



ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM
LÉGÜGYI KOCKÁZATÉRTÉKELÉSI HATÓSÁGI FŐOSZTÁLY

Pest Vármegyei Kormányhivatal
Környezetvédelmi, Természetvédelmi
és Hulladékgazdálkodási Főosztály

Jánoska-Orbán Hajnalka
Osztályvezető Asszony részére

Budapest
Mészáros utca. 58/b.
1016

Iktatószám:KÖFÁT/62220-7/2025/LKH
Ügyintéző: Korpádi Ágnes
E-mail: compliance@ekm.gov.hu
Hiv.szám:PE/KTHF/39128-78/2025
PE/KTHF/39128-129/2025
PE/KTHF/39128-140/2025
PE/KTHF/39128-178/2025

Tisztelt Osztályvezető Asszony!

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 Repülőtéren (a továbbiakban: Repülőtér) a légi járművek által végzett műveletekről és a zajcsökkentéssel 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 légijárművek 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 légcsavaros légijárművek vagy 9500 láb alatti utazómagasságot kérő légijárművek kivételével – az IFR repüléseket végző légijárművek 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 légijárműveknek 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 légijárművek mielőbb elérjék az előírt kezdeti emelkedési magasságot. Ezt követően a légijárművek 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 légijárműveknek (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 léginavigációs szolgáltató munkatársai meghatározott útvonalpontokon keresztül vezetik rá a légijárműveket a műszeres leszállító rendszer (ILS) iránysvávjára és sikló pályájára. A légijárműveknek 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 órás 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 légijármű 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.

Kérem tájékoztatásom szíves tudomásul vételét!

Budapest, 2025. elektronikus aláírás szerint

Tisztelettel:

Dr. Rabb Imre
osztályvezető

Kapják:

1. Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (KRID: 201436115)
2. Irattár