



ALAPVETŐ JOGOK BIZTOSÁNAK HIVATALA
AZ ENSZ ÁLTAL AKKREDITÁLT NEMZETI EMBERI JOGI INTÉZMÉNY

Az alapvető jogok biztosának
és a jövő nemzedékek érdekeinek védelmét ellátó biztoshelyettesének

KÖZÖS JELENTÉSE

az AJB-4642/2020. számú ügyben
egy vasútállomáson működő hangszórók zajterhelésével
összefüggésben
(Előzmény ügy: 4489/2019.)

Előadó: dr. Somosi György

Érintett szerv: MÁV Zrt.

2020.

**Az alapvető jogok biztosának és a jövő nemzedékek érdekeinek védelmét ellátó
biztoshelyettesének
közös jelentése
az AJB-4642/2020. számú ügyben**

Előadó: dr. Somosi György

Az eljárás megindítása

A panaszos a Balatonszéplak-felső vasútállomás környezetében tapasztalható zajterhelés miatt fordult az Alapvető Jogok Biztosának Hivatalához. A beadvány szerint az állomáson végzett felújítás óta a korábbi 8 helyett 32 hangszóró működik, amelyek felesleges információkról tájékoztatják az utasokat. Példaként említette a gyorsvonati pótjegy váltásáról szóló felhívást, a kerékpárszállításra alkalmas szerelvényekről éjszakai időszakban adott tájékoztatást, valamint annak felsorolását, hogy az érkező vonat útvonala során hol áll, illetve nem áll meg. Kifejtette még, hogy a hangszórók a 300 méteres peron teljes hosszában működnek, miközben a szerelvények 50-100 méteres szakaszt használnak és az utasok is csak az állomás épületének 100 méteres környezetében tartózkodnak. A panaszos arról számolt be, hogy nem kaptak érdemi segítséget problémájuk megoldásához.

A panasz alapján felmerült az egészséges környezethez való jog sérelmének gyanúja, ezért az alapvető jogok biztosáról szóló 2011. évi CXI. törvény (Ajbt.) alapján vizsgálatot indítottunk és a következő kérdések megválaszolására kértük a MÁV Zrt. vezérigazgatóját:

- Milyen felújítást végeztek az állomáson?
- Mi indokolta a hangszórók számának növelését?
- Végeztek-e akusztikai vizsgálatokat?
- Milyen információk közlése történik a hangosbemondón keresztül? Van-e lehetőség ezek (részbeni) kiváltására vizuális utastájékoztató eszközökkel?
- Mikor és milyen tartalmú lakossági bejelentések érkeztek és azokra milyen intézkedések történtek?

Az érintett alapvető jogok

- *az élethez és az emberi méltósághoz való jog* (Alaptörvény II. cikk „Az emberi méltóság sérthetetlen. Minden embernek joga van az élethez és az emberi méltósághoz, a magzat életét a fogantatástól kezdve védelem illeti meg.”)
- *a testi és lelki egészséghez való jog* (Alaptörvény XX. cikk „(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.”)

- az egészséges környezethez való jog (Alaptörvény XXI. cikk (1) bekezdés „Magyarország elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.”)

Az ügy jogszabályi háttere

- a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (Kvt.),
- a hagyományos vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról szóló 103/2003. (XII. 27.) GKM rendelet (GKM rendelet),
- az országos működési engedély alapján végzett vasúti személyszállítás részletes feltételeiről szóló 271/2009. (XII. 1.) Korm. rendelet (Korm. rendelet).

A megállapított tényállás

A MÁV Zrt. fejlesztési és beruházási főigazgatója megkeresésünkre az alábbi tájékoztatást adta.¹

Az átépítésre a NIF Zrt. beruházásában megvalósított „Lepsény – Szántód-Köröshegy Vasúti Vonalszakasz Rekonstrukciója” tárgyú projekt keretében került sor 2013-2015. között, a műszaki átadás-átvétel 2015. október 30-án történt. A kivitelezést jogerős vasúthatósági létesítési engedély birtokában végezte a NIF Zrt. vállalkozója.

A MÁV-START Zrt. és a Magyar Állam között létrejött Közszolgáltatási Szerződés és a vonatkozó jogszabályok kötelezővé teszik az utasforgalom számára megnyitott területek teljes körű életvédelmi és utastájékoztatási célú hangosítását azon megállóhelyeken és vasútállomásokon, ahol hangos utastájékoztatás üzemel.

A tervezés során akusztikai szimuláció történt, amely a bemondási hangerő és a beszédérthetőség előírásai alapján határozta meg a telepítendő hangszórók számát.

A hangos utastájékoztató rendszeren keresztül a szükséges életvédelmi bemondások mellett a hatályos elnök-vezérigazgatói utasításban meghatározott hangbemondások történnek. Az adott helyszínen nem üzemel vizuális utastájékoztató berendezés, így jelenleg nincs lehetőség a hangbemondások kiváltására, továbbá annak telepítését a MÁV Zrt. és a Magyar Állam között létrejött Pályaműködtetési Szerződés, illetve Közszolgáltatási Szerződés sem követeli meg.

A legutóbbi akusztikai mérés 2019. augusztus 22-én történt, amely szerint a környezeti zaj erőssége bemondás nélkül: 44-46 dB; az utastájékoztató erőssége bemondás esetén (átlagérték): 52-55 dB (min: 46 dB, Max: 60 dB). A válaszlevél ehhez kapcsolódóan megállapítja, hogy „a bemondás erősségét nem lehet tovább csökkenteni, mert elveszíti az érthetőséget. A környezeti alapzaj és a bemondás erőssége között legalább 20 dB különbségnek kell lenni, hogy az érthetőség biztosítva legyen. Ebben az esetben csak a közelében található az érték.”

¹ Hiv. szám: 22163-11/2019/MAV

A vizsgálat megállapításai

I. A hatáskör tekintetében

Az alapvető jogok biztosának feladat- és hatáskörét, valamint az ennek ellátásához szükséges vizsgálati jogosultságokat az Ajbt. határozza meg.

Az Ajbt. 18. § (1) bekezdése szerint az alapvető jogok biztosához bárki fordulhat, ha megítélése szerint 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.

A közforgalmú személyszállítási szolgáltatást végző közlekedési szolgáltató eljárásának vizsgálatára az ombudsman hatásköre kiterjed.

Arról, hogy mikor és milyen tartalmú lakossági bejelentések érkeztek, nem kaptunk tájékoztatást, a MÁV erre a kérdésünkre a legutóbbi akusztikai mérés eredményét ismertette. A panaszos előadta, hogy a szolgáltató érdemben nem segített, valamint korábbi levelezésre is hivatkozott, amely információk alapján úgy tekintjük, hogy jogorvoslati lehetőségét kimerítette.

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

II. Az érintett alapvető jogok 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 biztos következetesen, zsinórmértékként támaszkodott 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 alkotmánybírósági döntésben megjelenő jogelvek átvételét, hanem azok figyelmen kívül hagyását kell indokolni”.

1. Az Alaptörvény II. cikke szerint *minden embernek joga van az élethez és az emberi méltósághoz*. „Az emberi élet és az emberi méltóság elválaszthatatlan egységet alkot és minden mást megelőző legnagyobb érték. Az emberi élethez és méltósághoz való jog ugyancsak egységet alkotó olyan oszthatatlan és korlátozhatatlan alapjog, amely számos egyéb alapjognak forrása és feltétele. [23/1990. (X. 31.) AB határozat]

„Az Alkotmány 54. § (1) bekezdése a Magyar Köztársaságban minden ember számára biztosítja az élethez való jogot. Az Alkotmánynak ez a rendelkezése az állam részéről nem csupán e jog megsértésétől való tartózkodás kötelezettségét jelenti, hanem e jog biztosítását, az emberi élet védelmét az adott társadalmi közegben tevékenyen is elő kell mozdítania.” [58/1994. (XII. 14.) AB határozat]

2. Az Alaptörvény XXI. cikk (1) bekezdése 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*, amely jogot a (2) bekezdés értelmében Magyarország egyebek mellett 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”.

„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 Alkotmánybíróság azt is megállapította, hogy „a környezethez való jog a környezet védelmére és az élet természeti alapjának fenntartására vonatkozó állami köteletséget jelenti. Ebben a tekintetben az „alanyi jogok feladatát is jogalkotási és szervezési garanciákkal kell az államnak pótolnia”. Az Alkotmánybíróság hangsúlyozta azt is, hogy a környezethez való jog intézményes védelmének mértéke nem tetszőleges. „A környezethez való jog tárgyából és dogmatikai sajátosságából az következik, hogy a természetvédelem jogszabályokkal biztosított szintjét az állam nem csökkentheti, kivéve, ha ez más alkotmányos jog vagy érték érvényesítéséhez elkerülhetetlen. A védelmi szint csökkentésének mértéke az elérni kívánt célhoz képest ekkor sem lehet aránytalan.”

A 16/2015. (VI. 5.) AB határozat rámutatott arra is, hogy „(...) az Alaptörvény nem csupán megőrizte az egészséges környezethez való alkotmányos alapjog védettségi szintjét, hanem az Alkotmányhoz képest e tárgykörben lényegesen bővebb rendelkezéseket is tartalmaz. Az Alaptörvény ezáltal az Alkotmány és az Alkotmánybíróság környezetvédelmi értékrendjét és szemléletét tovább is fejlesztette.”

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. A vizsgálat eredményében

1. A 2015–2020 közötti időszakra szóló Nemzeti Környezetvédelmi Program (NKP)² szerint a hazai közösségi közlekedés két domináns szereplője az autóbusz és a vasúti közlekedés. Az elmúlt években a közlekedésből származó környezetterhelés mérséklése céljából számos intézkedés valósult meg. Folytatódott a járműállomány korszerűsítés, az EU közúti járművekre előírt környezetvédelmi (emissziós) követelményei folyamatosan beépültek a gyakorlatba. Főként EU támogatással jelentős beruházások valósultak meg a vasútvonalak korszerűsítése terén.

Az EU tagországokhoz hasonlóan Magyarországon is nőtt a zajforrások száma, valamint az általuk kibocsátott zaj zavaró hatása, amit a lakossági panaszok számának emelkedése is tükröz.

Az NKP megállapítja, hogy a vasúti közlekedésből származó zaj ugyan kevesebb embert érint és a vasúti zajok frekvenciája is kedvezőbb a közútiaknál, de helyi hatása, zavarása jelentős lehet.

A Program szerint a településeken a lakosság számára veszélyes vagy károsító zajterhelések csökkentését aktív vagy passzív módon, különböző műszaki megoldással, adminisztratív eszközzel, illetve ezek kombinált alkalmazásával lehet biztosítani. Új létesítmények esetében rendkívüli fontossággal bír a zajvédelmi szempontok figyelembevétele már a tervezés során.

A Kvt. 31. § (2) bekezdésének a) pontja rögzíti, hogy a zaj és a rezgés elleni védelem keretében műszaki, szervezési módszerekkel kell megoldani a zaj- és a rezgésforrások zajkibocsátásának, illetve rezgésgerjesztésének csökkentését.

2. A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló 1371/2007/EK rendelet rögzíti, hogy a vasúti szolgáltatásokra vonatkozó felhasználói jogok közé tartozik az utazást megelőzően és annak folyamán kapott tájékoztatáshoz való jog. Az utazási információt a legmegfelelőbb formában kell közölni, külön figyelmet kell fordítani a hallás- és/vagy látássérült személyek igényeire.³

A Korm. rendelet 9. § (2) bekezdése szerint a vasúti társaság a közlekedő vonatok érkezési, indulási és tartózkodási idejéről, továbbá - a rendelkezésére álló adatok alapján - a vonat kimaradásáról és késéséről a kiszolgáló személyzet, az állomási tájékoztatási rendszer útján, valamint a hivatalos honlapján történő közzététellel folyamatos tájékoztatást nyújt.

A MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt. Személyszállítási Üzletszabályzata értelmében a vasúti társaság kötelezettséget vállal arra, hogy az utazáshoz a menetrenden kívül is szolgáltat információkat, biztosítja az utasok tájékoztatását. E kötelezettsége

² 27/2015. (VI. 17.) OGY határozat

³ AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1371/2007/EK RENDELETE (2007. október 23.) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1371&from=en>

keretében az alábbiakat szolgáltatja: hangos és/vagy vizuális utastájékoztató a technikai lehetőségek függvényében. (8.2.2. a pont)⁴

„Az utastájékoztató rendszer kialakításának célja, hogy üzembiztosan, meghatározó szerepet töltsön be a pályaudvarokon, állomásokon és megállóhelyeken az utasok tájékoztatásának egyik leghatékonyabb eszközeként. Az utastájékoztató feladata, hogy az alkalmazott utastájékoztató rendszer eszközeivel létrehozza a kellő információs állapotot a vasúti közlekedés igénybevevőinél. Az állomási utastájékoztató esetén az utasok részére a pályaudvarokra, állomásokra való belépéstől a vonatok eléréséig az utasáramlási útvonalon az utastájékoztató rendszerekből információs láncot kell képezni, amely az utast utazása tervezésétől, annak teljes befejezéséig kell, hogy kísérje. A befejezés azt jelenti, hogy az utas az utazást követően elhagyta a vasút területét. Amennyiben az információfolyamat valamely okból megszakad, abban az esetben is gondoskodni kell annak áthidalásáról, pótlásáról. Az információs lánc műszakilag azt jelenti, hogy adott helyen a különböző utastájékoztató formák egymáshoz kapcsolódva egységes rendszert alkossanak egy pályaudvaron, állomáson és megállóhelyen belül. A mai korszerű dinamikus utastájékoztató rendszerek mindkét (vizuális, akusztikus) szolgáltatást integráltan képesek nyújtani. A látható és a hallható utastájékoztató a közös vezérlés és adatbázis alapján egy egységet alkot.” A vizuális tájékoztatást megismétlő hangosbemondó-közlemény, a vonatok irány- és kocsiszámablái, a vasúti dolgozók élőszóval adott tájékoztatásai is megerősítő jellegűek.⁵

A közszolgáltatás keretében nyújtott földi utastájékoztatói tevékenység pályaműködtetési szerződés szerinti végrehajtásáról szóló 19/2020. (II. 07. MÁV ÉRT. 5.) EVIG sz. utasítás az állomási és megállóhelyi utastájékoztatói eszközök tekintetében különbséget tesz hangos és vizuális eszközök között. (3.5 pont)

A vasúti személyszállítási közszolgáltatási tevékenység során, az utazás előtti, közbeni, az utazás utáni, illetve az utazáshoz kapcsolódóan, valamennyi vonatkozó rendelet, szabályozás és utasítás előírásainak megfelelő utastájékoztatót kell megvalósítani. Az utasok megfelelő tájékoztatása érdekében a MÁV Zrt. valamennyi munkavállalója a legmagasabb szintű tájékoztatást köteles nyújtani.

Az utastájékoztatói tevékenységet a MÁV Zrt. a rendszeresített vizuális és hangosbemondó berendezések kezelésével, közszolgáltatási szerződés előírásainak figyelembevételével, az utasítás előírásai szerint biztosítja és végzi. (3.22 pont)

Az általános előírások között szerepel, hogy az utastájékoztatói tevékenységet elsősorban a vizuális utastájékoztató eszközök alkalmazásával kell ellátni. A hangos utastájékoztató a vizuális utastájékoztató eszközökön közzétett információkat kiegészíti, megerősíti és az időközi változásokra hívja fel a figyelmet. A hangos utastájékoztató eszköz által adott tájékoztatásnak tartalmaznia kell a vonat érkezési vagy indulási idejét, a vágány számát, a vonatindító vagy célállomást (többcsoportos vonat esetében csoportonként), az útirányt (többcsoportos vonat esetében csoportonként), viszonylatjelölést vagy ennek hiányában az üzleti vonatnemet, a vonat nevét (a szövegekönnyvben átadott), az esetlegesen

⁴https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/a_mav-start_szemelyszallitasi_uzletszabalyzata_6_mod_181206.pdf

⁵ A MÁV Zrt. vizuális utastájékoztató berendezéseinek szolgáltatási és műszaki követelményei

https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/public-procurement/document/public/2_sz_melleklet_vizualis_feltetfuzet.pdf

várható késés mértékét. Amennyiben az érkező vonathoz csatlakozási lehetőség van, a vonat megállása után a csatlakozási lehetőségeket (a csatlakozó vonatok időrendi sorrendjében) és a csatlakozásmulasztást is közölni kell. Ahol a hangos utastájékoztató eszköz erre alkalmas, emelt szolgáltatást nyújtó (pl.: IC, RJ, EN és EC) vonatok közlekedése esetén a MÁV-nál egységesen alkalmazott megkülönböztető szignál alkalmazása minden esetben kötelező.

„A MÁV Zrt. az utasokat az élet és vagyonvédelmi, közlekedésbiztonsági előírások betartására – a személyi és technikai feltételek biztosítottága esetén – hangos utastájékoztató berendezésen, az F.2. számú Forgalmi Utasításban előírtak figyelembevételével, külön felkérés nélkül értesíti. (Az elsodrasi határon belüli tartózkodás elkerülése érdekében a vonatok közlekedéséről/áthaladásáról – a peronok szélességének és megközelítési módjának figyelembevételével – a vonat-, és járműmozgásra figyelmeztető utasvédelmi közleményekre vonatkozó tájékoztatás szükségességét az ÁVU-ban és a Megállapodásban kell rögzíteni.)”

A vizuális és hangos utastájékoztató eszközök kezelése során az információk megjelenítésének időpontját, a bemondások gyakoriságának összefoglalását az utasítás 7. számú melléklete tartalmazza. (4.1 pont)⁶

3. Bár a hozzánk érkező, közlekedéssel összefüggő zajpanaszok leginkább a közúti és a légi közlekedést érintik, vasúti közlekedéssel kapcsolatos beadványokat is vizsgáltunk az elmúlt években. Ilyenek voltak a vonatok kürtjelzését, vagy egy sorompó kiegészítő hangjelzését sérelmező panaszok.⁷ Egy másik ügyben a vágányok közelében lakó panaszos a pályaudvaron végzett tolatási tevékenység és a vasútvonalakon zajló közlekedés okozta zajkibocsátás mértékét kifogásolta.⁸ Zajvédő fal megépítését szorgalmazta két, az egyik vasúti fővonal mellett élő panaszos.⁹

Szintén egy fővonal mellett élő személytől érkezett a vasúti szerelvények közlekedéséből származó zajterhelést és a tájékoztatást adó hangszórók működését sérelmező panasz.¹⁰ Az iratanyagban szerepel a MÁV állásfoglalása, amely szerint az életvédelmi közleményekre vonatkozó nemzetközi vasúti előírások az alapzajhoz határozzák meg az érthetőséghez szükséges hangnyomásszintet (alapzaj+8-10 dB).¹¹

4. 2016-ban jelent meg a 28/2016. (VII. 01. MÁV Ért. 12.) EVIG sz. utasítás a zaj- és rezgésterheléssel járó vasúti tevékenységek szabályozására, valamint a zaj- és rezgés-panaszok kezelésére, illetve kivizsgálására.¹² A zajpanaszok vizsgálatát a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. akusztikai laboratóriuma végzi, szoros együttműködésben a MÁV-csoport többi tagjával. Az üzemi zajok közül az utastájékoztató és utasításadó berendezések üzemeltetése miatt Budapest–Székesfehérvár, a Balaton déli partja és Budapest–Szob vasútvonal mellől érkeztek panaszok.¹³

Az ombudsmani vizsgálat nem terjedhet ki az utastájékoztató rendszerek üzemeltetésének, vagy a hangszórók számának és beállításának szakmai szempontú

⁶ <https://www.mosz.co.hu/images/a1644/MAV-2005.pdf>

⁷ AJB-361/1996. AJB-655/2000. AJB-1161/2001.

⁸ AJB-2491/2003.

⁹ AJB-3493/2017. AJB-834/2018.

¹⁰ AJB-1146/2016.

¹¹ Ikt. szám: Gy. 89-329/2/2012.

¹² https://mosz.co.hu/images/a1640/MAVertesito_2016_12_kiadas.pdf

¹³ <https://www.mavcsoport.hu/mav-szk/zajvedelem-es-epitett-kornyezet>

vizsgálatára. Annak azonban nincs akadály, hogy problémafeltáró, és az egészséges környezethez való jogra fókuszáló, de eközben az utastájékoztatást is figyelembe vevő észrevételeket fogalmazzunk meg.

A GKM rendelet 4. számú melléklete tartalmazza az Országos Vasúti Szabályzatot (OVSZ), amely rögzíti, hogy „*pályaudvarokon, és vonatokon a hangszórós utastájékoztatást a legszükségesebb terekre kell korlátozni, és a tájékoztatásban nem érdekelt környezetet – különösképpen az éjszakai órákban – kímélni kell.*”¹⁴

A hangos utastájékoztatás egyrészt a balesetek megelőzését szolgáló *életvédelmi* feladatot tölt be, másrészt az utazáshoz kapcsolódó *forgalmi* információkat juttat az utasokhoz. Az előbbi funkció alapja az emberi élet védelme, míg az utóbbié az utasjogok, ezen belül a tájékoztatáshoz való jog érvényesülése.

Az OVSZ idézett pontja alapján törekedni kell arra, hogy a hangos utastájékoztatás az állomás (megállóhely) területén kívül a lehető legkisebb mértékű zavarást idézze elő. Ennek sarkalatos pontja a hangszórók száma és az alkalmazott hangerő, illetve a tájékoztatások gyakorisága, időtartama, azaz a hangszórók működési ideje. A beadvány szerint a lakókat az átépítés előtti állapot nem zavarta, a zajpanaszok csak azt követően, a hangszórók számának jelentős növelésével jelentkeztek, ami ezzel együtt felvetette az elhangzó információk szükségességének kérdését is.

A hangerő tekintetében el kell fogadni, hogy annak az információ utasokhoz való érthető eljutása érdekében az alapzajt meghaladó mértékűnek kell lennie. Az alapzaj és a bemondás erőssége között szükséges különbség megítélése szakmai kérdés.¹⁵ A lakókörnyezet védelmét szolgálja, ha éjszaka a jellemzően alacsonyabb alapzaj miatt ahhoz igazodó csökkentett hangerőt alkalmaznak.

Az élethez való jog korlátozhatatlan, abszolút jellegű és megelőz minden más jogot, ezért az *életvédelmi célú tájékoztatás az állomások és megállóhelyek teljes területén napszaktól függetlenül elkerülhetetlen, a vasúti közlekedés elengedhetetlen része, az ezzel megvalósított zavarás szükségszerű, az egészséges környezethez való jog ezen alapjog érvényesülése érdekében korlátozható.*

A forgalmi tájékoztatások tekintetében ez az abszolút jelleg már nem áll fenn, az ebbe a körbe tartozó tájékoztatások nem élveznek elsőbbséget, azoknak az egészséges környezethez való joggal összhangban kell történniük. A panaszos felvetette, hogy érthetetlen számára, miért szükséges egyes utazási információkat – például éjszaka is – közölni. Beadványában úgy fogalmazott, hogy „*az éjszakai csöndben a 32 hangosbemondó komoly zajterhelést jelent, amely a mélyalvási időszakban felébreszti az embereket.*”

¹⁴ 3.2.4. pont

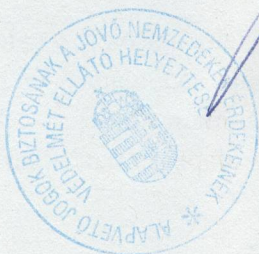
„Az állomásokon, megállóhelyeken a hangszórós utastájékoztatást a legszükségesebb terekre és időtartamra kell korlátozni, és a tájékoztatásban nem érdekelt környezetet kímélni kell. A berendezés az éjszakai órákban (22–06 óráig) csak csökkentett hangerővel üzemeltethető, a lakóövezetek közelében lévő állomásokon az utasításadó hangrendszer kiváltása érdekében törekedni kell hordozható rádió vagy mobiltelefon alkalmazására.” (Buskó András: Zaj- és rezgésvédelmi követelmények és feladatok – Sínek világa 2006/2 www.sinekvilaga.hu)

¹⁵ A vizsgált ügyben azt a tájékoztatást kaptuk, hogy a környezeti alapzaj és a bemondás erőssége között legalább 20 dB különbségnek kell lenni. Az AJB-1146/2016. számú ügy iratanyagában alapzaj+8-10 dB érték szerepel.

Figyelemfelhívás

1. Felkérjük a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatóját, hogy végeztesse teljes körű vizsgálatot Balatonszéplak-felső vasútállomás utastájékoztató berendezései tekintetében, figyelemmel az alábbi általános szempontokra is.
2. Maradéktalanul elfogadva a hangos utastájékoztató életvédelmi funkciójának fontosságát és elkerülhetetlenségét, szeretnénk megjegyezni, hogy a 19/2020. (II. 07. MÁV ÉRT. 5.) EVIG sz. utasítás szerint az utastájékoztatót elsősorban a vizuális eszközök alkalmazásával kell ellátni, amit a hangos utastájékoztató kiegészít. Véleményünk szerint az állomások (megállóhelyek) környezetében élők védelme érdekében – figyelemmel az OVSZ éjszakai utastájékoztatóra vonatkozó előírására – a vizsgált esetben túlmutatón indokolt annak áttekintése, hogy szükséges-e a forgalmi tájékoztatások körében jelenleg nyújtott valamennyi információ hangszórón keresztül történő közlése a pihenési, alvási időszakban.

Budapest, 2020. *december 2.*



Dr. Bándi Gyula

Dr. Kozma Ákos

