

A JÖVŐ NEMZEDÉKEK ORSZÁGGYÜLÉSI BIZTOSA ÁLLÁSFOGLALÁSA

**a Budapest II. kerület, Lövház utca átépítésével kapcsolatban lefolytatott
vizsgálatról**

Tervezet

Ügyszám: JNO-494-~~4~~ /2010.
Ügyintéző: dr. Friedrich Ábel

I. A panasz

1. A panaszosok 2010. augusztus 6-án beadvánnyal fordultak a Jövő Nemzedékek Országgyűlési Biztosához. A beadvány szerint Budapest II. Kerület Önkormányzata a Lövház utca Káplár utca és Fény utca közötti szakaszát sétálóutcává alakította. Az átépítés kapcsán a forgalmat a Lövház utcáról a Filler utcára terelték, így ebből az irányból a Mammút áruház gépjárműparkolója kizárólag a Fény utcán keresztül közelíthető meg. A megnövekedett forgalom a házak lakóinak jelentős zaj- és légszennyezési többletterhelést okoz.
2. Sérelmezik, hogy az önkormányzati döntésről csak az átépítési munkák megkezdésével értesültek, a munkálatokat nem előzte meg lakossági tájékoztatás. Kifogásolják továbbá, hogy a polgármesterhez eljuttatott tiltakozó aláírásgyűjtésükben foglaltakra érdemi, a forgalomcsökkentést érintő választ nem kaptak.

II. A hatáskör megalapozása

3. Az Alkotmány 18. §, illetve 70/D. § (2) bekezdései szerint a Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez, és a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez való jogot – többek között – az épített és a természetes környezet védelmével valósítja meg.
4. Az állampolgári jogok országgyűlési biztosáról szóló 1993. évi LIX. törvény (a továbbiakban: Obtv.) 16. § (1) bekezdése szerint az országgyűlési biztoshoz bárki fordulhat, ha megítélése szerint valamely hatóság, illetve közszolgáltatást végző szerv tevékenysége során a beadványt benyújtó személy alapvető jogaival összefüggésben visszaélést okozott, feltéve, hogy a rendelkezésre álló közigazgatási jogorvoslati lehetőségeket – ide nem értve a közigazgatási határozat bírósági felülvizsgálatát – már kimerítette, illetve jogorvoslati lehetőség nincs számára biztosítva.

III. A tényállás

5. A panaszos, valamint Budapest Főváros II. Kerület Önkormányzatának Jegyzője által rendelkezésünkre bocsátott dokumentumok és tájékoztatások alapján a következő tényállást állapítottuk meg:

6. Az önkormányzat európai uniós pályázat¹ keretében a Lövház utca Káplár utca és Fény utca közötti szakaszát sétálóutcává alakította. Az uniós forrásból megvalósított beruházások közül vizsgálatunk kifejezetten a pályázat e részét tekintette át, elemezte a kapcsolódó dokumentumokat, illetve értékelte beruházás hatásait.
7. A II. Kerület Önkormányzata elfogadta a kerület Integrált Városfejlesztési Stratégiáját² (a továbbiakban: IVS), amely az önkormányzat középtávú céljait foglalja magában.³ Az IVS a kerületet területi egységekre, ún. akcióterületekre osztja fel. Ezekhez kapcsolódóan fogalmazták meg a terület helyzetértékelését, sajátosságait, illetve az abban megvalósítandó terveket tartalmazó akcióterületi terveket⁴. Az IVS vonatkozó fejezetei, valamint az adott településfejlesztési területre érvényes rendezési tervek (akcióterületi tervek) a településrendezés alapidokumentumai, amelyek tartalmával minden további tervezési dokumentumnak összhangban kell lennie. Az akcióterületi tervek által kijelölt célok megvalósításának konkrétumairól rendelkezik az egyes területekhez kapcsolódó Intézkedési Terv.
8. Az IVS rövid távú, 2-3 év alatt elérendő célok körében említi⁵ a sétálóutcás és csillapított forgalmú övezet kialakítását a városközpontban, amelynek érdekében a dokumentum szerint a következő „egységes forgalomtechnikai beavatkozásokra” van szükség:
 - Lövház utca Káplár utca és Fény utca közötti szakaszán járműforgalom korlátozása, időszakos kizárása;
 - A Marczibányi tér – Millenáris park közötti gyalogos kapcsolat kiemelt kezelése;
 - Retek utca kétirányúsítása a Filler utca és a Mammút I. parkológarázs bejárata között.
9. Tekintettel arra, hogy az IVS egységes, egyszerre megvalósítandó forgalomtechnikai beavatkozásként nevesíti, a sétálóutcás övezet létrehozása érdekében fenti intézkedések egyidejű megvalósítása szükséges.
10. Az önkormányzat elkészítette a Bel-Budai Akcióterületet érintő Akcióterületi Tervet⁶, illetve a kapcsolódó közlekedési intézkedési tervet⁷.
11. Az intézkedési terv megállapítja: „A terv elkészítése óta eltelt 13 év alatt a tervjavaslatban szereplő több ötlet valósult meg. A kerület legfőbb gondja, - a kerületen átmenő közúti forgalom kezelhetősége terén, - a helyzet rosszabbodott. A kerület táji és települési szerkezeti

¹ Új Magyarország Fejlesztési Terv Közép-Magyarországi Operatív Program, KMOP-5.2.2/ B-2008-0011 számú pályázat

² Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (a továbbiakban: Étv.) 7. § (5) bekezdése szerint a településfejlesztési koncepcióban foglaltak megvalósítása érdekében a városok és több település közös fejlesztési tervezése esetén integrált településfejlesztési stratégiát kell készíteni. Az integrált településfejlesztési stratégia meghatározza a települések településfejlesztési tevékenységét, összehangolja a különböző szakpolitikai megközelítéseket, összefogja és ütközteti az érintett partnerek (üzleti szektor, civil szektor, közszféra szereplői, lakosság) céljait, elvárásait, meghatározza a fejlesztési célokat, azok finanszírozási módját, továbbá a megvalósítás és fenntartás módját is összefüggéseiben kezeli.

³ Az önkormányzat megbízásából a Net Global Bt. és a Ganz-Danubius Fejlesztési Kft. 2008 májusában készítette a kerületi IVS-t, melyet az önkormányzat képviselő-testülete 175/2008. (V.15.) számú határozatával fogadott el.

⁴ Az akcióterületi terv nem Étv. szerinti, azonban a településfejlesztési pályázati eljárásokban elfogadott fogalom.

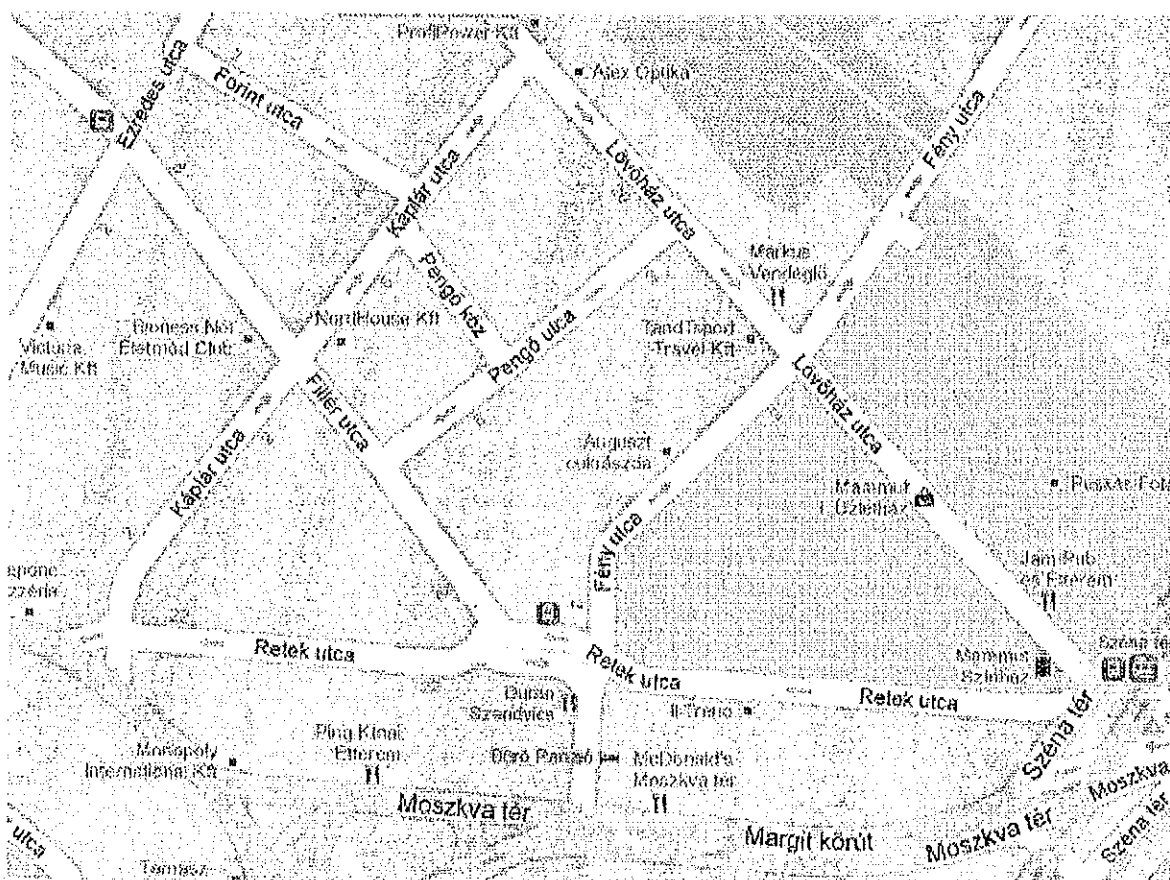
⁵ IVS 83. oldal

⁶ A Bel-Budai Akcióterületi Tervet a képviselő-testület 176/2008. (V.15.) számú határozatával

⁷ A Pro Urbe Kft. az önkormányzat megbízásából 1995-ben készítette el a II. kerület közlekedési intézkedési tervét, amelyet 2008-ban felülvizsgáltak.

adottságait ismerve az elmúlt 13 év alapján megállapítható, hogy javulást alapvetően csak a helyváltoztatás struktúrájának megváltoztatásáról lehet remélni.”⁸

12. Az intézkedési terv felülvizsgálatának helyzetértékelési része⁹ a helyszínnel kapcsolatosan az alábbiakat írja: „A Mammút I és II. átadásához alkalmazkodva átalakult a szűk térség forgalmi rendje. A kereskedelmi létesítmény jelentős forgalomvonzása észrevehetően lecsökkentette a Margit körút és a Moszkva tér átbocsátó képességét.”
13. A helyzetértékelés általános forgalombiztonságot emelő, illetve kapacitásbővítő beavatkozásként említi a Garas utca – Fillér utca csomópont jelzőlámpás szabályozását, valamint a Retek utca kétirányúsítását a Fillér utca és a Mammút I. parkoló garázs bejárata között¹⁰. Ennek indoka, hogy a Mammút I. parkoló garázs elérhetősége erősen korlátozott a jelenlegi forgalmi rend következtében. Az intézkedési terv erről a következőket írja: „A Retek utca Dékány utca és a parkolóház bejárata között kétirányúvá válik. A Margit körút és a Dékány utca között a déli oldali parkolósáv megszűnik, helyén önálló kerékpárút létesül. A terv a Mammút megbízására készül, a forgalmi rend változás nem érinti negatíván a környék forgalmi viszonyait.”



14. Forgalmcsillapítást, valamint a gyalogosforgalom előnyben részesítését szolgáló beavatkozásként pedig a Lovóház utca, Fény utca és Káplár utca közötti szakaszán a járműforgalom korlátozását, időszakos kizárását említi. Ezt az intézkedési terv felülvizsgálata a

⁸ Budapest II. kerület közlekedési intézkedési terv felülvizsgálata III. Intézkedési Terv Budapest, 2008. június 30., I. Előzmények 2. oldal

⁹ Budapest II. kerület közlekedési intézkedési terv felülvizsgálata I. Helyzetértékelés 2008. március 1., II. 1997 és 2008 között megvalósult jelentősebb közlekedési fejlesztések 6. oldal

¹⁰ Budapest II. kerület közlekedési intézkedési terv felülvizsgálata I. Helyzetértékelés 2008. március 1., II. 1997 és 2008 között megvalósult jelentősebb közlekedési fejlesztések 13. oldal

következőkkel kiegészíti: „Jelen intézkedési terv javaslatot tesz a Lövház utca Fény utca és Káplár utca közötti szakaszának gyalogosítására. Ezzel összefüggésben a Garas utca – Fillér utcai csomópontban jelzőlámpa szabályozás bevezetése szükséges.”¹¹

15. A beruházást megelőzően az önkormányzat a helyi újságban kérdőívet tett közzé, amelynek megválaszolása révén a lakosság kifejezhette véleményét. A lakossági tájékoztatás részeként az önkormányzat több ízben lakossági fórumot, sajtótájékoztatót tartott, a pályázattal kapcsolatos honlap fenntartásáról gondoskodott. Az önkormányzat a hozzá érkező lakossági kifogásokat írásban megválaszolta.¹²
16. A II. kerület jegyzője által készítettett, a Lövház utca forgalomcsillapításával kapcsolatos szakvélemény szerint¹³ több forgalmi konfliktus is jelentkezik az adott területen: egyik a gépjárművek-gyalogosok között keletkezik, „másik konfliktus abból adódik, hogy a terület beépítettsége nem kedvez a térség forgalmi szerepének. Szűk fordulók, keskeny utcák, emelkedőben elhelyezkedő csomópontok, stb. jellemzik a területet. (...) A terület fejlődésével párhuzamosan ezek a konfliktus pontok fokozatosan megszüntetésre kerültek, de még jelenleg is találhatóak olyan helyek, ahol a parkolásból, a forgalomtechnikai kialakításból adódnak kedvezőtlen helyzetek és ez a helyzet a terület beépítettségéből adódóan az elkövetkező időben javulni nem, de biztosan romlani fog. Ebben a helyzetben minőségi javulást szinte kizárólag a gépjármű forgalom erőteljes korlátozása, esetenként kizárása hozhat.” A szakvélemény szerint továbbá: „(...) a bevezetés után fél évvel utóvizsgálat készítendő a hatásterületen és ez alapján kell a bevezetett forgalomtechnikai intézkedéseket véglegesíteni, illetve felülvizsgálni.”
17. Az önkormányzatnak Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatala Közlekedési Ügyosztály Közlekedés Hatósági Alosztálya Bp. II. ker. Lövház utca – Marcibányi tér (déli oldal) – Keleti Károly utca burkolatépítése és díszurkolat kialakítása vonatkozásában út-járda építésére engedélyt adott¹⁴. A határozat meghozatalában a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség (a továbbiakban: Felügyelőség) szakhatóságként részt vett, az engedély megadásához kikötésekkel hozzájárult. Kikötésként többek között az alábbiakról rendelkezett: „Amennyiben a forgalomba helyezést követően a közlekedési létesítmények környezetében lakossági panaszra okot adó zajterhelés mutatható ki, a *zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól* szóló 284/2007. (X. 27.) Korm. rendelet 3. § (3) bekezdése alapján zajvizsgálattal kell a követelményértékek teljesülését ellenőrizni, a zajszökkentéshez intézkedési tervet kell készíteni, amit a zajvizsgálati szakvéleménnyel együtt a Felügyelőséghez jóváhagyásra be kell nyújtani.”
18. Az önkormányzat forgalomszámlálást végeztetett a Retek utca – Fény utca vonatkozásában, amelyben a Retek utcáról a Fény utcára kanyarodó bal sáv forgalomművelő hatását vizsgálta. A forgalomszámlálást mind a forgalmi rend megváltoztatása előtt, mind utána elvégezték.¹⁵

¹¹ Budapest II. kerület közlekedési intézkedési terv felülvizsgálata III. Intézkedési Terv Budapest, 2008. június 30., 1. Gyalogos forgalom 4. oldal

¹² Az önkormányzat a beruházásra rendelkezésre álló forrásokból 14.200.000 Ft-ot fordított a lakosság tájékoztatására.

¹³ A szakvéleményt a ProUrbe Kft. adta 2009. január 4-én.

¹⁴ 2009. február 24-én kelt 10-639/13/2009. számú határozat

¹⁵ A forgalomszervezés előtti mérést 2009. október 14-én, reggel 7:15-8:15, illetve 16:15-17:15 óra között végezték. A délelőtti mérés adatai alapján a Fény utcára összesen 391 db gépjármű hajtott be, ebből 35 db a Retek utca felől jobbra kanyarodva. A délutáni adatok szerint a Fény utcára 480 db gépjármű hajtott be, ebből 79 db a Retek utca felől jobbra kanyarodva. A forgalomszervezést követő mérést 2010. június 16-án, azonos időszakokban végezték, melynek adatai alapján a délelőtti, Fény utcára hajtó gépjárművek száma összesen 477, ebből 31 db a Retek utcáról jobbról, 114 db pedig a Retek utcáról balról kanyarodott. A délutáni eredmények szerint a Fény utca forgalma 668 db gépjárművet számlált, ebből a Retek utcáról jobbról kanyarodott 70 db, balról pedig 184 db gépjármű. A forgalomszámlálás elkészítésében a ProUrbe Kft. működött közre.

IV. Jogi elemzés

A/ Az önkormányzat egészséges környezettel kapcsolatos feladatáról

19. Az önkormányzatnak feladata az egészséges környezet fenntartása. Az Ötv. 8. § (1) bekezdése szerint a települési önkormányzat feladata a helyi közszolgáltatások körében különösen az épített és természeti környezet védelme.
20. 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.
21. A Magyar Köztársaság Alkotmányáról szóló 1949. évi XX. törvény 18. §-a szerint a Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez. A 70/D. § (1) bekezdése alapján a Magyar Köztársaság területén élőknek joguk van a lehető „legmagasabb szintű” testi és lelki egészséghez, míg a (2) bekezdés alapján ezt jogot a Magyar Köztársaság az épített és a természetes környezet védelmével valósítja meg.
22. A környezet védelméről szóló 1995. évi LIII. törvény alapfogalmai között szereplő megelőzés követelménye jelen esetben az ismert és várható hatások elleni fellépést jelenti, amely elvárja az önkormányzat részéről a szükséges megalapozottságot, illetve körültekintést. A fenntartható fejlődés elve, valamint ezzel szoros összefüggésben az egységes védelem elve megkövetelik, hogy az önkormányzat olyan döntéseket hozzon, amelyek hosszú távon is javulást eredményeznek. Tekintettel arra, hogy az önkormányzati döntések hatásának viselői a lakosok, ezért őket a döntéshozatali eljárásba fokozottan be kell vonni, érdekeiket képviselni kell.
23. Az Alkotmánybíróság 28/1994 (V. 20.) AB határozata¹⁶ alapján az állam, valamint az önkormányzat nem élvez szabadságot abban, hogy a környezet állapotát romlani engedje, vagy a romlás kockázatát megengedje. E magas szintű védelem miatt elvárt tehát, hogy megalapozott, körültekintő előkészítés előzze meg a döntést, hiszen az közvetlen hatással van a városi élő és élettelen környezetre, a lakosság egészségi állapotára.
24. Minderre tekintettel vizsgálatunk arra irányult, hogy az önkormányzat a döntését megfelelően előkészítette-e, illetőleg eljárása során a tőle elvárható körültekintéssel járt-e el. Az ügy közérdekűségére figyelemmel vizsgáltuk azt is, hogy az önkormányzat a döntés előkészítésének folyamatába a lakosságot megfelelően bevonta-e, illetve a lakossági kifogásokat kezelte-e. Szükséges, hogy az egészséges környezethez való jog egyesek vonatkozásában megjelenő sérelme ne legyen szükségtelen és aránytalan, vagyis a forgalomszervezési intézkedés megfelelően indokolt legyen és az egészséges környezethez való jog magasabb szintű és általános érvényesülését szolgálja.

¹⁶ Az Alkotmánybíróság határozatában megállapította, hogy a környezethez való jog jelenlegi formájában nem alanyi alapjog, de nem is pusztán alkotmányos feladat vagy államcél, amelynek megvalósítási eszközeit az állam szabadon választhatja meg, hanem elsősorban önálló és önmagában vett intézményvédelem, azaz olyan sajátos alapjog, amelynek az objektív, intézményvédelmi oldala túlnyomó és meghatározó. Így az e joggal kapcsolatos kérdéseket mindig az állami szervek környezetvédelmi intézkedések tételére vonatkozó kötelessége oldaláról kell vizsgálni, nem pedig az egyes embereket a konkrét helyzetben megillető jogosultságok oldaláról. Az állam környezetvédelemre vonatkozó kötelességei teljesítésének garanciáit emeli az alapjogok szintjére. E jog sajátosságai folytán mindazokat a feladatokat, amelyeket másutt alanyi jogok védelmével teljesít az állam, itt törvényi és szervezeti garanciák nyújtásával kell ellátnia. Ez azt jelenti, hogy a fő vizsgálatási pont az, hogy az önkormányzat megtesz-e minden szükséges intézkedést az alapjog érvényesítése érdekében.

B/ Az önkormányzat beruházással kapcsolatos eljárása

25. Az önkormányzat által készített IVS megléte feltétele az uniós városfejlesztési támogatások igénybevételének. Az IVS-ben megjelölt egyik akcióterület vonatkozásában elvégzendő feladatok pontosítására, az elvégzendő intézkedések konkrét formáinak meghatározására az önkormányzat elkészítette a vizsgálatunk tárgyát képező beruházást érintő Bel-Buda Akcióterület Akcióterületi Tervét, valamint az akcióterületet érintő Intézkedési Tervet.
26. E dokumentumokat az önkormányzat a döntés előtti helyzetértékelés érdekében, illetve a megalapozott döntés előkészítése érdekében készítette, az ezekben említett intézkedések azonban nem minden esetben felelnek meg a ténylegesen bekövetkezett változtatásoknak.
27. Az előkészítő dokumentumok (így az IVS, illetve az intézkedési terv is) többször kiemelik a Retek utca Mammút I. parkológarázsig tartó szakaszának kétirányúsítását. Az intézkedés célja éppen az, hogy a Mammútba ebből az irányból érkező gépjárművek ne kizárólag a Fény utcán keresztül ériék el a Mammút parkológarázsát. E dokumentumok a kétirányúsítást a Lövház utca sétálóutcává alakításának feltételeként, azzal egyidőben („egységes forgalomtechnikai beavatkozásként”) elvégzendő intézkedésként nevesítik.
28. A Retek utca említett kétirányúsítása nem történt meg annak ellenére, hogy mindegyik előkészítő dokumentum külön kiemeli a Mammút által vonzott forgalom jelentős mértékét és hatását.
29. A II. kerületi önkormányzat által készített szakvélemény a helyzet értékelése után kiemeli, hogy javulást kizárólag a forgalom erőteljes korlátozása, avagy kizárása hozhat. Azzal együtt, hogy az önkormányzat erőfeszítését a területen áthaladó forgalom enyhítésére az új forgalmi rend kialakítása kapcsán el kell ismerni, a Lövház utcával kapcsolatos beruházása nem értelmezhető forgalomcsökkentő beavatkozásként.
30. A Lövház utca kiemelt szakaszán a forgalom annak eredményeként csökkent, hogy azt a forgalomtechnikai intézkedésekkel elterelték onnan. Ugyanez az intézkedés azonban megnövekedett forgalmi terhet ró a környező utcák lakosaira, így összességében nem forgalomcsökkentés, hanem csupán a forgalom áthelyezése valósult meg. A beruházás egyik célja a forgalom csökkentése, azonban az általa máshol indukált forgalomtöbblet kezelése szükséges.
31. Az átszervezés – az elvégzett forgalomszámlálási adatok alapján – délelőtti időszakban több mint 20%-os, délután pedig megközelítőleg 40%-os forgalomnövekedést eredményezett a Fény utcában. A többletterhelés konkrét számai szerint a délutáni időszakban az eddigi percenkénti 8 gépjárműhöz a Retek utcáról balról percenként további 3 gépjármű érkezik.
32. A forgalomátszervezés kapcsán készített szakvélemény a beavatkozást követő fél évvel később felülvizsgálatot és az intézkedések véglegesítését javasolta. A forgalomszámlálás adatai ismeretében a forgalomnövekedés mértéke miatt a forgalom eképpen irányítása felülvizsgálatra szorul.
33. Az út-járda építést engedélyező határozat szakhatósági kikötései között a Felügyelőség „lakossági panaszra okot adó zajterhelés” esetén zajvizsgálat készítését rendelte el. A döntés előkészítése során, illetve a forgalom átszervezését követően ezért hiányosság, hogy az önkormányzat annak ellenére nem végeztetett lég- és zajszennyezettségi mérést a többletforgalmat felvevő utcák tekintetében, hogy a forgalomszámlálás adatai által kimutatott 20-40%-os forgalomnövekedés mindenképpen lakossági panaszra okot adó zajterhelésnek

minősül. E mellett az önkormányzathoz lakossági panasz is érkezett, amely a gépjárműforgalom által keletkező zaj- és légszennyezést sérelmezi.

34. A vonatkozó jogszabályi előírások szerint¹⁷ a forgalomszervezési döntés során az útszakaszt érintő szennyezettség nem emelkedhet az előírt határérték fölé, sőt a határértékeket megközelítő adatok esetén is csak akkor fogadható el az átszervezés, ha a beruházással járó forgalom-átszervezéssel egyidejűleg más intézkedések a határértékek betartását biztosítják.
35. A Lövház utca egy részének sétálóutcává alakításával az önkormányzat a helyszín közlekedési szempontból vett alapvető terheltsége okán lényeges beavatkozást hajtott végre az ott élők életviszonyaiban. A 140 méter hosszú sétálóutcat a Lövház utca középső részén alakították ki, így a gépjármű-közlekedés számára nyitott és zárt útszakaszok követik egymást. Mindamellett, hogy a sétálóutcak kialakítása a város élhetővé tételének támogatandó eszköze, az itt megvalósított sétálóutca hosszúságára és elhelyezkedésére tekintettel megkérdőjelezhető, hogy el tudja-e látni a neki szánt szerepet. Az önkormányzat által megfogalmazott cél szerint ugyanis a sétálóutca környékén található közszolgáltatási, kereskedelmi és kulturális funkciókat ellátó intézmények (Millenáris Központ, Mammút, könyvtár, önkormányzat épülete) között a sétálóutca összekötő kapocsként szolgál, ugyanakkor kérdéses, hogy ezt a célt a beruházás el tudta-e érni, illetve, hogy az intézkedés által generált negatív hatások arányban állnak-e az általa előidézett pozitív hatásokkal.
36. A panasz rávilágít arra a – kerület hatáskörét meghaladó – problémára, hogy a fővárosi közlekedésben lényegesen több gépjármű vesz részt, mint amennyit a főváros jelentős környezeti szennyezés nélkül el képes viselni. A Vidékfejlesztési Minisztérium ágazatközi PM₁₀ csökkentési intézkedési programról szóló előterjesztése¹⁸ alapján a Kormány is kiemelt figyelmet fordít a városi közlekedés általi kibocsátás mérséklésére. Az előterjesztés a program részeként többek között a dugódíj bevezetését javasolja.

C/ Összefoglalás

37. Az önkormányzat európai uniós támogatásával megvalósuló pályázat részeként a Lövház utca egy szakaszát sétálóutcává alakította. Az ezzel kapcsolatos forgalomszervezés megalapozását tekintve az önkormányzat egyfelől teljesítette intézményvédelmi kötelezettségéből fakadó feladatait, eleget tett a lakossági tájékoztatásra vonatkozó kötelezettségének, illetve elkészítette a szükséges megalapozó dokumentációt, ugyanakkor a Retek utca részbeni kétirányúsításának mellőzésével, illetőleg a környezetvédelmi hatóság által kilátásba helyezett lég- és zajszennyezettség-mérés elkészíttetésének, valamint zajvédelmi, levegőtisztaság-védelmi intézkedések elmulasztásával az egészséges környezethez fűződő joggal kapcsolatosan alkotmányos viaszasságot okozott.

V. Intézkedés

38. Az Obtv. 21 § (1) bekezdés alapján **kezdemenyyezéssel élek** Budapest II. Kerület Önkormányzatához a következők szerint:

a) Az előkészítő dokumentumokban foglaltaknak megfelelően tegye kétirányúvá a Retek utca említett szakaszát, így biztosítva a Mammút I. parkológarázsának ebből az irányból való elérhetőségét.

¹⁷ A környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM együttes rendelet, illetve a levegőterheltségi szint határértékeiről és a helyhez kötött légszennyező pontforrások kibocsátási határértékeiről szóló 4/2011. (I.14.) VM rendelet

¹⁸ VM/JF/717/2011

b) Végeztessen lég- és zajszennyezettség-mérést a Fény utca tekintetében, a mérés eredményét az ott élő lakosság részére tegye elérhetővé. Tegye nyilvánossá továbbá, hogy milyen szervezetet bízott meg a méréssel, a méréseket mikor és milyen körülmények között végzik, illetőleg azokkal kapcsolatban a lakosság milyen eljárás keretében tehet észrevételeket.

c) Vizsgálja meg a további, ténylegesen forgalomcsökkentő hatással rendelkező forgalomszervezési beavatkozások lehetőségét a területen közlekedő gépjárműszám csökkentése érdekében.

39. Kérem az önkormányzatot, hogy a kezdeményezésem nyomán tett intézkedéséről az Obtv. 21. § (2) bekezdése szerint - az állásfoglalás kézhezvételét követő 30 napon belül - tájékoztasson.

40. Az Obtv. 25. §-a alapján jogalkotási javaslattal élek Budapest Fővárosi Közgyűlése részére, hogy a főváros közlekedésében részt vevő járműszám csökkentése érdekében az ágazatközi PM₁₀ csökkentési intézkedési programról szóló kormány-előterjesztéssel összhangban fontolja meg a dugódíj bevezetésének lehetőségét.

Budapest, 2011. május 2

05.02. *frank*
06.02. *kat*



Dr. Fülöp Sándor

a jövő nemzedékek országgyűlési biztosa