



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

Írásbeli választ igénylő kérdés!

dr. Kövér László
az Országgyűlés elnöke részére

Tisztelt Elnök Úr!

Az Alaptörvény 7. cikk (2) bekezdése alapján, figyelemmel az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) bekezdésére, valamint az egyes házszabályi rendelkezésekről szóló 10/2014. (II. 24.) OGY határozat 124. § (1) bekezdésére kérdést kívánok benyújtani **Dr. Seszták Miklós** nemzeti fejlesztési miniszterhez

„Mit tesz a minisztérium, hogy Kőbányán a határérték feletti közlekedési zajt megszüntesse (2)?”

címmel, amelyre a választ írásban kérem.

Tisztelt Miniszter Úr!

2018.02.05.-án feltett kérdéseimre, melyek szerint „Hogyan kerültek hatásvizsgálat nélkül Kőbánya-Királydomb fölé a repülőgépek? Mit fog tenni a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium azért, hogy a határérték feletti közlekedési zajt, ami Kőbányán több, mint tízezer embert érint, megszüntesse?” dr. Fónagy János államtitkár úr 2018.02.19.-én keltezett válaszában többek között az alábbiakat írta: „A környezeti hatásvizsgálat rendjét a környezeti hatásvizsgálati és az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szabályozza. A környezetvédelmi hatásvizsgálat tárgyában a környezetvédelmi hatóságként kijelölt hatáskörrel és illetékességgel rendelkező szerv jogosult eljárni, a légiközlekedési hatóság e kérdésben nem rendelkezik hatáskörrel.”

A http://ferihegyirepuloter.network.hu/blog/ferihegyi_repuloter_klub_hirei/budapest-ferihegy-nemzetkozi-repuloter-strategiai-intezkedesi-terve-tervezet alatt (és további releváns dokumentumokban) ez szerepel:

„Repülési útvonalak módosítása

A stratégiai zajtérkép elkészítését követően a HungaroControl és a BA Zrt. együttműködésével a Légiközlekedési Igazgatóság új repülési eljárásokat vezetett be. A 3.5. fejezetből kiderül, hogy ezek nincsenek hatással a stratégia küszöbértéket meghaladó zajszinttel érintett lakosok számára. Az új eljárások bevezetésével, a zajvédelmi programban meghatározott tervek végrehajtásával a zajterhelés koncentráltabbá vált, az új repülési útvonalak kijelölésével kisebb lakossűrűségű területek fölé helyeződött át a zajterhelés.

Az Észak-nyugat felé történő felszállások irányát (31R és 31L indulások) 325 fokra módosította az AIP 2008. május 8-án. Ezen intézkedés a repülőtérhez közel eső Erzsébet-Béla telepet érinti kedvezően.”

A 2012-ben a Vibrocomp Kft. által készült: „Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, Stratégiai Zajvédelmi Intézkedési Terve 2013-2022” anyagban, amit az érintett önkormányzatok véleményezésre kapták meg, többek között az alábbiak szerepelnek:

- az 5.2 pontban (29. oldal) az áll: **„Zajgátló védőövezet kijelölése - BLFNR környezetében jelenleg még az 1984-ben kijelölt zajgátló védőövezet van hatályban...”**
- a 4.1 pontban (21. oldal) az áll: **„Repülési eljárások – Az első stratégiai zajtérkép elkészítését követően a HungaroControl és a BA Zrt. együttműködésével a légiközlekedési hatóság új repülési eljárásokat vezetett be a 2007. március 1.-én kiadott 26/2007. (III.1.) GKM-HM-KvVM rendelet alapján. Az új eljárások bevezetésével, a zajvédelmi programban meghatározott tervek végrehajtásával a zajterhelés koncentrálódott, az új repülési útvonalak kijelölésével kisebb lakósűrűségű területek fölé helyeződött át a zajterhelés. Az Észak-nyugat felé történő felszállások iránya (31R és 31L indulások) a kezdeti emelkedési szakaszban 320 fokról 325 fokra módosult 2008 májusában.”**

A 2013-ban a Vibrocomp Kft. által készült: „Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér, Stratégiai Zajvédelmi Intézkedési Terve 2013-2022” anyagban, amit az önkormányzatoknak küldtek meg „végleges” anyagként (véltetően ezt az NFM küldte meg jóváhagyásra és a KTVF: 44932-I/2013. alatt lett jóváhagyva) ez áll:

- a 4.1 pontban (21. oldal) az áll: **„Repülési eljárások – Az első stratégiai zajtérkép elkészítését követően a HungaroControl és a BA Zrt. együttműködésével a légiközlekedési hatóság új repülési eljárásokat vezetett be 2006, 2007 és 2008 folyamán több lépcsőben. Az új eljárások bevezetésével, a zajvédelmi programban meghatározott tervek végrehajtásával a zajterhelés koncentrálódott, az új repülési útvonalak kijelölésével kisebb lakósűrűségű területek fölé helyeződött át a zajterhelés. Az Észak-nyugat felé történő felszállások iránya (31R és 31L indulások) a kezdeti emelkedési szakaszban 320 fokról 325 fokra módosult 2008 májusában.”**

A fenti változással nyilvánvaló a manipuláció, mert egyrészt kihagyták a 2007. március 1.-én kiadott 26/2007. (III.1.) GKM-HM-KvVM rendeletet (ami véltetően erre nem is ad felhatalmazást), másrészt beírták a 2006-os évet, amire a rendelet nem hathat visszamenőleg, harmadrészt kihagyták a 2005. májusi változtatást, amikor az Észak-nyugat felé történő felszállások iránya (31R és 31L indulások) a kezdeti emelkedési szakaszban 316 fokról 320 fokra módosították.

A Repülőtér 2014-es nyilatkozata szerint („Repülési eljárások”):

„Az első stratégiai zajtérkép elkészítését követően új repülési eljárások kerültek bevezetésre 2006, 2007 és 2008 folyamán több lépcsőben. Az új eljárások bevezetésével, a zajvédelmi program meghatározott tervek végrehajtásával a zajterhelés koncentrálódott, az új repülési útvonalak kijelölésével kisebb lakósűrűségű területek fölé helyeződött át a zajterhelés.

Az Észak-nyugat felé történő felszállások iránya (31R és 31L indulások) a kezdeti emelkedési szakaszban 320 fokról 325 fokra módosult 2008 májusában. Ezen intézkedés a repülőtérhez közel eső Erzsébet-Bélatelepet érinti kedvezően, mert az induló légitűrművek az addiginál nagyobb mértékben kerülnek le a sűrűn lakott területeket.

Ezen felül a II. és XII. kerület felett kijelölt névleges felszállási útvonal használata megszűnt, valamint az eredetileg ezen kerületek felett vezetett névleges érkezési útvonalak is északabbra kerültek, így a budai hegyek felett jelentősen csökkent az átrepülő légitűrművek száma.”

A fentiekben látható, hogy a repülőtér és a HungaroControl által önhatalmúan bevezetett repülő utak esetén kihagyták az államtitkára által hivatkozott jogszabály szerint a környezetvédelmi hatóságot, továbbá a Nemzeti Közlekedési Hatóságot is és a felszállás után 2005-ben 320°-ra, majd 2008-ban 325°-ra módosították a Budapest felé menő repülőgépek irányszögét és ennek eredményeként ezek a repülőgépek Kőbánya-Királydomb felett elviselhetetlen mértékű zajt produkálva szállnak el.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság *EH/MD/NS/A/171/1/2016 sz.* a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér zajgátló védőövezetét kijelölő helyben hagyó *határozat* indoklásban többek között ez szerepel:

„6.4.1 Fellebbező azon jogorvoslati kérelmében kifejtett észrevétele kapcsán, amely szerint 2005. május 12.-e napjától az AIP-t úgy módosították, hogy a 31 irányú felszállási irányokba beiktattak egy 15°-os jobbra kanyarodást – megnövelve ezzel az általuk lakott területen a zajterhelést – rögzítem, hogy ennek vizsgálata nem képezi jelen eljárás tárgyát. A jogorvoslati kérelmek alapján felülvizsgálni kért elsőfokú eljárás is több évvel később indult a hivatkozott intézkedés napjához képest képest, azt nem kellett figyelembe vennie az elsőfokú hatóságnak. Megjegyzem, hogy a zajgátló védőövezet kijelölése iránti elsőfokú hatósági eljárásban – annak tárgyára figyelemmel – sem a kérelmező sem a hatóság nem jelölt ki új útvonalat, hanem a számítások kapcsán kizárólag olyan útvonalak kerültek figyelembe vételre, amelyeket ma is használnak és a nyomvonalaik az AIP 2012. évben hatályos változatában szerepelnek.”

Következésképpen nemcsak, hogy nem tartották be a környezet védelmének általános szabályairól 1995. évi LIII. törvény 68. §-ának 1. bekezdése szerinti hatásvizsgálatra vonatkozó rendelkezését, hanem az illegális repülőutakat a fenti határozatban is legalizálták.

Kérdezem ezért Miniszter urat:

- 2010-et követően mért nem korrigálták a jogsértéseket a fenti repülőutak eltörlésével?
- A zajgátló védőövezet kijelölésénél hogyan hivatkozhatott arra a Nemzeti Közlekedési Hatóság az *EH/MD/NS/A/171/1/2016 sz. határozatban*, hogy „kizárólag olyan útvonalak kerültek figyelembe vételre, amelyeket ma is használnak”?
- Mit fog tenni a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium azért, hogy a határérték feletti közlekedési zajt, ami Kőbányán több mint tízezer embert érint, megszüntesse?

Budapest, 2018. március „ 2 „



Demeter Márta
országgyűlési képviselő
LMP