

A dokumentumot elektronikusan aláírta:  
Francois Berisot  
vezérigazgató  
Eiszrich László  
műszaki szolgáltatások vezérigazgató-helyettes

**Jánoska-Orbán Hajnalka**  
**Pest Vármegyei Kormányhivatal**  
**Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály**  
1016 Budapest, Mészáros utca 58/B.

**Ügyszám: PE/KTHF/00012-32/2024**

**Tárgy:** Nyilatkozattétel a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetésére vonatkozó környezetvédelmi működési engedély érvényességi idejének meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi felülvizsgálati eljárás ügyében

**Subject:** Declaration in the environmental review procedure for the extension of the validity of the environmental operating permit for the operation of Budapest Ferenc Liszt International Airport

**Tisztelt Szakügyintéző Asszony!**

**Dear Ms. Jánoska-Orbán!**

Alulírottak, a **Budapest Airport Zrt.** (1185 Budapest, BUD Nemzetközi Repülőtér) képviselőjében eljárva, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetésére vonatkozó KTVF: 41608-2/2006 számú környezetvédelmi működési engedély érvényességi idejének meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi felülvizsgálati eljárásban kibocsátott PE/KTHF/00012-32/2024. számú, (illetve a határidő-hosszabbítást helyben hagyó PE/KTHF/00012-34/2024 számú) végzésben foglaltakra figyelemmel, az alábbiakat adjuk elő.

We, the undersigned, on behalf of **Budapest Airport Zrt.** (1185 Budapest, BUD International Airport), hereby state the following in view of the contents of ruling no. PE/KTHF/00012-32/2024 (as well as ruling no. PE/KTHF/00012-34/2024 approving the deadline extension), issued in the environmental review procedure for the extension of the validity of environmental operating permit no. KTVF: 41608-2/2006 for the operation of Budapest Ferenc Liszt International Airport.

A jelen levelünk mellékleteként, a tényállás tisztázása érdekében, rendelkezésre bocsátjuk a Tisztelt Hatóság által igényelt további adatokat és információkról összeállított nyilatkozatot.

In order to clarify the facts of the matter, we provide attached to this letter the additional data requested by the Authority and a declaration on additional information.

Kérjük tájékoztatásunk szíves tudomásulvételét.

Please kindly acknowledge the above.

Budapest, 2024. szeptember 30.

Tisztelettel:

Francois Berisot  
vezérigazgató / CEO

Eiszrich László  
műszaki szolgáltatások vezérigazgató-helyettes  
/ chief technical officer

## MELLÉKLET

A Budapest Airport Zrt. nyilatkozata, kiegészítő adatok és további információk a tényállás tisztázása érdekében, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetésére vonatkozó környezetvédelmi működési engedély érvényességi idejének meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi felülvizsgálati eljárás ügyében (Ügyszám: PE/KTHF/00012-32/2024)

**1. „Kérem nyilatkozzon, hogy a 2006-2023. év között megvalósult (egyres) létesítmények a Repülőtér forgalmi adataiban, tevékenysége volumenében változást eredményeztek-e és amennyiben igen, az milyen mértékű.”**

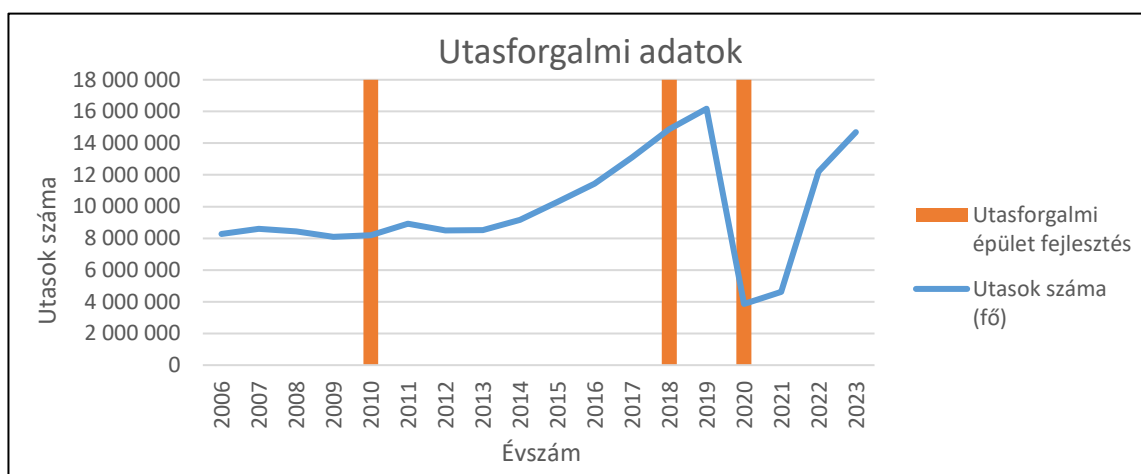
A Repülőtér forgalmának növekedése kapcsán a tárgyi felhívás szövegezése alapján valószínűsíthető viszonyrendszerrel ellentétes reláció érvényesül, ugyanis álláspontunk szerint a Repülőtér forgalmi - különösképpen utasforgalmi - adataiban, tevékenysége volumenében a változásokat (növekedést) nem az egyes létesítmények megvalósítása, rendelkezésre állása okozza, hanem éppen ellenkezőleg, a repülőtéri infrastruktúra fejlesztésének, új épületek, építmények létrehozásának az elsődleges célja és indikátora az, hogy az egyéb - a Repülőtér üzemeltetőjétől részben-egészben független (nemzetgazdaság fejlődése, kereskedelem, export-import volumenének bővülése, Magyarországra érkező külföldi beruházások a gyártás, összeszerelés, logisztika terén, nemzetközi logisztikai folyamatokban történő átszerveklődések stb.) - 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 - folyamatosan monitorozott - utasforgalmi igények professzionális lekezelésére. Amennyiben ez nem történne meg, többek között torlódások, késések, ellátási és szolgáltatási szint csökkenés, valamint biztonsági kérdések merülhetnének fel a járatok kezelése során. Önmagukban a megvalósított létesítmények ezáltal álláspontunk szerint nem okoznak direktben forgalom növekedést, azok azért lettek megvalósítva, hogy a megnövekedett forgalmat üzembiztosan, a minőség és utasélmény romlása nélkül ki tudják szolgálni.

Az utasszám az utazási kedv növekedésével, a kezelt árutonnan mennyisége pedig a növekvő áruszállítási igényekkel összhangban növekszik, függetlenül a repülőtéri fejlesztésektől, amelyek tipikusan a növekvő igényeket követik le.

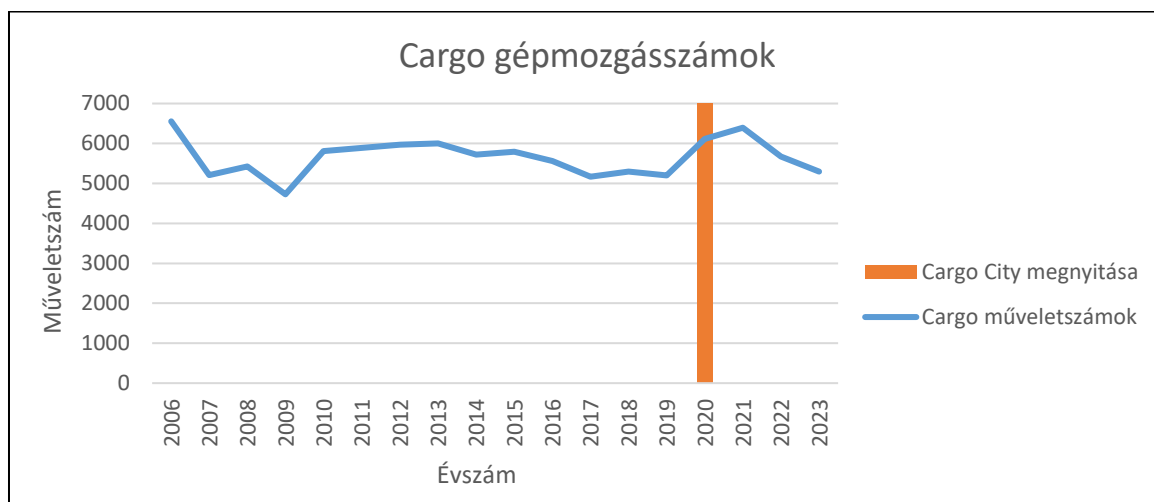
A kapacitások bővítése önmagában véleményünk szerint nem képes érdemi utasforgalom növekedést generálni, mivel ha kereslet nem lenne, abban az esetben a nagyobb kapacitás sem vonzana be többlet forgalmat.

Az is kimutatható a statisztikai adatokból, hogy egy-egy utas- vagy árukezeléssel összefüggő fejlesztés után nem ugrik meg a kezelt utasok vagy az árutonnan mennyisége. Ezeket a számokat leginkább külső körülmények befolyásolják, például az utazási kedv növekedése, külföldi olcsóbb termékek iránti növekvő lakossági kereslet, vagy például a 2020-2021-es évre jellemző pandémias helyzet, ami az utasforgalomra negatív, az árutonnan forgalomra pozitív hatással volt. Az összes gépmozgás tekintetében viszont a COVID-19 járvány soha nem látott mértékű gépmozgásszám visszaesést okozott úgy globálisan, mint a budapesti repülőtéren is.

Az utasforgalmat érintően 2010-ben készült el a SkyCourt épület, amely a 2A és 2B terminál között épült fel, és elsődleges szerepe az utasélmény növelése volt azáltal, hogy hatalmas teret, továbbá számos boltot és étkezőhelyet biztosított az utasok számára. A következő két nagyobb volumenű utasforgalmi épület fejlesztésére évekkel később került sor, amikor 2018-ban megépült a „Pier B”, majd 2020-ban a „Pier I” utasmóló, ahol az utasok a repülőgépbe történő beszállítás előtt kényelmesen várakozhatnak. Ezeket a fejlesztéseket az alábbi diagramon a narancssárga oszlopok jelölik, míg az utasszám változást a kék vonal szemlélteti. Látható, hogy az utasok számának változása nem függ össze az utasforgalmi épületek megnyitásával, sokkal inkább a külső hatásokkal. 2006 és 2013 között stagnálás volt jellemző az utasforgalomra, amelynek oka főként a gazdasági világválság, valamint a MALEV 2012-es csődje volt. 2013 után elindult egy növekedés, azonban 2020-ban a COVID-19 világjárvány hatására drasztikusan lecsökkent az utasok száma, amely csak két évvel később, 2022-től élénkült fel ismét.



A Repülőtérén kezelt teherárut tekintve az elmúlt évek legjelentősebb beruházása a modern kor igényeinek megfelelő, korszerű légiáru kezelést lehetővé tevő Cargo City felépítése volt 2020-ban. A Cargo City megépítésével a kezelhető árutonna kapacitás megnőtt ugyan, azonban ez nem okozott számottevő cargo gépmozgás szám növekedést, sőt 2021 után inkább csökkent a cargo járatok száma, amely az alábbi diagramon látható. A légiáru volumenének növekedéséhez az ún. belly cargo és a közúton szállított légi árumennyisége is nagyban hozzájárult, amely így nem eredményezte a cargo gépmozgások számának növekedését. A belly cargo az utasszállító gépek törzsének alulsó részében, azaz a „gyomrában” (belly) található üres rakhely feltöltésének lehetőségét használja ki, így az utasokkal együtt teherárut is tud egyidőben szállítani egyazon járat. Statisztikai adatok alapján a belly cargo részaránya a szállított légiáru volumenben belül 15-30% között mozgott az elmúlt években, 10 éves átlagban 19%.



A Repülőtéri kapacitást számtalan faktor kombinációja határozza meg. Így egyik vagy másik bővítése önmagában nem számszerűsíthető, közvetlen hatása nem mutatható ki.

A legjelentősebb faktor a futópálya kapacitása, amelyet az alábbi táblázat foglal össze (két futópályás párhuzamos üzemelés esetén, normál körülmények között, széliránytól függően 13-as vagy 31-es futópálya irány esetén):

13L/13R párhuzamos üzemelés			
Max Érkező mozgás/óra	Max Induló mozgás/óra	Összes kapacitás mozgás/óra	Megjegyzés
30	30	60	NIL

31L/31R párhuzamos üzemelés			
Max Érkező mozgás/óra	Max Induló mozgás/óra	Összes kapacitás mozgás/óra	Megjegyzés
30	30	60	NIL

Forrás: <https://en.hungarocontrol.hu/about-us/airport-coordination> - „Coordination Parameters” azon belül a „Runway Capacity Limits” alapján

Ennek a legfelsőbb kapacitási korlátot jelentő infrastruktúrának (futópályák) bővítésére darabszámát és hosszát tekintve nem került sor a 2006-2023-as időszakban.

Általánosságban elmondható tehát, hogy nem mutatható ki egyértelmű összefüggés az utasszám vagy árutonna szám változása és egy-egy vonatkozó repülőtéri ingatlanfejlesztés között (egyidejűleg itt ismét visszautalunk a fentebb részletezett azon álláspontunkra, hogy egy-egy utaskiszolgálást biztosító építmény önmagában nem generál utasforgalom növekedést, azaz, hogy az utasok nem azért érkeznek a Repülőtérre, mert megépült egy új utasmóló vagy egy új terminál). Ezzel szemben, amennyiben a kereslet továbbra is növekszik az infrastruktúrától függetlenül, de elmaradna az utasok kényelmét szolgáló fejlesztés, akkor az könnyen generálhat rossz megítélést a Repülőtér és így Magyarország vonatkozásában is, tekintve, hogy a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér Magyarország idegenforgalmi kapuja, itt keletkezik hazánkról az első benyomása az ide érkező külföldi utasoknak.

Továbbá álláspontunk az, hogy a gépmozgások tekintetében összességében - attól függetlenül, hogy az adott járat áruszállítás vagy utasok szállítása miatt üzemel - a 2023-as év gépmozgásszáma (108 ezer) továbbra is a 2006-os év (127 ezer) alatt van, így ezen forgalmi adatban a létesítmények egyáltalán nem okoztak változást.

**2. „A Repülőtér teljes évre vonatkozó forgalmi adatai mellett, kérem adja meg 2006-2023. év között:**

- 2.1. az adott év forgalmi adatait havi bontásban (fel- és leszállási műveletszámok / gépmozgások száma);**
- 2.2. a mértékadó műveletszámokat.”**

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér gépmozgás adatait az eddigi éves bontás mellett havi bontásban is megadjuk a 2006-2023 közötti évekre vonatkozóan. Ezeket az adatokat az 1. számú függelék tartalmazza.

A 18/1997. (X. 11.) KHVM-KTM együttes rendelet 5.§ (2) bekezdés értelmében a mértékadó műveletszám a következő tíz év legnagyobb zajterhelést eredményező évében a legnagyobb zajterheléssel járó hat hónap összes forgalma. Ezt alapul véve, az elmúlt évekre vonatkozóan is az adott év legnagyobb zajterhelését adó, legnagyobb műveletszámú hat hónap összes forgalmát adjuk meg a 2. számú függelékben, éves bontásban.

**3. „Kérem tisztázza a 2013-2023. közötti időszak mértékadó műveletszám (121.800) és a 2013-2014. évi forgalom tekintetében megadott műveletszám (47.953) közötti eltérést.”**

A kérdésben említett két mértékadó műveletszám a Hatóságuk előtt is ismeretes két külön dokumentációból származik:

- A 121.800 műveletszám a 2013-ban a légiközlekedési hatósághoz benyújtott, „A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezeti számítási dokumentációja” című tervdokumentációban szerepelt, a következő tíz év várhatóan legnagyobb zajterheléssel járó évének mértékadó (legnagyobb zajterhelést eredményező hat hónap) műveletszámaként.
- Ezzel szemben a hivatkozott másik műveletszám, a 47.953 gépmozgásszám a 2013 augusztusában a Hatóságukhoz benyújtott, környezetvédelmi működési engedély meghosszabbítására irányuló eljáráshoz készített, „A Budapest Airport Zrt. tevékenysége környezetre gyakorolt hatásainak felmérése” című dokumentáció zajvédelmi fejezetében szerepelt, mint a 2012-es év legnagyobb zajterhelését eredményező hat hónap megvalósult műveletszáma. Ez a műveletszám volt az alapja annak a számításnak, amelynek eredményeként a dokumentációban bemutatásra kerültek térképen ábrázolva a zajterhelési zónák, és így a repülőtéri működés hatásterülete.

A két műveletszám csak annyiban hasonlítható össze, hogy mindkettő a legnagyobb zajterhelést eredményező 6 hónap összes műveletszáma, azonban amíg az egyik (47.953) egy 2012-ben megvalósult forgalmi adat, addig a másik (121.800) egy a 2023-as évre 2013-ban becsült tervezési adat volt.

Itt szeretnénk felhívni a T. Hatóság figyelmét arra, hogy a 2. számú függelékben közölt, 2012-es évre vonatkozó mértékadó műveletszám (47.979) alapja a hivatalos statisztikánk, amely tartalmaz kereskedelmi helikopter mozgásokat is. Azonban a fenti, környezetvédelmi működési engedély meghosszabbítására irányuló eljárásban 2013-ban benyújtott dokumentációban szereplő, és a zajterhelés számítása során használt műveletszám (47.953) közötti eltérés oka az, hogy a zajterhelés kiszámításához kizárólag az ún. merevszárnyú géptípusok műveletszámai kerültek felhasználásra, míg a forgószárnyas géptípusok (helikopterek) nem lettek figyelembe véve, mivel azok fel- és leszállása futópályára véghez általában nem köthető. A kereskedelmi helikopter mozgások alacsony száma a zajterhelés meghatározása szempontjából elhanyagolható, a merevszárnyú gépek műveletszámához képest.

Bízunk benne, hogy a fenti információkkal hatékonyan segíthetjük a hatósági eljárás folyamatát.