



**Budapest Airport Zrt.**

Budapest  
Pf.: 53.  
1675

**Iktatószám:** LR/RK/NS/A/1965/0/2014  
**Ügyintéző:** dr. Veron Zsolt, Korpádi Ágnes  
**Tárgy:** Budapest Liszt Ferenc  
Nemzetközi Repülőtér zajgátló  
védőövezetének kijelölése

## HATÁROZAT

A **Budapest Airport Zrt.** (1675 Budapest, Pf.: 53.) (a továbbiakban: a Repülőtér Üzembentartója) által benyújtott kérelem alapján, az LR/RK/NS/B/157/0/2012 iktatószámon, 2012. január 9. napján indult megismételt eljárásban az **NKH Légügyi Hivatal** (1675 Budapest, Pf.: 41.) (a továbbiakban: Hatóság) a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 38. § (2) bekezdése, a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997.(X.11.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm.rend.), a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól szóló 18/1997.(X.11.) KHVM-KTM együttes rendelet (a továbbiakban: Min.r.), a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007.(X.29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Zkorm.r.), valamint a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008.(XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet (a továbbiakban: EüM.r.) vonatkozó rendelkezései alapján Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: a Repülőtér) környezetében

### **zajgátló védőövezetet jelöl ki**

az alábbiak szerint:

I.

#### **1) Zajgátló védőövezet kijelölt övezeti határai:**

A kijelölt „B” „C” és „D” jelű zajgátló védőövezet határait, utcavonalakkal, telekhatárokkal, illetve az izofon görbék térképi megjelenítésével, valamint azonosításra alkalmas méretadatokkal, koordinátákkal meghatározva a határozat 1. számú melléklete tartalmazza. A kijelölt övezetbe sorolt ingatlanok helyrajzi számait a határozat 2. számú melléklete tartalmazza.

#### **2) Mértékadó műveletszámok:**

A következő tíz év legnagyobb zajterhelést eredményező évében a legnagyobb zajterheléssel járó hat hónap prognosztizált átlagos forgalma alapján helyi idő (Local Time, a továbbiakban: LT) szerint:

nappal: (06-22 LT között induló, és érkező járatok): 112 800 művelet.

éjszaka: (22-06 LT között induló, és érkező járatok): 9 000 művelet

#### **3) A repülőtér-használat zajszenpontú korlátozó feltételei**

##### **3.1. Légi járművekre vonatkozó korlátozások:**

3.1.1. A Repülőtér üzemszerűen kizárólag olyan légi járművek használhatják, amelyek megfelelnek a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt (ICAO) egyezmény 16. melléklet I. kötet II.

rész 3., 4., 5., 6., 8. 10., valamint a 11. fejezetének, vagy zajkibocsátás szempontjából a hivatkozott rendelkezéseknél szigorúbb követelményeknek.

### 3.2. Futópálya használatra vonatkozó korlátozások:

A futópályák elhelyezkedését a határozat 3. számú melléklete tartalmazza.

- 3.2.1. Mindkét futópálya és azok navigációs berendezéseinek korlátozás nélküli rendelkezésre állása esetén 31 irányú felszállásokra a 31L pályavég használható
- 3.2.2. Mindkét futópálya és azok navigációs berendezéseinek korlátozás nélküli rendelkezésre állása esetén 13 irányú leszállásokra a 13R pályavég használható
- 3.2.3. 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.

### 3.3. Repülési eljárásokra vonatkozó korlátozások:

- 3.3.1. Leszállás során - a látvarepülési szabályokat (VFR) alkalmazó légijárművek 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.
- 3.3.2. Leszállás során a sugárfék alkalmazását alapjáratra kell korlátozni, kivéve, ha a repülés biztonsága megköveteli a magasabb fokozat használatát (pl. nedves, havas futópályán)
- 3.3.3. Felszállás során az ICAO Doc 8168-OPS/611 (PANS-OPS) Vol.I. (5. kiadás, 2006) 7. szakaszában ismertetett zajcsökkentett felszállási eljárásokat kell alkalmazni.
- 3.3.4. Felszállás során a 13L futópályáról történő indulás esetén, a felszállást a K gurulóúti kereszteződéstől szükséges tervezni.
- 3.3.5. 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.

### 3.4. Éjszakai (22:00-06:00 LT) forgalmi korlátozások:

- 3.4.1. Az éjszakai időszakra tervezhető menetrend szerinti és nem-menetrend szerinti kereskedelmi le- és felszállások száma 22:00-06:00 LT között legfeljebb 50 művelet, ebből 00:00-05:00 LT között legfeljebb 6 művelet lehet.

### 3.5. Éjszakai, szabad- és munkaszüneti napokra vonatkozó műveleti korlátozások

3.5.1. 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.

3.5.2. Kalibráló repülések munka-, szabad- és munkaszüneti napokon egyaránt 06:00 és 22:00 LT között hajthatók végre.

### 3.6. Légijármű hajtómű működéspróbájának ellenőrzésére (hajtóműpróbázás) vonatkozó korlátozások:

3.6.1. Légijármű hajtómű működéspróbájának ellenőrzése során a teljesítmény szerinti (alapjáratinál magasabb teljesítményű) működéspróbát - amennyiben az műszakilag megvalósítható - kizárólag a kiépített hajtóműpróbázó helyen lehet végrehajtani, teljesítmény, valamint idő- és napszaki korlátozás nélkül. A hajtóműpróbázó helyen is tilos 22:00 és 06:00 LT közötti időszakban hajtóműpróbát végrehajtani, ha az abból eredő zajszint a hajtóműpróba ideje alatt a repülési műveletekből eredő zajjal együtt a védendő épület homlokzata előtt eléri vagy meghaladja az 55 dB zajszintet.

3.6.2. Amennyiben a teljesítmény szerinti (alapjáratinál magasabb teljesítményű) működéspróba műszakilag nem valósítható meg a hajtóműpróbázó helyen, úgy a próbázást kizárólag 08:00 és 18:00 LT között lehet végrehajtani a B5 gurulóúti várakozó öböl vagy az „A” gurulóút kijelölt részein.

3.6.3. Hajtóműpróbázó helyen kívül, 18:00 - 22:00 LT és 06:00 - 08:00 LT közötti teljesítmény szerinti hajtómű működéspróbához a légiközlekedési hatóság előzetes engedélye szükséges.

3.6.4. Hajtóműpróbázó helyen kívül 22:00 és 06:00 LT közötti időszakban teljesítmény szerinti hajtóműpróbázás nem hajtható végre.

### 3.7. A fedélzeti segédhajtómű (APU) használatára vonatkozó korlátozások:

3.7.1. A fedélzeti segédhajtómű működését haladéktalanul le kell állítani a kiépített és működőképes külső áramforrással ellátott állóhelyre történő érkezés után legkésőbb 5 perccel.

3.7.2. A fedélzeti segédhajtómű újraindítása csak elengedhetetlen műszaki ellenőrzéskor, vagy közvetlenül a tervezett indulás előtt, az utas kabin és az elektronikai rendszerek kondicionálása érdekében megengedett, géptípustól függően legfeljebb 5-30 perccel az utasok beszállítása előtt.

### 3.8. Kivételek:

3.8.1. A 3.1. – 3.7. pontban felsorolt korlátozások nem vonatkoznak a kényszerhelyzetben lévő, valamint az állami célú műveletekben részt vevő légijárművekre, ideértve katonai, vámügyi, rendőrségi, tűzoltósági, vagy bűnüldözési, illetve nemzetbiztonsági műveleteket.

3.8.2. A 3.1. – 3.7. pontban felsorolt korlátozások nem vonatkoznak az olyan különböző kivételes jelleggel üzemeltetett légi-járművekre, mint például a

sürgős humanitárius célú vagy vészhelyzeti kutatási és mentési műveletek, orvosi segítségnyújtás, betegszállítás, valamint katasztrófasegély céljából üzemeltetett légijárművek.

3.8.3. A 3.2. illetve a 3.3. pontban felsorolt korlátozások nem vonatkoznak arra az esetre, ha a használatos futópálya kiválasztása során a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. melléklet 7. fejezet 7.2. pontjában meghatározottak alapján a zajcsökkentő szempont nem vehető figyelembe, ideértve azt az esetet is, ha a légijármű parancsnoka - repülésbiztonsági okra hivatkozva - a zajcsökkentő szempontok figyelembevételével felajánlott futópálya használatát visszautasítja.

3.8.4. A korlátozások nem vonatkoznak arra a kivételes esetre sem, ha betartásuk az adott körülmények között veszélyeztetné a repülés biztonságát. A repülésbiztonsági indokot minden esetben az arra hivatkozó félnek kell igazolnia.

#### **4) A zajgátló védőövezet újbóli kijelölésének időpontja (érvényesség időtartama)**

A jelen határozattal kijelölt zajgátló védőövezet a határozat jogerőre emelkedését követő 10 évig érvényes, kivéve, ha jogszabályi előírás alapján, a repülőtér működési feltételeinek jelentős mértékű megváltozása esetén, a Repülőtér Üzemeltetője már korábbi időpontban köteles kérelmezni a védőövezetek újbóli meghatározását.

#### **5) A Hatóság által jóváhagyott számítások:**

A Hatóság által jóváhagyott számításokat, melyek jelen határozat részét képezik, a 4. számú melléklet tartalmazza.

#### **6) A zajcsökkentés és a zajterhelés ellenőrzése érdekében a Repülőtér Üzemeltetője számára előírt egyéb kötelezettségek:**

6.1. Jelen határozat 3.1. pontjában foglaltak betartása részeként a Repülőtér Üzemeltetője köteles a repülőtérrel használni kívánó légijárművek adatait - ideértve a légijármű zajmutatóit rögzítő dokumentációt - előzetesen bekérni és az alapján ellenőrizni, hogy a légijármű megfelel-e a 3.1. pontban szereplő követelményeknek.

6.2. A Repülőtér Üzemeltetője felelős a jelen határozat 3.4. pontjában foglalt éjszakai forgalmi korlátozások betartásáért, amennyiben a légijármű üzemeltetője a járat tervezett közlekedésének igényét a tervezett közlekedés napján jelzi.

6.3. A Repülőtér Üzemeltetője köteles jelen határozat jogerőre emelkedésétől számított 6 hónapon belül zajvédelmi programot készíteni és a Hatóságnak benyújtani. Ebben a repülőtér üzemeltetője előírja a zajgátló védőövezet kijelölését követően bevezetni tervezett környezetkímélő repülési eljárásokat, korlátozásokat, a földi zajok csökkentése, a területhasználat változtatása terén tervezett intézkedéseket, valamint az ingatlanokkal kapcsolatos zajvédelmi intézkedések ütemezését.

6.4. A Repülőtér Üzemeltetője köteles a környezet zajterhelésének folyamatos megfigyelése és az előírt repülési eljárások betartásának ellenőrizhetősége érdekében zajmonitor rendszert üzemeltetni, továbbá jelen határozat jogerőre emelkedésétől számított 6 hónapon belül köteles felülvizsgálni a

jelenleg működő zajmonitor rendszert, és amennyiben szükséges, kezdeményeznie kell az egyes mérőpontok áthelyezését.

- 6.5. Figyelemmel arra, hogy a repülőtérén zajmonitor rendszert kell működtetni, a repülőtér üzemeltetője a repülőtéri zajproblémákkal kapcsolatos tájékoztatási és érdekegyeztetési feladatok összehangolt ellátása érdekében továbbra is köteles zajvédelmi bizottságot működtetni, egyúttal jelen határozat jogerőre emelkedésétől számítva a soron következő bizottsági ülés időpontjáig felül kell vizsgálni, hogy a zajvédelmi bizottság jelenlegi összetétele megfelel-e a Min.r.-ben foglaltaknak, és szükség szerint kezdeményeznie kell a bizottság átalakítását.
- 6.6. Repülőtér Üzemeltetője köteles havonta, a tárgyhónapot követő hónap utolsó napjáig tájékoztatni a Hatóságot zajmonitor pontonként a zajterhelés alakulásáról, valamint az egyes futópályavégeken megvalósult forgalommegoszlásról napszaki (nappali, esti, éjszakai és azon belül mélyalvási) és gépkategória (a számításban alkalmazott „Prop” és „S” kategória) bontásban. A forgalommegoszlás adatai között ki kell térni a 13L pályavégre érkező és a 31R pályavégről induló műveletek indoklására. A Repülőtér Üzemeltetője köteles negyedévente tájékoztatni a Hatóságot a zajcsökkentő repülési eljárásokat megsértő légi járművek tulajdonosainak kiadott figyelmeztetésekről.
- 6.7. A Repülőtér Üzemeltetője köteles továbbá évenként értékelni a zajterhelés, illetőleg a megvalósult forgalom alakulását és az értékelést minden tárgyévet követő év január 31-ig nyilvánosságra hozni, illetve a zajbizottság elé terjeszteni.
- 6.8. A Repülőtér Üzemeltetője köteles megkeresés esetén a közérdekű adatok nyilvánosságára vonatkozó követelmények kielégítésére kialakított rend szerint biztosítani a zajgátló védőövezetekkel kapcsolatos dokumentumok megtekintésének lehetőségét az állampolgárok számára.
- 6.9. A Repülőtér Üzemeltetője köteles a határozat jogerőre emelkedését követő 45 napon belül a repülőtér rendjét felülvizsgálni és annak módosítását kezdeményezni annak érdekében, hogy az övezetek számításánál figyelembe vett és jelen határozatban részletezett, repülőtér-használat zajszempontú korlátozó feltételeinek betartására vonatkozó részletes működési szabályok, ideértve a földi működésből eredő zajterhelésre vonatkozó korlátozások a repülőtér rendjébe beillesztésre kerüljenek.
- 6.10. A Repülőtér Üzemeltetője köteles a repülőtér rend módosítását követően kezdeményezni az övezetek számításánál figyelembe vett és jelen határozatban részletezett, repülőtér-használat zajszempontú korlátozó feltételeinek betartására vonatkozó részletes működési szabályok, ideértve a földi működésből eredő zajterhelésre vonatkozó korlátozások Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) való közzétételét.
- 6.11. A Repülőtér Üzemeltetője amennyiben repülőtér-használat díjának elemei között a zajt okozó légijárművek járatóival szemben a zajbizonyítványban feltüntetett zajszint alapján díjat számít fel, ezzel a zajvédelmi költségeit érvényesíti, köteles azt elkülönítve nyilvántartani, és a befolyt összeg csak zajvédelmi intézkedésekre fordítható. A Repülőtér Üzemeltetője köteles zajvédelmi díjat felszámítani a repülőtér-használati díjak között, amennyiben a repülőterek környezetében kijelölt zajgátló

védőövezetekben a külön jogszabály szerint szükséges zajvédelmi intézkedések végrehajtását a repülőtér üzemeltetője a légiközlekedési hatóság által évente felülvizsgált és jóváhagyott program alapján hajtja végre. A felszámítandó zajvédelmi díj mértékét a légiközlekedési hatóság határozatban állapítja meg.

**7) A zajcsökkentés érdekében a légiforgalmi irányítást végző szervezet számára előírt kötelezettségek:**

- 7.1. A légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős jelen határozat 3.2. pontjában foglalt futópálya használatra vonatkozó korlátozások betartásáért.
- 7.2. A légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős jelen határozat 3.3.1 pontjában foglalt repülési eljárásokra vonatkozó korlátozások betartásáért.
- 7.3. A légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős a jelen határozat 3.4. pontjában foglalt éjszakai forgalmi korlátozások betartásáért, amennyiben a légi jármű üzemeltetője a járat tervezett közlekedésének igényét a tervezett közlekedés előtti nap 24.00 LT-ig jelzi.
- 7.4. A légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős jelen határozat 3.5 pontjában foglalt éjszakai, szabad- és munkaszüneti napokra vonatkozó műveleti korlátozások betartásáért.
- 7.5. A légiforgalmi irányítást végző szervezet köteles minden hónapban, a tárgyhónapot követő hónap utolsó napjáig havi jelentést készíteni és benyújtani a Hatóságnak a Határozat 3.3.5. pontja szerinti kötelezés teljesüléséről. A jelentésnek indokolással együtt tartalmaznia kell, ha a légiforgalmi irányítást végző szervezet jelen Határozat 3. pontjában felsorolt előírásoktól eltérő indulási vagy érkezési eljárásra ad ki engedélyt.

**8) A Hatóság felhívja az érintett önkormányzatok figyelmét a jogszabályban előírt alábbi kötelezettségekre:**

- 8.1. A zajgátló védőövezet kijelölését követően az érvényben lévő területrendezési, illetőleg településrendezési terveket - amennyiben szükséges - módosítani kell. A rendezési terveknek - a zajgátló védőövezet kijelölése, módosítása vagy megszüntetése miatti - módosításával kapcsolatos költségek a repülőtér üzemben tartóját terhelik.
- 8.2. Az egyes övezetekre, a Korm. rendelet 9.§-12.§-ban részletezett építésügyi korlátozásokat érvényesíteni kell, ideértve az épületek létesítésére, a zajgátló védőövezetben annak kijelölésekor meglévő épületek engedélyköteles bővítésére, átalakítására, továbbá az épületek használatbavételére vonatkozó korlátozásokat.
- 8.3. Jelen határozatot, valamint a kijelölésre vonatkozó dokumentumokat a helyben szokásos módon az érintett önkormányzat jegyzőjének közzé kell tenni.
- 8.4. Az érintett önkormányzatok jegyzőjének a közérdekű adatok nyilvánosságára vonatkozó követelmények kielégítésére kialakított rend szerint biztosítani kell a zajgátló védőövezetekkel kapcsolatos dokumentumok megtekintésének lehetőségét az állampolgárok számára.

### Szakhatósági állásfoglalások

- 1) A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség szakhatósági állásfoglalását, 2013. október 31. napján érkezett, KTVF: 46578-2/2013 iktatószámon az alábbiak szerint megadta:

„A Nemzeti Közlekedési Hatóság LR/RK/NS/A/1988/7/2013. számú megkeresésére, a levelének mellékleteként megküldött Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezeti számítási dokumentációja (a továbbiakban: Dokumentáció; készítette: Vibrocomp Kft.; székhely: Budapest, Bozókvár u. 12.; megbízó: Budapest Airport Zrt.), valamint a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm.rendelet [a továbbiakban: 263/2006. (XII.20.) Korm.rendelet] 8/B. § (5) b) pontja alapján, a zajgátló védőövezet kijelöléséhez hozzájárulok, az alábbi kikötésekkel:

1. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) működési feltételeinek változásával, a forgalomnövekedés mértéke csak addig engedélyezhető, amíg tarthatóak a területre érvényes külön jogszabályban előírt zajterhelési határértékek.
2. A környezeti zajjal leginkább terhelt területek zajcsökkentését, a zajjal még nem terhelt területek kedvező állapotának megőrzését a stratégiai zajtérképre épülő intézkedési tervek végrehajtásával kell megvalósítani.
3. A légiközlekedésből eredő környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő, különös tekintettel a külön jogszabályban előírt zajvédelmi intézkedési terv készítési szabályaiban részletezettekre.
4. A repülőtér üzemeltetőjének a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség részére (a továbbiakban: Felügyelőség) az előírt hiteles adatszolgáltatási kötelezettség teljesítése érdekében, a Repülőtér környezetében kiépített zajmonitor rendszert úgy kell üzemeltetnie, hogy mindenkor teljesüljenek a jogszabályban meghatározott, a rendszer üzemi jellemzőire vonatkozó műszaki követelmények.”

A Hatóság 2013. november 19. napján, LR/RK/NS/A/1988/22/2013. iktatószámon szakhatósági állásfoglalás egyeztetést kért a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőségtől, melynek következtében, a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség 2013. november 29. napján érkezett, KTVF: 46578-3/2013 iktatószámon módosította szakhatósági állásfoglalását az alábbiak szerint:

„A Nemzeti Közlekedési Hatóság LR/RK/NS/A/1988/7/2013. és LR/RK/NS/A/1988/22/2013. számú megkereséseire, az LR/RK/NS/A/1988/7/2013. számú megkeresésének mellékleteként megküldött Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezeti számítási dokumentációja (a továbbiakban: Dokumentáció; készítette: Vibrocomp Kft.; székhely: Budapest, Bozókvár u. 12.; megbízó: Budapest Airport Zrt.), valamint a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm.rendelet 8/B. § (5) bekezdés b) pontja alapján, a zajgátló védőövezet kijelöléséhez hozzájárulok, az alábbi kikötésekkel, egyidejűleg a KTVF: 46578-2/2013. számú szakhatósági állásfoglalásom visszavonom:

1. A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) működési feltételeinek változása, illetve forgalomnövekedés mértéke csak addig engedélyezhető, amíg

- a Dokumentációban bemutatott, a Repülőtér üzemeltetése következtében határértéket meghaladó zajterheléssel érintett területeknél az adott terület zajterhelése tovább nem emelkedik,

- a Dokumentációban foglalt azon területek esetében, ahol a Repülőtér üzemeltetéséből számított mértékadó zajterhelés nem haladja meg a közlekedésből származó környezeti zaj külön jogszabályban meghatározott zajterhelési határértékeit, ott a későbbiekben se legyen kimutatható határértéket meghaladó zajterhelés.

2. A környezeti zajjal leginkább terhelt területek zajcsökkentését, a zajjal még nem terhelt területek kedvező állapotának megőrzését a stratégiai zajtérképre épülő intézkedési tervek végrehajtásával kell megvalósítani.

3. A légiközlekedésből eredő környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő, különös tekintettel a külön jogszabályban előírt zajvédelmi intézkedési terv készítési szabályaiban részletezettekre.

4. A Repülőtér üzemeltetőjének a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség részére (a továbbiakban : Felügyelőség) az előírt hiteles adatszolgáltatási kötelezettség teljesítése érdekében, a Repülőtér környezetében kiépített zajmonitor rendszert úgy kell üzemeltetnie, hogy mindenkor teljesüljenek a jogszabályban meghatározott, a rendszer üzemi jellemzőire vonatkozó műszaki követelmények."

2) A Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete 2013. október 25. napján érkezett, BP-10R-025/01794-2/2013 ügyiratszámom, szakhatósági állásfoglalását az alábbiak szerint megadta:

„NKH Légügyi Hivatala (2220 Vecsés, Lincoln út 1.) által benyújtott, és a Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézetéhez érkezett, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezet kijelölésére vonatkozó engedélyezésének tárgyában az alábbi szakhatósági állásfoglalást adom.

A zajgátló védőövezet kijelöléséhez közegészségügyi szempontból az alábbi feltételekkel hozzájárulok

- Az ellenőrizhetőség biztosítása érdekében- tekintettel arra, hogy a számítások a legnagyobb zajszintet produkáló hónapok becsült forgalmi adatai alapján készültek – a Repülőtér forgalmi adatait havi bontásban hozzák közérthető módon nyilvánosságra.

- Nem repülési művelet részét képező hajtóműpróbázás esetében (pl. a javítóüzem kezelésében lévő repülőgép hajtóműpróbázásnál) alkalmazandó a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól szóló 18/1997. (X.11.) KHVM-KTM együttes rendelet 12. § (3) d) pontja, mely szerint meg kell tiltani az éjszakai (22 és 6 óra közötti) hajtóműpróbát, ha az abból eredő zajszint a hajtóműpróba ideje alatt a repülési műveletekből eredő zajjal együtt a védendő épület homlokzata előtt eléri vagy meghaladja az 55 dB zajszintet. Ennek külső fél által történő ellenőrizhetőségét is biztosítani kell.

- Tekintettel arra, hogy a Fővárosi Önkormányzat Bajcsy-Zsilinszky Kórház és Rendelőintézet (1106 Budapest, Maglódi út 89-91.) kórházi területét érinti a D-jelű



*övezethatárt kijelölő, éjszakai működésre vonatkozó 50 dB-es izofon görbe, a létesítmény vonatkozásában az E-jelű zajgátló védőövezet kijelölés szükséges.*

*Felhívom üzemeltető figyelmét a 18/1997. KHVM-KTM rendelet, a repülőtér környezetkímélő üzemelése című fejezetében foglaltak érvényesítésére"*

A Hatóság 2013. november 19. napján, LR/RK/NS/A/1988/23/2013. iktatószámán szakhatósági állásfoglalás egyeztetést kért a Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézetétől, melynek következtében, a Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete 2013. december 2. napján érkezett, BP-10R-025/01794-4/2013 ügyiratszámán módosította szakhatósági állásfoglalását az alábbiak szerint:

*„NKH Légügyi Hivatala (2220 Vecsés, Lincoln út 1.) által benyújtott, és a Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézetéhez érkezett, a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezet kijelölésére vonatkozó engedélyezési eljárásában kiadott BP-10R-025/01794-2/2013. iktatószámú szakhatósági állásfoglalást – többi részének változatlanul hagyása mellett- az alábbiak szerint módosítom:*

*A zajgátló védőövezet kijelöléséhez közegészségügyi szempontból az alábbi feltételtől eltekintek.„Tekintettel arra, hogy a Fővárosi Önkormányzat Bajcsy-Zsilinszky Kórház és Rendelőintézet (1106 Budapest, Maglódi út 89-91.) kórházi területét érinti a D-jelű övezethatárt kijelölő, éjszakai működésre vonatkozó 50 dB-es izofon görbe, a létesítmény vonatkozásában az E-jelű zajgátló védőövezet kijelölés szükséges.”*

Jelen határozat ellen a kézhezvételtől számított 15 napon belül lehet fellebbezést előterjeszteni. A fellebbezést az elsőfokú közigazgatási határozatot hozó Légügyi Hivatalnál (1675 Budapest, Pf. 41.), - de a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központjához címzetten – lehet előterjeszteni. A fellebbezésről a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központja dönt.

A fellebbezési eljárás díjköteles. Az első fokon eljáró közlekedési hatóság határozata ellen benyújtott fellebbezés díja az elsőfokú eljárás díjának 50%-a, azaz 193.050 Ft, azaz százkilencvenháromezer-ötven forint. A jogorvoslati eljárás díját a fellebbezés benyújtásával egyidejűleg kell a Nemzeti Közlekedési Hatóság Magyar Államkincstárnál vezetett 10032000-00289926-00000000 számú előirányzat-felhasználási keretszámlájára befizetni.

## Indokolás

A Korm. rendelet rendelkezései alapján a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérén a repülőtér üzemeltetőjének a kérelmére 1999 óta van folyamatban közigazgatási hatósági eljárás zajgátló védőövezet kijelölésére. A Budapest Airport Zrt. - legutóbb - 2008-ban módosított kérelmére folytatott eljárásban, a másodfokon eljáró NKH Központi Hivatal 2011. december 20-án, az EH/MD/NS/B/276/19/2011. számú végzésében megsemmisítette az elsőfokú hatóság zajgátló védőövezetet kijelölő döntését, egyúttal új eljárás lefolytatására kötelezte a NKH Légügyi Hivatalt.

### I. A közigazgatási hatósági eljárás

A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 19. §-nek megfelelően a hatóság hatáskörét a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 5.§ (5) bekezdés 19. pontja állapítja meg.

A Ket. 15. § alapján a megismételt eljárásban ügyféli jogállás illeti meg a Repülőtér üzemeltetőjét, a Budapest Airport Zrt.-t (1675 Budapest, Pf.: 53.), a légiforgalmi irányítást végző szervezetet, a HungaroControl Zrt.-t (1185 Budapest, Igló u. 33-35.), az érintett települési önkormányzatokat, ideértve Ecser Nagyközség Önkormányzatát (2233 Ecser, Széchenyi u. 1.),

Budapest Főváros Önkormányzatát (1052 Budapest, Városház u. 9-11.) Budapest Főváros X. kerület Kőbánya Önkormányzatát (1102 Budapest, Szent László tér 29.), Üllő Város Önkormányzatát (2225 Üllő, Templom tér 3.), Vecsés Város Önkormányzatát (2220 Vecsés, Szent István tér 1.) Budapest XVIII. kerület Pestszentlőrinc – Pestszentimre Önkormányzatát (1675 Budapest, Pf.: 49.), Budapest XVII. kerület Rákosmente Önkormányzatát (1656 Budapest., Pf.: 110.) a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesületet (1174 Budapest, Berzsényi Dániel utca 9/a.) a Levegő Munkacsoportot (1465 Budapest, Pf.: 1676.), valamint a kijelölt zajgátló védőövezet területén lévő ingatlan tulajdonosait és azokat, akinek az ingatlanra vonatkozó jogát az ingatlan-nyilvántartásba bejegyezték. Ügyféli jogok illetik meg azon természetes személyeket is, akik nem rendelkeznek ingatlan tulajdonjoggal a kijelölt zajgátló védőövezet területén, azonban az eljárás során előterjesztett ügyféli jogállására irányuló kérelmüknek a Hatóság korábban helyt adott.

A Ket. 33. § értelmében a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 5. § (10) bekezdése alapján a repülőtér zajgátló védőövezetének kijelölésére irányuló eljárásban az ügyintézési határidő 6 hónap. A megismételt eljárás megindításáról szóló értesítést a Hatóság 2012. január 9. napján, az LR/RK/NS/B/157/0/2012. iktatószámom hozta meg, melyet postai úton közölt az alapeljárásban részt vevő ügyfelekkel, szakhatóságokkal, valamint hirdetményi úton a hatásterületen élő további ügyfelekkel, figyelemmel arra, hogy az ügy jelentős számú ügyfelet érint. A Ket. 33.§ (3) bekezdése alapján az ügyintézési határidőbe nem számított be a hiánypótlásra, illetve a tényállás tisztázásához szükséges adatok közlésére irányuló felhívástól az annak teljesítéséig terjedő idő, a szakhatóság eljárásának időtartama, a szakértői vélemény elkészítésének időtartama, valamint a hatósági megkeresés vagy a döntés postára adásának napjától annak kézbesítéséig terjedő időtartam, illetve a hirdetményi kézbesítés közlésének időtartama. Az ügyintézési határidő tekintetében a felügyeleti szerv 2013. május 28-án az EH/MD/NS/A/352/8/2013 számú végzést adott ki, melyben előírta, hogy a soronkívüliségre valamint a mielőbbi döntéshozatalra is figyelemmel Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezetének kijelölésére vonatkozó eljárást a végzés közlésétől számított 120 (százhusz) ügyintézési napon belül le kell folytatni. A hatóság a fentiek alapján a rá irányadó ügyintézési határidőt nem lépte túl. Az ügyintézési határidő túllépésre hivatkozva az eljárás lefolytatása iránt a Ket. 20.§ (6) bekezdése alapján a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület nemperes eljárást kezdeményezett a Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróságon. A bíróság a 2013. december 13. napján kelt 36.Kpk.46.168/2013/6. számú elsőfokú, majd a Fővárosi Törvényszék 2014. július 02. napján kelt 2.Kpkf.670.193/2014/4 számú jogerős másodfokú döntésében a kereseti kérelmet elutasította.

A Ket. 63. § alapján az eljárás során a Hatóság az engedélyezési eljárás részeként 2014. május 29-én, 17 órakor közmeghallgatást tartott a Hatóság hivatalos épületében. A közmeghallgatás előtt a Hatóság intézkedett, hogy a zajgátló védőövezet ellenőrzési záradékkal ellátott terveit harminc napon át nyilvános megtekintésre közzétegyék az érintett önkormányzatoknál. A közmeghallgatásról a légiközlekedési hatóság LR/RK/NS/A/1228/15/2014 számon jegyzőkönyvet készített, és annak másolatát megküldte az érintett önkormányzatok képviselő-testületeinek és az eljárásban részt vevő szakhatóságoknak. A közmeghallgatás megtartását egyrészt a Korm.rend. 20.§ (1) bekezdése indokolta, továbbá a Hatóság az ügyfelek jelentős számára is tekintettel a nyilvánosság véleményének megismerése érdekében lényegesnek tartotta.

A Repülőtér Üzembentartója, mint kérelmező 386.100,-Ft az igazgatási szolgáltatási díjat (eljárási díjat) fizetett meg a légiközlekedéssel kapcsolatos hatósági eljárások díjairól szóló 3/2002 (VI. ) GKM rendelet 196-os díjtétele alapján, amelyet nemzetközivé nyilvánított kereskedelmi repülőtér (I. osztály) zajgátló védőövezet kijelölésének esetére vonatkozik. Figyelemmel a Min.r. 10.§ (2) bekezdésére a zajgátló számítási tervdokumentációjának visszaellenőrzésében közreműködő Enviroplus Kft. 344.000,-Ft + Áfa költségét a LR/RK/NS/A/1351/4/2013 számú végzés alapján szintén a Repülőtér Üzembentartója fizette meg.

A Ket. 68. § alapján a Hatóság az eljárás során minden erre irányuló kérelem esetén biztosította az eljárás irataiba való betekintés lehetőségét.

A Ket. 72.§ (1) bekezdés ea) pontjában meghatározott megállapított tényállást és az annak alapjául elfogadott bizonyítékokat, az indoklás II., III., IV. része, valamint jelen határozat 3. számú melléklete, a Hatóság által jóváhagyott számítások tartalmazzák.

A Ket. 72.§ (1) bekezdés eb) pontjában az ügyfél (ügyfelek) által felajánlott, de mellőzött bizonyítást és a mellőzés indokait, valamint ec) pontjában meghatározott mérlegelési jogkörben hozott határozat esetén a mérlegelési jogkör gyakorlásában szerepet játszó szempontokat és tényeket, továbbá a jogszabályhelyeket, amelyek alapján a hatóság a határozatot hozta, az indoklás záró V. része tartalmazza.

## **II. 176/1997.(X.11.) Korm. rendeletben előírt eljárás egyes szakaszai**

### **1) Előzetes egyeztetés az Ügyfél és a Hatóság között.**

A zajgátló védőövezet kijelölésére vonatkozó eljárás a Repülőtér Üzembentartójának kérelmére indul. Rendhagyó az eljárás abban a tekintetben, hogy a Korm.rend. 5.§ (1) bekezdése értelmében a kérelem alapjául szolgáló tényleges számítások benyújtása előtt egyeztetés szükséges a kérelmező ügyfél és a Hatóság között az övezet alapjául szolgáló számítás kiinduló adatainak, valamint az alkalmazni kívánt számítási módszer megfelelősége tekintetében.

A Repülőtér Üzembentartója a német „AzB” (Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen vom 19. November 2008 in Deutschland) számítási módszert alkalmazta, mellyel kapcsolatban a Hatóság megállapította, hogy az teljes egészében megfelel a Min.r. 7.§, 8.§ és 9.§. pontjaiban előírtaknak. Az egyedüli különbség a magyar és a német AzB számítási eljárás között az, hogy a német számítási módszer a földi üzemelésből számított zajterheléseket a repülőtér környezetében minden ponton figyelembe veszi, míg a magyar előírás ezt csak ott írja elő kötelezően, ahol a földi műveletekből számított zajhatás +1 dB-nél nagyobb növekményt eredményez. [Min.r. 7.§(3)]. A fentiek alapján a Hatóság megállapította, hogy a Repülőtér Üzembentartója által alkalmazott számítási módszer teljesíti a jogszabályban előírt követelményeket, egyúttal biztosítja, hogy kijelölendő zajgátló védőövezetet az Európában jelenleg legkorszerűbb számítási módszerrel számítsák ki.

A Hatóság ezzel egyidejűleg indokoltan tartotta a Min.r. 2. sz. mellékletében szereplő adatokhoz képest korszerűbb zajadat gyűjtemény, az „AzB-2008” használatát, figyelemmel arra, hogy a Min.r. -ben közreadott számítási eljáráshoz tartozó légijármű normatív zaj-emissziós adatbázis már több mint 40 éves. A Repülőtér Üzembentartója a Min.r. 6. § (3) bekezdésében foglalt feltételeknek megfelelően, a repülőtéren legnagyobb arányban előforduló, több légijármű típus szabványos fel- és leszállási eljárása alkalmával számítható maximális zajterhelések ún. „lármaszönyegek” elkészítésével igazolta az AzB-2008 adatbázis megfelelőségét. A Hatóság számítás kiinduló adatait - több hiánypótlást követően - a Min. r. 3.§ (1) bekezdés a)-f) pontjaiban foglalt tartalommal, az LR/RK/NS/A/152/5/2013 számú végzésben, 2013.05.16-án hagyta jóvá azzal, hogy kötelezte az Ügyfelet, hogy 30 napon belül nyújtsa be az övezeti számításokat, valamint a jogszabályban megállapított mellékleteket.

### **2) Számítások, valamint a jogszabályban előírt mellékletek, térképek benyújtása**

A számítások elvégzésével a Repülőtér Üzembentartója a Vibrocomp Kft.-t (1118 Budapest, Bozokvár u. 12) bízta meg, amely a SOUNDPLAN 7.1 típusú szoftverrel végezte el a számítási feladatot. A számítási tervdokumentációt 2013.06.20-án nyújtotta be a Repülőtér Üzembentartója. Ez tekinthető tulajdonképpen közigazgatási eljárás szempontjából a tényleges kérelemnek, mivel az a dokumentáció tartalmazza elsőként a kijelölendő zajgátló védőövezet alapját képező számítási eredményeket. A dokumentáció

kiértékelését követően, mivel a Hatóság megállapította, hogy számos ponton hiányos, ismételt hiánypótlási végzés kibocsátása volt indokolt LR/RK/NS/A/1351/1/2013 iktatószámmon. A Repülőtér Üzembentartója a hiányosságokat 2013.08.24-én pótolta, ezzel teljesítve a Min. r. 10.§ (1) bekezdés a)-d) pontjaiban foglalt elemeket, ideértve, hogy a számítás eredményeit 1:10000 méretarányú (un. topográfiai) térképeken ábrázolta. Az övezetek utcahatárokat bontását pedig az eljárás későbbi fázisában 1:4000 méretarányú ingatlan-nyilvántartási térképeken adta meg a Repülőtér Üzembentartója.

### 3) A számítások ellenőrzése a Hatóság részéről

A számítás eredményeinek ellenőrzése a Korm.rend. 5.§ (2) bekezdése értelmében a légiközlekedési hatóság kötelezettsége, melynek kézenfekvő teljesítése, hogy a jóváhagyott kiinduló adatok alapján egy más, szintén minősített szoftverrel számítják ki az övezet izofon határait és összevetik a kérelemben szereplő övezet határaival, az esetleges különbségek esetén megvizsgálják ennek okait. Amennyiben a számításokat megfelelőek a Hatóság ennek tényét a zajgátló védőövezetre vonatkozó terveken is feltünteti (ellenőrzési záradék). A Min.r. 10. § (2) bekezdése szerint a zajgátló védőövezetre vonatkozó számítások ellenőrzéséhez a Hatóság szakértő intézményt vehet igénybe. Figyelemmel arra, hogy a Hatóság nem rendelkezett a visszaellenőrzéshez szükséges szoftverrel, külső szakértő igénybevétele volt indokolt. A Hatóság 2013. július 19. napján kelt, LR/RK/NS/A/1351/4/2013. iktatószámú végzésében az Enviroplus Kft.-t (1096 Budapest, Telepy u. 3.) jelölte ki, amely rendelkezett az IMMI 2013 - 1 Premium típusú minősített szoftverrel, amely szintén az „AzB 2008” szerinti számítási módszert alkalmazta, azonban teljesen független volt a Vibrocomp Kft. által használt SOUNDPLAN 7.1 típusú szoftvertől. Mindkét szoftver készítői DIN EN ISO 9001-es minősítéssel is rendelkeznek. A Hatósághoz az Enviroplus Kft. 2013. augusztus 7. napján nyújtotta be LR/RK/NS/A/1351/7/2013. iktatószámmon a zajgátló védőövezet számításának ellenőrzéséről készített jegyzőkönyvet, mely alátámasztotta, hogy a kérelmező által benyújtott számítás megalapozott és elfogadható. A számítások szoftveres ellenőrzése kiterjedt a bemenő adatok helyességének ellenőrzésére, a repülési és gurulási útvonalak geometriai ellenőrzésére, értékelésére, a térképi ábrázolások ellenőrzésére, az éjszakai hajtóműpróbázásokkal kapcsolatos külön számítások ellenőrzésére. A Hatóság ezt követően az ellenőrzési záradékolásról szóló LR/RK/NS/A/1351/10/2013 számú végzést 2013.09.20-án adta ki. Az ellenőrzési záradék azt jelentette, hogy a számítások alapján kirajzolt izofon vonalak helyesek és a Hatóság az ellenőrzés alapján a számításokat alkalmasnak tartja a zajgátló védőövezetek kijelöléséhez.

### 4) Szakhatóságok megkeresése

Az eljárás következő szakaszában volt szükséges és indokolt a szakhatóságok közreműködése a Ket. 44. §. alapján. A Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII.20.) Korm. rendelet 8/B. § (5) a) és b) pontja értelmében szakhatóságként kell bevonni az eljárásba a megyei, fővárosi kormányhivatal járási népegészségügyi intézetét, valamint a környezetvédelmi, természetvédelmi és vízügyi felügyelőséget. A Hatóság az ellenőrzési záradékkal ellátott dokumentációt 2013. szeptember 24-én küldte meg az érintett szakhatóságoknak.

A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség 2013. október 31. napján küldte meg szakhatósági állásfoglalását, amelyet módosított, és 2013. november 29-én érkezett meg a végleges szakhatósági állásfoglalás. A Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete 2013. október 25. napján küldte meg szakhatósági állásfoglalását, amelyet módosított, és 2013. december 2-án érkezett meg a végleges szakhatósági állásfoglalás.

5) Telekhatárra igazítás, az önkormányzatok véleményének bekérése

Az eljárás következő szakasza a Korm.rend. 5.§ (3) bekezdése alapján, hogy a számítások alapján kirajzolódott nyers izofon vonalakat a Hatóság a jogszabályi előírásoknak megfelelően a település *belterületén és egyéb beépítésre szánt területén* a kialakult beépítési vonalakhoz, illetve telekhatárokhoz igazítja. Külterület beépítésre nem szánt területén a zajgátló védőövezet határát izofon görbékkel kell meghatározni. Ennek a folyamatnak a részeként rajzolódik ki a tényleges övezeti határ, kialakul az, hogy mely helyrajzi számú ingatlanok kerülnek védőövezeti besorolásba. A Hatóság a telekhatárra igazítás során - a jogszabályi keretek között - mérlegelési jogkörrel rendelkezik, ezért kellő körültekintéssel kívánt eljárni, és figyelembe kívánta venni az érintett önkormányzatok településrendezési terveit, a jövőben beépítésre szánt területeit. A fentiek alapján a Hatóság a Korm.rend. 5.§ (3) bekezdése értelmében, 2013. szeptember 24. napján bekérte valamennyi érintett önkormányzat képviselő-testületének véleményét. A vélemények beérkezésének időpontja az 1. számú táblázatban látható.

**1. sz. táblázat**

<b>Önkormányzati vélemények beérkezésének időpontja</b>	
Budapest X. kerület Polgármesteri Hivatala	2013. november 4./2014. május 16.(módosított)
Budapest XVII. kerület Rákosmente Polgármesteri Hivatala	2013. november 5.
Üllő Város Polgármesteri Hivatala	2013. december 6.
Budapest XVIII. kerület Pestszentlőrinc – Pestszentimre Polgármesteri Hivatala	2013. december 21.
Vecsés Város Polgármesteri Hivatala	2013. december 31.
Ecser Nagyközség Polgármesteri Hivatala	2014. január 16.
Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala	2014. március 4.

6) Döntéshozatal, a zajgátló védőövezet közzététele

A fent részletezett eljárási cselekmények, valamint a 2014. május 29-én, 17 órakor tartott közmeghallgatást követően a Ket. 50. § (1) bekezdése értelmében a Hatóság a döntéshozatalhoz szükséges tényállást teljes körűen megállapította és jelen határozatban kijelölte az övezet végleges határait. A Korm.rend. 7. § (1) bekezdése alapján a légiközlekedési hatóságnak a zajgátló védőövezetekre vonatkozó számítási eredmények jóváhagyott dokumentumait és a zajgátló védőövezetet kijelölő határozatát a kiadmányozás után a környezetvédelmi és közegészségügyi hatóságok, valamint az érintett önkormányzatok képviselő-testületei részére meg kell küldeni. A zajövezeteket ábrázoló térképeket és kijelölésre vonatkozó egyéb dokumentumokat (utcajegyzék stb.) az érintett önkormányzat jegyzőjének a helyben szokásos módon közzé kell tenni.

**III. A Határozat rendelkező részében foglaltak részletes indokolása**

A Korm.rend. 6.§ (2) bekezdése alapján a zajgátló védőövezetet kijelölő határozatnak tartalmaznia kell az alábbiakat:

- 1) a zajgátló védőövezet kijelölt övezeti határait (beépített belterületen az utcavonalakkal, illetve telekhatárokkal, külterületen az izofon görbék térképi megjelenítésével, valamint azonosításra alkalmas méretadatokkal, koordinátákkal meghatározva)

Az eljárás elsődleges célja az övezet határainak kijelölése. A Korm.r. 2.§(1) értelmében zajgátló védőövezet a repülőtér környezetének az a része, amelyen a repülőtér üzemeltetéséből számított mértékadó zajterhelés meghaladja a közlekedésből származó környezeti zajnak az EÜM.r.- 3. sz. mellékletében meghatározott zajterhelési határértékeit. Nem tartozik a zajgátló védőövezetbe a repülőtér telekhatárán belül lévő terület. A zajgátló védőövezeten belül a számított mértékadó zajterhelés függvényében a jogszabály szerint A)-B)-C)-D)-E) övezet jelölhető ki, ahol a zajterhelés szempontjából legkedvezőtlenebb övezet az A) jelű övezet. A mértékadó zajterhelés kiszámításakor a következő tíz év legnagyobb zajterhelést eredményező évében a legnagyobb zajterheléssel járó hat hónap prognosztizált átlagos forgalmát kell alapul venni. [Korm.r.2.§(2)].

A fentiek alapján az eljárás során a zajgátló védőövezeten belül a számított mértékadó zajterhelés függvényében a Hatóság „B” „C” és „D” jelű övezetet jelölt ki, melynek határait, utcavonalakkal, telekhatárokkal, illetve az izofon görbék térképi megjelenítésével, valamint azonosításra alkalmas méretadatokkal, koordinátákkal meghatározva a határozat 1. számú melléklete tartalmazza. A kijelölt övezetbe sorolt ingatlanok helyrajzi számait a határozat 2. számú melléklete tartalmazza.

- 2) a zajgátló védőövezet számításánál figyelembe vett, az üzemeltetés során betartandó forgalmi adatokat (műveletszám és annak irányok szerinti megoszlása; a repülőtér igénybe vevő repülőgépek zaj szerinti megoszlása, amennyiben ez meghatározható),

A Min.r. 5.§. értelmében a számításokhoz szükséges mértékadó forgalmat a következő tíz év előrebecsült forgalmi adataiból kell megállapítani. A becslés során figyelembe kell venni az elmúlt évek forgalmi statisztikáit, a repülőtérrel használó fontosabb légitársaságok, intézmények légijármű-parkjának fejlesztési tendenciáit, a tervezett utas- és árutonna-forgalom alakulását, a tervezett gyakorló-, iskola-, sport-, bemutató, vagy szolgáltatás jellegű sétarepülések számát. A Hatóság a 2007-2013 közötti időszak forgalmi statisztikái alapján kiszámította az egyes pályavégeken a legnagyobb zajterheléssel járó hat hónapban külön az éjszaka, és külön a nappal végrehajtott műveletek számát, majd ezeket összegezte, és az alábbiakat állapította meg:

- A nappal végrehajtott összes műveletszám a legzajosabb hat hónapban átlagosan 50-60 ezer volt, kivéve az utolsó két esztendőt.
- Az éjszaka végrehajtott összes műveletszám a legzajosabb hat hónapban átlagosan 7-8 ezer volt, kivéve az utolsó két esztendőt.
- Az utolsó két évben mind a nappali, mind az éjszakai műveletszámokban jelentős mértékű csökkenés állt be, nappal kb. -25%, éjjel kb. -40%.

A jelentős mértékű csökkenés indoka minden kétséget kizáróan az a gazdasági válság, ami a légiközlekedési iparágat is sújtotta az utóbbi néhány évben, és többek között a MALÉV légitársaság megszűnését is eredményezte, ami a repülőtér forgalmának jelentős részét adta. A Hatóság álláspontja szerint téves lett volna azt a következtetést levonni a fentiekből, hogy a következő 10 évben ugyanebben az ütemben csökkennek a műveletszámok, ebből ugyanis az a téves eredmény származott volna, hogy zajgátló védőövezet kijelölésére sincs szükség. A fenti szempontok figyelembevételével a Hatóság elfogadta a Repülőtér Üzembentartója által kérelmezett, és a jelen határozat 2. pontjában is szereplő mértékadó műveletszámokat, amely alapján reálisnak ítélte meg a következő tíz év legnagyobb zajterhelést eredményező évében a legnagyobb zajterheléssel járó hat hónap prognosztizált átlagos forgalmát.



A Korm.r. 6.§(2)b) pontja szerint a határozatnak a mértékadó műveletszámokon túl tartalmazni kell azoknak irányok szerinti megoszlását is. A mértékadó műveletszámok irányok szerinti megoszlására nézve a Repülőtér Üzemeltetője tett javaslatot a számítás bemenő adatainak egyeztetési dokumentációjában. A Hatóság az eljárás során alternatív javaslat kiszámítását is kérte, annak érdekében, hogy a több változat közül olyan forgalmi struktúra kerüljön elfogadásra, amely a 65/55 dB izofon görbén belül kevesebb lakost érint. A Repülőtér Üzemeltetője igazolta, hogy az általa tett javaslat („A” változat) kevesebb lakost érint, így a Hatóság elfogadta azt. A fentiek alapján a 2. sz. táblázat tartalmazza számításnál figyelembe vett mértékadó műveletszámokat az egyes pályavégeken.

## 2. sz. táblázat

Számításnál figyelembe vett mértékadó műveletszámok az egyes pályavégeken			
Pályavég	Nappal (06:00 – 22:00)	Éjszaka (22:00 – 06:00)	Mélyalvás (00:00-05:00)
13L	3 545	283	35
13R	54 966	4 383	547
31L	10 973	866	110
31R	43 316	3 468	433
<b>Összesen:</b>	<b>112 800</b>	<b>9 000</b>	<b>1 125</b>

A Repülőtér Üzemeltetőjének ezeket a mértékadó pályavég-forgalmakat kell alapul venni akkor, amikor a későbbiekben a megvalósult éves pályavég-forgalmakat ellenőrzi. Ebben a tekintetben egy pályavég forgalmának azt az összes forgalmat kell tekinteni, amely felszálláskor, illetve leszálláskor az adott pályavég felett átrepül.

A Korm.r. 6.§(2)b) pontja szerint a határozatnak tartalmazni kell a repülőteret igénybevevő légijárművek - számításnál figyelembe vett - zaj szerinti megoszlását is. Ezt a 3. sz. táblázat tartalmazza.

## 3. sz. táblázat

A repülőteret igénybe vevő repülőgépek zaj szerinti megoszlása		
Az akusztikai légijármű-kategóriák	Nappal (06:00 – 22:00)	Éjszaka (22:00 – 06:00)
P 1.4 Dugattyús, vagy turbina-motorral ellátott légszavaros légijármű, 5 700 kg maximális felszálló tömegig	758	44
P 2.2 Dugattyús, vagy turbina-motorral ellátott légszavaros légijármű, 5 700 kg maximális felszálló tömeg fölött	12 315	545
S 5.1 Sugárhajtású légijármű max. 50 tonna felszálló tömegig	19 258	632
S 5.2 Sugárhajtású légijármű 50 - 120 tonna felszálló tömeg között	77 718	7 176

S 5.3 Sugárhajtású légi jármű 50 - 120 tonna felszálló tömeg között	102	2
S 6.1 Sugárhajtású légi jármű két hajtóművel, 120 tonna felszálló tömeg fölött	1 812	550
S 6.2 Sugárhajtású légi jármű három, vagy négy hajtóművel, 120 - 300 tonna felszálló tömeg között	58	0
S 6.3 A340 típusú Airbus tervezett	26	0
S 7 Sugárhajtású légi jármű három, vagy négy hajtóművel, 300 - 500 tonna felszálló tömeg között	453	51
H 1.2 Helikopter 3.0 és 5.0 tonna közötti felszálló tömeggel	300	0

3) a repülőtér-használat zajszempontú korlátozó feltételeit (pl. éjszakai, hétvégi, napszakra, műveletszámra vonatkozó korlátozások, zaj szerinti repülőgép-kategóriák repülési korlátozásai),

A 3.1. pontban foglalt légi járművekre vonatkozó korlátozásokat a Min.r. 11.§(1) bekezdése indokolta, amely azonban csak a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt egyezmény 16. melléklet I. kötet II. rész 3. fejezetére hivatkozik. Figyelemmel arra, hogy az említett 16. függelék a jogszabály hatálybalépése óta új fejezetekkel bővült, korszerűbb, lényegesen kisebb zajkibocsátású légi járművekre vonatkozóan, a Hatóság ezekre tekintettel is indokoltan tartotta a korlátozások kiegészítését. A fentiek alapján a Repülőtér üzemszerűen kizárólag olyan légi járművek használhatják, amelyek megfelelnek a 3.1. pontban foglaltaknak, vagy zajkibocsátás szempontjából a hivatkozott rendelkezéseknél szigorúbb követelményeknek.

A 3.2. pontban foglalt futópálya használatra vonatkozó korlátozások alapján a légiforgalmi irányítás a 13L pályavégre nem irányíthat légiforgalmat, amennyiben mindkét futópálya és azok navigációs berendezései korlátozás nélkül rendelkezésre állnak, valamint a 3.8. pontban felsorolt kivételes helyzet sem áll fent. Amennyiben mégis szükséges lenne a légiforgalom számára 13L pályavég használata, annak indokait és körülményeit minden esetben rögzíteni kell. Az elmúlt évek forgalmi statisztikáinak elemzése alapján megállapítható, hogy repülésbiztonsági okokból a fentiek ellenére sem lehet teljes mértékben megszüntetni a 13L pályavégre érkező forgalmat, ezt a Hatóság a számítások bemenő adatainak megállapításakor értelemszerűen figyelembe vette. A Hatóság álláspontja szerint azonban az érintett lakosok száma, illetve az ingatlanok jellege és elhelyezkedése miatt a 13L pályavég zajterhelését a lehető legkisebb mértékűre kell korlátozni, és jelen zajgátló védőövezet érvényességi ideje alatt erre folyamatosan törekedni kell. Ez indokolta a preferált futópálya használat rendszerének jelen határozatban való rögzítését.



A 3.3. pontban foglalt repülési eljárásokra vonatkozó korlátozásokat a Min.r. 12.§ (4) bekezdés a) pontja indokolta. Ennek értelmében leszállás során - a helikopterek, és a könnyű turbulencia kategóriájú légcsavaros légijárművek 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. Lényeges, hogy a leszállás során a sugárfék alkalmazását alapjáratra kell korlátozni, kivéve, ha a repülés biztonsága megköveteli a magasabb fokozat használatát (pl. nedves, havas futópályán). A Hatóság lényegesnek tartotta rögzíteni, hogy felszállások során az ICAO Doc 8168-OPS/611 (PANS-OPS) Vol.I. (5. kiadás, 2006) 7. szakaszában ismertetett zajcsökkentett felszállási eljárásokat kell alkalmazni. A mindenkor hatályos Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) közzétett Szabvány Műszeres Indulási (SID) eljárás követése – légcsavaros vagy könnyű turbulencia kategóriájú 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. Zajvédelmi okokból a Hatóság szintén indokoltnak tartotta, hogy a felszállások során a 13L futópályáról történő indulás esetén, a felszállást a légitársaságok a K gurulóúti kereszteződéstől tervezzék.

A 3.4. pontban foglalt éjszakai forgalmi korlátozások rögzítése különösen lényeges. A Min. r. 12.§(3) bekezdés a) pontja meghatározza ugyan, hogy az éjszakai időszakban végrehajtott repülési műveletek száma az egyes pályavégeken nem lehet több mint az ugyanott a nappali mértékadó zajterhelés kiszámításához alkalmazott repülési műveletszám 8%-a, ezen belül 24 és 5 óra között 1%-a, azonban ez az előírás a legforgalmasabb 6 hónap átlagára vonatkozik. Az előírás lehetőséget ad arra, hogy éppen a turizmus miatt a legkritikusabb nyári hónapokban - a Hatóság elemzése szerint júliusban - kerüljön sor a legnagyobb zajterhelésre, amit a turista szezon előtti – március végi, április eleji - időszak alacsonyabb forgalmával kompenzálni lehetne. A Hatóság álláspontja szerint a légiközlekedési zaj zavaró hatásának csökkentése, a repülőtér környezetében élők éjszakai pihenésének biztosítása érdekében a zajterhelést arányosan kell elosztani, ezért éjszaka a jogszabályi korlátozáson túl napi szinten is szükséges egy felső műveletszám korlátozást bevezetni. A Hatóság vizsgálta a korábbi évek forgalmi adatait, és megállapította, hogy az utóbbi 8-10 évben a legforgalmasabb hat hónap átlagos napi műveletszáma éjszakánként 40-45 művelet volt. A Hatóság a lakosság védelme érdekében előírta, hogy ez a műveletszám 22:00-06:00 LT között a következő 10 évben az év legnagyobb zajterhelését adó 6 hónapjában átlagosan nem lehet több mint napi 50 művelet úgy, hogy ebből 00:00-05:00 LT közötti időszakra legfeljebb napi 6 művelet eshet. A kötelezettség az éjszakai időszekekre tervezhető menetrend szerinti és nem-menetrend szerinti kereskedelmi le- és felszállások számára vonatkozik.

A 3.5. pontban foglalt éjszakai, szabad- és munkaszüneti napokra vonatkozó műveleti korlátozásokat a Min.r. 12.§(4) bekezdés b) pontja indokolta, miszerint gyakorlati repülő kiképzést, kalibráló repülést a lehető legkisebb környezeti zajterhelés mellett, a nappali órákban kell végrehajtani. Ennek megfelelően gyakorló repülések, valamint műszaki berepülések nem tervezhetők és nem hajthatók végre munkanapokon 22:00 és 06:00 LT között, valamint 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 3.6. pontban foglalt légijármű hajtómű működéspróbájának ellenőrzésére (hajtóműpróbázás) vonatkozó korlátozásokat, valamint a 3.7. pontban foglalt fedélzeti segédhajtómű (APU) használatára vonatkozó korlátozásokat a Min.r. 12.§ (5) bekezdése indokolta, miszerint korlátozások alkalmazhatóak a földön végrehajtott műveletekre vonatkozóan is, az ebből származó zajterhelés csökkentése érdekében.

Hajtóműpróbázást illetően lényeges, hogy 2013-ban a repülőtérén zajárnyékoló fallal ellátott új hajtóműpróbázó hely épült, ennek értelmében a légijármű hajtómű működéspróbájának ellenőrzése során a teljesítmény szerinti (alapjáratinál magasabb teljesítményű) működéspróbát az ICAO Code C légijármű kategóriáig kizárólag a kiépített hajtóműpróbázó helyen lehet végrehajtani, teljesítmény, valamint idő- és napszaki korlátozás nélkül.

A Min.r. 12.§ (3) bekezdése d) pontja értelmében azonban a hajtóműpróbázó helyen is tilos 22:00 és 06:00 LT közötti időszakban hajtóműpróbát végrehajtani, ha az abból eredő zajszint a hajtóműpróba ideje alatt a repülési műveletekből eredő zajjal együtt a védendő épület homlokzata előtt eléri vagy meghaladja az 55 dB zajszintet.

A teljesítmény szerinti (alapjáratinál magasabb teljesítményű) működéspróbát ICAO Code C légijármű kategória felett kizárólag 08:00 és 18:00 LT között lehet végrehajtani a B5 gurulóúti várakozó öböl vagy az „A” gurulóút kijelölt részein. Hajtóműpróbázó helyen kívül, 18:00 - 22:00 LT és 06:00 - 08:00 LT közötti teljesítmény szerinti hajtómű működéspróbához a légiközlekedési hatóság engedélye szükséges. Hajtóműpróbázó helyen kívül 22:00 és 06:00 LT közötti időszakban teljesítmény szerinti hajtóműpróbázás nem hajtható végre.

A határozat 3.7 pontjában a Hatóság a fedélzeti segédhajtóművek működtetésének zajszempontú korlátozásait írta elő. Ezen berendezések zaját a számítás során az állóhelyeken egységesen, helyszíni mérésekből számított felületi zajforrásként vették figyelembe. A fedélzeti segédhajtómű működését haladéktalanul le kell állítani a kiépített és működőképes külső áramforrással ellátott állóhelyre történő érkezés után legkésőbb 5 perccel. A fedélzeti segédhajtómű újraindítása csak elengedhetetlen műszaki ellenőrzéskor, vagy közvetlenül a tervezett indulás előtt, az utas kabin és az elektronikai rendszerek kondicionálása érdekében megengedett, géptípustól függően legfeljebb 5-30 perccel az utasok beszállítása előtt.

A 3.8. pontban a Hatóság meghatározta azokat a kivételeket, amelyekre a korlátozások nem vonatkoznak, vagy amelyek esetén a korlátozások nem alkalmazhatóak. A Hatóság álláspontja szerint a 3.1. – 3.7. pontban felsorolt korlátozások nem vonatkoznak a kényszerhelyzetben lévő, valamint az állami célú műveletekben részt vevő légijárművekre (ideértve a katonai, vámügyi, rendőrségi, tűzoltósági, vagy bűnüldözési, nemzetbiztonsági műveleteket), valamint az olyan különböző kivételes jelleggel üzemeltetett légijárművekre, amelyek például sürgős humanitárius célú vagy vészhelyzeti kutatási és mentési műveleteket végeznek, vagy amelyeket orvosi segítségnyújtás, betegszállítás, valamint katasztrófasegély céljából üzemeltetnek.

A futópálya használatra, valamint a repülési eljárásokra vonatkozó korlátozások nem vonatkoznak arra az esetre, ha a használatos futópálya kiválasztása során a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. melléklet 7. fejezet 7.2. pontjában meghatározottak alapján a zajcsökkentő szempont nem vehető figyelembe, ideértve azt az esetet is, ha a légijármű parancsnoka - repülésbiztonsági okra hivatkozva - a zajcsökkentő szempontok figyelembevételével felajánlott futópálya használatát visszautasítja.

A Hatóság hangsúlyozni kívánja, hogy az emberi élet védelme, a repülés biztonsága elsődleges szempont a légiközlekedésben tevékenykedő valamennyi résztvevő számára, ami adott esetben felülírhatja azon környezetvédelmi szempontokat, ami jelen határozat zajszempontú korlátozó feltételeit indokolták. Az elmúlt évek tapasztalatai alapján ezért szükség volt rögzíteni, hogy a korlátozások nem vonatkoznak arra a kivételes esetre sem, ha betartásuk az adott körülmények között veszélyeztetnék a

repülés biztonságát. A repülésbiztonsági indokot minden esetben az arra hivatkozó félnek kell igazolnia

4) a zajgátló védőövezetnek a 4. § (3) bekezdése szerinti kötelező újbóli kijelölésének időpontját,

A zajgátló övezet jelen határozatban történő kijelölése a határozat jogerőre emelkedését követő 10 évig érvényes, kivéve, ha jogszabályi előírás alapján, a repülőtér működési feltételeinek jelentős mértékű megváltozása esetén, a Repülőtér Üzembentartója már korábbi időpontban köteles kérelmezni a védőövezetek újbóli meghatározását. A repülőtér működési feltételeinek változását akkor kell jelentős mértékűnek tekinteni, ha

- a repülőtéren új futópályát létesítenek, vagy
- bármelyik futópályának legalább az egyik végén a 2. sz. táblázatban megadott pályavég-forgalomhoz képest 50%-kal megnövekedett a mértékadó forgalom, vagy
- a repülőtérre igénybevevő repülőgépek összetétele zaj szempontból kedvezőtlenül változott a 3. sz. táblázatban megadott összetételhez képest, és a tényleges forgalom mellett végzett mérések, az annak alapján elvégzett számítások, illetve a zajmonitor rendszer mérési eredményei és az azok alapján az övezethatárra vonatkozó számítások bizonyítják, hogy a legnagyobb zajterhelést adó 6 hónap megítélési időre számított egyenértékű zajszint az övezethatárokon a Számítási Dokumentáció „A” változatában szereplő állapothoz képest bárhol naptári félévre számított átlagban 3 dB-nél nagyobb mértékben tartósan megnövekedett.

5) a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott számításokat,

A Hatóság által jóváhagyott számítások jelen határozat részét képezik, melyet részleteiben a 4. számú melléklet tartalmaz.

6) a zajcsökkentés és a zajterhelés ellenőrzése érdekében a repülőtér számára előírt egyéb kötelezettségek és határidők

A határozat 6.1. pontja alapján a Repülőtér Üzembentartója felelős jelen határozat 3.1. pontjában foglaltak betartásáért. Ennek részeként a Repülőtér Üzembentartója köteles a repülőtérre használni kívánó légi járművek adatait – ideértve a légi jármű zajmutatóit rögzítő dokumentációt - előzetesen bekérni és az alapján ellenőrizni, hogy a légi jármű megfelel-e a 3.1. pontban szereplő követelményeknek. Az egyes légi járműveket üzemeltető légitársaságok részdíj birtokában elsőként a Repülőtér Üzembentartóját keresik meg a repülőtér használatára vonatkozó igényrel, így indokolt és célszerű ezen ellenőrzési kötelezettséget ezen szervezethez telepíteni.

A határozat 6.2. pontja alapján, amennyiben a légi jármű üzemeltetője a járat tervezett közlekedésének igényét a tervezett közlekedés napján jelzi, úgy a Repülőtér Üzembentartója felelős az éjszakai forgalmi korlátozások betartásáért.

A határozat 6.3. pontja alapján a Korm.r. 13.§-nak megfelelően a Repülőtér Üzembentartója köteles jelen határozat jogerőre emelkedésétől számított 6 hónapon belül zajvédelmi programot készíteni és a Hatóságnak benyújtani. A Korm. rendelet 14.§-17.§ bekezdései meghatározzák, hogy a Repülőtér Üzembentartója milyen zajvédelmi intézkedéseket köteles megtenni, ideértve az övezetekben lévő intézmények, lakó- és üdülőépületek megfelelő akusztikai védelemét. A zajvédelmi programban a repülőtér üzemben tartója előírja a zajgátló védőövezet kijelölését követően bevezetni tervezett környezetkímélő repülési eljárásokat, korlátozásokat, a

földi zajok csökkentése, a területhasználat változtatása terén tervezett intézkedéseket, valamint az ingatlanokkal kapcsolatos zajvédelmi intézkedések ütemezését. A környezeti zajjal leginkább terhelt területek zajcsökkentését, a zajjal még nem terhelt területek kedvező állapotának megőrzését a stratégiai zajtérképre épülő intézkedési tervek végrehajtásával kell megvalósítani, a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség szakhatósági állásfoglalásával összhangban. A 6.2. pont szerinti zajvédelmi program keretében megtett intézkedésekről évente, minden év március 1-ig tájékoztatni a Hatóságot, valamint a Zajbizottságot

A határozat 6.4. pontja alapján a Korm. rend. 21.§ értelmében a Repülőtér Üzembentartója köteles a környezet zajterhelésének folyamatos megfigyelése és az előírt repülési eljárások betartásának ellenőrizhetősége érdekében - továbbra is - zajmonitor rendszert üzemeltetni. A Min.r. 13.§ (3) bekezdése a) pontja értelmében a monitorrendszernek alkalmas kell lennie arra, hogy a zajgátló védőövezet jellemző pontjain - különösen zajra érzékeny objektumok környezetében - az egyedi zajterhelés alakulásáról, valamint az övezethatárokon a tényleges zajterhelésről megbízható eredményeket adjon. A fenti jogszabályi előírás értelmében a Repülőtér Üzembentartója köteles felülvizsgálni a jelenleg működő zajmonitor rendszert, és amennyiben szükséges, kezdeményeznie kell az egyes mérőpontok áthelyezését.

A határozat 6.5. pontja alapján jelen határozat jogerőre emelkedésétől számítva a soron következő bizottsági ülés időpontjáig a Repülőtér üzembentartója köteles felülvizsgálni, hogy a zajvédelmi bizottság jelenlegi összetétele megfelel-e a Min.r.13/B.§-ben foglaltaknak és szükség szerint kezdeményeznie kell a bizottság átalakítását.

A határozat 6.6. pontja alapján a Repülőtér Üzembentartója köteles havonta, a tárgyhónapot követő hónap utolsó napjáig tájékoztatni a Hatóságot zajmonitor pontonként a zajterhelés alakulásáról, valamint az egyes futópályavégeken megvalósult forgalommegoszlásról napszaki (nappali, esti, éjszakai és azon belül mélyalvási) és gépkategória (a számításban alkalmazott „Prop” és „S” kategória) bontásban. A forgalommegoszlás adatai között ki kell térni a 13L pályavégre érkező és a 31R pályavégről induló műveletek indoklására. A havi jelentést olyan részletességgel kell összeállítani, hogy abban a megvalósult forgalomra vonatkozó minden adat ellenőrizhető legyen, tartalmaznia kell a járat azonosító, légijármű típus-azonosító, igénybe vett futópályavég, felszállás/leszállás, start időpont/földet érés időpontjait. A Min.r. 13.§ (2) bekezdése előírja továbbá, hogy a zajmonitor rendszer mért és számított adatai szerint a zajcsökkentő repülési eljárásokat megsértő légi járművek tulajdonosait a repülőtér üzembentartójának figyelmeztetnie kell. A kiadott figyelmeztetésekről negyedévente tájékoztatni kell az illetékes légiközlekedési hatóságot is. A figyelmeztetés eredménytelensége, a zajcsökkentő előírások ismétlődő megsértése esetén a repülőtér üzembentartója további intézkedéseket kezdeményezhet a légiközlekedési hatóságnál.

A határozat 6.7. pontja alapján a Korm.r. 21.§ (4) bekezdése értelmében a Repülőtér Üzembentartója köteles továbbá évenként értékelni a zajterhelés alakulását, és az értékelést minden tárgyévét követő év január 31-ig nyilvánosságra hozni, illetve a zajbizottságnak megküldeni. A nyilvánosságra hozatal tényleges módját a Hatóság a zajvédelmi bizottsággal együtt állapítja meg figyelemmel a Min.r. 2014. május 07-én hatályba lépő 13/A §. rendelkezésre, miszerint a zajvédelmi bizottság olyan konzultatív, érdekegyeztető és tanácsadó testület, amely a repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos zajkérdések tekintetében biztosítja a szükséges információk beszerzését, nyilvánosságra hozatalát és megfelelő értelmezését az érdekeltek számára. Ennek során figyelembe kell venni a Budapest Főváros Kormány-hivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete szakhatósági előírását is, amely szerint „az

*ellenőrizhetőség biztosítása érdekében - tekintettel arra, hogy a számítások a legnagyobb zajszintet produkáló hónapok becsült forgalmi adatai alapján készültek – a Repülőtér forgalmi adatait havi bontásban hozzák közérthető módon nyilvánosságra”.*

Az értékelésnek havi bontásban, napszakonként szétválasztva kell tartalmaznia a következőket:

- a) Mindkét futópályán mindkét irányban külön a felszálló, és külön a leszálló műveletek havi összegét, akusztikai járműkategóriánként. A napszakok ebben az esetben a következők: 0-5; 5-6; 6-18; 18-22 és 22-24 LT közötti időszakok. Ezt a napszakra bontást az indokolja, hogy a szokásos nappali (6-22 LT) és éjszakai (22-6 LT) napszakokon túlmenően ismerni kell a mélyalvás idején (0-5 LT) végrehajtott műveletek számát, valamint a stratégiai zajtérképezés nappal (6-18 LT), és este (18-22 LT) időszakaiban megvalósult műveletszámokat is. Az akusztikai járműkategóriák szerinti bontás pedig azért szükséges, mert a későbbiekben ezek ismeretében lehet elvégezni a stratégiai zajtérképezéshez, illetve az övezet határainak ellenőrzéséhez szükséges számításokat.
- b) A zajmonitor pontokon a kihelyezett műszereknek alkalmasnak kell lenni a Min.r. 5.sz. Mellékletében szereplő bármelyik adat folyamatos mérésére, kiértékelésére. Ezek közül a zajbizottság illetékességi körébe tartozik, hogy melyek lesznek azok az adatok, amelyek értékelését és nyilvánosságra hozását havi bontásban is szükségesnek tartja.

Az éves kiértékelések során a havi bontásban megadott adatok felhasználásával kell megvizsgálni az éjszakai pályavég forgalmakra a Min.r. 12.§ (3) bekezdésében előírt korlátozások teljesülését, továbbá azt, hogy szükséges-e az övezet soron kívüli újbóli kijelölése a Korm.r. 4.§ (2) bekezdés b) és c) pontjai szerint.

A határozat 6.8. pontja alapján a Korm. rendelet 19. § (1) bekezdés értelmében a Repülőtér Üzembentartója köteles megkeresés esetén a közérdekű adatok nyilvánosságára vonatkozó követelmények kielégítésére kialakított rend szerint biztosítani a zajgátló védőövezetekkel kapcsolatos dokumentumok megtekintésének lehetőségét az állampolgárok számára.

A határozat 6.9. pontja alapján a Repülőtér Üzembentartója köteles a határozat jogerőre emelkedését követő 45 napon belül a repülőtér rendjét felülvizsgálni és közzétenni az övezetek számításánál figyelembe vett és jelen határozatban részletezett, repülőtér-használat zajszempontú korlátozó feltételeinek betartására vonatkozó részletes működési szabályokat, ideértve a földi működésből eredő zajterhelésre vonatkozó korlátozásokat is. A kötelezettséget a Korm. rendelet 22. § indokolja, miszerint a repülőtereken az egyes futópályákhoz tartozó, előírt fel- és leszállási útvonalakat, a zajcsökkentő fel- és leszállási eljárásokat, valamint azokat a zajcsökkentésre irányuló egyéb intézkedéseket, amelyeket a zajgátló védőövezet számítása során figyelembe vettek, a repülőtérrendben és nyilvános repülőterek esetén Magyarország légiforgalmi tájékoztató kiadványában (AIP) is közzé kell tenni.

A Repülőtér Üzembentartója a fentiek alapján köteles jelen határozat 3. pontjában foglalt korlátozásokat a repülőtér rendben előírni, ideértve különösen, hogy valamennyi felszállási útvonal (SID) esetében az ICAO Doc 8168-OPS/611 (PANS-OPS) Vol.I. (5. kiadás, 2006) 7. szakaszában ismertetett eljárásokat kell elsődlegesen alkalmazni.

A határozat 6.10. pontja alapján a Repülőtér Üzembentartója köteles a repülőtér rend módosítását követően kezdeményezni az övezetek számításánál figyelembe vett és jelen határozatban részletezett, repülőtér-használat zajszempontú korlátozó feltételeinek betartására vonatkozó részletes működési szabályok, ideértve a földi

működésből eredő zajterhelésre vonatkozó korlátozások Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványban (AIP) való közzétételét. A zajcsökkentett felszállási eljárásra vonatkozóan kezdeményeznie kell a Légiforgalmi Tájékoztató Kiadvány (AIP) felülvizsgálatát és az AD2 LHBP fejezet előírásainak, illetve térképeinek módosítását, melyek a mindenkor hatályos fel- és leszállási útvonalakat (SID/STAR) tartalmazzák. A kötelezettséget szintén Korm. rendelet 22. §, valamint a Min. r. 12.§(4) indokolja.

A határozat 6.11. pontja alapján a Repülőtér Üzembentartója amennyiben a repülőtér-használat díjának elemei között az Lt. 66/A. 6) bekezdése alapján, a zajt okozó légijárművek járatóival szemben a zajbizonyítványban feltüntetett zajszint alapján díjat számít fel, ezzel a zajvédelmi költségeit érvényesíti, köteles azt elkülönítve nyilvántartani, és a befolyt összeg csak zajvédelmi intézkedésekre fordítható. A Repülőtér Üzembentartója az Lt. 66/A §. 7)-13) bekezdései szerint köteles zajvédelmi díjat felszámítani a repülőtér-használati díjak között abban az esetben, amennyiben a repülőterek környezetében kijelölt zajgátló védőövezetekben a külön jogszabály szerint szükséges zajvédelmi intézkedések végrehajtását a repülőtér üzemeltetője a légiközlekedési hatóság által évente felülvizsgált és jóváhagyott program alapján hajtja végre. A felszámítandó zajvédelmi díj mértékét a légiközlekedési hatóság határozatban állapítja meg. A zajvédelmi díj felszámításából befolyt összeg csak zajvédelmi intézkedésekre, a zajgátló övezet környezeti állapotát javító, a környezeti állapot ellenőrzését, az érintettek tájékoztatását szolgáló intézkedésekre használható. A zajvédelmi díjból származó bevételt, illetve ebből a környezetvédelmi célú felhasználásokat a repülőtér üzembentartója köteles elkülönítve nyilvántartani, és a bevételekről, a kiadásokról évente, a tárgyévot követő év március 1-jéig tájékoztatni a Hatóságot, valamint a Zajbizottságot.

7) A légiforgalmi irányítást végző szervezet számára előírt kötelezettségek:

A Korm. rend. 6.§ (3) bekezdése értelmében azon repülőtér esetében, amelyen a légiforgalmi irányítást (a felszállás és leszállás közel körzeti irányítását, a pályahasználat szabályozását) a repülőtér üzembentartójától elkülönült szervezet végzi, a légiközlekedési hatóság a zajgátló védőövezetet kijelölő határozatában megjelöli, hogy a légiforgalmi irányítást végző szervezet a határozat mely pontjainak betartásáért felelős. Az Lt. 61/A §. 3) bekezdés a) pontja alapján Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren és légterében a légiforgalmi irányítói feladatokat HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zártkörűen Működő Részvénytársaság látja el.

A határozat 7.1. pontja alapján a légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős jelen határozat 3.2. pontjában foglalt futópálya használatra vonatkozó korlátozások betartásáért. A légiforgalmi irányítás 13 L pályavégre forgalmat nem irányíthat, ha mindkét futópálya és azok navigációs berendezéseinek korlátozás nélküli rendelkezésre áll és a 3.8. pontban felsorolt kivételes helyzet sem áll fent. A futópálya kiválasztása során figyelembe kell venni továbbá a légi forgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. melléklet 7. fejezet 7.2. pontjában meghatározottakat, ideértve azokat az eseteket is, amikor a zajcsökkentő szempont nem vehető figyelembe. A 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 2. melléklet 7. fejezet 7.2.5 pontja alapján a légijármű parancsnoka - repülésbiztonsági okra hivatkozva - a zajcsökkentő szempontok figyelembevételével felajánlott futópálya használatát visszautasíthatja. Ez utóbbi esetben a légiforgalmi irányítást végző szervezet felelőssége nem állapítható meg, azonban a visszautasítás tényét dokumentálnia kell.

A határozat 7.2. pontja alapján a légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős jelen határozat 3.3.1 pontjában foglalt repülési eljárásokra vonatkozó korlátozások betartásáért, ami szerint leszállás során - a látvarepülési szabályokat (VFR) alkalmazó

légijárművek 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 7.3. pontja alapján a légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős a jelen határozat 3.4. pontjában foglalt éjszakai forgalmi korlátozások betartásáért - amennyiben a légijármű üzemeltetője a járat tervezett közlekedésének igényét a tervezett közlekedés előtti nap 24.00 LT-ig jelzi, figyelemmel arra, hogy az az Lt. 61/A §. 3) bekezdés 1) pontja alapján Magyarországon a résidőkiosztás és menetrend-egyeztetés a HungaroControl Zrt. feladata. A műveletszámra vonatkozó korlátozások a tervezett menetrend szerinti és nem-menetrend szerinti kereskedelmi le- és felszállások számára vonatkozik. Jelen határozat 6.2. pontja szerint, amennyiben a légijármű üzemeltetője a járat tervezett közlekedésének igényét a tervezett közlekedés napján jelzi, úgy a Repülőtér Üzembentartója felelős ugyanezen éjszakai forgalmi korlátozások betartásáért.

A határozat 7.4. pontja alapján a légiforgalmi irányítást végző szervezet felelős jelen határozat 3.5 pontjában foglalt éjszakai, szabad- és munkaszüneti napokra vonatkozó műveleti korlátozások betartásáért.

A határozat 7.5 pontja alapján a légiforgalmi irányítást végző szervezet köteles minden hónapban, a tárgy hónapot követő hónap utolsó napjáig havi jelentést készíteni és benyújtani a Hatóságnak a Határozat 3.3.5. pont szerinti kötelezés teljesüléséről. A jelentésnek indoklással együtt tartalmaznia kell, ha a légiforgalmi irányítást végző szervezet jelen Határozat 3. pontjában felsorolt előírásoktól eltérő indulási vagy érkezési eljárásra ad ki engedélyt. Ezen kívül a jelentésnek tartalmaznia kell minden olyan adatot, ami a jelen határozat 3.1.-3.7. pontjaiban előírt korlátozások be-nem tartásával kapcsolatban a légi irányítás tudomására jutott és a korlátozásoktól való eltérés indoklásához szükséges.

#### 8) Az érintett önkormányzatok feladatai

A határozat 8. pontjában, figyelemmel a zajgátló védőövezet kijelöléséből adódó összetett feladatokra, a Hatóság indokoltnak tartotta felhívni az érintett önkormányzatok figyelmét a jogszabályban előírt és a 8. pontban részletezett kötelezettségekre. A Korm. rendelet 6.§ (5) bekezdés értelmében a zajgátló védőövezet kijelölését követően az érvényben lévő területrendezési, illetőleg településrendezési terveket - amennyiben szükséges - módosítani kell. A rendezési terveknek - a zajgátló védőövezet kijelölése, módosítása vagy megszüntetése miatti - módosításával kapcsolatos költségek a repülőtér üzembentartóját terhelik. A Korm. rendelet 9.§-12.§ az önkormányzat területén található intézményépületekre, lakóépületekre, üdülőtérületekre vonatkozóan építési és területfelhasználási előírásokat, korlátozásokat ír elő. A Korm. rendelet 7.§ (2) bekezdése szerint jelen határozatot, valamint a kijelölésre vonatkozó dokumentumokat a helyben szokásos módon az érintett önkormányzat jegyzőjének közzé kell tenni, valamint a Korm. rendelet 19.§. alapján az érintett önkormányzatok jegyzőjének a közérdekű adatok nyilvánosságára vonatkozó követelmények kielégítésére kialakított rend szerint biztosítani kell a zajgátló védőövezetekkel kapcsolatos dokumentumok megtekintésének lehetőségét az állampolgárok számára.



#### IV. Szakhatósági állásfoglalások indokolása

- 1) A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség 2013. október 31. napján, KTVF:46578-2/2013 iktatószámom beérkezett szakhatósági állásfoglalásában a következő megállapításokat tette:

*„A Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala (a továbbiakban: Hatóság) a Repülőtér környezetében zajgátló védőövezet kijelölési eljárásában szakhatósági állásfoglalás tárgyában kereste meg a Felügyelőséget. A Hatóság a benyújtott számítási tervdokumentációt jóváhagyta, záradékolta és a zajgátló védőövezetek megállapítására alkalmasnak találta. Az elkészült, a Hatóság által megküldött Dokumentáció vizsgálatát követően a Felügyelőség az alábbi szakhatósági állásfoglalást adja:*

*A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 43. § (1) bekezdése értelmében a légi járművet – különösen lakott hely közelében és éjszaka- úgy kell ütemezni, hogy a zajterhelés a környezeti zaj-és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendeletben meghatározott, a területre érvényes zajterhelési határértékek mértékét ne haladja meg.*

*A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 31. § (3) bekezdése kimondja:*

*(3) a környezeti zajjal leginkább terhelt területek zajcsökkentését, a zajjal még nem terhelt területek kedvező állapotának megőrzését – a külön jogszabály alapján – stratégiai zajtérképekre épülő intézkedési tervek végrehajtásával kell megvalósítani. Ugyanezen törvény 6. § (1) bekezdés a) pontja értelmében a környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő, összhangban a stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól szóló 25/2004. (XII.20.) KvVM rendelet 10. § (1)-(2) bekezdései, valamint ugyanezen paragrafus (4) bekezdés c) pontjával. Ezen jogszabályhelyek értelmében:*

*10. § (1) Az intézkedési terv készítése során – a Zr.-ben foglaltakon túl – a hatékony zajcsökkentést célzó intézkedéseket együttesen kell figyelembe venni.*

*(2) Az (1) bekezdés szerinti intézkedések különösen:*

- a) forgalomtervezés,*
- b) területhasználat- tervezés,*
- c) műszaki intézkedések a zajforrásoknál,*
- d) csendesebb zajforrások kiválasztása és előnyben részesítése,*
- e) a zaj csökkentése terjedés közben,*
- f) szabályozási vagy gazdasági intézkedések, ösztönzők.*

*(4) Az intézkedési tervnek zajforrásonként különösen az alábbi zajcsökkentést célzó intézkedéseket kell tartalmazni:*

*c) légi közlekedési tekintetében:*

- ca) a repülési eljárások optimalizálása,*
- cb) az előírásokat nem teljesítő repülőgépek üzemének korlátozása.*

*A Repülőtér üzemeltetője a repülőtér környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének műszaki szabályairól szóló 18/1997. (X.11.) KHVM-KTM együttes rendelet 13. § (1) bekezdése szerint a zajterhelés rendszeres és folyamatos ellenőrzése érdekében állandó mérőállomások és mobil mérőegység üzemeltetésével zajmonitor rendszert köteles működtetni. Ugyanezen paragrafus (4) bekezdése értelmében a rendszer üzemi jellemzőit úgy kell meghatározni, hogy mindenkor teljesüljenek az e rendelet 5. mellékletében meghatározott, a monitorrendszer által kielégítendő követelmények.*



Mivel a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X.11.) Korm.rendelet 4. § (4) bekezdése rögzíti:

(4) Azokon a repülőtereken, amelyeken az oktatási és gyakorlási célú repüléseken kívül – a kizárólag kiképzési célt szolgáló, 9000 kg maximális felszálló súly alatti repülőgépekkel végrehajtott műveletek figyelmen kívül hagyásával – évente több mint 50 000 repülési műveletet (leszállás vagy felszállás) hajtanak végre (a továbbiakban: fő repülőterek), a 21. § (1) bekezdés szerinti zajmonitor rendszer kiépítésétől kezdődően folyamatosan gyűjteni kell a stratégiai zaj térképezéséhez szükséges, külön jogszabály szerinti adatokat, továbbá a Repülőtér üzemeltetőjének kötelezettsége, hogy a Felügyelőségre rendszeresen küldje a zajmonitor rendszer által rögzített zajmérési és repülési adatokat, ezeken belül különösen az egyedi zajterhelés alakulásáról rögzített adatokat, valamint az övezethatárokon a tényleges zajterhelésről mért adatokat, ezért elengedhetetlen és fontos a mindenkor megbízható, pontos mérési eredmények biztosítása.

A Dokumentációban szereplő zajgátló „A-B-C-D” jelű védőövezetek isophon görbéi által határolt ingatlanok országos jelentőségű, védett, vagy védelemre tervezett természeti területet és a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 23. § (2) bekezdése alapján ex lege védett természeti területet, illetve természeti értéket nem érintenek. Továbbá az ingatlanok az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X.8.) Korm.rendelet és az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészekről szóló 14/2010. (V.11.) KvVM rendelet által meghatározott Natura 2000 hálózat területének és az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvényben lehatárolt országos ökológiai hálózat övezetének nem részei.

A zajgátló „A-B-C-D” jelű védőövezetet meghatározó isophon görbék által határolt területek környezetvédelmi szempontból korlátozott légteret nem érintenek.

A Dokumentáció vizsgálatát követően összességében megállapítható, hogy az abban foglaltak alapján, a Repülőtér környezetében a zajgátló védőövezetek kijelölésének a rendelkező részben megadott kikötések megtartása mellett, a Felügyelőség részéről jogszabályi akadály nincs.”

A Hatóság 2013. november 19. napján kelt, LR/RK/NS/A/1988/22/2013. iktatószámán szakhatósági egyeztetés kérést intézett a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség felé, tekintettel arra, hogy a Felügyelőség szakhatósági állásfoglalásának egyik kikötése, valamint a 176/1997. (X.11.) Korm.rendeletben foglaltak ellentétesek egymással. Ezt követően a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség 2013. november 29. napján érkezett, KTVF: 46578-3/2013 iktatószámán módosította szakhatósági állásfoglalását az alábbiak szerint:

„A Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Hivatala (a továbbiakban: Hatóság) a Repülőtér környezetében zajgátló védőövezet kijelölési eljárásában az LR/RK/NS/A/1988/7/2013. számú megkeresésében szakhatósági állásfoglalás tárgyában kereste meg a Felügyelőséget. A Hatóság a benyújtott számítási tervdokumentációt jóváhagyta, záradékolta és a zajgátló védőövezetek megállapítására alkalmasnak találta. Az elkészült, a Hatóság által megküldött Dokumentáció vizsgálatát követően a Felügyelőség szakhatósági állásfoglalását KTVF:46578-2/2013. számon megadta.

A Hatóság LR/RK/NS/A/1988/22/2013. számon a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.)

45. § (2) bekezdése alapján szakhatósági egyeztetést kezdeményezett a KTVF: 46578-2/2013. számú szakhatósági állásfoglalás alábbi kikötésével kapcsolatban: „A Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér (a továbbiakban: Repülőtér) működési feltételeinek változásával, a fogalomnövekedés mértéke csak addig engedélyezhető, amíg tarthatóak a területre érvényes külön jogszabályban előírt zajterhelési határértékek.”

A Hatóság az LR/RK/NS/A/1988/22/2013. számú megkeresésében kifejtette, hogy a Felügyelőség előzőekben idézett kikötése ellentétes a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X.11.) Korm.rendelet [a továbbiakban: 176/1997. (X.11.) Korm.rendelet] 2. § (1) bekezdésével, mely szerint „e rendelet alkalmazásában zajgátló védőövezet a repülőtér környezetének az a része, amelyen a repülőtér üzemeltetéséből számított mértékadó zajterhelés meghaladja a közlekedésből származó környezeti zajnak külön jogszabályban meghatározott zajterhelési határértékeit.”

A Hatóság LR/RK/NS/A/1988/22/2013. számú egyeztetést kezdeményező felhívásában előadottak alapján a Felügyelőség a KTVF:46578-2/2013. számú szakhatósági állásfoglalása rendelkező részének 1. pontjában szereplő vitatott kikötést felülvizsgálta, melynek eredményeként szakhatósági állásfoglalását megadta a rendelkező részben foglalt kikötésekkel. A kikötések 1. pontja tartalmazza a felülvizsgálat eredményeként kialakított módosított kikötést. Tekintettel arra, hogy a Hatóság LR/RK/NS/A/1988/22/2013. számú egyeztetést kezdeményező felhívása a Felügyelőség KTVF: 46578-2/2013. számú szakhatósági állásfoglalása rendelkező részében előírt többi kikötést nem érintette, ezért azokat a Felügyelőség változatlanul ismételten előírta.

A környezeti zaj-és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X.29.) Korm.rendelet 2. § f) pontja szerint „közlekedési zaj-vagy rezgésforrás: közlekedési útvonal (közút, közforgalom elől el nem zárt magánút, vasúti pálya, vízi út, valamint a repülőtér) üzemeltetése, kezelése.”

A környezeti zaj-és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet 4. § (5) bekezdésének a) és b) pontja szerint: (5) Meglévő közlekedési útvonal vagy létesítmény (zajforrás) korszerűsítése, útkapacitás bővítése utáni állapotra

a) a 3. melléklet határértékei érvényesek, ha a változást közvetlenül megelőző állapotra vonatkozó számítások és mérések a határértékek teljesülését igazolják;  
b) legalább a változást megelőző zajterhelést kell követelménynek tekinteni, ha a változást megelőző állapotra vonatkozó számítások vagy mérések a határérték túllépését igazolják.

A 176/1997. (X.11.) Korm.rendelet 3. § (1) bekezdése tartalmazza a számított mértékadó zajterhelés függvényében kijelölendő A, B, C, D és E jelű övezetekre meghatározott nappali és éjszakai mértékadó zajterheléseket.

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 43. § (1) bekezdése értelmében a légi járművet – különösen lakott hely közelében és éjszaka – úgy kell üzemeltetni, hogy a zajterhelés a környezeti zaj-és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM- EüM együttes rendeletben meghatározott, a területre érvényes zajterhelési határértékek mértékét ne haladja meg.

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény 31. § (3) bekezdése kimondja:

(3) A környezeti zajjal leginkább terhelt területek zajcsökkentését, a zajjal még nem terhelt területek kedvező állapotának megőrzését – a külön jogszabály alapján-stratégiai zajtérképekre épülő intézkedési tervek végrehajtásával kell megvalósítani. Ugyanezen törvény 6. § (1) bekezdés a) pontja értelmében a környezethasználatot úgy kell megszervezni és végezni, hogy a legkisebb mértékű környezetterhelést és igénybevételt idézze elő, összhangban a stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól szóló 25/2004. (XII. 20.) KvVM rendelet 10. § (1)-(2) bekezdései, valamint ugyanezen paragrafus (4) bekezdés c) pontjával. Ezen jogszabályhelyek értelmében:

10. § (1) Az intézkedési terv készítése során- a Zr.-ben foglaltakon túl – a hatékony zajcsökkentés célzó intézkedéseket együttesen kell figyelembe venni.

(2) Az (1) bekezdés szerinti intézkedések különösen:

- a) forgalomtervezés,
- b) területhasználat-tervezés,
- c) műszaki intézkedések a zajforrásoknál,
- d) csendesebb zajforrások kiválasztása és előnyben részesítése,
- e) a zaj csökkentése terjedés közben,
- f) szabályozási vagy gazdasági intézkedések, ösztönzők.

(4) Az intézkedési tervnek zajforrásonként különösen az alábbi zajcsökkentést célzó intézkedéseket kell tartalmazni:

c) légközlekedés tekintetében:

ca) a repülési eljárások optimalizálása

cb) az előírásokat nem teljesítő repülőgépek üzemének korlátozása.

A Repülőtér üzemeltetője a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól szóló 18/1997. (X.11.) KHVM-KTM együttes rendelet 13. § (1) bekezdése szerint a zajterhelés rendszeres és folyamatos ellenőrzése érdekében állandó mérőállomások és mobil mérőegység üzemben tartásával zajmonitor rendszert köteles működtetni. Ugyanezen paragrafus (4) bekezdése értelmében a rendszer üzemi jellemzőit úgy kell meghatározni, hogy mindenkor teljesüljenek az e rendelet 5. mellékletében meghatározott, a monitorrendszer által kielégítendő követelmények. Mivel a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X.11.) Korm.rendelet 4. § (4) bekezdése rögzíti:

(4) Azokon a repülőtereken, amelyeken az oktatási és gyakorlási célú repüléseken kívül – a kizárólag kiképzési célt szolgáló, 9000 kg maximális felszálló súly alatti repülőgépekkel végrehajtott műveletek figyelmen kívül hagyásával – évente több mint 50 000 repülési műveletet (leszállás vagy felszállás) hajtanak végre (a továbbiakban: fő repülőterek), a 21. § (1) bekezdés szerinti zajmonitor rendszer kiépítésétől kezdődően folyamatosan gyűjteni kell a stratégiai zaj térképezéséhez szükséges, külön jogszabály szerinti adatokat, továbbá a Repülőtér üzemeltetőjének kötelezettsége, hogy a Felügyelőségre rendszeresen küldje a zajmonitor rendszer által rögzített zajmérési és repülési adatokat, ezeken belül különösen az egyedi zajterhelés alakulásáról rögzített adatokat, valamint az övezethatárokon a tényleges zajterhelésről mért adatokat, ezért elengedhetetlen és fontos a mindenkor megbízható, pontos mérési eredmények biztosítása.

A Dokumentációban szereplő zajgátló „A-B-C-D” jelű védőövezetek isophon görbéi által határolt ingatlanok országos jelentőségű, védett, vagy védelemre tervezett természeti területet és a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 23. § (2) bekezdése alapján ex lege védett természeti területet, illetve természeti értéket nem érintenek. Továbbá az ingatlanok az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi

rendeltetésű területekről szóló 275/2004. (X.8.) Korm.rendelet és az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekkel érintett földrészekről szóló 14/2010. (V.11.) KvVM rendelet által meghatározott Natura 2000 hálózat területének és az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvényben lehatárolt országos ökológiai hálózat övezetének nem részei.

A zajgátló „A-B-C-D” jelű védőövezetet meghatározó isophon görbék által határolt területek környezetvédelmi szempontból korlátozott légtérrel nem érintenek.

A Dokumentáció vizsgálatát követően összességében megállapítható, hogy az abban foglaltak alapján, a Repülőtér környezetében a zajgátló védőövezetek kijelölésének a rendelkező részben megadott kikötések megtartása mellett, a Felügyelőség részéről jogszabályi akadálya nincs.”

A rendelkező részben kifejtettek szerint a szakhatóság megküldte szakhatósági állásfoglalását.

- 2) A Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete 2013. október 25. napján érkezett, BP-10R-025/01794-2/2013 ügyiratszám, szakhatósági állásfoglalását az alábbiak szerint megadta:

„Szakhatósági állásfoglalásomat a rendelkezésre álló iratok, valamint az alábbi jogszabályok figyelembevételével hoztam.

- Közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 44. §-a.
- A Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm.rendelet 8/B. § (5) bekezdés a) pontja.
- A repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes szabályairól szóló 18/1997. (X.11.) KHVM-KTM együttes rendelet 12. § (3) d) pontja.

Fentiekre tekintettel a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.”

A Hatóság 2013. november 19. napján kelt, LR/RK/NS/A/1988/23/2013. iktatószámon szakhatósági egyeztetés kérést intézett a Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete felé, tekintettel arra, hogy szakhatósági állásfoglalásuk egyik feltétele, valamint a 176/1997. (X.11.) Korm.rendeletben foglaltak ellentétesek egymással. Ezt követően a Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete 2013. december 2. napján érkezett, BP-10R-025/01794-4/2013 ügyiratszám, módosította szakhatósági állásfoglalását az alábbiak szerint:

„A Nemzeti Közlekedési Hatóság LR/RK/NS/A/1988/8/2013. ügyiratszámú megkeresése alapján – 2013. október 22-én – BP-10R-025/01794-2/2013. iktatószámon szakhatósági állásfoglalást adtam. A Nemzeti Közlekedési Hatóság LR/RK/NS/A/1988/23/2013. számú megkeresésében tájékoztatott, hogy a nevezett terület „D”- jelű övezet része lesz, emiatt indokolatlan az ennél alacsonyabb védelmi szintű „E”- jelű besorolás.

Fentiekre tekintettel a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem.

A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. tv. 45.§ (2) bekezdése értelmében, „ha a Hatóság és a szakhatóság vagy a szakhatóságok egymással – egészben vagy részben – ellentétes egyedi előírást állapítanak meg vagy feltételt írnak elő, a hatóság erre irányuló felhívásától számított nyolc napon belül egyeztetnek, és a szakhatóságok az egyeztetés eredményeként felülvizsgált állásfoglalásukat haladéktalanul közlik a hatósággal.”

## V. Összegzés

Az eljárás során a települési önkormányzatok, egyesületek valamint az ügyféli jogállással rendelkező természetes személyek több nyilatkozatot, észrevételt nyújtottak be a zajgátló védőövezet kijelölésével kapcsolatban. A Ket. 72.§ (1) bekezdése alapján az indokolásnak tartalmaznia kell az ügyfél által felajánlott, de mellőzött bizonyítást és a mellőzés indokait, valamint a mérlegelési jogkör gyakorlásában szerepet játszó szempontokat és tényeket. A Hatóság az érdemi észrevételeket minden esetben mérlegelte és a jogszabályi keretek között figyelembe vette az övezet kialakítása során, a nem érdemi észrevételek kezelésére a Hatóságnak jelen eljárásban nem volt lehetősége, az meghaladta volna az eljárás jogszabályban kijelölt kereteit.

Érdemi észrevételként értékelte a Hatóság a zajgátló védőövezet kijelölésével, a számításokkal, ezen belül az egyes „B”-„C”-„D” jelű övezetek határaival, belterületek és beépítésre nem szánt külterületek közötti határvonalak megállapításaival kapcsolatos észrevételeket. Nem tekintette érdemi észrevételnek a Hatóság azt, ami ezen kívüli körülményekkel kapcsolatos, ideértve a repülőtér futópályáinak korábbi engedélyezését, a jelenleg érvényben levő repülési útvonalak korábbi engedélyezését, a repülőtér környezetében kijelölendő biztonsági védőövezet helyzetét. Az elsőfokú eljárás tartama alatt szintén nem volt lehetőség az ügyfelek, illetve egyes önkormányzatok részéről érkező azon észrevételek kezelésére, amelyek az eljárás egészének elutasítására vonatkoztak. Ilyen típusú kifogások a közigazgatási hatósági eljárások szabályai szerint az elsőfokú határozat kiadását követően, fellebbezési eljárás keretén belül kezelhetők.

A zajgátló védőövezet határainak kijelölésével kapcsolatban a Korm. rend. a 5.§ (3) bekezdése meghatározott keretek között mérlegelési jogkört biztosít a Hatóságnak, miszerint a légiközlekedési hatóság - a zajgátló védőövezet által érintett önkormányzat képviselő-testülete véleményének kikérése után - a zajgátló védőövezet határait a település belterületén és egyéb beépítésre szánt területén a kialakult beépítési vonalakhoz, illetve telekhatárokhöz igazítja. Ennek során a számított határvonalhoz képest a legközelebbi utca tengelyvonaláig terjedhet a módosítás. Nem alkalmazható a zajgátló védőövezetet növelő módosítás, ha az 5-nél több, huzamos tartózkodás céljára szolgáló épületet érintene.

Érdemi észrevételként a hatóság elfogadta és figyelembe vette ezekre vonatkozóan a Fővárosi Önkormányzat FPH061/195-2/2014 számú javaslatát a Budapest X. kerületében érintett temetők esetében, és egységesen „C” övezetbe sorolta és telekhatárra igazítva állapította meg az övezet határát. A Hatóság szintén elfogadta és figyelembe vette Budapest Főváros XVIII. kerület Pestszentlőrinc- Pestszentimre Önkormányzat képviselő-testületi javaslatát, és a megjelölt helyrajzi számok (154166, 154209, 154210, 157240, 157241, 157242, 157300, 157301, 157310, 157360, 157492, 157536, 157555, 157557, 157589, 157590) tekintetében módosította a zajgátló védőövezet telekhatárait. A Hatóság elfogadta és figyelembe Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat küldött észrevételét, és a kerületben a megjelölt területeken a „C” övezet határait telekhatárra igazítva kiterjesztette. Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzata a mérlegelési jogkörrel érintett területekre vonatkozóan a felhívás ellenére nem tett érdemi észrevételt, a Hatóság ezért a Korm. rendelet 6.§ (5) bekezdésének megfelelően vizsgálta az önkormányzat területrendezési és településrendezési terveit, és figyelemmel Budapest XVII. kerület Városrendezési és Építési Szabályzatáról „17. KVSZ” szóló 3/2006. (III. 2.) rendeletre, valamint a terület jellegére és beépítettségére, a kerület „Homoki szőlők” elnevezésű területét egységesen, telekhatárra igazítva „C” övezetbe sorolta.

Érdemi észrevételként vizsgálta meg a Hatóság Budapest XVII. kerület Rákosmente Önkormányzat észrevételét, miszerint az I-es futópálya időszakos zárása miatt megnövekedett forgalom a zajgátló védőövezet kiterjesztését indokolja Rákoshegy L4 keretövezeti besorolású déli részén, amely terület kívül esik a Hatóság által megállapított a zajgátló védőövezet határain. A Hatóság vizsgálata - és a jogszabályban megállapított zajegyenértéki rendszerben - nem tartotta megalapozottnak az észrevételt, a karbantartás időszaka, valamint a zajövezeti számításoknál Rákoshegy esetében is figyelembe vett szabvány szórás az útvonaltartás esetén sem indokolta ezen terület övezeti kijelölését.

Érdemi észrevételként vizsgálta meg a Hatóság a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület azon észrevételét, miszerint a mértékadó műveletszámok nem a Min.r. szerint lettek meghatározva. A Hatóság nem tartotta megalapozottnak az észrevételt, figyelemmel arra, hogy a Min.r. 5.§. értelmében a számításokhoz szükséges mértékadó forgalmat a következő tíz év előrebecsült forgalmi adataiból kell megállapítani. A becslés során a Hatóság figyelembe vette az elmúlt évek forgalmi statisztikáit. A repülőteret használó fontosabb légitársaságok, intézmények légijármű-parkjának fejlesztési tendenciáit, a tervezett utas- és árutonna-forgalom alakulását - a jelenlegi gazdasági válság keretei között nem lehetett kellő megalapozottsággal figyelembe venni a jövőre vonatkozóan, a tervezett gyakorló-, iskola-, sport-, bemutató, vagy szolgáltatás jellegű sétarepülések pedig fő kereskedelmi repülőterre nem jellemzőek. A Hatóság a 2007-2013 közötti időszak forgalmi statisztikái alapján kiszámította az egyes pályavégeken a legnagyobb zajterheléssel járó hat hónapban külön az éjszaka, és külön a nappal végrehajtott műveletek számát, majd ezeket összegezte. A vizsgált időszakban a legnagyobb éjszakai forgalom július hónapban volt, az éjszakai műveletszám 1300-1500 művelet között volt, vagyis napi átlagban elérte a tervezhető 50 éjszakai műveletet. Figyelemmel a Min. r. 12/A. § (2) bekezdésére - miszerint légiforgalmi korlátozások elrendelését megelőzően a légiközlekedési hatóság mérlegeli a különböző lehetséges intézkedések hasznát és költségét, valamint az érintett repülőtér helyzetét, környezetének állapotát - a Hatóság nem tartotta indokoltnak a következő 10 évre a jelenlegihez képest jelentős mértékben csökkenteni a tervezhető éjszakai műveletek számát, mivel az a repülőtér számára számottevő gazdasági károkat okozna, a működőképességét, a prosperitást alapvetően érintené. Mindazonáltal az éjszakai műveletek számának korlátozásával a Hatóság azt is el kívánta érni, hogy a következő 10 évben a környezet éjszakai zajterhelése a jelenlegihez képest ne növekedjen.

Érdemi észrevételként vizsgálta meg a Hatóság a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület azon észrevételét, miszerint a rákoshegyi pályavég mértékadó forgalma alultervezett. A Hatóság nem tartotta megalapozottnak az észrevételt, figyelemmel arra, hogy a 13L pályavég tervezett mértékadó forgalma a számításokban nappalra 3 545 művelet, éjszakára pedig 283 művelet. Ez a teljes mértékadó műveletszám 3,1%-a. Az elmúlt évek forgalmi statisztikái szerint a 13L pályavég megvalósult forgalmi arányai a legnagyobb zajterhelést eredményező hat hónapban rendszeresen 2% alatt voltak, ennek megfelelően még a karbantartás miatt szükséges pályázárásokra figyelemmel sem alultervezett a teljes mértékadó műveletszám 3,1%-a.

Érdemi észrevételként vizsgálta meg a Hatóság a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület azon észrevételét, miszerint a számítások nem veszik megfelelő módon figyelembe a földi működésből eredő zajt. A Hatóság nem tartotta megalapozottnak az észrevételt, figyelemmel arra, hogy a gurulások, a sugárfék, az állóhelyek zajterhelése, és a hajtóműpróbázások számításnál is figyelembe vett adatait a Számítási dokumentáció tételesen tartalmazza, melyet a Hatóság minden részletre kiterjedően számításokkal ellenőrzött.

Érdemi észrevételként vizsgálta meg a Hatóság a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület azon észrevételét, miszerint az alkalmazott számítási módszer nem felel meg a jogszabálynak. A Hatóság nem tartotta megalapozottnak az észrevételt, figyelemmel arra, hogy az alkalmazott számítási módszer (AzB 2008, Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen vom 19. November 2008 in Deutschland), illetve a számításokat végrehajtó SOUNDPLAN szoftver teljes egészében megfelel a Min.r. 7.§, 8.§ és 9.§. pontjaiban előírtaknak. A-súlyozású, egyenértékű zajterheléseket számol ugyanazokra a megítélési időkre, mint amit a magyar jogszabály is előír. Az egy pontra számítható zajterhelést az egyes útvonalokról származó zajesemények összegzésével állítja elő. A levegőben történő gépmozgások zajterheléséhez pontonként hozzáadja a földi zajterhelésből származó részeredményeket is. Az egyedüli különbség a magyar és a német AzB számítási eljárás között az, hogy a német számítási módszer a földi üzemelésből számított zajterheléseket (beleértve a sugárfékezésből származó zajterhelést is, amit a magyar számítási eljárás nem vesz figyelembe) a repülőtér környezetében minden ponton figyelembe veszi, míg a magyar előírás ezt csak ott írja elő kötelezően, ahol a földi műveletekből számított zajhatás +1 dB-nél nagyobb növekményt eredményez.

Érdemi észrevételként vizsgálta meg a Hatóság a Kulturált Légi Közlekedésért Egyesületet azon észrevételét, miszerint a felszállási útvonalak meghatározásánál az úgynevezett a szórás figyelmen kívül hagyta a számítás. A Hatóság nem tartotta megalapozottnak az észrevételt, figyelemmel arra, hogy az útvonalak természetes szórását a számítás során figyelembe vették. A számítás azokat a repülési útvonalakat tartalmazza, amelyek a Magyar Köztársaság Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványában (AIP) szerepelnek. A repülési útvonalaknak van bizonyos természetes szórása, mely a Számítási Dokumentáció 1. sz. Mellékletében, a Számítás kiinduló adatai között, a pályagörbék adatlapjain is megtalálható. A számítás azt feltételezi, hogy a leszálló gépek 99,9%-a, a felszálló gépeknek kb. 97%-a a kétszeres szórás tartományán belül betartja a megadott útvonalakat.

A fenti indokok alapján a Hatóság a bizonyítékokat, észrevételeket, nyilatkozatokat egyenként és összességükben értékelte, és az ezen alapuló meggyőződése szerint állapította meg a tényállást a Repülőtér Üzembentartója kérelme tárgyában. Figyelemmel arra, hogy az a jogszabályi előírásokban foglaltaknak megfelelt, a kérelemnek helyt adott és Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetében zajgátló védőövezetet jelölt ki.

A Hatóság döntését a Ket. 29. § (1) bekezdése, a 71. § (1) bekezdése, valamint a 102. § (1) bekezdése, és a 104. § (1) bekezdése, továbbá a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet, a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól szóló 18/1997. (X. 11.) KHVM-KTM együttes rendelet, kiegészítve a 41/2001. (XI. 29.) KöViM-KöM együttes rendelettel; a környezeti zaj-és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet; a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7-én aláírt Egyezmény Függelékeinek kihirdetéséről szóló 2007. évi XLVI. törvény, a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról szóló 139/2014/EU rendelet, valamint az Unió repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról a kiegyensúlyozott megközelítés jegyében, valamint a 2002/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 598/2014/EU rendelet alapján hozta meg.

A rendelkező részben szereplő döntés meghozatala során a Ket. 20. § (1) bekezdésében, továbbá a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 5. § szakaszában, valamint a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 3. § (1), valamint 38. § (2) bekezdésében megjelölt hatáskörében és illetékességi területén járt el a Hatóság. A fellebbezés lehetősége a Ket. 98. § (1) illetőleg a 99. § (1) bekezdés alapján biztosított. A fellebbezési eljárás díjára a légi közlekedéssel kapcsolatos hatósági eljárások díjairól szóló 3/2002. (VI. 20.) GKM rendelet 2. § (1) bekezdésének rendelkezése vonatkoznak. A Ket. 80. § (3) bekezdése értelmében a Hatóság a döntést hirdetményi úton is közli. A hirdetmény útján közölt döntést a hirdetmény kifüggesztését követő tizenötödik napon kell közöltnak tekinteni. A Hatóság felhívja az Ügyfelek figyelmét, hogy a jelen határozat mellékletét képező dokumentációt, - figyelemmel a terjedelmére - a Hatóságnál (2220 Vecsés, Lincoln u. 1.), ügyfélfogadási időben (Hétfő-Csütörtök: 9.00 - 15.00 óráig, Péntek: 9.00-12.00 óráig), előre egyeztetett időpontban van lehetőség megtekinteni.

Budapest, 2014. augusztus 1.

  
Farkas András  
légügyi elnökhelyettes,  
hivatalvezető



Mellékletek:

1. sz.:Zajgátló védőövezet határait bemutató térképek
2. sz.:Helyrajzi számok listája
3. sz.:Futópályák elhelyezkedését ábrázoló térkép
4. sz.:Záradékolt számítási tervdokumentáció

A határozatot tértivevénnyel kapják:

1. Budapest Airport Zrt. (1675 Budapest, Pf.: 53.)
2. Közép – Duna – völgyi Környezetvédelmi és Természetvédelmi Felügyelőség (1072 Budapest, Nagydíófa u. 10-12.)
3. Budapest Főváros Kormányhivatala Budapest X. kerületi Népegészségügyi Intézete (1107 Budapest, Fokos u. 5-7.)
4. Ecser Polgármesteri Hivatal (2233 Ecser, Széchenyi u. 1.)
5. Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal (1052 Budapest, Városház u. 9-11.)
6. Budapest X. kerületi Önkormányzat (1102 Budapest, Szent László tér 29.)
7. Üllő Polgármesteri Hivatal (2225 Üllő, Templom tér 3.)
8. Vecsés Polgármesteri Hivatal (2220 Vecsés, Szent István tér 1.)
9. Budapest XVIII. kerület Pestszentlőrinc – Pestszentimre Polgármesteri Hivatal (1675 Budapest, Pf.: 49.)
10. Budapest XVII. kerület Rákosmente Polgármesteri Hivatal (1656 Budapest., Pf.: 110.)
11. Deák István (1174 Budapest, Berzsenyi Dániel utca 9/a.)
12. Kulturált Légi Közlekedésért Egyesület (1174 Budapest, Berzsenyi Dániel utca 9/a.)
13. Márki László (1183 Budapest, Móra F. u. 18.)
14. dr. Pozsonyi Katalin (5000 Szolnok, Szabadság tér 2.)
15. Kustra Pál (1106 Budapest, Heves u. 21.)
16. Kóti Mihály (1106 Budapest, Pilisi u. 32.)
17. Vibrocomp Kft. (1118 Budapest, Bozókvár u. 12.)
18. HungaroControl Zrt. (1185 Budapest, Igló u. 33-35.)
19. Levegő Munkacsoport (1465 Budapest, Pf.: 1676.)
20. Irattár