



PEST VÁRMEGYEI
KORMÁNYHIVATAL

Ügyiratszám: PE/KTHF/39128/2025

Tárgy: Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér
környezeti hatásvizsgálati eljárása – a
közmeghallgatás során beérkezett
észrevételek (121–122.); magánszemélyek
ügyféli nyilatkozatai, észrevételei (1–2.)

Telefon: (06-1) 776-6280

Nyilvánosság részvétele

A tárgyi eljárás során a *környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról* szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (11) bekezdése alapján a közmeghallgatásra az érintettek személyes megjelenése nélkül, honlapon való közzététel útján került sor. A közmeghallgatásra nyitva álló határidőn túl, 2025. november 24. napját követően, 2025. november 27. és 30. napján az alábbi észrevételek, panaszok kerültek benyújtásra a környezetvédelmi hatósághoz.

121.

„8 éve a repülőtér közelében, a Ganztelepen (Simmelweis u. ...) élek. Az elmúlt 3-4 évben soha nem tapasztalt forgalom zavar minket éjjel-nappal. Ez mind zajhatásban, mind károsanyag-kibocsátásban (szaghatás) megmutatkozik. A környező javító csarnok, vagy motor tesztelő éjszakánként és hajnalban is borzasztó zajjal jár. Pár éve építették úgy, hogy néhány 10 méterre a csarnoktól lakóházak vannak. Hétfőtől-vasárnapig 0-24 óráig folyamatosan hatalmas a zaj. Legyenek kedvesek kivizsgálni és a környezeti hatásokra vonatkozó engedélyeket felülvizsgálni.”

122.

„Ezuton szeretnek panaszt tenni a repülőgépek fokozott zajterhelese miatt a környezetemben lakó polgárok nevében is. Zugloban a Fogarasi-Kerepesi ut találkozási pontján környéken lakunk. A felszálló gépek felettünk végzik a forduló manóvert, iszonyatos hangnyomást hozva létre a terület felett. Ez kiemelten hallható az éjjeli és hajnali/reggeli időszakban, amikor meg csendre és nyugalomra lenne szükség az embereknek, már az elviselhetetlen határt súrolva. Van nap, már reggel fel 6 körül indulnak a gépek (gyanítom eloszor a cargo), és olyan surun szállnak fel egymás után, hogy szinte egybefüggő elviselhetetlen hangos morajlás tölti ki a legteret orakon át. Ez így ebben a formában elháríthatatlan.”

Megoldást kellene találni, hogy ne a surun lakott város irányába szálljanak fel a gépek, legalább éjjel és a hajnali/reggeli órákban. Elvárható lenne a nyugalom érdekében, hogy minimum este 20h és reggel 8h között ne repüljenek a város felett gépek.

Elore is köszönjük közbenjárásukat!”

Magánszemélyek ügyféli nyilatkozatai, észrevételei

1.

„Jelen nyilatkozatommal a 2025.10.20-án kelt értesítésükre kívánok reagálni és véleményem szerint a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) környezeti hatásvizsgálati eljárása kapcsán hivatkozott dokumentumok nem a Kúria, mint felülvizsgálati bíróság Kfv.II.37.460/2023/5. számú ítélete szerint készültek el.

Az ítélet többek között egyértelműen kimondja, hogy »a hatóságnak minden esetben vizsgálnia és értékelnie kell, hogy az engedély kérelemmel összefüggésben felmerült-e olyan körülmény (a tevékenység vagy létesítmény jelentős volumennövekedése), amely a hatásvizsgálat elvégzését egyértelműen indokoltá teszi. Ezt támasztja alá az EUB C-275/09., valamint C-244/12. számú ítélete is«, valamint »A környezetvédelmi hatóság a megismételt eljárásban köteles egy újabb és a 2006-os engedélyezés óta bekövetkezett változásokat is tükröző dokumentációt bekérni (figyelemmel arra, hogy a környezetvédelmi működési engedély a jövőre vonatkozóan és hosszabb időre kerül kiadásra, és emiatt csak a döntéshozatal időpontjában fennálló tényeken alapulhat [Pp. 339/A. §, Kp. 85. § (2) bekezdés], egyúttal ez felel meg a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez és az egészséges környezethez való jog biztosítása követelményének) és követnie kell a bírósági ítéletekben foglalt iránymutatásokat az ügyféli jogok biztosítása és az egyéb eljárásjogi kérdések tekintetében«. Jelen Környezeti hatástanulmány a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén csak 2025 - 2030 között tervezett fejlesztésekre vonatkozóan készült el-úgy, hogy érdemben nem mutatta ki a várható összhatást.

»A Végzés alapján, a hatástanulmánynak a Repülőtéren a 2006. október 26. és 2023. november 27. közötti időszakon túlmenően megvalósult; illetve, a hatástanulmány elkészítésekor, annak benyújtása időpontjáig belátható időn belül tervezett új fejlesztésekre kell vonatkoznia.« – áll az összefoglaló anyagban »a Kormányhivatal képviselőivel a KHT tárgyában 2025. március 25-én folytatott személyes« egyeztetés módszertana szerint.

A 00012-56_2024 dokumentum szerint negligálták a bírósági ítéletben foglaltakat, így kimaradtak 2006-os állapothoz képest a Repülőtér működésében bekövetkezett jelentős infrastrukturális fejlesztések és beruházások (az új guruló út bővítése, SkyCourt utas csarnok, Posta átrakó üzem, DHL raktárbázis, WizzAir hangár megépítése, stb.) kapacitás növelő hatásai, mert azokat 'elbagatellizálták', így téves az a következtetés is, hogy a kereslet növeli a forgalmat, mert a kereset a kiszolgáló létesítményektől függően korlátozott. Például csak az új guruló úttal tudták a potenciális műveletszámokat növelni. A »max. induló és érkező 30-30 mozgás/óra, összesen 60-60 mozgás/óra« pedig számszakilag hibás.

A műveletszámokat pedig környezetvédelmi engedély kérelemhez képest kell összehasonlítani és nem a tényleges 2006-os műveletszámokat 2023-ashoz, ami egy súlyos módszertani hiba.

»A légitömegből származó zajterhelés meghatározására egyfelől szimulációs számításokat végeztünk a jelenlegi, valamint a távlati állapotra, másfelől helyszíni méréssel is alátámasztottuk a jelenlegi állapot bemutatását két, Repülőtér melletti, a hatályos zajgátló védőövezet 'C' jelű övezetén belül található lakóingatlanoknál végzett 24 órás zajmérés keretein belül.« egy környezetvédelmi hatásvizsgálathoz – ha a többi feltétel rendelkezésre állna – sem elegendő, valamint »Várható, hogy a légitömegből 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.« – megállapítás sem állja meg a helyét, és nem megfelelő hozzáértésről tanúskodik, mert a zajterhelés meghatározásnak szigorú az Európai Unió által elfogadott szabályai vannak, amelyek részben a magyar jogszabályokban is már megjelentek.

»A távlati állapotban várható határérték túllépések miatt szükséges a zajgátló védőövezet megújítása« – kifejezés értelmetlen, mert ilyen terminológia a jogszabályokban nem szerepel. »A számítások alapján megállapítható, hogy az üzemi eredetű zajterhelés hatására a legközelebbi lakóingatlanok közelében nappal 2,7 dB-lel, éjjel 0,7-3,3 dB-lel nő várhatóan a zajterhelés, ami azonban így is a jogszabályban előírt határértékek alatt marad.« – pedig ellentmond az érvényes magyar jogszabályoknak is (megjegyzés: egy 3 dB-es növekedés a lakóingatlanon a zajterhelés megduplázását jelenti).

»A budapesti repülőtérre közlekedő légitársaságok a jelenleg érvényben lévő pontossági elvárásokat magas fokon teljesítik, ugyanakkor esetenként előfordul, hogy egy-egy légijármű eltér az előírt repülési eljárástól, szokatlan zajterhelést okozva ezzel egy adott lakott területen.« – megállapítás 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-ban (EH/MD/NS/A/171/1/2016.) jogerősen kijelölt zajgátló védőövezet 10 éves érvényességi ideje 2026. február 23-i hatállyal lejár, ezért a BUD Zrt. még az érvényességi időn belül kezdeményezni fogja a légiközlekedési hatóságnál a védőövezeti kijelölés megújítását. Ennek érdekében a repülőtér üzemeltetője szorosan együtt fog működni a HungaroControl Zrt-vel, a légiközlekedési hatósággal, valamint további szakhatóságokkal, annak érdekében, hogy ismét mindenki számára elfogadható védőövezet kerülhessen kijelölésre a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében.« – nem felel meg a tényeknek, mert 2016 óta bírósági eljárás folyik a kijelölő határozat jogszerűsége miatt, így az 'elfogadható védőövezet' megjelölés egy manipuláció.

»Az intézkedés eredményeként a repülőtér környezetében a becsült légiforgalom alapján számított zajterhelés a nappali időszakban kis mértékben növekszik, azonban az éjszakai időszakban várhatóan csökkenni fog. Ezáltal javulhat az érintett lakosság komfortérzete, nőhet a pihenés és regeneráció lehetősége.« – megállapítás teljesen alaptalan, ugyanis a fent idézett zajgátló védőövezet kijelölésben önkényesen megállapított éjszakai műveleteket most is folyamatosan túllépik. Különösen jogsértő az a tény, hogy a negyedéves és az éves műveletszámokat a nappali, éjszakai és mélyalvás időszakára a Repülőtér nemcsak, hogy nem tette ki a honlapjára, hanem a korábbiakat is törölte, így lehetőséget sem ad a lakóságnak az ezzel kapcsolatos észrevételekre, ami az egész jelen eljárást komolytalanná teszi.

» ... a repülőtér üzemeltetője BUD Konzultációs Bizottság néven egy rendszeres, évi több alkalommal ülésező egyeztető fórumot hozott létre, továbbá a környékbeli civil szervezetekkel, vagy akár érdeklődő helybeli magánszemélyekkel is rendszeres egyeztetést folytat.« – áll a dokumentációban. A magánszemélyekkel kapcsolatos rész egy 'barokkos' túlzás, mert a megboldogult szomszédommal, évekkor ezelőtt egy egyeztetésen vettünk részt, amit a repülőtér jelen lévő alacsony szintű beosztottjai teljesen komolytalanná tettek.

A 01_WSP_BUD_KHT_uzleti_titkot_NEM_tartalmaz_20250929 fájlban szerepel, hogy »Budapest Airport Zrt. szellemi tulajdona, további felhasználása engedélyhez kötött«. Hol van a felmentés ahhoz, hogy ezt a dokumentumot a környezetvédelmi eljárás során az érintettek felhasználhatják? Ennek ellenére ehhez is az alábbi néhány kérdést feltétlenül tisztázni kellene:

•Az olyan félrevezető kifejezéseket, mint a »Telephely adatai - A 2015-ös engedély szerinti adatok« hogyan lehet kezelni, mert a Kúria ítéletét követően nem létezik 2015-ös környezetvédelmi engedély?

•A Budapest Airport Zrt. szervezeti struktúrájából hogyan lehet következtetni arra, hogy a környezetvédelemnek ki a felelőse?

•» ... a Magyar Állammal kötött Vagyongazdálkodási Szerződés alapján a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér vagyongazdálkodója és üzemeltetője a Budapest Airport Zrt.« – kijelentésnél nem tudjuk, hogy a szerződés mikor született meg, hol található meg és milyen tartalom szerepel benne?

•Hogyan rendelkezhet »a Budapest Airport Zrt. – BUD Nemzetközi Repülőtér« ISO 9001:2015 tanúsítvánnyal, amikor a fő tevékenységére nincs érvényes környezetvédelmi engedélye?

•Létezik-e »A Fővárosi Katasztrófavédelmi Igazgatóság Igazgató-Helyettes szervezete«, amely a dokumentum szerint »2024. április 25. napján a 35100/3641-5/2025.ált. iktatószámú határozatában veszélyes tevékenységre vonatkozó katasztrófavédelmi engedélyt adott«?

•Hogyan kell értelmezni a »részleges környezetvédelmi felülvizsgálatot is végeztünk a BUD Zrt. 2022. január 1. és 2025. augusztus 31. közötti időszakban folytatott tevékenységére vonatkozóan.« kinyilatkozást a repülők által okozott zajra vonatkoztatva?

»Fentiekre való tekintettel az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2026. évi CL. Törvény (Ákr.) 41. § (1) bekezdésében foglalt feltételek nem állnak fenn, ezért a Környezetvédelmi Hatóság a sommás eljárás szabályait mellőzi, és az Ítélet [93]–[99] bekezdése alapján a kérelmet az Ákr. 43. § (1) bekezdés c) pontja alapján a teljes eljárás szabályai szerint bírálja el, és rendelkezik a tényállás tisztázáshoz szükséges eljárási cselekményekről.« – az jelenti hogy ismerik a jövőbeni (2026-os) törvénykezést?

Lényeges még, hogy a Repülőtér jogerős zajgátló védőövezet kijelölésére a 176/1997. Korm. rendelet 5. § (5) bekezdésében foglaltak ellenére eddig nem került sor, mert az eljárást az ÉKM jogsértő módon függesztette fel, valamint a hatóság által 2026. február 22-ig érvényesnek titulált zajgátló védőövezeti határozat, ami 2013-ban 10 éves számítások alapján készült hatálytalan, mivel e tárgyban a bírósági felülvizsgálati eljárás van folyamatban.

A hatóság által megkövetelt módszertan szerint »a zaj és rezgés elleni védelem keretében megtenni kívánt intézkedések bemutatása« véleményem szerint eddig nem megfelelően történt meg.

A repülőtéren folytatott tevékenység volumenének növekedése miatt a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 2 § (2) bekezdés a) pont ab) alpont abg) pontja szerinti jelentős módosítás következtében a hatásvizsgálat eljárás lefolytatása szükséges megállapításuk helyénvaló, így a fent említett néhány kiszemelt rész alapján is a Repülőtér által benyújtott és a hatóság által meghivatkozott dokumentáció a Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárásának lefolytatására jelen állapotban alkalmatlan.”

2.

„(...), ügyfél, a fenti számú eljárásban a személyes megjelenés nélküli közmeghallgatás keretében. az alábbi kérelmet és nyilatkozatot terjesztem elő.

Kérelem:

Ügyfél kéri az eljáró hatóságot, hogy az Ákr. 46. § alapján a kérelmet utasítsa vissza.

ügyfél kéri a hatóságot az Ákr. 74. § alapján a valós tényállás feltárására tartson tárgyalást.

Indoklás:

A kormányhivatalt a bíróság az Ákr. 104. § (1) b) pontja alapján eljárásra kötelezte.

A tárgyi repülőtér 41 éve jogsértő módon üzemel, került fejlesztésre, a fejlesztések során elrendelt környezetvédelmi védelmi kötelezettségeket soha nem teljesítették, a védelmi intézkedések sorra, jogsértő módon elmaradtak.

Jelenleg hiányzik a 176/1997. kormányrendelet szerinti jogerős, végrehajtható zajgátló védőövezet kijelölő határozat (a határozat végrehajtását a Légügyi hatóság és a Kúria felfüggesztette).

Felvetődik, hogy a zajszámításokat, a zajgátló védőövezet kijelölő eljárásban és a stratégiai zajtérképek készítésének során manipulálták.

Rezgésvédelem tekintetében nem vizsgálták a repülőtér környezetében lévő lakóépületekre gyakorolt hatásokat, pl. az épületszerkezetek idő előtti kifáradását.

A 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet, 1. melléklet a 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelethez, a káros hatások értékelésére szolgáló módszerek szerinti hatásokat az intézkedési tervekben nem értékelték.

A hatóság a kérelmet visszautasítja, ha az eljárás megindításának jogszabályban meghatározott feltétele hiányzik.

A hatóság a kérelmet visszautasíthatja, ha azt nem az előírt formában terjesztették elő.

A stratégiai zajtérképekre előírt szabályok ismertek-e?

4. számú melléklet a 18/1997. (X. 11.) KHVM–KTM együttes rendelethez A stratégiai zajtérképezés minimális követelményei.

Bizonyára a hatóság rendelkezésére állnak, azok az ügyfél ingatlanához köthető,

»4.4. Az alkalmazott mérési és számítási módszerek alapján készült adatok, térképek:

4.5. Azon lakosok intervallumonkénti becsült összlétszáma (százas nagyságrend alkalmazásával, pl. 1500 = 15 száz, a továbbiakban: százakban), akik olyan épületekben laknak, amelyek a légiközlekedési eredetű zajnak a leginkább kitett homlokzatánál a 4 m magasan mért vagy számított L_{den} a következő intervallumokba esik: 55–59, 60–64, 65–69, 70–74, >75. Az adatokat külön kell megadni az agglomeráció területére **(ha azt érinti a légiközlekedés zaja)** és az azon kívüli területekre.

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

– passzív akusztikai védelemmel vannak ellátva (a passzív akusztikai védelem azt jelenti, hogy az épületszerkezeti részeinek és nyílászáróinak hangszigetelése, valamint szellőző vagy légkondicionáló rendszerének hanggátlása biztosítja a légiközlekedési zaj elleni védelem magas szintjének fenntartását, a belső téri zajhatárértékek betartását), «

A hatóság nem végzett az Ákr. 101. § szerinti ellenőrzést, így az eljárás alapjait képező jogsértések nem kerültek feltárára, zaj rezgés, levegőtisztaság, emberi egészségre gyakorolt hatások.

<https://bud.flighttracking.casper.aero/>

Az eljárás szerinti repülőtér működtetés, fejlesztés súlyosan sérti a repülőtér környezetében élőket, benne az ügyfél jogait, a repülőtér további fejlesztése esetén, az életminőség tovább romlik, az élettér gyakorlatilag megszűnik az érintettek számára.

Ügyfél álláspontja szerint a jelenlegi helyen, nem csak a fejlesztésre, hanem a repülőtér korlátlan, jelenleg is jogsértő működésére sincs lehetőség.

Ügyfél kéri a hatóságot, vegye figyelembe az ügyfél által folytatott eljárások és az illetékesekkel folytatott levelezésben foglaltakat is.

Érdekesnek tűnik, hogy a Kúria 2025.11.27.-én történő tárgyalása és esetleges döntéshozatala előtt lezárja a hatóság a nyilatkozattétel lehetőségét.”

Budapest, 2025. december 5.