



BUDAPESTI RENDŐR-FŐKAPITÁNYSÁG



Szám: 01000/46721-7/2011.ált.

Tárgy: gyülekezési jog hatálya alá tartozó rendezvény megtiltása

H A T Á R O Z A T

Gaskó István (l.: 1141 Budapest, Jeszenák János u. 58.) a Független Szakszervezetek Demokratikus Ligája képviselőjében 2011. november 08-án 13 óra 14 perckor bejelentést tett a 2011. december 01. napjától 2012. január 10. napjáig, a Budapest XV. kerület, M3-as autópálya 11,2 km szelvényétől a 11,4 km szelvényéig, mindkét irányban, félpályán tartandó rendezvényre.

A rendezvénynek a bejelentésben megjelölt, majd egyeztető tárgyalás keretében pontosított helyszínén és időpontjaiban történő megtartását a gyülekezési jogról szóló 1989. évi III. törvény (a továbbiakban: Gytv.) 8. § (1) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján

m e g t i l t o m.

Határozatom jogerős, ellene fellebbezésnek helye nincs. A határozat bírósági felülvizsgálata a közléstől számított 3 (három) napon belül kérhető a Fővárosi Bíróságnak címzett, de a Budapesti Rendőr-főkapitányságon benyújtott keresettel. A kérelem a tiltás hatályát nem érinti, a kérelemhez jelen határozatot csatolni kell.

I n d o k o l á s :

Gaskó István (l.: 1141 Budapest, Jeszenák János u. 58.) a Független Szakszervezetek Demokratikus Ligája képviselőjében 2011. november 08-án 13 óra 14 perckor bejelentést tett a 2011. december 01. napjától 2012. január 10. napjáig, Budapesten, az M3-as autópálya 11,2 km szelvényétől a 11,4 km szelvényéig, mindkét irányban, félpályán tartandó rendezvényre.

A bejelentés értelmében a rendezvény célja tiltakozás a Munka Törvénykönyve és a nyugdíjrendszer kormány által tervezett módosítása, a korkedvezményes nyugdíjak megvonása, visszamenőleges törvényalkotás és az OÉT megszüntetése ellen.

A tervek szerint a demonstrálók gépjárműveikkel a fenti útvonalon egymás mögé állva félpályás útlezárással hívják fel a figyelmet a rendezvény céljaiban megjelöltekre. A demonstrálók a gépjárművek kürtjeinek használatával, valamint zászlókkal és transzparenszekkel kívánják felhívni követeléseikre a figyelmet.

A bejelentő a rendezvényen résztvevők várható létszámát 40-50 főben és 20-25 gépjárműben jelölte meg, a rendezvény zavartalan lebonyolítását biztosító rendezők számát pedig 5 főben (illetőleg a résztvevők 10 %-ában) határozta meg.

A rendezvény a Gytv. hatálya alá tartozik. E törvény 8. § (1) bekezdése kimondja, hogy „Ha a bejelentéshez kötött rendezvény megtartása a népképviselői szervek vagy a bíróságok zavartalan működését súlyosan veszélyeztetné, vagy ha a közlekedés más útvonalon nem biztosítható, a rendőrség a bejelentésnek a hatósághoz való beérkezésétől számított 48 órán belül a rendezvénynek a bejelentésben megjelölt helyszínen, vagy időben való megtartását megtilthatja.”

A rendőrség képviselői a rendezvények rendjének biztosításával kapcsolatos rendőri feladatokról szóló 15/1990. (V. 14.) BM rendelet (a továbbiakban: BM rendelet) 4. § (5) bekezdésben foglaltaknak megfelelően 2011. november 09-én 12.00 órai kezdettel egyeztető tárgyalást tartottak a bejelentővel.

A hatóság részéről megjelent képviselő a közútra – jelen esetben az autópályára – bejelentett rendezvénytartás vonatkozásában felhívta a figyelmet, hogy a téli időjárási viszonyokra való tekintettel a közúti közlekedés rendjére jelentős kihatással járó félpályás útlezárás balesetveszélyes állapotot idézhet elő. Szélsőséges időjárási viszonyok bekövetkezése esetén a tervezett demonstráció megnehezíti/ellehetetleníti a közút kezelőjének jogszabály által előírt feladatellátását.

A hatóság képviselője továbbá felhívta a figyelmet, hogy a bejelentés szerinti rendezvénytartás esetlegesen megalapozhatja a gyülekezési jogról szóló Gytv. 8. § (1) bekezdés szerinti tiltó okot. Tájékoztatva a megjelenteket, hogy az esetlegesen tiltásra okot adó körülmény a rendezvény helye vagy ideje megváltoztatásával elhárítható.

Gaskó István a demonstráció részleteit az alábbiak szerint ismertette.

A rendezvényt a bejelentésben megjelölt módon és helyszínen, 2011. december 01. és 2012. január 10. között, munkanapokon 07.30 órától 16.00 óráig kívánják megtartani.

A rendezvénynek előkészületei nem lesznek, sem színpadot, sem kihangosítást nem telepítenek.

A rendezvény résztvevői a gépjárművekkel a fenti napokon 07.30 órától gyülekeznek a XV. kerület, M3 autópálya ki- és bevezető, Mogyoród útjai felüljárótól a Centrum irányába vezető szakaszon a gyorsító és lassító sávokig, mindkét irányban, egy-egy külső forgalmi sávban.

A gyülekezés kizárólag a KRESZ szabályai szerint történik. Az érintett szakasz elején, illetve a végén egy rendezői gépjármű fog leparkolni a záró rendezői gépjárművek előtt és mögött, további gépjárművek nem lesznek, erről rendezőik útján gondoskodnak. Az érkező gépjárművek folyamatosan töltik fel a záró gépjárművek közötti forgalmi sávot. A rendezvényről történő esetleges távozás esetén a sort feltöltik.

A rendezvény a fent megjelölt napokon, a gyülekező időpontjától, 07.30 órakor veszi kezdetét, melynek keretében felpályás útlezárással kívánják felhívni a figyelmet. A demonstratív jelenlétén kívül egyéb napirendi pont nem tervezett. A rendezvény kizárólag statikus formában valósul meg, vonulás nem lesz.

A résztvevők kizárólag a gépjárműben, illetve a gépjármű mellett, a leállósáv felőli oldalon helyezkednek el, a másik forgalmi sávba nem mennek át, oda zászlót, molinót, illetve transzparenst nem lógatnak be, erről rendezőik útján gondoskodnak.

A rendezvény a fent megjelölt napokon 16.00 órakor ér véget, ezt követően a résztvevők a gépjárművekkel a KRESZ szabályai szerint távoznak.

A rendezvény során kizárólag egy forgalmi sávot, illetve az érintett útszakaszt veszik igénybe.

A rendezvény célját Gaskó István a bejelentéssel egyezően adta elő: Tiltakozás a Munka Törvénykönyve és a nyugdíjrendszer kormány által tervezett módosítása, a kordedvezményes nyugdíjak megvonása, a visszamenőleges törvényalkotás és az OÉT megszüntetése ellen.

A rendezvényre védett személyt nem várnak. A rendezvényen a szakszervezetek által szervezett résztvevők vesznek részt, a további – ad hoc jellegű – egyéni csatlakozáshoz nem járulnak hozzá.

A demonstráción várhatóan oldalanként kb. 20-25 gépjárművel, 40-50 fő részvételére számítanak, ehhez 5 fő láthatósági mellénnyel megkülönböztetett rendezőt állítanak ki. A létszám emelkedésével a rendezőik számát arányosan emelik. A felpályás útlezárásban kizárólag személygépjárművel vesznek részt.

A rendezvényen díszletként célhoz kötődő zászlókat, transzparenseket, molinókat és a gépjárművekre kihelyezett feliratokat alkalmaznak, egyéb extra díszlet nem tervezett. A gépjárműveken jogszabályba ütköző átalakítást nem eszközölnek. A rendezvényről a médiát értesítik, a rendezvényt különböző internetes portálokon, illetve a média útján hirdetik meg.

A rendőrség feladata a gyülekezési jog kapcsán kettős. Egyrészt biztosítani kell a bejelentett és meg nem tiltott rendezvényeknek a bejelentésben foglaltaknak megfelelő megvalósíthatóságát, másrészt pedig biztosítani kell a rendezvényen részt nem vevők jogait is. Vagyis az államot nem csak tartózkodás, hanem pozitív kötelezettségek is terhelik a gyülekezési jog biztosítása terén.

Az Egyesült Nemzetek Közgyűlése XXI. ülészakán, 1966. december 16-án elfogadott Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmánya (kihirdette: 1976. évi 8. törvényerejű rendelet) 21. cikke szerint „A békés gyülekezés jogát el kell ismerni. E jog gyakorlását csak a törvényben megállapított olyan korlátozásoknak lehet alávetni, amelyek egy demokratikus társadalomban az állam biztonsága, a közbiztonság és a közrend, illetőleg a közegészség, a közérkölcös vagy mások jogai és szabadsága védelme érdekében szükségesek.”

Az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló, Rómában 1950. november 04-én kelt Egyezmény (kihirdette: 1993. évi XXXI. törvény) 11. cikke szerint „Mindenkinek joga van a békés célú gyülekezés szabadságához és a másokkal való egyesülés szabadságához, beleértve érdekei védelmében a szakszervezetek alapítását és az azokhoz való csatlakozásnak a jogát.

E jogok gyakorlását csak a törvényben meghatározott, olyan korlátozásoknak lehet alávetni, amelyek egy demokratikus társadalomban a nemzetbiztonság vagy közbiztonság, a zavargás vagy bűnözés megakadályozása, a közegészség, az erkölcsök, illetőleg mások jogai és szabadságai védelme érdekében szükségesek.

Ez a Cikk nem tiltja, hogy e jogoknak a fegyveres erők, a rendőrség vagy az államigazgatás tagjai által történő gyakorlását a törvény korlátozza.”

A gyülekezési jog korlátozhatósága tárgyában született 55/2001. (XI. 29.) számú AB határozat III. 2. és 3. pontja rámutat arra, hogy a gyülekezési jog más fontos érdekek védelmében jogszerűen korlátozható jog.

Az Alkotmánybíróság leszögezte: „A gyülekezési jog, csak úgy, mint a gondolat, a lelkiismeret és a vallás szabadsága szorosan kapcsolódik a véleménynyilvánítás szabadságához. Gyűlések szervezésének, megtartásának, az azokon való részvételnek a joga nélkül a nézetek, információk megszerzésének, és másokkal való megosztásának, a vélemények közösen történő kialakításának a lehetősége ugyanis aligha volna megvalósítható. Az Alkotmány 62. § (1) bekezdése a gyülekezés szabad gyakorlásához való jogot biztosítja. A szabad jelző nem többre, mint arra utal, hogy a demokratikus Magyarország Alkotmánya az emberi és állampolgári jogok részének tekinti mindenki jogát ahhoz, hogy szabadon vegyen részt gyűléseken, felvonulásokon, tüntetéseken.”

Ugyanakkor a gyülekezési jog nem korlátozhatatlan jog. E tekintetben tehát olyan alapjog, mely indokoltan (más alapjoggal való konkurálás esetén, ha szükséges, akkor arányos mértékben) korlátozható.

A gyülekezési jog gyakorlása, annak térbeli, időbeli kiterjedése szempontjából általában érinti a gyülekezési jogot gyakorlókon kívüliek jogát, elsősorban mozgásszabadságát.

Azokban az esetekben, amikor a gyülekezési jog és egy másik alkotmányos alapjog érintkezik, vagy ütközik egymással, a két jog szükségképpen korlátozza egymást.

Ha bármelyik - akár a gyülekezési jog, akár a vele szemben álló jog - teljesen szabadon érvényesülhetne, akkor fel kellene tételeznünk, hogy a szabadon érvényesülő jognak alkotmányosan garantált elsőbbsége van a másikkal szemben.

A magyar Alkotmány azonban a többihez hasonlóan nem ismeri az alapvető jogok hierarchiáját. Valamennyi alkotmányos alapjog ugyanazon az alkotmányos alapjogi szinten helyezkedik el, egyiknek sincs garantált, eleve meghatározott elsőbbsége a másikkal szemben. Leszögezhető tehát, hogy vannak olyan alapjogok, amelyek szembekerülhetnek a gyülekezési joggal, s éppen ezért korlátozhatják is azt.

A rendezvény megtartásánál nemcsak a rendezvényen résztvevők jogát, hanem az egész közösség érdekét kell figyelembe venni, ideértve azokat is, akiket a rendezvény tágabb, vagy szűkebb értelemben érint, mint a rendezvény helyszínén vagy ahhoz közel élőket, dolgozókat, közlekedőket.

A bejelentés alapján a rendőrségnek kell mérlegelnie, hogy e két alapjog, a gyülekezés és a mozgás szabadságát a jogszabályok alapján tudja-e az adott helyszínen és időben biztosítani. Amennyiben a két alapjog nem érvényesülhet egyszerre, és a rendőrség a közlekedést más útvonalon nem tudja biztosítani, akkor a gyülekezési jogot a bejelentett rendezvény megtartásának megtiltásával korlátozhatja.

A BM rendelet 4. § (3) bekezdés b) pontjában foglaltaknak megfelelően beszerzésre került a BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály szakvéleménye.

A szakvélemény rögzíti, hogy az egyeztető tárgyaláson elhangzottak szerint irányonként 20-25 gépjárművel, 40-50 fő részvételével vesznek részt a demonstráción. A résztvevők transzparenszeket, zászlókat, molinókat és egyéb feliratokat alkalmaznak, illetve a gépjárművek kürtjeit tervezik megszólaltatni. Internetes portálokon hirdetik, számítanak a média képviselőinek, illetve nagyobb számú szimpatizáns, érdeklődő megjelenésére.

A szakvélemény megállapítja, hogy az útpályák mindenütt aszfaltborítással készültek. Az M3-as autópálya ezen a szakaszon 2x2 sávú autópálya, mindkét oldalon leállósávval, az áruházak és üzemanyag-töltő állomások előtt kanyarodósávval.

Az M3-as autópálya tranzit útvonal, Magyarország északkeleti és keleti területei, illetve déli és nyugati területei között az áruszállítás jelentős. Az autópálya demonstrációval érintett szakaszán Volánbusz járatok közlekednek. A Volánbusz Zrt. Forgalmi és Kereskedelmi Igazgatóság Szolgáltatástervezési Irodája vezetőjének tájékoztatása szerint az M3-as autópálya bevezető szakaszán naponta 255 járatuk közlekedik, 12495 férőhellyel.

Az M3-as autópálya – Budapest XV. kerület, Szerencs utcai kereszteződés jelzőlámpás csomópont. Csúcsforgalom idején ez a kereszteződés jelentős forgalmi torlódást okoz, ezért az autópálya forgalmának folyamatossága érdekében időszakos rendőri irányítás szükséges.

A Magyar Aszfalt Kft. a Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatal megbízásából FPH061/9571-2/2011. ikt. számon a „Híd-, műtárgy felújítási munkák tervezése+kivitelezése II. ütem” 9. részfeladatába tartozó Kacsóh Pongrác úti közúti felüljáró ágak dilatációinak felújítási munkálatait végzi. A munkálatok várható befejezése 2011. november 30-a, azonban a munkálatok az időjárási viszonyok és egyéb váratlanul közbejöhethető problémák miatt elhúzódhatnak, jelenleg kb. 1 hetes csúszásban van az első ütem kivitelezése. Ezek a felújítási munkálatok az M3-as autópálya budapesti szakaszára igen nagy terhet rónak, a bevezető szakasz torlódása csúcsforgalom idején jelentős.

A 2011. november 04. napi, az M3-as autópályán folytatott demonstráció alatt a kerülőirány a gépjárművek részére nem volt biztosított. A FŐVINFORM és a média a telekommunikációs és az elektronikus fórumokon egyaránt folyamatosan tájékoztatta a gépjárművezetőket a forgalmi korlátozásról, azonban a demonstráció ideje alatt az M3-as autópályán 40-60 perces torlódás keletkezett, úgy, hogy a *2011. november 4-i demonstráció az őszi iskolai szünet ideje alatt került megtartásra, melynek során a napi gépjárműforgalom az átlagosnál kisebb mértékű volt.*

A bejelentés 2011. december 1. és 2012. január 10. közötti időre szól. Ezen időszak kezdete a karácsonyi ünnepekre való készülődéssel esik egybe, melynek során a forgalom a korábbi forgalomszámlálási adatok alapján fokozódik. Az időjárási viszonyok ebben az időszakban romlanak, a hideg idő és a köd, havazás, ónos eső miatt az út beláthatósága lecsökken, a gépjárművezetők észlelési képessége romlik, a fékút jelentősen megnő. Havazás idején az autópályákat takarító célgépek akadályoztatva lennének munkájuk során, ezzel is tovább rontva a közlekedési viszonyokat.

A BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály felvette a kapcsolatot az Állami Autópálya Kezelő Zrt.-vel – mint közútkezelővel – amely 614892/2011-ÁAK-FHO-789/5. számon kiadott szakvéleménye – egyebek mellett – az alábbiakat rögzíti:

„A gyülekezési jogról szóló 1989. évi III. törvény mindössze azt írja elő közúton tartandó rendezvénnyel kapcsolatban, hogy arról a rendőrség a közút kezelőjét tájékoztatja; a közút kezelőjének ezen jogszabály semmilyen beleszólási jogot nem enged az ilyen megmozdulások megtartásának engedélyezésébe, holott egy ilyen rendezvény – a helyszín sajátosságaira tekintettel – álláspontunk szerint összességében jóval nagyobb érdeksérelemmel járhat, mint amilyen mértékben beválthatja a szervező rendezvénnyel kapcsolatos, érdekérvényesítési célzatú elvárásait.

Álláspontunk szerint a rendezvény szervezőjének közúti demonstráció esetében kötelessége figyelembe venni és betartani a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény rendelkezéseit. (...)

Ezt különösen is indokolja a közúti közlekedés biztonsága és zavartalansága, a közúton tartózkodók életének és testi épségének védelme. Egy közúti demonstráció – különösen, ha az gyorsforgalmi úton kerül megrendezésre – kellő szervezettség és körültekintés hiányában nemcsak a közúton közlekedők nyugalomát, életét és testi épségét veszélyeztetheti, de nagy kockázatot jelent a demonstrálók számára is.

(...)

Az M3 autópálya 11. km. szelvényének térségében naponta átlagosan 80.000-85.000 jármű halad keresztül. Ez a forgalom nagyság az év végi ünnepeket megelőzően az autópálya bevezető szakaszán – a jelentős számú bevásárlóközpont miatt - megközelíti a napi 90.000 járművet. Tekintettel arra, hogy a szakaszon normál körülmények között is kapacitáshiány jelentkezik - az irányonkénti két forgalmi sáv nem képes elvezetni a forgalmat – ezen szakaszon bármilyen tartós sávzárás jelentős torlódásokat okoz. A rendkívül erős forgalom miatt Társaságunk sem végez csúcsforgalmi időszakban forgalomtereléssel járó munkát ezen a szakaszon.

A tervezett demonstráció jelentős torlódásokat okozna és ezzel jelentősen növelné a balesetveszélyt mind az M3 autópálya bevezető szakaszán, mind a környező utakon.

A téli hónapok megérkezte már a közutak téli üzemeltetési időszakának kezdetét is jelenti. Ekkor már előfordulhatnak olyan időjárási körülmények, melyeknél Társaságunknak – üzemeltetési kötelezettségeinek eleget téve – beavatkozást kell végrehajtani. A téli elhárítás hatékonyságát a feltorlódott járművek megakadályozhatják, a járművek a torlódásokban bennragadva más szakaszokon sem tudják kellő időben a szükséges beavatkozásokat elvégezni. A téli elhárításban akár néhány perces késés is komoly következményekkel járhat, autópályán a nem kellő időben végzendő elhárítás akár tömeges baleset is vezethet.

Havazás esetén mobil forgalomterelő eszközök (kúpok, sávós táblák) a burkolaton nem maradhatnak, a hóeltakarító gépek által félretolt hó ezeket feldönti, elsodorja, így funkciójukat betölteni nem képesek. Ezért téli útviszonyok között sávzárás forgalombiztonsági követelmények miatt nem tartható fenn.”

Az ÁAK Zrt. Gödöllői Autópálya Mérnökségének munkatársa tájékoztatása szerint a lezárással érintett szakaszon a havi forgalom nagysága október hónapban majdnem elérte a két és fél millió gépjárművet. Napi bontásban átlagosan kb. 80.000 gépjármű használja az M3-as autópálya Budapest XV. kerület Szentmihályi úti felüljáró és M0-as autópálya közötti szakaszát.

2009-es adat alapján a mértékadó órai forgalom nagysága a 10,6 km szelvényénél 8007 egységjármű/óra volt.

Az M3-as autópályán a személyi sérüléses közúti közlekedési balesetek száma:

	Halálos	Súlyos	Könnyű	Összesen
2006	15	40	65	120
2007	15	45	83	143
2008	11	33	84	128
2009	5	39	68	112
2010	6	27	73	106

Az autópályán való közlekedés szabályait az 1/1975 (II.5.) KPM-BM együttes rendelet taxatív szabályozza:

A 21. § (9) bekezdés *e*) pontja kimondja, hogy a gyalogosnak tilos autópályán (a leállósávon is) közlekedni, valamint áthaladni;

A 36. § (1) bekezdés előírja, hogy olyan úttesten, amelyen az azonos irányú forgalom számára két vagy több forgalmi sáv van (párhuzamos közlekedésre alkalmas úttest) – a (2)–(4) bekezdésben említett eseteket kivéve – a külső (jobb szélső) forgalmi sávban kell közlekedni. Más forgalmi sávra ráhajtani csak előzés, balra bekanyarodás, illetőleg megfordulás céljából szabad. Az autóbusz-öbölt, az autóbusz forgalmi sávot, a kapaszkodósávot, a gyorsító- és a lassítószávot, valamint a kerékpársávot a párhuzamos közlekedés szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.

A 37. § (1) bekezdése szerint autópályán és autóúton, valamint az azokra való ráhajtásra szolgáló úton (az előjelző táblától kezdődően) csak olyan gépjárművel, illetőleg gépjárműből és pótkocsiból álló járműszerelvényvel szabad közlekedni, amely sík úton legalább 60 km/óra sebességgel képes haladni; ezeken az utakon más jármű közlekedése tilos.

A (2) bekezdés értelmében pedig az autópályán és az azonos irányú forgalom számára legalább két forgalmi sávval rendelkező autóúton a párhuzamos közlekedés szabályait kell alkalmazni.

A (3) bekezdés alapján tilos

a) autópályára és autóútra út menti ingatlanról, valamint útnak nem minősülő más területről ráhajtani, illetőleg oda behajtani;

b) autópályán és autóúton hátramenetet végezni, megfordulni és az úttesteket elválasztó sávra ráhajtani.

A (4) bekezdés tartalmazza, hogy az autópálya és autóút úttestén – a forgalmi okból szükséges megállást kivéve – megállni tilos. Tilos a leállósávon megállni vagy várakozni, kivéve ha:

a) műszaki meghibásodás miatt a jármű továbbhaladásra képtelen;

b) a jármű a forgalmat ellenőrzi;

c) a jármű útfenntartást, úttisztítást végez;

d) a jármű, a továbbhaladásra képtelen jármű elszállítását vagy a műszaki meghibásodásának elhárítását végzi;

e) a jármű a megkülönböztető jelzést adó berendezését működtetik.

Az (5) bekezdés előírja, hogy a leállósávon – ha a közúti jelzésekből más nem következik – csak a (4) bekezdés *b*)–*e*) pontjában meghatározott járművek és a forgalmi sávokban folyamatosan haladó járművek közé besorolni kívánó járművek haladhatnak. A leállósávon álló, a forgalmat ellenőrző járművet úgy kell elhelyezni, hogy az kellő távolságból észlelhető legyen. A leállósáv igénybevételére jogosultaknak a feladatuk ellátását követően a lehető legrövidebb időn belül el kell hagyniuk a leállósávot.

A (6) bekezdés értelmében tilos előzni az azonos irányú forgalom számára két forgalmi sávval rendelkező autópályán és autópályán – 6 és 22 óra között – a 7500 kg-ot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, valamint e járműből és pótkocsiból álló járműszerelvényel.

A (7) bekezdés kimondja, hogy a (6) bekezdésben meghatározott előzési tilalom esetén a tilalom hatálya alá tartozó járműveknek olyan követési távolságot kell tartaniuk, hogy közülük legalább egy – az abban meghatározott előzési tilalom hatálya alá tartozó – járműszerelvény biztonságosan besorolhasson.

A KRESZ 52. §-a az alábbi szabályokat tartalmazza a veszélyes anyagot szállító járművekre vonatkozóan:

(1) Veszélyes anyagot szállító járműveknek menet közben - egymás mögött - legalább 50 méter távolságot kell tartani.

(2) Veszélyes anyagot szállító járművel tilos megállni:

a) lakott területen kívül másik veszélyes anyagot szállító járműtől, sátoztáborától, tömegközlekedési jármű megállóhelyétől, elektromos és egyéb távvezetékétől, valamint nyílt lángtól 50 méteren belül;

b) lakott területen az előbbieken túlmenően csatornanyílás (csatorna összefolyó) felett, illetőleg közelében is.

(3) A veszélyes anyagot szállító járművel - a részére kijelölt várakozóhely kivételével - tilos várakozni:

a) lakott területen kívül, épülettől, vasúti átjárótól, útkereszteződéstől, hídtól, aluljárótól, alagúttól 50 méteren belül;

b) lakott területen belül.

(4) A veszélyes anyag szállítása során előállt rendkívüli veszélyről (baleset, veszélyes anyag elszóródása, kiömlése, tűz stb.) a rendőrhatalóságot (a legközelebbi rendőrt) haladéktalanul értesíteni kell. Az értesítésnek tartalmaznia kell a szállított anyag azonosításához szükséges legfontosabb információkat.

(5) Ha jogszabály szigorúbb feltételeket nem állapít meg, a nem lezárt rakterű veszélyes anyagot szállító járművet, valamint a veszélyes anyaggal töltött tartányt szállító járművet őrizetlenül hagyni tilos.

A közlekedési szakvélemény megállapítja, hogy a lezáras több óras torlódáshoz vezet, ami további problémákat vet fel, elsősorban a tehergépkocsi vezetők esetében. Többek között az alábbi jogszabályi előírásokat kell betartaniuk, ami pontosan a hosszras várakozás miatt nehézségbe ütközik, vagy teljességgel lehetetlenné válik.

A tehergépjármű-vezetők esetében az autópályán való közlekedésnél az alábbi jogszabályokat, egyezményt figyelembe kell venni:

a) a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990 KöHÉM rendeletet, amelynek a 92. § (1) bekezdése előírja, hogy a sebességmérő a jármű tényleges sebességénél – 20 km/h sebesség felett – kisebb értéket nem mutathat. A (2) bekezdés tartalmazza, hogy a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, továbbá a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai Megállapodás (AETR) hatálya alá tartozó M₂, M₃ és N kategóriába tartozó járművet – a hivatkozott rendeletben és a megállapodásban, továbbá a (3) bekezdésben meghatározott kivételekkel – menetíró műszerrel (a továbbiakban: tachográf) kell felszerelni.

b) AETR egyezményt, amely tartalmazza, hogy az új jogszabály rendelkezéseinek be nem tartása anyagi felelősséget vonhat maga után, és a súlyosan gondatlan vagy szándékos jogszabálysértés még hatósági bírság nélkül is azonnali felmondásra adhat okot, azaz megalapozhatja a fennálló munkaviszonynak a munkáltató részéről történő azonnali megszüntetését a hatályos kollektív szerződés szerint, illetőleg ha ezt munkaadó és munkavállaló rögzíti. A gépkocsivezetők által elkövetett szabálysértésekért a jövőben a fuvarozó vállalkozást is felelősség terheli. A konkrét esetekben figyelembe vehető bármely bizonyíték arra vonatkozóan, hogy ésszerűen nem lehet a szállítási vállalkozást felelősnek tekinteni az elkövetett szabálysértésért. Ez esetben a fuvarozóknak kell bizonyítaniuk „ártatlanságukat”: miszerint nem adtak a rendelettel ellentétes utasításokat alkalmazottjaiknak.

A 2007. április 11-én hatályba lépő 561/2006/EK Rendelet kapcsán a legjelentősebb vezetési- és pihenőidő előírások az alábbiak:

Vezetési időszak: az az összeadódott vezetési idő, amely egy - napi vagy heti - pihenőidő vagy egy szünet (megszakítás) után kezdődik és addig tart, amíg a forgalmi utazó munkavállaló újabb pihenőidőt vagy szünetet (megszakítást) tart. A vezetési időszak folyamatos vagy megszakított lehet. A napi vezetési idő nem haladhatja meg a 9 (kilenc) órát. A napi vezetési idő azonban hetente legfeljebb két alkalommal meghosszabbítható: legfeljebb 10 (tíz) órára. A heti vezetési idő (hétfő 0 óra és vasárnap 24 óra között) nem haladhatja meg az 56 (ötvenhat) órát. Az összeadódott vezetési idő bármely egymást követő két hét alatt nem lehet több 90 (kilencven) óránál. Munkaközi szünet, amely a jogszabályi szövegben mint „szünet” szerepel:

Az AETR egyezmény 7.Cikk I. pontja és az 561/2006/EK rendelet II. fejezet 7. cikke szerint négy és fél órás folyamatos vezetési idő után a gépjárművezető legalább 45 perces szünetet köteles tartani (kivéve, ha a pihenőidejét kezdi meg). Ez csak egy legalább 15 perces, majd azt követő legalább 30 perces szünettel helyettesíthető.

2007. április 11-e után tehát a „megszakítás” már nem osztható három részre, hanem legfeljebb csak kettőre: 15+30 percre. A 15, illetőleg 45 percnél rövidebb időtartamú megállás nem minősül szünetnek.

Napi pihenőidő: A munkavégzés befejezése és az azt követő munkakezdés közötti egybefüggő időtartam, amelyet a munkáltató a munkavállaló részére pihenésre köteles biztosítani, amely idő alatt járművezető szabadon rendelkezik idejével. Az előző napi pihenőidő vagy heti pihenőidő vége után minden 24 órás időszakon belül újabb napi pihenőidőt kell tartani.

Rendszeres napi pihenőidő: bármely, legalább 11 órát tartó pihenő, amelyet fel is lehet bontani, de ez esetben az összesen legalább 12 óra csak egyféleképpen, és csak kétfelé darabolható: az első része szünet nélkül legalább 3 óra, a második része pedig szünet nélkül legalább 9 óra kell, hogy legyen.

Csökkentett napi pihenőidő: legalább 9 óra, de kevesebb, mint 11 óra pihenő. A napi pihenőidő kiterjeszthető rendszeres heti pihenőidővé vagy csökkentett heti pihenőidővé. Bármely két heti pihenőidő között legfeljebb három csökkentett napi pihenőidő lehet.

Többfős járat esetén a napi vagy heti pihenőidő végétől számított 30 órán belül újabb legalább 9 órás napi pihenőidő tartása kötelező.

c) A TANÁCS 2004. december 22-i 1/2005/EK rendelete az állatoknak a szállítás és a kapcsolódó műveletek közbeni védelméről, valamint a 64/432/EGK és a 93/119/EK irányelv és a 1255/97/EK rendelete módosításáról

A 3. cikk az állatok szállítására vonatkozó általános feltételeket tartalmazza:

Az állatok nem szállíthatók vagy szállíthatók oly módon, amely sérülést vagy szükségtelen szenvedést okozhat számukra.

Továbbá meg kell felelni a következő feltételeknek:

- a) minden szükséges intézkedés előzetes megtétele annak érdekében, hogy az utazás lehető legrövidebb legyen, és a szállítás során az állatok igényeinek eleget tegyenek;
- b) az állatok szállításra alkalmas állapota;
- c) a szállítóeszközt oly módon megtervezése, kialakítása, karbantartása és működtetése, hogy megakadályozzák az állatok sérülését és szenvedését, valamint biztosítsák az állatok biztonságát;
- d) a berakodáshoz és kirakodáshoz használt eszközök megfelelő módon való megtervezése, kialakítása, karbantartása és működtetése, hogy megakadályozzák az állatok sérülését és szenvedését, valamint biztosítsák az állatok biztonságát;
- e) az állatokat gondozó személyek a célnak megfelelő képzésben részesülése és szakértelme, akik feladataikat mindennemű erőszakot, illetve olyan módszert mellőzve végzik, amely szükségtelen félelmet, sérülést vagy szenvedést okozna az állatoknak;
- f) a rendeltetési helyre való szállítást haladéktalan biztosítása, valamint az állatjóléti feltételek rendszeres ellenőrzése, és megfelelő biztosítása;
- g) az állatok számára elegendő, a méretüknek és a tervezett szállításnak megfelelő alapterületet és magasság biztosítása;
- h) megfelelő időközönként, az állat fajtájának és méretének minőségileg és mennyiségileg megfelelő víz, takarmány és pihenés nyújtása.

Az 5. cikk az állatok szállításával kapcsolatos tervezési kötelezettségről szól:

(1) Az állatok szállítására vonatkozóan kizárólag a 10. cikk (1) bekezdésével és a 11. cikk (1) bekezdésével összhangban engedéllyel rendelkező szállítványozóval köthető szerződés vagy alvállalkozói szerződés.

(2) A szállítványozóknak meg kell határozniuk egy, a szállításért felelős természetes személyt, és gondoskodniuk kell arról, hogy mindig rendelkezésre álljanak az utazásnak az ellenőrzésük alá tartozó szakasza tekintetében a megtervezéssel, végrehajtással és teljesítéssel kapcsolatos információk.

(3) A szállításszervezőknek gondoskodniuk kell arról, hogy az utazás során a) az állítás különböző szakaszainak nem megfelelő összehangolása miatt az állatok jóléte ne kerüljön veszélybe; valamint figyelembe vegyék az időjárási viszonyokat; és b) megbízzanak egy természetes személyt, aki felel azért, hogy az illetékes hatóság számára bármikor rendelkezésre bocsássa az állítás tervezésével, végrehajtásával és teljesítésével kapcsolatos információkat.

(4) A háziló-félék, a törzskönyvezett lófélék kivételével, és a házi szarvasmarha-, juh-, kecske-, illetve sertésfélék tagállamok és harmadik államok közötti, nagy távolságokon való szállítása esetén a szállítványozóknak és a szállításszervezőknek meg kell felelniük a II. mellékletben a menetlevelekre vonatkozó rendelkezéseknek.

A 9. cikk a Gyűjtőállomásokat szabályozza:

(1) A gyűjtőállomások üzemeltetői gondoskodnak az állatok I. melléklet 1. szakasza I. és III. fejezetében meghatározott technikai szabályoknak megfelelő bánásmódjáról.

(2) A gyűjtőállomásoknak a közösségi állat-egészségügyi jogszabályokkal összhangban jóváhagyott üzemeltetői ezen kívül

a) kizárólag olyan személyeket bíznak meg az állatok gondozásával, akik az I. mellékletben megállapított, vonatkozó technikai szabályokról képzésben részesültek;

b) a gyűjtőállomásba belépési engedéllyel rendelkező személyeket rendszeresen tájékoztatják az e rendelet értelmében rájuk vonatkozó feladataikról és kötelezettségeikről, illetve a jogsértésekért kiszabandó szankciókról;

c) a gyűjtőállomásba belépési engedéllyel rendelkező személyek számára folyamatosan elérhetővé teszik azon illetékes hatóság adatait, amelyet az e rendelet előírásainak esetleges megsértése esetén értesíteni kell;

d) e rendeletnek a gyűjtőállomáson tartózkodó bármely személy általi megsértése esetén, valamint az illetékes hatóság által hozott intézkedések sérelme nélkül, megteszik a szükséges intézkedéseket, hogy az észlelt jogsértést orvosolják, és megakadályozzák annak újbóli előfordulását;

e) elfogadják, figyelemmel kísérik és érvényesítik a szükséges belső szabályokat az a)-d) pontnak való megfelelés érdekében.

A 22. cikk a Szállítási késedelmet szabályozza:

(1) Az illetékes hatóság meghozza a szükséges intézkedéseket a szállítás közbeni késedelem, illetve az állatok szenvedésének megelőzése, illetve minimálisra csökkentése érdekében olyan esetekben, amikor előre nem látható körülmények gátolják e rendelet alkalmazását.

Az illetékes hatóság gondoskodik arról, hogy az átrakodási és kilépési helyeken, valamint az állat-egészségügyi határállomásokon külön intézkedéseket tegyenek annak érdekében, hogy az állatok szállítása elsőbbséget élvezzen.

(2) Az állatszállítmányok nem tartóztathatók fel szállítás közben, kivéve, ha az állatok jóléte vagy a közbiztonság miatt ez kifejezetten szükséges. Nem okozható indokolatlan késedelem a berakodás befejezése és az indulás között. Ha egy állatszállítmányt szállítás közben két órát meghaladó időtartamra fel kell tartóztatni, az illetékes hatóság gondoskodik arról, hogy meghozzák a megfelelő intézkedéseket az állatok ellátására, és szükség esetén az állatok etetésére, itatására, kirakodására és elhelyezésére.

A 23. cikk a sürgősségi intézkedések e rendeletnek a szállítmányozók általi be nem tartásáról szól:

(1) Ha az illetékes hatóság megállapítja, hogy e rendelet bármely rendelkezésének nem tesznek vagy tettek eleget, meghozza, vagy az állatokért felelős személyt arra kötelezi, hogy az meghozza a szükséges intézkedéseket az állatok jólétének megóvása érdekében.

Ezek az intézkedések nem okozhatnak az állatoknak szükségtelen vagy további szenvedést, és arányosaknak kell lenniük a felmerülő kockázat mértékével. Az illetékes hatóság a megfelelő módon megtéríteti az ilyen intézkedések költségeit.

(2) Az egyes esetek körülményeitől függően az ilyen intézkedés lehet:

- a) járművezető- vagy kísérőcsere;
- b) a szállítóeszköz ideiglenes megjavítása, amellyel elkerülhető az állatok sérülésének veszélye;
- c) az állatszállítmány egészének vagy egy részének átrakodása másik szállítóeszközbe;
- d) az állatok legközvetlenebb úton való visszaszállítása a kiindulási helyre, vagy a legközvetlenebb úton való továbbszállításuk a rendeltetési helyre, attól függően, hogy melyik szolgálja nagyobb mértékben az állatok jólétét;
- e) az állatok kirakodása és megfelelő elhelyezése és ellátása arra az időtartamra, amíg a problémát megoldják.
- f) Amennyiben nincs más mód az állatok jólétének megőrzésére, azokat kíméletesen le kell ölni vagy el kell altatni.

(3) Amennyiben az (1) bekezdésben említettek szerint e rendelet be nem tartása miatt intézkedéseket kell hozni, és az állatokat e rendelet egyes rendelkezéseinek megsértésével szükséges szállítani, az illetékes hatóságnak engedélyt kell adnia az állatok szállítására. Az engedélyen fel kell tüntetni az érintett állatokat, és meg kell határozni azokat a feltételeket, amelyekkel az állatok szállíthatóak addig, amíg e rendeletnek teljes mértékben eleget nem tesznek. Az ilyen engedélyeknek végig kell kísérniük az állatszállítmányokat.

(4) Az illetékes hatóság azonnal lépéseket tesz annak érdekében, hogy megtegyék a szükséges intézkedéseket abban az esetben, ha az állatokért felelős személy nem elérhető vagy nem tartja be az utasításokat.

(5) Az illetékes hatóságok által hozott döntésekről és azok indokolásáról a lehető legrövidebb időn belül értesíteni kell a szállítványozót vagy annak képviselőjét, valamint azt az illetékes hatóságot, amely a 10. cikk (1) bekezdésében, valamint a 11. cikk (1) bekezdésében előírt engedélyt megadta. Szükség esetén az illetékes hatóságok segítséget nyújtanak a szállítványozónak a szükséges sürgősségi intézkedések végrehajtásához.

A szakvélemény rögzíti, hogy amennyiben az autópályát demonstráció céljára akarják igénybe venni, azzal a KRESZ több rendelkezését megszegik. A közigazgatási bírsággal sújtandó szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. Kormányrendelet ezen szabályszegések közül az autópálya leállósávjában történő haladást, valamint indokolatlan várakozást, továbbá az úttesten történő megállást szigorúan bünteti.

Az autópálya forgalmi helyzete, geometriai kialakítása nem összehasonlítható egyéb főközlekedési útvonalak tulajdonságaival. Ebben az esetben – még csökkentett sebesség mellett – sem biztosítható a forgalom balesetmentes lebonyolódása (pl.: veszélyes áruk szállítása), továbbá a demonstrálók biztonsága. Forgalomtechnikai, fizikai elválasztás a demonstrálók és a közúti forgalomban résztvevők között kellő hatékonysággal nem lehetséges. Nem összehasonlítható egy esetleges autópályán folyó, előre megtervezett, szakmérnökök által irányított munkavégzéssel. Itt jóváhagyott forgalomtechnikai és építési terv alapján végeznek munkálatokat, speciális védőruházatban.

A szakvélemény rögzíti, hogy a bejelentés szerint a demonstráció résztvevői a külső forgalmi sávban helyezkednek el mindkét irányban. Ehhez az Autópálya Kezelő Zrt. és a Közterület-fenntartó Zrt. által kihelyezett forgalomlassító és -terelő forgalomtechnika szükséges, azonban a demonstrálók biztonságát garantálni ezzel sem lehet.

Az egyeztető tárgyaláson elhangzottak szerint a demonstrációt munkanapokon 07.30 órától 16.00 óráig kívánják megtartani, a XV. kerület M3 autópálya ki- és bevezető, Mogyoród útja felüljárótól a Centrum irányába vezető szakaszon a gyorsító és lassító sávokig, mindkét irányban, egy-egy külső forgalmi sávban. Az érkező gépjárművek folyamatosan töltik fel a záró gépjárművek közötti forgalmi sávot. A rendezvényről történő esetleges távozás esetén a sort feltöltik.

A demonstráción részt vevők és az általuk alkalmazott figyelemfelhívó eszközök elvonják a gépjárművezetők figyelmét, ezzel a balesetveszély tovább fokozódik.

Tekintettel arra, hogy a demonstráció miatt fellépő fokozott balesetveszély miatt a demonstrálók biztonságát garantálni nem lehet, szükséges az M3-as autópálya Bp. XV. kerületi felüljáró és M0 közötti szakaszának elterelése.

Az autópálya teljes forgalmát az M0 - Külső Fóti út – Régi Fóti út – Szentmihályi út elvezetni nem tudja, a Szentmihályi út felé a terelés nem lehetséges. A Külső Fóti út – Régi Fóti út útvonal 2x1 sáv, jelzőlámpás csomópontokkal ellátott, 50 km/órás sebességű útvonal.

A lezárás miatt a térségben található egyéb kis kapacitású közutak geometriai és forgalomtechnikai kialakításuk miatt alkalmatlanok egy autópálya forgalmának elvezetésére.

A nehéz teherforgalom terelése a környező utak súlykorlátozása miatt nem lehetséges.

A szakvélemény rögzíti, hogy a Budapest XV. kerület, Mélyfúró utcában található a Fővárosi Hulladékhasznosító Mű, amely közérdekű üzem. Megközelítése az M3-as autópálya lezárása esetén veszélybe kerül, ezáltal Budapest kommunális hulladék szállítása ellehetetlenül és az érintett területen a távhőszolgáltatás is veszélybe kerül. Közérdekű üzem működése pedig nem veszélyeztethető.

Nem lehet eltekinteni attól a körülménytől sem, hogy ugyanezen időszakra a Független Szakszervezetek Demokratikus Ligája szintén forgalomlassító demonstráció-sorozatot jelentett be az M1-M7-es autópályák be- és kivezető szakaszára, a Budaörsi út Rahó utca és Dayka Gábor utca közötti szelvényére:

A BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály felvette a kapcsolatot a **Fővárosi Közterület-Fenntartó Zrt.-vel**. A társaság vezérigazgatója a demonstrációval kapcsolatban az alábbi szakmai állásfoglalást adta:

„Az FKF Zrt. a bejelentéssel érintett másik helyszín, az M7-es és M1-es autópályák bevezető szakaszán Budapest hulladékának jelentős részét szállítja naponta a Pusztázamori hulladéklerakóba. Ennek a szállításnak a megbénulása esetén ugyan van terve a begyűjtött hulladék egy részének elhelyezésére, melyet a Rákospalotai Hulladékhasznosító Műbe tudna szállítani, ez viszont csak 1-2 napra jelentene megoldást. Az M3-as bevezető szakaszának lezárása viszont ezt a szállítást is megakadályozná, így a szolgáltatás színvonalának fenntartását, valamint a lakossági hulladék elszállítását veszélyeztetheti. Ennek következtében gyakorlatilag napokon belül olyan mennyiségű hulladék halmozódna fel a Fővárosban, amely nem hogy nem kívánatos, de határozottan megbénítaná a város élhetőbbé tételét is, nem beszélve a környezetvédelmi, közegészségügyi és járványügyi vonzatairól sem.”

A Közlekedésrendészeti Főosztály megkereste továbbá a **Budapesti Közlekedési Központ Zrt.** Igazgatóját, aki a demonstráció által okozott hatásokkal kapcsolatban leírt szakvéleményében kifejti, hogy érdemi, kapacitív alternatív útvonal a demonstráció helyszínének környezetében nem áll rendelkezésre, ezért nem javasolja a demonstráció tudomásul vételét.

Az M3-as út fővárosi bevezető szakaszán megtartandó demonstráció vonatkozásában előadta, hogy „az M1/M7-es bevezető szakasznál jelzett hatásokon túlmenően a korlátozás igen nagy torlódást okoz az M3-as úton, valamint a torlódás kiterjedhet a XV., XIV., IV., XVI. kerület egyéb főútvonalaira, és megnövekedhet egyes mellékutak átmenő forgalmi terhelése. Az M3-as úton a BKV néhány járata mellett az elővárosi és távolsági Volán autóbuszjáratok szenvednek jelentős késleltetést, amely számos ingázó utast érint.

Amennyiben a demonstráció a kifelé vezető irányt is érinti, gyakorlatilag a teljes belvárosban, különösen az Andrássy úton és a belső kerületek egészén jelentős torlódás várható.”

Figyelembe kell venni továbbá, hogy az autópálya ezen szakaszán megfelelő infrastruktúra (illemhely, melegedő helyiség, stb.) nem áll rendelkezésre egy több, mint egy hónapig, naponta több órán át tartó demonstráció megrendezéséhez.

A torlódások kialakulása miatt rendkívül nehéz lesz a demonstráció helyszínének megközelítése.

Ezen késő őszi - téli időpontban várható eső, ónos eső, havazás, a kora reggeli időpontokban köd, ködszítálás, fagyás – ami rontja a látási viszonyokat, továbbá a vizes, nyálkás, havas aszfalton többszörösére nő a féktávolság, ami rendkívül veszélyes még nappali fényviszonyok és kivilágított úttest esetén is.

A hideg időjárás miatt tovább nőhet a féktávolság, mivel Magyarországon még mindig sok autós nem használ téli gumiabroncsot. Jelenleg kötelező használatát jogszabály még nem írja elő.

Mind a demonstrálók, mind a közlekedők biztonsága érdekében elkerülhetetlen lenne az M3-as autópálya teljes szélességű zárása mindkét irányban.

Az M3-as autópálya Európa főközlekedési hálózatának szerves része. Kelet-, és Észak-Európa felől jelentős tranzit teher- és személyforgalom bonyolódik le Európa többi része felé. Az M3-as autópályán keresztül Kelet- és Észak-Európa országai felé szakadna meg a közúti közlekedési kapcsolat.

Az autópálya az V. számú, Velence – Trieszt – Ljubljana – Maribor – Budapest – Ungvár – Lviv – Kijev irányú páneurópai közlekedési folyosó része, ezért fontos kelet-nyugati tranzitszerepet tölt be az áruszállításban. A magyar úthálózat egyik fontos ütőere, a délnyugat-északkeleti átlós irányú fő közlekedési vonal Budapeستől keletre eső részét alkotja. Ukrajnán keresztül Kelet-Európa, Szlovákián keresztül pedig Észak-Európa országai felé teremt gyorsforgalmi közúti kapcsolatot. Lezárása esetén Magyarország gyorsforgalmi úthálózata megszakad.

A fent leírt közúti forgalom – ebből is kiemelten a nemzetközi és hazai tranzit nehéz tehergépjármű forgalom - ellehetetlenítése a közvetlen környezet, Magyarország és egész Európa közlekedésére nagymértékben kedvezőtlen hatással lenne. A közlekedő járművek – kiemelten a nehéz tehergépjárművek, veszélyes anyagot szállító járművek - elterelése más útvonalra nem lehetséges.

Tekintettel arra, hogy a közlekedés más útvonalon nem biztosítható, a rendelkező részben foglaltak szerint határoztam.

Felhívom a szervező figyelmét arra, hogy amennyiben a rendezvényt tiltó határozatom ellenére megtartják, úgy a Gytv. 14. § (1) bekezdés értelmében a rendőrség azt feloszlatja és a szervezővel szemben eljárást kezdeményez.

Határozatom a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 4-5. §, 71-74.§, valamint a gyülekezési jogról szóló 1989. évi III. törvény 8. § rendelkezésein alapul. A határozattal szembeni jogorvoslati lehetőséget az 1989. évi III. tv. 9. § (1) bekezdésében foglaltak biztosítják.

B u d a p e s t, 2011. november 10. ' 12 ' óra ' 17 ' perc

Távollévő Főkapitány helyett:



Dr. Fülöp Valter r. ezredes
Budapest Rendőrfőkapitányának
bűnügyi helyettese

1 PLD-T ÁTVETTEM

BUDAPEST, 2011. 11. 10. 14¹²

LL J W

- Kapják: 1. példány Gaskó István (l.: 1141 Budapest, Jeszenák János u. 58.)
2. példány BRFK Rendészeti Szervek
3. példány BRFK Hivatala