



**JÖVŐ NEMZEDÉKEK
ORSZÁGGYŰLÉSI BIZTOSA**

Ügyszám: J-4630/2008

ÁLLÁSFOGLALÁS

Panasz

1. A panaszos 2008. augusztus 22-én panasszal fordult a Jövő Nemzedékek Országgyűlési Biztosához, melyben előadta, hogy 2006 tavaszán vásárolta meg a Budapest XXII. kerület [...] szám alatti családi házat. Az ingatlan megvételekor a forgalom csekély volt, egyrészt az út rossz minőségének, majd pedig a felújítási munkálatoknak köszönhetően. A Podmaniczky program keretében kivitelezett felújítást követően a forgalom megnövekedett, azóta az ott elhaladó járművek olyan zajt okoznak, amely a panaszos számára kiemelten zavaró. Sérelmezi emellett azt is, hogy ingatlana közvetlen közelében nincs járda, sem kijelölt gyalogátkelőhely és véleménye szerint nem csak a gyalogos közlekedés nincs biztosítva megfelelően, de a gépjárműforgalom is balesetveszélyes az út e részén, tehát feltétlenül szükségesnek tart forgalomtechnikai intézkedéseket, mint például gyalogátkelőhely kijelölését, járda építését, sebesség korlátozást, rendszeres sebességmérést. A panaszos problémájával fordult többek között Budafok-Tétény Önkormányzatához, a Fővárosi Önkormányzathoz tekintettel arra, hogy az utcában BKV autóbusz közlekedés van, a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőséghez, az ÁNTSZ illetékes irodájához, valamint az állampolgári jogok országgyűlési biztosához. A panaszos beadványát számos általa írt panaszlevéllel, valamint a hatóságok ezen iratokkal kapcsolatos válaszaival együtt küldte el.

Tényállás

2. A beadványban foglaltak alaposabb megvizsgálása érdekében 2008. október 28-án megkerestük Budafok-Tétény Önkormányzatát, a Fővárosi Önkormányzatot és a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőséget tájékoztatás adása illetve az ügyben keletkezett iratok megküldése végett, mivel a vonatkozó jogszabályok szerint e szervek rendelkeznek hatáskörrel a probléma megoldására. A helyi önkormányzat határidőben válaszolt a Fővárosi Önkormányzat, valamint a Felügyelőség 30 nap késéssel. 2008. január 23-án és 27-én telefonos beszélgetést folytattunk az ügy több előadójával a helyi önkormányzattól, valamint két ügyintézővel a Fővárosi Önkormányzat Főpolgármesteri Hivatalának Közlekedési Ügyosztályánál, elsősorban közlekedésszervezési kérdésekről. A zajszint csökkentésének lehetőségeiről külön egyeztetést folytattunk a Főpolgármesteri Hivatal, valamint a Közép- Duna-völgyi Környezetvédelmi Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség illetékes előadóival.

3. A hatóságok által küldött iratokból kiderül, hogy a tárgybeli ingatlanra vonatkozóan 2006 szeptemberében került sor első alkalommal zajszint mérésre, ezt a környezetvédelmi hatóság készítette. A túllépés mértéke nappal 2,1dB, éjjel 3,5dB. 2008 márciusában is sor került 24 órás, 2 ponton számított átlagolt mérésre, ezt a Fővárosi Önkormányzat megbízásából

készítette a Vibrocomp kft. Ez alapján a zajkibocsátási értékeket tartalmazó jogszabály által előírt jelentős (10dB) túllépés ismét nem volt megállapítható, tehát jogi szempontból nézve egyik hatóságnak sincs intézkedési kötelezettsége az adott helyzetben (az út mentén nappal 1,5, éjjel 5,4 dB a túllépés mértéke, a lakásban pedig nappal nem éri el a határértéket a zajszint, éjjel pedig mindössze 1dB a túllépés volt megállapítható).

4. 2008 során a panaszos több levelet küldött az említett hatóságok részére, de az arra érkezett válaszokban érdemileg új információ a legtöbb esetben nem szerepel. 2009.január 30-án és február 5-én további iratok érkeztek a Jövő Nemzedékek Országgyűlési Biztosához. Január 30-án a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálya állásfoglalásában jelezte a helyi önkormányzat részére, hogy szakmai szempontok nem igazolják gyalogátkelőhely létesítését, de arra az önkormányzatnak a gyalogosok közlekedésének elősegítése érdekében lehetősége van. A panaszos, február 5-én eljuttatta hozzánk egy helyi, környezetvédelemmel foglalkozó civil szervezet álláspontját a kérdéssel kapcsolatban, valamint egy levelet, melyet megküldött a helyi önkormányzat részére jelezve, hogy kész együttműködni a kerítésépítéssel kapcsolatban, illetve megjelölte, hogy a kerítés megépítését milyen mértékig vállalná saját költségből. 2009. február 11-én helyszíni bejárásom voltunk, találkoztunk a panaszossal, fényképeket készítettünk.

5. A Jövő Nemzedékek Országgyűlési Biztosá 2009. február 24-én adta ki az ügyvel kapcsolatos állásfoglalás tervezetét, melyre a panaszos 2009. március 11-én tett észrevételeket (J-4630/2008/12) hangsúlyozva a közlekedési zaj emberi egészségre gyakorolt ártalmas hatását. Érdemi észrevételeket tett a környezetvédelmi hatóság, mely 2009. március 19-én, a J-4630/2008/13 számon iktatott levelében, egyetértését fejezte ki jogalkotási javaslatunkkal kapcsolatban és szempontokat adott egy esetleges kodifikációs javaslat elkészítéséhez. 2009. március 20-án érkezett hozzánk Budafok-Tétény Önkormányzatának az ügyvel kapcsolatos állásfoglalása, melyben a jogalkotási javaslat egyidejű támogatása mellett költségvetési okokra hivatkozva jelezte, hogy nem áll módjában a Hivatalunk által ajánlott intézkedéseket megtenni.

Jogi elemzés

6. A mellékletben is hivatkozott, hatáskörömről szóló jogszabályok alapján az adott ügyben azt vizsgáltam, hogy az Alkotmányban biztosított egészséges környezethez való jog sérelme vagy annak közvetlen veszélye jelen esetben fennáll-e, mivel a Jövő Nemzedékek Országgyűlési Biztosának feladata, hogy az egészséges környezethez való joggal kapcsolatban tudomására jutott visszasságokat kivizsgálja vagy kivizgáltassa, és orvoslásuk érdekében általános vagy egyedi intézkedéseket kezdeményezzen.

7. A beadvány alapvetően két különböző témát érint, egyrészt a közúti forgalomból eredő zajjal kapcsolatos a panasz, másrészt a biztonságos közlekedés feltételeivel is foglalkozik. Annak ellenére, hogy közvetlen összefüggésben az egészséges környezethez való jog csak az első kérdéskörrel van, a Jövő Nemzedékek Országgyűlési Biztosá részletesen elemezte a második témát is. Ennek oka, hogy bár a közlekedés biztonságával kapcsolatos alapjogi kérdések – nevezetesen, hogy az út adott részén veszélyes a gyalogosok számára a közlekedés – erősebben kötődnek az élethez való joghoz, a szoros összefüggésre tekintettel azonban szükséges a kérdés egységes szemléletű vizsgálata.

8. Az egységes vizsgálatot nem kizárólag gyakorlati szempontok indokolják, az Alkotmánybíróság következetes gyakorlata is mutatja, hogy az egészséges környezethez való jog és a többi alapjog kapcsolatát tekintve a legszorosabb kapcsolat az élethez való joggal áll fenn: a környezethez való jog valójában az élethez való jog objektív, intézményvédelmi oldalának egyik része. Álláspontom szerint az egészséges környezethez való jog bizonyos mértékben magában foglalja a biztonságos környezethez való jogot, nevezetesen azt, hogy az ember közvetlen lakókörnyezetében háborítástól mentesen, biztonságos körülmények között élhessen. Azt azonban nem szabad elfelejteni, hogy az egészséges környezethez való jog alkotmányos értelmezés szerint nem alanyi alapjog, hanem egy önnálósult intézményvédelem, 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.

9. A panasz egy része sérelmezi, hogy a megfelelő forgalomtechnikai intézkedések hiányában komoly problémát jelent a tárgybeli ingatlan megközelítése, az adott esetben gyalogátkelőhely és járda hiányában a környező ingatlanok lakosai számára nehézkes és veszélyes az úttesten történő napi áthaladás. A hatályos jogszabályok által biztosított alkotmányos berendezkedés értelmében, az önkormányzati autonómiából adódóan a helyi önkormányzatok kizárólagos hatásköre a helyi közlekedés megszervezése, az önkormányzat minősül a közút tulajdonosának és kezelőjének, az ő felelőssége, hogy a közút a biztonságos közlekedésre alkalmas, közvetlen környezete esztétikus és kulturált legyen. A főváros esetében, a tömegközlekedéssel érintett utak tekintetében ez a közutak kezelésével, fenntartásával kapcsolatos hatáskör bizonyos tekintetben megoszlik a kerületi önkormányzatok és a Fővárosi Önkormányzat között (a közúti közlekedés kezelése a Fővárosi Önkormányzat, az úttal kapcsolatos többi intézkedés pedig a helyi önkormányzat feladata), így a két szerv közötti együttműködés eredményeként kell megszületniük a közúti közlekedés biztonságát érintő forgalomtechnikai intézkedéseknek, az országos hatályú jogszabályok által előírt keretek között.

10. A panaszos kérése az említettek mellett a közúti közlekedés által okozott zaj csökkentésére is irányul. A vonatkozó jogszabályok alapján a zajszint műszaki eszközökkel történő mérése a hatóságnak nem kötelessége, a közigazgatási hatóság szabadon választja meg az alkalmazandó bizonyítási eszközt, a bizonyítékokat egyenként és összességükben értékeli, és ez alapján állapítja meg a tényállást. A tárgybeli ügyben 2006 szeptemberében került sor első alkalommal zajszint mérésre, ezt a környezetvédelmi hatóság készítette. A túllépés mértéke nappal 2,1dB, éjjel 3,5dB. 2008 márciusában is sor került 24 órás, 2 ponton számított átlagolt mérésre, ezt a Fővárosi Önkormányzat megbízásából készítette a Vibrocomp kft. Ez alapján a zajkibocsátási értékeket tartalmazó jogszabály által előírt jelentős (10dB) túllépés ismét nem volt megállapítható, tehát jogi szempontból nézve egyik hatóságnak sincs intézkedési kötelezettsége az adott helyzetben (az út mentén nappal 1,5, éjjel 5,4 dB a túllépés mértéke, a lakásban pedig nappal nem éri el a határértéket a zajszint, éjjel pedig mindössze 1dB a túllépés volt megállapítható). A zajmérés költségeire tekintettel ismételt zajmérést a hatóságok nem terveznek, és álláspontjuk szerint ezt a forgalom mértéke sem indokolja.

11. Kérésünkre a Fővárosi Önkormányzat tájékoztatást adott a 1873/2008. (XI. 27.) számú Korm. határozattal elfogadott Stratégiai Zajtérkép konkrét esetben történő alkalmazhatóságáról. A térkép alapján elmondható, hogy a Stratégiai Zajtérkép alapján elkészülő Intézkedési Tervben a Tegzes utca a jelentős (5-10dB) konfliktusú területek közé tartozik mind az egész napi zajszint, mind az éjszakai zajszint tekintetében. A hatóság

álláspontja szerint azonban Budapest lakosságának 41-48%-a jelentős mértékű zaj által érintett, és a térkép, valamint az Intézkedési terv célja a zajproblémák középtávú, stratégiai jelleggel történő kezelése, tehát a konkrét ügyet befolyásolni a térkép nem tudja. A Stratégiai Zajtérképezés nem kötelezi konkrét intézkedésekre a Fővárost, az Intézkedési Tervben előírtak legfeljebb jogi kötőerő nélküli akciótervként értelmezhetők.

Összegzés

12. A gyalogosközlekedés kérdéskörét illetően az intézkedési lehetőségeket a járda és gyalogátkelő létesítésének költségeire, valamint az önkormányzatnak a helyi közlekedés megszervezésével kapcsolatos autonómiájára figyelemmel kell elemezni. Az iratok megvizsgálása, a helyszín megtekintése, illetve telefonos egyeztetések alapján kialakított álláspontom szerint a hatóságok a tényállást megfelelően tisztázták, a kérdésben kialakított egységes állásfoglalásukat jogi szempontból megfelelően indokolták a forgalomtechnikai intézkedések kezdeményezésével kapcsolatban.

13. Az ingatlanon folytatott helyszíni bejárást is alapul véve nem értek egyet a hatóságokkal azonban abban, hogy a panaszos ingatlana előtti részen a gyalogátkelőhelyhez vezető járda kiépítésére a költségekre is tekintettel jelenleg ne lenne lehetőség, az erről való döntés azonban az említett önkormányzatok hatáskörébe tartozik, állásfoglalásomnak kötelező ereje a problémát illetően nincs, jogszabálysértés hiányában intézkedés kezdeményezésére nincs lehetőségem. Meg kell azonban említeni, hogy az egészséges környezethez való jog, mint az Alkotmányban biztosított jogosultság sérelme nem szükségszerűen jár együtt a hatályos jogszabályok valamely rendelkezésének sérelmével, tehát az a tény, hogy a jelenlegi jogszabályi környezetben nincs kötelezettsége a hatóságoknak bizonyos közlekedéstechnikai intézkedések megtételére, nem zárja ki azt, hogy a panaszossal együttműködésben lépéseket tegyenek a helyzet javítására. Példaértékű lenne Budafok-Tétény Önkormányzatától, ha a jogszabályi visszásságot nem jelentő, de az adott ingatlan megközelítését megnehezítő probléma megoldására valamilyen koncepciót dolgozna ki, megvizsgálva a megvalósíthatóság tényleges költségeit.

14. A zajpanaszhoz kapcsolódó mérési eredmények alapján nincs jogszabályi lehetőség a környezetvédelmi hatóságot felhívni bármilyen intézkedés kezdeményezésére, a tényállás tisztázása alapos, a lehetőségeket több hatóság megfelelően tisztázta, Budapest zajszintjét tekintve a panasz nem tekinthető jelentősnek, de annak megítélése, hogy a panaszos számára a konstans módon jelentkező forgalmi zaj milyen mértékben zavaró, részben szubjektív szempontok szerint bírálható el. Álláspontom szerint az ügyfél és az önkormányzat közötti együttműködést lehetne javítani az ingatlanhoz tartozó jelenlegi kerítés helyett egy zajvédő kerítés építése tekintetében, a panaszos egyik beadványa tartalmazza, hogy az önkormányzattal együttműködésben történő, a helyi rendelet szabályainak is megfelelő kerítés építése jó megoldás lehet és az ehhez kapcsolódó költségek egy részét a panaszos vállalná.

15. A konkrét panaszt is érintő jogalkotási javaslat tételét is megfontolandónak tartjuk, mivel több ügyben problémaként jelentkezik a 10dB-es jelentős túllépés kérdése, nevezetesen, hogy jelenleg nincs arra jogalkotási megoldás, hogy a környezetvédelmi hatóságok mérlegelési jogkört kapjanak a jelentős túllépést el nem érő zaj csökkentése érdekében intézkedés kezdeményezésére, így a jelenlegi jogszabályi keret sok esetben méltánytalan elbírálást eredményezhet. A szabályozás módosítása érdekében lehetőséget látok tehát arra, hogy megkereséssel forduljunk a feladatkörében érintett miniszterhez, és határozottan látjuk, hogy jelen esetben alkotmányos visszásság állhat fenn, hiszen a határérték a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény fogalomhasználata alapján szoros összefüggésben van a környezetkárosítással, viszont jogszabály-alkotási javaslatot megalapozottan, tényleges változás elérésének reményében csak úgy tudunk tenni, ha minden oldalról megvizsgáljuk a nagyvárosi zajszennyezettség kezelésének lehetőségeit. Ehhez több hasonló ügy tapasztalatainak összegyűjtése, valamint jogászi és szakértői részvétellel lebonyolított témavizsgálat kell, amit felveszünk a munkatervünkbe.

16. Jogalkotási javaslatunk szükségességével egyetért Budafok-Tétény Önkormányzata, valamint a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség is, mely állásfoglalásában jelezte, hogy a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet megalkotása során figyelmen kívül maradtak olyan szempontok, melyek lehetőséget biztosítanának a környezetvédelmi hatóságok részére a 10dB-es túllépést el nem érő zaj csökkentésével kapcsolatos intézkedések megtételére. Jelezte a Felügyelőség azt is, hogy egy esetleges jogszabály módosítás során a jelenleginél nagyobb figyelmet kell fordítani a növekvő személy- és tehergépjármű közlekedés és a környezetvédelem közötti érdekütközések hatékonyabb kezelésére.

17. Az ismertetett tényállás és jogi elemzés alapján, a rendelkezésemre álló jogi eszközöket is figyelembe véve konkrét intézkedést nem áll módomban kezdeményezni.

Budapest, 2009. május 25.

Üdvözlettel:

dr. Fülöp Sándor

Jogszabályok

A Magyar Köztársaság Alkotmányáról szóló 1949. évi XX. törvény 18. §-a értelmében: „A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.”

A 44/A. § (1) bekezdése szerint: „A helyi képviselőtestület:

a) önkormányzati ügyekben önállóan szabályoz és igazgat, döntése kizárólag törvényességi okból vizsgálható felül,

b) gyakorolja az önkormányzati tulajdon tekintetében a tulajdonost megillető jogokat, az önkormányzat bevételeivel önállóan gazdálkodik, saját felelősségére vállalkozhat”

Az állampolgári jogok országgyűlési biztosának jogállásáról szóló 1993. évi LIX. törvény 16. § (1) bekezdése szerint: „Az országgyűlési biztoshoz bárki fordulhat, ha megítélése szerint valamely hatóság [29. § (1) bek.], illetve közszolgáltatást végző szerv (a továbbiakban együtt: hatóság) tevékenysége során a beadványt benyújtó személy alapvető jogaival összefüggésben visszásságot 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.

A 27/B. § (1) bekezdése szerint: „A jövő nemzedékek országgyűlési biztosja figyelemmel kíséri, értékeli és ellenőrzi azon jogszabályi rendelkezések érvényesülését, amelyek biztosítják a környezet és a természet (a továbbiakban együtt: környezet) állapotának fenntarthatóságát és javítását. Feladata a mindezekkel kapcsolatban tudomására jutott visszásságok kivizsgálása vagy kivizsgáltatása, és orvoslásuk érdekében általános vagy egyedi intézkedések kezdeményezése.

A helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény 8. § (1) bekezdése szerint: „A települési önkormányzat feladata a helyi közszolgáltatások körében különösen: a helyi közutak és közterületek fenntartása” A 8. § (2) bekezdése értelmében a helyi önkormányzat maga határozza meg, mely feladatokat milyen mértékben és módon lát el.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 9. § (2) bekezdése szerint: „A közúti közlekedéssel összefüggő önkormányzati feladatok ellátásáról a helyi önkormányzat képviselő testülete gondoskodik.”

A 32. § (1) bekezdése szerint: „Az úthálózat közutakból és a közforgalom elől el nem zárt magánutakból áll. Az állami tulajdonban lévő közutak országos közútnak, a helyi önkormányzatok tulajdonában lévő közutak helyi közútnak minősülnek.

A 33. § (1) bekezdése szerint: „A közút kezelője helyi közutak esetében a helyi önkormányzat.”

A 34. § (1) bekezdése szerint: „A közút kezelője köteles gondoskodni arról, hogy a közút a biztonságos közlekedésre alkalmas, közvetlen környezete esztétikus és kulturált legyen.” A (2) bekezdés szerint: „A közút forgalmi rendjét - ha jogszabály másként nem rendelkezik - a közút kezelője alakítja ki. A forgalmi rendet - a forgalmi körülmények vagy a baleseti helyzet jelentősebb változása esetén, de legalább ötévenként - a közút kezelőjének felül kell vizsgálnia, és ha szükséges, módosítania kell. A közlekedési hatóság - a közlekedés biztonságát sértő vagy veszélyeztető helyzet megszüntetése érdekében - kezdeményezheti a forgalomszabályozás módosítását, vagy a közút kezelőjét a forgalmi rend felülvizsgálatára kötelezheti.”

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet 2. § (1) bekezdése szerint: „Az utak forgalmának szabályozása, valamint a közúti jelzések elhelyezése, fenntartása, üzemeltetése és eltávolítása az út kezelőjének a feladata. A 2. § (5) bekezdése szerint: „A gyalogos-átkelőhelyek megvilágításáról, a gyalogos-átkelőhelyhez vezető szilárd burkolatú járda, gyalogút és gyalogos-felállóhely, a kiemelt szegélyen vagy padkán kívüli gyalogos korlátok, egyéb gyalogos biztonsági berendezések létesítéséről és fenntartásáról, valamint a gyalogosok részére szolgáló vasúti gyalogos-átkelőhely létesítéséről a települési önkormányzat képviselő-testülete gondoskodik.”

A 4. § (1) bekezdése szerint: „Az utak forgalmát úgy kell szabályozni (a forgalmi rendet úgy kell kialakítani), hogy a közlekedés résztvevői biztonságosan, gyorsan és zavartalanul közlekedhessenek. A (3) bekezdés szerint: A forgalomszabályozás során figyelembe kell venni a szabályozandó út (útszakasz, útkereszteződés)

- közlekedésbiztonsági helyzetét és annak időbeni változásait,
- forgalmának biztonságát és zavartalanságát befolyásoló környezet,
- forgalmának nagyságát, összetételét és annak változásait,
- műszaki jellemzőit,
- környezetének településrendezési és környezetvédelmi szempontjait.”

A 10. § (1) bekezdése szerint: „A helyi forgalomszabályozás célja, hogy a közúti jelzések alkalmazásával közölje a közlekedésben résztvevőkkel azokat a különleges kötelezettségeket, korlátozásokat, tilalmakat, vagy veszélyhelyzeteket, amelyekre az adott helyen a KRESZ-ben foglalt tételes magatartási szabályok betartása mellett figyelemmel kell lenniük.

(2) A járművek forgalmára vonatkozó tilalmat, vagy korlátozást csak kellően indokolt esetben és mértékig szabad elrendelni. A tilalmak vagy korlátozások a forgalom biztonságának és egységesítésének, az út (műtárgy) műszaki állapotának védelme és környezetvédelmi szempontok érdekében rendelhetők el.”

A 10/A. § (1) bekezdése szerint: „A közúthálózatba tartozó utak lakott területen belüli teljes szakaszán vagy annak egy részén a település lakókönyezetének védelme érdekében a közút kezelője (a fővárosi közutak esetében a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény 63/A. § g) pontja szerint a fővárosi önkormányzat, egyéb közutak esetében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 33. § (1) bekezdésében meghatározott közútkezelő) - a területi közlekedési hatóság, valamint a hatáskörrel rendelkező közlekedésrendészeti szerv állásfoglalása ismeretében - a 7,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó tehergépkocsik behajtását - időszakos vagy állandó jelleggel - korlátozhatja, a 3,5 tonna megengedett össztömeget meghaladó tehergépkocsik, vontatók, mezőgazdasági vontatók és lassú járművek közlekedését tiltó korlátozott forgalmú övezetet (zóna) alakíthat ki, valamint e korlátozások

esetében a célforgalmi közlekedést megengedő szabályozást vezethet be a következő feltételek együttes fennállása esetén:

- a) a korlátozást a települési önkormányzat kezdeményezi,
- b) a korlátozás alá eső útszakasz helyett rendelkezésre áll az adott település egészének vagy egy részének elkerülését lehetővé tevő - az országos közúthálózatba tartozó, a korlátozással érintett útszakasszal legalább azonos teherbírású és összességében lakott területet rövidebb szakaszon érintő - útszakasz.

(2) A települési önkormányzat az intézkedés megtételét, továbbá korlátozott forgalmú övezet (zóna) környezetvédelmi okok miatti kijelölését a zaj- és rezgésterhelésre vagy a veszélyes légszennyezettség mértékére vonatkozó, annak készítésére jogosult szakértő véleménye birtokában kezdeményezheti, ha a szakértői vélemény szerint a mért értékek az emberi egészségre és környezetre ártalmas, külön jogszabályban megállapított határértéket meghaladják.”

A környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól szóló 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 14. § (2) bekezdése szerint: „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, akkor a környezetvédelmi hatóság

- a) a közlekedési vonalas létesítmény mindenkori üzemeltetőjét zajvédelmi szempontú részleges környezetvédelmi felülvizsgálatra kötelezi,
- b) a közlekedési hatóságnál kezdeményezheti a közlekedési vonalas létesítmény mindenkori üzemeltetőjének kötelezését zaj- és rezgéscsökkentő intézkedések megtételére.

A környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról szóló 27/2008. (XII. 3.) KvVM-EüM együttes rendelet 8. §-a szerint: „A terhelési határérték túllépése jelentős, ha

- a) zaj esetén 10 dB-nél nagyobb mértékű,
- b) rezgés esetén az A_M túllépése legalább négyszeres vagy az A_{max} túllépése legalább kétszeres mértékű.