütemtervével összhangban továbbra is csökkenteni kívánja ezt a mutatót energiahatékonysági intézkedésekkel, az e-mobilitás használatának elősegítésével és leginkább megújuló energiaforrások hasznosításával (amely projektek implementálása hosszabb időt, de jelentősebb hatást eredményez). Továbbá a Környezethasználó célja, hogy a fent említett területeken indított programokkal mérsékelje az utasszám csökkenése miatt megnövekedett relatív kibocsátását.

Energiahatékonyság:

A Környezethasználó a Repülőtéren található elektromos berendezések, többek között a hűtőrendszerek, a légkezelő gépek és a világítás korszerűsítése révén elektromos energiát takarít meg. Az energiahatékonysági intézkedések továbbá karbantartási és csere költségmegtakarítást is eredményeznek. A Környezethasználó az elektromos berendezések felújítása mellett az épületek energetikai korszerűsítésével is fokozza a hatékonyságot, egyben hőenergiát takarít meg. 2024-ben a Repülőtér teljes energiafogyasztása 496 363 GJ volt, amely magában foglalja a Repülőtér működéséhez szükséges összes típusú energiafogyasztást. 2024-ben a Repülőtéren rekordmennyiségű utas fordult meg, és az utasforgalom növekedését a megnövekedett energiafogyasztás is tükrözi. Ugyanakkor az ebből fakadó elektromos energiaigényt a Környezethasználó 100%-ban zöldáramból fedezte. A fő energiafelhasználási típusok a villamos

energia, a hő (amelyet földgáz elégetésével a helyszínen, kazánházban állítanak elő), valamint a vállalati járművek által használt benzin és gázolaj.

A nettó zéró működéshez vezető úton a Környezethasználó folyamatosan törekszik az energiahatékonyság javítására. 2024-ben az előző évhez hasonlóan több világítás korszerűsítésre is sor került, mely folyamat részeként a kültéri és beltéri világítást több helyen LED világításra cserélték, például az egyik repülőgép-javító hangárban, a 2. Terminál előtti területen és a 2. Terminál érkező és induló szintjein, a parkolók 98%-a pedig már LED világítással rendelkezik. Ezzel a korszerűsítéssel a Környezethasználónak sikerült 170 000 kWh villamos energiát megtakarítania. A megtakarított energia mennyisége közel 80 magyar háztartás éves energiafelhasználásának felel meg.

Felelős üzemeltetőként a Környezethasználó rendszeresen felújítja és korszerűsíti infrastruktúráját, ennek keretében lehetőség nyílik a régi épületek fűtési energiahatékonyságának javítására. A Környezethasználó folytatta ezt a tevékenységét és a bizonyos épületekben végrehajtott ablakcseréknek köszönhetően 94 GJ hőenergia megtakarítást ért el.

A meglévő infrastruktúra energiahatékonyabbá tétele mellett a Környezethasználó a környezetbarát energiafelhasználást is támogatja a légikikötő építése és fejlesztése során. A Környezethasználó minden nagyobb fejlesztésének összhangban kell lennie a nettó zéró stratégiával ahhoz, hogy a vállalat elérje fenntarthatósági céljait. Ennek érdekében az üzemeltető a tervezési, engedélyezési vagy kivitelezési szakaszban járó fejlesztések során új technológiai és energiahatékonysági megoldásokat alkalmaz, beleértve a modern szigetelést, a HVAC-rendszereket (heating, ventilation and air conditioning, azaz fűtés, szellőzés és hűtés), a LED-es világítást és a megújuló energiaforrások használatát. Emellett új épületek tervezésekor a BREEAM-irányelvet követi, valamint törekszik a terminálon a WELL-szabványoknak megfelelő kialakítás alkalmazására.

Előremutató megoldások a repülőtér hűtőrendszereiben:

Az évről évre melegebb nyarak a Repülőtér hűtőrendszerére is egyre nagyobb terhet helyeznek. Felelős üzemeltetőként a Környezethasználó a meglévő hűtő-fűtő rendszerek felújításával, illetve azok folyamatos korszerűsítésével azon dolgozik, hogy a klímaváltozással együtt járó fokozódó nyomás ellenére is minél energiahatékonyabban tudja működtetni a különböző egységek hőmérséklet-szabályozását.

A Környezethasználó törekszik arra, hogy a légikikötő minél nagyobb területén hőszivattyús folyadékűtő rendszereket alkalmazzon, ugyanakkor használatban van nagyrészt hőszivattyús VRF-rendszer és léghűtés is, míg a terminálon a kompakt folyadékűtő a jellemző hűtési forma. A hangárokból nincsen klasszikus hűtés, az ott található konténerek hűtését split berendezésekkel oldják meg.

Az áramfelhasználás mértékét tekintve általánosságban elmondható, hogy maximális kihasználtság esetén a mindenkori hűtési teljesítmény egyharmada a villamos energiafelhasználásnak. Környezethasználó a hűtéshez korszerű hűtőközegeket alkalmaz, amik R134A, R410A vagy egyéb fejlettebb, a környezetet kevésbé károsító, de kiemelkedő üzembiztonságot garantáló, nem robbanásveszélyes gázok. A környezetkárosítóbb R22-t tartalmazó nagyobb berendezéseket kivezette, a kisebbeket pedig folyamatosan cseréli. Minden újonnan telepített rendszerrel az egyik fő szempont, hogy azok teljesítmény-szabályozhatók legyenek, alacsonyabb energiafogyasztással működjenek, továbbá hulladékűt is hasznosítsanak.

A rendszereket alapvetően nem szükséges rendszeresen hűtőgázokkal tölteni, kivéve, ha szivárgás következik be. Ezekre a rendszeres szivárgásvizsgálat segít fényt deríteni, amit a Nemzeti Klímavédelmi Hatóság felügyel. A garanciális rendszereknél a Környezethasználó a kötelező gyakoriságnál sűrűbb ellenőrzéseket alkalmaz, és a műszeres vizsgálatok között szemrevételezéssel,

detektáló anyaggal is vizsgálódik. Amennyiben szivárgás észlelhető, a lehető legrövidebb időn belül megtörténik a javítás és az újratöltés.

A vállalat 2024-ben átfogó korszerűsítési programot hajtott végre hűtési és fűtési rendszerein, amelynek célja az energiahatékonyság növelése és a fenntartható működés elősegítése volt.

Az 1. Terminál teljes hűtőrendszerét lecserélték, amelynek részeként két darab 800 kW teljesítményű folyadékhűtőt építettek be. A hűtési rendszerhez kapcsolódó régi hűtőtornyokat modernebb, adiabatikus szárazhűtős megoldás váltotta fel, amely jelentős hatékonyságnövekedést eredményezett. A fejlesztés kiterjedt az épület használati melegvíz-előállítására is: a telepített hűtőgépek részterhelés mellett képesek meleg vizet biztosítani, emellett a napkollektoros rendszer korszerűsítésével az ellátás még megbízhatóbbá vált.

A fejlesztések nemcsak az utasforgalmi területeket érintették, hanem a repülőgép-javító hangárok infrastruktúráját is. A vállalat a hangárok hőközpontjainak modernizálása mellett lecserélte a régi sugárzóernyős rendszert egy korszerű thermo-ventillátoros megoldásra, amely a korábbi energiafelhasználás harmadára csökkentésével jelentős megtakarítást eredményez.

A fejlesztések révén a vállalat nemcsak csökkentette az energiafelhasználását és az üzemeltetési költségeit, hanem fenntarthatóbbá és környezetbarátabbá tette létesítményeinek működését.

Megújuló energia felhasználása:

Az energiahatékonysági intézkedések mellett a nettó zéró terv egyik mérföldköveként a Környezethasználó célja, hogy a Repülőtéren felhasznált villamos energiát kizárólag megújuló energiaforrásokból (guarantee of origin alapján) szerezze be.

2024-ben a villamosenergia-ellátás továbbra is 100%-ban megújuló forrásból származott, tehát nemcsak a Környezethasználó, hanem a Repülőtér területén lévő összes bérleti villamos energia igényét megújuló forrásból fedezték, ezzel hozzájárulva minden partner karbonkibocsátásának csökkentéséhez (és ezáltal a Scope 3-as csökkentéséhez is).

A Környezethasználó továbbra is dolgozik a helyi megújuló energiatermelés fejlesztésén. Az 1. Terminál tetején található napkollektorok 106 kW hőkapacitással rendelkeznek, és az épület melegvíz-előállításához szükséges hőt termelnek, míg a Főporta 440 m²-es épületét borító napelemek több mint 47 000 kWh (2024-ben 47 271 kWh) villamos energiát termelnek egy év alatt. A megújuló energiaforrások helyi alkalmazásának egyik kulcsfontosságú projektje egy napelempark építése a Repülőtér területén [Napelempark (A-757_Solar)].

A fentiekén túl a fűtés és melegvíz előállítás céljából felhasznált fosszilis eredetű földgáz kiváltása érdekében a Környezethasználó a decentralizált fűtés (hőszivattyúk) mellett a geotermikus energia hasznosításának lehetőségeit is kivizsgálta. A vizsgálatok során a Környezethasználó szakemberei egy geotermikus energiára épülő fűtési rendszer kialakításának lehetőségét tanulmányozták, amellyel kiváltható lenne a gázkazánok használata. Jelenleg a vállalat saját, földgázüzemű fűtési rendszere a repülőtéri épületek közel 95%-át látja el fűtéssel és melegvízzel. Az elemzések kimutatták, hogy a geotermikus fűtés előnyösebb megoldás, mint a hőszivattyús rendszer, ezért a Környezethasználó geotermikus kutakra alapozott rendszerrel helyettesítené a jelenlegi fűtési rendszerét. A fosszilis tüzelőanyagok kibocsátásától mentes, megújuló megoldás a környezet védelméhez és a költségek jelentős csökkentéséhez is hozzájárulna. Hosszú előkészítési munka után, 2025-ben a projekt a kutatófúrással folytatódik [Geotermális projekt (T-766_Geot)].

Mobilitás:

A Környezethasználó saját gépjárműflottája mellett a Repülőtéren a földi közlekedés infrastruktúráját is biztosítja. A releváns partnerekkel, úgymint a taxitársaságokkal és a földi kiszolgáló vállalatokkal

szorosan együttműködik és ösztönzi őket az e-mobilitás fejlesztésére. Mivel a mobilitáson belül a dekarbonizáció fő módszere a járművek villamosítása, a Környezethasználónak a saját gépjárműflotta fejlesztésén túl a töltőinfrastruktúrát is biztosítani kell az operatív partnerek, az ingázó munkavállalók és a Repülőtér utasai számára.

Elektromos járművek:

A Környezethasználó gépjárműflottájának első tisztán elektromos meghajtású járműve 2016 elején állt szolgálatba, 2024 végén pedig összesen 33 tisztán elektromos és 38 plug-in-hibrid autóval rendelkezett a vállalat, így a flottájának már a 20%-a elektromos vagy hibrid hajtású volt. Minden szakterületen használnak már elektromos gépjárműveket, amelyek azokon a területeken is bizonyítottak, ahol egész napos munkavégzés során ezzel közlekednek a Repülőtér területén (például a repülőtér-forgalmi üzemeltetés vagy a műszaki szolgáltatások területén is).

Környezethasználó a nettó zéró ütemtervével összhangban a jövőben is folytatja járműcsere programját, illetve partnereit is arra ösztönzi, hogy elektromos eszközök használatára térjenek át. Ennek eredményeként a földi kiszolgáló partnerei már több mint 180 db földi kiszolgáló eszközt cseréltek már elektromos eszközökre. A Környezethasználó célja, hogy a gépjárműflottájában és partnereinél egyre több elektromos jármű legyen forgalomban, beleértve a személygépkocsikat, a speciális kiszolgáló járműveket és a repülőtér-specifikus feladatokat ellátó egyéb gépeket is. Többek között az elmúlt években végrehajtott repülőtéri e-mobilitás fejlesztéseknek köszönhetően (és a magasabb forgalom ellenére) nagyságrendileg 123 ezer literrel kevesebb üzemanyagra volt szükség 2024-ben, mint 2019-ben (-6%).

Töltési lehetőségek:

A Környezethasználó évek óta kiemelt hangsúlyt fektet az elektromos töltőhálózat kiépítésére a repülőtéren, a légikikötő kerítésén belül és kívül egyaránt. A Környezethasználó 2022-ben újraalkotta e-mobilitási stratégiáját, és átfogó töltőtelepítési programba kezdett. A program magába foglalja egy új informatikai rendszer fejlesztését, valamint egyre több töltőoszlop kihelyezését és elektromos csatlakozási pontok kialakítását. A vállalat nagyszabású töltőtelepítési programja nem csupán saját nettó zéró célkitűzéséhez járul hozzá, hanem egyúttal a repülőtéri partnerek fenntarthatóbb működését is segíti. Az elektromos járművek töltőinfrastruktúrájának folyamatos fejlesztésével a Környezethasználó a partnervállalatait is ösztönzi az e-mobilitás fejlesztésére, valamint együttműködik a földi kiszolgáló vállalatokkal további elektromos járművek használata érdekében.

A projektek hatása a feltételezhető hatásterület éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodóképességére:

Rögzítették, hogy a tervezett fejlesztések, beruházások a környezetük alkalmazkodóképességét nem rontja, pl. nem befolyásolja a környezet árvízvédelmi kockázatát, nem okozza környezete infrastruktúráinak érzékelhető károsodását, a környező lakosság energiahordozókhoz, különböző ellátásokhoz, közszolgáltatásokhoz (pl. ivóvízhez, orvosi ellátáshoz stb.) való hozzáférését.

Továbbá egy sor fővárosi és megyei stratégiai dokumentum céljaihoz mérten megállapították, hogy azokkal összhangban vannak a tervezett fejlesztések, illetőleg összességében inkább semleges vagy kis mértékben pozitív a tervezett beruházások létesítése Budapest és Pest vármegye klímaadaptációs képessége szempontjából. A tervezésénél fontos szempont volt az energiahatékony megoldások alkalmazása, továbbá a Környezethasználó számos fejlesztést végez a megújuló energiaforrások mind nagyobb arányú használata érdekében. A beruházások a zöldterület csökkenésén kívül nincsenek számottevő negatív hatással a kijelölt prioritások megvalósítására. Környezethasználó

célja, hogy legkésőbb 2030-ig több mint 90%-kal csökkentse a Repülőtér közvetlen tevékenységéből származó szén-dioxid kibocsátást. A Repülőtérre vonatkozó „Net Zero Roadmap” dokumentumban szereplő csökkentési stratégia része a megújuló energia vásárlás, saját energiatermelés napelemekkel, geotermikus energia újra kalibrált fűtési rendszerrel és központi hőszivattyúkkal, valamint az elektromos járművek használatára való áttérés, melynek hangsúlyos kommunikációjával sokat tesz mind a munkavállalói, mind az utasok szemléletformálásának érdekében.

- Budapest 2027 Integrált Településfejlesztési Stratégia (Energiahatékonyság növelése, klímavédelem)
- Pest Megyei Klímastratégia (2018-2030) – specifikus adaptációs cél és adaptációs részcélok
- Budapest Klímastratégiája (2018) – mitigációs, adaptációs és felkészülési célkitűzések
- Budapesti Klímastratégia és Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterv – kibocsátáscsökkentés, adaptáció és felkészülés, szemléletformálás és klímatudatosság célok

Monitoring javaslat:

A tevékenységekre vonatkozóan a CO₂-kibocsátás elszámolását és riportolását a Környezethasználó Fenntarthatósági szakterülete koordinálja, a Műszaki Igazgatósággal és a Kontrolling osztállyal együttműködésben. A jogszabályi előírásoknak megfelelően négyévente kerül sor energetikai auditra, a legutóbbi 2024-ben volt. ISO:14001 standard szerinti környezetirányítási rendszert működtet 2024 óta. Környezethasználó figyelemmel kíséri saját teljesítményét és belső célokat tűz ki; többek között nettó zéró karbonkibocsátása legyen a Scope 1 és 2 kibocsátásai tekintetében.

A Környezethasználó karbon-kibocsátásának hatékony kezelése és mérséklése, valamint a nettó zéró cél elérése érdekében elengedhetetlen a karbonlábnyom mérése. A vállalat 2010 óta komplex és részletes értékelést végez az üvegházhatású gázok kibocsátásáról. Az értékelést az Európai Repülőterek Nemzetközi Tanácsa által felügyelt, Repülőtéri Karbon Akkreditáció nevű önkéntes kibocsátás-jelentési rendszer szerint készíti el. E rendszer alapján az üvegházhatású gázok kibocsátását évente értékelik és ellenőrzik, ennek keretében a Környezethasználó elkötelezte magát a folyamatos csökkentés mellett.

Környezethasználó továbbra is tagja a Repülőtéri Karbon Akkreditációs rendszernek, amelyben a 2022-es CO₂-kibocsátása és -csökkentésére tett intézkedései alapján sikerült szintet lépnie és a régióban elsőként elérnie a 4+ „átmenet” szintet. 2018-tól a vállalat a szintén jó eredménynek számító 3+ karbonsemlegességi szintű akkreditációval rendelkezett, a 4+ szint megszerzésével – amely a jelenleg elérhető második legmagasabb szint – viszont még közelebb került a nettó zéró kibocsátás eléréséhez.

Környezethasználó a partnerekkel folyamatosan együttműködve igyekezett a lehető legnagyobb mértékben csökkenteni az üzemeltetésből származó üvegházhatású gázok emisszióját, a fennmaradó kibocsátást pedig, kiegészítve a munkavállalók üzleti utazásaiból származó kibocsátásokkal, karbonkreditek vásárlásával semlegesítette. A nettó CO₂-kibocsátási cél eléréséig Környezethasználó elkötelezett amellett, hogy fenntartsa a független hitelesítő által validált karbonsemleges státuszát.

A 2003/87/EK európai uniós irányelvvel és a vonatkozó magyar jogszabályi rendelkezésekkel összhangban, az Európai Unióban 2005-ben bevezették az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszerét (EU-ETS), amelyben a Környezethasználó a kezdetektől részt vesz és engedéllyel rendelkezik.

Fentiek alapján összefoglalóan megállapításra került, hogy a jelenleg gyűjtött klímavédelmi indikátorok és a benne foglalt monitoringon túl további monitoring nem javasolt.

Üvegházhatású gázok megkötésére, növényzet általi elnyelésére gyakorolt hatás:

Természetközeli erdő vagy egyéb erdő nem található a beruházási területen, azaz erdőterület (mint figyelembe vehető, érdemi karbon nyelő) felszámolása nem történik. Vizes élőhely, tőzegláp erdő, mint jelentős szénmegkötő élőhely megszüntetése vagy lecsapolása nem történik, ami viszonylag jelentősebb mennyiségű szén-dioxidot juttatna a légkörbe.

A rendelkezésre álló szakirodalmak, mindenekelőtt az IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) tanulmányai és útmutatói is leggyakrabban erdők vagy magas széntartalmú talajokkal rendelkező területek földhasználati változásával foglalkozik, az ezekből fakadó karbon-kibocsátásokkal, illetve karbon-nyelő funkciókkal.

A beruházások az erre korábban kijelölt fejlesztési területen valósulnak meg, mely jellemzően gyepes, kaszált jellegű.

Az átlagos éghajlatú, extenzíven kezelt gyepen az éves szénmegkötés becslési értéke 2 tCO₂e/ha/év.

A projekt hatása a terület szénmegkötő képességére:

- Zöldterület csökkenése: -47,5 ha → ~95 tCO₂e/év csökkenés.

Összességében megállapításra került, hogy a tárgyi beruházási területet „semlegesnek” tekinthető ÜHG-megkötés szempontjából. Ennél lényegesebb, hogy érdemi ÜHG-nyelő kapacitás nem kerül megszüntetésre, nem történik erdőirtás, vagy magas karbontartalmú terület (pl. vizes élőhely) művelési módjának átalakítása.

XVI. Az eljárás során beérkezett észrevételek, nyilatkozatok értékelése

A Környezetvédelmi Hatóság rögzíti, hogy a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 8. § (5) és (6) bekezdései alapján az eljárás során keletkezett dokumentumokat az érintett nyilvánosság számára elektronikus úton hozzáférhetővé tette, mely elérési helyről a Jegyzők által közterületen és helyben szokásos egyéb módon közzétett, valamint a Környezetvédelmi Hatóság hivatalában és honlapján közhírré tett, az eljárás megindításáról és közmeghallgatásról szóló közleményből szerezhetett tudomást. A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (13) bekezdése szerint az észrevételeket és az azokra adott válaszokat a honlapján, a közleménnyel megegyező helyen közzétette.

1. A Magánszemélyek észrevételeinek, kérdéseinek, panaszainak összegzése:

Az észrevételek túlnyomóan (sorrend nélkül) Budapest XXII., III., XIII., valamint XI., XII., IV., XIV., VIII., IX., X., XVIII., XXI. kerületében és Pilisborosjenő településen élő lakosoktól érkeztek. Mindegyikben közös, hogy a repülőgépek le- és felszállásból („S-kanyar”), sűrűn lakott lakóövezetek felett alacsony magasságban történő repülésből, mindösszesen a Repülőtér légi forgalmából származó levegő-, zaj- és rezgésterhelésére, repülési útirányukra vonatkoznak, amely forgalom és annak hatásai zavarják az ott élők nyugalmát, egészségét, környezetét: *„A repülés nem alkotmányos alapjog – az egészséges környezethez való jog viszont igen!”*. Többben ezen változásokat az elmúlt hónapokra, évekre, 5-8 évre, valaki 2018.08.01-jére, 2016-ra vagy 2008-ra datálja. A legtöbben úgy fogalmaztak, hogy elháríthatatlan a lakókörnyezetük, mert nem csak nappal, hanem az esti, éjjeli időszakban is akkora mértékű a forgalom, hogy percenként jönnek a repülőgépek, így még szigetelt és nyáron is zárt ablakok mellett sem képesek a pihenésre. Továbbá jelezték, hogy ezen negatív körülmények az ingatlanok árát is csökkentik, így az egészségügyi következményeken túlmenően még anyagi veszteség, kár is éri őket. Sokan nem értik, miért kell ezt a forgalmat és terhet Budapestre és a Repülőtérre zúdítani, ha nem bírja el. A legtöbb esetben megoldásként éjszakai légtérzár, vagy éjszakai repülési korlátozást vezetnének be, változtatásan este 22-23 óra vagy éjfél és reggel 5-6-7-8

óra között, vagy éppen arra tettek javaslatot, hogy a lakott területeket minél nagyobb arányban kerüljék el a gépek. Voltak, akik saját videófelvételt készítettek a lakóhelyükön arról, hogy mit tapasztalnak a légiforgalomból (a Környezetvédelmi Hatóság a felvételeket írásbelinek nem minősülő elektronikus úton eljuttatta a Környezethasználó részére, közzétételükre nem került sor), többen ábrákkal, térképeken szemléltették a repülőgépek mozgását; volt, aki a Főpolgármester 2020-as előterjesztését csatolta a Közgyűlés részére, *javaslat a repülési forgalom Budapesten fellépő környezetterhelésének kezelésével összefüggő döntések meghozatalára.*

A teljesség igénye nélkül néhány kiragadott idézet:

„Felháborító, hogy a repülőtér forgalmát tovább akarják bővíteni, ami nyilván valóan még több zajt légszennyezést okoz.”

„vizsgálják meg milyen olyan lehetőségek lennének hogy ne kelljen nap mint nap ezzel küzdeni az itt élő közösségnek. Van arra lehetőség / mód hogy más leszállási pályán érkezzenek a repülők?”

„Kérem, hogy kötelezzék a Hungarocontrolt arányosabb, igazságosabb, egyenlő terhelést eredményező indítási útvonalak megtervezésére!”

„Legyenek szívesek intézkedni és betiltani a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér további fejlesztését. S jelezni a Budapest Airport Zrt., valamint a Hungarocontrol számára, hogy Budapesten kívül vezesse el a gépeket.”

„csak 1 megoldás van,vagy kártalanítják a lakosságot vagy beszüntetik a 2-es pálya használatát,más opció NINCS!!!”

„Kérem vizsgálják meg a Budapest és a környező települések feletti repülőgépek repülési-útvonalait, magasságait és az ezzel járó zajhatásokat! Továbbá a repülőtér éjszakai forgalmát is! Szeretnénk, ha ezek a jövőben megfelelnének az EUs irányelveknek!”

„Több alkalommal tettem panaszt a Nemzeti Közlekedési Hatóságnál, válaszlevelükben biztonsági indokokkal próbáltak meggyőzni, hogy nincs más megoldás a reptér biztonságos üzemeltetésére, ráadásul állítólag az összes zajvédelmi korlátozást betartják. A tények: a 3. kerületben nincs zajmérő állomás, a többi kerületből érkező mérési adatokat pedig olyan módon átlagolják, hogy megfeleljenek az előírásoknak.”

„Kérem a Tisztelt Érintett Hatóságot, hogy Csepel Ófalu és térségében ritkítsák a légifolyosós tevékenységet!”

„Kérjük, vizsgálják ki az alábbiakat:

- 1. Mi az oka a repülési útvonalak módosításának, illetve az alacsony magasságú átrepülések megszorodásának a X. kerület érintett része felett.*
- 2. Milyen intézkedéseket terveznek a lakosság zajterhelésének csökkentése érdekében.*
- 3. Lehetőség van-e a repülési útvonalak, illetve felszállási/leszállási magasságok átszervezésére, hogy a lakott területek kevésbé legyenek érintettek.*
- 4. Kérjük továbbá zajmérési vizsgálat elvégzését a Maglódi út – Sörgyár utca térségében.”*

„Kérem, hogy a környezetvédelmi eljárás során vizsgáljanak meg alternatív útvonalakat, amelyek nem a legsűrűbben lakott területek felett, például nem a 13. kerület fölött vezetnek, mint ahogy ezt más nagyvárosokban is megoldották.”

„Kérem a Hatóságot, hogy vizsgálják felül, hogy a jelenlegi megközelítési, fel- és leszállási útvonalak valóban indokolják-e a légi forgalmat a sűrűn lakott területek, így különösen a XIII. kerület felett, és biztosítsanak alternatív, kevésbé zajterhelt útvonalat.”

„Kérjük, hogy a 22:00 és 6:00 óra közötti időszakban csökkentsék, vagy korlátozzák a repülési műveletek számát a lakosság pihenésének biztosítása érdekében.”

„Ezt a forgalmat hova akarják bővíteni, plusz jó lenne ha elosztanák a fel és leszállási irányt, hogy ne csak a mi kerületünk élvezze ezt a fantasztikus dübörgést, fülsiketítő zajt.”

„Aggályosnak tartom, hogy a vizsgálati folyamat részeként a kormányhivatal személyes megjelenést nem biztosító közmeghallgatást tart, ami lényegesen korlátozza a lakosság lehetőségét a vélemények

szóban történő kifejtésére. Egy ilyen jelentőségű ügyben a lakossági részvételnek sokkal szélesebb körűnek és nyitottabbnak kellene lennie.

Ezért kérem a hatóságot, hogy:

1. Részletes és valós mérési adatok alapján értékelje a zaj- és légszennyezési hatásokat.
2. Vizsgálja meg az alternatív repülési útvonalak vagy működési módok alkalmazhatóságát, amelyek csökkenthetik a lakott területek feletti terhelést.
3. Fordítson kiemelt figyelmet a lakosság egészségére gyakorolt rövid és hosszú távú hatásokra.
4. A jövőben biztosítson valódi, személyes részvételi lehetőséget a közmeghallgatásokon.”

„Felháborítónak tartom, hogy nincsenek ezzel kapcsolatban nyílt lakossági fórumok, tájékoztatók. A leendő hármas terminál a meglévők mellett fog épülni: jó lenne tudni például, hogy az innen felszálló gépek is a már meglévő légifolyosókat fogják-e tovább terhelni, netalán újakat létesítve még diffúzabb lesz a lég- és zajszennyezés a város és az agglomeráció felett.”

„Kérem a tisztelt Hatóságot, hogy kötelezze a Liszt Ferenc Repülőtér, hogy a leszállást ne Budapest irányából hajtsák végre és az éjszakai repülési tilalmat tartsák be végre! Emellett fizessék meg az ingatlanunk értékvesztését, ami a megnövekedett légiforgalom miatt következett be.”

„Miért nem lehet megoldani, hogy a beérkező és az induló gépek a lehető legkevesebbet repüljenek lakott terület fölött?”

„- a felszállási útvonalak kijelölésénél a legrövidebb út elvét kell követni

- amennyiben lehetséges, nem Budapest felé kell irányítani a fel és leszálló gépeket

- éjszaka be kell zárni a repülőtér, este 23 óra és reggel 6 óra között nem szabad menetrendszerű járatokat indítani/fogadni

- elő kell készíteni a teherforgalom áterhelését olyan repterekre, amik kevésbé sűrűn lakott területen helyezkednek el”

„A Budapest Airport Zrt. nem tartja be a minimális pihenő időt sem, este 10 és reggel 6 óra között is több gép repül erre. Felszólítjuk a Budapest Airport Zrt-t, hogy legyen tekintettel az itt élők érdekeire és a jelenlegi gyakorlatot változtassa, szüntesse meg!”

„Fentiekre tekintettel kérem a Tisztelt Pest Vármegyei Kormányhivatalt, hogy a környezetvédelmi engedélyt csak azzal a feltétellel adja ki, hogy a Repülőtér éjfél és 05:00 óra között (tehát az ún. mélyalvási időszakban) egyáltalán nem fogadhat és nem indíthat járatokat. Úgy gondolom, ez a minimum, amiből nem lehet engedni!”

2. Ügyféli nyilatkozatok, észrevételek összegzése érkezési sorrendben:

2.1. Felperes1 (29. észrevétel):

Tényállásbeli és eljárásjogi okfejtésében előadta, hogy a Dokumentáció 2.2.9. fejezetében lehatárolt telepítési hellyel szemben a Repülőtér nem a lekerített rész, hanem a teljes, légi járművek fel- és leszállására, földi mozgatására szolgáló terület, beleértve a megközelítési sávot, a zajgátló védőövezetet és a biztonsági védőövezetet, és mint ezen kibővített térrészen lévő ingatlantulajdonos, a Környezethasználó nem rendelkezik használati joggal, mert birtoklás joga címen ehhez nem adott hozzájárulást. Ehhez kapcsolódóan anyagi jogi észrevétele, hogy a Dokumentációban hatásviselőként az ember nem jelenik meg, holott elsődlegesen az emberek azok, akiknek egy esetleges haváriás esemény során a repülőgépek veszélyeztetik az életüket. Továbbá zaj- és rezgésvédelem körében folytatva kijelenti, hogy a vonatkozó rendelet szerint a környezetvédelmi hatósági eljáráshoz a zajgátló védőövezet tervdokumentációját csatolni kell, és az eljárásban zajvédelmi szempontból azt kell figyelembe venni, és abból láthatóvá válik számos hiányosság, ergo, a már akkor is hamis, azóta elavult és lejárt zajgátló védőövezet kijelölés tervdokumentációja nem használható. A Dokumentáció rezgésvédelmi fejezetének hibáira rámutatva: a mérési időszakban végrehajtott repülési műveleteket alábecsülték a valóságban nagyságrendekkel nagyobb számához képest, nem volt reprezentatív a gyakori géptípusok tekintetében, illetve a mérési pont elhelyezése sem volt a legmegfelelőbb.

Levegőtisztaság vonatkozásában pedig megállapítja, hogy az ICAO előírás szerinti kibocsátási leltár (Emission Inventory) nem szerepel a Dokumentációban, valamint az ICAO szabályai szerinti biztonsági védőövezet (Public Safety Zone) nincs kijelölve a Repülőtérén, véleménye szerint a védőtávolság és/vagy védőövezet kijelölés meglétének ellenőrzése a Környezetvédelmi hatóság feladata. Összefoglalásként kijelenti, hogy a Dokumentáció hiányos, megalapozatlan, nem tartalmazza a jogszabályok által előírt minimális tartalmi elemeket. A Repülőtér környezeti hatásainak bemutatására teljességgel alkalmatlan, kéri a kérelem azonnali elutasítását és az eljárás lezárását. Továbbá a következő intézkedések hivatalból történő meghozását kéri: az eljárás időtartamára a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26. § (1) bekezdésében meghatározott rendelkezéseket kell alkalmazni; minimálisan elvárható intézkedés a Chicagói Egyezmény függelékeit kihirdető törvény szerinti kényszerhelyzet esetében végrehajtható minimális repülési magasság be nem tartásából eredő életveszélyes tevékenység folytatásának megtiltása; a tevékenység folytatásának korlátozása azon pályavégekre, ahol a Kvt. 29. §-a szerinti védőtávolság megvan. A közmeghallgatással kapcsolatban nyilatkozik, hogy amennyiben az eljárás lezárásáig a Környezetvédelmi Hatóság (vagy valamelyik másik érintett ügyfél) a nyilatkozatában foglaltakat nem cáfolja vagy helyesbíti olyan időben, amely után még rendelkezésére áll a másik fél állításaira nyilatkozni, a nyilatkozatában foglaltakat elfogadottnak tekinti és kéri a döntéshozatal során figyelembe venni.

2.2. Felperes2:

Véleménye szerinti a Dokumentáció nem az Ítélet szerint készült el. Hivatkozva az Ítélet [132] és [137] bekezdéseiből egy-egy kiragadott részére, állítása szerint a Dokumentáció a Repülőtér területén csak 2025–2030 között tervezett fejlesztésekre vonatkozóan készült el úgy, hogy érdemben nem mutatta ki a várható összhatást. Hivatkozik továbbá a tárgyi eljárás előzményeként kiadott hiánypótlási felhívás azon részére, hogy milyen időintervallum között s után megvalósult és tervezett fejlesztésekre kell vonatkoznia, melyből következően negligálták az ítéletben foglaltakat, mivel kimaradtak a 2006-os állapothoz képest a jelentős fejlesztések és beruházások (az új guruló út bővítése, SkyCourt utas csarnok, Posta átrakó üzem, DHL raktárbázis, WizzAir hangár megépítése stb.) kapacitásnövelő hatásai, mert azokat „elbogatellizálták”, így téves az a következtetés is, hogy a kereslet növeli a forgalmat, mert a kereslet a kiszolgáló létesítményektől függően korlátozott. Például szerinte csak az új guruló úttal tudták a potenciális műveletszámokat növelni. A műveletszámokat pedig környezetvédelmi engedély kérelemhez képest kell összehasonlítani és nem a tényleges 2006-os műveletszámokat 2023-ashoz, ami egy súlyos módszertani hiba állítása szerint. Majd megjelölés nélkül a Dokumentáció zajvédelmi fejezetéből általa idézetekhez fűz megjegyzéseket, hogy a zajgátló védőövezet 'C' jelű övezetén belül található lakóingatlannál végzett 24 órás zajmérés nem elegendő; a nappal 1,3-2,1 dB-lel nő, éjszaka viszont 0,3 0,4 dB-lel csökken a zajterhelés megállapítás nem állja meg a helyét, mert a zajterhelés meghatározásának szigorú jogszabályi követelményei vannak; az, hogy az üzemi eredetű zajterhelés hatására nappal 2,7 dB-lel, éjjel 0,7-3,3 dB-lel nő a zajterhelés a határérték alatt marad ellentmond a jogszabályoknak, mert egy 3 dB-es növekedés a lakóingatlanon a zajterhelés megduplázását jelenti. Arra, hogy esetenként előfordul, hogy egy-egy légi jármű eltér az előírt repülési eljárástól (így szokatlan zajterhelést okozva ezzel egy adott lakott területen) kijelenti, hogy nem felel meg a tényeknek, mert „sokszor előfordult, hogy egy órán belül egy fél tucat repülőgép nem az AIP szerinti utat követte, ami véleményem szerint csak szándékos elterelés esetében fordulhat elő. Az ilyen jellegű lakósági bejelentéseket pedig a HungaroControl - jogsértő módon - egy ügyvédi irodán keresztül panaszként kezeli, ami teljességgel elfogadhatatlan. Esetemben az Építési és Közlekedési Minisztérium (továbbiakban: ÉKM) az ezzel kapcsolatosan 2025.08.04-én benyújtott panaszomra a mai napig nem adott választ”. A 2016-tól 2026-ig érvényes zajgátló védőövezet kijelölő

határozattal kapcsolatban megállapítja, hogy egyrészt a „zajgátló védőövezet megújítása” kifejezés értelmetlen, mert ilyen terminológia a jogszabályokban nem szerepel, másrészt az „elfogadható védőövezet” kerülhessen kijelölésre megjelölés egy manipuláció, mert 2016 óta bírósági eljárás folyik a kijelölő határozat jogszerűsége miatt [a nyilatkozat 2025.11.22-i, a Kúria 2025.11.27-én hozott ítéletével (Kfv.VI.37.464/2025/26.) a határozatot lényegében hatályában fenntartotta]. Továbbra is a zajgátló védőövezet megújításánál maradva, az a megállapítás, hogy az intézkedés eredményeként a zajterhelés a nappali időszakban kis mértékben növekszik, de az éjszakai időszakban várhatóan csökkenni fog, alaptalan, ugyanis a határozatban önkényesen megállapított éjszakai műveleteket most is folyamatosan túllépik, illetve különösen jogsértő az a tény, hogy a negyedéves és éves műveletszámok nem érhetőek el a Környezethasználó honlapján, ami az egész jelen eljárást komolytalanná teszi. Az, hogy a Környezethasználó a civilekkel rendszeresen egyeztet egy „barokkos” túlzás, mert egy évvel ezelőtti személyes egyeztetést az alacsony szintű beosztottak komolytalanná tették. A Dokumentáció láblécében megjelölt szellemi tulajdonra való hivatkozás kapcsán kérdezi, hogy hol van a felmentés ahhoz, hogy a Dokumentációt a tárgyi eljárás során az érintettek felhasználhassák. Valamint további kérdéseket tesz fel, amelyeket tisztázni kell: hogy lehet hivatkozni a 2015-ös környezetvédelmi működési engedély szerinti adatokra a telephelyet illetően, ha az már nem létezik; ki felelős a környezetvédelemért a Környezethasználó szervezetében; a magyar állammal kötött vagyonkezelési szerződés mikor született, hol található meg és milyen tartalma van; hogyan rendelkezhet a Környezethasználó ISO 9001:2015 tanúsítvánnyal, amikor a fő tevékenységére nincs érvényes környezetvédelmi engedélye; létezik-e a Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-Helyettes szervezete, amely katasztrófavédelmi engedélyt adott; a repülők által okozott zajra vonatkoztatva hogyan kell értelmezni a 2022.01.01–2025.08.31. közötti időszakra végzett részleges felülvizsgálatot; „...az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2026. évi CL. Törvény (Ákr.)...” kiemelt idézetre kérdezi, hogy ez az jelenti, hogy ismerik a jövőbeni (2026-os) törvénykezést? Lényegesnek tekinti megemlíteni, hogy jogerős zajgátló védőövezet kijelölésére eddig nem került sor, illetve véleménye szerint a zaj és rezgés elleni védelem keretében megtenni kívánt intézkedések bemutatása nem megfelelően történt meg, továbbá a tárgyi eljárás lefolytatása helyénvaló, azonban a Dokumentáció fent vázolt állapotában arra alkalmatlan.

2.3. Felperes3:

Ügyfél kéri az eljáró hatóságot, hogy az Ákr. 46. § alapján a kérelmet utasítsa vissza, illetve az Ákr. 74. § alapján a valós tényállás feltárására tartson tárgyalást. Indoklása szerint az Ákr. 104. § (1) bekezdés b) pontja alapján a bíróság eljárásra kötelezte. Előadja, hogy a Repülőtér 41 éve jogsértő módon üzemel és ennek aspektusait; jelenleg hiányzik a zajgátló védőövezet kijelölő határozat [a nyilatkozat 2025.11.24-i]; felveti, hogy a zajszámításokat a zajgátló védőövezet kijelölő eljárásban és a stratégiai zajtérképek készítésének során manipulálták; rezgésvédelem tekintetében nem vizsgálták a lakóépületekre gyakorolt hatásokat; a stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól szóló rendelet szerinti hatásokat az intézkedési tervekben nem értékelték; ezekből kifolyólag a hatóság a kérelmet visszautasítja, ha az eljárás megindításának jogszabályban meghatározott feltétele hiányzik, vagy azt nem az előírt formában terjesztették elő. A zajgátló védőövezetről szóló rendeletre hivatkozva kérdezi, hogy ismertek-e a stratégiai zajtérképekre előírt szabályok, ebből levezetve arra jut, hogy a hatóság nem végzett az Ákr. 101. § szerinti ellenőrzést, így az eljárás alapjait képező jogsértések nem kerültek feltárásra, zaj és rezgés, levegőtisztaság, emberi egészségre gyakorolt hatások. A Repülőtér működése, fejlesztése súlyosan sérti a környezetében élők, benne az ügyfél jogait, annak fejlesztésével az életminőség tovább romlik és az élettér megszűnik számukra. Álláspontja szerint a Repülőtér jelenleg is jogsértő működésére

sincs lehetőség, és kéri a hatóságot, hogy vegye figyelembe az ügyfél által folytatott eljárások és az illetékesekkel folytatott levelezésben foglaltakat is, valamint megjegyzi, hogy érdekesnek tűnik az, hogy a Kúria 2025.11.27.-én történő tárgyalása és esetleges döntéshozatala előtt lezárja a hatóság a nyilatkozattétel [köz meghallgatás] lehetőségét.

2.4. Egyesület elnöke (109. észrevétel):

A projektek, amiket felsorolnak nem a Kúria Ítélete szerint lett meghatározva. Nem tudják eldönteni, hogy a 11 felsorolt fejlesztés időpontja mikor történt, történik, vagy fog történni, mert azoknak nem jelzik az építési idejét a „közérthető anyagban” [Közérthető összefoglaló]. Ez így értelmezhetetlen, és nem tartalmazza például a 14 karú utasmólót, a Cargo Cityt (amelyekben pereskedtek is), illetve számos logisztikai és szerviz hangárt sem tartalmaz (FEDEX, DHL, Aeroplex stb.). Továbbá a jövőre tekintve nem tartalmazza a 3. Terminál épületét, amelynek földrendezési előkészítő munkálatait már megkezdtek, tehát biztosan van tudomása róla a hatóságnak. Levezeti, hogy a felhagyási szakaszt nem tartalmazza a Dokumentáció, ami azt jelenti, hogy ez esetben a Repülőtér helyén zöld mező, vagy sűrű erdőség megléte feltételezett, amely több szempontból is kívánatosabb lenne. Állítása szerint felháborító a Repülőtér mellett élő lakosoknak a [Dokumentáció egy] táblázatában azt olvasni, hogy a közegészségügyi hatások javító jellegűek. A levegőminőség felmérése nem elfogadható, nincs jelölve, hogy hol mértek, amíg a Repülőtérhez legközelebb bejelentett címen lévő civil szervezetnél, az Egyesület székhelyén nem mérnek, addig a mérés eredményét nem fogadják el, és azt bírósági úton meg fogják támadni, majd kritikával illeti a mérési eredményeket, és arra kéri a hatóságot, hogy akkreditált méréseket végezzen az Egyesület címén lévő ingatlanon. Beazonosítható módon a Dokumentáció mellékleteként benyújtott Közérthető összefoglaló c. dokumentum 4.6. Éghajlatvédelem c. fejezetére rámutatva [amely való igaz, lényegében egy bekezdésből áll], nonszensznek tartja az ott leírt konklúziót, miszerint a tervezett beruházások létesítési és üzemeltetési hatásai az éghajlatra vonatkozóan semlegesnek minősíthetők. Zaj- és rezgésvédelmet illetően: nincs tudomása arról, hogy üzemi zajt mértek volna a Repülőtér melletti területen, valamint állítása szerint többször jelezték a Légiközlekedési Hatóságnak, hogy az Egyesületük székhelyén telepítsenek mérőállomást, mert addig nem fogadják el a mérési eredményeket, illetve véleményük szerint a hatóságnak akkreditált mérést kell folytatnia, mert az Egyesületük a Repülőtér mellett helyezkedik el. Azon megállapítás, hogy rezgésvédelmi szempontból nem várható konfliktus, szemben áll azzal, hogy 13 éve pereskednek, mert igenis van konfliktus a rezgések miatt. Kijelenti, hogy a stratégiai intézkedési terv elfogadhatatlan, vérlázító a lakosság számára, és soha nem fogadják el az abban foglaltakat. A Környezetvédelmi Hatóság számára beazonosíthatatlanul azt firtatja, hogy hogy lehet leírni azt, hogy „32 érintett lakóingatlan van repülőzajjal”, amely szintén elfogadhatatlan, és ha nem a valós méréseket veszik alapul, többek között az Egyesület címén elvégezve, akkor bírósági úton fogják megtámadni a határozatot. Kijelenti, hogy akkreditált zajmérést a jogszabály szerint pedig csakis a környezetvédelmi hatóság végezhet, tehát ez a Környezetvédelmi Hatóság felelőssége és kötelessége. Majd kritizálja a Környezethasználó zajszigetelési programját és a zajmonitor rendszer helyének kiválasztását, amelyet nem egyeztetnek a lakossággal. A zajgátló védőövezet kijelölő határozat nem tekinthető jogerősnek [a nyilatkozat 2025.11.24-i], tehát véleménye szerint nem lehet arra hivatkozni, visszakanyarodva oda, hogy a Környezetvédelmi Hatóságnak kell akkreditált méréseket végeznie. Rákoshegy városrész tekintetében manipulációnak tartja, hogy a Dokumentáció letagadja azt, hogy a 13L pályavégénél érdemi zaj lenne, mert az ottani (Rákóczi úti) zajmérő állomás napi bontásban még határérték túllépéseket is kimutat, tehát hazugság, ami a Dokumentációban szerepel. Továbbá a Dokumentáció hamisan állítja, hogy érdemi párbeszéd lenne a Környezethasználó és a civil szervezetek között pl. az MTVSZ-t és az Egyesületet évek óta nem hajlandók fogadni, a zajvédelmi bizottság ülései pedig

titkosak. További észrevételei körében bevezeti, hogy a Légiközlekedési Hatóságnak a tárgyi eljárásban olvasható [feltételezhetően a KÖFÁT/62220-1/2025/LKH számon adott] dokumentum szerint saját bevallása alapján nincs véleményezési jogköre zajvédelmi értékelés szempontjából (ezek szerint rezgésvédelmi szempontból sincs – jegyzi meg), tehát ilyen jogköre a Környezetvédelmi Hatóságának van, így a fenti megjelölt kérdéseiket ebben a témakörben, ezek alapján is a Környezetvédelmi Hatóságtól kéri. „A Vibrocomp Kft által megállapított 60 dB-s Lden határértéket megjelölő hatásterületi kijelölés véleményünk szerint elfogadhatatlan mert:

1. A témában megjelölt nemzetközi szaktekintélyek megállapításai szerint nappal 55 dB és éjjel 50dB zajterhelés felett már bizonyított az emiatt kialakuló egészségromlás. érrendszeri, idegi, hormonális panaszok, magas vérnyomás. Kérem nézzenek utána ennek, mint szakhatóság (Erickson, Cohen tanulmányai például).
2. A WHO az Európai Unió területén a 49/2002 EK rendelet szerint meghatározott átlagolt zajs számítás esetén nappalra 45 dB éjszakára 40 dB egészségügyi erős ajánlást állapít meg repülőzajra. Ez sem véletlen, hiszen ezen érték felett jelennek meg idegi elváltozások tünetek, a repülőzajt elszenvedő személyeknél, gyermekeknél. Véleményünk szerint egy WHO erős ajánlást a tisztelt Környezetvédelmi Hatóságnak figyelembe kell vennie egy nemzetközi repülőtér környezetvédelmi engedélyezési eljárása során, mint hatásterületi határértéket zaj szempontjából.
3. A repülőtérén komoly mértékben van logisztikai, és ipai tevékenység is. Emiatt a lakosságot ért zajszenyezés miatt, mivel nem csak kifejezetten repülőforgalom van ott, ezért szerintünk a belső hatásterület határérték-meghatározásakor a 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet 1. mellékletének 1. pontjában lévő Üzemi zajra meghatározott határértékeket kell figyelembe venni. Ugyanis a Környezetvédelmi Törvény szerint amikor választania kell hatóságnak, hogy a környezet védelme szempontjából megengedőbb, vagy szigorúbb értelmezést használja-e, akkor mindig a szigorúbb értelmezést kell használni.”

Végezetül, mint a Repülőtér hatásterületén élő egyesületi tag kéri a hatóságot a fenti, jogszabályok által meghatározott feladatok végrehajtására.

2.5. MTVSZ elnöke:

Észrevételei elején leszögezi, hogy a kijelentések a Közérthető összefoglaló alapján készültek [amely nyilvánvalóan nem olyan részletezettségű, mint a Dokumentáció], az ettől eltérő dokumentumokra való utalásokat külön jelzik. Tézisként kéri, hogy a hatóság utasítsa el az engedélykérelmet és javasolják, hogy a hatóság kezdeményezzen egyeztetéseket a Repülőtér környezeti szempontból elfogadható működéséről, annak kereteiről és feltételeiről. Azon megállapítás, miszerint a tervezett projektek önmagukban nem lesznek hatással az utasszámra, nincs megalapozva, sőt, ellentmond a tényeknek, hiszen a vizsgálat időszakban jelentősen növekedett a repülőtér forgalma utas- és teherforgalom tekintetében is a KSH statisztikai adatai, valamint egyéb tanulmányok szerint is. Nem világos, hogy a levegőminőség vizsgálatok a dokumentum készítői milyen nagyságú személyszállítási légiforgalommal, és milyen nagyságú teherszállító légiforgalommal számoltak. A Dokumentáció a 478. oldalon rögzíti, hogy „A 2030-as év legforgalmasabb 6 hónapjára prognosztizált repülőgép forgalmi adatokat a Budapest Airport Zrt. adatszolgáltatása alapján vettük figyelembe”. Azonban ezeket a prognosztizált adatokat a Dokumentum elmulasztja közzétenni. Amíg ez nem tisztázott, addig nem fogadható el a Közérthető összefoglaló és a Dokumentáció kijelentései, következtetései levegőminőség tekintetében, a közúti forgalom és a légiforgalom növekedése mellett, hogy „egészségügyi határértékek nem kerülnek túllépésre”. A Közérthető összefoglaló 4.6 Éghajlatvédelem fejezete teljességgel elfogadhatatlan, amely fordítva értelmezi a feladatot, mivel a környezeti hatásvizsgálati eljárás célja a tervezett beruházás környezeti hatásainak meghatározása,

és a környezethasználat feltételeinek megállapítása a kiadásra kerülő környezetvédelmi engedélybe foglalva. A dokumentum ezzel szemben csupán azt értelmezi, hogy az éghajlat változása milyen hatással van a Dokumentáció tárgyát képező projektekre. Nem azt járja tehát körbe, hogy a beruházások és fejlesztések milyen mértékben „rombolják az éghajlatot” és az milyen intézkedésekkel lenne mérsékelhető, így nem felel meg a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (4) bekezdés b) pont be) alpontjának, hivatkozva továbbá az Alaptörvényre, a klímavédelemről szóló törvényre, a Nemzeti Energia- és Klímatervre és az Európai Környezetvédelmi Ügynökségre. Maga a Dokumentáció 495. oldalán kijelentik, hogy „A légiközlekedési ágazat, beleértve a repülőtereket is, döntő szerepet játszik az üvegházhatású gázok kibocsátásában. Tudományos tanulmányok szerint, a jelenlegi antropogén éghajlatváltozás mintegy 5%-a globális légi közlekedés számlájára írható, és ez a szám várhatóan növekedni fog a légi személyszállítás további növekedésével”. Fentiek alapján a dokumentum Közérthető összefoglaló 4.6 Éghajlatvédelem fejezete kiegészítendő annak elemzésével, hogy a hatásvizsgálat tárgyát képező létesítmények működtetése – pl. hűtési-fűtési rendszerük kibocsátása, a használt vegyi anyagok kipárolgása, a létesítmények megközelítéséből eredő forgalom kibocsátása, a létesítményekben üzemelő járművek üvegházgáz-kibocsátása, a létesítmények által generált forgalom, azaz a Repülőtér légi forgalmának kibocsátása stb. – milyen módon hatnak az éghajlatváltozásra. A klímaváltozásnak a létesítményekre gyakorolt hatását külön erre a célra szolgáló (al)fejezetben szükséges tárgyalni. Továbbá ezek a fejlesztések a zöldfelületek csökkenésével is hozzájárulnak az „éghajlat tisztításához”, hivatkozva a Dokumentáció 519. oldalán rögzítettekre, miszerint a projektek hatására csökken a zöldterület (-47,5 ha), aminek hatására csökken a terület szénmegkötő képessége (-95 t CO₂e/év), és ebből arra a következtetésre jutnak, hogy a tárgyi beruházási területet „semlegesnek” tekinthetjük ÜHG megkötés szempontjából. A Közérthető összefoglaló 4.7 Zaj és rezgés c. fejezet nem veszi figyelembe a már most is tapasztalható légi forgalom növekedést, éppen emiatt az nem megalapozott és bővebb indoklásra szorul a mértékadó gépmozgások száma és zajterhelési számítások tekintetében; zajosabb kategóriába sorolt légijárművek száma a Repülőtéren évről évre nő; a mélyalvási üzemeltetési díjak nem hatnak visszatartó erővel a légitársaságokra; a tetőkárokat megjavítják, de az esetenként közvetlen életveszélyt okozó üzemmeneten nem változtatnak; maga a Repülőtér megszabhat zajcsökkentő eljárásokat, vagy működési korlátozásokat vezethet be, de ezeket nem dolgozza ki, nem részletezi. Kijelenti, hogy valójában a környezeti hatásvizsgálati eljárás célja és eredménye az kellene, hogy legyen, hogy az érintett felek közösen megállapítsák azt a maximális nappali, illetve éjszakai műveletszámot, és repülőgép mérethatárt, amely fölé a Repülőtér nem mehet, ilyen limit megállapítására a Dokumentáció nem is utal, ezért tegyen javaslatokat a Repülőtér által bevezetendő zajcsökkentő eljárásokra, vagy működési korlátozásokra, és ezeket a környezetvédelmi engedély kötelező hatállyal fektesse le. A Közérthető összefoglaló 4.9 Gazdasági – társadalmi következmények c. fejezetében leírtak megalapozatlanok, hogy a kivitelezői kör és az építőanyag beszerzés várhatóan a környező, hazai területekről, vállalkozásoktól származik, ezeket vállalkásként és kötelezvényként kell megfogalmazni, nyomon követni és átláthatóan dokumentálni. Szintén itt nem megalapozott, hogy a kivitelezés következményei kedvezőek, mert a repülés nem adózik, illetve az sem, hogy a fejlesztésekkel a környező települések humán infrastruktúrájában javulás várható, mivel a légiforgalom növekedéséből eredő légszennyezés és zajhatás miatt a Repülőtéren dolgozók és az ahhoz közel élők egészségügyi állapota rohamosan romlik, amiktől az egészségügyi infrastruktúrák használhatósága romlani fog. Fentiek alapján kérik, hogy a hatóság utasítsa el a kérelmet.

2.6. Budapest X. kerület Polgármestere KVO/568-8/2025 számon:

„A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) környezeti hatásvizsgálati eljárásához benyújtott, „Környezeti hatástanulmány a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén 2025-2030 között tervezett fejlesztésekre vonatkozóan” című dokumentummal (a továbbiakban: Tanulmány) kapcsolatban az alábbi észrevételeket teszem.

A Tanulmányterv szerint a repülőtéri infrastruktúra fejlesztésének, új épületek, építmények létrehozásának az elsődleges célja és indikátora az, hogy az egyéb okokból folyamatosan növekedő utas- és áruforgalom hatékonyan, biztonságosan, komfortosan és fennakadások nélkül, zavartalanul lebonyolítható legyen.

A Tanulmányterv 4.7.2. Üzemelés pontjában foglaltak szerint a közlekedéstől származó zaj vonatkozásában a gurulóutak használatában, illetve a repülési fel- és leszállási eljárásokban nem várhatóak változások, a mértékadó gépmozgások száma azonban a jelenlegi (2024) állapothoz képest a távlati (2030) állapotban a nappali időszakban várhatóan emelkedni, az éjszakai időszakban pedig várhatóan csökkenni fog.

Tisztában vagyok azzal, hogy amíg az emberek repülni akarnak, addig zaj is lesz a repülőgépek fel- és leszállása miatt számos panasz érkezik hozzám arra vonatkozóan, hogy a légiforgalomból eredő zajhatás zavarja a kerületi lakosok mindennapi életvitelét, nyugalma.

A Tanulmányban foglaltak szerint a következő években magasabb járatszámokra lehet számítani. A több járat több felszállást és leszállást fog jelenteni, ami folyamatosan magasabb zajszintet eredményez a nap nagy részében. Az évről évre növekvő járatszám esetén a zajcsúcsok sűrűbben jelentkeznek majd, így várhatóan kevesebb lesz a humán regenerációs idő.

Véleményem szerint a járatszámok növekedéséből adódó többlet zajterhelést részletesebben szükséges vizsgálni pontosan feltárva azt, milyen mértékű hatások várhatóak. A hatásvizsgálat e tekintetben elégtelen.

A Tanulmányterv nem tartalmazza, hogy a légiközlekedésből származó zajterhelésnél mely két mérési pont vonatkozásában készültek a távlati számítások.

Tanulmányterv szerint várható, hogy a légiközlekedésből eredő zajterhelés változásának hatására a legközelebbi lakóingatlanok környezetében nappal kismértékben, mintegy 1,3-2,1 dB-lel nő, éjszaka viszont elhanyagolható mértékben, 0,3-0,4 dB-lel csökken a zajterhelés.

A zajterhelés ugyanakkor nemcsak azért jelent többletterhet a lakosságnak mert emelkedik a zajszint dB mértéke, hanem a járatszámok növekedésével a zajterhelés szinte folyamatosná válik. A zajhatárérték ugyan lehet, hogy a jogszabályi feltételeknek megfelel, ugyanakkor a fejlesztések nyomán megnövekedő járatszám-növekedésből eredő zajterhelés negatívan befolyásolja az érintettek mindennapjait.

Budapest X. kerület tekintetében hangsúlyozom, hogy nemcsak a temető területe érintett a zajhatással, hanem lakott területeket is érint a zajártalom.

Fontos megjegyezni, hogy a személyszállítás növekedésének vizsgálata mellett legalább olyan fontos a teherszállítás is, ugyanis a cargo forgalom évről évre egyre nagyobb arányban van jelen.

A zaj mérésére ténylegesen alkalmazott átlagszámításos módszer a légtéri zaj esetében nem tükrözi a rövid ideig tartó, ám igen jelentős zajhatás okozta valós egészségügyi terhelést.

A zajszámítás során alkalmazott átlagértékek 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.

A probléma megoldása érdekében több alkalommal fordultam az Építési és Közlekedési Minisztériumhoz kérve a zajvédelemmel összefüggő jogszabályi környezet felülvizsgálatát. Az Építési és Közlekedési Minisztérium Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkára a legutóbbi válaszlevelében többek között az alábbiakról tájékoztatót.

»A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (továbbiakban: BLFNR) elhelyezkedéséből, futópályáinak az uralkodó szélirányhoz igazodó tájolásából adódóan az induló, vagy az érkező légi

forgalom áthalad Budapest lakott területei, közte a X. kerület felett is. A légiközlekedési zaj kezelésével kapcsolatban az Európai Unió nem határoz meg repülőtérrel származó zajra vonatkozó határértékeket, a környezeti zaj kezelésére vonatkozó hazai jogszabályi környezet stratégiai zajtérképek és intézkedési tervek öt évenkénti elkészítését, zajgátló védőövezet kijelölését és az azzal kapcsolatos intézkedések végrehajtását, valamint zajmonitor rendszer üzemeltetését írja elő a nagyforgalmú repülőterek részére. [...] Természetesen megértjük azoknak a problémáját, akiket érint a légiközlekedés zavaró hatása, ugyanakkor a légiközlekedés társadalmi és gazdasági szerepének jelentősége is vitathatatlan. A légiközlekedés okozta zajproblémákat, a tevékenység természetéből eredően nem lehet teljes mértékben megszüntetni, viszont a légiközlekedésben érintett szervezetekkel együttműködésben arra törekszünk, hogy a repülőtér és környezete között a lehető legkisebb konfliktus alakuljon ki, hangsúlyt fektetve a kompromisszumos megoldásokra, az állampolgárokat megillető alapjogok biztosítására a nemzeti összérdek prioritásának fenntartása mellett. A Légiközlekedési Hatóság mindenkor a vonatkozó jogszabályok betartásának szigorú felügyeletével védelmezi minden érintett jogát.

A levelében leírt javaslatairól a szakmai vizsgálatok eredményének függvényében, annak szükségessége esetén kezdeményezzük a vonatkozó jogszabályok felülvizsgálatát, módosítását. «

A jogszabályi környezetben azóta sem tapasztaltunk olyan jellegű változást, amely kifejezetten az egyedi zajhatásokat kezelné, így véleményem szerint a zajvédelmi szabályozás továbbra sem veszi figyelembe a lakók panaszait. Az sem tapasztalható, hogy a légiközlekedési hatóság megfelelően fellépne például az éjszakai repülés szabályait megsértő szolgáltatókkal szemben

A Repülőtér működéséből eredő zajterhelés Kőbányán évek óta problémaként jelentkezik. A repülési irányokat, a magasságokat és az éjszakai repülések számát figyelembe véve a fővároson belül Kőbánya lakosságát kiemelkedően érinti ez az ártalom, különösen a 2018. augusztus 16-án hatályba lépett új műszeres szabvány indulási eljárás (a továbbiakban: SID) bevezetésével. A SID bevezetésével ugyanis a kerület sűrűn lakott lakóterületei fölé kerültek a repülési műveletek.

A 2020. és 2021. évben a koronavírus-világjárvány következtében kialakult járatcsökkenés átmenetileg ugyan megoldotta a repülőgépek zajkibocsátásával kapcsolatos problémát, 2022-től azonban az utazási korlátozások feloldásával ismét egyre nagyobb számban jelentkeznek a panaszok.

A kerületben hosszú évek óta fokozott figyelemmel kísérjük a repülőtéri zajártalommal kapcsolatos kérdéskört, ezért a SID bevezetése óta több alkalommal felvettem a kapcsolatot a HungaroControl Zrt.-vel, és nyomatékosan kértem a repülési irányok felülvizsgálatát. Sajnálatos módon azóta pozitív változást, a lakosokra ható enyhébb zajterhelést nem tapasztalok.

Az Önkormányzat a Repülőtér működésével kapcsolatos különféle eljárásokban (pl. zajgátló védőövezet kijelölésére irányuló eljárás, környezetvédelmi működési engedélyezési eljárás) több alkalommal alakított ki szakmai véleménnyel alátámasztott javaslatot, indított peres eljárást, valamint kezdeményezett intézkedést, illetve a vonatkozó jogszabályok módosítását a lakosság védelme érdekében.

Végezetül tájékoztatom, hogy a 2025. október 20-án kelt, PE/KTHF/39128-10/2025 számú megkeresésének megfelelően a környezeti hatásvizsgálati eljárás megindulásáról szóló értesítést és az iratbetekintés lehetőségéről szóló tájékoztatót a helyben szokásos módon 2025. október 28. napjától 30 napig tartó időszakra közhírré tettük.

Kérem, hogy a fentiekben foglaltakat az eljárás során figyelembe venni szíveskedjék.”

2.7. Egyesület jogi képviselője:

Elsőként rögzítette, hogy a Kúria utasította ítéletével új eljárás lefolytatására a szervezetet. Az új eljárás alapján már PE/KTHF/00012-55/2024 számon eljárás megindításáról kapott az Egyesület értesítést, majd jelen számon újból. A megismételt eljárásban álláspontjuk szerint a hatóságnak nem kellett volna a „Reptér” [feltehetően a Környezethasználó] kérelmére várni, hanem a Kúria utasításának megfelelően a hatályon kívül helyezett döntésben eljárni. „Mint kiderül a feltöltött iratokból a Reptér a környezeti hatásvizsgálatot a Reptér kérelmével indította el. Azt azonban, hogy a

kérelem 314/2005. (XII. 29.) Kormányrendelet szabályainak, és minden a helyben meglévő építményeket és azok hatásait tartalmazza-e, nincs megemlíti.” 1.) Állítása szerint, mivel az eljárás maga egy megismételt eljárás, így azt is tisztázni kell, hogy a kérelem miért tartalmaz más időpontot, mint a bírósági kötelezés; hivatkozta, hogy a tárgyi eljárásra a Repülőtérén folytatott tevékenység 2006–2023 között bekövetkezett, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendeletben előírt szempontok szerinti jelentős módosítása miatt van szükség. Ehhez képest készült a jövőre vonatkozóan a Dokumentáció. 2.) Állítja, hogy a Dokumentáció állandóan visszatérő hibája, hogy a hatásterület meghatározása igen szűk. A Repülőtér területén kívül egy sokkal bővebb hatásterületet kell meghatározni, a Közérthető összefoglaló 26. oldalán lévő térkép szűk körű. A hatóságnak figyelembe kell vennie a Kvt. 31. § alapján megfelelő-e a hatásterület. „A mérések a zaj és rezgés vonatkozásában tartósan határérték felett vannak. A kültéri határértékek csökkentése ügyében a tudomány legújabb megállapításai ellenére a környezetvédelmi hatóság nem jár el. A 176/1997 kormányrendeletben nincs meghatározva rezgés határérték, amely komoly mulasztás a fenti paragrafus értelmében.” Ezt követően hivatkozik a Kvt. 33–36. §-ában foglaltakra [védelmi övezetek]. Véleményük szerint nincs megfelelően felmérve a mai napig sem a Repülőtér környezetében, a Repülőtér környezetvédelmi hatásterülete. Csak a repülőtér kerítésétől 80-500 méterre lakók kerültek be a zajgátló védőövezet „C” övezeti besorolásába, (holott a zajmérő berendezések 1,6-1,7 km-re helyezkednek el tőle) „A” és „B” övezetek kijelölésre sem kerültek. Az érintett lakók fülsiketítő zajra panaszkodnak a Repülőtér közvetlen közelében a sokszor 2 percenként felszálló gépek miatt. Az éjszakai repülések miatt rosszul alszanak, a gyermekek iskolai teljesítőképességük hanyatlik. Rákoshegy mintegy 10 utcájában a leszálló gépek megbontják a lakóházak tetejét, sok esetben 20-30 cserepet is ledobnak az ingatlanokra, járdákra. „A határérték megállapítások során elsősorban a kibocsájtó, és annak zajkapacitása szerint határozza meg a zajhatár értékeket, nem pedig a védendő területek milyensége szerint. tehát egy ipari létesítményre például jóval szigorúbb zajhatárok érvényesek lakóövezetek védelmét célzandóan, mint a repülőterektől származó zajra. Ez a megkülönböztetés sérti az egyenlő bánásmódhoz való jogunkat, mivel miért kellene repülőzajból 65 dB-t elviselnünk, amikor ipari zajból csak 55 dB-t kell elviselnie a lakóknak.” Ezt követően hivatkozik a Kvt. 87. § és 89. § (1) és (2) bekezdésében foglaltakra [határértékek]. Kijelenti, hogy a Környezethasználó kérelme semmi mást nem tartalmaz, mint a jövőben elkészítésre váró építmények átmeneti hatásának vizsgálatát. Szerintük téves az irány. Egyben kell a rendes reptéri működést és az építkezések hatásainak vizsgálatát kezelni. Ehhez az Európai Parlament és a Tanács 598/2014/EU rendeletére hivatkozik, a kiegyensúlyozott megközelítés gyakorlati alkalmazása lenne segítségére, hogy mit lehetne és kell egy nemzetközi repülőtér környezetében megtenni azért, hogy csökkentsék a környezeti terhelést. 3.) pontként ugyan azokat az észrevételeket teszi, mint feljebb az Egyesület elnöke. Végezetül a dokumentumban nem taglalt környezeti hatások címszó alatt előadja, hogy „Egyesületünk 2018 óta 34 jegyzőkönyvet vett fel tetőbontásokról, amelyet a repülőgépek légörvényei okoztak Rákoshegy területén az ottani lakóházakat érintve. Ez a legkomolyabb környezeti hatás, amelyet a tisztelt hatóság nem hagyhat figyelmen kívül. Az ott alacsonyan a házak felett mintegy 120- és 75 méter magasan elszálló repülőgépek olyan légörvényeket generálnak, amelyek bizonyos esetekben eléri a házak tetőszerkezetét, vagy akár a földet is. Ez a repülőgépek elhaladás után körülbelül 10-15 másodperccel megjelenő félelmetes, nagy erejű örvénylő hang, amely bármilyen tereptárgyat ér, akkor ostorszerű hang mellett nagy rombolásra képes, és olyan gyorsan képes lecsapni akár 30-40 tetőcserepet a tetőkről, hogy nincs az az emberi reflex, amely képes elugrani a nagy sebességgel lezúduló cserepek elől. Ez komolya károkat képes okozni a lakóházakban, melléképületekben, és a fent taglalt hatások miatt életveszélyt is jelent egyben az ott élők számára. Nem lehet tudni mikor, és hol csap le a következő, de a lakosság tudja, hogy bármikor bárhol lecsaphat az ezzel érintett hatásterületen,

Rákoshegy 10 utcájában amennyiben ott repülőforgalom van. Egyesületünk természetesen az összes bizonyítékot, jegyzőkönyveket, és fotókat megküldi a tisztelt hatóságnak, amennyiben ezt a hatóság kéri. Ugyanakkor a hatóság feladata felmérni, hogy milyen hatásokat okoznak ezek a bizonyos légörvények, a mi feladtunk az események dokumentálásban, és a megfelelő hatóságokhoz való fordulásban kimerül”.

2.8. Budapest XVIII. kerület Polgármestere 9/440-7/2025 számon:

„A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében a Budapest Főváros XVIII. Kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata (a továbbiakban: Önkormányzat) ügyfélként — általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 5. § (1) bekezdése alapján biztosított jog alapján — az alábbi észrevételeket teszi:

A Budapest Főváros XVIII. kerület, Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) és környezetének fejlesztése, fenntartása és üzemeltetése a vonatkozó jogszabályi előírásoknak, és a kerületben élők igényeinek nem felel meg. A Repülőtér környezetének alakítása korszerű európai repülőterek környezetétől messze elmarad.

A fejlesztések, valamint az üzemelés során egy, a mai kor elvárásainak mindenben megfelelő Repülőtér kialakítása legyen a cél, melynek fejlesztése és üzemeltetése során is figyelembevételre kerülnek a Repülőtér környezetében élők igényei és jogai is, különös tekintettel az egészséges környezethez való jogra.

A kerület lakói számára az egyik legjelentősebb probléma a Repülőtér üzemeltetése során okozott zaj- és légszennyezés. A környezeti hatásvizsgálat hatásterületének lehatárolása nem megfelelő, az alulméretezett. A tervezett fejlesztések, valamint a Repülőtér jelenlegi és várható üzemelési hatásait is figyelembe véve a hatásterület ténylegesen a kijelöltnél lényegesen nagyobb.

A környezeti hatásvizsgálati dokumentáció (a továbbiakban: Dokumentáció) nem ad kielégítő választ a tényleges és teljes hatásterületen élő lakosok számára a zaj- és légszennyezési problémák kezelésének lehetőségeire, a felelősséget több esetben, az önkormányzatokra, jogalkotókra hárítja.

A Dokumentáció hivatkozik többek között az ablakszigetelési programra, a leszállópályák megközelítésének lehetőségeire, a zajmonitoring rendszer javítására, a leszállópályák váltott használatára, azonban a Repülőtér működéséből eredő tényleges, és a tervezett fejlesztések után várható hatásokat nem fejtik ki, elbagatellizálják.

A várható forgalomnövekedésre és tervezett fejlesztésekre vonatkozó részletes kimutatás hiányában a Dokumentációból nem lehet megbecsülni, a célzott forgalomnövekedéssel járó hatásokat, illetve a Repülőtér működéséből és kibocsátásából fakadó, növekvő hatásokat.

A zajmonitor rendszerre vonatkozó fejlesztések elenyészőek. A zaj- és légszennyezettségi adatokat nem csak a leszállópályák tengelyében, hanem lényegesen nagyobb területen kellene figyelni a lakókörnyezetre gyakorolt tényleges hatásterület alapján. A nyílászáró csere programot ki kellene bővíteni további területekre a tényleges hatások figyelembevételével. Az éjszakai működésből eredő zajokat (különösen a nyári időszakban) jelentősen csökkenteni szükséges, a nyugalmi időszakban zajjal járó tevékenység nem lehet megengedett. Ennek függvényében a zajvédelmi zónák felülvizsgálata időszerű.

A Repülőtér területén nemcsak az egyes fejlesztési beruházások kapcsán, hanem azoktól függetlenül, a meglévő állapotok kezelésére és enyhítésére is a lég- és porszennyezést, valamint a hősziget hatást csökkentő megoldásokat szükséges alkalmazni elsősorban környezettudatos megoldásokkal. A parkolókat fásítani, illetve a felmelegedő felületeket árnyékolni szükséges, emellett a csapadékvíz helyben tartására és a mikroklimatikus viszonyokat javító zöld- megoldások alkalmazására kellene törekedni, ahogy az számos európai Repülőtér környezetében látható. Az innovatív környezettudatos megoldások alkalmazása egy nemzetközi Repülőtértől elvárható magatartás lenne, amely egyben a környezeti hatások csökkentését is szolgálja.

A Dokumentum arra sem ad választ, hogy az egyes fejlesztési beruházások során az alábbi — a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Kerületi Építési Szabályzatáról szóló 6/2022. (III.09.)

önkormányzati rendelettel elfogadott építési szabályzatában (a továbbiakban: BUD KÉSZ) és a helyi környezet védelméről, a közterületek, ingatlanok, település tisztaságáról és a fák védelméről szóló 28/2012. (VI.07.) önkormányzati rendeletben foglalt jogszabályi előírásokból fakadó — kötelezettségeknek hogyan tesznek eleget:

- a) A Repülőtér területén a zaj- és porszenyezés csökkentése érdekében a szabad és burkolatlan területeket többszintű növényállománnyal rendelkező aktív zöldfelületként kell kialakítani, továbbá fokozott gondot kell fordítani a faállomány megóvására, az összefüggő zöldfelületek fenntartására az egyes fejlesztések során is.
- b) A húsnál több gépjárművet befogadó parkoló kizárólag olyan módon alakítható ki, hogy a területén összegyűjthető legyen a csapadékvíz. Ebben az esetben és a csapadékvíz kizárólag hordalék- és olajfogó műtárgyon keresztül vezethető a csapadékvíz-elvezető hálózatba. A nagyméretű, felmelegedő burkolt felületek árnyékolásáról, illetve innovatív, korszerű nem felmelegedő, vízáteresztő burkolatokkal való ellátásáról a területet érintő beruházások során gondoskodni kell. A felmelegedő felületeket zöldfelületekkel sűrűn tagolni szükséges.
- c) A terület élővilágának védelme és fenntartása, valamint a környezeti hatások mérséklése érdekében is fokozott figyelmet kell fordítani a zöldfelület biztosítására, fásításra és a burkolt felületek árnyékolására faültetéssel, továbbá a csapadékvíz helyben tartására.
- d) A kivitelezési munkálatok során a környező lakóingatlanok környezetében a kivitelezést kísérő szállópor légszennyezést csökkentő intézkedésekről a teljes kivitelezés során gondoskodni szükséges.

Az Önkormányzat a jelenlegi, valamint a tervezett fejlesztések utáni üzemeltetés során a beállt gépjármű- és légi jármű forgalom miatt hangsúlyozottan kéri, hogy végezzenek a jelenleginél lényegesen több ponton vizsgálatot a Repülőtér járulékos forgalmából származó zaj-, por- és rezgésterhelésének vonatkozásában. Amennyiben a vizsgálatok határérték túllépést mutatnak, úgy az Önkormányzat kéri a környező lakóépületek védelmére zajcsökkentő intézkedések megtételét.

A fentiekben részletezett hiányosságok és a kerületben tapasztalható tényleges hatások között húzódó ellentmondások feloldásáig az Önkormányzat a Dokumentumot nem támogatja.”

2.9. Egyesület elnöke 2026. február 16. napján:

„Egyesületünk a következő nyilatkozatokat teszi, jelenleg a jogi hivatkozásokat mellőzve, a terjedelem csökkentése és a lényegretörő érvelés érdekében:

I. A környezeti hatásvizsgálat hiányosságai és társadalmi hatások

Egy Környezeti Hatástanulmánynak érdemben, a teljesség igényével kell vizsgálnia a következőket: a környezetre gyakorolt társadalmi hatások, az élővilág védelme (kiemelve, hogy az ember a környezet szerves része), a légszennyezés, a vizek védelme és a zajszennyezés.

1. Társadalmi hatások és egészségvédelem A benyújtott 122 panasz egyértelműen cáfolja a környezethasználó állításait. A panaszok szövege alapján az érintett lakosság számára nem a gazdasági előnyök a mérvadóak, hanem az egészségük, nyugalma, otthonuk és szűkebb környezetük védelme. Az emberek éjszaka pihenni, nappal pedig – otthon tartózkodásuk alatt – regenerálódni szeretnének. Ezt az állandó, gyakran 3-5 percenként jelentkező hangos repülőzaj nemcsak nehezíti, hanem teljesen ellehetetleníti. Mivel ezek alapjogok, a környezethasználó nemtörődöm, slendrián magatartása bizonyíthatóan és széles körben alapjogokat sért.

2. Légszennyezés A 122 panaszos – akik sokszor egész közösségeket képviselnek, hiszen a többség nem vesz részt közvetlenül a hatósági eljárásban – visszatérően panaszodik kerozinszagra és érezhető légszennyezésre. Sajnálatos módon sokan számolnak be háziállataik vagy önmaguk daganatos megbetegedéséről is. A környezethasználó büszke megjegyzései ebben a körben elfogadhatatlanok. Nem ad okot dicsőségre, hogy egy világszinten is közepes forgalmat lebonyolító repülőtér mindössze egyetlen légszennyezés-mérő állomást üzemeltet. Ráadásul saját bevallásuk szerint ezt is több méter magasan helyezték el, ami nem tükrözi az emberek tartózkodási szintjén (a földfelszín közelében) tapasztalható valós értékeket.

3. Vizek védelme és élővilág A kettős kifutópálya korábbi telepítésekor a Merzse-mocsár déli vízgyűjtő területét elvették a pálya alábetonozásával és a déli rész feltöltésével. A mocsár egyedi élővilága ezt az

évtizedek során rendkívüli módon megsínylette, emiatt a terület 1-3 évente kiszárad. A jelenlegi anyagban nem szerepel olyan eljárás, amely érdemben segítené a mocsár faunájának regenerálódását vagy biztosítaná a folyamatos vízellátást.

II. Kapacitásnövekedés és forgalmi adatok

A repülőtér fejlesztésével kapcsolatban a környezethasználó részéről továbbra is a tények és az alapvető logikai összefüggések eltagadása zajlik. A fejlesztés hatásaiból egyszerűen kiveszik a légiforgalom növekedéséből származó környezetszennyezés emelkedését, így elmarad annak kiértékelése, valamint a megfelelő csökkentő és enyhítő eljárások kidolgozása.

A tények azonban a Budapest Airport Zrt. saját, nemrég kiadott éves környezeti jelentése alapján a következők (2025-ös adatok):

•REKORD CARGO FORGALOM: 426.519 árutonna (42,17% növekedés 2024-hez képest)

•REKORD UTASFORGALOM: 19,6 millió fő (11,36% növekedés 2024-hez képest)

•REKORD MŰVELETSZÁM: 138.243 darab (9,20% növekedés 2024-hez képest)

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér ezzel elsőszámú légiáru-elosztóvá vált Közép-Kelet-Európában, ami vitathatatlanul jelentős környezetterhelés-növekedéssel jár.

A ferihegyi repülőtér forgalomműveletének 1976 óta (az első hatástanulmány készítésétől):

A ferihegyi repülőtér forgalomműveletének 1976 óta, amikor az első hatástanulmány készült a repülőtér fejlesztéséhez:

Év	Utasszállítás (millió fő)	Műveletszám (ezer db)	Cargo forgalom (ezer tonna)
1976	1.51	28.5	16.0
1986	2.25	34.2	22.5
1996	3.46	56.3	38.6
2006	8.27	126.9	36.3
2016	11.44	96.1	112.1
2026*	21.50	152.0	480.0

*(A 2026-s egy becsült adat)

Ugyanez diagramon bemutatva: (1. melléklet)

Ahogy az ábrán is látható, 1976 óta az utasszállítás a 14-szeresére, a műveletszám az ötszörösére, a Cargo forgalom pedig a legnagyobb mértékben, a kiinduló adat harmincszorosára nőtt.

III. Észrevételek a kapacitásnövekedés tagadásával kapcsolatban

Határozottan visszautasítjuk a környezethasználó azon érvelését, mely szerint a tervezett fejlesztések – különös tekintettel a 3. Terminál megépítésére és a kapcsolódó infrastruktúrára – nem minősülnek kapacitásnövelésnek, és nincsenek hatással a forgalom további növekedésére. Ez az állítás szakmailag megalapozatlan, és ellentmond a saját üzleti stratégiájuknak is:

1. Célhoz kötöttség elve: A 3. Terminál deklarált célja az éves utasszállítás emelése a jelenlegi szintről évi 25-40 millió utasszállításra. Bármely fizikai bővítés, amely lehetővé teszi több gép és utasszállítás kiszolgálását, jogszabályilag is kapacitásbővítő beruházásnak minősül.

2. Indukált forgalom: Közlekedéstudományi alapvetés, hogy az infrastrukturális kínálat bővítése indukálja a keresletet. A nagyobb áteresztőképesség vonzza az új légitársaságokat, ami elkerülhetetlenül növeli a műveletszámot (gépmozgást).

3. Önellentmondás: A környezethasználó 2035-re vonatkozó prognózisa (Az új, 3-as terminállal és a hozzá kapcsolódó közlekedési fejlesztésekkel a kormány becslése szerint duplájára, a jelenlegi 20-ról negyvenmillió utasszállításra nő a budapesti repülőtér utasszállítása.- Magyar Nemzet) önmagában cáfolja, hogy a fejlesztés nem jár forgalombővüléssel. Ennek az okozati összefüggésnek a letagadása megkérdőjelezi a hatásvizsgálat hitelességét. Ha a hatóság elfogadja azt az abszurd feltételezést, hogy az építkezéseknek nincs hatása a forgalomra, a hatásvizsgálat célja válik okafogyottá.

Hivatkozunk továbbá a Kúria vonatkozó ítéletére: a repülőtér környezeti hatásait nem lehet egyetlen, önkényesen kiválasztott számhoz (pl. 25%-os kapacitásbővítés) kötni. A bővítéseket 'csokorban', összességükben kell vizsgálni, meghatározva azok konkrét forgalomművelet növelő hatását. Például:

•A Cargo City megépítésének köszönhetően a teheráru forgalom a 2006-os szinthez képest több mint megkétszereződött.

•A 14 karú utasmóló és egyéb létesítmények révén az utasforgalom a korábbi 8,2 millióról (2006) több mint a kétszeresére nőtt.

IV. Infrastrukturális korlátok és biztonsági kockázatok

A forgalom extenzív növekedése (különösen a 2026-ra jóslt évi 152 000 művelet) súlyos infrastrukturális és közlekedésbiztonsági aggályokat vet fel. Hivatkozunk a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. szakmai megállapításaira, melyek elismerik a légtér és az infrastruktúra fokozódó telítettségét.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a repülőtér üzemmenete elérte a kritikus tűréshatárt. Dokumentált tény, hogy a futópályák átmeneti kiesésekor nincs elegendő tartalék a rendszerben, ilyenkor a járatokat Debrecenbe, Bécsbe vagy Pozsonyba kell átirányítani. Ez is bizonyítja, hogy a környezethasználó a biztonságos üzemeltetés határait feszegeti.

A hatásvizsgálatnak figyelembe kell vennie, hogy a túlterhelt légtér miatti várakozási idők (holding) és kényszerű kitérők olyan területeket (pl. Óbuda, XIII. kerület, Dél-Buda) is érintenek, amelyek kívül esnek a hivatalos zajgátló övezeten, ám a tényleges terhelés ott is elviselhetetlen. Ezt támasztja alá a repülőtértől akár 20 km-re fekvő ingatlanok tulajdonosainak panaszáradata. Ha a repülőtér nem itt lenne, vagy kialakítása más lenne, ezek a panaszok nem születtek volna meg. Az összefüggés letagadása szakmai nonszensz. A távoli kerületek felett megjelenő zaj- és légszennyezés kizárólagos forrása a Budapest Airport forgalomművekedése. Ezek nem légügyi absztrakciók, hanem fizikai környezeti terhelések, amelyek a környezetvédelmi engedélyezés tárgyát képezik.

A környezeti egység elve: Az 1995. évi LIII. törvény értelmében a környezetet egységben kell kezelni. Nem fogadható el a felelősség korlátozása csak a futópályák közvetlen környezetére, miközben a generált forgalom a főváros távoli pontjain is rontja a környezeti állapotot. Amennyiben a hatóság ezeket 'légügyi' kérdésként kezeli és kizárja a vizsgálatból, úgy megsérti a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet előírásait a hatások teljes körű feltárásáról.

V. Észrevétel a 'jószomszédi viszonyra' való hivatkozással kapcsolatban

A környezethasználó visszatérően hivatkozik a 'jószomszédi viszonyra', de ez a dokumentációban tartalom nélküli frázis marad. A Ptk. 5:23. § értelmében a tulajdonos köteles tartózkodni minden olyan magatartástól, amellyel másokat szükségtelenül zavarja.

1. Érdemi párbeszéd hiánya: A környezethasználó szisztematikusan kerüli a párbeszédet Egyesületünkkel. Kértük, hogy végezzenek akkreditált zajmérést az Egyesület székhelyén, de ezt elutasították arra hivatkozva, hogy 180 méterrel arrébb már mértek – ám konkrét eredményeket nem tettek közzé. Ugyanez igaz a rezgésterhelésre is: a Vibrocomp Kft. még 2011-ben mért, egy rezgéssel kevésbé érintett területen.

2. Lakófunkció elbagatellizálása: A környezethasználó csak 'valószínűsíti', hogy a Bélatelepi úti házakban laknak. Ez nem jószomszédi viszony. Az ott élők felmenői már akkor ott laktak, amikor a repülőtér még nem is létezett. A GKSZ-övezeti besorolás nem mentesít a védelem alól, hiszen ott is lehetnek szolgálati lakások, a gazdasági övezetekre is vannak zajhatárok, a tulajdoni lapokon pedig 'Kivett lakóház és udvar' szerepel, ami védendő.

3. Passzív védelem vs. Valódi megoldás: Az ablakszigetelés nem a zavarást szünteti meg, hanem a lakókat kényszeríti zárt ablakok mögé. A valódi jószomszédi viszony a forrásnál történő zajcsökkentést (pl. éjszakai forgalom tilalma) és a kifutópályától oldalra 450-550 méternél közelebb lévő, illetve a kifutópályák küszöbétől légvonalban 3 Kilométernél közelebb lévő ingatlanok önkéntes kivásárlását jelentené.

4. Profitmaximalizálás: A 2025-ös 42,2%-os cargo-növekedés bizonyítja, hogy a gazdasági érdek felülírja a lakosság pihenéshez való jogát. A jószomszédi hivatkozás addig hiteltelen, amíg nincsenek számszerűsített, szankcionálható garanciák a forgalmi plafonra és a zajcsökkentésre.

VI. Eljárási hibák és mérések követelése

További észrevételeink a környezethasználó eljárásával és állításaival kapcsolatban:

•Zajgátló védőövezet: A kijelölési eljárásnak jóval hamarabb meg kellett volna indulnia. Jelenleg exlex-állapot állhat elő az előző hatályának lejártá és az új kijelölése között. A lakosokat nem értesítették az eljárás megkezdéséről.

- Mélyalvási időszak:** A maximalizált műveletszámot rendszeresen, sokszoros mértékben túllépik, így nem igaz, hogy ezeket betartanák.
- Határérték-túllépés:** A repülőtér saját Környezetvédelmi Jelentése ismeri el, hogy a legforgalmasabb 6 hónap adatai alapján a 6 mérőállomásból 4 esetben az éjszakai zaj átlagosan is meghaladja az 55 dB-t. Ezen területeknek automatikusan a hatásterület részévé kellene válniuk.
- Visszamenőleges hatásvizsgálat:** A Kúria döntése értelmében 2006-tól 2023-ig visszamenőleg is vizsgálni kell a fejlesztések hatását. Ha a hatóság ezt nem követeli meg, nem tesz eleget a bírósági döntésnek.

Követeléseink:

- 1.**Független mérés:** A Hatóság rendeljen el akkreditált zaj- és rezgésmérést az Egyesületnek otthont adó lakóingatlanon, a benti határértékek vizsgálatával együtt. A környezethasználó láthatóan fél ettől, ezért elengedhetetlen a független szakértő (hivatal) bevonása.
- 2.**Vibrocomp Kft. anyagának elutasítása:** A lakosság nevében kollektíven elutasítjuk a Vibrocomp Kft. számításait. A cég nem ismeri a repülőtér valós környezetét (több esetben utcákat tévesztettek), és a stratégiai zajtérképezés hatásterületi behatárolásra való felhasználása jogellenes.

VII. Konklúzió és javaslatok

A Közmeghallgatáson 'felszólaló' 122 fő és a széleskörű panaszok bizonyítják, hogy a probléma Budapest szinte minden kerületét érinti, és a helyzet az elmúlt években kritikussá vált. A légiforgalom elérte azt a szintet, amelyet légügyi eljárásokkal (forgalomelosztással) már nem lehet kezelni. Az 598/2014/EU rendelet értelmében ilyenkor területrendezésre és korlátozásra van szükség.

A COVID-időszak (2020-2021) évi 4-6 milliós utasforgalma mellett a panaszok megszűntek, ami megfelel az 1976-os tanulmányban meghatározott napi maximum 220 műveletes maximális kapacitásnak. Ez az a szint, amit a lakosság tolerálni képes. Jelenleg azonban a magyar állampolgárok, és különösen a gyermekek pihenéshez és egészséges fejlődéshez való joga sérül a profitérdek miatt.

Összegző javaslataink:

- 1.**Éjszakai repülési tilalom:** Az éjszakai forgalmat azonnali hatállyal meg kell szüntetni.
- 2.**Tehermentesítő repülőtér:** Haladéktalanul meg kell kezdeni egy Budapest környéki tehermentesítő repülőtér kijelölését a cargo és a diszkont (fapados) forgalom számára. Enélkül a társadalmi feszültségek tovább fokozódnak.
- 3.**Biztonsági védőövezet és kivásárlás:** A törvényi előírásoknak megfelelő védőövezet kijelölésével és a kivásárlásokkal a kettes kifutópálya használhatósága is javulhatna a lakosság túlterhelése nélkül.

Kérjük a Tisztelt Hatóságot, hogy ezen korlátozások és garanciák nélkül ne adjon ki működési engedélyt a környezethasználónak. A reklamációk súlya bizonyítja, hogy ez az ügy nem vehető félvállról."

3. Környezethasználó válaszai a Magánszemélyek és ügyfelek észrevételeire, nyilatkozataira:

3.1. PE/KTHF/39128-173/2025 számon módosított, PE/KTHF/39128-77/2025 számú végzés – 2025. december 17. napján benyújtott kiegészítésben az észrevételekre (1–24.) az alábbi válaszokat adta:

„A Budapest Airport Zrt. ezúton köszöni a lakosság és az ügyfelek észrevételeinek összegyűjtését és továbbítását a környezetvédelmi hatásvizsgálati eljárás keretében. Fontos számunkra, hogy a repülőtér környezetében élők visszajelzései a döntéshozók elé kerüljenek, ezért a beérkezett észrevételeket áttekintettük és (ismétlődő voltukra való tekintettel) tematikusan rendszereztük. **Jelen nyilatkozatunkban a környezetvédelmi hatósághoz 2025. november 12. napjáig beérkezett észrevételek (1-24.), kérdések, panaszok kapcsán felmerülő zajvédelmi kérdésekben kívánunk állást foglalni.**

A repülőtér üzemeltetőjeként célunk, hogy a hatósági eljárás során a környezetvédelmi hatásvizsgálat előzetesen meghatározott tárgyához szükséges minden adatot és információt biztosítsunk és az észrevételek kapcsán nyilatkozatot tegyünk. A Budapest Airport Zrt. a jogszabályokban előírt keretek

között működik, és együttműködik mindazon szereplőkkel, akik a légiforgalom szabályozásáért, a környezetvédelmi előírások betartatásáért, illetve a repülési útvonalak meghatározásáért felelősek.

A Budapest Airport Zrt. fenntartja azt az álláspontot, hogy a belátható időn belül (2025-2030 között) tervezett fejlesztések környezeti hatásait (beleértve a meglévő, valamint engedélyekkel rendelkező infrastruktúra, mint alapállapot elemzését) a 2025. szeptember 30-ai határidővel benyújtott környezeti hatásvizsgálati tanulmány teljeskörűen tartalmazza. A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet határozza meg környezeti hatástanulmány tartalmi követelményeit. A hatástanulmány ezen tartalmi követelményeknek maradéktalanul megfelelően készült.

Ezen nyilatkozat célja, hogy a közérdeklődésre számot tartó témakörökben közérthető információt szolgáltatson, mivel az 1-24. számú észrevételek összességében nem a környezeti hatásvizsgálati dokumentációra vonatkoztak, hanem a budapesti repülőtérrel és repülőtérre közlekedő légiforgalommal érintett lakosság általános panaszai voltak. A Budapest Airport Zrt. által benyújtott környezeti hatástanulmány publikusan elérhető változatának ("01_WSP_BUD_KHT_uzleti_titkot_NEM_tartalmaz_20250929") zaj, rezgés és levegő szempontú elemzése a következő fejezetekben találhatóak: 3.5, 3.7 fejezet, (valamint 1.5.3.6, 1.5.3.7, 2.5.2.5, 2.5.2.6 fejezetek). A környezetvédelmi intézkedéseket az 5. fejezet tartalmazza.

Az 1-24. számú észrevételek alapján, a Budapest Airport Zrt. mint a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetője fontosnak tartja azokat a működéséhez kapcsolódó folyamatokat általánosan ismertetni, amelyekre hatásköre lehet, vagy amelyek a repülőtéri infrastruktúra adottságaiból következnek (például a futópályák iránya és a környező lakott területek kapcsolata). Társaságunk az alábbiakban részletes magyarázattal szolgál azokra az észrevételekre, amelyek objektív problémafelvetést és információkérést tartalmaztak.

1. A környezeti hatásvizsgálati eljárás és a panaszok kapcsolata

Jelen eljárás célja a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, a repülőtéri infrastruktúra, mint meglévő alapállapot, valamint a belátható időn belül (2025-2030 között) tervezett fejlesztéseinek, beruházásainak környezetvédelmi hatóság általi környezeti hatásvizsgálata. Ezzel szemben a beérkezett észrevételek (1-24.) összességében a légijárművek üzemelésével, illetve a légiforgalmi irányítás gyakorlatával kapcsolatosak. Ezek a kérdések nem tartoznak közvetlenül jelen környezeti hatásvizsgálat tárgyához.

Továbbá kiemelendő, hogy a budapesti repülőtér utas- és áruforgalma, és ehhez kapcsolódóan a légijármű-mozgások száma a repülőtér belátható időn belüli (2025-2030 közötti) fejlesztése nélkül is a jelenlegivel megegyező ütemben emelkedne a vizsgált időszakra vonatkozóan, vagyis a 2025-2030 év közötti tervezett fejlesztéseknek, beruházásoknak önmagukban nincs addicionális légiforgalom generáló / járatkapacitás-növelő hatása. A repülőtéri infrastruktúra fejlesztésének, új épületek, építmények létrehozásának az elsődleges célja és indikátora az, hogy az egyéb okokból folyamatosan növekedő utas- és áruforgalom hatékonyan, biztonságosan, komfortosan és fennakadások nélkül, zavartalanul lebonyolítható legyen. Elsősorban tehát a fejlesztéseket maga a kereslet generálja, amelyet az infrastrukturális beruházások lekövetnek, illetve felkészülnek a várható utasforgalmi igények professzionális lekezelésére.

2. A légiközlekedéssel kapcsolatos felelősségi körök tisztázása

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér légiforgalmának kezelése komplex feladat és számos szervezet összehangolt, precíz munkájára van szükség. Az alábbi táblázatban kiemeltük a legfontosabb szereplőket, valamint a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben (Lt.) foglalt feladataikat.

LÉGIKÖZLEKEDÉS SZEREPLŐI ÉS FELADATAIK			
<u>BUDAPEST AIRPORT ZRT.</u>	<u>HUNGAROCONTROL ZRT.</u>	<u>LÉGITÁRSASÁGOK / PÍLÓTA</u>	<u>ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM, MINT LÉGIKÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG</u>
<u>Repülőtéri infrastruktúra</u> Lt. 50/A. § (1)-(3) bekezdései: A Budapest Airport Zrt. feladata a repülőtér infrastruktúrájának üzemeltetése, és a repülőtéri létesítménnyel kapcsolatos egyéb feladatok (balesetek felszámolása, légiközlekedés védelme stb.) teljesítése.	<u>Repülőgépek légi irányítása</u> Lt. 61. § (1) és 61/A. § (3) bekezdései: A HungaroControl Zrt. feladata a repülésbiztonság elsődlegességének szem előtt tartásával a magyar légtérben a <u>légiforgalmi irányító</u> feladatok ellátása, valamint a repülőterek nyújtotta infrastruktúra használatával a légi forgalom áramlásának a szervezése, a repülőgépek le- és felszállásának irányítása, útvonalának megállapítása.	<u>Légi szolgáltatás és repülésbiztonság</u> Lt. 58. § (1) bekezdése: A repülőgép pilótája felel a <u>repülés biztonságért, a légi irányító által kijelölt útvonalak és a repülési szabályok betartásáért.</u> Joga és kötelessége a repülés tartama alatt az ezzel kapcsolatban felmerült minden kérdés eldöntése. Lt. 22. §-a: <u>Légitársaságok végzik a légi szolgáltatást és üzemeltetik a légi járműveket. Az üzemeltető légitársaságok felelőssége a légi járművek megfelelő műszaki állapotban tartása, megfelelő személyzet biztosítása.</u>	<u>Légiközlekedés valamennyi területének hatósági felügyelete</u> Lt. 3. § (1) bekezdése és a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016 (XII. 2.) Korm. rendelet 9. § (4) bekezdése: A Budapest Airport Zrt. által működtetett repülőtér, a HungaroControl Zrt. által irányított légi forgalom és a légitársaságok által működtetett repülőgépekkel kapcsolatos valamennyi <u>hatósági feladat ellátása.</u> Jóváhagyja a repülési útvonalakat, eljárásokat, ellenőrzi a repüléssel kapcsolatos szabályok betartását.

A Budapest Airport Zrt. tehát a repülőtér infrastruktúrájának biztosításával járul hozzá a légiközlekedéshez. A Budapest Airport Zrt. feladata így az, hogy infrastruktúrájával kapcsolatot teremtsen az utasok és a repülőgépek között, teret biztosítva mind az utasok be- és kiszállásának, mind pedig a repülőgépek le- és felszállásának. Fontos megjegyezni, hogy a repülőtér területe, a két futópálya, a gurulóutak, épületek és technikai eszközök, mi több a repülésnek teret adó légtér is a Magyar Állam tulajdonában áll.

A Budapest Airport Zrt. mint repülőtér üzemeltető alapvető feladata, hogy a légiközlekedéshez elengedhetetlen, bizonyos szabályok betartásával bárki által igénybe vehető infrastruktúrát biztosítson. Ennek megfelelően társaságunk – jogszabályon [a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény. 45. § (1) bekezdés], valamint a Magyar Állammal kötött vagyonkezelési szerződésen alapuló – kötelessége a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér futópályáinak fenntartása, a bármely irányból érkező vagy bármely irányba felszálló légijárművek részére az igénybe vehetőségük biztosítása és rendelkezésre bocsátása.

3. A környezetvédelmi hatósághoz 2025. november 12. napjáig beérkezett észrevételek (1-24.), kérdések, panaszok kapcsán felmerülő témák vonatkozásában a Budapest Airport Zrt. válaszai

Zajvédelem - bevezető

A Budapest Airport Zrt. számára kiemelten fontos, hogy folyamatosan kapcsolatot tartson a helyi önkormányzatokkal, támogassa a helyi lakosokat, közösségeket, és előmozdítsa a szomszédos települések fejlesztéseit. Mindannyiunk közös érdeke, hogy a környező települések és kerületek, valamint a repülőtér kölcsönösen megismerje egymás igényeit, érdekeit. A Budapest Airport Zrt. hisz abban, hogy a fejlődés egyik kulcsa a közös gondolkodás, a kölcsönös párbeszéd és a szomszédságában lévő önkormányzatokkal és lakosokkal való együttműködés. A közeli lakosok közvetett gazdasági hatásokon és munkalehetőségeken keresztül részesülhetnek a repülőtér működéséből fakadó előnyökből, ugyanakkor a repülőtér-üzemeltető tisztában van azzal, hogy a repülőgépek zajkibocsátása környezeti terhelést jelent.

Felelős vállalként és jó szomszédként a Budapest Airport Zrt. a zaj- és környezeti kérdéseket kiemelt prioritásként kezeli, és elkötelezett a repülőgépek zajhatásainak kezelése mellett. A vállalat célja, hogy önkéntes kezdeményezéseivel a törvényi követelményeknek és határértékeknek való megfelelésen túlmutató eredményeket érjen el.

A Budapest Airport Zrt. környezetvédelmi szakemberei aktívan kezelik és figyelik a működés zajhatásait, így például zajmérési irányelveket követnek, zajscökkentő kezdeményezéseket hajtanak végre, kapcsolatot tartanak a hatóságokkal és a zajhatások által leginkább érintett helyi közösségekkel.

A Budapest Airport Zrt. 4 fő vezérelv mentén végzi zajvédelmi tevékenységét:

- beruházások végrehajtása a zajhatások csökkentése érdekében,
- a szabályoknak való megfelelés biztosítása és a végrehajtásra vonatkozó követelmények tisztázása,
- önkéntes intézkedések (például jogi kötelezettségen túlmutató [zajvédelmi program](#)³), amelyekkel jelentősen javítható az érintett közösségek életminősége,
- a szomszédos települések lakóinak folyamatos tájékoztatása a repülőtéren végzendő munkákról, amelyek zajhatást eredményezhetnek.

A légiközlekedés zajának csökkentése és lehető legalacsonyabb szinten tartása, valamint a repülőtér közelében lévő lakott területek védelme érdekében a Budapest Airport Zrt. a kötelező zajvédelmi intézkedések mellett számos önkéntes rendelkezést is hozott. A repülőgépek által a repülőtéren, valamint a le- és felszállások által érintett lakóterületeken keltett zaj hatásának mérséklésére irányuló intézkedéseket és szabályokat a Budapest Airport Zrt. Környezetvédelmi Kézikönyve foglalja össze.

A közvetett területeket érő zajhatások mérséklése érdekében a Budapest Airport Szomszédjaiért Alapítvány a Budapest Airport Zrt. támogatásával 2022. szeptember 1-jén elindította [minden idők legnagyobb lakossági zajvédelmi programját](#)⁴. Az Alapítvány a programot 2025-ben is folytatta és elkötelezett annak jövőbeni folytatása mellett.

A repülőtér adottságai, repülési eljárások

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér két, egymással párhuzamos futópályáját évtizedekkel ezelőtt az uralkodó szélirányoknak megfelelően építették meg. A repülőtér környezetében a fő uralkodó szélirány az északnyugati, a második legtöbbször előforduló szélirány pedig a keleti, ezért az uralkodó szélirányokhoz alkalmazkodó tájolás alapján a két futópálya tengelyvonala Budapest több kerületén is keresztülhalad (pl. III., X., XIII., XIV., XVI., XVII., XVIII.), vagy akár a közeli agglomerációs területeken (pl. Vecsés, Üllő, Monor).

A fel- és leszállások két irányban történhetnek, szintén a szél aktuális irányától függően. Amikor északnyugati az szélirány, akkor az induló gépek Budapest felé szállnak fel, ugyanakkor az érkező gépek pedig Üllő felől közelítik meg a repülőtér. Délkeleties szélirány esetén épp ellentétes az áramlási irány, így az induló gépek Üllő felé hagyják el a repülőtér, az érkezők pedig Budapest felett végeznek megközelítést.

³ <https://zajvedelem.bud.hu/>

⁴ <https://zajvedelem.bud.hu/>

A III., XIII., XIV. kerületből érkezett észrevételek javarészt az 1-es futópálya tengelyvonalában haladó érkező forgalomból adódnak, amit akkor tapasztalhatnak a lakók, amikor délkeleties a szélirány (a déli és keleti irányokat is beleértve). Időnként előfordul, hogy ez a szélirány több napig, illetve éjszakára is tartósan megmarad.

Az érkezési eljárások szerint a gépeknek már kilométerekkel a földet érés előtt a futópálya tengelyvonalában, egy az ILS (Instrument Landing System) műszeres leszállító rendszer által meghatározott 3 fok lejtésű siklópályán folyamatosan süllyedve kell megközelíteni a futópályát.

Az érkező gépek tehát a futópályák tengelyvonalában, folyamatosan és egyenletesen süllyedve közelítik meg a repülőtér, továbbá a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér két futópályájának geometriája a megépítésük óta nem változott, így az érkező forgalom évtizedek óta ugyanazon budapesti területeket érinti. A repülőtérhez legközelebb fekvő XVII. kerületi Rákoshegy védelme érdekében a Budapest felől történő megközelítések során kizárólag az 1-es futópályát használhatják az érkező légijárművek, amennyiben ez a futópálya rendelkezésre áll.

A repülésbiztonsági szempontból szigorúan szabályozott repülési eljárások, valamint a repülőtér környezetében tapasztalható beépítettség miatt elkerülhetetlen, hogy a lakott területeket ne érintse a légiforgalom, akár Budapesten, akár az agglomerációban, különösképpen a futópályák tengelyvonalában haladó érkező járatok esetében.

A repülési (érkezési és indulási) eljárások megtervezése, kijelölése és használata tekintetében, továbbá a 10 csomós hátszél szabály kiterjesztése vonatkozásában a Budapest Airport Zrt. nem rendelkezik hatáskörrel, így ezen eljárások, szabályozások módosítására vonatkozóan nincs jogosultsága érdemi állásfoglalást adni. A légiforgalom intenzitására, a járatok menetrendjére szintén nincs ráhatása a repülőtér üzemeltetőjének.

A Budapest Airport Zrt. a jogszabályi és hatósági előírások alapján, jogalkalmazóként üzemelteti a repülőtér, valamint szolgálja ki a repülőtéren a légiforgalmat, és betart minden, számára előírt szabályozást. A repülőtér infrastruktúráinak folyamatosan rendelkezésre kell állniuk a Budapestre érkező vagy onnan induló légiforgalom számára. A vonatkozó jogszabályok és határértékek kapcsán alkalmazott előírások, szabványok a környezeti hatástanulmány 3.7.2. pontjában vannak felsorolva.

A repülőtér működését az előbbieken ismertetett adottságok évtizedek óta behatárolják, azonban a zajvédelmi szabályok a lehetőségek szerint a lehető legnagyobb mértékben alkalmazásra kerülnek. Ezek a környezetvédelmi szabályok a Repülőtéri Kézikönyv részét képező Környezetvédelmi Kézikönyvben is megjelennek, amely szabályokat minden légijárműnek be kell tartania. A repülési eljárások kialakítása során elsődleges szempont a repülésbiztonság, ugyanakkor minden döntésnél figyelmet fordítanak a környezetvédelmi elvek érvényesítésére is.

Zajgátló védőövezet

A Budapest Airport Zrt. jogerős határozattal rendelkezik a zajgátló védőövezet kapcsán.

A légiközlekedési hatóság (akkori nevén: Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal) 2014. augusztus 1-jén kelt, LR/RK/NS/A/1965/0/2014 iktatószámú határozatában zajgátló védőövezetet jelölt ki a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében. A másodfokon eljáró Nemzeti Közlekedési Hatóság Központ Másodfokú Hatósági Főosztálya 2016. január 27-én kelt, EH/MD/NS/A/1965/0/2014 iktatószámú határozatában helybenhagyta az elsőfokú határozatot, amely a közzétételt és az ügyfelek értesítését követően 2016. február 23-án jogerőre emelkedett.

Tekintettel arra, hogy a jelenleg hatályban lévő kijelölés 2026. február 23-án lejár, a Budapest Airport Zrt. a lejárató idő előtt fogja kezdeményezni a zajgátló védőövezet újbóli kijelölését.

Éjszakai korlátozások és mélyalvási díj

A zajgátló védőövezetek kijelöléséről szóló határozattal összhangban a kereskedelmi menetrend szerinti és nem menetrend szerinti légijárművek éjszakai mozgására korlátozást állapítottak meg. Ezen járatok maximálisan tervezhető száma nem haladhatja meg az 50 műveletet este 10 óra és reggel 6 óra között, ezen belül a 6 műveletet éjfél és reggel 5 óra között. Ettől eltérni csak a légiközlekedési hatóság

engedélyével lehet. A hatóság által kiadott engedélyeket a Budapest Airport Zrt. rendszeresen közzéteszi a weboldalán. A tervezési korlátozásokat a HungaroControl Zrt. és a Budapest Airport Zrt. betartja.

A műveleti korlátozás mellett a mélyalvási időszakban a Környezetvédelmi Kézikönyvben szabályozott speciális futópálya használati szabályozás van érvényben annak érdekében, hogy az ebben az időszakban érkező és induló járatok lehetőleg elkerüljék a legsűrűbben lakott területeket.

A Budapest Airport Zrt. 2019-ben bevezette a légitársaságok felé a 'mélyalvási üzemelési díj' rendszerének alkalmazását, amely a légitársaságokat többletdíj megfizetésére kötelezi, ha a mélyalvás időszakában (éjfél és hajnali 5 óra között) üzemelnek. A díj több lépésben emelésre került annak érdekében, hogy ösztönözze a légitársaságokat a mélyalvási időszakban való közlekedés elkerülésére. A mélyalvási díj megemelésén túl a Budapest Airport az elmúlt években többször is egyeztetett a légitársaságokkal a mélyalvási időszak forgalmának csökkentése érdekében. A megemelt díjnak és az említett egyeztetéseknek köszönhetően 2025-ben, 2024 hasonló időszakához képest összességében mintegy 20%-kal csökkent a mélyalvási időszak műveleteinek száma.

2025 áprilisától a mélyalvási időszakban végrehajtott le- és felszállásokra a Budapest Airport Zrt. által alkalmazott alapidíj a 2024-es évhez képest 56%-kal magasabb. Az aktuális Díjszabályzat elérhető a Budapest Airport Zrt. [weboldalán](#)⁵. A mélyalvási díjból befolyt összeget a Budapest Airport Zrt. kizárólag zajvédelmi intézkedésekre és beruházásokra, legnagyobb részt a lakossági zajszigetelési programra fordítja.

Zajmonitoring és járatkövető-rendszer

A Budapest Airport Zrt. a vonatkozó jogszabályi és hatósági kötelezettségek teljesítése, valamint a légiforgalom zajhatásának megfelelő mérése és nyomon követése érdekében zajmonitor- és járatkövető rendszert működtet. A zajmonitor rendszer elsődleges feladata és célja, hogy a zajgátló védőövezettel érintett repülőtér környéki lakott területeken hiteles és folyamatos adatokat szolgáltatson a környezeti, elsősorban a repülési tevékenységből származó zajhatásokról, zajterhelésről.

A zajmonitor rendszer részeként üzemelő zajmérő műszerek Class 1 pontossági osztályba tartozó, rendszeresen kalibrált, hitelesített és a légiközlekedési hatóság által évente auditált eszközök, amelyek az év minden napján üzemelnek, és másodpercenként többször végeznek mintavételezést, majd rögzítik a környezeti zaj változását. A mérési adatok több évre visszamenőleg elérhetők. A mérési eredmények alapján megállapítható, hogy a mérőállomások környezetében a hosszú idejű zajterhelés a legnagyobb forgalmú hat hónapban nem haladja meg a vonatkozó határértékeket, vagyis sem a nappali 65, sem az éjszakai 55 decibeles átlagos zajterhelést. Fontosnak tartjuk kiemelni, hogy az egyedi átrepülések, azaz egy-egy légi jármű elhaladása által keltett pillanatnyi zajhatásokra nincs jogszabály általi zajhatárérték megállapítva. A környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendeletben foglalt nappali és éjszakai zajterhelési határértékek minden esetben hosszú idejű zajterhelésre vonatkoznak.

A mérőállomások elhelyezkedése követi a fel- és leszállási nyomvonalakat, az állomások a repülési eljárásokhoz legközelebb fekvő lakott területeken találhatók, a kijelölt zajgátló védőövezet határán belül vagy ahhoz nagyon közel, amely megfelel a hatósági elvárásoknak, valamint összhangban van a hasonló méretű és forgalmú repülőtereken alkalmazott nemzetközi gyakorlatokkal. A Budapest Airport Zrt. folyamatosan elemzi a mérési eredményeket, a légiforgalom változásait és a zajjal kapcsolatos bejelentések természetét, és szükség esetén a mérőrendszer bővítését is kezdeményezi az érintett önkormányzat bevonásával, hatósággal egyeztetett és jóváhagyott módon. A légiközlekedési hatóság évente végez helyszíni auditot, amely során ellenőrzi a mérőhálózat berendezéseinek sértetlenségét, a zajmérő műszer működőképességét, valamint a hitelesítési bizonyítványokat.

A Budapest Airport Zrt. a környezetvédelmi hatóságok tájékoztatása mellett, a nyilvánossággal is megosztja a mérési adatokat a weboldalán. A lakosok számára 2020 óta elérhető egy járatkövető alkalmazás is, amellyel bárki nyomon követheti a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérre érkező

⁵ <https://www.bud.hu/document/00-tariff-manual-hun-2025-fin-ds-sign/download>

és onnan induló járatokat, valamint a repülőtér közelében telepített 6 zajmérő állomás pillanatnyi mérési eredményeit. Ez a felhasználóbarát felület mindenki számára könnyen értelmezhetővé teszi a repülési és zajmérési adatokat. A webes alkalmazás a következő címen érhető el: <https://bud.flighttracking.casper.aero/>

Jövőben tervezett zajvédelmi intézkedések

A Budapest Airport Zrt. a hatáskörébe tartozó, jövőben tervezett és a zajvédelemmel összefüggő intézkedéseit a környezeti hatástanulmány dokumentáció 3.7 számú fejezetében, valamint a Budapest Airport Zrt. honlapján is elérhető Stratégiai intézkedési terv részletezi.

Rezgés

A környezeti hatástanulmány 3.7 fejezetében kitér a légiforgalom által keltett rezgések korábbi vizsgálatára is. A vizsgálat során a repülőtérhez közeli épületeknél végeztek rezgésmérést az épületre rögzített mérőeszköz segítségével. A mérés eredménye alapján megállapítható, hogy a légiközlekedésből eredő rezgésterhelés nem haladja meg a jogszabályban (a 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendelet 3. mellékletében) foglaltakat, sőt jelentősen a határértékek alatt maradt a rezgésterhelés a mérés alatt. Ezek alapján teljesen kizárható, hogy a légiforgalom károsítsa a repülési eljárások mentén található házak szerkezetét.

Levegőminőség

Az Európai Unió irányelveinek, a nemzeti szintű szabályozásoknak és az önként vállalt környezetvédelmi céloknak megfelelően a Budapest Airport Zrt. korszerű légszennyezettség-mérő állomást üzemeltet a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén. A mérőpont 2007 óta működik a 2. Terminál teraszán (BAIR1.) Budapest Airport Zrt. 2021 óta minden évben közzéteszi honlapján a vállalat éves [fenntarthatósági jelentését](#)⁶, melyben külön szekcióban foglalkozik a levegőminőséggel és publikálja levegőminőség-mérési adatait.

A BAIR1. számú állomás a 2A Terminál tetőteraszán, néhány méterrel a földfelszín fölött helyezkedik el. A mért komponensek: HORIBA típusú monitorok mérik a szén-monoxid (CO), kén-dioxid (SO₂), nitrogén-oxidok (NO, NO₂, NO_x), ózon (O₃), metán és szénhidrogének (CH₄, THC, NMHC), koncentrációját, míg TEOM típusú gép méri a szálló por (PM₁₀) mennyiségét a levegőben. A mérés folyamatosan zajlik. Az utóbbi évek eredményei alapján a repülőtér levegőminősége ezen szennyezők koncentrációja alapján jó, illetve kiváló.

A belátható időn belül (2025-2030 között) tervezett beruházások levegőminőségre való hatásának értékelése a környezeti hatástanulmány 3.5 fejezetében található.”

3.2. PE/KTHF/39128-214/2025 számon módosított, PE/KTHF/39128-128/2025 számú végzés – 2026. január 5. napján benyújtott kiegészítésben az észrevételekre (25–66.; közte a 29.: Felperes1) az alábbi válaszokat adta:

„A Budapest Airport Zrt. ezúton köszöni a lakosság és az ügyfelek észrevételeinek összegyűjtését és továbbítását a környezetvédelmi hatásvizsgálati eljárás keretében. Fontos számunkra, hogy a repülőtér környezetében élők visszajelzései a döntéshozók elé kerüljenek, ezért a beérkezett észrevételeket áttekintettük és az ismétlődő tartalmakat tematikusan rendszereztük. **Jelen nyilatkozatunkban a környezetvédelmi hatósághoz 2025. november 19. napjáig beérkezett észrevételek (25-66.), kérdések, panaszok kapcsán felmerülő kérdésekben kívánunk állást foglalni. Az ismétlődő témakörök esetén kérnénk a 2025. december 17-én benyújtott, 1-24. számú észrevételek kapcsán tett nyilatkozatunkban foglaltakat is szíveskedjenek figyelembe venni.**

Megvizsgálva a 25-66. számú észrevételeket, azok többsége nem a környezeti hatásvizsgálati dokumentációra vonatkozott, hanem a budapesti repülőtér légiforgalmával érintett lakosság általános panaszai voltak. **A Budapest Airport Zrt. nyilatkozata kizárólag az észrevételek környezeti**

⁶ <https://www.bud.hu/document/bud-fenntarthatosagi-jelentes-hu-2024/download>

hatásvizsgálati eljárás szempontjából releváns elemeire terjed ki, a környezeti hatásvizsgálat tárgyát nem képező kérdéseket érdemben nem vizsgálta, így az egyedi, személyes jellegű, illetve a tárgyi eljárás szempontjából álláspontunk szerint nem releváns, vagy kizárólagosan a Hatóságok kompetenciájába tartozó részekre nem vonatkozik.

A repülőtér üzemeltetőjeként célunk, hogy a hatósági eljárás során a környezetvédelmi hatásvizsgálat előzetesen meghatározott tárgyhöz szükséges minden adatot és információt biztosítsunk és az észrevételek kapcsán nyilatkozatot tegyünk. A Budapest Airport Zrt. a jogszabályokban előírt keretek között működik, és együttműködik mindazon szereplőkkel, akik a légiforgalom szabályozásáért, a környezetvédelmi előírások betartatásáért, illetve a repülési útvonalak meghatározásáért felelősek.

A Budapest Airport Zrt. fenntartja azt az álláspontot, hogy a belátható időn belül (2025-2030 között) tervezett fejlesztések környezeti hatásait (beleértve a meglévő, valamint engedélyekkel rendelkező infrastruktúra mint alapállapot elemzését) a 2025. szeptember 30-ai határidővel benyújtott környezeti hatásvizsgálati tanulmány teljeskörűen tartalmazza. A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet határozza meg a környezeti hatástanulmány tartalmi követelményeit, a hatástanulmány ezen tartalmi követelményeknek megfelelően készült.

Ezen nyilatkozat célja, hogy a közérdeklődésre számot tartó témakörökben, a 25-66. számú észrevételek alapján kiegészítse a korábbi nyilatkozatát, amely közérthető információt szolgáltatott az 1-24. számú észrevételek kapcsán.

A nyilatkozatban utalás történik a Budapest Airport Zrt. által benyújtott környezeti hatástanulmány publikusan elérhető változatára ("01_WSP_BUD_KHT_uzleti_titkot_NEM_tartalmaz_20250929"), illetve annak azon részeire, amelyek a kapcsolódó észrevételekben megjelenő kérdésekkel foglalkoznak a szükséges szakmai részletezettséggel.

Az ezen felül objektív problémafelvetést és információkérést tartalmazó észrevételek kapcsán a Budapest Airport Zrt. az alábbi kiegészítést teszi:

1. Zajmérések a repülőtér környezetében

A repülőtér környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól szóló 18/1997. (X. 11.) KHVM-KTM együttes rendelet 13.§-a, továbbá a zajgátló védőövezetet kijelölő légiközlekedési hatósági határozat 6.4. pontja a repülőtér üzemeltetője, (azaz a Budapest Airport Zrt. számára) írja elő a zajmonitor rendszerre vonatkozó üzemeltetési kötelezettségeket. A Budapest Airport Zrt. ennek megfelelően végzi a zajmonitor rendszer folyamatos működtetését, amelynek zajmérési és repülési adatai zárt rendszerben, külső beavatkozástól mentesen keletkeznek, így az adatok manipulálására nincs lehetőség. A mérőállomásokat, illetve a mérés során keletkező adatokat a légiközlekedési hatóság évente ellenőrzi. A zajmérő állomások mérési pontosságát pedig a Budapest Főváros Kormányhivatalának Metrológiai és Műszaki Felügyeleti Főosztálya ellenőrzi, és mérőállomásonként kiadja a hiteles mérésre vonatkozó hitelesítési bizonyítványt, amelyet kettő évente kell megújítani.

2. Területi hatályra vonatkozó észrevételek

A repülőtér területe kizárólag az a terület, amelyet a környezeti hatástanulmány tervdokumentáció 1. fejezetéhez tartozó mellékletek közül az 1-2. rajzszerű "Átnézeti helyszínrajz" című térképen piros vonallal körülhatárolt terület szemléltet, és amely területen belül az érkező és induló légijárművek végrehajtják a leszállási (földet érési), valamint a felszállási (földtől való elemelkedési) műveletet. Ezen területen kívül már a repülőtérhez nem tartozó területek találhatók. A lakott területeket érintő repülési műveletek tekintetében külön jogszabály (a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendelet) szabályozza a légtérhasználatot, a légtér pedig teljes egészében a Magyar Állam tulajdonában van. A Budapest Airport Zrt. felelősségi köre korlátozott, amely a fent hivatkozott 1-24. számú észrevételek kapcsán tett nyilatkozatban részletezésre került.

A hatásvizsgálat során a Repülőtér mint meglévő Telephely lett figyelembe véve, amely az alapállapot, kiinduló állapot a KHT tárgyát képező projektek hatásainak vizsgálata szempontjából. A

környezeti hatástanulmányra vonatkoztatva, mivel a Repülőtér egy meglévő telephely, nem értelmezhető egy olyan állapot, mely során nem létezne repülőtér.

3. A Budapest Airport Zrt. környezeti hatástanulmányának tárgya és követelményei

A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet határozza meg a környezeti hatástanulmány tartalmi követelményeit. A hatástanulmány ezen tartalmi követelményeknek megfelelően készült. A külső szakértő által készített környezeti hatástanulmány ezen felül tartalmazza a környezetvédelmi hatóság PE/KTHF/00012-56/2024 számú - környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatására irányuló kérelem és a környezeti hatástanulmány elkészítésére vonatkozó - hiánypótlási felhívásában foglaltaknak megfelelően az alapállapot elemzését is, részletesen kitérve a hatóság által kiemelt hatásokra, fejlesztésekre.

Az előzményeket a környezeti hatástanulmány 1. fejezete részletesen ismerteti (1.1 A környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatásának elrendelése, beleértve a benyújtandó környezeti hatástanulmány Végzésben előírt tartalmi követelményeit, valamint a 1.2 A környezeti hatásvizsgálat tárgya). A beruházási időszavakat szintén ismerteti a tanulmány. A környezeti hatástanulmány Vezetői összefoglaló részének, Módszertan, a hatásvizsgálat tárgya fejezete, valamint az 1.6 A környezetvédelmi hatástanulmány kidolgozásának menete fejezet ismerteti a részleteket.

A tárgyi eljárás megindítására vonatkozó, fentebb már hivatkozott hiánypótlási felhívást elsődlegesen a 2006. október 26. és 2023. november 27. közötti időszakban megvalósult fejlesztésekkel kapcsolatos részletes adatszolgáltatások hatóság általi - a Kúria vonatkozó döntésében írt szempontok szerinti - elemzése, illetve annak konklúziói alapozták meg, mivel minden egyes múltbeli beruházás egyedi hatásainak értékelése visszamenőleg nem lehetséges, a már megvalósult állapot tekintetében a külön hatásvizsgálat nem értelmezhető. Ugyanakkor ezen körülmények figyelembe vétele a leendő fejlesztések környezeti hatástanulmányában nem mellőzhetők, ezeket az alapállapot részévé kellett tenni (a 2023. november 27. és a jelen eljárás iránti kérelem benyújtásáig megvalósult beruházásokkal egyidejűleg, amely kötelezettséget szintén a fent hivatkozott hiánypótlási felhívás is előírja).

A környezeti hatásvizsgálati eljárás a hatályos jogszabályi környezet alapján a jelenlegi üzemelés és a vizsgált tevékenység környezeti hatásainak értékelésére irányul. Az eljárás tehát nem terjed ki a több évtizeddel korábbi, már nem hatályos döntések és iratok teljes körű bemutatására, és ilyen kötelezettséget a vonatkozó jogszabályok sem írnak elő. Ugyanakkor az alapállapot tartalmazza a Budapest Airport Zrt. vagyonkezelésében lévő infrastruktúrát és annak működési hatásait, a jelenlegi állapot pedig értelemszerűen tartalmaz minden múltbeli fejlesztést.

A részleges környezetvédelmi felülvizsgálat eredményeként megállapításra került, hogy a repülőtér működése megfelel a vonatkozó engedélyekben és jogszabályokban előírt feltételeknek. A Budapest Airport Zrt. az előírt monitoring tevékenységeket folyamatosan teljesíti, a vonatkozó adatszolgáltatásokat az illetékes hatóságoknak megküldi.

4. Hosszú távú fejlesztések környezetvédelmi hatása

A budapesti repülőtér utas- és áruforgalma, és ehhez kapcsolódóan a légi jármű-mozgások száma a repülőtér belátható időn belüli (2025-2030 közötti) fejlesztése nélkül is a jelenlegivel megegyező ütemben emelkedne a vizsgált időszakra vonatkozóan, vagyis a 2025-2030 év közötti tervezett fejlesztéseknek, beruházásoknak, tehát a környezeti hatásvizsgálat tárgyát képező 11 projektnek önmagában nincs addicionális légiforgalom generáló / járatkapacitás-növelő hatása. A repülőtéri infrastruktúra fejlesztésének, új épületek, építmények létrehozásának az elsődleges célja és indikátora az, hogy az egyéb okokból folyamatosan növekedő utas- és áruforgalom hatékonyan, biztonságosan, komfortosan és fennakadások nélkül, zavartalanul lebonyolítható legyen. Elsősorban tehát a fejlesztéseket maga a kereslet generálja, amelyet az infrastrukturális beruházások lekövetnek, illetve felkészülnek a várható utasforgalmi igények professzionális lekezelésére.

A Budapest Airport Zrt. által benyújtott környezeti hatástanulmány a 2025-2030 évek közötti fejlesztésekre vonatkozik (ahol a kiinduló állapot a meglévő állapot). A környezeti hatástanulmány

fent említett módszertana három projekttypust különböztet meg: Alapállapot projektek, KHT tárgyát képező projektek és Kitekintés projektek (1.6.1.1.3 fejezet)

»Kitekintés projektek: ezen projektekre a műszaki adatok, információk még csak koncepció szinten elérhetőek (és részben átnyúlnak a belátható időn túl), így várható környezeti hatásuk szakmailag megalapozottan még nem becsülhető. Azonban a hosszú távú fejlesztési irányok felvázolása, valamint a KHT projektek megértése érdekében a tervezett koncepciók rövid szöveges ismertetése szerepel a dokumentációban egy külön fejezetben. Ezen koncepciók még sokban változhatnak.«

A 2030 után megvalósuló beruházások (például a Terminál 3 új utasforgalmi épület létesítése) ennek megfelelően nem részei jelen eljárásnak. A kitekintés fejezet tartalmazza a hosszú távú repülőtér fejlesztési terveket (információszoolgáltatási jelleggel), azonban a környezeti hatástanulmány fókuszában csak a belátható időn belüli (2025-2030 évek közötti) beruházások állnak, mivel a hosszú távú fejlesztési irányok még változhatnak, kellő műszaki részletezettségük pedig még nem áll rendelkezésre a hatások elemzéséhez.

A Budapest Airport Zrt. a hosszú távú fejlesztéseket is az éppen érvényes engedélyek birtokában és a hatályos jogszabályoknak megfelelő eljárásokkal kezeli, tehát a 2030 utáni fejlesztések környezeti hatásai a megfelelő időpontban, külön eljárások keretében kerülnek vizsgálatra.

5. Levegőtisztasági kérdések

A környezeti hatástanulmány jogszabályi értelemben nem készít teljes körű kibocsátási leltárt (emission inventory), ugyanakkor a levegőminőségi hatások értékelése a vonatkozó fejezetekben megtörtént (1.5.3.6 Levegő, 2.5.2.5 Levegőminőség, 3.5 Levegőminőség, 3.6 Éghajlatvédelmi szempontok - atmoszférikus hatások, 5.1.5 Levegőminőség-védelem). A repülőtér aktuális karbonkibocsátási (Scope 1, Scope 2 és Scope 3) adatai a környezeti hatástanulmány mellékletének 27. oldalán megtalálhatóak

("04_WSP_BUD_KHT_3_fejezet_mell_uzleti_titkot_NEM_tartalmaz_20250929").

6. Biodiverzitási kérdések (épített és természetes környezet)

A 3.2 Élővilág fejezetben kerültek részletesen ismertetésre az élővilággal kapcsolatos várható környezeti hatások becslése és értékelése; továbbá, a 3.9 fejezetben kerültek ismertetésre a környezet-egészségügyi hatások, és a közvetlen gazdasági és társadalmi következmények."

3.3. PE/KTHF/39128-222/2025 számon módosított, PE/KTHF/39128-139/2025 számú végzés; illetve a PE/KTHF/00005-5/2026 számon módosított, PE/KTHF/39128-177/2025 számú végzés – 2026. január 14. napján benyújtott kiegészítésben az észrevételekre (67–122.; közte a 109.: Egyesület elnöke) és az ügyféli nyilatkozatokra (MTVSZ, Budapest X. kerület Polgármestere, Egyesület, Felperes2, Felperes3, Budapest XVIII. kerület Polgármestere) az alábbi válaszokat adta:

„A Budapest Airport Zrt. ezúton köszöni a lakosság és az ismert ügyfelek észrevételeinek összegyűjtését és továbbítását a környezetvédelmi hatásvizsgálati eljárás keretében. Fontos számunkra, hogy a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (továbbiakban: Repülőtér) környezetében élők visszajelzései a döntéshozók elé kerüljenek, ezért a beérkezett észrevételeket áttekintettük, és az ismétlődő tartalmakat tematikusan rendszereztük.

Jelen nyilatkozatunkban a környezetvédelmi hatósághoz 2025. november 24. napjáig, valamint a közmeghallgatásra nyitva álló határidőn túl, 2025. november 24. napját követően, 2025. november 27. és 30. napján beérkezett észrevételek (67-120. és 121-122. sorszámú, továbbá ügyféli beadványok), kérdések, panaszok kapcsán felmerülő kérdésekben kívánunk tájékoztatást nyújtani. Az ismétlődő témakörök esetén kérnénk a 2025. december 17-én benyújtott, 1-24. számú észrevételek kapcsán, és a 2026. január 5-én benyújtott, 25-66. számú észrevételek kapcsán tett nyilatkozatainkban foglaltakat is szíveskedjenek figyelembe venni.

A Budapest Airport Zrt. nyilatkozata kizárólag az észrevételek környezeti hatásvizsgálati eljárás szempontjából releváns elemeire terjed ki, a környezeti hatásvizsgálat tárgyát nem képező kérdéseket érdemben nem vizsgálta, így az egyedi, személyes jellegű, illetve a tárgyi eljárás szempontjából álláspontunk szerint nem releváns, vagy kizárólagosan a Hatóságok kompetenciájába tartozó részekre nem vonatkozik.

A Budapest Airport Zrt. megállapítja, hogy a külön becsatolt ügyféli észrevételek egy része – különösen civil szervezetek és önkormányzatok részéről – összetettebb, szakmai jellegű megállapításokat és a környezeti hatásvizsgálat értelmezésére vonatkozó észrevételeket tartalmaz. Ugyanakkor ezen észrevételek a környezeti hatásvizsgálat jogszabályban meghatározott tárgyi és módszertani keretein túlmutató értelmezési kérdéseket vetnek fel. A Budapest Airport Zrt. hangsúlyozza, hogy a környezeti hatásvizsgálati eljárásban beérkezett észrevételeket – függetlenül attól, hogy azokat magánszemély, civil szervezet vagy önkormányzat nyújtotta be – a fent írtak szerinti elvek mentén, azonos szemléletmóddal értékeli és válaszolja meg. A benyújtó személye vagy szervezeti jellege tehát a tájékoztatásaink tartalmát, struktúráját érdemben nem befolyásolja, a beérkezett észrevételek kizárólag szakmai tartalmuk és a környezeti hatásvizsgálat jogszabályban meghatározott tárgyához való kapcsolódásuk alapján kerültek értékelésre.

Az egyes észrevételekben megjelenő alternatív értelmezések, szakpolitikai vagy stratégiai megfontolások álláspontunk szerint nem érintik a hatástanulmány jogszabályi megfelelését.

A közmeghallgatás formájára, az esetlegesen ügyféli jogállás megállapítására irányuló kérelemként is értékelhető egyes észrevételek nem tartoznak a Budapest Airport Zrt. hatáskörébe, azok kizárólag a környezetvédelmi hatóság kompetenciájába esnek. Ezen észrevételek kapcsán a Budapest Airport Zrt. érdemi nyilatkozatot nem tesz.

A Budapest Airport Zrt. fenntartja azt az álláspontot, hogy a belátható időn belül (2025-2030 között) tervezett fejlesztések környezeti hatásait (beleértve a meglévő, valamint engedélyekkel rendelkező infrastruktúra, mint alapállapot elemzését) a 2025. szeptember 30-i határidővel benyújtott környezeti hatásvizsgálati tanulmány teljeskörűen tartalmazza. A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet határozza meg a környezeti hatástanulmány tartalmi követelményeit, a hatástanulmány ezen tartalmi követelményeknek megfelelően készült.

Ezen nyilatkozat célja, hogy a közérdeklődésre számot tartó témakörökben, a 67-120. és 121-122. sorszámú lakossági észrevételek, továbbá a külön becsatolt ismert ügyféli vélemények kapcsán **kiegészítő** megállapításokat tegyen, mivel azok túlnyomó többsége nem a környezeti hatásvizsgálati dokumentációra vonatkozott, valamint tartalmában megegyezik, illetve ismétli a korábban már részletesen értékelt témaköröket.

A nyilatkozatban utalás történik a Budapest Airport Zrt. által benyújtott környezeti hatástanulmány publikusan elérhető változatára ("01_WSP_BUD_KHT_uzleti_titkot_NEM_tartalmaz_20250929"), illetve annak azon részeire, amelyek a kapcsolódó észrevételekben megjelenő kérdésekkel foglalkoznak a szükséges szakmai részletezettséggel.

Az objektív problémafelvetést és információkérést tartalmazó észrevételek kapcsán a Budapest Airport Zrt. az alábbi kiegészítést teszi:

1. Hatásterület és területi lehatárolás

A Budapest Airport Zrt. ismételten rögzíti, hogy a hatásterület meghatározása a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet, továbbá a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet előírásai, valamint a környezetvédelmi hatóság által meghatározott vizsgálati követelmények alapján, modellezéssel és szakmai módszertannal alátámasztva történik.

A környezeti hatásvizsgálat keretében elkülönül egymástól a Repülőtér területe, a vizsgált hatásterület, valamint a magyar légtér azon része, ahol a légiközlekedési műveletek zajlanak. A légtérhasználat szabályozása, illetve az azon kívüli területeken jelentkező hatások kezelése nem a repülőtér-üzemeltető hatáskörébe tartozik, és nem része a környezeti hatásvizsgálati eljárás tárgyának.

2. Kumulatív hatások értelmezése

A Budapest Airport Zrt. álláspontja szerint a környezeti hatástanulmány a kumulatív hatások vizsgálatát a jogszabályi előírásoknak megfelelően végezte el. A kumulatív hatások a környezeti hatásvizsgálat értelmezésében a vizsgált tevékenységhez – jelen esetben a Repülőtér meglévő működéséhez és a hatályos engedélyekkel rendelkező, valamint a vizsgált időszakban tervezett fejlesztésekhez – kapcsolódó hatások együttes értékelését jelentik. A környezeti hatástanulmány nem terjed ki a Repülőtértől független, más közlekedési, ipari vagy városi zaj- és szennyezőanyag-források összesített vizsgálatára, mivel azok nem képezik a vizsgált tevékenység részét, és nem tartoznak a hatástanulmány jogszabályban meghatározott tárgyi hatálya alá.

3. WHO (World Health Organization – Egészségügyi Világszervezet) ajánlások jogi státusza

A környezeti hatásvizsgálati eljárás során a hatályos magyar és európai uniós jogszabályokban rögzített határértékek, módszertani előírások és eljárási szabályok alkalmazandók. A környezeti hatástanulmány ezen kötelező jogszabályi keretek figyelembevételével készült el; az ettől eltérő, ajánlás jellegű irányelvek alkalmazásának hiánya nem tekinthető a dokumentáció hiányosságának. A WHO, észrevételekben említett ajánlásai szakmai iránymutatásként szolgálnak, azonban nem minősülnek közvetlenül alkalmazandó jogszabálynak.

4. Zajra vonatkozó kérdések

A környezeti hatásvizsgálat célja nem az egyedi zajesemények értékelése, hanem a tevékenységhez kapcsolódó zajhatások hosszabb időtávon értelmezhető, összehasonlítható és szabályozható hatásainak vizsgálata. Ennek megfelelően a hatástanulmány az alkalmazandó jogszabályokban előírt, időbeli átlagolást használó zajmutatókkal dolgozik, azaz ún. zajterhelést mutat be. Az egyedi zajesemények (pl. egy légi jármű egyszeri elhaladása során keltett zajhatás) önmagukban nem alkalmasak arra, hogy a környezeti hatások jogszabályi megfeleléségét megkérdőjelezzék, és azok nem képezik a környezeti hatásvizsgálat módszertani alapját.

A környezeti hatástanulmány dokumentációjának elkészítése során a Repülőtér közvetlen szomszédságában lévő két lakott területen önkéntesen végeztünk ellenőrző zajmérést, egyfelől a Budapest XVIII. kerületi Abaújvár utcában, másfelől a Budapest XVII. kerület Béli utcai úton (a Kulturált Légiközlekedésért Egyesület székhelyétől kb. 180 méterre), az 1-es futópálya 13R jelzésű küszöbéhez legközelebb található lakóházaknál. A mérés részleteit és az eredmények kiértékelését a környezeti hatástanulmány dokumentációjának 3.7.4.2 pontja tartalmazza.

A Repülőtér Stratégiai zajtérképe, valamint az arra épülő Stratégiai intézkedési terv egy teljesen különálló eljárás keretében készült el, és került jóváhagyásra a környezetvédelmi hatóság által, így ezek a dokumentumok nem kapcsolódnak a környezeti hatásvizsgálati eljáráshoz. A stratégiai zajtérkép és az intézkedési terv elkészítését európai uniós direktívák alapján a 280/2004. (X. 20.) Korm. rendelet szabályozza, és 5 évente kell felülvizsgálni. A Budapest Airport Zrt. a kormányrendeletben meghatározott határidők szerint legutóbb 2022-ben készítette el a Stratégiai zajtérképet, valamint 2024-ben a Stratégiai intézkedési tervet. A környezetvédelmi hatóság mindkét dokumentációt külön-külön eljárásban hagyta jóvá, teljesen függetlenül a jelenleg zajló környezeti hatásvizsgálati eljárástól.

Az észrevételek között zaj témakörben felmerült további kérdések kapcsán a korábbi nyilatkozataink részletes, közérthető háttérrel adnak.

5. Levegőtisztaság

A Repülőtérhez, mint vizsgált területhez legközelebbi (~3,5 km) OLM (Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat) mérőállomás Budapest, XVIII. kerület Gilice téren helyezkedik el, amely városi háttérszennyezettséget mér. A levegőminőségi hatások vizsgálata során a kibocsátás helyéhez közeli területeken jelentkezik a legnagyobb koncentráció, a forrástól távolodva a szennyezőanyagok hígulnak és más, nem a légiközlekedéshez köthető kibocsátásokkal összeadódva már nem különíthetők el egyértelműen, ezért a Repülőtérhez köthető levegőminőségi hatások távolabbi területeken nem értelmezhetők.

Ezért a Budapest Airport Zrt. saját légszennyezettség-mérő állomást üzemeltet a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén. A BAIR 1. elnevezésű állomás 2007 szeptemberében került kihelyezésre a 2. Terminál teraszán. Az automata mérőállomáson az elmúlt 2 évet tekintve, éves határérték-túllépés nem történt egyik vizsgált komponens esetében sem. (A részletes mérési eredmények megtekinthetők a Budapest Airport Zrt. évente, önkéntes alapon elkészített, és honlapján publikált [fenntarthatósági riportjában](#)⁷.)

A környezeti hatástanulmányban bemutatott levegőterhelési immissziós számításokat a 2030. évi prognosztizált légiforgalmi adatok, valamint a fajlagos emissziós értékek (ICAO) felhasználásával végeztük el. Az AERMOD View 13.0.0 szoftverrel modellezett levegőminőségi helyzetet légszennyezettségi térképeken ábrázoltuk. A térképek segítségével NO₂, PM₁₀, SO₂ és CO légszennyező-anyagot szemléltettük, illetőleg értékeltük. A számítások eredményei alapján a távlati állapotra megállapítható, hogy az óras és a 24 órás egészségügyi határértékek nem kerülnek meghaladásra. Az Emisszió faktor adatbázisban (ICAO) nem található PM_{2,5}-re vonatkozó faktor.

6. Környezet-egészségügyi hatások kerete

A környezeti hatásvizsgálat keretében környezet-egészségügyi hatások kerülnek értékelésre, a jogszabályban meghatározott módszertan szerint. A hatástanulmány a környezeti tényezők és az általános egészségügyi kockázatok közötti összefüggéseket vizsgálja modellalapú megközelítéssel. Az egyedi élethelyzetekből fakadó egészségügyi panaszok értékelése nem tartozik a környezeti hatásvizsgálat tárgyi hatálya alá.

7. Klímavédelem

A környezeti hatástanulmány azon túl, hogy vizsgálja a klímaváltozás hatását a tervezett fejlesztésekre, szintén figyelembe veszi a tevékenység hatását az éghajlatra. A környezeti hatástanulmány vonatkozó fejezetei: 1.5.3.11 Éghajlatvédelmi szempontok – atmoszférikus hatások, 2.6 Éghajlatvédelmi szempontok, 3.6 Éghajlatvédelmi szempontok – atmoszférikus hatások. Az ÜHG-kibocsátást csökkentő és ellentételező intézkedések a 3.6.1.4 fejezetben találhatóak.

8. Tájékoztatásra vonatkozó észrevétel

A Budapest Airport Zrt. a számára előírt dokumentációkat, beleértve a zajterheléssel kapcsolatos statisztikákat a honlapján közzéteszi. Az adatok Budapest Airport Zrt. új honlapján nem a korábban megszokott helyen található meg. Az átmenetileg hiányzó dokumentumokat a Repülőtér üzemeltető vállalat pótolta, az átmeneti kellemetlenségért elnézést kérünk.

A fentiek alapján a Budapest Airport Zrt. álláspontja, hogy a közmeghallgatás során beérkezett 1-122. sorszámú észrevételek, továbbá a külön becsatolt ismert ügyféli vélemények nem világítottak meg olyan új környezeti hatást vagy körülményt, amely a benyújtott környezeti hatástanulmány módosítását vagy kiegészítését indokolná.

A Repülőtér üzemeltetőjeként célunk, hogy a hatósági eljárás során a környezetvédelmi hatásvizsgálat előzetesen meghatározott tárgyához szükséges minden adatot és információt biztosítsunk és az észrevételek kapcsán nyilatkozatot tegyünk.

A Budapest Airport Zrt. a jogszabályokban előírt keretek között működik, és együttműködik mindazon szereplőkkel, akik a légiforgalom szabályozásáért, a környezetvédelmi előírások betartatásáért, illetve a repülési útvonalak meghatározásáért felelősek.”

3.4. PE/KTHF/00005-26/2026 számú végzés – a 2026. március 16. napján érkezett kiegészítésben a további észrevételekre (Egyesület elnöke, Budapest XVIII. kerületi jegyző 12/117-2/2026 számú tájékoztatása) az alábbi válaszokat adta:

⁷ <https://www.bud.hu/documents/show/bud-fenntarthatosagi-jelentes-hu-2024>

„A Budapest Airport Zrt. fenntartja korábbi nyilatkozataiban és a benyújtott környezeti hatástanulmányban foglalt álláspontját, ugyanakkor – a Hatóság PE/KTHF/00005-26/2026 ügyiratszámú végzése (a továbbiakban: Végzés) alapján – az alábbi, a nyilvánosság részéről ismételt felmerülő témakörökben kiegészítő tájékoztatást kíván nyújtani.

1. A zajgátló védőövezet jogi státusza és megújítása

A légiközlekedési hatóság (akkori nevén: Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatal) 2014. augusztus 1-jén kelt, LR/RK/NS/A/1965/0/2014 iktatószámú határozatában zajgátló védőövezetet jelölt ki a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében. A fellebbezések következtében másodfokon eljáró Nemzeti Közlekedési Hatóság Központ Másodfokú Hatósági Főosztálya a 2016. január 27-én kelt, EH/MD/NS/A/171/1/2016 iktatószámú határozatában helybenhagyta az elsőfokú határozatot, amely a közzétételt és az ügyfelek értesítését követően, 2016. február 23-án jogerőre emelkedett. Ennek igazolásaként jelen nyilatkozat 1. függelékeként csatoljuk a másodfokú határozat első oldalának másolatát, amelyen elhelyezésre került a jogerőre emelkedés dátumát igazoló pecsét.

A Budapest Airport Zrt. rögzíti, hogy a zajgátló védőövezetet kijelölő határozatot - több éves peres eljárás lezárásaként - a Kúria 2025. november 27-én jogerősen hatályában fenntartotta. A Kúria az ítéletében megállapította, hogy a zajgátló védőövezeti tervdokumentáció, valamint a 2016-ban másodfokon lezárt hatósági kijelölő eljárás a 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet, valamint a 18/1997. (X. 11.) KHVM–KTM rendelet előírásainak megfelelő volt.

A Budapest Airport Zrt. a jogszabályi előírásokkal összhangban még a zajgátló védőövezet 10 éves hatályának megszűnése előtt kezdeményezte a védőövezet kijelölésének megújítását, amelynek keretében 2026. január 23-án benyújtotta a kiinduló adatok dokumentációját a légiközlekedési hatóság részére. A hatóság 2026. január 29-én hivatalosan megindította a zajgátló védőövezet megújítását célzó hatósági eljárást, amelynek tényét a KÖFÁT/6481-1/2026 LKH iktatószámú közleményben tette közzé a honlapján. A közleményt jelen nyilatkozat 2. függelékeként csatoljuk.

A zajgátló védőövezet 10 éves hatálya 2026. február 23-án lejárt, azonban a 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet 25.§ (4) bekezdése értelmében ebben az esetben az új zajgátló védőövezet kijelöléséig a korábbi kijelölő határozatban foglalt előírásokat kell alkalmazni.

A zajgátló védőövezet kijelölése és felülvizsgálata külön légiközlekedési hatósági eljárás keretében történik, amely nem képezi a jelen környezeti hatásvizsgálati eljárás közvetlen tárgyát.

2. Zajvédelmi kérdések

A Budapest Airport Zrt. álláspontja szerint a korábban felmerült és a Végzéssel megküldött két ügyféli véleményben megismételt zajvédelmi kérdések kapcsán minden releváns információt megadott a környezeti hatásvizsgálati eljárás során tett korábbi nyilatkozataiban.

A környezeti hatásvizsgálat során alkalmazott zajmodellezés során a hatályos jogszabályi előírások szerinti, időben átlagolt zajmutatók (16 órás nappali és 8 órás éjszakai L(A)eq) alapján történik.

Az egy-egy légi jármű átrepülésekor jelentkező egyedi zajesemények vagy azok pillanatnyi csúcserősségei önmagukban nem képezik a határérték-megfelelőség vizsgálatának alapját. A repüléstől származó zajterhelés értékelése egyfelől a Repülőtér környezetében üzemelő zajmonitoring rendszer hosszú idejű mérési eredményei, továbbá az év során megvalósult légiforgalmi műveletek alapján számított zajterhelési kontúrok alapján történik, a jogszabályban meghatározott módszertan szerinti hosszú idejű átlagolással számolva.

A Budapest Airport Zrt. minden év január 31-ig közzéteszi honlapján az előző év zajmérési és légiforgalmi adatait. A 2025-ös, azaz az eddigi legnagyobb repülési műveletszámú év legnagyobb zajterhelését adó hat hónapjában regisztrált zajterhelési értékeket - zajmérő állomásonkénti bontásban - az alábbi táblázat mutatja be:

Zajmérő állomás száma	Összesített zajterhelés [dB(A)]		Repülési zajesemények zajterhelése [dB(A)]		Háttér- és egyéb zajforrások zajterhelése [dB(A)]	
	nappal	éjszaka	nappal	éjszaka	nappal	éjszaka
1	60,1	53,7	54,7	48,3	58,6	52,2
2	63,0	57,0	62,2	54,8	55,2	52,9
3	58,3	53,9	53,0	45,2	56,8	53,3
4	64,0	55,3	52,7	49,3	63,7	54,1
5	58,8	55,2	57,4	50,1	53,2	53,6
6	58,2	56,1	57,2	53,7	51,4	52,3

A táblázat 'Repülési zajesemények zajterhelése' oszlopcsoportban található a Repülőtér környezetében üzemelő hat mérőállomás által regisztrált, kizárólag repülésből adódó összesített zajterhelési értékek a nappali és éjszakai időszakokra. Mind a hat mérőállomás különböző besorolású lakóövezetben található, amelyekre egységes határértékek vonatkoznak a közlekedési zajforrások szempontjából. A közlekedésből származó zajhatárérték ezeken a lakott területeken nappal 65, éjszaka 55 decibel. A táblázatból látható, hogy a repülésből származó zajterhelés sem éjszaka, sem nappal nem haladta meg a határértéket a 2025-ös évben. Ugyanilyen megállapítás tehető a korábbi években a mérőállomások által regisztrált zajterhelések esetén is.

A zajgátló védőövezet hatályos kijelölése, valamint annak megújítási eljárása biztosítja, hogy a zajterheléssel érintett területek lehatárolása és a szükséges intézkedések jogszabályi keretek között kerüljenek meghatározásra.

3. Kapacitásbővítés kérdésköre – 3. Terminál

Ismételten kiemeljük, hogy a benyújtott környezeti hatástanulmány a 2025–2030 közötti időszakban tervezett fejlesztések környezeti hatásait vizsgálja, a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerinti tartalmi követelményeknek megfelelően. Ebben az időszakban forgalmi kapacitásbővítési projekt nem képezi a környezeti hatástanulmány tárgyát.

A 3. Terminál projekt (újabb nevén Terminál + projekt) a jelenlegi tervek szerint 2030 utáni üzembe helyezéssel számol, így annak részletes környezeti hatásvizsgálata a megvalósítás konkrét paramétereinek ismeretében, külön eljárás keretében történik majd. Ezt az ütemezést a Budapest Airport Zrt. már a környezeti hatástanulmány elkészítése során is jelezte, amikor az említett projektet a 'Kitekintés' fejezetben feltüntette.

(»Kitekintés projektek: ezen projektekre a műszaki adatok, információk még csak koncepció szinten elérhetőek (és részben átnyúlnak a belátható időn túl), így várható környezeti hatásuk szakmailag megalapozottan még nem becsülhető. Azonban a hosszú távú fejlesztési irányok felvázolása, valamint a KHT projektek megértése érdekében a tervezett koncepciók rövid szöveges ismertetése szerepel a dokumentációban egy külön fejezetben. Ezen koncepciók még sokban változhatnak.«)

A Budapest Airport Zrt. hosszú távon tervezi forgalmi kapacitását bővíteni, azonban jelen eljárás tárgya középtávú: a meglévő infrastruktúra, valamint a jogerős engedélyekkel rendelkező és a vizsgált időszakban tervezett fejlesztések környezeti hatásainak vizsgálata.

4. Zöldfelületek és területhasználat

A repülőtér területén a zöldfelületek fenntartása és fejlesztése a repülésbiztonsági, természetvédelmi és vízgazdálkodási szempontok egyidejű figyelembevételével történik, alapul véve azt is, hogy légiközlekedést veszélyeztető nagytestű állat vagy madár élőhelyeül ne szolgálhasson a növénytelepítés. Ezen elvek keretében a vonatkozó jogszabályokat, így különösen a XVIII. kerületi önkormányzati rendeleti szabályokat (a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Kerületi Építési Szabályzatáról szóló Budapest Főváros XVIII. Kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Képviselő-testületének 6/2022. (III. 9.) önkormányzati rendelete, a helyi környezet védelméről, a közterületek, ingatlanok, település tisztaságáról és a fák védelméről szóló Budapest Főváros XVIII.

kerület Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzat Képviselő-testületének 28/2012. (VI.7.) önkormányzati rendelete) a Budapest Airport Zrt. minden esetben betartja.

A burkolt és beépített területek aránya elsődlegesen a repülésbiztonsági és üzemeltetési követelmények által meghatározott. A szabad és burkolatlan területek kezelése során a Budapest Airport Zrt. folyamatosan alkalmazza a porzáscsökkentő, talajvédelmi és vízviSSzatartási megoldásokat, továbbá az egyes fejlesztések során a zöldfelületi kompenzáció elvét.

A konkrét fásítási vagy zöldfelület-fejlesztési programok nem a jelen eljárás tárgyát képezik, ugyanakkor a fenntarthatósági stratégiában és például az éves fenntarthatósági riportban részletesen bemutatásra kerülnek.

A Budapest Airport Zrt. jelenleg is és a jövőben is betartja a hatályos rendeleteket és előírásokat a zöldfelületek megtartásával kapcsolatban is.

1. függelék Zajgátló védőövezetet kijelölő másodfokú határozat, jogerőre emelkedés dátumával [EH/MD/NS/A/171/1/2016. sz. határozat jogerőre emelkedés dátuma: 2016.02.23.]

2. függelék A légiközlekedési hatóság közleménye az új zajgátló védőövezet kijelölési eljárásának megindításáról [Légiközlekedési Hatóság KÖFÁT/6481-1/2026 LKH ikt.sz. közleménye]

4. Hatósági megkeresések:

A Környezetvédelmi Hatóság 2025. november 19. napján, PE/KTHF/39128-78/2025 és PE/KTHF/39128-79/2025 számú végzésével, az Ákr. 25. § (1) bekezdés b) pontja alapján megkereste a Légiközlekedési Hatóságot és a HungaroControlt, hogy az érintett nyilvánosság részéről beérkezett észrevételeket (1–24.) szíveskedjenek érdemben megvizsgálni, és szakterületük szerint elemezni, értékelni, megítélni, megválaszolni, ha szükséges a jogi következtetéseket megállapítani. Továbbá kérte, hogy valamennyi, hatáskörükbe tartozó kérdésre, panaszra adjanak választ – akár témacsoportonként összesítve –, illetve a repülésből származó zajterheléssel, repülési útvonalakkal kapcsolatban fejtsék ki véleményüket. A HungaroControl 2025. december 2. napján HC-15837-8/2025. számon a tájékoztatását megadta.

4.1. HungaroControl HC-15837-8/2025. számon:

„Hivatkozással a PE/KTHF/39128-79/2025 ügyiratszámom, 2025. november 18. napján kelt és a HungaroControl Zrt.-nél 2025. november 19. napján érkezett, a »Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálatai eljárása ügyében megkeresés a nyilvánosság részéről érkezett észrevételek érdemi megvizsgálása érdekében« tárgyú végzésre, a HungaroControl Zrt. hatáskörébe tartozó észrevételekkel kapcsolatban a következő tájékoztatást adja témacsoportonként összesítve.

A PE/KTHF/39128/2025. ügyiratszámom folyamatban lévő, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér vonatkozásában indított környezeti hatásvizsgálatai eljárás a 2025-2030 időszakra vonatkozó, repülőtér területén tervezett fejlesztések környezeti hatásait vizsgálja. A hivatkozott ügyiratszámú végzésben megfogalmazott észrevételek, kérdések és panaszok túlnyomó része a légiközlekedésből származó lakossági zajterhelésre irányul, és nem a környezeti hatásvizsgálatai eljárás tárgyát képező fejlesztési tevékenységek környezetre gyakorolt hatásaira vonatkozik.

Tekintettel arra, hogy Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér tervezett fejlesztései nem érintik a léginavigációs tevékenységet, és kizárólag a földi üzemelés működési terület fejlesztésére irányulnak, így a HC-15837-2/2025. iktatószámú állásfoglalásunkra hivatkozva az alábbi általános kiegészítő tájékoztatást adjuk.

A repülésből származó zajterhelés tekintetében a légiforgalmi szolgáltatónak nincs közvetlen befolyása a repülési zajt okozó zajforrásra, azaz a légijárművekre és azok zajkibocsátására. A légiforgalmi szolgáltató elsődleges feladata a biztonságos és hatékony légiforgalom biztosítása.

A zajterhelés csökkentése fontos szempont, de nem írhatja felül a repülésbiztonságot, ezért a légiforgalmi irányítók csak olyan zajvédelmi eljárásokat alkalmazhatnak, amelyek összhangban vannak a jogszabályokkal, repülési eljárásokkal és az adott forgalmi helyzettel.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környéke már teljesen benépesült, aminek következtében a főváros gyakorlatilag körülvette a repülőteret, így ma már szinte nincs olyan összefüggő, lakatlan területsáv, amely lehetővé tenné, hogy a repülőgépek végig lakóövezeten kívüli vagy ritkán lakott terület felett közelítsék meg, illetve hagyják el a futópályákat. Az indulási és megközelítési eljárások tervezése során mindig lesz olyan lakott területrés, ami érintett lesz a repülés okozta zajterheléssel.

A légiközlekedés egy rendkívül összetett, többszereplős iparág, amelynek működtetéséhez számos szervezet együttműködésére van szükség. A zajterheléssel kapcsolatos kérdések és észlelések kapcsán fontos hangsúlyozni, hogy a repülőgépek útvonalát, mozgását és repülési magasságát egymástól független tényezők és szereplők is befolyásolhatják.

A HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. alaptevékenysége a léginavigációs szolgáltatás szavatolása Magyarország légterében, és a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér induló és érkező légi forgalmának biztonságos kiszolgálása. Társaságunk a légi forgalom irányítását a mindenkor hatályos hazai jogszabályoknak, az európai uniós jogi szabályozásnak és a nemzetközi egyezményekből származó követelményeknek megfelelően végzi.

Általánosságban elmondható, hogy a légi járművek mozgása – indulás és érkezés esetén egyaránt – szigorúan szabályozott indulási és megközelítési eljárások mentén zajlik, s elsődlegesen a repülésbiztonságot szolgálják. A repülési útvonalak és irányok kijelölése nemcsak a repülőtér elhelyezkedésétől, hanem a légiforgalmi irányítás aktuális forgalomszervezésétől, az időjárási viszonyoktól, valamint a nemzetközi előírásoktól is függ.

Magyarország légtér szerkezete, valamint útvonalhálózata egy rendkívül összetett rendszert képez. Társaságunknak ezek figyelembevételével – a repülésbiztonság magas szintű szavatolása mellett – kell kidolgoznia és alkalmaznia a standard repülési eljárásokat, figyelembe véve, hogy mindig felmerülhetnek olyan tényezők (pl. meteorológiai körülmények) vagy váratlan helyzetek, amikor egyedi jelleggel, a közzétett eljárások helyett az említett szabályrendszer egyéb rendelkezéseit kell alkalmaznunk. Ilyen eset lehet például egy zivatargóc elkerülése miatt módosított nyomvonal.

A légiforgalmi szolgálatok ellátásának és eljárásainak szabályairól szóló 57/2016. (XII. 22.) NFM rendelet 17. § (3) bekezdése alapján »a standard indulási, érkezési, megközelítési és várakozási eljárások létesítéséhez, illetve módosításához a légiközlekedési hatóság jóváhagyása szükséges. Az eljárások tervezésére ellenőrzött légtérben ANS szolgáltató jogosult. Az eljárások létesítésére és módosítására vonatkozó kérelmet ellenőrzött légtérben az illetékes ANS szolgáltató, nem ellenőrzött légtérben az illetékes ATS szolgálat vagy a repülőtér üzemben tartója nyújthat be a légiközlekedési hatósághoz«.

A fenti rendelet 17. § (1) bekezdése szerint »az ATS útvonal létesítéséhez vagy módosításához szükséges tervezés során az ICAO Annex 11, 1. és 3. Függelékében és az ICAO Léginavigációs Szolgáltatások Eljárásai – Légijármű Üzemeltetése (a továbbiakban: ICAO Doc 8168) dokumentumban meghatározott eljárásokat kell alkalmazni«, mely követelménynek – biztosítva egyúttal a hazánk légterében közlekedő légitársaságok optimális működését – Társaságunk az eljárások tervezésekor mindenkor eleget tesz.

Egyebekben a hivatkozott jogszabály 17. § (7) bekezdése kimondja, hogy »a standard indulási, érkezési, megközelítési és várakozási eljárások fenntartását és legalább 5 évenkénti felülvizsgálatát ellenőrzött légtérben az ANS szolgáltató, nem ellenőrzött légtérben az illetékes ATS szolgálat vagy a repülőtér üzemeltetője által megbízott, az (5) bekezdésben meghatározott személy az (EU) 2017/373 bizottsági végrehajtási rendelet 6. cikk k) pontjában meghatározott követelmények betartásával végzi el«, mely felülvizsgálat célja alapvetően az akadályadatbázis tartalmának változása esetén az akadályoktól való elkülönítés biztosítása vagy a módosult vonatkozó szabályozási követelményeknek való megfelelés.

A repülési eljárások tervezése nagyon összetett folyamat, amely szigorúan szakmai számításokon és szakterületi terminológián alapul, azonban leegyszerűsített formában a következő lépésekre bontható:

- Az eljárások tervezési folyamat alapja a szükséges adatok összegyűjtése. Ebbe beletartoznak a repülőtér pontos geodéziai adatai, akadályadatbázisok, navigációs eszközök jellemzői, meteorológiai adatok, a légtér szerkezete és korlátozásai, valamint a releváns légijárműtípusok teljesítményadatai, továbbá a környezeti hatásokra, területi érintettségre vonatkozó információk. Ezeket az információkat az eljárás tervezését végző szakember rendszerezi és értékeli.
- Ezután következik maga az eljárás megtervezése, amely során a ICAO repülési eljárások tervezésének módszereit és követelményeit leíró szabályzata (PANS-OPS: Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations) által meghatározott geometriai, navigációs és akadálytávolsági kritériumokat alkalmazzák. Az eljárásstervező meghatározza az eljárás típusát (megközelítési, indulási stb.), majd kialakítja a nyomvonalat, a védett légteret és a szükséges minimális magasságokat. A tervezési szakaszban vizsgálják a navigációs pontossági követelményeket, a fordulók lerepülhetőségét, a légijárművek teljesítményhatárait, valamint az akadályoktól való távolságot.
A cél, hogy az eljárás minden előírást teljesítsen és repülésbiztonsági szempontból megfelelő legyen.
- A megtervezett eljárást ezt követően validálni szükséges. A validáció első része a földi ellenőrzés, amely során egy független légiforgalmi eljárásstervező ellenőrzi a megtervezett eljárást. Szükség esetén, az eljárás típusától és összetettségétől függően, légi validációra is sor kerül valódi repülőgéppel vagy speciális szimulátorral. Ennek célja annak megállapítása, hogy az eljárás a pilóták számára nem okoz-e indokolatlan terhelést.
- Amikor a validáció lezárult, a teljes dokumentációt a légügyi hatóság elé terjesztik jóváhagyásra. A hatóság megvizsgálja a számára benyújtott dokumentáció csomagot és amennyiben megfelelőnek találja, az eljárás hivatalosan jóváhagyásra kerül.
- A jóváhagyást követően az eljárást az ICAO által meghatározott egységes, előre tervezett adatközlési rendszer (AIRAC: Aeronautical Information Regulation And Control) ciklusainak megfelelően publikálják Magyarország Légiforgalmi Kiadványában (AIP). Ez a rendszer biztosítja, hogy a légi navigációban használt **fontos változások** (pl. új eljárások, útvonalak, légterek, frekvenciák) világszerte egyszerre és kiszámítható időpontokban lépjenek hatályba. A kiadvány tartalmazza a teljes eljárási térképet, a navigációs követelményeket, a magasságokat és minden olyan információt, amely a légijárművek biztonságos repüléséhez szükséges.
- A folyamat utolsó eleme az eljárás bevezetése, és a folyamatos felügyelet. A légiforgalmi szolgáltató, pilóták és repülőtéri személyzet tájékoztatást kapnak az új vagy módosított eljárásról. A rendszeres monitoring során vizsgálják a repülési adatokat, a lakossági visszajelzéseket, a navigációs eszközök teljesítményét és az akadály adatok változását.

A repülési eljárások tervezési folyamatának célja, hogy a lehető legmagasabb repülésbiztonsági szint mellett, a légtérfelhasználók számára magas szintű szolgáltatás nyújtását tegye lehetővé. A légi járműveknek követniük kell a közzétett szabvány műszeres repülési eljárásokat a repülés biztonságának szavatolása érdekében.

A szabvány műszeres indulási eljárások (továbbiakban: SID) a légi közlekedésben használt, előre meghatározott eljárások, amelyek biztonságosabbá, hatékonyabbá és kiszámíthatóbbá teszik a repülőgépek felszállását és emelkedését. A SID egy olyan előre megtervezett útvonal, amelyet a repülőgépek a futópályáról történő felszállás után követnek az emelkedési szakaszban, amíg el nem érik a következő navigációs pontot vagy irányt a légtérben. Fontos megjegyezni, hogy a légijárművek nem kötött pályán közlekednek, így a névleges nyomvonalától való eltérések minden irányba egy adott védőtávolságon belül előfordulhatnak.

A SID-et végrehajtó légi járművek számára előírt minimális emelkedési profil gradiense 3,3 százalékos, azonban a Társaságunk által alkalmazott - AIP-ben is közzétett - minimális emelkedési profil gradiense ennél magasabb, 5,5 százalékos. A SID-et végrehajtó légi járművek repülési magassága tehát meghaladja a nemzetközi standardban előírt minimumot. Az emelkedési gradiens megemelésének célja, hogy a lakott területek felett magasabban közlekedjenek a légi járművek. A repülési műveletek pontos végrehajtása azonban a légi jármű személyzetének felelőssége.

A **megközelítési eljárások** ugyancsak fontos szerepet játszanak a repülőgépek biztonságos és hatékony kezelésében. A repülőgépek leszálláskor előre meghatározott útvonalakon, úgynevezett navigációs pontokon haladnak keresztül, hogy biztonságosan tudják megközelíteni a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér futópályáit. Ezek az eljárások biztosítják, hogy a repülőgép megfelelő pozícióban legyen a leszállópályához képest, és a megfelelő sebességgel, magassággal, valamint konfigurációval közelítse meg azt. A megközelítési eljárások általában szabványosítottak, és a repülési útvonalakhoz, illetve a repülőterekhez igazodnak. Azok pontos betartása elengedhetetlen a biztonságos leszálláshoz, különösen rossz időjárási körülmények között vagy intenzív forgalom esetén.

A légi járművek pontos és biztonságos leszállását elsődlegesen egy precíziós megközelítési navigációs rendszer (ILS: Instrument Landing System) segíti, az általa sugárzott jelek alapján közelítik meg a légijárművek a repülőtér futópályáit. A megközelítési rendszer állandó és megfelelő irányú süllyedési szöggel a leszállópályáig vezeti a repülőgépet. A rendszer részét képezi egy irányász- és egy sikló pályaadó. Az utóbbi meghatározza a 3 fokos elméleti sikló pályát az érkező légi járművek számára, mert ez az ideális megközelítési szög, amely a biztonságos leszállást szavatolja a legtöbb repülőgéptípus esetében. Ezzel elkerülhető, hogy túl meredek vagy túl lapos legyen a futópályák megközelítési szöge. A műszeres megközelítési eljárások alapján a repülőgépeknek a repülőtér megközelítésekor kötelező jelleggel egyenes vonalban kell a futópályát megközelíteniük, amelyet nemzetközi és hazai repülésbiztonsági előírások rögzítenek. Ebből következően a leszálló gépek útvonalának jelentős módosítására jogi és szakmai okokból nincs lehetőség.

A Magyarország Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványában közzétettek szerint a 31-es a preferált futópályairány (Vecsés felől érkezés, Budapest felé indulás), azonban Budapest tehermentesítése érdekében a kisforgalmú időszakokra az alábbi előírások vonatkoznak:

- a) A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren nincs érvényben repülési tilalom, azonban 00:00 és 05:00 óra között (mélyalvási időszak) a 31R pályavég használandó az érkezésre, míg a 13L pályavég az indulásra. Ez azt jelenti, hogy a légijárművek Vecsés felől közelítik meg, illetve afelé hagyják el a repülőteret. A szabályozás célja, hogy a mélyalvási időszakban mentesítse Budapest fővárost a zajterheléstől.
- b) 00:00 és 05:00 óra között (mélyalvási időszak) a futópályairány-váltást akkor kell megkezdeni, ha a 13-as irányultságú talajszél hátszélkomponens értéke meghaladja a 10 csomót (alap esetben ez 5 csomó), vagy ha a légiforgalmi irányító tudomására jut, hogy a végső megközelítési területen, 2000 láb (610 méter) tengerszint feletti magasság alatt a hátszélkomponens eléri vagy meghaladja a 20 csomós értéket. A szabályozás célja az, hogy a zajvédelem szempontjából kedvezőbb futópályafelhasználási rend minél tovább alkalmazható legyen. Az aktuális oldal- és hátszélkomponens ismeretében a légijármű személyzetének felelőssége eldönteni, hogy végrehajtja-e a le- vagy felszállást az adott futópályára külsőre.
- c) 05:00 és 08:00 óra között a HungaroControl Zrt. mindig fenntartja a 13-as futópályairány preferálását (Vecsés felé történő indulás, Budapest felől érkezés), ezért az említett időszakban – amennyiben az időjárási viszonyok ezt lehetővé teszik – nincs induló forgalom Budapest felé, és az érkező gépek száma is elenyésző a főváros felett ebben az időszakban.

Tekintettel arra, hogy a mélyalvási időszakban is alkalmazott futópályafelhasználási rend, azaz a Vecsés felőli érkezés, illetve az afelé történő indulás kizárólag kisforgalmú időszakokban alkalmazható, ezért ennek az üzemelésnek a **kiterjesztését a nappali időszakra Társaságunk semmilyen formában nem támogatja**, beleértve az ezzel járó jogszabály módosítást sem, tekintettel arra, hogy a mélyalvási időszakban a légi járművek egy futópályáról, egymással szemben hajtják végre az érkezési és indulási eljárásokat és ez a nappali, nagy forgalmú időszakban számottevően növelné a műveleti kockázatokat, és kedvezőtlenül befolyásolná a repülés biztonságát.

A Bizottság 923/2012/EU számú, a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról szóló végrehajtási rendeletének SERA.3105 pontja határozza meg általánosságban, SERA.5005 f) pontja a VFR, SERA.5015 b) pontja pedig az IFR repülések esetében alkalmazandó minimális repülési magasságokat. Mindhárom pont tekintetében kivételt képeznek a minimális repülési magasságokra vonatkozó szabályok alól a fel- és

leszállás esetei, tehát jogszabályban **nincs előírt minimális repülési magasság a le- és felszálló légi járművekre.**

A **zivataros időszakok** különösen nehéz és veszélyes helyzetet jelentenek a légiforgalmi szolgáltató számára. Zivataros időjárási körülmények között, a veszélyes időjárási jelenségek elkerülése érdekében gyakran szükségessé válik a szabványostól eltérő útvonalak engedélyezése, amely egyaránt érintheti az induló és az érkező forgalmat. Ezek kiadására a személyzet kérelme alapján, illetve a légiforgalmi irányító által észlelt forgalmi helyzet függvényében kerülhet sor.

Különösen viharos időszakokban fontos, hogy a légiforgalmi szolgáltató minden intézkedést megtegyen a repülőgépek zivatarkerülését elősegítendő, hogy a légi járművek biztonságosan tudják folytatni útjukat.

Ugyanakkor ezek a manőverek a lakóházak felett történő elhaladásokkal együtt a megszokottól eltérő zaj- és rezgésterhelést okozhatnak.

A jelenleg alkalmazott műszeres szabvány indulási és megközelítési eljárások megfelelnek a nemzetközi és hazai előírásoknak, továbbá **optimális üzemelést biztosítanak** a hozzánk közlekedő légitársaságok számára. Nyomvonaluk módosítása jelenleg nem szerepel a HungaroControl Zrt. stratégiai terveiben.

Társaságunk a budapesti nemzetközi légikikötő üzemelési rendjéhez alkalmazkodik, ugyanakkor a légiforgalom nagyságára, összetételére, valamint a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér működésére nincs közvetlen befolyása.

Tapasztalataink szerint a különböző kerületek és települések igényei gyakran ellentmondásban állnak egymással. Ebből következően hangsúlyozandó, hogy a jelenlegi optimális üzemelés fenntartása mellett bármely új, szintén optimális légiforgalmi helyzet kialakítása kizárólag a vonatkozó szakmai és repülésbiztonsági előírások teljes körű betartása, valamint az érintett önkormányzatok és társadalmi szereplők közötti konszenzus megvalósulása esetén látjuk megvalósíthatónak.”

A Környezetvédelmi Hatóság 2025. november 26. napján, PE/KTHF/39128-129/2025 és PE/KTHF/39128-130/2025 számú végzésével, az Ákr. 25. § (1) bekezdés *b)* pontja alapján megkereste a Légiközlekedési Hatóságot és a HungaroControlt, hogy az érintett nyilvánosság részéről beérkezett észrevételeket (25–66.) szíveskedjenek érdemben megvizsgálni, és szakterületük szerint elemezni, értékelni, megítélni, megválaszolni, ha szükséges a jogi következtetéseket megállapítani, kitérve a repülési eljárásokra és magasságra vonatkozó aggályokra. Továbbá kérte, hogy valamennyi, hatáskörükbe tartozó kérdésre, panaszra adjanak választ – akár témacsoportonként összesítve –, illetve a repülésből származó zajterheléssel, repülési útvonalakkal kapcsolatban fejtsék ki véleményüket.

A Környezetvédelmi Hatóság 2025. november 26. napján, PE/KTHF/39128-140/2025 és PE/KTHF/39128-141/2025 számú végzésével, az Ákr. 25. § (1) bekezdés *b)* pontja alapján megkereste a Légiközlekedési Hatóságot és a HungaroControlt, hogy az érintett nyilvánosság részéről beérkezett észrevételeket (67–120.) és nyilatkozatokat (MTVSZ, Budapest X. kerület Polgármestere, Egyesület) szíveskedjenek érdemben megvizsgálni, és szakterületük szerint elemezni, értékelni, megítélni, megválaszolni, ha szükséges a jogi következtetéseket megállapítani, kitérve a repülési eljárásokra és magasságra vonatkozó aggályokra, ezek függvényében pedig felülvizsgálnák-e a jelenlegi protokollokat. Továbbá kérte, hogy valamennyi, hatáskörükbe tartozó kérdésre, panaszra adjanak választ – akár témacsoportonként összesítve –, illetve a repülésből származó zajterheléssel, repülési útvonalakkal kapcsolatban fejtsék ki véleményüket.

Légiközlekedési Hatóság KÖFÁT/62220-5/2025/LKH számon adott tájékoztatása:

„A légiközlekedési hatóságként eljáró építési és közlekedési miniszterhez (1440 Budapest, Pf. 89.; a továbbiakban: Hatóság) 2025. november 20-án érkezett, PE/KTHF/39128-78/2025. ügyiratszámú,

2025. november 26-án érkezett, PE/KTHF/39128-129/2025 ügyiratszámú, valamint a 2025. november 26-án érkezett, PE/KTHF/39128-140/2025 ügyiratszámú végzésekben megküldött lakossági észrevételek és panaszok (1-120.) kapcsán – amelyek a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárásához kapcsolódnak – tartalmi vizsgálatát követően a Hatóság egyben válaszolja meg.”

A Környezetvédelmi Hatóság 2025. december 5. napján, PE/KTHF/39128-178/2025 és PE/KTHF/39128-179/2025 számú végzésével, az Ákr. 25. § (1) bekezdés b) pontja alapján megkereste a Légiközlekedési Hatóságot és a HungaroControlt, hogy az érintett nyilvánosság részéről beérkezett észrevételeket (121–122.) és nyilatkozatokat (Felperes2, Felperes3, Budapest XVIII. kerület Polgármestere) szíveskedjenek érdemben megvizsgálni, és szakterületük szerint véleményezni, ha szükséges a jogi következtetéseket megállapítani. 2025. december 10. napján a Légiközlekedési Hatóság KÖFÁT/62220-7/2025/LKH, valamint a HungaroControl HC-15837-10/2025. számon a tájékoztatását megadta.

4.2. Légiközlekedési Hatóság KÖFÁT/62220-7/2025/LKH számon:

„A légiközlekedési hatóságként eljáró építési és közlekedési miniszterhez (1440 Budapest, Pf. 89.; a továbbiakban: Hatóság) 2025. november 20-án érkezett, PE/KTHF/39128-78/2025. ügyiratszámú, 2025. november 26-án érkezett, PE/KTHF/39128-129/2025 ügyiratszámú, valamint a 2025. november 26-án érkezett, PE/KTHF/39128-140/2025 ügyiratszámú és a 2025. december 08-án érkezett, PE/KTHF/39128-178/2025 ügyiratszámú végzésekben megküldött lakossági észrevételek és panaszok (1-122.) kapcsán – amelyek a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárásához kapcsolódnak – annak tartalmi vizsgálatát követően a Hatóság az alábbiakról tájékoztatja.

A beérkezett 122 lakossági beadványban a panaszosok több, ismétlődő és jól körülhatárolható témakört érintettek. Ezekre az alábbiakban ad összefoglaló választ a Hatóság.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) a légi járművek által végzett műveletekről és a zajszökkentéssel kapcsolatos eljárásokról az alábbiakról tájékoztatom.

A légiforgalmi útvonalak és az alkalmazott repüléstechnikai eljárások szigorú nemzetközi és hazai előírások alapján kerülnek meghatározásra. Ezek kialakítása során elsődleges szempont a légiközlekedés biztonsága, a légi forgalom zavartalan lebonyolítása és a környezetvédelmi követelményekkel összhangban történő üzemeltetés. A Repülőtérre érkező és onnan induló légi járműveknek a Magyarország Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványában (AIP – Aeronautical Information Publication) közzétett érkezési és indulási eljárásokat (SID/STAR) kell követniük.

Magyarországon a légiforgalmi irányítást, valamint az indulási és érkezési eljárások tervezését a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt. végzi, az eljárások jóváhagyása pedig a Hatóság feladata.

Az útvonalak és a műszeres repülési eljárások engedélyezése során a Hatóság köteles betartani a hatályos nemzetközi és hazai jogszabályokat. Az eljárások elsődlegesen a légi járművek és az utasok biztonságát szolgálják, ugyanakkor a lehetőségekhez mérten minimalizálják a légi járművek okozta környezeti terhelést a lakott területek felett.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság 2016. január 28-án kelt, EH/MD/NS/A/171/1/2016. számú másodfokú határozata helybenhagyta az elsőfokú, 2014. augusztus 1-jén kelt LR/RK/NS/A/1965/0/2014. iktatószámú, a Repülőtér környezetében kijelölt zajgátló védőövezet határozatát. A határozatot több alkalommal is bírósági felülvizsgálat iránti kérelemmel támadták meg, azonban a Kúria 2025-ben ítéletével ezen eljárásokat lezárta, és a Hatóság határozatát helybenhagyta, így a zajgátló védőövezet kijelölésére vonatkozó határozat jelenleg is hatályos.

E határozat szerint a mindenkor hatályos AIP-ben közzétett Szabvány Műszeres Indulási (SID) eljárás követése – könnyű turbulencia-kategóriájú légszűrővel légi járművek vagy 9500 láb alatti utazómagasságot kérő légi járművek kivételével – az IFR repüléseket végző légi járművek számára 31-es futópályairány esetén QNH 7000 láb (2150 méter), 13-as futópályairány esetén QNH 4000 láb (1200 méter) tengerszint feletti magasság eléréséig kötelező.

A légi járműveknek a PANS OPS (Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations) szerinti zajcsökkentő indulási eljárást kell alkalmazniuk. Ennek célja a szabvány műszeres indulási eljárások alatt élő lakosság zajterhelésének csökkentése, valamint annak elősegítése, hogy az induló légi járművek mielőbb elérjék az előírt kezdeti emelkedési magasságot. Ezt követően a légi járművek elhagyhatják a szabvány eljárást, és a desztináció felé folytathatják útjukat. Bizonyos esetekben – például zivatarkerülés vagy forgalmi okok miatt – a légiforgalmi irányítónak ettől eltérő, kitérő útvonalat kell meghatároznia.

A Budapest irányába induló légi járműveknek (31-es irány) 2150 méter tengerszint feletti magasságig kötelező a számukra előírt szabvány indulási eljárás követése. A 7000 láb elérését követően kaphatnak direkt útvonalat, amely így nem minden esetben esik egybe a műszeres indulási vagy érkezési eljárások vonalvezetésével.

A repülés fizikai törvényszerűségei alapján a fel- és leszállásokat szembeszélben kell végrehajtani; ennek megfelelően a szélirány változásakor a használt futópályairány is változik.

Érkezési eljárás esetén a léginnavigációs szolgáltató munkatársai meghatározott útvonalpontokon keresztül vezetik rá a légi járműveket a műszeres leszállító rendszer (ILS) irányásvárára és síklópályájára. A légi járműveknek már a futópálya elérése előtt kilométerekkel annak vonalában kell haladniuk.

A Repülőtér üzemeltetője, a Budapest Airport Zrt. (a továbbiakban: BA Zrt.) rendszeresen hitelesített zajmonitor-rendszerrel folyamatos zajméréseket végez a Repülőtér környezetében. A zajterhelési határértéket a mértékadó forgalom alapján kell meghatározni, nem pedig egy-egy nap adatai szerint, hanem a legforgalmasabb hat hónap forgalmát figyelembe véve.

A BA Zrt. havi és negyedéves rendszerességgel szolgáltat adatokat a zajterhelés alakulásáról az érintett hatóságok számára, és a mérési eredményeket a honlapján is közzéteszi. Az eredmények egyértelműen mutatják, hogy az elmúlt évek forgalmi adatai alapján – még tartósabb pályázárások alatt sem – történt határérték-túllépés lakott területeken.

A Hatóság folyamatosan vizsgálja és ellenőrzi a repülésből származó zajterhelést a hat helyszínen telepített, hitelesített zajszintmérő műszerekkel működő zajmonitor-rendszer adatai alapján.

A BA Zrt. zajvédelmi program kidolgozására kötelezett, amely magában foglalja a környezetkímélő repülési eljárásokat és korlátozásokat, a földi zajterhelés csökkentését célzó intézkedéseket, a területhasználat módosításának lehetőségeit, valamint az ingatlanokkal kapcsolatos zajvédelmi intézkedések ütemezését. A programelemek megvalósulásáról – például az ablakszigetelési programról – a BA Zrt. rendszeresen tájékoztatást ad.

A fentiek alapján tájékoztatom, hogy a műszeres indulási és érkezési eljárások az elmúlt években nem változtak, és a repülőtér forgalma is a pandémiát megelőző időszak szintjén mozog.

A Repülőtér 0–24 óras üzemidő szerint működik, amely zajszempontból három időszakra tagolódik: nappali (06:00–22:00), éjszakai (22:00–06:00) és mélyalvási időszak (00:00–05:00). Egyik időszakban sem tiltott a lakott területek feletti repülés, amennyiben a vonatkozó szabályokat betartják, azonban az esti és a mélyalvási időszakban korlátozott a műveletek száma. Minden időszakban a fent ismertetett eljárások az irányadók.

Repülésbiztonsági szempontok figyelembevételével a Repülőtér esetében 00:00 és 05:00 óra között a megengedett hátszél-összetevő érték 10 kt (18 km/h), szemben a nappal alkalmazott 5 kt (9 km/h) értékkel. Az 5 és 10 kt közötti hátszél esetén a repülőtéri irányító toronynak a futópálya-választásnál elsődlegesen a nem budapesti irányú pályairányokat kell előnyben részesítenie zajcsökkentési szempontból, mérsékelve a főváros feletti forgalmat. A légi jármű parancsnoka ugyanakkor

repülésbiztonsági okokra hivatkozva visszautasíthatja a zajcsökkentési célból felajánlott futópálya használatát. A nappali időszakra vonatkozó hátszél-összetevő emelését a Hatóság repülésbiztonsági okokból nem támogatja. A nagy forgalmú nappali üzem során a megemelt hátszél csökkentené a légijárművek felszállási és leszállási teljesítményét, növelné a féktávot és a túlfutás kockázatát, valamint a forgalomsűrűség miatt aránytalanul növelné a kumulatív biztonsági kockázatot. A 10 csomós hátszél alkalmazása kizárólag az éjszakai, alacsony forgalmú időszakban, zajcsökkentési célú, korlátozott kivételként engedhető meg, amely a nappali üzem biztonsági követelményeivel nem összeegyeztethető.

A Repülőtér Hatóság által jóváhagyott Díjszabályzata tartalmaz egy jelentős mértékű mélyalvási üzemelési díjat, amely a légitársaságokat a mélyalvási időszakon kívüli üzemelésre, illetve a lehető legcsendesebb légijárművek alkalmazására ösztönzi. A díj mértéke a légijármű zajbizonyítványában szereplő zajszintértékektől és a használt futópályairánytól függ; Budapest irányú forgalom esetén a díj kétszeres. A díjból befolyt összeget kizárólag a zajvédelmi program intézkedéseinek megvalósítására lehet fordítani, így többek között az érintett lakóingatlanok zajszigetelésére és az ablakcsere programra.

A Hatóság tájékoztatja a tisztelt eljáró Hatóságot, hogy a levegőtisztasággal kapcsolatos kérdések megválaszolásában a Hatóságnak nincs hatásköre.”

4.3. HungaroControl HC-15837-10/2025. számon:

„Hivatkozással a PE/KTHF/39128-130/2025 és a PE/KTHF/39128-141/2025 ügyiratszámokon, 2025. november 25. napján kelt és a HungaroControl Zrt.-nél 2025. november 26. napján érkezett, a »Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében megkeresés a nyilvánosság részéről érkezett észrevételek érdemi megvizsgálása érdekében« tárgyú végzésekre, valamint a PE/KTHF/39128-179/2025 ügyiratszámokon, 2025. december 05. napján kelt és a HungaroControl Zrt.-nél 2025. december 08. napján érkezett, a »Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében megkeresés« tárgyú végzésre a HungaroControl Zrt. hatáskörébe tartozó észrevételekkel kapcsolatban a következő tájékoztatást adja témacsoportonként összesítve.

A PE/KTHF/39128/2025. ügyiratszámon folyamatban lévő, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér vonatkozásában indított környezeti hatásvizsgálati eljárás a 2025-2030 időszakra vonatkozó, repülőtér területén tervezett fejlesztések környezeti hatásait vizsgálja. A hivatkozott ügyiratszámú végzésben megfogalmazott észrevételek, kérdések és panaszok túlnyomó része a légiközlekedésből származó lakossági zajterhelésre irányul, és nem a környezeti hatásvizsgálati eljárás tárgyát képező fejlesztési tevékenységek környezetre gyakorolt hatásaira vonatkozik.

Tekintettel arra, hogy Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér tervezett fejlesztései nem érintik a léginavigációs tevékenységet, és kizárólag a földi üzemelés működési terület fejlesztésére irányulnak, így a HC-15837-2/2025. és HC-15837-8/2025. iktatószámú állásfoglalásainkat megerősítve az alábbi általános kiegészítő tájékoztatást adjuk.

Magyarország légtérszerkezete, valamint a légijárművek részére rendelkezésre álló útvonalhálózat egy rendkívül összetett rendszert képez. Társaságunknak ezek figyelembevételével – a repülésbiztonság magas szintű szavatolása mellett – kell kidolgoznia és alkalmaznia a standard repülési eljárásokat, figyelembe véve, hogy mindig felmerülhetnek olyan tényezők (pl. meteorológiai körülmények) vagy váratlan helyzetek, amikor egyedi jelleggel a közzétett eljárások helyett az említett szabályrendszer egyéb rendelkezéseit kell alkalmaznunk. Ilyen eset lehet például egy zivatargóc elkerülése miatt módosított nyomvonal.

A hatályban lévő műszeres szabvány indulási eljárások a lehetőségekhez mérten figyelembe veszik Budapest lakatlan területeit, ám fontos megjegyezni, hogy a légijárművek nem kötött pályán közlekednek, így a névleges nyomvonaltól minden irányba egy adott védőtávolságon belül előfordulhatnak.

A szabvány műszeres indulási eljárások egyik fő célja, hogy a légijárművek mindig megfelelő távolságban legyenek a tereptől és a mesterséges akadályoktól, a tervezési védőtávolságokra pedig

azért van szükség, hogy még a legkedvezőtlenebb körülmények között is biztonságos repülési útvonalat biztosítsanak minden felszálló légi jármű számára.

Európában az EUROCONTROL (European Organisation for the Safety of Air Navigation) koordinálja és tervezi a légiforgalmat. A szervezet együttműködik a nemzeti hatóságokkal, a légi navigációs szolgáltatókkal, a civil és katonai légtérhasználókkal, valamint a repülőterekkel és több különböző szervezettel.

A biztonságos és hatékony forgalomszervezéssel kapcsolatban az EUROCONTROL European Route Network Improvement Plan (ERNIP)- Part 1 kiadvány fogalmaz meg ajánlásokat. Ezek szerint az indulási és érkezési eljárás keresztezését oly módon kell stratégiai szinten kialakítani, hogy biztosítsa az induló légi járművek számára – egyebek mellett zajvédelmi okokból – a folyamatos emelkedést. Továbbá a közel azonos magassági tartományban közlekedő légi járművek útvonalainak keresztezéséből fakadó potenciális forgalmi konfliktus idejét is minimalizálni kell, amit úgy lehet elérni, hogy keresztezéskor az érintett útvonalak 90 fokot zárnak be.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér esetében is ezen követelmény figyelembevételével történt az eljárások kialakítása.

Fontos azonban, hogy az induló légi járművek ne csak az érkezőktől legyenek stratégiai szinten elkülönítve, hanem az átrepülő légi forgalomtól is, például a dél-kelet irányból Bécsbe tartó, országunk felett átrepülő, de már süllyedőben lévő légi járművek jelentős mértékű forgalmat generálnak Magyarország észak-nyugati légtérében.

A jelenleg alkalmazott műszeres szabvány indulási és megközelítési eljárások megfelelnek a nemzetközi és hazai előírásoknak, illetve optimális üzemelést biztosítanak a hozzájuk közlekedő légitársaságok számára, nyomvonaluknak módosítása nem szerepel a HungaroControl Zrt. tervei között.

Tapasztalataink szerint a különböző kerületek és települések igényei gyakran ellentmondásban állnak egymással. Ebből következően hangsúlyozandó, hogy a jelenlegi optimális üzemelés fenntartása mellett bármely új, szintén optimális légiforgalmi helyzet kialakítása kizárólag a vonatkozó szakmai és repülésbiztonsági előírások teljes körű betartása, valamint az érintett önkormányzatok és társadalmi szereplők közötti konszenzus megvalósulása esetén látjuk megvalósíthatónak.”

A Környezetvédelmi Hatóság 2026. február 25. napján, PE/KTHF/00005-27/2026 és PE/KTHF/00005-28/2026 számú végzésével, az Ákr. 25. § (1) bekezdés b) pontja alapján megkereste a Légiközlekedési Hatóságot és a HungaroControlt, hogy az Egyesület elnökének ügyféli nyilatkozatát szíveskedjenek érdemben megvizsgálni, és szakterületük szerint véleményezni, ha szükséges a jogi következtetéseket megállapítani. A Légiközlekedési Hatóságtól külön kérve, hogy térjen ki válaszában többek között a hatályos zajgátló védőövezet kijelölő határozat és az új zajgátló védőövezet kijelölő eljárás megindításának jogilag is alátámasztott körülményeire, időpontok megjelölésével.

A Légiközlekedési Hatóság 2026. március 5. napján KÖFÁT/13009-1/2026/LKH számon, illetve a HungaroControl 2026. március 11. napján HC-15837-12/2026. számon a tájékoztatását megadta. Továbbá a Légiközlekedési Hatóság tájékoztatásához csatolta a KÖFÁT/6481-1/2026/LKH számú közleményt a Környezethasználó által üzemben tartott Repülőtér környezetében létesítendő zajgátló védőövezet kijelölése tárgyban közigazgatási hatósági eljárás megindításáról.

4.4. Légiközlekedési Hatóság KÖFÁT/13009-1/2026/LKH számon:

„A légiközlekedési hatóságként eljáró építési és közlekedési miniszterhez (1440 Budapest, Pf. 89.; a továbbiakban: Hatóság) 2026. február 25. napján érkezett, PE/KTHF/00005-27/2026 ügyiratszámú végzés mellékleteként megküldött ügyféli nyilatkozat kapcsán – amely a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) környezeti hatásvizsgálati eljárásához kapcsolódik – annak tartalmi vizsgálatát követően a Hatóság az alábbiakról tájékoztatja.

A Repülőtér zajgátló védőövezet kijelölő eljárásával kapcsolatban a Hatóság az alábbiakat adja elő:

A Nemzeti Közlekedési Hatóság 2016. január 28-án kelt, EH/MD/NS/A/171/1/2016 másodfokú határozata helybenhagyta az elsőfokú, 2014. augusztus 1-jén kelt, LR/RK/NS/A/1965/0/2014. iktatószámú, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezet kijelölő határozatát, amely 2026. február 23. napjáig volt hatályban.

A Hatóságnál 2026. január 23. napján, KÖFÁT/6484/2026/LKH iktatószámon, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemben tartója, a Budapest Airport Zrt. kérelmére közigazgatási hatósági eljárás indult a zajgátló védőövezet újbóli kijelölése iránt. A Hatóság az eljárás megindulásáról a lakosság tájékoztatását – az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 89. § (1) bekezdése alapján – közlemény közhírré tétele útján teljesítette, tekintettel arra, hogy az ügyfelek köre pontosan nem állapítható meg. A közlemény a Hatóság hirdetőtábláján, valamint honlapján 2026. január 29. napján került közzétételre 15 napos időtartamra. Az Ákr. 85. § (5) bekezdés alapján, ha törvény vagy kormányrendelet másként nem rendelkezik, a döntés közlésének napja a hirdetmény kifüggesztését követő tizenötödik nap. A közleményt mellékelten megküldi a Hatóság.

A Hatóság tájékoztatja továbbá, hogy a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet 25. § (1) bekezdése szerint a repülőtér körül kijelölt zajgátló védőövezet megszűnik, ha

a) a kijelölésre vonatkozó határozat időbeli hatálya megszűnik.

Azonban a 25. § (4) bekezdése kimondja, hogy az (1) bekezdés a) pontjában meghatározott esetben a kijelölésre vonatkozó határozat időbeli hatályának megszűnését követően az új zajgátló védőövezet kijelöléséig a korábbi kijelölő határozatban foglalt előírásokat kell alkalmazni.

Az alábbi ügyféli nyilatkozatban foglaltakkal kapcsolatban a Hatóság tájékoztatást ad, hogy amennyiben a Repülőtéren egyik futópálya sem áll rendelkezésre, a légi járművek a vonatkozó légiközlekedési szabályok és repülésbiztonsági előírások alapján kitérő repülőtér igénybevételére kötelesek, ami szétterd nemzetközi eljárás, ami nemhogy nem a biztonságos üzemelés kárára történik, hanem éppen, hogy a biztonságos légiközlekedést szolgálja. Ezért kijelenthető, hogy az ügyfél megállapítása és következtetése teljes mértékben szakmaiatlan és valótlan.

»A tapasztalatok azt mutatják, hogy a repülőtér üzemmenete elérte a kritikus tűréshatárt. Dokumentált tény, hogy a futópályák átmeneti kiesésekor nincs elegendő tartalék a rendszerben, ilyenkor a járatokat Debrecenbe, Bécsbe vagy Pozsonyba kell átirányítani. Ez is bizonyítja, hogy a környezethasználó a biztonságos üzemeltetés határait feszegeti.«

A Hatóság tájékoztatja, hogy az ügyféli nyilatkozatban szereplő további észrevételek megválaszolására a Hatóságnak nincs hatásköre, így azokra vonatkozóan nem tesz észrevételt.”

4.5. HungaroControl HC-15837-12/2026. számon:

„Hivatkozással a PE/KTHF/00005-28/2026 ügyiratszámom, 2026. február 25-én kelt és érkeztetett, a »Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében megkeresés« tárgyú végzésre a HungaroControl Zrt. a saját hatáskörébe tartozó észrevételekkel kapcsolatban a következő érdemi állásfoglalást adja.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér vonatkozásában indított környezeti hatásvizsgálati eljárás a 2025 és 2030 között időszakban, a repülőtér területén tervezett fejlesztések környezeti hatásait vizsgálja. A PE/KTHF/00005-28/2026 ügyiratszámú végzésben megfogalmazott ügyféli nyilatkozat túlnyomó része továbbra is általánosságban a légi közlekedésből származó lakossági környezetterhelésre irányul.

Tekintettel arra, hogy Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér tervezett fejlesztései kizárólag a földi üzemelés működési területét érintik, a léginnavigációs szolgáltatásnyújtást nem, így a korábbi álláspontjainkat megerősítve az alábbi, a léginnavigációs tevékenységet esetlegesen befolyásoló érdemi állásfoglalást adjuk.

Egy repülőtér utasforgalmának bővülése önmagában is növelheti a léginnavigációs rendszerek terhelését, azonban a jól megtervezett utasmólóknak kifejezetten kedvező hatása lehet a repülőtéri munkafolyamatokra és a környezetterhelésre. Az utasmólók bővítése csökkenti a repülőgépek gurulási idejét és a gurulótutak telítettségét, ezáltal a repülőgépek várakozási és hajtóműhasználati ideje rövidül, aminek köszönhetően csökkenhet a CO₂-, NO_x- és a zajkibocsátás.

A mólóbővítés jelentősen javítja a repülőgépek kapuhoz állásának és elindításának folyamatát, így a kiszolgálás és a hátratólás (pushback) egyaránt gördülékenyebbé és kiszámíthatóbbá válik. Ez közvetlenül támogatja a légiforgalom irányítási tervező rendszerek hatékony működését, amelyek az érkező és induló forgalom összehangolásával mérsékelik a késéseket és a felesleges gurulási manővereket. A mólók nagyobb aránya továbbá lehetővé teszi a repülőgépek gyakoribb földi energiaellátását, ami csökkenti a segédhajtóművek (APU) használatának szükségességét. Ennek eredményeként a repülőtér környezetében érzékelhetően mérséklődhet a zaj- és légszennyezés mértéke.

A gurulási és állóhelyrendszer javítja a földi mozgásvezető és irányító rendszer (A-SMGCS) működését is, csökkenti a felszíni konfliktushelyzeteket, és pontosabb forgalomszervezést tesz lehetővé. Az új utasmólók létesítése összességében a léginnavigációs rendszer hatékonyságát növeli, egyúttal mérsékeli a repülőtér helyi környezetterhelését.

Társaságunk alaptévékenysége elsősorban a léginnavigációs szolgáltatás biztosítása Magyarország légtérében, valamint a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér induló és érkező légiforgalmának biztonságos kiszolgálása. A vállalat a légiforgalom irányítását – mint törvényben előírt állami feladatot – a mindenkor hatályos hazai és uniós jogszabályoknak, valamint a nemzetközi egyezményekből származó követelményeknek megfelelően végzi. A léginnavigációs szolgáltatás biztosításakor a HungaroControl Zrt.-nek a budapesti nemzetközi légikikötő üzemelési rendjéhez kell alkalmazkodnia, éppen ezért a légiforgalom összetételére és nagyságára, illetve a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér működésére társaságunknak nincs befolyása.

A forgalomnövekedés önmagában nem jelenti a biztonságos üzemeltetés határának elérését, mivel a repülőtéri kapacitást a hatóság által jóváhagyott működési paraméterek és eljárások határozzák meg. Adott járatok kitérő repülőterekre történő irányítása a nemzetközi repülésbiztonsági rendszer előírt és tervezett eleme, amely a működési tartalék meglétét igazolja, nem pedig annak hiányát. A légtér telítettsége regionális, hálózati jelenség, amit a HungaroControl Zrt. nemzetközi együttműködés keretében kezel, ezért az nem vezethető vissza kizárólag egy repülőtér infrastruktúrájára.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környéke teljesen benépesült, így ma már szinte nincs olyan összefüggő, lakatlan területsáv, amely lehetővé tenné, hogy a repülőgépek végig lakóövezeten kívüli vagy ritkán lakott terület felett közelítsék meg, vagy hagyják el a futópályákat, illetve a várakozási övezetek (holding-ok) kijelölésére sincs lehetőség anélkül, hogy az lakott területet ne érintsen. A hatályban lévő szabványos műszeres indulási eljárások figyelembe veszik Budapest kevésbé lakott területeit, de fontos megjegyezni, hogy a légi járművek nem kötött pályán közlekednek, így a névleges nyomvonalától való eltérések minden irányba egy adott védőtávolságon belül előfordulhatnak. A zajterhelés nagyobb távolságra történő terjedése fizikai sajátosság, amely nem azonos a jogszabályi határértékek túllépésével.

Az éjszakai időszakra (22:00–06:00) tervezhető műveletszámok megvalósulását Társaságunk koordinációs tevékenységgel biztosítja. Helyi idő szerint (LT) 22:00–06:00 óra között legfeljebb 50 művelet, a mélyalvási időszakban – 00:00–05:00 óra között – pedig legfeljebb 6 művelet tervezhető.

Hatósági üzemelési engedély hiányában az éjszakai időszakra előírt maximális számú műveletek felett indulási és érkezési kéréseket Társaságunk elutasítja.

A Budapest környéki tehermentesítő repülőtér haladéktalan kijelölésére vonatkozó javaslat nem megszüntetni fogja a környezeti és társadalmi terhelést, hanem azt más térségekbe helyezi át, új zajterhelési, közlekedési, területhasználati és természetvédelmi konfliktusokat generálva. Egy új repülőtér jelentős közlekedési és légtér szerkezeti átalakításokat, hosszadalmas engedélyezési

eljárásokat, valamint kiemelkedő beruházási és üzemeltetési költségeket igényel, amelyek rendszerszinten növelhetik a működési komplexitást.

A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Környezetvédelmi Kézikönyve jelenleg is tartalmaz olyan előírásokat és korlátozásokat, amelyek ténylegesen befolyásolják és korlátozzák a repülőtér üzemeltetését, és amelyek betartása a repülőtér működésében már most is jelentős üzemeltetési és forgalomszervezési kötelezettségekkel jár.

Véleményünk szerint további korlátozások bevezetése a jelenlegi üzemelési rendet felborítaná, elkerülhetetlenül késéseket eredményezne, és a légiforgalom hatékonyságára is kedvezőtlen hatással lenne, aránytalanul befolyásolva ezzel a repülőtér működését.”

5. A Környezetvédelmi Hatóság hatáskörét érintően az alábbi megállapításokat teszi:

5.1. Komplex környezetvédelmi engedélyezési szempontból:

Az 531/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet és a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet tartalmazzák azt, hogy a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szerinti környezetvédelmi közigazgatási hatósági eljárásokban a Környezetvédelmi Hatóságnak milyen szakkérdéseket kell vizsgálnia, ha az azokban megjelölt feltételek fennállnak; valamint eljárásjogi szempontból a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet mellett a Kvt. és az Ákr., illetőleg egyéb szakági (levegőtisztaság-védelmi, zaj- és rezgésvédelmi, kármentesítései és természetvédelmi) jogszabályok fektetik le azokat a jogi kereteket, amelyek között a Környezetvédelmi Hatóság illetékességi területén (Budapest és Pest vármegye), adott feladat- és hatáskörében eljárhat, ezeket nem lépheti túl (lásd a korábban is említett Ákr. 9. §-a), döntését ezen jogszabályokban meghatározottak alapján hozhatja meg.

A Környezetvédelmi Hatóság jelen döntésében szándékában állt, hogy az általános vélekedéstől eltérően árnyalja azt a képet, ami az elmúlt évtizedekben a nyilvánosság körében kialakulhatott a Repülőtér és annak üzemeltetője vagy üzemben tartója, a Környezethasználóról, valamint magáról a Környezetvédelmi Hatóságról, amely a korábbi döntésekből nem derülhetett ki világosan.

A fentiekben hosszasan és részletesen kifejtettek, illetve az utóbbiak rávilágíthatnak arra, hogy egyrészt a Repülőtéren folytatott tevékenységek rendkívül szerteágazók és összetettek, ebből adódóan számos hatósági jogkört gyakorló állami szerv érintett, másrészt a Környezetvédelmi Hatóság nem teheti meg, hogy olyan korlátozásokat vezessen be a Repülőtéren, akár a Környezethasználón keresztül is (amelyek nemkülönben jogszabály ellenesek lennének), amik nem az ő tevékenységéből fakadnak. Egy példával élve: a Környezetvédelmi Hatóságnak nincs jogszabályi felhatalmazása arra, hogy az adott belső égésű motorral hajtott gépjárműnek a járműnyilvántartásba bejegyzett üzemeltetőjét (jogi vagy természetes személy) kötelezhesse arra, hogy milyen motorral szerelt gépjárművel, milyen útvonalon és miként közlekedjen a közúton, illetve a gépjármű tulajdonosának/üzemeltetőjének megszabhassa, hogy milyen, egyéb jogszabályban meghatározott környezetvédelmi megfelelésséggel kell rendelkezzen – amelyekről egyébként a mindenkori közlekedésért felelős miniszter, a közlekedési hatóság, az útkezelő, rendőrség, vagy éppen az illetékes önkormányzat rendelkezhet. Ténykérdés, hogy önmagában a vonalforrásra (közút, vasút) a Környezetvédelmi Hatóság is rendelkezik hatáskörrel, de nem a mozgó légszennyező forrásra (a levegőterhelést okozó közúti, vasúti, vízi és légi jármű, továbbá a nem közúti mozgó gép [306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet 28. § (1) bekezdés]), tehát a mozgó légszennyező forrásokra vonatkozó rendelkezések nem a Környezetvédelmi Hatóság részére biztosítanak hatáskört (lásd Ítélet [46] bekezdése).

Jelen esetben tehát – és itt reagálva a Magánszemélyek észrevételeire – a Környezetvédelmi Hatóság nem tehet általános vagy konkrét előírást arra vonatkozóan a – Légiközlekedési Hatóság által mindkét jogi entitás részére engedélyezett, a Környezethasználó által üzemben tartott Repülőtér földfelszínén végzett egyes tevékenységek környezetvédelmi aspektusait szabályozó – jelen határozatában, hogy az adott vagy bármely légitársaság tulajdonában lévő és üzemeltetett légi jármű, milyen repülési eljárásokat hajthat végre Magyarország, Pest vármegye, Budapest, vagy a Repülőtér légterében; milyen sárkányszerkezetű repülőgépet és repülőgép-hajtóművet alkalmazhat ezekben a légterekben; a hatóműveknek mekkora zaj- és légszennyezőanyag-kibocsátása lehet; vagy hogy a Repülőtéren az éjszakai időszakra egyetemleges légtérzárát rendeljen el (függetlenül *vis maior* helyzettől, vagy akár donorszerv-szállításától). Továbbá a Környezetvédelmi Hatóság az előzményként szintén közzétett PE/KTHF/00012-56/2024 számú hiánypótlási felhívás indokolásában, a forgalmi adatok kapcsán már kifejtette: a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet nem tartalmazza az utasszámot, az árutonnát, a gépmozgások számát, vagy a (mértékadó) műveletszámot, illetve ezekkel egyenértékű fogalmakat vagy küszöbértékeket, ezért a Környezetvédelmi Hatóság nem tudja figyelembe venni azokat. Jelen határozat indokoló rész IV., XIV. és XVI. fejezetében bemutatottak alapján pedig egyértelművé válhat az, hogy a Környezethasználónak nincs a Repülőtéren folytatott tevékenységén keresztül befolyása az előbbieken jelzett és felvetett problémakörre, szemben a tervezett vagy megvalósuló fejlesztésekre – amelyekről végső soron a magyar állam, mint többségi tulajdonos hozhat döntést. Az Engedélyben valóban rögzítésre került félreérthető megfogalmazással a „*mértékadó repülési műveletszám*” (ilyen fogalom egyrészt nem létezik, másrészt nem ekvivalens a jogszabályban rögzített „mértékadó műveletszám” fogalmával), illetve a „*gépforgalom*”, azaz a gépmozgások száma; a hivatkozott hiánypótlási felhívás szerinti vizsgálat során csak amiatt kerültek figyelembevételre, mert az Engedélyben szerepeltek az idézett formában. A Dokumentációban bemutatott „alapállapot projektek” és a „Dokumentáció tárgyát képező projektek” alapvetően a meglévő infrastruktúra javítására, fejlesztésére, a kapacitások jobb kihasználására irányulnak, ezek a fejlesztések nem járulnak hozzá a légi forgalom növekedéséhez, ellenben a később tervezett létesítmények vagy más fejlesztések esetében, ahol mérlegelni kell egyéb szempontokat is [314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2. § (2) bekezdés a) pontja és a 11. § (4) bekezdése], illetve hangsúlyozandó, hogy a tárgyi eljárás a PE/KTHF/00012-56/2024 számú hiánypótlási felhívásból fakad, a projektek pedig a 2023 utáni és a Dokumentáció benyújtása közötti időintervallumot fedik le.

Pontosan emiatt vonta be a Környezetvédelmi Hatóság a tárgyi eljárás megindulásától kezdődően a – Környezethasználó által a Repülőtér területén, azon belül is csak és kizárólag a földfelszínén folytatott tevékenységével szorosan összefüggő, illetve arra hatással bíró – Légiközlekedési Hatóságot (államigazgatási szerv) és a HungaroControl-t (100%-os állami tulajdonú gazdasági társaság), így módon egyúttal rámutatva a fennálló konfliktusokra, és hogy azok megoldására esetlegesen milyen megoldásokkal szolgálhatnak.

A közmeghallgatásra vonatkozó felvetésekre: a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (11) bekezdése felhatalmazást ad a Környezetvédelmi Hatóságnak arra, hogy a közmeghallgatásra az érintettek személyes megjelenése nélkül, honlapon való közzététel útján kerüljön sor. Mind az érintettek személyes megjelenésével, mind a személyes megjelenésük nélkül (jelen esetben elektronikus vagy postai úton, írásban) tartott közmeghallgatásnak egyaránt vannak előnyei és hátrányai, például, hogy a hivatkozott rendelet szerint a közmeghallgatás céljára alkalmas önkormányzati helyiséget a telepítés helye szerint illetékes önkormányzat jegyzőjének kell biztosítania (a Környezetvédelmi Hatóságnak nincs erre alkalmas hivatalos helyisége), azaz tekintettel a Dokumentációban körülhatárolt

hatásterületre, az észrevétel alapján legalább 2-3 fővárosi területben és településen kellene több órási közmeghallgatást tartani, ahol kétségtelenül lehetne közvetlenül kérdezni, reagálni, csakhogy az önkormányzatok részéről kiválasztott, számukra alkalmas időpontok vagy maga a helyszínek sem felelhetnek meg maradéktalanul mindenkinek, a helyiségek befogadóképessége nem elegendő, vagy éppen nem kellően megközelíthetőek és a többi – kiváltképp a tárgyi, közérdeklődésre számot tartó ügyben. A jelen formában megtartott közmeghallgatásnak valóban hátránya, hogy azonnali reagálásra nincs lehetőség, de semmi nem tiltja, hogy akár ugyanaz a személy később írásban visszakérdezzen, illetve a lehetőség adott, hogy műszaki ismeretek és a több száz oldalas Dokumentáció mélyreható elemzése nélkül, bárki kérdezhesen vagy észrevételt tegyen. A Kúria zajgátló védőövezet kijelölő határozatával kapcsolatos tárgyalása és ítélethozatala semmilyen összefüggésben nem áll a közmeghallgatás határidejével, mivel az, a tárgyi eljárás megindulásához kapcsolódik (2025. október 21-től legalább 30 nap), illetve a határidő kitűzését megelőzően a Környezetvédelmi Hatóságnak nem volt tudomása a Kúria tárgyalásáról, mivel nem is érintett benne.

A zajgátló védőövezet dokumentációjának benyújtását illetően: a 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet 5. § (5) bekezdésének

- 2024. december 31. napjáig hatályos állapotú rendelkezése szerint:

„(5) A zajgátló védőövezetet kijelölő határozatot a csatolt dokumentációval együtt a légiközlekedési, valamint a környezetvédelmi hatósági engedélyezési eljárásokban az előírt tanulmányokhoz, illetve engedélyezési tervekhez mellékelni kell.”

- 2025. január 1. napjától hatályba lépő [a 416/2024. (XII. 20.) Korm. rendelet 1. §-a által] módosított rendelkezése szerint:

„(5) A zajgátló védőövezetet kijelölő határozat számát a környezetvédelmi hatósági engedélyezési eljárásokban meg kell adni, valamint az előírt tanulmányokat, illetve engedélyezési terveket mellékelni kell. A zajgátló védőövezetet kijelölő határozat beszerzése iránt a környezetvédelmi hatósági engedélyezési eljárásokban a hatóság hivatalból gondoskodik.”

A Környezetvédelmi Hatóság értelmezése szerint e rendelkezés mindösszesen annyit mond ki, hogy a környezetvédelmi hatósági engedélyezési eljárásokban a zajgátló védőövezetet kijelölő határozat számát kell megadni, ezen határozat beszerzéséről pedig a Környezetvédelmi Hatóság gondoskodik, valamint *„az előírt tanulmányokat, illetve engedélyezési terveket mellékelni kell”* fordulat a környezetvédelmi hatósági eljáráshoz szükséges dokumentumokra vonatkozik, nem a zajgátló védőövezet kijelölésére irányuló eljárás irataira. Ezt az értelmezést támasztja alá e rendelkezés korábbi időállapota szerinti szöveg (*„a csatolt dokumentációval együtt”*) és a rendelkezést módosító jogszabály, a *jogi versenyképesség érdekében egyes kormányrendeletek deregulációs célú módosításáról* szóló 416/2024. (XII. 20.) Korm. rendelet indokolása:

„A repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet módosítása szerint a zajgátló védőövezetet kijelölő határozatot a környezetvédelmi hatósági engedélyezési eljárásokban nem kell csatolni, elegendő lesz a határozat számát közölni a hatósággal. A zajgátló védőövezetet kijelölő határozat beszerzése iránt a környezetvédelmi hatósági engedélyezési eljárásokban a környezetvédelmi hatóság hivatalból gondoskodik.”

Azon felvetésekre, miszerint a Dokumentáció nem foglalkozik az elmúlt években a Repülőtér területén 2006–2023 között megvalósult fejlesztések és beruházások – Magyar Posta Kicserélő Üzeme, SkyCourt, Cargo City stb. kapacitásnövelő – hatásaival, a Környezetvédelmi Hatóság véleménye szerint nem állja meg a helyét. Egyrészt a Dokumentációban leírták: 2022. január 1. és 2025.

augusztus 31. közötti időszakban folytatott tevékenységére vonatkozóan részleges környezetvédelmi felülvizsgálatot végeztek, melynek eredményeit elsősorban a Dokumentáció 1.5 fejezetében mutatták be. Másrészt a Repülőtér területén eddig megépült és jelenleg is ott lévő építmények, létesítmények, összességében mind a Repülőtéren folytatott tevékenység részei, tehát közvetve vagy közvetlenül e létesítmények hatásai valamilyen formában megjelennek a Dokumentációban, mint területfoglalás, zaj és rezgés, levegőminőség, parkolószám, vagy épp a műveletszámok szintjén, attól függetlenül, hogy 2010-ben vagy 2019-ben adták át. Utólag már nem lehet szétválasztani, hogy az egyes meglévő létesítmények önmagunkban mekkora szerepet játszanak a gépmozgások számában, vagy esetleg a zajterhelésben; illetőleg egy környezeti hatásvizsgálat deklaráltan a jövőre vonatkozik. A tervezett 3. Terminál épületével kapcsolatban a Környezetvédelmi Hatóság megjegyzi, hogy a sajtóban megjelent híreken és a Dokumentáció üzleti titkot tartalmazó verziójában felületesen bemutatottakon kívül, nem áll rendelkezésre semmilyen adat, információ.

Az Egyesület elnökének (109. észrevétel) feltételezhetően a Légiközlekedési Hatóság KÖFÁT/62220-1/2025/LKH számon adott tájékoztatásában foglaltakkal kapcsolatos megjegyzésére – miszerint a Légiközlekedési Hatóság saját bevallása alapján nincs véleményezési jogköre zaj- és rezgésvédelmi értékelés szempontjából, tehát ilyen jogköre a Környezetvédelmi Hatóságnak van – a Környezetvédelmi Hatóság előadja, hogy az észrevételt tevő félreértelmezi a Légiközlekedési Hatóság válaszát, amelyben valójában azt fogalmazta meg, hogy a hatályos jogszabályok alapján egy környezetvédelmi hatósági eljárás keretében nincs véleményezési jogköre, azaz szakkérdésben nem tud állást foglalni a Dokumentációban foglaltakkal kapcsolatosan, tartalmát érdemben nem vizsgálhatja és kiegészítést nem kezdeményezhet, ami nem jelenti azt, hogy ne lenne önálló hatásköre zaj- és rezgésvédelmet illetően, lásd ugyanebben a válaszában hivatkozott jogszabályokat vagy pl. 598/2014/EU rendelet, Szervezeti és Működési Szabályzat, Lt. stb., illetőleg jelen határozat indokoló rész XIV. fejezetében foglaltakat. Továbbá a tárgyi eljárás nem a *zajgátló védőövezet* kijelölésére (benne a zajmonitor rendszer létesítése), vagy a *stratégiai zajvédelmi intézkedési terv* jóváhagyására irányul, ezek külön eljárások, melyeket a Légiközlekedési Hatóság folytat le, a Környezetvédelmi Hatóságot pedig ezen eljárásokba szakhatóságként zaj- és természetvédelmi szakkérdés vizsgálatára, illetve véleményezési jogkörben vonja be. Az Ákr. 38. §-a alapján a kérelmet tartalma szerint kell elbírálni, tehát a Környezetvédelmi Hatóságnak a Dokumentációban foglaltakról kell döntést hoznia.

Az éghajlatvédelemre vonatkozó észrevételek tekintetében látni kell, hogy a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 6. számú melléklet 3. pont d) alpontja és 4. pont a) alpont *ak)–am)* pontjai határozzák meg azokat a szempontokat, amelyek szerint elemezni kell a tervezett tevékenységgel kapcsolatos hatásokat, azaz a Dokumentáció tárgyát képező projektek vonatkozásában. Életszerűtlen lenne a Környezethasználón számonkérni, hogy az egyes légi járművek, miközben a Föld egy másik pontjáról eljutnak a Repülőtérre és fordítva, mennyiben járulnak hozzá globális szinten az éghajlatváltozáshoz, vagy a levegőminőség romlásához. Azonban a Dokumentáció 3.6. fejezetében részletezettek szerint, a különböző repülőtéri műveletekből (a repülőgépek mozgásából, a földi közlekedésből, jégtelenítésből és az energiafogyasztásból) származó üvegházhatású gázok hozzájárulnak a légi közlekedési ágazat karbonlábnyomához, de mivel a projektek főként épület-, út- és parkoló bővítéseket tartalmaznak, így nincs közvetlen hatásuk az utas- vagy járatszámba, ugyanakkor a Repülőtér üzemeltetése során üvegházhatásúgáz-kibocsátás növekedést eredményeznek a megnövekedett energiafogyasztás miatt (világítás, fűtés és hűtés); a projektek klímakockázatának becslését is ennek mentén készítették el, illetve bemutatásra került, hogy milyen mitigációs és adaptációs intézkedéseket terveznek, vagy már alkalmaznak.

A károkozással, kártérítéssel kapcsolatos igények elbírálására a polgári jogi és polgári eljárásjogi szabályok az irányadók. Ideértve a Felperes3 ügyféli nyilatkozatában kért, az Ákr. 74. §-a szerinti tárgyalást is, a Környezetvédelmi Hatóság álláspontja szerint az, anyagi jogi természetű, illetve a tárgyi eljárás nem jogvitás eljárás (amely az ellenérdekű ügyféllel szemben, mint a Felperes3, kérelemre indított eljárás – ilyen pl. a kisajátítási eljárás stb.), tehát nem áll fenn a tárgyalás megtartásának lehetősége.

5.2. Levegővédelmi szempontból:

A repülőgépek számát, műszaki megfelelőségét, repülési irányát, valamint a „légifolyosók” elhelyezkedését nem a Környezetvédelmi Hatóság határozza meg.

A légiközlekedésből származó légszennyező anyagok nem különíthetők el az egyéb közlekedésből eredő légszennyező anyagoktól. A repülőgépek kibocsátása a magas légköri erős áramlatok következtében eloszlik és jelentősen hígul, így koncentrált levegőterhelést talajszinten nem idéznek elő. Erre vonatkozóan a Környezetvédelmi Hatóság korábban ellenőrző méréseket is végzett, melyek nem támasztották alá a lakossági aggodalmakat. Az aktuális és régebbi levegőminőségi adatok a HungaroMet Zrt. honlapján (<https://www.met.hu/levegokornyezet/>) megtekinthetők.

A Környezetvédelmi Hatóságnak nincs tudomása arról, hogy a magas légköri kondenzcsíkok a hajtóműből kiáramló fagyott gázokon (főleg jég) kívül egyéb komponenseket is tartalmaznának, melyekkel „szándékosan” terhelnék a repülőgépek a földi környezetet.

A leszállás során üzemanyag kieresztése csak vészhelyzetben, nagyon ritkán fordul elő. A repülőgépek döntő többsége erre a műveletre nem is alkalmas.

5.3. Zaj- és rezgésvédelmi szempontból:

Az Egyesület elnökének (109.) észrevételében lévő egyik kijelentésre – miszerint akkreditált zajmérést a jogszabály szerint csakis a környezetvédelmi hatóság végezhet, tehát ez a Környezetvédelmi Hatóság felelőssége és kötelessége – a Környezetvédelmi Hatóság megjegyzi, hogy az észrevételt tevő bizonyára téved, ugyanis bárki végeztethet akkreditált mérést egy arra jogosult személyt vagy gazdasági társaságot megbízva [lásd: 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 33. §; 93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet 4. § (4) bekezdés; 2015. évi CXXIV. törvény; <https://www.nah.gov.hu/hu/kategoriak/>], még maga az Egyesület is.

Az MTVSZ elnöke által hiányolt, a „2030-as év legforgalmasabb 6 hónapjára prognosztizált repülőgép forgalmi adatokat” a Környezethasználó üzleti titoknak minősítette, a forgalmi adatokat az üzleti titkot tartalmazó Dokumentáció 3-5. melléklete tartalmazza, ebből következően nem került közzétételre.

Egyéb kérdésekben a Légiközlekedési Hatóság, a HungaroControl és a Környezethasználó válaszaiban, illetőleg jelen határozat indokoló rész XV. fejezet „Zaj- és rezgésvédelmi szempontból” című bekezdésében foglaltak az irányadók.

A Környezetvédelmi Hatóság döntését a fentiek figyelembevételével hozta meg.

XVII. Egyéb

A Környezetvédelmi Hatóság az eljárása során vizsgálta a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet, illetve annak 6. és 7. számú melléklete alapján a telepítési hely és a feltételezhető hatásterületek érzékenységi, valamint a várható környezeti hatások jellemzőit. Összességében az eljárásba bevont szakhatóságok, a szakkérdésben vagy adatszolgáltatással megkeresett hatóságok, valamint a Környezetvédelmi Hatóság, a környezeti hatásvizsgálat során, a Repülőtér területén folytatott, illetve tervezett tevékenységgel (fejlesztések/beruházások/projektek) kapcsolatban kizáró okot nem találtak.

A Környezetvédelmi Hatóság az eljárás során vizsgálta és megállapította, hogy a tervezett beruházás a létesítés helye szerinti településrendezési tervvel összhangban van.

Felhívom a figyelmet, hogy jelen határozat az I. pontban foglalt alapadatokkal meghatározott tevékenység megkezdésére (folytatására) jogosít.

A Dokumentációban és annak kiegészítéseiben ismertetésre került – megjelölve, elkülönítve – olyan adat, amely a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 7. § (3a) bekezdése, illetve a 6. számú melléklet 7. pont c) alpontja szerint minősített adat, vagy amely a Környezethasználó szerint üzleti titkot képez. **A Környezetvédelmi Hatóság a törvény által védett adatot az Ákr. 27. § (2) bekezdése alapján kezeli, a védett adatot tartalmazó iratba való betekintésről az Ákr. 33. § (3) bekezdése rendelkezik.**

A Környezetvédelmi Hatóság a fentiek, a Kvt. 71. § (1) bekezdés b) pontja, valamint a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (4) bekezdés a) pontja és b) pont bb), be) és bf) alpontjai alapján – az Ákr. 80. § (1) és 81. § (1) bekezdésében foglaltak figyelembevételével – a rendelkező részben foglaltak szerint döntött.

Tárgyi ügyben a Környezetvédelmi Hatóság PE/KTHF/39128-6/2025 számon tájékoztatta az ügyfelet arról, hogy a tárgyi eljárást az Ákr. 43. § (2) bekezdése alapján teljes eljárásban folytatja le. Tekintettel arra, hogy a Környezetvédelmi Hatóság jelen határozattal az ügy érdemében döntést hozott, az Ákr. 51. §-ában foglaltak alapján a fenti számú tájékoztatásban foglaltakhoz nem kapcsolódnak joghatások.

A Környezetvédelmi Hatóság a rendelkező részben foglalt előírásokat a jelenleg hatályos jogszabályok figyelembevételével tette.

A Környezetvédelmi Hatóság megállapította, hogy a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (7) bekezdésében foglalt kizáró feltételek nem állnak fenn.

A Környezetvédelmi Hatóság jelen engedély érvényességi idejének megállapításánál figyelembe vette a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 11. § (1) bekezdés a) pont és (2) bekezdésében, valamint a *légiközlekedési hatóság kiegészítő eljárásjogi szabályairól* szóló 532/2017. (XII. 29.) Korm. rendelet 7. § (1) bekezdésében foglaltakat.

Felhívom a figyelmet, hogy a környezetvédelmi engedély előírásaitól eltérően folytatott tevékenység, környezetveszélyeztetés vagy környezetszennyezés esetén a Környezetvédelmi Hatóság jelen határozat rendelkező rész VI. fejezetében foglalt jogkövetkezményeket alkalmazza.

Jelen határozatot mint hirdetményt, a Környezetvédelmi Hatóság a Kvt. 71. § (3) bekezdése és az Ákr. 88. § (3) bekezdésére alapján hivatalában és honlapján közzéteszi, továbbá a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 10. § (3) bekezdése alapján megküldi **a Jegyzők részére, akik kötelesek a határozat kézhezvételét követő nyolc napon belül gondoskodni a határozat teljes szövegének közhírré tételéről**. A Jegyzők a határozat **közhírré tételét követő öt napon belül tájékoztatják a Környezetvédelmi Hatóságot** a közhírré ététel időpontjáról, helyéről, valamint a határozatba való betekintési lehetőség módjáról.

A fellebbezéshez való jogot az Ákr. 112. § és 116. § (1) bekezdése, a Kvt. 71/A. § (1) bekezdése, valamint a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 26/A. § biztosítja az ügyfél számára. A fellebbezés előterjesztéséről és idejéről az Ákr. 118. § (1)–(3) bekezdése rendelkezik.

A fellebbezés illetékének mértéke *az illetékekről* szóló 1990. évi XCIII. törvény 29. § (2) bekezdése alapján került megállapításra.

Jelen határozatot a Környezetvédelmi Hatóság *a környezetvédelmi hatósági nyilvántartás vezetésének szabályairól* szóló 58/2019. (XII. 18.) AM rendelet alapján hatósági nyilvántartásba veszi.

A Környezetvédelmi Hatóság környezetvédelmi feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 2. §, 5. § (1) bekezdés c) pont és (2) bekezdés; természetvédelmi feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a 625/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 2. §, 6. § (1) bekezdés c) pont és (2) bekezdés; hulladékgazdálkodási feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét *a hulladékgazdálkodási hatóság kijelöléséről* szóló 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés a) pont és (2) bekezdés, illetve a 2. § (1) bekezdés szabályozza.

Jelen döntés – fellebbezés hiányában – **a fellebbezési határidő lejártát követő napon** külön értesítés nélkül, a törvény erejénél fogva **véglegessé válik** az Ákr. 82. § (2) bekezdés a) pontja alapján. A döntés közlésének napja az a nap, amelyen azt kézbesítették. Az Ákr. 85. § (5) bekezdés b) pontja értelmében a hirdetmény útján közölt döntést **a hatóság honlapján történő közzétételét követő 15. napon kell közöltnek tekinteni**.

Budapest, *elektronikus időbélyegző szerint*

dr. Tarnai Richárd főispán
nevében és megbízásából:

dr. Cserkúti Szabolcs
főosztályvezető

Kapják: ügyintézői utasítás szerint