

**Az alapvető jogok biztosának  
Jelentése  
az AJB-2970/2013. számú ügyben**

Előadó: dr. Somosi György

**Az eljárás megindulása**

A neve elhallgatását kérő panaszos a budapesti 31-es számú autóbusszjárat útvonalát, valamint azt sérelmezte, hogy az ingatlana közelében lévő, időkiegyenlítő pontként szolgáló megállóban rendszerint járó motorral állnak az autóbusszok. Előadta, hogy két-három jármű is feltorlódhat egymás mögött a szűk utcában. Jelentős a zaj- és levegőterhelés, a várakozó autóbusszok lassítják a közlekedést, több baleset is történt már. Álláspontja szerint a környék utcái nem alkalmasak a csuklós autóbusszok közlekedtetésére.

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 indítottam. Ennek során tájékoztatást kértem a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) vezérigazgatójától a panasszal kapcsolatos álláspontjáról, valamint arról, hogy van-e lehetőség a megálló áthelyezésére vagy a járat útvonal módosítására. Mivel a beadvány szerint korábban egy másik ingatlan előtt volt a megálló, a változtatás okáról, végül az indokolatlan motorjáratás megszüntetése érdekében tett intézkedésekről is tájékoztatást kértem.

**Az érintett alapvető jogok**

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

**Az alkalmazott jogszabályok**

- a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Kktv.);
- Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (Ötv.);
- a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (Sztv.);
- az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet (OTÉK);
- az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet (KM rendelet);
- a fővárosi helyi közutak kezelésének és üzemeltetésének szakmai szabályairól, továbbá az útépítések, a közterületet érintő közmű-, vasút- és egyéb építések és az útburkolatbontások szabályozásáról szóló 34/2008. (VII.15.) Főv. Kgy. rendelet

**A megállapított tényállás**

Az Árpádföld, Bekecs utcai megállóhely 2003 előtt a jelenlegi helyén volt, majd lakossági észrevételek miatt a XVI. kerületi önkormányzat kezdeményezésére 2003 decemberében a Bekecs u. 47. szám elé került. Ekkor környékbeli lakosok több száz aláírást gyűjtöttek, hogy a számukra túl távoli megálló kerüljön vissza az eredeti helyére, ami meg is történt.

A Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala (BFFH) által összefogott, 2010. szeptember 17-én tartott helyszíni bejárásán a résztvevők megállapították, hogy a megállóhely vagy az időkiegyenlítő pont áthelyezése nem célszerű.

A BKV Zrt. 2012. szeptemberében egyebek mellett az alábbiakról tájékoztatta a BFFH-t: „A BKV és a BFFH illetékességéből többször is vizsgálta a helyszíneket, lehetőségeket a lakosságot képviselő kerületi önkormányzat bevonásával. Közlekedésszakmai szempontból azonban minden vizsgálat eredménye az lett, hogy a jelenlegi helyen a legalkalmasabb a végpont. Az időkiegyenlítő pont célja a vonali egyenletesség biztosítása, a menetrendi elverődések kiigazítása. Ennek időigénye 2-4 perc, ezt az időt az autóbusz a megállóhelyen várakozással tölti. (...) A BKK Tömegközlekedési Divíziója ismételtelen helyszíni szemle lefolytatása mellett megvizsgálta az áthelyezés jogi és közlekedésbiztonsági lehetőségeit. A végpont áthelyezésére két alternatíva jöhet szóba: a Dezsőfia utcai és a Szabadságtelep nevű megállóhelyek. A Dezsőfia utcai megállóhely a Timur utcában nagyforgalmú úton helyezkedik el, a megállóban záróvonal van. A busz végénél kijelölt gyalogátkelőhely létesült. Az autóbusz kerülése szabálytalan és kockázatos. Az iskola előtti megálló a Bekecs utcában (Szabadságtelep nevű megálló) a tanítási időszakban lehet zavaró, valamint a gyalogátkelőhelyet takarhatja az autóbusz. A megállóhely viszonylag kisforgalmú utcában, a gyalogátkelőtől 15 méterre van. Ebben a megállóban a várakozó autóbusz zavarhatja a tanítást, valamint a gyalogátkelő takarásával közvetlen veszélyforrást jelent a gyalogosoknak – az iskolára tekintettel – a tanulókra is. Jelenleg az időkiegyenlítő pont a Monoki utcában, a Bekecs utcai megállóban, egy betonkerítés mellett van. Az út jól belátható, a busz kerülése szabályos és veszélytelen. Változtatlanul a jelenlegi időkiegyenlítő pontot tartjuk közlekedésszakmai szempontból a legmegfelelőbbnek, azonban a lakossági zavarásra tekintettel nyitottak vagyunk a XVI. kerületi önkormányzat jelenlegitől eltérő véleménye esetén a várakozási ponton módosítani.”

Az útvonal megváltoztatására korlátozottak a lehetőségek. A busszal járt utcákon szükség van a megfelelő szélességre ahhoz, hogy a parkoló autók ne akadályozzák a jármű haladását. A forgalomcsillapítás és az éles kanyarok is nehezíthetik a buszok haladását. Az Árpádföldi területen e tényezők figyelembevételével nem találtak olyan útvonalat, ahol a szolgáltatás legalább a jelenlegi színvonalon biztosítható lenne és a lakosságot a busz közlekedése nem zavarná. A BKK álláspontja szerint meglehetősen ritkán fordulhat elő, hogy egyidejűleg két autóbusz állna a megállóban. Ez a 31-es buszhoz hasonló hurokútvonalak esetén aggályos lenne, mert az időkiegyenlítő ponton átutazni kívánó utasoknak át kellene szállniuk a korábban induló járműre vagy hosszabb várakozásra kényszerülnének. Az átszállás a menetjegyek érvényesítése szempontjából is problémás. A 31-es busz menetrendjében nincs olyan érkezés/indulás pár, amely a forgalom menetrendszerű lebonyolódása mellett átfedésbe kerülhet az Árpádföld, Bekecs utcai végállomáson. Három jármű egyidejű tartózkodása pedig lényegében kizárható.

A műholdas járműkövető rendszer adatai szerint jelentős korai érkezés nem jellemző a vonalon.

A motorjáratással kapcsolatban a BKK vezérigazgatója megjegyezte, hogy az 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.

Ezen kívül az érvényben lévő, motorjáratást szabályozó utasításokkal is ellátják a járművezetőket, továbbá a 31-es vonalon szolgálatot teljesítők részére 2013 áprilisában külön utasítás is készült a felesleges motorjáratás tiltásáról, amelynek tudomásulvételét az érintettek aláírásukkal igazolták. A vezérigazgató beszámolt arról is, hogy 3 darab új, környezetkímélő Mercedes Citaro 2 típusú autóbust osztottak be a vonalra, amelyek mellett Ikarus 200-as sorozatú autóbuszok közlekednek. Utóbbiak kiváltására egyelőre nincs mód, mert minden vonalon arányosan próbálják biztosítani az akadálymentes közlekedés lehetőségét.

## **A vizsgálat megállapításai**

### **I. A hatásköröm tekintetében**

A feladat- és hatáskörömet, valamint az ennek ellátásához szükséges vizsgálati jogosultságomat az Ajbt. határozza meg. A 18. § (1) bekezdése szerint az alapvető jogok biztosához bárki fordulhat, ha megítélése szerint közigazgatási szerv, helyi önkormányzat, nemzetiségi önkormányzat, kötelező tagság alapján működő köztestület, a Magyar Honvédség, rendvédelmi szerv, közigazgatási jogkörben eljáró egyéb szerv e jogkörében, nyomozó hatóság vagy az ügyészség nyomozást végző szerve, közjegyző, törvényszéki végrehajtó, önálló bírósági végrehajtó vagy 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 határozat bírósági felülvizsgálatát – már kimerítette, vagy jogorvoslati lehetőség nincs számára biztosítva. Az Ajbt. 28. § (1) bekezdése szerint 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 kizárólag alapjogi érvek felsorakoztatásával és összevetésével tesz eleget az Alaptörvényben kapott mandátumának. Az ombudsmani intézmény megalakulása óta az országgyűlési biztos következetesen, zsinórmértékként támaszkodott az Alkotmánybíróság alapvető jogállami garanciákkal és az alapjogok tartalmával kapcsolatos elvi megállapításaira, valamint – az ombudsmani jogvédelem speciális vonásainak megfelelően – alkalmazta az alapjog-korlátozás alkotmányosságát megítélni hivatott alapjogi teszteket.

Magyarország Alaptörvényének és az Ajbt. hatályba lépésével az alapvető jogok biztosaként is követni kívánom a fenti gyakorlatot, így míg az Alkotmánybíróság eltérő álláspontokat nem fogalmaz meg, eljárásom során irányadónak tekintem a testület eddigi megállapításait. Mindezt alátámasztandó, az Alkotmánybíróság a 22/2012. (V. 11.) AB határozatában maga is 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. A testület megállapította azt is, hogy az Alkotmánybíróságnak azokra az alapértékekre, emberi jogokra és szabadságokra, továbbá alkotmányos intézményekre vonatkozó megállapításai, amelyek az Alaptörvényben nem változtak meg alapvetően, érvényesek maradnak. Az előző Alkotmányon alapuló alkotmánybírósági döntésekben kifejtett elvi jelentőségű megállapítások értelemszerűen irányadók az Alaptörvényt értelmező alkotmánybírósági döntésekben is.

Az Alaptörvény XX. cikk (1) és (2) bekezdése alapján *mindenkinek joga van a testi és lelki egészséghez*, ennek az alapjognak az érvényesülését pedig 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 Alkotmánybíróság a testi és lelki egészség kifejezést a WHO alkotmányában szereplő definícióval összhangban – a 43/2005. (XI. 14.) határozatában – olyan testi és szellemi állapotnak tekinti „amely lehetővé teszi a társadalomban való minél hosszabb és testi-lelki gondoktól mentes életet”. Az egészséghez való jog szélesebb jelentéssel bír annál, hogy csupán az egészségügyi ellátáshoz való jogra vonatkozzék, így magában foglalja az olyan intézkedések és körülmények alkotmányos védelmét is, amelyek hozzájárulnak ahhoz, hogy az egyén a társadalomban ténylegesen minél hosszabb ideig testi és lelki gondoktól mentes életet élhessen.

Az Alkotmánybíróság több határozatában értelmezte a legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez való jog tartalmát, és mindezek az értelmezések álláspontom szerint – függetlenül attól, hogy „legmagasabb szintű” jelző az Alaptörvényben már nem kapott helyet – továbbra is hivatkozhatóak maradnak. Az Alkotmánybíróság gyakorlata szerint a (legmagasabb szintű) testi és lelki egészséghez való jogként meghatározott alkotmányi követelmény az államnak azt az alkotmányos kötelezettségét jelenti, hogy a nemzetgazdaság teherbíró képességéhez, az állam és a társadalom lehetőségeihez igazodva olyan gazdasági és jogi környezetet teremtsen, amely a legkedvezőbb feltételeket biztosítja a polgárok egészséges életmódjához, életviteléhez. [56/1995. (IX. 15.) AB határozat]

Az egészséghez való jog önmagában alanyi jogként értelmezhetetlen, az Alkotmányba foglalt állami kötelezettségként fogalmazódik meg, amely magában foglalja azt a kötelezettséget, hogy a törvényhozó a testi és lelki egészség bizonyos területein alanyi jogokat határozzon meg.

A testi és lelki egészséghez való jog biztosítása olyan alkotmányos állami feladatot jelent, amelyet az állam központi szervei és a helyi önkormányzati – továbbá egyéb – szervek rendszere révén valósít meg. Ennek keretében az állam – egyebek között – egészségügyi intézményhálózat működtetésére és az orvosi ellátás megszervezésére köteles.

Az Alaptörvény XXI. cikkében deklarált *egészséges környezethez való jog* értelmezését az Alkotmánybíróság a jelentősége folytán alaphatározatként értékelhető 28/1994. (V. 20.) AB határozatában, valamint az arra épülő későbbi határozataiban végezte el. A testület e döntésében részletesen elemezve az egészséges környezethez való jogot 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.

Tekintettel arra, hogy az egészséges környezethez való jog megvalósítását szolgáló hatósági rendszer kialakítása és működtetése állami feladat, a kötelezettségek címzettjei nemcsak a jogalkotó szervek, hanem azokon keresztül maga jogalkalmazó is. Amennyiben a hatóságok elmulasztják a környezetvédelmi előírások következetes és megfelelő érvényesítését, azok kiüresedését okozzák és egyidejűleg az egészséges környezethez való jog sérelmét idézik elő.

### **III. Az ügy érdemében**

1. A BKK vezérigazgatója arról tájékoztatott, hogy a társaság naponta több mint 1200 autóbusz közlekedtetését rendeli meg, ezek természetesen lakókörnyezeteket, azon belül családi házas övezeteket is érintenek. A lakossági panaszok megoldására több lehetőség is

rendelkezésre áll, de tekintettel kell lenni az utasforgalmi igényekre, a közszolgáltatás fontosságára is.

A 31-es autóbuszjárat az Örs vezér terét köti össze a XVI. kerületi Árpádfölddel. A menetrend szerint a reggeli csúcsidőben – tanítási időszakban – 6-8 perc, a délutáni (kora esti) csúcsidőszakban 7-8 perc a követési időköz, míg napközben, az esti órákban és hétvégeken a járművek ennél lényegesen ritkábban követik egymást.

2004 novemberétől a megnövekedett utasforgalom miatt hétköznapi csuklós, míg hétvégén továbbra is szóló autóbuszok közlekednek.

A régebbi Ikarus buszok mellett korszerű, teljesen új Mercedes Citaro 2-es járművek is kerültek a vonalra. A panasz szempontjából lényeges körülmény, hogy a típus motorja az EEV (fokozottan környezetkímélő jármű) normákat teljesíti.

A járat Zugló és a XVI. kerület forgalmas részén (Füredi utca, Vezér utca, Fogarasi út, Csömöri út, Szlovák út) haladva jut Árpádföldre, ahol kisebb forgalmú, keskenyebb utcákon éri el a Monoki utca – Bekecs utca kereszteződése közelében lévő, időkiegyenlítő pontként szolgáló Bekecs utcai megállót, majd balra kanyarodva a Bekecs utca – Timur utca útvonalon jut vissza a Szlovák útra. A megállóhoz legközelebb eső ingatlant magas betonkerítés határolja, a lakóház néhány méterrel beljebb áll. Járda az utca mindkét oldalán van, a túloldalon egy keskeny földszív is húzódik fákkal, bokrokkal.

2. Az Ötv. 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. pontja 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 Kktv. 33. § (1) bekezdésének bb) pontja értelmében e törvény szerint az út kezelője helyi közutak tekintetében a helyi önkormányzat, vagy a fenntartásra, a fejlesztésre és a fejlesztéssel összefüggő üzemeltetésre alapított költségvetési szerv, vagy olyan gazdálkodó szervezet, amelyben a helyi önkormányzat 100%-os részesedéssel rendelkezik. A 34. § (2) bekezdése szerint a közút forgalmi rendjét – ha jogszabály másként nem rendelkezik – a közút kezelője alakítja ki, míg a KM rendelet 2. § (9) bekezdése alapján az út kezelőjének hozzájárulása szükséges tömegközlekedési járat útvonalának és megállóhelyeinek kijelöléséhez.

A Főv. Kgy. rendelet 3. § (1) bekezdése szerint a rendelet hatálya alá tartozó fővárosi közutakkal kapcsolatban a Fővárosi Közgyűlés (mint közútkezelő) látja el az alábbi közútkezelői feladatokat: a) a közutak útkategóriába sorolása; b) külön jogszabály alapján a beruházási, felújítási okiratok jóváhagyása; c) a fő- és tömegközlekedési útvonalak kijelölése. A 3. § (2) bekezdése értelmében az e rendelet hatálya alá tartozó fővárosi közutakkal kapcsolatos, az (1) bekezdés hatálya alá nem tartozó egyéb közútkezelői feladatok ellátására e rendeletben kizárólagos joggal felruházott BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság (mint Eljáró kezelő) e rendelet szerinti feladatait a jogszabályok és az alapító Fővárosi Önkormányzat alapítói döntése, valamint a Fővárosi Önkormányzattal kötött szerződésben foglaltak szerint látja el.

3. Az Szt. preambuluma rögzíti, hogy Magyarország gazdasági fejlődésének és az állampolgárok életminőségének meghatározó eleme a közösségi közlekedési szolgáltatások rendszere. Alapvető célkitűzés, hogy olyan közszolgáltatási személyszállítási rendszer jöjjön létre, amely elősegíti a közösségi közlekedés társadalmi és gazdasági elsőbbségének érvényre jutását az egyéni közlekedéssel szemben. A jogalkotó célja, hogy a személyszállítási szolgáltatások egyéni közlekedéssel szembeni versenyképessége és vonzereje javuljon, színvonala az összehangolt fejlesztéspolitikai célok és szolgáltatásszervezés révén emelkedjen.

A közösségi közlekedés kiemelt fontosságát hangsúlyozta a jövő nemzedékek országgyűlési biztosa egy kecskeméti közlekedésszervezési döntéssel kapcsolatos állásfoglalásában: „A közlekedés okozta környezetszennyező hatások léte a gépjármű-közlekedés intenzitásának megnövekedésével az egyik legsúlyosabb és legnehezebben kezelhető, a városokban kiemelten is jelentkező probléma, amely mind a közlekedési ágazatot, mind a környezetvédelmet érinti. (...) átfogó intézkedések mellett 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.”<sup>1</sup>

Egy másik állásfoglalás szerint „A fenntartható városi közlekedés egyik alappillére a rendszeres, modern, jól kapcsolt hálózattal rendelkező tömegközlekedés. A buszok, villamosok és egyéb tömegközlekedési eszközök, kiváltképp a nagy városokban, gyors, biztonságos, olcsó, zajcsökkentő, környezetbarát és kényelmes módját tudják biztosítani a város különböző pontjai közötti közlekedésnek. Továbbá kevesebbe kerülnek a közösségnek, kevesebb helyet foglalnak, kevesebb energiát fogyasztanak, és kevésbé károsítják a környezetet, mint a személygépkocsik. A közösségi közlekedés célja többek között, hogy a környezetbarát közlekedési módok, illetve a tömegközlekedés versenyképességének javításával a lehető legkisebb fokú környezetterhelés mellett kiszolgálja a lakosság igényeit.”<sup>2</sup>

A jövő nemzedékek országgyűlési biztosa rámutatott, 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. 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.”<sup>3</sup>

4. Az alapvető jogok biztosának hivatalába gyakran érkeznek az autóbuzsmegállók (végállomások) helyét sérelmező beadványok. A panaszosok jellemzően a járművek zaj- és légszennyezését, a várakozó utasok viselkedését, szemetelését kifogásolják.

Az OBH-2173/2002. számú ombudsmani vizsgálati jelentés az alábbi megállapításokat tartalmazza: „A tömör beépítésű területeken zajló autóbuzsforgalom okozta környezeti terhelést valamennyi ottlakó 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 együttjáró zavarás szükségszerűnek minősíthető, azt a tulajdonosok tűrni kötelesek. Több tűrésre kötelezett esetén az ésszerűség és igazságosság követelménye lehet irányadó.

<sup>1</sup> JNO-144/2010.

<sup>2</sup> J-6066/2008.

<sup>3</sup> A jövő nemzedékek országgyűlési biztosának 2011. évi tevékenységéről készült beszámoló.

*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. Ehhez a biztonságos autóbuszok közlekedtetése, az utazási szokásokat figyelembe vevő menetrend összeállítása mellett hozzátartozik az is, hogy a megállók egymástól való távolsága ne legyen indokolatlanul nagy. A megállók számának csökkentése egy adott útszakaszon a megnövekedett gyaloglási távolságok miatt újabb, csak más tartalmú panaszbejelentéseket eredményezne.*

*Az áthelyezés forgalombiztonsági és forgalomtechnikai problémákat vet fel, valamint valószínűsíthetően az áthelyezéssel érintett új lakóingatlan tulajdonosainak ellenállását váltaná ki, vagyis csak a panaszos lakók személyében eredményezne változást, a problémát nem oldaná meg. 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.”*

A tűrés kötelezettség tekintetében azonban az is követelmény, hogy az ne legyen aránytalan. Az OTÉK 42. § (9) bekezdésének a) pontja rögzíti, hogy felszíni gépjármű-várakozóhely (parkoló), rakodóhely és autóbusz megálló huzamos tartózkodás céljára szolgáló földszinti helyiség homlokzati nyílászárójához – a saját tulajdonú gépjármű kivételével – 5,0 m-nél közelebb nem lehet. Az OTÉK tehát 5 méteres védőtávolságot határoz meg.

Amint azt az előbb idézett ombudsmani jelentés is tartalmazza, meglehetősen nehéz olyan helyet kijelölni, ami minden érintett számára megfelelő. A megállók helyével és a lakók tűrés kötelezettségével kapcsolatos általános megállapításokon túl szükségesnek tartom felhívni a figyelmet arra, hogy adódhat olyan helyzet, amikor a megálló lakóházhöz viszonyított közelsége és az abból adódó kedvezőtlen környezeti hatások miatt már mindenképpen intézkedésre van szükség.<sup>4</sup>

A beadvány szerint túl sűrűn követik egymást az autóbuszok. Ezzel kapcsolatban megjegyzem, hogy az indokolatlan járatritkítások zsúfoltsághoz, ezáltal a közösségi közlekedést választók számának csökkenéséhez és a személygépjármű-forgalom további növekedéséhez vezethet. A járatritkítások minden esetben alapos előkészítést igénylő döntések.

A panaszos felvetette azt is, hogy a járművek járó motorral állnak a megállóban. A motorjáratást műszaki okokból teljesen megszüntetni nem lehet, az ezt meghaladó, tehát már indokolatlanná váló motorjáratást pedig a járművezetők anyagi érdekeltsége valószínűtlenné teszi.

A hasonló panaszok vizsgálatakor számos szakmai kérdés merül fel, amelyekben nem foglalhatok állást, így a 31-es járat útvonala megváltoztatásával és a végpont áthelyezésére felmerült két megállóhely megfelelőségével kapcsolatos, fentebb ismertetett álláspontot elfogadom.

5. Összességében megállapítom, hogy a BFFH, a BKV, majd a BKK is kellő alaposággal vizsgálta a megállóhelyet és a járatútvonalat érintő panaszt. Ennek során a közlekedésbiztonság és a lakosság zavarása szempontjából nem találtak jobb megoldást.

---

<sup>4</sup> AJB-665/2012., AJB-2739/2012.

A Bekecs u. 47. előtti megálló lakossági tiltakozást váltott ki, végül a XVI. kerületi önkormányzat által szervezett lakossági fórumon született az a döntés, hogy a megállót helyezték vissza a korábbi helyére. A járműpark megújításának részeként vásárolt új, korszerű Mercedes Citaro 2-es járművek erre a vonalra is kerültek, az indokolatlan motorjáratás tiltásáról a járművezetők részére külön utasítás készült.

Itt jegyzem meg, hogy a járműpark folyamatos megújítása nem csupán a közösségi közlekedés vonzóbbá tételéhez járulhat hozzá, hanem környezetterhelésének csökkentését is eredményezi.

Nem vitatva, hogy az autóbusz közlekedéssel együtt járó jelenségek zavaróak lehetnek, az ombudsmani és a közlekedésszakmai szempontok együttes figyelembe vételével a BKK eljárásával kapcsolatban alapvető joggal összefüggő visszásságot nem állapítok meg, vizsgálatomat további intézkedés nélkül lezárom.

Budapest, 2013. december

Székely László sk.