



**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-94/2020. számú ügyben

a 10. számú főút Piliscsabán tapasztalható forgalmi zajhatásaival  
összefüggésben

(Előzmény ügy: 1511/2019; kapcsolódó ügyek: 4057/2020, 4108/2020, 4113/2020,  
4119/2020, 4124/2020, 4128/2020)

*Előadó: dr. Friedrich Ábel*

Érintett szervek:

- Agrárminisztérium
- Pest Megyei Kormányhivatal

2020.

**Az alapvető jogok biztosának és a jövő nemzedékek érdekeinek védelmét ellátó  
biztoshelyettesének  
közös jelentése  
az AJB-94/2020. számú ügyben**

Előadó: dr. Friedrich Ábel

### **Az eljárás megindítása**

A panaszos a 10. számú főút Piliscsabán áthaladó szakaszának zajterhelése miatt fordult az Alapvető Jogok Biztosának Hivatalához.

Beadványában sérelmezte, hogy a főút 22+600 és 24+755 km szelvényei közötti szakaszán 1999-2001 alatti időszakban épített kapaszkodósáv és kanyarodósáv kialakításakor az engedélyben előírt zajvédő fal nem épült meg, így a fokozódó gépjárműforgalommal együtt járó zajterhelés nagymértékben zavarja az ott élőket.

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 az Agrárminisztériumot, valamint a Pest Megyei Kormányhivatalt.

### **Az érintett alapvető jogok és elvek**

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

### **Az alkalmazott jogszabályok**

- a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Kvt.)
- a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Zr.)
- a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet (a továbbiakban: Hr.)

### **A megállapított tényállás**

#### **1. A panasz előzményei**

Az ügyben az ombudsmani hivatal már korábban, az építkezést követően is folytatott le vizsgálatot, amelynek lezárásaként 2003-ban jelentést adott ki. Ezután – ismételt lakossági panasz alapján, mintegy utóvizsgálatként – 2005-ben is vizsgálta a tárgyi beruházást, ekkor megkereste a zajvédő fal megépítését előíró Közlekedési Főfelügyeletet, valamint a konfliktus további fennállását levélben jelezte az akkori környezetvédelmi és vízügyi miniszternek.

A miniszter válasza<sup>1</sup> alapján az útszakasz végleges forgalomba vételi engedéllyel a környezetvédelmi hatóság hozzájáruló nyilatkozatának hiánya miatt nem rendelkeznek. A miniszter rögzítette, hogy az engedélyező hatóság nem tudott érvényt szerezni a határozatába foglalt kötelező előírásnak, továbbá arról is tájékoztatta a biztost, hogy a Közlekedéstudományi Intézet Rt. helyszíni zajmérések alapján készített zajvédelmi szakvéleménye szerint az érintett lakóterületen nappal 7 dB, éjjel 11 dB határérték túllépés állapítható meg. A túllépés mértékére, valamint a beérkező rendszeres lakossági panaszokra tekintettel a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség zaj- és rezgésvédelmi szempontú részleges környezetvédelmi felülvizsgálat elvégzésére kötelezte<sup>2</sup> a közút kezelőjét. Az útszakasz közútkezelőjeként a Magyar Közút Kht. benyújtotta a Felügyelőségre a közúti létesítményre vonatkozó felülvizsgálati dokumentációt, egyben nyilatkozott róla, hogy a szakértői javaslatok alapján megbízást adott a zajvédő falak építéséhez szükséges dokumentáció elkészítésére. Piliscsaba Nagyközség jegyzője mint elsőfokú építésügyi hatóság a zajvédő falak építésére vonatkozó kérelmet azonban elutasította.<sup>3</sup> A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium jogi és koordinációs szakállamtitkára – mivel véleménye szerint valószínűsíthető, hogy a jegyzői határozatot hatáskör hiányában adták ki – kérte<sup>4</sup> a Pest Megyei Közigazgatási Hivatalt, hogy a jegyzői határozatot hatásköri szempontból vizsgálja meg, és tegye meg a szükséges intézkedéseket.

## 2. A Pest Megyei Kormányhivatal válasza

A Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal (a továbbiakban: környezetvédelmi hatóság) válasza<sup>5</sup> szerint a 10-es számú főút közlekedésből származó zajterhelésének meghatározása érdekében a Járási Hivatal Környezetvédelmi Mérőközpontja 2019. június 11-12-én környezeti zajterhelést ellenőrző vizsgálatot végzett<sup>6</sup> a Piliscsaba, Fő u. 3. szám és a Tábor köz 11. szám alatti lakóépületeket<sup>7</sup> érintően.

A tájékoztatás szerint a zajvizsgálati szakvélemény megállapítja, hogy a közúti közlekedésből származóan a terhelési pontban fellépő zaj mértékadó forgalmi helyzethez tartozó megítélési A-hangnyomásszintjei a Tábor köz 11. szám alatti lakóépület esetében sem a nappali, sem az éjjeli időszakban nem haladják meg a vonatkozó zajterhelési határértékeket, míg a Fő u. 3. szám alatti lakóépület esetében a nappali időszakban 2 dB, az éjjeli időszakban 5 dB a túllépés mértéke.<sup>8</sup>

A zajvizsgálat eredményei alapján a kimutatott túllépés nem éri el a hatósági intézkedéshez szükséges *jelentős* mértéket, így a környezetvédelmi hatóság álláspontja szerint a jelenlegi zajhelyzettel kapcsolatosan nincs jogszabályi lehetősége intézkedés megtételére.

## 3. Az Agrárminisztérium válasza

Az agrárminisztert álláspontjának kifejtése mellett arról is kérdeztük, van-e tudomása a

---

<sup>1</sup> A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium 2006. július 31-én kelt KJHF-1003/4/2006. ügyszámú levele

<sup>2</sup> A Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség KF:1159/2004. számú határozata

<sup>3</sup> Piliscsaba Nagyközség jegyzőjének 1207-2/2006. számú határozata

<sup>4</sup> A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium Jogi és Koordinációs szakállamtitkárának KJHF-1003/5/2006. ügyiratszámú levele

<sup>5</sup> A Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatalának PE-06/KTF/8523-54/2019. számú levele

<sup>6</sup> A Környezetvédelmi Mérőközpont zajvizsgálata a 10-es számú főút 23+754 és 24+755 km szelvények közötti szakaszán.

<sup>7</sup> A zajmérés vizsgálati pontjainak kijelölése a tárgyi szakaszon korábban elvégzett zajvizsgálatok eredményei alapján történt. A 2005-ben – a VIBROCOMP Kft. által – végzett zaj- és rezgésvédelmi felülvizsgálat során a legnagyobb túllépést a Fő u. 3. sz. alatti épület védendő homlokzata előtt mérték.

<sup>8</sup> A vizsgálatról készült 2019/05. számú zajvizsgálati szakvélemény

korábbi, 2006-ban kelt miniszteri tájékoztatásban szereplő folyamatok eredményéről.

A miniszter válasza<sup>9</sup> szerint a korábbi üggyel kapcsolatos dokumentumok irattári felkutatása nem járt eredménnyel sem az Agrárminisztérium, sem a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség, sem pedig a Pest Megyei Közigazgatási Hivatal jogutódja, a Pest Megyei Kormányhivatal esetében. A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium KJHF-1003/5/2006. számú megkeresésének eredményéről ezért nem tudott részletes tájékoztatást adni.

A miniszter ugyanakkor jelezte, hogy a Kormányhivataltól az ügy kapcsán bekért tájékoztatás szerint nem indult hatósági eljárás a közlekedési hatóság engedélyében előírt zajvédő fal építése érdekében. A miniszter válasza szerint „zajvédelmi hatósági hatáskörében a Kormányhivatalnak jelenleg nincs eljárási kötelezettsége, sem lehetősége.” Ezt a zajvédelmi szabályokban foglaltakra alapozta, amely szerint<sup>10</sup> a környezetvédelmi hatóság akkor kötelezi zajvédelmi szempontú részleges környezetvédelmi felülvizsgálatra a közlekedési vonalas létesítmény mindenkori üzemeltetőjét, ha az üzemelő közlekedési zaj- és rezgésforrás által okozott zaj jelentős mértékben meghaladja a külön jogszabály szerinti közlekedési zajtól származó határértékeket, és a létesítményre nem készült külön jogszabály szerinti zajvédelmi intézkedési terv. A válasz szerint a tárgyalt eset a feltételeknek nem felel meg, mert az útszakasz fő közlekedési létesítmény,<sup>11</sup> azaz a stratégiai zajtérkép és intézkedési terv-készítési kötelezettséggel érintett létesítmények közé tartozik. A miniszter tájékoztatása szerint az e létesítményekre vonatkozó intézkedési tervek előkészítése jelenleg is zajlik. A feladatot az innovációs és technológiai miniszter kijelölése alapján a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. látja el.

A miniszter álláspontja szerint „a tárgyalt helyzet elsősorban az üzleti szabályozás hiányosságainak következtében állt elő, amelyek az út használatba vételét követő két éven túl nem adnak lehetőséget arra, hogy a közlekedési hatóság érvényt szerezzen a határozatában foglalt feltételeknek. Az üzleti jogszabályok módosítása érdekében javaslom a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 94/2018. (V. 22.) Korm. rendelet 116. §-ának 18. pontja szerint a közlekedésért felelős innovációs és technológiai miniszter megkeresését.”

## **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 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.

<sup>9</sup> Az Agrárminisztérium KmF/73-1/2020. iktatószámú levele

<sup>10</sup> Zr. 14.§ (2) bekezdése

<sup>11</sup> A környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló 280/2004. (X. 20.) Korm. rendelet 1. c) pontja alapján

## II. Az érintett alapvető jogok és elvek tekintetében

Az alapvető jogok biztosja 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 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 alkotmánybírósági 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 3106/2013. (V.17.) AB határozata szerint „[8] Az Alaptörvény B) cikk (1) bekezdése szerint Magyarország jogállam. A jogállamiság követelményének számos összetevője van, egyben eredője is egyéb külön alkotmányos értékeknek. A jogállamiság az állam működésének egyik meghatározó elve, melynek át kell hatnia a jogrendszer egészét. A jogállamiság egyik feltétlen ismérve a jogbiztonság, mely megköveteli az egyes jogintézmények működésének kiszámíthatóságát, az egyes normák egyértelműségét. Ebből fakadóan a jogszabály szövegének értelmes és világos, a jogalkalmazás során felismerhető normatartalmat kell hordoznia.”

Az Alkotmánybíróság – amint azt 3284/2017. (XI.14.) számú határozatában kimondta – következetes gyakorlata szerint a jogállam nélkülözhetetlen eleme a jogbiztonság. A jogbiztonság az államtól, és elsősorban a jogalkotótól azt követeli meg, hogy a jog egésze, egyes részterületei és szabályai világosak, egyértelműek, hatásukat tekintve kiszámíthatóak és a norma címzettjei számára is előre láthatóak legyenek. A jogbiztonság egyik legfontosabb alapkövetelménye a jogszabályok kiszámíthatósága és az egyes jogi normák egyértelműsége {9/1992. (I. 30.) AB határozat, ABH 1992, 59, 65.; 38/2012. (XI. 14.) AB határozat, Indokolás [84]; 3047/2013. (II. 28.) [27] 4.1. Az Alkotmánybíróság AB határozat, Indokolás [13] és [16]; 3106/2013. (V. 17.) AB határozat, Indokolás [8]; 24/2013. (X. 14.) AB határozat, Indokolás [48]; 33/2014. (XI. 7.) AB határozat, Indokolás }.

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, amely jogot a (2) bekezdés értelmében 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 mellett – a 16/2015. (VI. 5.) AB határozat összegzi egyértelműen 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”.

„[80] 3. ...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 kötelességet jelenti. Ebben a tekintetben az „alanyi jogok feladatát is jogalkotási és szervezési garanciákkal kell az államnak pótolnia” (ABH 1994, 134, 139.). 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.” (ABH 1994, 134, 140.).”

„[91]... 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. ...”

### **III. A vizsgált ügy tekintetében**

#### **1. A korábbi ügy és a jelen ügy kapcsolata**

Hivatalunk a mondottak alapján a zajvédő falak megépítésének elmaradása miatt – a tényállásban leírtaknak megfelelően – már korábban is eljár. A vizsgálatban szerzett utolsó információk arról szólnak, hogy az illetékes minisztérium megkereste a Pest Megyei Közigazgatási Hivatalt annak érdekében, hogy Piliscsaba Nagyközség jegyzője határozatát (a zajvédő fal utólagos létesítése érdekében benyújtott engedélykérelem elutasítását) hatásköri szempontból vizsgálja felül.

A tényállásban bemutatottak szerint a közigazgatási hivatal esetleges eljárásáról nem sikerült adatokat fellelni, az előírt zajvédő fal ugyanakkor nem épült meg, így figyelmen kívül maradtak az akkor jogerős környezetvédelmi előírások, amely a *jogbiztonsággal és az egészséges környezethez való joggal összefüggő visszásságot eredményez.*

Jelen eljárásban vizsgálandó, hogy van-e olyan hatóság, amelynek – ebben a helyzetben – fennáll az intézkedési lehetősége a korábbi engedély alapján a zajvédő fal megépítésének kikényszerítésére. Az akkori engedélyt a közlekedési hatóság adta ki, ez az engedély tartalmazta a környezetvédelmi hatóság előírásait is.

*Az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 15/2000. (XI. 16.) KöViM rendelet 29. §-a szerint a hatóság az engedély nélkül végzett építkezés tudomására jutásától számított egy éven belül, legkésőbb azonban a tényleges használatbavételtől számított két éven belül intézkedhet az út fennmaradása iránt. Az építkezéskor hatályos jogszabályi rendelkezések alapján megállapítható, hogy a közlekedési hatóságnak a korábbi építési engedélyben foglaltakkal kapcsolatosan nincs eljárási lehetősége. Tekintettel arra, hogy az idézett jogszabályi határidő a hatáskörrel rendelkező hatóság intézkedése nélkül telt el, álláspontunk szerint a konfliktus a korábbi engedély alapján nem orvosolható.*

Az Ajbt. 18. § (5) bekezdése szerint, ha az ügyben jogerős vagy véglegessé vált közigazgatási határozat született, az alapvető jogok biztosához ennek közlésétől számított egy éven belül lehet beadvánnyal fordulni. A közlekedési hatóság eljárásának hiányát és akkori mulasztását érintően jelen eljárásunkban nem tehetünk intézkedést.

#### **2. A jelenlegi panasz környezetvédelmi vonatkozásai**

I. A panaszbeadvány beérkezését követően megállapítottuk, hogy a mostani zajterheléssel összefüggésben a zajvédelmi kérdésekben hatáskörrel rendelkező környezetvédelmi hatóság járhat el. Tekintettel arra, hogy az Ajbt. szabályai alapján a lezárt

hatósági eljárásokat vizsgálhatjuk, a beadványt – eljárás indítása és az esetlegesen szükséges intézkedések megtétele érdekében – megküldtük a környezetvédelmi hatáskörrel rendelkező Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatalának.

A környezetvédelmi hatóság zajmérésének eredménye szerint<sup>12</sup> az útszakaszon tapasztalható közlekedési zaj határérték-túllépéssel jár, ugyanakkor a túllépés nem éri el a *jelentős*<sup>13</sup> mértéket.

Ahogy azt már korábban kifejtettük, a vonatkozó zajvédelmi szabályok értelmében a környezetvédelmi hatóság abban az esetben kötelezi a közlekedési vonalas létesítmény mindenkori üzemeltetőjét zajvédelmi szempontú részleges környezetvédelmi felülvizsgálatra, ha az üzemelő közlekedési zaj- és rezgésforrás által okozott zaj jelentős mértékben meghaladja a külön jogszabály szerinti közlekedési zajtól származó határértékeket, és a létesítményre nem készült külön jogszabály szerinti zajvédelmi intézkedési terv vagy zajvédelmi program.<sup>14</sup> Mivel jelen esetben a túllépés ezt a mértéket nem érte el, a környezetvédelmi hatóság az útszakasz közlekedési zajterhelésével kapcsolatosan nem intézkedett.

A hatóság álláspontjának alapja a hatósági zajmérés eredménye. A panaszos a hatósági mérés megfelelőségével kapcsolatosan több kifogással élt, véleménye szerint az nem rögzítette pontosan a 10. számú főút sérelmezett közlekedési zajterhelését. Az alapvető jogok biztosaként és annak szakmai helyetteseként ugyanakkor a hatóság által lefolytatott szakmai méréseket – más eljárásban hozott ezzel ellentétes tartalmú döntés meghozataláig – szükségképpen jogszerűnek és szakszerűnek kell tekintenünk.

Figyelemmel arra, hogy a környezetvédelmi hatóság a zajmérés alapján a jogszabályoknak megfelelő tartalmú döntést hozott, a járási hivatal eljárását érintően *alapvető joggal összefüggő visszásságot nem állapítottunk meg*.

II. A zajterhelés megismerése érdekében a jelenlegi vizsgálat ideje alatt két zajmérést is végeztek.

A környezetvédelmi hatóság mérőközpontja – a tényállásban leírtaknak megfelelően – 2019. június 11-12-én két mérési pontnál végzett zajmérést. A mérés eredménye szerint a *mértékadó forgalmi terhelés* a Fő út mentén közvetlenül fekvő ingatlan esetében nappal 2 dB-lel, éjjel pedig 5 dB-lel haladja meg a vonatkozó határértéket, míg a Fő úttól távolabb fekvő ingatlannál határérték-túllépést nem mutatott az eredmény. Ezek az adatok ugyanakkor nem azonosak a mérőműszerrel a helyszínen mért – *aktuális* – adatokkal, mivel a mértékadó zajterhelés számításához az aktuális eredmény korrekcióját<sup>15</sup> is el kell végezni.

A mérés során megtörténik a járműforgalom nagyságának és a közlekedésben részt vevő gépjárművek sebességének a mérése is, és ezeket az értékeket kell összevetni a Magyar Közút Zrt. által nyilvántartott aktuális forgalom-nagysági adatokkal, valamint mértékadó sebességgel.

---

<sup>12</sup> A hatósági zajméréssel a következő pontban részletesebben is foglalkozunk.

<sup>13</sup> A Hr. 8. § a) pontja szerint a terhelési határérték túllépése jelentős, ha zaj esetén 10 dB-nél nagyobb mértékű.

<sup>14</sup> Zr. 14. § (2) bekezdés

<sup>15</sup> A  $K_f$  korrekció a mértékadó forgalmi adatokból számított vonatkoztatási egyenértékű A-hangnyomásszint és az aktuális forgalmi adatokból számított vonatkoztatási egyenértékű A-hangnyomásszint különbsége.

Jelen helyzetben a mérési jegyzőkönyv alapján megállapítható, hogy a számolt járműforgalom mértéke<sup>16</sup> jelentősen meghaladja a mértékadó forgalmi adatok<sup>17</sup> szerinti járműforgalmat, különösen az éjszakai időszakban, valamint a II. és III. járműkategóriába tartozó gépjárművek esetén. Úgyszintén kiemelendő a járműsebesség-mérési adatok<sup>18</sup> és a mértékadó sebesség<sup>19</sup> közötti eltérés is.

Mindezeknek az aktuális adatok vonatkozásában alkalmazott korrekció során van jelentősége. Minél nagyobb az eltérés a mérés során tapasztalt és a nyilvántartott adatok között, annál nagyobb lesz a korrekció értéke is. Tárgyi zajmérés során a korrekció nappal -2,5 dB, míg éjjel -7,5 dB volt, amely kapcsán kijelenthető, hogy ezek az értékek a hatósági intézkedés lehetőségét is befolyásolják.

A Vibrocomp Kft. a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Megyei Igazgatósága megbízásából 2019. július 17-18-án végzett zajmérést. A mérési pontok közül az első a Fő út mentén közvetlenül fekvő lakóépület (Fő u. 1a), míg a második mérési pont a Fő úttól távolabb fekvő (a hatósági mérésen alkalmazott mérési ponttól eltérő) ingatlan. A Vibrocomp mérése alapján a mértékadó zajterhelési érték a Fő u. 1a épület esetén nappal 4,2 dB, míg éjjel 8,2 dB határérték-túllépést mutatott, míg a távolabb fekvő épület esetén határérték-túllépést csak éjjel állapított meg, 0,9 dB értékben.

E mérés során is komoly különbség volt a mértékadó és az aktuális (24 órás) mérési eredmények között. A vizsgálat alatti zajterhelés nappal 3,6–9,2 dB-lel, éjjel 3,4–16,2 dB-lel haladta meg a vonatkozó határértéket, vagyis „a vizsgált időszakban Piliscsaba lakóépületei környezetében jelentős mértékű határérték túllépés volt”.<sup>20</sup>

A cég a 24 órás mérési értékek alapján megállapított jelentős mértékű túllépés okaként a mérés idején számolt forgalom nagyságát, a sebességtúllépés nagyságát, valamint az útburkolat minőségét jelölte meg. A mérés alatt számolt forgalom az éves átlagos forgalomnál nappal kis mértékben nagyobb, éjjel viszont közel kétszeres mértékű volt.<sup>21</sup> A sebességtúllépés

<sup>16</sup> A számolt aktuális átlagolt jármű óraforgalom adatai:

	Forgalom nagysága (db/h)		
	I. jkat	II. jkat	III. jkat
nappal	981	66	65
éjjel	532	27	47

<sup>17</sup> A Magyar Közút Nonprofit Zrt. által készített „Az országos közutak 2017. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” szerinti éves átlagos jármű óraforgalom:

	Forgalom nagysága (db/h)		
	I. jkat	II. jkat	III. jkat
nappal	801	35	66
éjjel	121	6	12

<sup>18</sup> Járműsebesség-mérési adatok:

	Mért átlagolt járműsebesség (km/h)		
	I. jkat	II. jkat	III. jkat
nappal	57	55	54
éjjel	60	59	56

<sup>19</sup> A Magyar Közút Nonprofit Zrt. által készített „Az országos közutak 2017. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” szerinti mértékadó sebesség:

Mértékadó sebesség: v <sub>x</sub> (km/h)	
nappal	43,59
éjjel	49,83

<sup>20</sup> A Vibrocomp által készített zajterhelési vizsgálat jegyzőkönyve, 7. oldal

<sup>21</sup> A méréshez használt forgalmi adatok:

	Nappal (06-22)	Éjjel (22-06)
--	----------------	---------------



tekintetében a Vibrocomp<sup>22</sup> megállapítása szerint „a nappali rendőrségi és az éjszakai VIBROCOMP Kft. sebességmérési adatait figyelembe véve, a sebességhatárt túllépő járművek átlagban nappal 15 km/h, éjjel 20-25 km/h-val lépték túl a szakaszon megengedett legnagyobb sebességet, ez nappal 2,0-2,5 dB, míg éjjel 2,5-3,0 dB zajszint emelkedést jelent, amit a 24 órás mérési eredmények tartalmaznak.”<sup>23</sup> A mérés során alkalmazott korrekció e mérés esetén nappal 1,8–4,4 dB, éjjel 5,1–9,4 dB között alakult.<sup>24</sup>

Mindezek alapján szembetűnő – és a mérési eredményeket is befolyásoló – a különbség a mérések során számolt forgalomnagyság és átlagos járműsebesség, valamint a Magyar Közút nyilvántartása szerinti forgalomnagyság és átlagos járműsebesség között, amely kihatással van egy esetleges hatósági intézkedésre is.

III. Az Alkotmánybíróság 73/2006. (XII. 15.) AB határozatában megállapította, hogy a „zajvédelmi jogszabályok az emberi környezet és egészség megóvása érdekében állapítanak meg zaj- és rezgésvédelmi szabályokat.” E határozat szerint a „határértékek meghatározásának elsődleges indoka, alapvető célja az emberre már káros rezgések és zajok korlátozása, az egészség védelme.” A 430/B/2000. AB határozatában az Alkotmánybíróság azt is kimondta, hogy „a zaj-és rezgésterhelés kapcsán előírt határértékek (...) az egészséges környezethez való jog garanciájaként foghatók fel.”

Az Alkotmánybíróság idézett határozatai szerint a zaj- és rezgésvédelmi szabályok között a zajterhelési határértékeket az emberi egészség védelmére tekintettel határozták meg, ezek egészségügyi határértékek, és e határértékek kifejezetten az emberi egészséggel való összefüggésükben jelentik az egészséges környezethez való jog garanciáját.

A 17/2018. (X. 10.) határozatában „[79]...Emlékeztet ugyanis az Alkotmánybíróság arra, hogy a jogi védelem anyagi jogi alappillérei közé tartoznak a kibocsátási határértékek.” Kifejtette továbbá a testület, hogy „[99] A fentiekből az következik, hogy az Alaptörvény XXI. cikk (1) bekezdésének védelmi köréhez tartozik a zajszennyezéssel szembeni védelem, ezen belül is a környezetvédelmi jogszabályokkal már biztosított zajvédelem. A környezetvédelmet szolgáló jogintézmények visszalépésnek minősülő korlátozására más alapvető jog vagy alkotmányos érték érvényesítése érdekében (szükségesség) és arányos mértékben kerülhet sor az Alaptörvény I. cikk (3) bekezdésének megfelelően.”

A két (a hatóság és a Vibrocomp által lefolytatott) zajvizsgálat eredményei szerint a mértékadó – tehát jogszabályi előírások szerinti korrekcióval ellátott – zajterhelés tekintetében nem állapítható meg jelentős mértékű határérték-túllépés (viszont a zajterhelés ez esetben is határérték-túllépéssel jár), az aktuális, illetve 24 órás forgalomhoz tartozó adatok azonban mindkét esetben ennél súlyosabb terhelést, jelentős mértékű határérték-túllépést mutattak ki. Megállapítható ezek alapján, hogy a zajterhelés az egészséges környezethez fűződő joggal összefüggő visszas helyzetet eredményez.

Szeretnénk utalni arra, hogy az ombudsmani hivatal már korábban is felhívta a figyelmet a közlekedési zaj kezelésével kapcsolatos problémákra. A jövő nemzedékek országgyűlési

	I.	II.	III.	I.	II.	III.
24 órás mérés alatt számolt (j/nap)	15299	1112	1037	1988	128	176
Éves átlagos napi forgalom 2018 (ÁNF, j/nap)	15071	544	1021	1134	44	91

<sup>22</sup> A Vibrocomp 15:00-16:00 és 20:00-23:00 között 720 gépjármű sebességét vizsgálta, ebből 642 gépjármű lépte túl a sebességhatárt.

<sup>23</sup> A Vibrocomp által készített zajterhelési vizsgálat jegyzőkönyve, 8. oldal

<sup>24</sup> Ennél az adatsornál a Vibrocomp nemcsak a két mérési pontot vette figyelembe, hanem a Fő út 1a-tól a Fő út 15. számú ingatlanig tartalmaz eredményeket.

biztos a csendes környezet megőrzését és megteremtését biztosító jogi szabályozás megalkotására tett állásfoglalásában több alkalommal is foglalkozott a határértéket meghaladó közlekedési zajforrások elleni fellépés nehézségeivel, amely magában foglalta a Zr. 14. §-val, különös tekintettel a rendelkezésnek a Kvt. környezeti felülvizsgálattal összefüggő szabályaival<sup>25</sup> kapcsolatos aggályokat is.<sup>26</sup>

A jelenlegi zajmérések igazolják a környezetvédelmi hatóságnak az út létesítések fennálló álláspontját, amely szerint a kiugró értékek miatt zajvédő fal létesítése indokolt. Amint azt a jövő nemzedékek országgyűlési biztosa a szigetvári SPAR áruházal kapcsolatos ügyben is kimondta,<sup>27</sup> *sérti a fenntartható fejlődés és a megelőzés elvét az, ha a környezeti javakat, elemeket ingyenesként kezelve, azok terhelését a beruházási, fejlesztési döntéseknél figyelmen kívül hagyják.* Jelen ügy is alátámasztja, hogy a környezetvédelmi érdekek negligálása elhúzódó, elmérgesedő konfliktushelyzetet eredményez, amely az érintett lakosság alapvető jogának csorbulása mellett „visszahullik” a hatósági rendszerre is, és végső soron jelentősen igénybe veszi az állami rendszerek működését is.

### **3. A jelenlegi panasz rendőrségi vonatkozásai**

A zajprobléma mérséklése érdekében az érintett lakóterületen belül a Budapest felé haladó irányban a korábbi 70 km/h helyett 50 km/h-s, és a Dorog felé haladó irányban a korábbi 50 km/h helyett 40 km/h-s sebességkorlátozást vezettek be.<sup>28</sup> Emellett 22-06 óráig tartó időszakra 30 km/h-s sebességkorlátozás van érvényben (ez utóbbi intézkedés ugyanakkor a zajmérések idején még nem volt hatályos).

A sebességkorlátozás a sebességmérési adatok alapján nem éri el a hozzáfűzött zajcsökkentési eredményt, mivel a gépjármű-vezetők döntő többsége a sebességhatár megszegésével közlekedik.<sup>29</sup>

A rendőrség az elmúlt időszakban visszatérően végzett sebességmérési intézkedéseket, amelyek idejére – a panaszos álláspontja szerint – a zajterhelés is mérséklődött. Ez ugyanakkor a rendőrségi jelenlétet követően – szintén a beadványozó tájékoztatása alapján – gyorsan visszarendeződött az ellenőrzés nélküli kedvezőtlen állapotra.

A panaszos több alkalommal kezdeményezte a rendőrségnél VÉDA Közúti Intelligens Kamerahálózat részeként működő fix telepítésű komplex közlekedési ellenőrzési pont létesítését annak érdekében, hogy a sebességhatárok betartását elősegítse. Az Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság Közlekedésrendészeti Főosztály vezetőjének tájékoztatása alapján a rendőrség a VÉDA-kapu indokoltságát áttekintette, ugyanakkor nem támogatta annak megvalósítását. Emellett tájékoztatta a panaszost, hogy a rendőri jelenlétet és ellenőrzést az érintett szakaszon a rendőri szerv továbbra is biztosítja.

A panaszos több alkalommal kifogásolta a VÉDA kapuk kialakításának hiányát, sérelmezve a rendőrhatalósági intézkedés hatékonyságának elmaradását. A rendőrhatalóság eljárásával kapcsolatosan fontosnak tartjuk kiemelni, hogy a rendőrségi ellenőrzés módjának és eszközeinek megválasztása szakmai döntés, ezért abban a kérdésben, hogy mely útszakaszokat

<sup>25</sup> Kvt. 74. § (1) bekezdés, vö. Kvt. 4. § 7. pont

<sup>26</sup> JNO-157/2010. számú állásfoglalás, 148-150, valamint 167-171. pont. ([http://www.jno.hu/hu/af/jno-157-2010\\_zajos.pdf](http://www.jno.hu/hu/af/jno-157-2010_zajos.pdf))

<sup>27</sup> A jövő nemzedékek országgyűlési biztosának JNO-144/2010. számú állásfoglalása a szigetvári SPAR áruház utági létesítményei által okozott zavaró zajhatás tárgyában lefolytatott vizsgálatáról

<sup>28</sup> A Vibrocomp dokumentációja alapján 2019 júniusában

<sup>29</sup> A Vibrocomp mérése alatt 720 ellenőrzött járműből 642 gépjármű lépte túl a sebességhatárt. (A Vibrocomp által készített zajterhelési vizsgálat jegyzőkönyve, 7. oldal)

védje VÉDA kapu, és mely útszakaszok közlekedési ellenőrzését lássa el a rendőrség egyéb módon, nem foglalhatunk állást.

Szeretnénk megjegyezni, hogy a VÉDA-kapuk által biztosított állandó ellenőrzés lehetősége mellett számos településen élnek a közlekedési szabályok betartásának elősegítése érdekében más, a sebességhatárok felhívására alkalmas eszközzel. Ilyenek többek között a LED-es sebességmérő táblák, amelyek a megadott sebességnél gyorsabban közlekedő gépjárművek vezetőit villogó üzemmódban hívják fel a gyorsajtás tényére. Ezek adott esetben kamerával is kombinálhatók. A betartandó sebességhatár értelmezését, és ezáltal a hatékonyságát (közlekedők általi elfogadását) segítheti elő a 'zajvédelem' kiegészítő tábla; véleményünk szerint a sebességkorlátozás okának megértése sok esetben javítja a korlátozás betartásának arányát is. Mindezek mellett pedig léteznek olyan fizikai jellegű közlekedésszervezési beavatkozások (pl. terelő szigetek, lassító csíkok), amelyek szintén hozzájárulhatnak a sebességkorlátozás betartásához. Álláspontunk szerint minden olyan intézkedést érdemes megfontolni, amely növeli a sebességkorlátozás betartásával közlekedő járművek számát.

#### **4. Összefoglalás**

A vizsgálat során megállapítottuk, hogy a környezetvédelmi hatóság eljárása formai szempontból nem okozott alapvető joggal összefüggő visszásságot. Emellett ugyanakkor fontosnak tartjuk kiemelni, hogy a sérelmezett szakaszon mért zajterhelés nem felel meg a zajvédelmi követelményeknek. Mindkét mérés korrekció nélküli adatai jelentős mértékű határérték-túllépést mutattak, a korrekció nagysága pedig a mért és a nyilvántartott adatok közötti lényegi eltérés miatt számottevő volt. Megjegyzendő, hogy már a Közlekedéstudományi Intézet Rt. korábbi vizsgálata is hasonló eredményt hozott. Fontosnak tartjuk emiatt, hogy a Magyar Közút Nonprofit Zrt. által frissített forgalmi adatok hozzáférhetővé válása után készüljön ismételt hatósági zajmérés az esetlegesen szükségessé, lehetővé váló hatósági intézkedések áttekintésére. Szintén fontosnak tartjuk emellett, hogy a rendőrség intézkedési lehetősége körében a leghatékonyabb eszközökkel járjon el a sebességhatárok betartása érdekében.

#### **Intézkedések**

Az alapvető joggal összefüggő visszásság orvoslása érdekében felkérjük

- a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Megyei Igazgatóságának vezetőjét, hogy intézkedjen az útszakaszra vonatkozó, a zajméréseket követő forgalomszámlálási adatok minél korábbi véglegesítése érdekében, majd ennek megtörténtéről tájékoztassa a Pest Megyei Kormányhivatal vezetőjét; továbbá tekintse át a lehetséges sebességcsökkentési intézkedéseket a közlekedés szabályosságának növelése érdekében;
- a Pest Megyei Kormányhivatal vezetőjét, hogy az útszakaszt érintő, aktualizált adatok alapulvételével végezzen ellenőrző mérést a panasz vonatkozásában és szükség esetén tegye meg a hatáskörébe tartozó intézkedéseket;
- a Pest Megyei Rendőr-főkapitányság vezetőjét, hogy a rendelkezésére álló leghatékonyabb eszközökkel járjon el a sebességhatár betartatása érdekében.

Budapest, 2020. az elektronikus dátumbélyegző szerint

Dr. Bándi Gyula

Dr. Kozma Ákos