



ALAPVETŐ JOGOK BIZTOSÁNAK HIVATALA
AZ ENSZ NEMZETI EMBERI JOGI INTÉZMÉNYE

NAIH nyilvántartási szám: 40689

**Az alapvető jogok biztosának és a jövő nemzedékek érdekeinek védelmét
ellátó helyettesének**

KÖZÖS JELENTÉSE

az AJB-2278/2018. számú ügyben

Előadó: dr. Friedrich Ábel

Érintett szerv: Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzata

2018.

**Az alapvető jogok biztosának és a jövő nemzedékek érdekeinek védelmét ellátó
helyettesének
közös jelentése
az AJB-2278/2018. számú ügyben**

Előadó: dr. Friedrich Ábel

Az eljárás megindítása

A panaszosok a Kecskeméten közlekedő 9-es jelzésű autóbuszok zavaró hatásával kapcsolatosan fordultak az Alapvető Jogok Biztosának Hivatalához.

A beadvány szerint a 9-es autóbusz járat 2017. január 1-jétől kibővített útvonalon közlekedik, amely a Hegy utcát is igénybe veszi. Véleményük szerint a Hegy utca útburkolatát nem ekkora terhelésre tervezték, a buszközlekedés megindulása óta pedig jelentősen romlott az állapota: az utca két végén teljesen tönkrement a felület, több helyen letöredezett az útburkolat széle, valamint keresztirányú repedések alakultak ki rajta. Kifogásolták, hogy az autóbuszok a Hegy utcán nem tudnak a közlekedési szabályok betartásával közlekedni, illetve rendszeresen túllépik a megengedett sebességhatárt. A beadvány szerint az autóbuszok jelentős zajterhelést okoznak az ott lakóknak.

A panasz alapján felmerült a jogállamiság elvéből levezethető jogbiztonság követelménye, valamint az egészséges környezethez való jog sérelmének gyanúja, ezért az alapvető jogok biztosáról szóló 2011. évi CXI. törvény (a továbbiakban: Ajbt.) alapján vizsgálatot indítottunk.

Az ügygel kapcsolatban megkerestük Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatát, a Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt.-t, Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatalát, valamint a Kecskeméti Rendőrkapitányságot.

Az érintett alapvető jogok és elvek

- *a jogállamiság, illetve a jogállamiság elvéből levezethető jogbiztonság követelménye (Alaptörvény B) cikk (1) bekezdés: „Magyarország független, demokratikus jogállam.”)*
- *az egészséges környezethez való jog (Alaptörvény XXI. cikk (1) bekezdés „Magyarország elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.”)*

Vonatkozó jogszabályok

- Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (a továbbiakban: Mötv.)
- a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.)
- a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: Kresz.)
- az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet (a továbbiakban: KM rendelet)

A megállapított tényállás

1. Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának (a továbbiakban: önkormányzat) tájékoztatása¹ szerint a 9-es számú helyi autóbuszvonal bővítését a Talfája köznek az Alpár utca és a Nagy Lajos király körút közötti szakasza aszfaltozásáig nem lehetett megvalósítani. 2015-ben lakossági és önkormányzati önerő felhasználásával megépült az érintett szakasz, az önkormányzat álláspontja szerint az autóbusz-közlekedés lebonyolítására alkalmas módon.

Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése 266/2016. (XII.15.) határozatában döntött a 9-es járat hálózatbővítéséről.

A szolgáltató Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. (a továbbiakban: DAKK) több alkalommal végzett utasszámlálást a 9-es helyi autóbuszvonal járatain, amelynek eredményei alapján az önkormányzat a szolgáltatás fenntartását indokoltnak tartja.

¹ Kecskemét Megyei Jogú Város Polgármesterének 22193-4/2018 ügyiratszámú levele

A vonalon az első járat munkanapokon 6.50 órakor, szabad- és munkaszüneti napokon 7.05 órakor, az utolsó járat munkanapokon 18.50 órakor, szabad- és munkaszüneti napokon 12.50 órakor indul a Széchenyi térről. A járatok száma:

- iskolai előadási napokon 14 db
- tanszünetben munkanapokon 12 db
- szabad- és munkaszüneti napokon 3 db.

A vonalon az autóbuszok munkanapokon óránkénti, szabad- és munkaszüneti napokon 3 óránkénti követési idővel közlekednek.

Az önkormányzatot kérdeztük a lehetséges alternatív útvonalokról, valamint a lakossággal való együttműködésről is. Az önkormányzat kifejtette, hogy a lakossági igények megismerésére Kecskemét Megyei Jogú Város Közgyűlése Külső-Bethlenváros-Vacsi köz Tanácsadó Testülete 2016. október 28-án lakossági fórumot tartott, és az ott elhangzottak figyelembevételével több változatot vizsgált meg a 9-es hely autóbuszvonal útvonalának módosításához:

- A Talfája köz és Nagy Lajos király körút kereszteződésétől jobbra a Kalász utca közelében lévő területen egy autóbusz forduló és megállóhely kialakítása. Az önkormányzat álláspontja szerint ennek hátránya az lett volna, hogy a Talfája köz és a Vacsi köz által határolt területnek a Nagy Lajos király körüttől északra eső részén lakóknak továbbra is jelentős mértékű rágyaloglási távolság megtételével vált volna csak elérhetővé a közszolgáltatás.
- Talfája köz - Nagy Lajos király körút - Vacsi köz - Hegy utca - Talfája köz útvonalon működtetett közszolgáltatás. Az önkormányzat véleménye szerint ez a célterületen belüli, annak tengelyében történő, az érintett területen élők számára a közel azonos távolságra lévő közszolgáltatás.
- Talfája köz - Nagy Lajos király körút - Vacsi köz - Dráva utca - Talfája köz útvonalon működtetett közszolgáltatás. Az önkormányzat szerint hátránya, hogy a célterület északi részén haladna a nyomvonal, ezzel a célterület központi részén élők számára bármely irányban csak jelentős rágyaloglási távolsággal válna elérhetővé a közszolgáltatás.

Az önkormányzat tájékoztatása szerint az eltelt időszakban személyesen is, és írásban is érkeztek olyan lakossági megkeresések, amelyek kifogásolták a vonalon közlekedő autóbuszok jelenlétét, illetve a Hegy utcán történő áthaladásuk sebességét. Az észrevételeket a DAKK vizsgálta ki, és a megtett intézkedésekről írásbeli tájékoztatást adott a bejelentőknek. A DAKK az önkormányzatnak írt egyik levele² szerint a „*bejelentésben szereplő, Hegy utcában érvényben lévő 30 km/h sebességkorlátozás betartását a rendelkezésünkre álló BusReplay programban rögzített adatok alapján ellenőriztük. Az ellenőrzött járatok a fenti szakaszon jellemzően 30-35 km/h sebességgel közlekedtek.*”

Az önkormányzat az érintett útszakaszon kisebb, a forgalommal összefüggésbe hozható állagromlást tapasztalt, „*amelyek jellemzően a fordulási ívekben az útpadka és az útszegély kisebb deformálódásait jelentik. Ezeket az esetlegesen felmerülő lakossági észrevételeket folyamatosan megvizsgáltuk és azok kijavításához szükséges munkák elvégzését a Kecskeméti Városüzemeltetési Nonprofit Kft-től megrendeltük.*”

2. A Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. tájékoztatása³ szerint a DAKK a kecskeméti menetrendszerinti autóbusz-közlekedésben szolgáltatóként vesz részt. A vonalhálózat használatából származó forgalmi és üzemeltetési tapasztalatokat jelzi az önkormányzat részére (pl.: infrastruktúra elemeinek állapota, kátyúk, belógó gallyak, stb.), azonban az üzemeltetés során az úthálózat paramétereit kizárólag forgalombiztonsági (pl.: úrszelvény megfelelés, fordulóívek, stb.) és a jogi szempontból vizsgálja. A DAKK álláspontja szerint a Kresz. alapján a Hegy utcában menetrendszerinti autóbusszal történő közlekedés nem tilos, behajtásra vonatkozó, tiltó vagy korlátozó közúti jelzés nincs kihelyezve az útszakaszra.

A szolgáltató – tájékoztatása szerint – minden esetben kötelezi munkavállalóit arra, hogy a hatályos Kresz. szabályait betartsák. A DAKK-hoz érkeztek a Kecskemét, Hegy utcai autóbusz-közlekedéssel kapcsolatban lakossági bejelentések, ezek miatt a társaság nyomatékosan felhívta a

² A DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. FI-491-2/2018. iktatószámú levele

³ A DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. JI-324-2/2018. iktatószámú levele

9-es jelzésű autóbuszvonalon közlekedő autóbuszvezetők figyelmét a Kresz. – kiemelten az érintett útszakaszra érvényes 30 km/h sebességkorlátozás – betartására. A bejelentésekkel kapcsolatban megtett intézkedésekről a panaszosokat tájékoztatták.

3. A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatala (a továbbiakban: járási hivatal) tájékoztatásában⁴ felhívta a figyelmet a Möt.v.-ben foglaltakra, amely a helyi közúgyek, valamint a helyben biztosítható közfeladatok körében ellátandó feladatként írja elő a helyi önkormányzat részére a helyi közösségi közlekedés biztosítását.⁵ A járási hivatal álláspontja szerint e közfeladat ellátása során a lakosság részéről az elvárás az önkormányzattal szemben a minél jobb szolgáltatási színvonal biztosítása, a lakossági igények kielégítése, a tömegközlekedéssel lefedett terület kiterjesztése, amelynek lehetőségét azonban korlátozhatja, akadályozhatja – többek között – a rendelkezésre álló úthálózat kiépítettségének hiánya, műszaki alkalmatlansága.

A járási hivatal álláspontja szerint nincs olyan jogszabályi előírás, amely a tömegközlekedési járat útvonalával kapcsolatban minimális műszaki paramétereket határozna meg. A helyi közút kezelőjének joga eldönteni, hogy egy adott útszakaszon hozzájárul-e tömegközlekedési útvonal, illetve megállóhely kijelöléséhez.⁶ A járási hivatal kifejtette, hogy amennyiben a tömegközlekedési járat közlekedésével összefüggésben az úthálózat károsodik, úgy annak helyreállítása, javítása is önkormányzati feladat.⁷ A közösségi közlekedés bevezetéséből még nem törvényszerűen következik az útállapot romlása, amennyiben azonban erre mégis sor kerül, az úthibák kijavítása – ahogy a helyi közúthálózat többi elemének esetében is – a közút kezelőjének kötelezettsége.

A tájékoztatás szerint *a közösségi közlekedés biztosítására, illetőleg a helyi közutak fenntartási feladatainak ellátására törvényi szinten felhatalmazott és kötelezett önkormányzat jogosult mérlegelni és dönteni abban a kérdésben, hogy a helyi közösségi közlekedés kiterjesztését, vagy a meglévő helyi közutak műszaki állapotának védelmét tekinti-e adott esetben prioritásnak.*

4. A Kecskeméti Rendőrkapitányság megállapította,⁸ hogy *az útburkolat az útszakasz két végén, azaz a Vacsi-köz - Hegy utca és a Hegy utca - Talfája-köz kereszteződésénél töredezett. A behszín megtekintése alapján ennek magyarázata lehet a szűk helyen kanyarodó autóbuszok hátsó kerekének az útpadkára le-, majd onnan visszabaladása.* Véleményük szerint ebből következik, hogy az autóbuszok közlekedése a Hegy utcában óvatosságot és fokozott figyelmet igényel, illetve szembeforgalom esetén csökkentett sebességet, és egyik, vagy mindkét jármű lehaladását az útpadkára. Megfelelő teherbírású útszerkezet és stabilizált útpadka esetén ez nem jelent gondot, azonban ez a kérdés nem rendőrségi hatáskör.

A Rendőrkapitányság a kérdéses útszakaszon mindeddig nem tartott célzott sebességellenőrzést, azonban felmerült igény esetén visszatérően ellenőrzik az adott útszakaszon a közlekedési szabályok betartását. Álláspontjuk szerint a Vacsi köz - Talfája köz - Nagy Lajos király körút által határolt területen nincs más lehetséges elkerülő útvonal az autóbuszok számára, ezek az útvonalon sehol sem kényszerülnek a vonatkozó jogszabályok figyelmen kívül hagyására.

A konfliktushelyzet megoldása érdekében véleményük szerint *célszerű lenne felülvizsgálni az útszerkezet teherbíró képességét, és azt alkalmassá tenni az autóbusz-forgalom számára, esetleg autóbusz-öblöket lehetne kialakítani; illetve a Vacsi köz - Hegy utca és a Talfája köz - Hegy utca kereszteződésében az útfelületet kiszélesíteni.*

A vizsgálat megállapításai

I. A hatáskör tekintetében

Az alapvető jogok biztosának feladat- és hatáskörét, valamint az ennek ellátásához szükséges vizsgálati jogosultságait az Ajbt. határozza meg. Az Ajbt. 18. § (1) bekezdése szerint az alapvető jogok biztosához bárki fordulhat, ha megítélése szerint – többek között – közigazgatási

⁴ A Bács-Kiskun Megyei Kormányhivatal Kecskeméti Járási Hivatal BK-05/HV/001/00062-6/2018. számú levele

⁵ Möt.v. 13. § (1) bekezdés 18. pont

⁶ A KM rendelet 2. § (9) bekezdése alapján

⁷ A Möt.v. 13. § (1) bekezdés 2. pontja alapján

⁸ A Kecskeméti Rendőrkapitányság 03010/9201/2018. Ált. számú levele

szerv, helyi önkormányzat tevékenysége vagy mulasztása a beadványt tevő személy alapvető jogát sérti vagy annak közvetlen veszélyével jár, feltéve, hogy a rendelkezésre álló közigazgatási jogorvoslati lehetőségeket – ide nem értve a közigazgatási pert – már kimerítette, vagy jogorvoslati lehetőség nincs számára biztosítva.

Az Ajbt. 20. § (1) bekezdése vizsgálat folytatásának lehetőségét biztosítja, az Ajbt. 28. § (1) bekezdése továbbá úgy rendelkezik, hogy az alapvető jogok biztosa az általa lefolytatott vizsgálatról jelentést készít, amely tartalmazza a feltárt tényeket és az ezeken alapuló megállapításokat és következtetéseket.

II. Az érintett alapvető jogok és elvek tekintetében

Az alapvető jogok biztosa egy adott társadalmi probléma mögött álló összefüggésrendszer feltárása során autonóm, tárgyilagos és semleges módon, kizárólag alapjogi érvek felsorakoztatásával és összevetésével tesz eleget megbízatásának. Az ombudsmani intézmény megalakulása óta az országgyűlési biztosok következetesen, zsinórmértékként támaszkodnak az Alkotmánybíróság alapvető jogállami garanciákkal és az alapjogok tartalmával kapcsolatos elvi megállapításaira.

Magyarország Alaptörvénye és az alapvető jogok biztosáról szóló 2011. évi CXI. törvény hatálybalépésével is követni kívánjuk a fenti gyakorlatot, így míg az Alkotmánybíróság eltérő álláspontot nem fogalmaz meg, *eljárásunk során irányadónak tekintjük a testület eddigi megállapításait.* Mindezt alátámasztandó az Alkotmánybíróság a 22/2012. (V.11.) AB határozatában arra mutatott rá, hogy „az előző Alkotmány és az Alaptörvény egyes rendelkezései tartalmi egyezősége esetén éppen nem a korábbi alkotmánybírói döntésben megjelenő jogelvek átvételét, hanem azok figyelmen kívül hagyását kell indokolni”.

1. Az Alaptörvény B) cikk (1) bekezdése szerint Magyarország *független, demokratikus jogállam.* Az Alkotmánybíróság a 9/1992. (I. 30.) számú határozatában rámutatott, hogy a jogállam nélkülözhetetlen eleme a jogbiztonság. Az Alkotmánybíróság szerint a jogbiztonság az állam kötelességévé teszi annak biztosítását, hogy a jog egésze, egyes részterületei és az egyes jogszabályok is *világosak, egyértelműek,* működésüket tekintve *kiszámíthatóak és előreláthatóak* legyenek a norma címzettjei számára. A jogbiztonság azonban nem csupán az egyes normák egyértelműségét követeli meg, de az állami és önkormányzati döntések jogszabályoknak való megfelelőségét is. Ezért alapvetőek a jogbiztonság alkotmányos követelménye szempontjából az eljárásjogi garanciák. Csakis formalizált eljárási szabályok megkövetelésével és betartásával működhetnek alkotmányosan a jogintézmények.⁹

A jogállamiság elvéből adódó alapvető követelmény, hogy *„a közbatalommal rendelkező szervek a jog által meghatározott szervezeti keretek között, a jog által megállapított működési rendben, a jog által a polgárok számára megismerhető és kiszámítható módon szabályozott korlátok között fejtik ki tevékenységüket.”*¹⁰

2. Az Alaptörvény XXI. cikke szerint Magyarország *elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez,* illetve a XX. cikk (1) bekezdése alapján mindenkinek joga van a testi és lelki egészséghez, továbbá a (2) bekezdés kimondja, hogy ezt a jogot Magyarország többek között a környezet védelmével valósítja meg.

Az egészséges környezethez való jog értelmezése tárgyában az Alkotmánybíróság számos iránymutató határozatot hozott az Alaptörvényt megelőző időszakban, amely határozatokra való hivatkozások létjogosultságát, egyebek között a 16/2015. (VI. 5.) AB határozat egyértelműen összegzi a következők szerint: „Az Alkotmánybíróság a 3068/2013. (III. 14.) AB határozatában megállapította, hogy „[a] z Alaptörvény szövege az egészséges környezethez való jog tekintetében megegyezik az Alkotmány szövegével, ezért az egészséges környezethez való jog értelmezése során az Alkotmánybíróság korábbi határozataiban tett megállapítások is irányadónak tekinthetők”

Az Alaptörvény XXI. cikkében deklarált egészséges környezethez való jog értelmezését az

⁹ 75/1995. (XII. 21.) AB határozat, ABH 1995, 376, 383.

¹⁰ 56/1991. (XI.8.) AB határozat

Alkotmánybíróság a jelentősége folytán alaphatározatként értékelhető 28/1994. (V. 20.) AB határozatában, valamint az arra épülő későbbi határozataiban végezte el. A testület e döntésében az egészséges környezethez való jogot részletesen elemezve megállapította, hogy az elsősorban önállósult és önmagában vett intézményvédelem, azaz olyan sajátos alapjog, amelynek az objektív, intézményvédelmi oldala túlnyomó és meghatározó. A környezethez való jog az állam környezetvédelemre vonatkozó kötelességei teljesítésének garanciáit emeli az alapjogok szintjére, beleértve a környezet elért védelme korlátozhatóságának feltételeit is. E jog sajátosságai folytán mindazokat a feladatokat, amelyeket másutt alanyi jogok védelmével teljesít az állam, itt törvényi és szervezeti garanciák nyújtásával kell ellátnia. Az állam kötelességeinek magukban kell foglalniuk az élet természeti alapjainak védelmét és ki kell terjedniük a véges javakkal való gazdálkodás intézményeinek kiépítésére [996/G/1990. AB].

Az Alkotmánybíróság határozataiban az egészséges környezethez való jogot elsősorban intézményvédelmi kötelezettségként értelmezte. Ezzel ugyanakkor csak a közvetlen alapjogi védelem alanyi oldalát zárta ki, nem azt, hogy az egészséges környezethez való jognak alanyi jogon érvényesíthető elemei is vannak. Az egyéni jogvédelem biztosítása érdekében az egészséges környezethez való jog alanyi jogon érvényesíthető elemei között szerepelnek az ügyféli jogok, az eljárási garanciák kikényszeríthetősége, s így pl. az Alaptörvény által önálló alapjogként is deklarált tisztességes eljáráshoz való jog.

III. A vizsgált ügy érdeme tekintetében

1. Az önkormányzat közösségi közlekedéssel kapcsolatos kötelezettsége

A Mötv. rendelkezik a helyi közügyek, valamint a helyben biztosítható közfeladatok körében ellátandó helyi önkormányzati feladatokról, amelyek köre tartalmazza a helyi közösségi közlekedés biztosítását is.¹¹ A Kkt. szerint az út kezelője helyi közutak tekintetében a helyi önkormányzat,¹² továbbá a közút forgalmi rendjét – ha jogszabály másként nem rendelkezik – a közút kezelője alakítja ki.¹³ Ezt egészíti ki a KM rendelet, amely szerint az út kezelőjének hozzájárulása szükséges tömegközlekedési járat útvonalának és megállóhelyeinek kijelöléséhez.¹⁴

Az önkormányzat törekvése a helyi közösségi közlekedés működtetésére a település panaszban foglalt részén megfelel az Mötv. szerinti kötelezettségei teljesítésének.

A jövő nemzedékek országgyűlési biztosa a városi és azon belül a közösségi közlekedésről megállapította, hogy *a kiemelkedő városi forgalom hatására több helyi önkormányzat törekvése irányul a városközpontok mentesítésére, amely során a gépjármű-forgalmat igyekeznek a városmagból kiszorítani. Mindezek az intézkedések azonban könnyen eredményezhetik az egészséges környezethez való jog sérelmét azáltal, hogy a forgalomból következő terhelés ténylegesen nem csökken, csak a forgalom városon belüli áthelyezése folytán máshol jelentkezik. (...) az önkormányzat leghatékonyabb lehetősége a városi gépjármű-közlekedés által okozott környezetterhelés csökkentése érdekében a helyi közösségi közlekedésnek a gépjárműforgalommal szembeni valós alternatívává fejlesztése.*

*Tekintettel arra, hogy a helyi közösségi közlekedés fejlesztés az egyik jelentős eszköze a gépjárműforgalom visszaszorításának, ez önmagában véve is hozzájárulhat a káros környezeti hatások csökkentéséhez. A közlekedésnek és az egészséges környezethez való jognak, valamint az önkormányzat tevékenységének kapcsolatában ezért sokkal inkább kifogásolható és aggályos a lakossági gépjármű-közlekedést érintő forgalomcsillapítás hiánya, mint a közösségi közlekedésből adódó terhelés.*¹⁵

Fentiekre tekintettel megállapítható, hogy a közösségi közlekedésnek – annak a közlekedés egészére nézve pozitív hatásai miatt – priorizált szerepe van egy város közlekedésének a kialakításában. Az önkormányzat célja az autóbusz-járat lehető legjobb kihasználtságához szükséges nyomvonal biztosítása, amely a leghatékonyabb közlekedési megoldást jelenti. A mérlegelt három útvonal alapján az önkormányzat a szerinte legalkalmasabb közlekedési útvonal

¹¹ Mötv. 13. § (1) bekezdés 18. pont

¹² Kkt. 33. § (1) bekezdés bb) pont

¹³ Kkt. 34. § (2) bekezdés

¹⁴ KM rendelet 2. § (9) bekezdés

¹⁵ JNO-144/2010. számú állásfoglalás, 48-53. pont

kijelölése mellett döntött, amely a Möt. és a Kkt. rendelkezéseit figyelembe véve nem kifogásolható.

2. Az autóbuszok okozta terhelés arányossága

Az autóbuszok által jelentett zavaró hatás és az esetleges aránytalan terhelés vizsgálatához figyelembe kell venni az ott közlekedő járatok indulási idejét és a járatszámokat.

A tényállásban rögzítettek szerint a vonalon az első járat munkanapokon 6.50 órakor, szabad- és munkaszüneti napokon 7.05 órakor, az utolsó járat munkanapokon 18.50 órakor, szabad- és munkaszüneti napokon 12.50 órakor indul a Széchenyi térről. A járatok száma: iskolai előadási napokon 14 db, tanszünetben munkanapokon 12 db, szabad- és munkaszüneti napokon 3 db. Ez azt jelenti, hogy az autóbuszok munkanapokon óránkénti, szabad- és munkaszüneti napokon 3 óránkénti követési idővel közlekednek.

A Hivatal korábban számos, közösségi közlekedéssel összefüggő vizsgálatot folytatott le, ezek között egy autóbusz-megállóval kapcsolatos jelentés a közösségi közlekedés zavaró hatásáról az alábbiakat állapította meg:

„A tömör beépítésű területeken zajló autóbusz-forgalom okozta környezeti terhelést valamennyi ott lakó tűrni köteles. Ilyen lakókörnyezetben szinte lehetetlen a megállóhelyeket úgy kijelölni, hogy az az összes érintett számára elfogadható legyen, mert a megállóhely működésével összefüggő jelenségek mindig zavaróak valakit. Az áthelyezés a problémát rendszerint nem megoldja, hanem újratermeli, azaz a korábbi panaszosok helyett mások fordulnak a hatósághoz. Ez történt egy korábban vizsgált ügyben is, ahol az áthelyezés megnyugtató megoldást jelentett az áthelyezést indítványozó lakónak, ugyanakkor ellenállást váltott ki az áthelyezéssel érintett másik épület lakóiból. Az áthelyezés a problémát nem oldotta meg, csak a panaszosok személyében eredményezett változást. A helyi önkormányzatokról szóló törvény települési önkormányzati feladatként határozza meg a helyi tömegközlekedés biztosítását, ennélfogva a tömegközlekedés működtetésével óhatatlanul együtt járó zavarás szükségszerűnek minősíthető, azt a tulajdonosok tűrni kötelesek. Több tűrésre kötelezett esetén az ésszerűség és igazságosság követelménye lehet irányadó. A szükségszerű zavarással kapcsolatos tűrés kötelezettség magában foglalja a megálló létéből adódó fokozott terheket is. Nem kifogásolható, ha valamennyi érintett számára elfogadható megoldás hiányában olyan intézkedés történik, amely az egyformán tűrésre kötelezettek lakókörülményeinek összevetése eredményeként a legkevésbé rossz. (...) Törvényben rögzített feladata a települési önkormányzatnak a helyi tömegközlekedés biztosítása, míg méltányolható lakossági igény, hogy az megfelelő színvonalon történjen. (...) A más lakóingatlan elé helyezés akkor támogatható, ha ott a lakókörülmények jobbak, pl. az előnyösebb fekvés, vagy a meglévő előkert miatt a zavaró hatások kisebb mértékben jelentkeznek (az egyformán tűrésre kötelezettek lakókörülményeinek összevetése eredményeként a legkevésbé rossz megoldás).”¹⁶

Ugyan az idézett jelentés egy megállóhely áthelyezésével kapcsolatosan fogalmazott, ám a megállapítások a közlekedési útvonal kijelölése esetében is érvényesek. Az útvonalnak egy másik utcára történő áthelyezése esetén (amennyiben nincsen a másik útvonalnak objektív és indokolható előnye az eredetivel szemben) pusztán a terhelés és a zavarás elviselőinek személyében következne be változás.

Álláspontunk szerint a naponta menetrend szerinti legfeljebb 14 db jármű közlekedése, amely nem érinti sem a hajnali, sem a késő esti időpontokat (továbbá szabad- és munkaszüneti napokon is nagyjából délután 1 óra tájban közlekedik az utolsó járat), nem okoz aránytalan terhet a megfelelő színvonalú közszolgáltatás biztosításának tükrében.

3. Az útburkolattal kapcsolatosan támasztott követelmények és az autóbuszok közlekedésének jog- és szabályszerűsége

Az útvonal közlekedési jogszabályoknak való megfelelése tekintetében a járási hivatal kifejtette, hogy *„nincs olyan jogszabályi előírás, amely a tömegközlekedési járat útvonalával kapcsolatban minimális műszaki paramétereket határozna meg.”* Álláspontjuk szerint a helyi közút kezelőjének a joga eldönteni, hogy egy adott útszakaszon hozzájárul-e tömegközlekedési útvonal, illetve megállóhely kijelöléséhez. A helyszínt a jogszabályi előírások tekintetében a Rendőrkapitányság is vizsgálta, és

¹⁶ OBH-2173/2002. számú jelentés

megállapította, hogy az autóbuszok „*az útvonalon sehol sem kényszerülnek a vonatkozó jogszabályok figyelmen kívül hagyására.*”

Fentiek alapján megállapítható, hogy önmagában az autóbuszok Hegy utcán történő közlekedtetése nem ütközik közlekedési jogszabályi rendelkezésekbe.

A területen az önkormányzat 30km/h-s sebességkorlátozást vezetett be, ugyanakkor a panaszban foglaltak szerint a közlekedő buszok gyakran nagyobb sebességgel haladnak. A DAKK által lefolytatott ellenőrzés szerint *az ellenőrzött járatok a fenti szakaszon jellemzően 30-35 km/h sebességgel közlekedtek.*

A közút kezelőjének feladata az adott közutakon a biztonságos közlekedéshez szükséges körülmények biztosítása, ezért is határozhatott az önkormányzat sebességkorlátozás felől. Ez pedig olyan rendelkezés, amely semelyik jármű tekintetében sem hagyható figyelmen kívül.

Véleményünk szerint az autóbuszok közlekedése akkor elfogadható a szakaszon, amennyiben ez a közlekedési szabályok – így a sebességre vonatkozó korlátozás – maximális betartásával történik. A jogszabályoknak való kötelezettségen túl a terhelést elviselő lakosok szempontjából ez egy alapvetően számon kérhető követelmény. A DAKK a kapott tájékoztatások alapján az eddigi, konkrét időpontokat tartalmazó bejelentések esetén a panaszokat kivizsgálta, továbbá a szükséges munkáltatói intézkedéseket megtette.

Feltétlenül szükséges, hogy a jövőben is – a lakosok beadványai, illetve a cég ellenőrzési rendszere alapján – következetesen járjon el a sebességhatár átlépésével közlekedő autóbuszvezetők ügyében.

4. Az autóbusz közlekedés okozta károkról

A panaszban foglaltak szerint az egymással szemben közlekedő járművek lehajtanak az útpadkáról, ami az útburkolatban károkat, továbbá a kanyarokban is repedéseket és letöréseket okoz az aszfaltban.

Az önkormányzat az érintett útszakaszon kisebb, a forgalommal összefüggésbe hozható állagromlást tapasztalt, amely *jellemzően a fordulási ívekben az útpadka és az útszegély kisebb deformálódásait jelenti.* A Rendőrkapitányság által a helyszínen megállapítottak szerint *az útburkolat az útszakasz két végén, azaz a Váci-köz - Hegy utca és a Hegy utca - Talfája-köz kereszteződésénél töredezett. A helyszínen megtekintése alapján ennek magyarázata lehet a szűk helyen kanyarodó autóbuszok bátsó kerekének az útpadkára le-, majd onnan visszahaladása.*

A járási hivatal a Möt.v.-re hivatkozással megállapította, hogy az úthálózat helyreállítása, javítása is önkormányzati feladat. Álláspontja szerint az úthibák kijavítása – ahogy a helyi közúthálózat többi elemének esetében is – kötelezettsége a közút kezelőjének.¹⁷

Mind a panasz, illetve az ahhoz csatolt fényképek, mind pedig a rendőrkapitánysági tájékoztatás kitért a károk mellett arra is, hogy a forduláskor az autóbuszok szükségszerűen letérnek az aszfaltról.

Az önkormányzat az útburkolat kijavításához szükséges munkák elvégzését a Kecskeméti Városüzemeltetési Nonprofit Kft.-től megrendelte. Véleményünk szerint a már burkolt felületek javítási munkálatai mellett – egyetértésben a Rendőrkapitányság tényállásban bemutatott álláspontjával – célszerű olyan útfelületet is létrehozni, hogy az autóbusz kanyarodásánál megfelelő burkolatméret álljon a közlekedő jármű rendelkezésére.

Összefoglalva megállapítható, hogy az autóbuszjárat üzemeltetéséből adódó nem aránytalanul nagy zavarást a tulajdonosok túrni kötelesek, ugyanakkor annak határa egyrésztől a vonatkozó jogszabályok betartása, másrésztől az útburkolatnak az autóbusz közlekedtetésére alkalmas állapotban való tartása.

Nem vitatva, hogy az autóbusz közlekedéssel együtt járó jelenségek zavaróak lehetnek, az ombudsmani és a közlekedésszakmai szempontok együttes figyelembevételével az önkormányzat eljárásával kapcsolatban alapvető joggal összefüggő visszásságot nem állapítottunk meg.

¹⁷ A Möt.v. 13. § (1) bekezdésének 2. pontja szerint helyi önkormányzati feladat a helyi közutak és tartozékainak kialakítása és fenntartása.

Intézkedés

Felkérjük Kecskemét Megyei Jogú Város Önkormányzatának polgármesterét, hogy intézkedjen az útburkolat buszközlekedésre alkalmas állapotban tartásáról, valamint a Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt.-t és a Kecskeméti Rendőrkapitányságot, hogy időszakonként visszatérően ellenőrizze a 9-es az járaton közlekedő autóbuszok sebességét, és szükség esetén intézkedjen a gyorsajtások elkerülése érdekében.

Budapest, 2018. december 14.

