



**Magyar  
Természetvédők  
Szövetsége**  
Föld Barátai Magyarország

Pest Vármegyei Kormányhivatal  
Környezetvédelmi, Természetvédelmi és  
Hulladékgazdálkodási Főosztály  
1016 Budapest Mészáros utca 58/B  
E-mail: zoldhatosag@pest.gov.hu

Cím  
1091 Budapest,  
Üllői út 91/b

Telefon/Fax  
(1) 216-7297  
(1) 216-7295

Tárgy: **Észrevételek** Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér  
környezeti hatásvizsgálatáról

**Tisztelt Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi,  
Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály!**

Hivatkozva a PE/KTHF/39128-7/2025 számú KÖZLEMÉNY-re **Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti hatásvizsgálati eljárása megindulásáról** (ügyintéző: Sáfár Attila, tel 1/776-6280) a közmeghallgatás keretében a **Magyar Természetvédők Szövetsége** nevében az **alábbi észrevételeket teszem.**

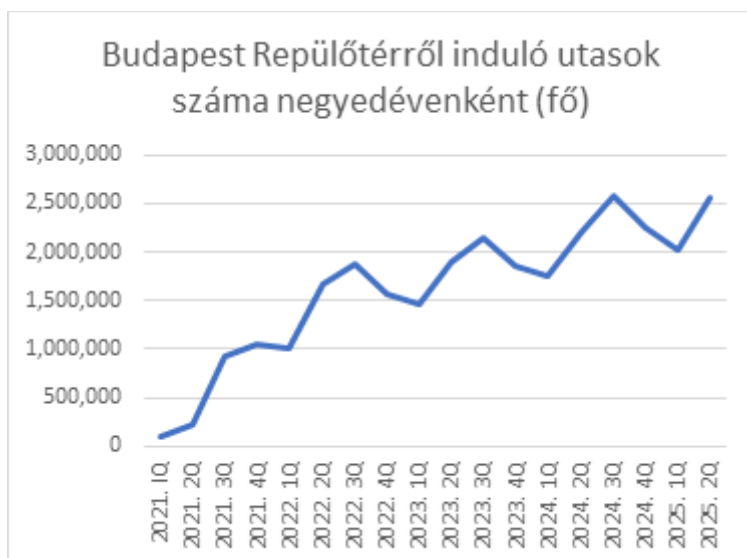
A kijelentések a „Környezeti hatástanulmány a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén 2025-2030 között tervezett fejlesztésekre vonatkozóan – Közérthető összefoglaló” című dokumentum alapján készültek. Az ettől eltérő dokumentumokra való utalásokat külön jelezzük.

**Kérjük, hogy a hatóság utasítsa el az engedélykérelmet. Javasoljuk, hogy a hatóság kezdeményezzen széleskörű egyeztetéseket Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezeti szempontból elfogadható működéséről, annak kereteiről és feltételeiről.**

A dokumentum a 8. oldalon megállapítja, hogy „**A tervezett projektek önmagukban nem lesznek hatással az utasszámra**, ezért az üzemelési időszakban a forgalomm növekedésből származó hatással nem számolunk.” A megállapítás nincsen megalapozva, sőt, a tények ennek ellentmondanak: a vizsgált időszakban Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér forgalma jelentősen növekedett mind az utasforgalom, mind a teherforgalom tekintetében. Ezt megerősítik a Központi Statisztikai Hivatal vonatkozó adatsorai is:

Online  
[info@mtvsz.hu](mailto:info@mtvsz.hu)  
[www.mtvsz.hu](http://www.mtvsz.hu)

A szövetség  
adószáma:  
19014654-2-43



Forrás: KSH



Forrás: KSH

A fenti kijelentés ellentmond annak is, hogy teljes anyag is úgy fogalmaz a „1.6.1.1.3.6 Új utasterminál létesítése (T3\_terminal)” fejezetben: „A Budapest Airport jelenleg jelentős hosszú távú utasforgalmi terminálfejlesztési programot készít elő. A terminálepület...további kapacitást teremt a forgalomnövekedés elősegítése érdekében.”

Maga a repülőtér közölte 2025 augusztus 15-én [az oldalán](#), hogy „Az idei első hét hónapban összesen több mint 10 millió 920 ezer utas fordult meg a budapesti légikikötőben, amely a múlt év azonos időszakához viszonyítva 13,32 százalékos növekedés” és hogy „Az év első hét hónapjában összesen 235 743 tonna árut kezeltek, amely 76 762 tonnával, 48,3 százalékkal haladja meg a tavalyi azonos időszak eredményét.”

A befektetések célja egyértelműen a forgalom növelése. Ahogyan 2025 október végén Nagy Márton nemzetgazdasági miniszter sajtótájékoztatóján a további fejlesztésekről foglalmazott: a repülőtér kapacitása ezzel 40 millió főre



is emelkedhet ezzel a kormány becslése szerint (idén 20 millió utas fordul meg a reptéren). **A kormányzat célja tehát az utasforgalom kétszeresére növelése.** Ehhez adódik még az ennél is gyorsabb teherforgalom-növekedés.

A NAV adatai alapján (HVG, 2025. november 16.) nem uniós országból idén 165 millió e-kereskedelmi küldemény érkezett október 31-ig Magyarországra... 2022-ben 39 millió, 2023-ban 81 millió, 2024-ben 136 millió ilyen csomag érkezett az unión kívülről.

A dokumentum kijelentése azért sem elfogadható, mert ha a KHT tárgyát képező projektek nem hoznának forgalommövekedést, akkor nem érnék el alapvető céljukat, ami az érintett közpénzek megfelelő befektetése és gondos kezelése miatt felvetné a gondatlan kezelés kérdéskörét. **Az infrastruktúrafejlesztés forgalomgeneráló hatását már számos tanulmány kimutatta.**

Fleischer Tamás „A közlekedést leginkább a forgalom akadályozza” című cikkében már 2000-ben szembe állította a **kínálatnövelő és a kereslet mérséklő** közlekedésfejlesztési szemléletet. A kínálatnövelő megközelítés látszólag nagyon korszerű módon, sűrűn hivatkozik az igényekre és a szolgálatra. Eszerint a közlekedés kiszolgáló ágazat, műszaki szolgáltatás, és az a feladata, hogy a technológia mindenkor szintjén kielégítse mindazokat az igényeket, amelyeket a társadalom a mobilitás irányában támaszt. E mögött az érvelés mögött – legtöbbször rejtett formában – az a filozófia húzódik meg, hogy a mobilitás (itt a technológiailag lehetővé tett motorizált mobilitást érve rajta!) olyan emberi alapjog, aminek a korlátozása nem engedhető meg, ezért a közösség kötelessége, hogy ennek a jognak közpénzek mozgósításával is érvényt szerezzen.

A közlekedésfejlesztés másik megközelítését a keresletet mérséklő szemlélet képviseli. Ez (kezdetben a Római Klub 1972-es, A növekedés határai című jelentése hatására, később az olajválság hatására) egyre inkább arra jut, hogy egy véges bolygón a jövő nem alapozható az erőforrások igénybevételének állandó bővítésére.

Ha egy közlekedési mód infrastruktúráját fejlesztjük, akkor a javuló közlekedésből eredően megnövekszik a forgalom. Ez a szakmában **gerjesztett forgalomként** jelenik meg (angolul: Generated Traffic). Bár a fogalmat elsősorban a gépjárműforgalom modellezéséhez használják, az egyértelműen jelen van más közlekedési módok egymáshoz való viszonyában is. Ha egy állam kiugróan magas minőségű vasúti infrastruktúrát biztosít, akkor ott megnövekszik a vasúti utazások száma. Ha közpénzekből magas minőségű, esetleg aránytalanul olcsó repülési lehetőségeket biztosítunk, akkor meg fog növekedni a repülőgéppel utazók száma.



Egy másik cikk (Generated Traffic and Induced Travel Implications for Transport Planning 18 September 2025) arra jut, hogy „Ha az utak kapacitása bővül, a csúcsidőszakban tett utazások száma addig növekszik, amíg a torlódás ismét korlátozza a további forgalomnövekedést. A többletforgalmat **„generált forgalomnak”** nevezik. A generált forgalom elterelt forgalomból (időben, útvonalon és célállomáson eltolódott utazások) és indukált járműforgalomból (más közlekedési módokról való áthelyezés, hosszabb utazások és új járműforgalom) áll.” A cikk már a bevezetőben kiemeli, hogy **a generált forgalom „számos külső költséget (external cost) növel.”**

A Miért uralkodnak még mindig az autók a „vasút-nemzet” Svájcban? („Why cars still reign supreme in ‘rail-nation’ Switzerland”) című cikk a generált forgalom kérdéskörében arra a kérdésre, hogy „mik a megoldások, tekintve, hogy a mobilitás iránti kereslet csak növekedni fog?” arra jut, hogy „Más megközelítések magukban foglalják a kereslet befolyásolását...” „...**A problémákat „az infrastruktúra csak marginálisan csökkentheti**, vonja le a következtetést Gumy, mert „strukturális gyökereik vannak”. „Mindenekelőtt azt jelzik, hogy itt az ideje valami másra gondolni” – teszi hozzá.

A „Torlódások a városokban: Megoldást jelenthet-e az útkapacitás bővítése?” („Congestion in cities: Can road capacity expansions provide a solution?”) című cikk arra jut, hogy a forgalmi gondok enyhítésére az infrastruktúra bővítése - autóforgalom esetén autóutak építése - „egy gyakran alkalmazott politikai beavatkozás a torlódások csökkentésére. Ez a stratégia azonban ellentmondásos, mivel bizonyos körülmények között az útkapacitás bővítése a forgalom növekedését idézheti elő. ...Eredményeink azt sugallják, hogy **a hálózati kapacitás növelése általában nem hatékony megoldás...**”

A „Forgalomindukció - Irodalmi áttekintés” („L’induction de trafic - Revue bibliographique” című cikk azt mondja, hogy „...**a forgalom egy részét „indukált forgalomként” azonosítják**, amelyet Mokhtarian és munkatársai (2002) úgy határoznak meg, mint „az új járművek számának forgalomban való növekedését, amely a kapacitás növekedése nélkül nem lett volna jelen”. Míg elméletileg az indukált forgalom kizárólag a kínálati hatás eredménye, a gyakorlatban az indukált forgalom figyelembevétele a forgalmi tanulmányokban nem mindig egyértelmű, mind a pontos meghatározása, mind a számítási módszer tekintetében. Bizonyos esetekben, például az útépítési tanulmányokban, az indukált forgalom



mechanikusan függ a szállítási költségek csökkenésétől, az új infrastruktúra környezetének figyelembevétele nélkül. Más esetekben, különösen a négylépcsős modellt alkalmazó tanulmányokban, az indukált forgalom létezése megerősíthető, de szabványosított módszerrel nem becsülhető meg. Következésképpen az indukált forgalom figyelembevétele a közlekedési tanulmányokban rendszeresen vitatott.”

A Levegő Munkacsoport „Az útépitésre fordított uniós támogatások értékelésének ellentmondásai” című tanulmánya azt is kimondja, hogy „az emberek a világon mindig mindenütt átlagosan nagyjából ugyanannyi időt töltenek a napi utazással (ez az ún. Marchetti-állandó), ebből a szempontból nem különbözik például Tanzánia az Amerikai Egyesült Államoktól. Amiben különbség van, az a megtett távolság. Tehát a **közlekedési kapacitások bővítése az utazások távolságát növelik, miközben az utazásra fordított idő változatlan marad.**” Fenti állítás a légi utazások nagyjából 80%-át kitevő turista utazásokra is igaz. A dokumentum egyik fő ajánlása az, hogy „A széndioxid-kibocsátáscsökkentési lehetőségeket figyelembe kell venni a hosszú távra szóló infrastrukturális projektek gazdasági értékelésénél.”

Mindez teljességgel egybeesik a Greenpeace nemrégiben megjelent jelentésével is, amely a légi forgalom gerjesztéséről kijelenti, hogy **„a légitársaságok nem fizetnek kerozinadót és áfát a nemzetközi jegyek után,** míg a vasúttársaságok sok országban energiaadók, áfa és magas pályahasználati díjak hatálya alá tartoznak... Tisztességtelen és agresszív árképzési stratégiáikkal az olyan fapados légitársaságok, mint az easyJet, a Ryanair, a Wizz Air és a Vueling, gyakran a legalacsonyabb árat kínálják, és túlnyomórészt olcsóbbak, mint a vasúti utazás... A vasúti közlekedés olcsóbbá és jobbá tételéhez szükséges forrásokat a légi közlekedés méltányos adózási rendszerének bevezetésével lehetne előteremteni – kezdve az üzleti és első osztályú járatok megadóztatásával –, valamint a milliárdosok és a centimilliomosok mérsékelt adójának bevezetésével.” (FLYING CHEAP, PAYING DEAR: HOW AIRLINES UNDERCUT RAIL AND FUEL THE CLIMATE CRISIS August 2025)

Nem világos, hogy a levegőminőség vizsgálatokor a dokumentum készítői **milyen nagyságú személyszállítási légiforgalommal, és milyen nagyságú teherszállító légiforgalommal számoltak.**

Figyelembe véve a jelenlegi trendeket, a személyszállítás lineáris növekedését és a légi teherszállítás exponenciális növekedését, amelyet a KSH adatai is tükröznek, különösen kérdéses, hogy a 2025-2030 közötti időszakot vizsgálva milyen adatokra alapoz a



dokumentum. A részletes háttérdocumentum 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 dokumentum azon kijelentése, hogy levegőminőség tekintetében a közúti forgalom és a légiforgalom növekedése mellett „egészségügyi határértékek nem kerülnek túllépésre.” illetve, hogy „Levegővédelmi intézkedésre nincs szükség.” (15. oldal).

**Nem fogadható el** a közérthető dokumentum azon következtetése, hogy „a parkoló fejlesztések nem generálnak kimutatható jelentős többlet forgalmat” (16. oldal). A dokumentum számításai szerint a beruházások révén 6732 új autóparkolóhely létesül (5. oldal). Összehasonlításként: a mélygarázs a Parlamentnél 600 férőhelyes, a Szent István téren 404 férőhelyes, a Szabadság téren pedig 806 férőhelyes. Ha a most létrejövő plusz 6732 új férőhely nem okozná a közúti forgalom növekedését, akkor az erre fordított befektetés felvetné a hűtlen kezelés kérdéskörét.

**Nem fogadható el** tehát dokumentum azon kijelentése sem, hogy „Összességében megállapítható, hogy **levegőminőség** szempontjából az üzemelés fázisában jelentkező környezeti hatások ELVISELHETŐ-nek minősíthetők.” (16. oldal) Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a légiközlekedés hatását a levegőminőségre rendre alábecsülik. Egy 2000-ben készült kutatás szerint „légi közlekedésből eredő ózon és a szálló por önmagában évente ~74 300 korai halálesetet okoz világszerte, és ez az adat nem tartalmazza az összes repülőgép eredetű szennyezés hatását”. A hivatkozott becslés óta a légiforgalom jelentősen növekedett, hazánkban is. A magyar nyelven is elérhető [„A repülés egészségügyi probléma”](#) című dokumentum felsorolja a repülés főbb légszennyező anyagait és egészségügyi hatásait; ezek többsége a sugárhajtómű-üzemanyagok elégetéséből ered.

A részletes háttéranyag a 463. oldalon kijelenti, hogy „A levegő immissziós számításokat a 2024. évi forgalmi adatok, valamint a fajlagos emissziós értékek (ICAO) felhasználásával végeztük el”. A 2024-es forgalmi adatokat azonban már – a fentebb vázolt tényekkel igazolhatóan – már e sorok írásakor is messze felülmúlták. Ennek értelmében a vonatkozó környezeti terhelések is megnöttek. Éppen ezért **nem elfogadható** az a következtetés, hogy „... A számítások eredményei alapján megállapítható, hogy **nem kerülnek túllépésre** az órás és a 24 órás **egészségügyi határértékek**.” illetve, hogy „A számítások alapján mindhárom vizsgált komponens esetében kijelenthető, hogy a jelenlegi állapotban még a szigorúbb, 24 órás egészségügyi határérték sem kerültek meghaladásra. A fentiek alapján levegővédelmi intézkedésre nincs szükség.”





Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (Emissions of air pollutants from transport in Europe című, 2025 október 21-én megjelent) dokumentumában kijelenti, hogy „Az elmúlt évtizedekben bevezetett szakpolitikai intézkedéseknek köszönhetően az EU-27 közlekedésből származó legtöbb légszennyező anyag kibocsátása csökkent. A legnagyobb előrelépés a közúti közlekedési ágazatban elért csökkenésnek köszönhető. A legnagyobb növekedés azonban a nemzetközi légi közlekedésből és hajózásból származott, **a nitrogén-oxidok, kén-oxidok, szálló por, ammónia és dinitrogén-oxid kibocsátása nőtt a légi közlekedésben**, a metánkibocsátás pedig a hajózásban. A legtöbb szennyező anyag 2020 óta, amikor a COVID-19 világjárvány idején a szállítási volumenekkel együtt csökkent, ismét emelkedett.”

**A közérthető összefoglaló 4.6 Éghajlatvédelem fejezete teljességgel elfogadhatatlan: a dokumentum fordítva értelmezi a feladatot.**

A környezeti hatásvizsgálati eljárás célja a tervezett beruházás környezeti hatásainak meghatározása, és a környezethasználat feltételeinek megállapítása a kiadásra kerülő környezetvédelmi engedélybe foglalva. Jelen dokumentum ezzel szemben csupán azt értelmezi, hogy az éghajlat változása milyen hatással van a KHT tárgyát képező projektekre. Nem azt járja tehát körbe, hogy a beruházások és fejlesztések milyen mértékben rombolják az éghajlatot, és az milyen intézkedésekkel lenne mérsékelhető, és így nem felel meg a 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendeletnek a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról, 10.§ (1) be) az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklését célzó, illetve energiahatékonyságot növelő intézkedések. Ehelyett csupán azt vizsgálja, hogy a klímaváltozás hogyan hat a KHT tárgyát képező projektekre, és arra jut, hogy csak a „hőhullámos napok számának növekedése” jelent érdemi sérülékenységet.” Ebből pedig azt a - nyilvánvalóan téves és ezért elfogadhatatlan - következtetést vonja le, hogy „A tervezett beruházások létesítési és üzemeltetési hatásai az éghajlatra vonatkozóan SEMLEGES-nek minősíthetők.”

Az **Alaptörvény** kimondja, hogy „Magyarország elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.”  
(Magyarország Alaptörvénye, XXI. cikk 1. bekezdés).

A 2020. évi XLIV. **törvény a klímavédelemről** célul tűzi ki, hogy „Magyarország a 2050. évre eléri a teljes klímasemlegességet”

**Nemzeti Energia- és Klímaterv 2024.** évi aktualizált változata kimondja, hogy „Magyarország fokozottan kitett az éghajlatváltozás nem kívánt hatásainak – Európa többi országához képest –, a kontinens belsejében való fekvése és a Kárpát-medence speciális mikroklimája miatt. Magyarország ezért eltökélt abban, hogy megvédje természeti örökségünket – legyen szó akár vizeinkről, talajunkról, vagy erdeinkről –, és épített környezetünket egyaránt, melyhez a környezet védelme



és az éghajlatváltozás elleni küzdelem, valamint az éghajlatváltozás kedvezőtlen hatásai elleni védelem is kiemelten szükséges. A Kormánynak a klímavédelem területén reális és felelős politikát kell folytatnia. Reálisnak kell lennie a jelenlegi technológiák mellett megvalósítható beavatkozások várható eredményei és mindezek költségvonzata tekintetében. Magyarország kiemelten fontosnak tartja a „szennyező fizet” elvének érvényesítését... a Kormány megvalósítható stratégiát és akciótervet fogad el, a mitigáció fókuszával. 20 Az Európai Unió tagállamai – köztük Magyarország is – elkötelezték magukat amellett, hogy 2050-re összességében klímasemleges gazdasággal rendelkezzenek.”

**Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség** „Vasúti és vízi közlekedés – a legjobb az alacsony karbon-kibocsátású motorizált közlekedéshez” (Rail and waterborne — best for low-carbon motorised transport) című kiadványa kimondja, hogy a repülés a vasúthoz képest akár ötszörös mértékű üvegházgáz-kibocsátással jár, teherszállítás esetében ez az arány 43-szoros is lehet.

**A Stay Grounded** „Közös úti cél” (Common Destination) című kiadványa kimondja, hogy ha a légi közlekedést üvegházgáz-kibocsátás alapján az országokkal közösen hasonlítanánk össze, akkor ez lenne a hatodik legnagyobb kibocsátó. És míg az államok igyekeznek csökkenteni kibocsátásukat, addig a repülés iparág üvegházgáz-pusztító kibocsátása folyamatosan növekszik.

Maga a részletes háttéranyag is kijelenti a 495. oldalon, 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.”

Fentiek alapján a dokumentum 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.

A vizsgált fejlesztések a zöldterületek csökkentésével is hozzájárulnak az éghajlat pusztításához. A háttérdokumentum az 519. oldalon rögzíti, hogy a projektek hatására csökken a zöldterület (-47,5 ha), aminek hatására csökken a terület szénmegkötő képessége (-95 t CO<sub>2</sub>e/év).





Ebből azonban közvetlenül arra az elfogadhatatlan megállapításra jut, hogy „Összességében a tárgyi beruházási területet „semlegesnek” tekinthetjük ÜHG megkötés szempontjából.”

A közérthető dokumentum **4.7 Zaj és rezgés fejezet** nem veszi figyelembe a már most is tapasztalható légi forgalom növekedést, amely egyáltalán nem látszik csökkenni 2030-ig. Éppen ezért **nem megalapozottak, és bővebb indoklásra szorulnak a 4.7 Zaj és rezgés fejezet** alábbi kijelentései (amelyek egyébként önmagukban egymásnak is ellentmondanak):

- „a mértékadó gépmozgások száma azonban a jelenlegi (2024) állapothoz képest a távlati (2030) állapotban... az éjszakai időszakban várhatóan csökkenni fog.” (18. oldal)
- „A zajterhelési számítások szerint a jelenleg hatályos jogszabályok alapján nem jelentős mértékű határértéktúllépés várható” (18. oldal)
- „...éjjel 0,7-3,3 dB-lel nő várhatóan a zajterhelés (19. oldal)
- „A vizsgálat során látható üzemelés ipari tevékenységekre vonatkozó fázisában jelentkező környezeti zajhatások ELVISELHETŐ-nek minősíthetők.” (19. oldal)

A dokumentum kijelenti, hogy „A rezgésvédelem távlati (2030) vizsgálata vonatkozásában a nappali járatszám növekedése ellenére a légijármű park **várható technológiai fejlődését** figyelembe véve kijelenthető, hogy a legközelebbi lakóépületek környezetében továbbra sem várható konfliktus.” A KHT-nek a készítéskor az elérhető technológiák figyelembevételével, és a készítéskor tudható forgalmi trendekkel kellene számolnia. A még nem létező, vagy reális áron nem beszerezhető, vagy elegendő mennyiségben **nem elérhető technológiákra nem lehet alapozni.**

A dokumentum a **2030-as becsült forgalmi adatokra** hivatkozik (19. oldal), ez azonban nem érhető el (sem a közérthető dokumentumban, sem a részletes teljes dokumentumban). Kérjük, hogy ezt számszerűsítsék mind a személyszállító-, mind pedig a teherszállító járatok számát illetően.

A részletes háttérdokumentum az 528. oldalon közzétett ábrával megtévesztően arra utal, mintha a légijárművek egyre csendesebbek lennének. Ugyanakkor szembeötlő, hogy az ábra a Boeing 747-es (Jumbo) típust például kihagyja. Ebből a típusból, amelyet a legtöbb légitársaság utasforgalomba már nem enged, nem hiteles mérések szerint csak 2025 októberében száz fordult meg Budapesten; ez kétszáz műveletszám. A részletes dokumentum 530 oldalán található ábra is kimutatja, hogy a legzajosabb kategória száma évről évre nő. Ez a növekedés, amely korábban lineáris képet mutatott, a 2025-ös évben a cargo forgalom robbanásszerű megugrásával az előző évhez képest megkétszereződött ([BUD](#)).



A részletes anyag az 533. oldalon hivatkozik a Mélyalvási üzemelési díjra. Az intézmény nyilván valóan nem éri el célját: nincsen a légitársaságokra visszatartó erővel.

Az emberi egészségre való súlyos károsító hatás miatt önmagában elfogadhatatlan az a szabályozás, hogy az éjszakai órákban 50 (!) repülési művelet engedélyezett (532. oldal). Ez azonnali újratárgyalást igényel.

A részletes anyag egyfajta dicsőséggé mutatja be (537. oldal), hogy az okozott tetőkárokkal kapcsolatban “Annak ellenére, hogy jogi értelemben sem a BUD Zrt., sem az Alapítvány nem tehető felelőssé az ilyen károk okozásában, a keletkezett károk helyreállításában a BUD Zrt. támogatásával az Alapítvány a szerződött partnerén keresztül szakszerű és gyors segítséget nyújt a károsultaknak a javítási munkálatok finanszírozásával.” A valóságban a repülőtér fizikai értelemben az eredeti állapotot helyreállítja, de az esetenként közvetlen életveszélyt okozó üzemmeneten nem változtat.

A KHV a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér számára készült, így a Zrt. számára tehet intézkedésekre ajánlásokat, szabhat meg kötelezettségeket vagy éppen határértékeket. Komoly szerepzavarra utal az, hogy a dokumentum intézkedéseket javasol

- a repülőgépgyártóknak,
- a sárkányszerkezet gyártásával foglalkozó cégeknek,
- az érintett önkormányzatoknak (földhasználat, építési korlátozások) számára,

és csak legvégső lehetőségként említi meg, hogy maga a repülőtér megszabhat zajcsökkentő eljárásokat, vagy működési korlátozásokat vezethet be, de ezeket nem dolgozza ki, nem részletezi. Valójában **a KHV fő célja és eredménye az kellene, hogy legyen, hogy az érintett felek közösen megállapítsanak azt a maximális nappali, illetve éjszakai műveletszámot, és repülőgép méret-határt, amely fölé a nemzet fővárosába és annak elővárosaiba szervesen beépült repülőtér nem mehet.** Ilyen limit megállapítására a dokumentum nem is utal. A hatástanulmány tegyen javaslatokat a repülőtér által bevezetendő zajcsökkentő eljárásokra vagy működési korlátozásokra, és ezeket a környezetvédelmi engedély kötelező hatállyal fektesse le.

A dokumentum azon kijelentése, hogy „az új létesítmények ellátására infrastrukturális beruházások történhetnek. Ezekhez mind a kivitelezői kör, mind az építőanyag beszerzés nagy része várhatóan környező, hazai területekről, vállalkozásoktól származik.” (26. oldal) **nem megalapozott**, csak feltételezés. Mint ilyen, nem fogadható el. Vállalásként és kötelezvényként kell megfogalmazni, és nyomon követhető, átlátható módon dokumentálni.

**Nem megalapozott** a dokumentum azon kijelentése, hogy „A kivitelezés társadalmi-gazdasági következményei egyértelműen kedvezőek.” (26. oldal) A repülés, más közlekedési módokkal ellentétben, nem fizet ÁFA-t és kerozin



adót. **A budapesti repülőtér az utóbbi években sokmilliárd forinttal terhelte a nemzeti költségvetést, illetve az Európai Befektetési Bankot, amely szintén adóforintokból működik,** ezért a légitölekedés irreálisan alacsony jegyárainak, valamint magas és folyamatosan növekvő volumenének fenntartása korántsem tűnik önfenn tartónak. **A szektor gazdasági előnyei vitathatóak.** Az utóbbi két évben a magyar kormányzat az alábbi költségeket adta, vagy döntötte el adni a budapesti nemzetközi repülőtér működtetésére és fejlesztésére:

- Kb. 1200 milliárd forint a repülőtér visszavásárlására (2024 június, 3,1 milliárd euro <https://444.hu/2024/06/06/budapest-airport-repter-ferihegy-reptervasarlas-nagy-marton>)
- Kb. 1000 milliárd forint: vasúti megközelítés, hármastermínál, közútfejlesztés (2025. október: 2,7 milliárd euro [Telex: Lázár János: Budapestnek ma jó napja van](https://telex.hu/gazdasag/2025/11/18/mav-felujitas-3-milliard-forint-balassagyarmat-vac-magyarkut))
- Kb. 1000 milliárd forint a reptéri út fejlesztésére (2025. november <https://www.vg.hu/vilaggazdasag-magyar-gazdasag/2025/11/liszt-ferenc-nemzetkozi-repuloter-gyorsforgalmi-ut> )

Ez összesen 3200 milliárd forint. (Összevetésül, a vonatkisiklásokról híressé vált Vác-Balassagyarmat 70 kilométeres vasútvonal felújítására, egyes szakaszok teljes újraterépítésére a kormányzat 3 milliárd forintot tervez költeni (<https://telex.hu/gazdasag/2025/11/18/mav-felujitas-3-milliard-forint-balassagyarmat-vac-magyarkut> )

Fentiekhez hasonlóképpen nem alátámasztható az a következtetés, hogy „Fentiek alapján az építés gazdasági-társadalmi következménye várhatóan JAVÍTÓ lesz.”

Hasonló okokból nem megalapozott, és nem tekinthető többnek erősen vitatható feltételezésénél azon kijelentés, hogy „Az új létesítmények megvalósulásával környező települések humán infrastruktúrájában javulás várható...” (27. oldal) Valójában a légiforgalom további növekedéséből eredő légszennyezés és zajterhelés miatt a repülőtéren dolgozók és az ahhoz közel élők egészségügyi állapota rohamosan romlik, amittől az egészségügyi infrastruktúrák használhatósága romlani fog.

Figyelembe véve a forgalom növekedését, tehát a felhasználók számának növekedését, figyelembe véve a megnövekedett forgalom okozta megnövekedő egészségügyi károkat, amelyeket elsősorban a repülőtéren dolgozók, és az ahhoz közel élők fognak viselni, egyáltalán nem megalapozott, csupán vitatható feltételezés az a kijelentés, hogy „az üzemelés gazdasági-társadalmi következménye várhatóan JAVÍTÓ lesz.” Indoklás: A légitölekedés okozta zajterhelés egészségügyi hatásairól (lásd az [NNGYK 2024-es tanulmányát](#).) A légszennyezés és zajterhelés miatt bekövetkezett egészségkárosodás költségeit ugyanakkor a társadalombiztosítás fogja viselni, és a munkavállalók korai kiesése a



gazdaság GDP-termelő kapacitását is csökkenti, ezzel duplán terhelve az ország költségvetését.

A nemzetközi tapasztalatokat, illetve a vonatkozó szakirodalmat (pl. A repülés egészségügyi probléma) alapul véve **nem elfogadható az a feltételezés**, hogy „feltételezhető, hogy kedvezőtlen krónikus egészségi állapot változást a hatásterületen élő lakosság körében az üzemeltetés nem vált ki, a változások elviselhető hatások formájában jelentkeznek.” (27. oldal) A dokumentum éppen az ezt követő mondatban elismeri, hogy a projektek hatására „megváltozik” a környezeti zaj és a légszennyezettség. Ez a „megváltozás” nyilván valóan növekedést jelent, ami egyértelműen **súlyos egészségügyi teher-növekedést hoz.**

Teljességgel elfogadhatatlan az a következtetés, hogy „az üzemelés környezet-egészségügyi hatásai várhatóan kezdetben ELVISELHETŐ (majd később JAVÍTÓ) mértékben lesznek észlelhetők.” (27. oldal)

**Fentiek alapján, mindezeket összegezve kérjük, hogy a hatóság utasítsa el az engedélykérelmet.** A kérelmezői dokumentáció ellentmondásos, alapvetően hiányos, és ennek következtében nem megállapíthatók a tervezett beruházás környezeti hatásai. Meggyőződésünk, hogy a repülőtér fejlesztésével felmerült kérdések megválaszolása alapos és mélyreható átgondolást, és az összes érintett érdemi bevonásával zajló egyeztetéseket kíván. A kérdések kikerülésével azok nem válaszolhatóak meg.

Tájékoztatásul közöljük, hogy a **Magyar Természetvédők Szövetsége** 2025. október 1-én **ügyféli jogállás iránti kérelmet nyújtott be** Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetésére vonatkozó, KTVF 41608-2/2006. számú környezetvédelmi működési engedély érvényességi idejének meghosszabbítására irányuló környezetvédelmi felülvizsgálati eljárásba (amely PE/KTHF/00012/2024 számon van folyamatban a Pest Vármegyei Kormányhivatalnál) a Pest Vármegyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztályhoz (1016 Budapest, Mészáros utca 58/B. Telefon: (06-1) 77-66-280 KRID: 201436115 E-mail: [zoldhatosag@pest.gov.hu](mailto:zoldhatosag@pest.gov.hu)). Felszólítás mentén 2025. november 17-én tisztáztuk, hogy ügyféli jogállás iránti kérelmünket mind a PE/KTHF/00012/2024 és PE/KTHF/31075 számon futó felülvizsgálati eljárásra, mind pedig a PE/KTHF/39128/2025 számon futó környezeti hatásvizsgálati eljárásra vonatkoztatni kívánjuk.

Kérem a fentiek szíves figyelembevételét.

Budapest, 2025. november 20.

Tisztelettel:



---

Éger Ákos  
ügyvezető elnök  
Magyar Természetvédők Szövetsége