

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-2242/2019. számú ügyben

Előadó: dr. Somosi György
Érintett szerv: Budapesti Közlekedési Központ Zrt.

2019.

**Az alapvető jogok biztosának
és a jövő nemzedékek érdekeinek védelmét ellátó helyettesének
Közös jelentése
az AJB-2242/2019. számú ügyben**

Előadó: dr. Somosi György

Az eljárás megindítása

A budapesti 68-as autóbuszvonal 525. téri végállomása mellett élő panaszos lakótársai nevében fordult az Alapvető Jogok Biztosának Hivatalához. Azt sérelmezik, hogy a társasházuk előtt lévő végállomáson járó motorral állnak az autóbuszok. Arról értesültek, hogy a fűtés/hűtés miatt van erre szükség, azonban tapasztalataik szerint a járművek rendszeresen nyitott ajtóval állnak, miközben jár a motor. Azt szeretnék, hogy a létesítmény csak megállóhelyként működjön.

Tekintettel arra, hogy felmerült az egészséges környezethez, valamint a testi és lelki egészséghez való jog sérelmének gyanúja, az alapvető jogok biztosáról szóló 2011. évi CXI. törvény (Ajbt.) 20. § (1) bekezdése alapján vizsgálatot indítottunk. Ennek során tájékoztatást kértünk a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. (BKK) vezérigazgatójától álláspontjáról, továbbá arról, hogy a motorjáratásról van-e belső szabályozás, és ha igen, az milyen rendelkezéseket tartalmaz, illetve milyen módon ellenőrzik a betartását, továbbá vizsgálták-e a végállomás áthelyezésének lehetőségét. Eljárásunk részeként megtekintettük a helyszínt is.

Az érintett alapvető jogok

- az egészséges környezethez való jog: „Magyarország elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.” [Alaptörvény XXI. cikk (1) bekezdés]
- a testi és lelki egészséghez való jog: „(1) Mindenkinek joga van a testi és lelki egészséghez. (2) Az (1) bekezdés szerinti jog érvényesülését Magyarország genetikailag módosított élőlényektől mentes mezőgazdasággal, az egészséges élelmiszerekhez és az ivóvízhez való hozzáférés biztosításával, a munkavédelem és az egészségügyi ellátás megszervezésével, a sportolás és a rendszeres testedzés támogatásával, valamint a környezet védelmének biztosításával segíti elő.” [Alaptörvény XX. cikk]

Az alkalmazott jogszabályok

- Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (Mötv.);
- a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (Ptk.);
- az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII.21.) KM rendelet (KM rendelet);
- Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének Budapest közlekedésszervezési feladatainak ellátásáról szóló 20/2012. (III. 14.) Főv. Kgy. rendelete (Kgy. rendelet).

A megállapított tényállás

A beadvány, az ahhoz mellékelt dokumentum és a BKK tájékoztatása alapján az alábbi tényállást állapítottuk meg.

A XVII. kerület, 525. térre 1977 májusától közlekedik a 68-as autóbusz a maival megegyező útvonalon. Ez a járat biztosítja - a Jászberényi út egy szakasza mellett – az Akadémiaútelep és térségének közösségi közlekedési ellátását. Az 525. téren lévő végpont nem tekinthető klasszikus értelemben vett végállomásnak, mert a járat közlekedéséhez szükséges valamennyi üzemviteli feladat a kispesti (Vas Gereben utcai) végállomáson biztosított, itt a járművek a menetrend szerinti közlekedéshez kapcsolódóan néhány percet várakoznak. A 68-as autóbuszok vonalán közlekedő járművek mintegy fele korszerű, Euro 6 környezetvédelmi besorolású Mercedes autóbusz.

A BKK 2018 májusában, lakossági beadvány alapján megvizsgálta, hogy miként lehetne enyhíteni a buszok által keltett zavarást. Ennek során arra jutottak, hogy az autóbuszok várakozási ideje csökkenthető. A BKK a vizsgálatot követően júniustól új menetrendet vezetett be, így a járművek a korábbi 4-9 helyett napközben 1-5, míg kora reggel és késő este a korábbi 4-10 helyett 2-7 percet várakoznak.

A szolgáltatási szint fontos eleme a megfelelő hőmérséklet biztosítása, azonban a jármű hűtése, illetve fűtése csak járó motorral valósítható meg. A szolgáltatók rendelkeznek belső szabályzattal, ami a műszakilag indokolatlan motorjáratást tiltja. A motorjáratást, a menetrend betartását, valamint az autóbuszvezetők munkavégzését a szolgáltató és a BKK is rendszeresen ellenőrzi.

A várakozópont másik megállóhoz történő áthelyezésével kapcsolatban a BKK vezérigazgatója arról tájékoztatott, hogy az hálózati szempontból nem indokolt, valamint a hasonló környezeti kialakítás miatt nem jelent érdemi megoldást, így azt nem tervezik.

2018. február 28-án Budapest Főváros Kormányhivatala X. Kerületi Hivatalának Népegészségügyi Osztálya közegészségügyi szemlét tartott a panaszosnál. A jegyzőkönyv szerint „A lakás két földszinti ablaka – mely konyhaablak – néz az utcafront felé. (...) A buszok a szemle időpontjában zárt ajtókkal várakoztak javarészt, de a motorokat folyamatosan járatják. Emiatt a buszmegállóban, környezetében zajhatás és bűzhatás volt érezhető érzékszervileg. (...) A buszok végállomáson való tartózkodása alatt folyamatosan a motorhang mint zajhatás, és kissé bűzös levegő érezhető volt érzékszervileg.”¹

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. A 18. § (1) bekezdése szerint az alapvető jogok biztosához bárki fordulhat, ha megítélése szerint – többek között – közigazgatási szerv, helyi önkormányzat, közszolgáltatást végző szerv 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, míg a 28. § (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az alapvető jogok biztosja 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 biztosja egy adott társadalmi probléma mögött álló összefüggésrendszer feltárása során autonóm, objektív 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 Ajbt. 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 ügyiratszám: BP-10/NEO/1579-5/2018.

1. Az Alaptörvény XXI. cikke szerint *Magyarország elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.*

Az egészséges környezethez való jog értelmezése tárgyában az Alkotmánybíróság számos iránymutató határozatot hozott az Alaptörvényt megelőző időszakban, amely határozatokra való hivatkozások létjogosultságát, egyebek mellett 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 Alkotmánybíróság a megelőző Alkotmányban alapvetően egyező tartalommal megjelenő szövegezéshez kapcsolódó, a jelentősége folytán alaphatározatként értékelhető 28/1994. (V. 20.) AB határozatában, valamint az arra a mai napig 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.

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 lennének. 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.

2. Az Alaptörvény XX. cikk (1) bekezdése alapján *mindenkinek joga van a testi és lelki egészséghez*, továbbá a (2) bekezdés rögzíti, hogy e jog érvényesülését Magyarország – egyebek mellett – a környezet védelmének biztosításával segíti elő. Az Alkotmánybíróság az Alaptörvény XX. cikk (1) bekezdését az egészséghez való jog alanyi oldalának, míg a (2) bekezdését az objektív, intézményvédelmi oldalának tekinti. Megállapította továbbá, hogy „Az egészséghez való alanyi jog az egyén testi és lelki integritását védi, s mint ilyen az ember egészségének megőrzésére szolgál.” [3132/2013. (VII. 2.) AB hat.]

Az Alaptörvény az egészséges környezethez, valamint az egészséghez való két alapvető jogon keresztül közvetlen kapcsolatot teremt a környezet állapota és az ember testi, lelki egészsége között. Így az ezen alapvető jogokkal kapcsolatos kérdéseket mindig vizsgálni kell az állami szervek környezetvédelmi intézkedések tételére vonatkozó kötelessége oldaláról is.

III. Az ügy érdemében

1. A Möt. 13. § (1) bekezdésének 18. pontja szerint a helyi közügyek, valamint a helyben biztosítható közfeladatok körében ellátandó helyi önkormányzati feladat a helyi közösségi közlekedés biztosítása. A 23. § (4) bekezdésének 1. és 10. pontjai alapján a fővárosi önkormányzat feladata a főváros teljes területén a forgalomtechnikai kezelői és üzemeltetői feladatok ellátása, forgalomszervezés; valamint a helyi közösségi közlekedés biztosítása és működtetése.

A Kgy. rendelet 1. § (1) bekezdése értelmében a Fővárosi Önkormányzat a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény, a vasúti közlekedésről szóló 2005.

évi LXXXVI. törvény, továbbá a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény szerint a Fővárosi Önkormányzat feladatainak - e rendeletben meghatározott körben és módon történő - ellátására a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaságot, mint közlekedésszervezőt jelöli ki. A közlekedésszervező feladata egyebek mellett a lehető legmagasabb színvonalú helyi és elővárosi menetrend szerinti közösségi közlekedési személyszállítás megszervezése és biztosítása, továbbá a helyi közforgalmú autóbusz- és trolibusz-megállóhelyek és -állomások üzemeltetése.²

A KM rendelet szerint az út kezelőjének hozzájárulása szükséges tömegközlekedési járat útvonalának és megállóhelyeinek kijelöléséhez.³

2. A 68-as autóbuszok Kispest, Vas Gereben utca és a 17. kerület Akadémiaújtelep, 525. tér között közlekednek. Az első jármű innen 4.30-kor, az utolsó 23.20-kor indul, míg a kispesti végállomásról 4.40-kor és 23.12-kor, a járatsűrűség 7 és 30 perc között alakul.⁴

A végállomás (várakozópont) a panaszos társasháza előtt, attól 12-15 méterre helyezkedik el. Az épület és a kerítés között néhány méteres előkert húzódik két fával, egy harmadik az ingatlan szélén, a telekhatár mellett áll. A kerítés egyik felén kis részen felfuttatott gyér növényzet látható, a másik végén néhány méteren sövény húzódik. A járda és az úttest közötti, részben füves területen a helyszín megtekintésekor két személyautó parkolt, itt két nagyobb fa áll. Az úttest túloldalán egy sportpálya, a megállótól előrébb egy játszótér, az 528. utca és a tér találkozásánál egy óvoda található. Ott tartózkodásunk alatt összesen 7 autóbusz érkezett a végállomásra, ahol 0,5-7 perc⁵ közötti időt töltöttek. 4 jármű motorját a megállás után szinte azonnal leállították (3,5, 4, 4 és 7 perces tartózkodás) és csak az indulás előtt kapcsolták be. 3 járműnek folyamatosan járt a motorja, ezek 0,5, 1, illetve 7 percet álltak a megállóban. Búzhatás a 7 perces motorjáratáskor volt érezhető.⁶ A motorzaj megítélése tekintetében utalni kell arra, hogy az 525. téren az autóforgalom csekély, ezért az autóbuszok járó motorja feltűnőbb. Figyelembe kell venni azt is, hogy a zajjal szemben az egyéni érzékenység eltérő.

A panaszos beadványában hangsúlyozta, hogy a lakóközösség problémája a megálló végállomáskénti használata, ami azzal jár, hogy az autóbuszok járó motorral állnak ott.

Az autóbuszok motorjáratása miatti lakossági panaszok több korábban már vizsgált ügyben megjelentek. Megkereséseinkre a szolgáltatóktól az alábbi válaszok érkeztek.

A motorjáratás a közlekedés elengedhetetlen része, mivel a járművek fűtési (nyári időszakban légkondicionáló) rendszere csak járó motor mellett működik, illetve a fékezéshez, ajtóműködtetéshez szükséges sűrített levegőt a kompresszor csak üzemelő motor segítségével tudja előállítani. Ezért, valamint a motorok védelme érdekében rövid, 1-2 perces időtartamra indokolatlan és műszaki szempontból kockázatos leállítani a motort, ami különösen az idősebb járművek esetén igaz. Az üzemanyag-megtakarításból származó ösztönző rendszer miatt a járművezetők anyagilag is érdekeltek a felesleges motorjáratások elkerülésében. A forgalmi munkalapok információs rovatában 2012. szeptember 20-a óta szerepel az indokolatlan motorjáratással kapcsolatos figyelemfelhívás.⁷

„(...) felhívtuk autóbuszvezető munkatársaink figyelmét az indokolatlan hangjelzések mellőzésére, illetve arra, hogy az esti, pihenési időszakban történő motorjáratást kizárólag a légfékrendszer feltöltés miatt technológiailag szükséges, illetve elégséges időre korlátozzák.”⁸

„A BKK a biztosi megkeresésre adott válaszában felhívta a figyelmet arra, hogy a BKV a lakossági panaszok kezelése érdekében szabályozta a végállomásokon történő motorjáratást (...).”⁹

² 5. § (1) bekezdésének 1. és 31. pontja

³ 2. § (9) bekezdés

⁴ www.bkk.hu/menetrendek/

⁵ Kerekített értékek.

⁶ A helyszín megtekintésekor csak közterületen tartózkodtunk.

⁷ AJB-2970/2013.

⁸ AJB-673/2012.

A vizsgált ügyben a BKK vezérigazgatója a megfelelő hőmérséklet biztosítására hivatkozott, ezen kívül arról is tájékoztatott, hogy a műszakilag indokolatlan motorjáratás tiltott, ezt a szolgáltató és a BKK is rendszeresen ellenőrzi.¹⁰

3. Az autóbuszos közösségi közlekedés szükségszerűen zaj- és levegőterheléssel jár, ami a végállomásokon a hosszabb ott-tartózkodási idő miatt fokozottabb mértékben jelentkezhet.

A Ptk. 5:23. §-a szerint *a tulajdonos a dolog használata során köteles tartózkodni minden olyan magatartástól, amellyel másokat, különösen a szomszédokat szükségtelenül zavarná, vagy amellyel jogaik gyakorlását veszélyeztetné.* Ez a rendelkezés a környezetvédelem generálklauzulájaként is felfogható. A rendelkezés alkalmazásakor a tulajdonos és mások érdekeinek összemérésére és egyeztetésére van szükség, amely során a szükségképpen ellentétes érdekek kiegyenlítése mentén húzható meg a tulajdonos használati jogának korlátja. Kétségtelen, hogy bizonyos mértékű zavarást többnyire mindenkinek el kell viselnie, a tűrés küszöb azonban esetenként eltérő lehet, a zavarás jellegétől, a lakókörnyezet sajátosságaitól és a technikai fejlődés adott állásától függően. A szembenálló érdekek mérlegelése nyomán kialakított érdekegyensúly az a támpont, amelyhez képest a zavarás szükségessége vagy szükségtelensége megállapítható, és amelynek segítségével meghatározható, hogy mi a zavarásnak az a mértéke, amelyet a sérelmet szenvedett még tűrni tartozik.¹¹

Egy autóbusz-megállóval kapcsolatos korábbi ombudsmani 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 zavarnak 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, ennél fogva 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). Áthelyezés esetén célszerű a megállót beépítetlen ingatlan, tér, közintézmény stb. elé helyezni, ahol a lakosságot nem zavarja.”¹²

Ugyan az idézett jelentés egy megállóhely áthelyezésével kapcsolatosan fogalmazott, ám a megállapítások egy várakozópont tekintetében is érvényesek. Másik megálló várakozópontként történő kijelölése esetén – amennyiben nincsen a másik megállóhelynek objektív és indokolható

⁹ AJB-665/2012.

¹⁰ A BKV Kollektív Szerződésének 2. számú melléklete előírja, hogy a végállomásokon motort járatni csak a járművek üzemszerű működésének biztosításához szükséges mértékben szabad. A zajterhelés és a levegőszennyezés elkerülése érdekében a szükségtelen motorjáratást kerülni kell. (<http://egyksz.hu/letoltesek/kollektiv-szerzodesek>)

¹¹ Kommentár a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvényhez
Szerkesztette: Vékás Lajos/Gárdos Péter

¹² OBH-2173/2002.

előnye az eredetivel szemben – pusztán a terhelés és a zavarás elviselőinek személyében következne be változás. A BKK ezzel kapcsolatban úgy nyilatkozott, hogy a várakozópont másik megállóhoz történő áthelyezése hálózati szempontból nem indokolt, továbbá a hasonló környezeti kialakítás miatt nem jelentene érdemi megoldást. A jelenlegi várakozópont utáni megállók (501. utca, Jászberényi út) környezete hasonló adottságú, csekélyebb beépítettség a Jászberényi úti megállók közelében van. A vizsgálat során figyelembe kellett vennünk, hogy közlekedésszakmai kérdésekben nem foglalhatunk állást, ezért a hálózati szempontra való hivatkozást nem bírálhatjuk felül.

A jövő nemzedékek országgyűlési biztosa a JNO-144/2010. számú állásfoglalásában megállapította, hogy „(...) az önkormányzat leghatékonyabb lehetősége a városi gépjárműközlekedés 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 gépjárműközlekedést érintő forgalomcsillapítás hiánya, mint a közösségi közlekedésből adódó terhelés. A közösségi közlekedés fejlesztése és előtérbe helyezése csak akkor jelenthet ugyanakkor valódi megoldást, ha a közösségi közlekedés környezetterhelését is csökkentik forgalomszervezési, racionalizálási, járműkarbantartási és fejlesztési stb. intézkedésekkel.”

A fenntartható városi közlekedés egyik alappillére a modern, jól kapcsolt hálózattal rendelkező közösségi közlekedés. Fontosnak tartjuk kiemelni ugyanakkor, hogy a személyszállítási közszolgáltatás a közúti közlekedésen belül egyszerre tölt be zajcsökkentő funkciót és jelenik meg zajforrásként. Zajcsökkentő hatású, amennyiben a jól szervezett tömegközlekedés jelentős számú személygépkocsi közlekedését képes kiváltani. Zajforrás pedig annyiban és annyira, amennyiben a személyszállításban résztvevő járművek a közszolgáltatással érintett területen zajkibocsátók. A közúti közlekedés zajterhelésének csökkentésében a személyszállítási közszolgáltatás jelentős szerepet tölthet be, ezért az egészséges környezethez való jog érvényesítését szolgálja, hogy minél több helyen jelenjen meg és minél többen vegyék igénybe, ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy amíg a közösségi közlekedés az egész település lakosságának javát szolgálja, az abból származó terhelés a menetrend szerinti útvonal mentén lakókat érinti közvetlenül és elsődlegesen.

4. A közösségi közlekedésnek prioritizált szerepe van egy város közlekedésének kialakításában. Nem vitatva, hogy a várakozópont közelségéből adódó jelenségek zavaróak lehetnek, a helyszín ismeretében, az ombudsmani szempontok figyelembevételével a BKK eljárásával kapcsolatban alapvető joggal összefüggő visszasságot nem állapítunk meg. Hangsúlyozzuk, hogy a zavarás közszolgáltatással összefüggésben jelentkezik, ami fokozottabb tűrés kötelezettséget jelent. Amint láttuk, a motorjáratás több okból is indokolt lehet, az a közösségi közlekedés szükségszerű eleme. Az indokolatlan motorjáratás viszont már a szükségtelen zavarás kategóriájába tartozik, amelynek tűrésére senki sem köteles.

A jelenlegi helyzet szerint az autóbuszok néhány percet eltölthetnek a panaszos társasháza előtt, zajjal és kipufogógázzal terhelve a környezetet. A közösségi közlekedés egészséges környezethez való jogot szolgáló szerepe mellett is törekedni kell arra, hogy az elkerülhetetlen környezeti terhelés a lehető legkisebb mértékű legyen. A terheléstöbbletet elviselni kénytelen lakosság érdekében csökkentették a várakozási időt, ezzel az autóbuszok rövidebb ideig állnak a végállomáson.

A helyszínen szerzett tapasztalataink alapján megfontolandónak tartjuk növényzet (sövény) telepítését. A növényzet környezetvédelemben betöltött szerepe közismert. „Némi védelmi többletet nyújtana, ha a járdák szélén cserjéket telepítenének, mert ez a legveszélyesebb zónában – a kipufogók és a légzőszervek között – fejtené ki jótékony hatását.” A sövénycserjék

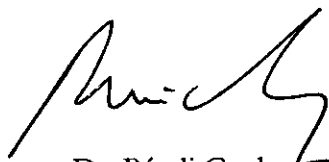
védelmi funkciót töltenek be azáltal, hogy a gépjárművek kipufogó zónáiban nyújtanak mechanikai visszatartó hatást.¹³

Növényzet akár az ingatlanon belül, a kerítés mentén, a már meglévő sövény folytatásaként is telepíthető.

Intézkedés

Felkérjük a BKK vezérigazgatóját, hogy a 68-as autóbuszjárat 525. téri végállomásán visszatérően ellenőrizze a motorjáratásra vonatkozó rendelkezések betartását.

Budapest, 2019. május 28.



Dr. Bándi Gyula



Dr. Székely László



¹³ Radó Dezső: A növényzet szerepe a környezetvédelemben Budapest, 2001