

HC-15837-2/2025.

Pest Vármegyei Kormányhivatal
Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály

Budapest
Mészáros utca 58/B
1016

dr. Tarnai Richárd
főispán
részére

Tárgy: Tájékoztatás a „Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében megkeresés” tárgyában

Tisztelt Főispán Úr!

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 légi járművek 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 légi járművek 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 légi járművek 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 légi jármű 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 légi járművek 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 síklópálya alatt a légi járművek nem hajtanak végre műszeres megközelítést, biztosítva ezzel, hogy a lakott területek felett indokolatlan magasságon ne közlekedjenek légi járművek. 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 légi járművek 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 légi járművek 800 láb terepszínti 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 légi jármű alapvetően széllal 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 széllökéseket is, meghaladja a 15 kt (28 km/h) értéket, vagy ha a hátszél összetevő, beleértve a széllökéseket 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 légi járművek minél tovább a II. futópályát használják le- és felszállásra. Az aktuális oldal- és hátszélkomponens ismeretében a légi jármű 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 légi járművek műszeres indulási eljárásban való repülése 5000' tengerszint feletti magasság keresztezéséig kötelező – ezáltal a légi járművek nem repülnek át a település lakott területén.

- b) A 13L futópályavégről induló légitársaságok számára a közzétett repülési nyomvonalatól 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 megkezdhetnék 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 légitársaságok 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 légitársaságok 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 légitársaságok összesített útvonalának a hossza kisebb, ami üzemanyag-megtakarítást, következésképpen a szén-dioxid kibocsátás mérséklődését eredményezi. A megközelítési eljárás zajszerkezetű 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 légitársaságoknak 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 légitársaságok 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 légitársaság vezetője a szükséges üzemanyag jelentős részét meg tudja takarítani a felszállást követően. A CCO alkalmazása lehetővé teszi, hogy a légitársaságok 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 gurulótak használatában, illetve a repülési fel- és leszállási eljárásokban nem várhatók változások, a tervezett fejlesztések nem érintik a repülőtér futópálya-kapacitását, és nem tartalmaznak 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.

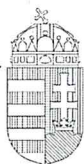
Amennyiben a fentiek kapcsán további egyeztetést lát szükségesnek, állunk szíves rendelkezésére.

Budapest, 2025. november 04.

Tisztelettel:

Székely Zoltán
ATM stratégiai igazgató
HungaroControl Zrt.





PEST VÁRMEGYEI KORMÁNYHIVATAL

Ügyiratszám: PE/KTHF/39128-25/2025

Ügyintéző: Sáfár Attila

Telefon: (06-1) 776-6280

Tárgy: Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér

környezeti hatásvizsgálati eljárása ügyében

megkeresés

VÉGZÉS

A Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály (a továbbiakban: Környezetvédelmi Hatóság) előtt folyamatban lévő, a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) környezeti hatásvizsgálati eljárásában az *általános közigazgatási rendtartásról* szóló 2016. évi CL. törvény [a továbbiakban: Ákr.] 25. § (1) bekezdés b) pontja alapján a Környezetvédelmi Hatóság

megkeresi

a HungaroControl Zrt.-t (1185 Budapest Igló u. 33-35.; Cg.: 01-10-045570; a továbbiakban: Társaság) azzal, hogy a végzés kézhezvételétől számított **15 napon belül** szíveskedjen tájékoztatást adni – a fenti ügyiratszámra való hivatkozással – arról, hogy

1. a Repülőtér működési környezetében lévő kerületek és települések zajterhelésének csökkentése érdekében milyen eljárásokat valósítanak meg;
2. melyek a Társaság által végrehajtott és tervezett zajvédelmi intézkedései, valamint a technológiai fejlesztéseinek zajvédelmi hatásai;
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;
4. véleménye szerint a Környezetvédelmi Hatóságnak van-e jogszabályból fakadó hatásköre arra, hogy a légi forgalomból származó zaj- és rezgésterhelés csökkentése érdekében esetlegesen korlátozza a Repülőtér tevékenységét, pl. a fel- és leszállási műveletszámot vagy az éjszakai repülési tilalmat illetően.

Jelen végzés elleni jogorvoslati jog az ügy érdemében hozott határozat vagy az eljárást megszüntető végzés ellen igénybe vehető jogorvoslat keretében gyakorolható.

INDOKOLÁS

Környezethasználó a 2025. október 1. napján érkeztetett beadványával tárgyi eljárás lefolytatására irányuló kérelmet és környezeti hatástanulmányt terjesztett elő a Környezetvédelmi Hatóságnál, melynek alapján ugyanazon a napon a *környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról* szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet] 7. § (1) bekezdése szerinti környezeti hatásvizsgálati eljárás indult.

Tekintettel arra, hogy a Társaság szervezeti és működési szabályzata alapján ellátja a légiközlekedés által okozott környezeti terheléssel összefüggő környezetvédelmi – beleértve a zajjal kapcsolatos – feladatokat, a Környezetvédelmi Hatóság nem rendelkezik adattal arra vonatkozóan, hogy a Társaság

milyen eljárások alapján csökkenti a Repülőtér működési környezetében lévő kerületek és települések zajterhelését, amely kihatással van a Repülőtér tevékenységével összefüggő, a légi forgalomból származó zaj- és rezgésterhelés hatásterületére, továbbá a Környezetvédelmi Hatóság fontosnak tartja kikérni a Társaság véleményét a tárgyi eljárás alapjául szolgáló dokumentációban foglaltakról.

Az elektronikus úton közzétett kérelem és **üzleti titkot nem tartalmazó** mellékletei az alábbi helyen érhetők el:

A „www.pvkh.hu” oldalon a „Dokumentumok, nyomtatványok” gombra kattintva, a bal oldali „Szabadszöveges keresés” menüpont alkalmazásával, az ügy tárgyára vagy kulcsszavakra történő szűréssel.

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény [a továbbiakban: Ákr.] 25. § (1) bekezdés b) pontja értelmében a hatóság más szervet vagy személyt kereshet meg, ha az eljárás során szükséges adattal vagy irattal más rendelkezik.

Fentiek alapján a Környezetvédelmi Hatóság a rendelkező részben foglaltak szerint megkeresi a Társaságot.

Az önálló jogorvoslat lehetőségét az Ákr. 112. § (1) bekezdése zárja ki. A Környezetvédelmi Hatóság a jogorvoslati lehetőségről az Ákr. 111–113. §-ára figyelemmel adott tájékoztatást.

A Környezetvédelmi Hatóság **az eljárás során tartandó közmeghallgatást** a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet 9. § (11) bekezdése alapján **az érintettek személyes megjelenése nélkül tartja meg**, akik észrevételeiket és kérdéseiket **2025. november 24. napjáig** írásban tehetik meg a zoldhatosag@pest.gov.hu címen, vagy megküldhetik postai úton a 1016 Budapest, Mészáros utca 58/B. címre.

A Környezetvédelmi Hatóság környezetvédelmi feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a *környezetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről* szóló 624/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 2. §-a, 5. § (1) bekezdés c) pontja és (2) bekezdése; természetvédelmi feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a *természetvédelmi hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szervek kijelöléséről* szóló 625/2022. (XII. 30.) Korm. rendelet 2. §-a, 6. § (1) bekezdés c) pontja és (2) bekezdése; hulladékgazdálkodási feladat- és hatáskörét, valamint illetékességét a *hulladékgazdálkodási hatóság kijelöléséről* szóló 124/2021. (III. 12.) Korm. rendelet 1. § (1) bekezdés a) pontja és (2) bekezdése; illetve a 2. § (1) bekezdése szabályozza.

Budapest, 2025. október 20.

dr. Tarnai Richárd főispán
nevében és megbízásából:



Jánoska-Orbán Hajnalka
osztályvezető

Kapják:

1. Címzett
2. Irattár

KRID: 13851325

Az eredeti papíralapú dokumentummal egyező.

Másolatot készítette:

Kerékjártóné Polonkai Mária

Pest Vármegyei Kormányhivatal

Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási

Főosztály

Ezen lap nem része az eredeti iratnak, kizárólag a jogszabályi megfeleléshez szükséges záradékolás
megjelenítését szolgálja

