



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/14828.**

Benyújtás dátuma: **2021-02-02 14:48**

Parlex azonosító: **1M4T2TXQ0001**

Címzett: **Kövér László, az Országgyűlés elnöke**

Benyújtó: **Schmuck Erzsébet (LMP)**

### **Tisztelt Elnök Úr!**

Az Alaptörvény 7. cikk (1)-(2) bekezdése, valamint az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) bekezdése alapján írásbeli választ igénylő kérdést kívánok benyújtani

Az írásbeli választ igénylő kérdés címzettje: **Dr. Palkovics László, innovációért és technológiáért felelős miniszter**

Az írásbeli választ igénylő kérdés címe: **"Szélerőművet nem, veszélyes üzemet lehet a lakóövezetekhez néhány kilométerre telepíteni, lehet sűrűn lakott körzetben, forgalmas utakon veszélyes vegyi anyagokat szállítani?"**

### **Tisztelt Miniszter Úr!**

Írásbeli kérdéssel fordulunk Önhöz a Sóskúton épülő akkumulátorgyártáshoz kapcsolható két üzem építésével kapcsolatban.

**Az előzmények:** Szeptember 3-án jelentette be Szijjártó Péter külgazdasági és külügyminiszter, hogy a dél-koreai Dongwha Electrolyte Hungary Kft két gyárat épít Sóskúton, az első az elektromos autók akkumulátorához szükséges elektrolitot gyártja, az ugyanazon a telephelyen épülő második üzemrészben a használt akkumulátorok újrahasznosítását végzik majd. A sóskúti lakosok ebből a bejelentésből tudták meg a két gyár építésének kész tényét, pedig a polgármester és a képviselők már januárban rendkívüli testületi ülésen rábólintottak a tervekre, az ülés jegyzőkönyve szerint mindezt anélkül, hogy a részletekkel tisztában lettek volna. A sajtóban többször is megjelent, hogy a külügyminiszter szerint Magyarország nagy hatalom lesz az elektromos autókhoz szükséges akkumulátorok gyártásában, ezért bővíti a lakosság tiltakozása ellenére a gödi Samsung gyárat, építik a sóskúti gyárat és tudomásunk szerint még több, hasonló üzemet terveznek, január 29-én egy újabb, ezúttal iváncsai akkumulátorgyár építését jelentette be Szijjártó Péter külügyminiszter.

Mind a gyártás, mind az újrahasznosítás veszélyes vegyipari tevékenység, ahol tűz és robbanásveszélyes anyagokkal dolgoznak, és emiatt a baleseti kockázat is nagy. A két sóskúti gyár tervének elfogadása előtt társadalmi egyeztetés nem volt, viszont a külügyminiszter sajtótájékoztatója után rohamtempóban történtek az események, a helyi lakosok beszámolója szerint más másnap elkezdődtek a földmunkák, szeptember 9-én a biztonsági kérdésekről tartottak

lakossági fórumot, de résztvevők beszámolója szerint az igazán kényes kérdésekre nem kaptak választ. Az építési engedélyt szeptember 24-én adták meg, úgy, hogy környezeti hatástanulmányt nem írtak elő, az engedélyben szó szerint szerepel, hogy „*Megállapítom, hogy a tervezett tevékenység következtében jelentős környezeti hatások nem feltételezhetők.*” Mindezt a vegyi anyagok, a tartálykocsiban történő szállítás, az esetleges környezeti kibocsátás, a vízhasználat ellenére.

Szinte azonnal elindult a második üzemrész engedélyeztetése is, ott a közmeghallgatást november 30-ra, hétfő délelőtt tíz órára tűzték ki, azonban a járvány miatti veszélyhelyzetben a nyilvános közmeghallgatást nem lehetett megtartani. Ahelyett, hogy ezt bizonytalan időre elhalasztották volna, egy botrányosra sikeredett „*online, javarészt telefonos fórumot*” tartottak, amihez érdemben nem lehetett csatlakozni, kérdéseket feltenni. Az engedélyeztetési eljárás ennek ellenére tovább folytatódott.

### **A fentiek értelmében a következő kérdésekre szeretnénk választ kapni:**

1.) Mi az oka annak, hogy a kormány hazánk gazdasági fejlődését szinte kizárólag az erőltetett gépkocsigyártásban és most az elektromos autókhoz szükséges akkumulátorok gyártásában látja? Miért pont akkumulátorgyártó nagyhatalommá kívánják tenni Magyarországot? Veszélyes üzemek helyett miért nem az ökológiai és éghajlati válságot nem súlyosbító termelések és szolgáltatások fejlesztésében gondolkodnak?

2.) Magyarországon törvény tiltja, hogy a lakott települések 12 kilométeres körzetében szélerőműveket telepítsenek. Miért nem vonatkozik hasonló szabályozás a veszélyes üzemekre? A Sós-kútra tervezett, és már épülő két veszélyes üzem helyszíne több település közelében, Sós-kút, Tárnok és Pusztazámor lakott területeitől alig egy kilométerre található, Érd közigazgatási határától két, a lakott területektől három kilométerre van. Ezek szerint veszélyes gyár akár néhány kilométeren belül létesülhet? Mi az oka annak, hogy az üzleti érdek felülírja az érintett lakosok egészséges és biztonságos környezethez való jogát?

3.) Mi az oka annak, hogy a két, egymáshoz tartozó sós-kúti üzem esetében nem egyszerre kértek építési engedélyt? Joggal merül fel a gyanú, hogy így az elektrolitgyártó üzem esetében el lehetett kerülni a környezeti hatásvizsgálatot, azzal, hogy az engedélyezési kérelemben határéték alatti, 19.900 tonna elektrolit szerepel, más dokumentumokban viszont már évi 23.400 tonna termékről van szó. A beruházó és a hatóság arra is hivatkoznak, hogy az elektrolitgyártás nem kémiai, csak fizikai folyamat. Ezek a vegyi anyagok viszont tűz- és robbanásveszélyesek, illetve egészségkárosító hatásúak. Ilyen anyagok használata esetén Ön szerint nem kellett volna mindenre kiterjedő hatásvizsgálatokat végezni?

4.) Magyarországon már több akkumulátorgyártó, illetve az ahhoz kapcsolódó alkatrészeket gyártó üzem van. A dél-koreai SK Innovation komáromi akkumulátorgyárában nem sokkal az üzembe helyezés után tűz ütött ki tavaly augusztus 15-én az akkumulátor cellákat tartalmazó egységben, a jászberényi Start-Stop akkumulátorokat gyártó üzemben pedig idén január 21-én gyulladt ki egy több ezer négyzetméteres üzemcsarnok. A levegőben veszélyes anyagokat mutattak ki, de a mérgező füst szerencsére nem a lakott területek felé szállt. De nemcsak Magyarországon volt

hasonló tüzeset, a Samsung észak-kínai üzemében a lítiumon-akkumulátorokban lévő anyagok gyulladtak ki, és okoztak tüzet az üzemben. Ezek a tüzesetek nem figyelmeztető jelek arra, hogy ne ilyen típusú, veszélyes beruházásokban gondolkodjon a kormány? Nem merült fel az a kérdés, hogy éppen a veszélyessége miatt telepítik más országba az üzemeiket a dél-koreai gyártók?

5.) Gödön egy erdőrészlet esik áldozatul a Samsung gyár bővítésének, Sóskúton a telephely korábban mezőgazdasági terület volt, a koreai SK Innovation Iváncsára tervezett üzeme, amelynek építését Szijjártó Péter külügyminiszter január 29-én jelentett be, 700 ezer négyzetméternyi területet érint, itt Magyarország történetének legnagyobb zöldmezős beruházása valósul meg. Miközben a kormány, legalábbis szavakban, támogatja a rozsdáövezetek felhasználását, azt tapasztaljuk, hogy egyre több zöldterületet építenek be. Miközben egyre nagyobb kincs a termőföld, egyre gyarapszik a zöldmezős beruházások területe. Mi az oka annak, hogy nem a lakóövezetektől megfelelő távolságra lévő, felhagyott ipari területeken, rozsdáövezetekben épülnek a barnamezős beruházások? Az sem számít előnynek, hogy ezeken a helyeken már kiépült az infrastruktúra, ami korszerűsítéssel valószínűleg használható?

6.) Ha az elektromos autók gyártása olyan jó beruházás, olyan nagy üzlet, akkor miért ad a magyar kormány szinte minden nagy nemzetközi cégnek állami támogatást, mint amit most az iváncsai beruházónak is ígértek? A kormány munkahelyteremtésre hivatkozik, azonban éppen a gödi lakosok panaszkodnak arra, hogy az üzemben dél-koreai és ukrán munkások dolgoznak. Miért gondolják, hogy egy vidéki településen éppen egy veszélyes vegyi üzemi munkához megfelelő képzettséggel rendelkező munkavállalók tömege áll sorban? A beruházókkal való megállapodás előtt felmérték-e, hogy mennyi és milyen munkahelyekre lenne igény az adott települések környezetében?

7.) A két sóskúti üzem a forgalmas M7-es autópályáról érhető el, a kész elektrolitot sajtóinformáció és bejelentések alapján Gödre, illetve Komáromba szállítják, az előbbi 50, az utóbbi 80 km-re van a gyárteleptől. Mi az oka annak, hogy ilyen távolságra tervezik az alapanyag, illetve a késztermék szállítását? A tervezett mennyiség naponta hány veszélyes vegyi anyagot szállító tartálykocsit, illetve kamiont jelent a forgalmas és gyakran bedugult M7-es, illetve az M0-ás autópályán? Milyen tervek vannak arra, ha a forgalmas utakon közlekedési baleset miatt nem tudnak tovább haladni a szállítójárművek, illetve súlyosabb esetben ezekkel a tartálykocsikkal történik baleset, és kiömlik a veszélyes vegyianyag? Vannak-e tervek baleset esetén a forgalom elterelésére, mondjuk az M0-ás hídján, vagy az M0-ás-Érd-Sóskút szakaszán? A gyárban történő baleset, tűz vagy robbanás és riasztás esetén hogyan tudják biztosítani azt, hogy a fővárosban vagy más közeli településen, például Budaörsön dolgozó szülők azonnal el tudjanak menni a sóskúti vagy tárnoki iskolában tanuló gyerekeikért? Milyen tervek vannak arra, hogy tartálykocsi baleset esetén hogyan kármentesítik a területet a kiömlő vegyianyagoktól?

8.) Sóskút biztonsági besorolása megváltozik, de a gyárat kiszolgáló forgalom nem kizárólag Sóskút területét fogja érinteni. Tudomásunk szerint a második ütemben megvalósuló veszélyes oldószert (N-metil-2 pirrolidon, NPM) újrahaznosító üzem 24.000 tonna ilyen szert fog Sóskúton feldolgozni, majd a gödi és valószínűleg a komáromi akkumulátorgyárakba visszaszállítani. Nem lenne feltétlenül szükséges az útvonalon érintett településeket az üzemen kívüli havária tervek készítésébe bevonni? Véleménye szerint a beruházás két üzemének (elektrolit üzem és NPM

újrahasznosító) egységes környezeti hatásainak vizsgálata során elégséges formában vonták-e be a lakosságot és az üzemek közvetlen közelében található önkormányzatokat?

Válaszát várva.

Budapest, 2021.02.02.

Tisztelettel:

Schmuck Erzsébet

LMP