



JÖVŐ NEMZEDÉKEK ORSZÁGGYÜLÉSI BIZTOSA  
1051 Budapest, Nádor u. 22.  
1387 Budapest, Pf. 40.  
Telefon: 475-7100 Fax: 269-1615

JNO 648-1/2010

## ÁLLÁSFOGLALÁS

A Jövő Nemzedékek Országgyűlési Biztosának állásfoglalása Nagykanizsa, Thúry városrész „U2” jelű gyűjtőútjának tárgyában.

### **I. A panasz**

1. Egy nagykanizsai lakos panaszában arra kérte az Állampolgári Jogok Országgyűlési Biztosát, hogy foglaljon állást Nagykanizsa, Thúry városrész „U2” jelű gyűjtőútjának ügyében. A beadványban foglaltak és az érintett alkotmányos alapjog alapján a panaszt 2008. október 9-én a Jövő Nemzedékek Országgyűlési Biztosához tették át. A beadvány szerint a megépített út egy „lakó-pihenő övezeten” keresztül halad át, közvetlenül a panaszos háza mellett, így az úton történő közlekedés miatt - állítása szerint - jelentős por-és zajhatások érik, amelynek következtében ingatlana értéke is csökkent. Az út által érintett lakosok az engedélyezési eljárást követően, de a kivitelezés megkezdését megelőzően lakossági fórumon elutasították az útépitést. Tiltakozó nyilatkozatukat átadták Nagykanizsa Megyei Jogú Város Polgármestere részére is. A beadványban foglaltak szerint a panaszos nem értesült a tervekről, és az általa felkeresett szervek nem tették meg a véleménye szerint szükséges intézkedéseket.

### **II. A hatáskörnek és az eljárás szükségességének megalapozása**

2. **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.

3. **Az állampolgári jogok országgyűlési biztosáról szóló 1993. évi LIX. tv. 27/B § (1) bekezdése szerint a jövő nemzedékek országgyűlési biztosa feladata** a környezet és a természet (a továbbiakban együtt: környezet) állapotának fenntarthatóságát és javítását biztosító jogszabályi rendelkezések érvényesülésének figyelemmel kísérése, értékelése és ellenőrzése. Feladata továbbá a mindezekkel kapcsolatban tudomására jutott visszasságok kivizsgálása vagy kivizsgáltatása, és orvoslásuk érdekében általános vagy egyedi intézkedések kezdeményezése.

### III. Tényállás

4. A panaszos által rendelkezésünkre bocsátott, továbbá Nagykanizsa Megyei Jogú Város Önkormányzata és a Nemzeti Közlekedési Hatóság Nyugat-dunántúli Regionális Igazgatósága által megküldött iratok alapján a következő tényállást állapítottuk meg.

5. 2005-ben Nagykanizsa Megyei Jogú Város Önkormányzata kb. 1,2 milliárd forintnyi támogatást nyert a Regionális Operatív Program keretében. A támogatást a Thúry városrész fejlesztésére szándékoztak felhasználni. Azonban a rendelkezésre álló forrásokat a kormányzat csökkentette, így a tervezett munkák egy részét ezen okból ki kellett hagyni, köztük a város keleti részébe tervezett összekötő utak építését.

6. A Thúry városrész útjainak forgalomba helyezése során a **Nemzeti Közlekedési Hatóság előírta** a Laktanya út és a Városkapu körút összekötését, valamint a Hadnagy utca - Munkás úti garázsosor mögött – és a Városkapu körút közötti terület aszfaltozását. Tekintettel a határozatban előírt kötelezettségre a rehabilitáció megvalósítása során a panaszos által is sérelmezett útépités nem volt mellőzhető.

7. 2008-ban **lakossági fórumot hívtak össze**, hogy ismertessék a közlekedési hatóság elvárásainak megfelelő terveket. A résztvevők nemtetszésüket fejezték ki az útépitéssel kapcsolatban. A polgármester kiemelte, hogy az elnyert támogatás feltétele volt a közlekedési hálózatnak a tervek szerinti fejlesztése. A fórumon felmerült alternatív útvonalat nem találták elfogadhatónak, mivel az hétvégi telkek mellett vezetne. A tiltakozók aláírást gyűjtöttek, ezt eljuttatták a polgármesternek.

8. **2008 végére megépült az út a terveknek megfelelően.** Súly-és sebességkorlátozó táblákat helyeztek ki, hogy így csökkentsék a várható forgalmat.

### IV. Jogi elemzés

#### **A/. Útépitési engedélyezési eljárás**

9. **Az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 15/2000. (XI. 16.) KöViM rendelet** értelmében az engedélyezési eljárásban meghatározott **szakhatóságok állásfoglalásának beszerzése** szükséges. Ezeket megkeresés útján a közlekedési hatóság szerzi be. A Nemzeti Közlekedési Hatóság Nyugat-dunántúli Regionális Igazgatósága engedélyezi az építési tervdokumentációt, és ebben a határozatában idézi a természetvédelmi hatóságot, amely szakhatósági hozzájárulását adja az út megépítéséhez. A rendelkezésre álló dokumentumok alapján megállapítható, hogy **szabályosan folytatták le az eljárást** a szakhatósági hozzájárulásokat és az érintett közművek beleegyezését illetően.

#### **B/. A helyi építési szabályzat és szabályozási terv módosítása**

10. Nagykanizsa közgyűlése módosította a 44/2006. sz. önkormányzati rendeletet, amely a helyi építési szabályozásról és szabályozási tervről szól. A módosítás nem érintette azt a területet, ahol a panaszos által említett út található.

11. A főépítész tájékoztatása szerint Nagykanizsán 2006-ig minden egyes városrészre külön-külön helyi építési szabályzat volt hatályban. Már a Thúry városrészre vonatkozó korábbi helyi építési szabályzat is tartalmazta az útépités tervét. 2006-ban nem történt érdemi változás a szabályozás szövegében, az útépitésre vonatkozó részt szó szerint átemelték az egész város területére vonatkozó rendeletbe. A helyi építési szabályzat 2008-ban történt módosítása nem érintette azt a területet, ahol a vitatott út épült.

### **C/. A nyilvánosság részvétele az útépitési eljárásban**

12. **A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 29/B.§ meghatározása** szerint ügyfél az engedélyezési eljárásokban az építető, a vagyonkezelő, a közművek tulajdonosa (kezelője), az ingatlantulajdonos és az ingatlan-nyilvántartásba bejegyzett jogszerű használó, akinek ingatlanát a közlekedési létesítmény terület-igénybevételével érinti, ingatlana a közlekedési létesítmény területével közvetlenül határos, vagy akinek kapubejárója az útépitéssel közvetlenül érintett szakaszhoz csatlakozik. A közlekedési hatóságnak az ügyfeleket értesítenie kell az eljárás megindításáról 8 napon belül, hirdetményi úton.

13. Az útépitési engedélyekről szóló, már említett rendelet is tartalmaz előírásokat az ügyfelekre vonatkozóan. A 16.§ értelmében az építési engedélyt közölni kell az 1988. évi I. tv. által meghatározott érintettekkel. Ha az érintett ingatlantulajdonosok száma a 30 főt meghaladja, az építési engedély hirdetményi úton is közölhető, ha az ügyfeleket az eljárás megindításáról is így értesítették. **Érintett ingatlantulajdonos többek között az a személy, akinek az ingatlana az építés területével közvetlenül határos.**

14. Az NKH Nyugat-dunántúli Regionális Igazgatósága a határozatát kézbesítés útján közölte azokkal az ingatlantulajdonosokkal, akik a Városkapu út és a Laktanya út tervezett összekötésének közelében rendelkeznek ingatlannal. Az iratokból megállapítható, hogy a panaszoshoz legközelebb található ingatlan, amelynek tulajdonosát postai úton értesítették, két háztömbnyi távolságra van a panaszos lakhelyétől.

15. Mindennek alapján az egészséges környezethez való jog sérelmét, így alkotmányos visszásságot nem állapítottunk meg.

16. A Jövő Nemzedékek Országgyűlési Biztosához sok hasonló jellegű közlekedési panasz érkezik. A közlekedés okozta környezeti hatások az egyik legnehezebben kezelhető problémát jelentik mind a közlekedési ágazat, mind a környezetvédelem számára. A meglévő közlekedési rendszerek, a kialakult településszerkezet és infrastruktúra nehezen és lassan módosítható, módosítása mindenképp lakossági érdekeket sért. A közúti közlekedés esetében új utak építése pedig csak átmeneti időre nyújthat megoldást, hosszú távon forgalom- és így környezetszennyezés növelő hatással kell számolni.

17. Az egyes régiókban kizárólag összehangoltan, átfogóan végrehajtott forgalomcsökkentéssel lehet tartós eredményeket elérni az ott lakók és az átmenő forgalom közlekedési szokásainak kisebb fokú – de a környezetszennyezés tekintetében már kielégítő eredményt hozó – megváltoztatásában. Amennyiben ilyen intézkedések nem lehetségesek, „tüneti kezelést” kell alkalmazni, azaz olyan technikai megoldásokat, amely a zaj keletkezését, terhelését csökkenti. Ilyen intézkedés például az útburkolat cseréje, zajvédő falak emelése, háromszintű, lehetőleg örökzöld növényzet telepítése stb. Hosszútávon azonban csak a fogyasztói igények változása, átalakulása eredményezhet forgalomcsökkenést, a forgalomban közlekedő járművek számának mérséklődését.

18. Az Európai Tanács 2001-ben Göteborgban elfogadta az Unió Fenntartható Fejlődésért Stratégiáját, melynek alapvető elemét képezi a fenntartható közlekedés kérdésköre. Ennek fontos célja, hogy közlekedési rendszereink megfeleljenek a társadalom gazdasági, szociális és nem utolsó sorban környezeti igényeinek, minimálisra csökkentve a közlekedési rendszerek társadalomra, gazdaságra és környezetre való negatív hatását. A növekvő fogyasztási igényekkel sajnálatos módon együtt járnak a növekvő szállítási igények, a motorizáció mértékének növekedése. Mindenki érdeke azonban e jelenség hatásainak minden rendelkezésre álló eszközzel való mérséklése, de tudomásul kell vennünk, hogy bizonyos mértékű zavarás a megnövekedett forgalommal óhatatlanul együtt jár és azt a tulajdonosok túrni kötelesek. A zavarás mértéke azonban nem haladhatja meg az egészségre veszélyes értékeket, amit az egészségügyi adatokból kiinduló környezetterhelési határértékek határoznak meg.

19. Fentiekre tekintettel a témában a városi közlekedés problémakörét átfogó, általános vizsgálatot folytatunk, e vizsgálat megállapításait a jövőben a honlapunkon közzétesszük.

Budapest, 2010. november

Dr. Fülöp Sándor  
A jövő nemzedékek országgyűlési biztosa