

Javaslatok a Fővárosi Közgyűlés 2023-as munkatervének összeállításához

1.

1. előterjesztés címe,

Az Üllői út, Bajcsy-Zsilinszky út, Váci út, Kossuth Lajos utca-Rákóczi út forgalomcsillapítása, humanizálása az M3 felújításának befejezésekor

2. a tárgyalás javasolt időpontja (a Közgyűlés 2023. július-augusztus hónapokban várhatóan nem ülészik),

2023. március

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A Budapesti Mobilitási Terv a közlekedési módok közötti arányok jelentős megváltoztatását tűzi ki célul. Ennek elősegítését szolgálja a javaslatunk.

Az M3 metró felújításának befejezése néhány hónapon belül lezárul; azt követően az Üllői úton megrongálódott aszfaltburkolat-felületek cseréje szükséges lesz. Ez egy rendkívüli lehetőség arra, hogy egy egyszerű aszfaltcsere helyett, az Üllői út teljes, XXI. századi urbanisztikai szempontok szerinti humanizálása és felújítása történjen. Javasoljuk, hogy a megszűnő buszsávok helyét ne autóforgalom vagy parkolók foglalják el, hanem zöld sáv és fizikailag is elválasztott kerékpársáv valósuljon meg. 2013-ban a BKK készítetett egy döntés-előkészítő tervet az Üllői út komplex kerékpárosbarát fejlesztéséről (Budapest belső városrészének komplex kerékpárosbarát fejlesztéséhez szükséges tervek elkészítése »I., II., VIII., IX., XI. kerület«, Üllői út, Döntés- előkészítő terv; Tervszám: BKT848, Tervező: TRENCON COWI Tanácsadó és Tervező Kft, melyben több mintakeresztmetszet-verziót is vizsgálnak. A Levegő Munkacsoport erről röviden véleményt is fogalmazott meg - ezt a levelet mellékelem Önnek, a bemutatott sávvaltozatok közül a középső zöldsávost tartom a legjobbnak. Valamint az alábbi, Építészfórumon megjelent írást is ajánljuk:

<https://epiteszforum.hu/-hogyan-legyen-az-ulloi-ut-ferencvaros-foutcaja>

Hasonlóképpen célszerű a Bajcsy-Zsilinszky út és a Váci út forgalomcsillapítása is.

A belvárost átszelő Kossuth Lajos utca-Rákóczi út forgalomcsillapítása már régóta napirenden van.

Civil szervezetek (ld. például: https://www.levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/kossuth-rakoczi_0901.pdf) évek óta szorgalmazzák és BKK is készített rá terveket (ld. például:

https://www.youtube.com/watch?v=QXqWbRq_dDQ). A burkolatfelújítás egyébként is időszerű, így

ez egy kiváló alkalom lehet a forgalomcsillapítás megvalósítására.

2.

1. előterjesztés címe,

Megvalósíthatósági tanulmány készítése a városi dugódíj bevezetésére Budapesten két lépésben

2. a tárgyalás javasolt időpontja (a Közgyűlés 2023. július-augusztus hónapokban várhatóan nem ülészik),

2023. április

3. javaslat az előterjesztő személyére

Tüttő Katalin főpolgármester helyettes

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A Budapesti Mobilitási Terv a közlekedési módok közötti arányok jelentős megváltoztatását tűzi ki célul. Ennek elősegítését szolgálja a javaslatunk.

4.1 A szerződés a 4-es metróvonal építésének támogatására Európai uniós támogatásból, melyben a Fővárosi Közgyűlés vállalta, hogy dugódíjat vezet be Budapesten.

Magyarország Kormánya azzal, hogy a projektet támogatta, azt is vállalta, hogy nem gördít akadályt a dugódíj bevezetése elé.

4.2 A Helyreállítási és Ellenállóképességi Terv elkészítéséhez készült Útmutató kiegészítésében (Guidance document, https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/c_2022_3300_1_en_0.pdf), melyet az Európai Bizottság az Ukrajna elleni orosz agresszió után adott ki, ajánlatként szerepel a Helyreállítási és Ellenállóképességi Alap ilyen irányú felhasználása is, azaz a bevezetés támogatható az Alapból: „tax reform for urban road charging (e.g. to internalise the negative external effects of GHG emissions from vehicles)” [„a városi úthasználati díjak adóreformja (pl. a járművekből származó üvegházhatású gázok kibocsátásának negatív külső hatásainak internalizálása érdekében)].4.3 A városi útdíj bevezetését már tervezik Londonban, és tesztelik Brüsszelben. Azzal, hogy közzé tette a BudapestGo mobiltelefonos alkalmazást, a Főváros is elindult azon az úton, melynek végén, nagyjából a XXI. század közepén megvalósul a személyközlekedés szolgáltatássá válása. Vagyis egy olyan szabályozási/gazdasági környezet, melyben a gyaloglás kivételével minden közlekedési mód az A-ból B-be utazás minden feltételével – infrastruktúra, közlekedésirányítás, hó eltakarítás stb. – szolgáltatás, melyet az utas igénybe vesz, és a kiválasztott utazási módok tarifája szerint fizet érte. Ebből a fizetségből tartja fenn a város és a különféle szolgáltatók – közforgalmú közlekedési szolgáltató, biciklikölcsönző, közautó- társaság, sofőr nélküli taxis szolgáltató, sofőr nélküli társaskocsi-szolgáltató – a szolgáltatás egészét, az utcaiktól kezdve a villanyrendőr-hálózatig.

A dugódíj bevezetése budapesti városi útdíj formájában az átmenet szükséges lépése az új városi mobilitási paradigmába. A személyközlekedésben a magánautó-használatát közelebb viszi a közforgalmú közlekedéséhez oly módon, hogy tudatosítja az utasban, ahhoz, hogy az autójával eljuthasson A-ból B-be számos feltételnek kell teljesülnie, mely feltételek jelentős részéről a város gondoskodik, és e gondoskodás sokkal több pénzbe kerül, mint amennyit az autósok fizetnek érte.

Vonatkozó anyagaink:

<https://www.levego.hu/hirek/2021/08/szamos-varosban-jol-mukodik-a-dugodij/>

<https://www.levego.hu/hirek/2021/09/otszaz-forintos-napi-matricaval-lehetne-kezdeni-a-budapesti-dugodijat/>

<https://www.levego.hu/sites/default/files/dugodij-javaslat-lmcs.pdf>

<https://www.levego.hu/hirek/2021/12/minden-masodik-autos-dugodijat-szeretne-dugo-helyett-budapesten/>

<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20210612/rendkivul-igazsagtalan-a-magyar-autosok-helyzete-adjunk-vissza-evi-325-ezer-forintot-8-millio-szegenyebb-magynak-487608>

3.

1. előterjesztés címe,

A szén-dioxid-kibocsátás csökkentésének éves ütemterve

2. a tárgyalás javasolt időpontja (a Közgyűlés 2023. július-augusztus hónapokban várhatóan nem ülészik),

2023. március

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A Fővárosi Közgyűlés 2021. márciusában ellenszavazat nélkül fogadta el a Budapesti Klímastratégia és Fenntartható Energia és Klíma Akciótervet, amely célul tűzte ki, hogy 2030-ig legalább 40%-kal csökkentik az üvegházhatású gázok kibocsátását. Ennek végrehajtásához elengedhetetlen, hogy a Fővárosi Közgyűlés számszerű éves célokat tűzzön ki és ehhez részletes cselekvési tervet készítsen. Így lehetővé válik, hogy évről évre nyomon kövessék a célkitűzések megvalósítását, és amennyiben elmaradás van, meghozzák a szükséges intézkedéseket.

4.

1. előterjesztés címe,

Budapest élhetőségi indikátorai

2. a tárgyalás javasolt időpontja (a Közgyűlés 2023. július-augusztus hónapokban várhatóan nem ülészik),

2023. május

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

Ahhoz, hogy Budapesten folyamatosan javuljon az életminőség, és növekedjen a város vonzereje, versenyképessége, célokat (és részcélokat) szükséges kitűzni, és az azokhoz vezető folyamatokat rendszeresen nyomon kell követni. Így, ha szükséges, időben be is lehet avatkozni. Mindehhez elengedhetetlen megfelelő mennyiségi és minőségi mutatók (indikátorok) alkalmazása.

Az ilyen indikátorok segítségével ütemezhető a feladatok és mérhető a kitűzött (rész)célok teljesítése. Sajnos mind a mai napig azt tapasztalhatjuk, hogy a fővárosi koncepciók, tervek többnyire nélkülözik a konkrét, számszerű célokat. Sokszor még az adatgyűjtés sem történik meg. Ugyanakkor olyan tíz- és százmilliárdos nagyságrendű fejlesztések ötlete is előbukkan, amelyek nem szerepelnek a keretstratégiákban. Esetenként ezeknek az ötleteknek a megvalósítását igyekeznek minden áron keresztülerőltetni, és ezek a pontszerű projektek a forrásokat is elviszik a fenntartható, kiegyensúlyozott városfejlesztés elől. Konkrét, mérhető célok hiányában ellenőrizhetetlen és nehezen számonkérhető, hogy a ténylegesen kívánt irányba és ütemben haladunk-e.

Általános tapasztalat az is, hogy amennyiben esetenként eldöntik, hogy milyen indikátorokat alkalmaznak, sőt még akár egy adott időtávra számszerűen meg is határozzák azokat, az indikátor alakulását nem követik figyelemmel, a szükséges feladatok végrehajtása elmarad, és így a kitűzött célok nem is valósulnak meg.

Szerte a világon sok város rendelkezik összefüggő célrendszerrel és az annak alapjául szolgáló indikátorokkal, s nemzetközi összehasonlításban is alkalmazzák azokat. Ezek az „objektív” indikátorok mellett gyakran „szubjektív” indikátorokat is tartalmaznak alkalmazása is, vagyis olyan mérőszámokat, amelyek a lakosság elégedettségi szintjét mutatják.

A fentiekből következik, hogy mielőbb szükséges kidolgozni a főváros élhetősége javulásának, Budapest fejlődésének méréséhez szükséges legfontosabb célokat és az ennek megfelelő indikátorrendszert. Ezek alapján meg kell határozni az elérendő konkrét célokat meghatározott időtávlatokra (például 2030-ra), valamint a részcélokat éves bontásban. Forrásokat kell biztosítani a szükséges adatok összegyűjtésére és feldolgozására. Az indikátorok alapján évről évre figyelemmel kell kísérni a változásokat, és amennyiben eltérést tapasztalnak a kitűzött céloktól, meg kell hozni a szükséges intézkedéseket.

A Fővárosi Önkormányzatnál és a kerületi önkormányzatoknál is minden előterjesztéshez egy olyan mellékletet kell készíteni, amely bemutatja, hogy a tervezett intézkedés nyomán milyen indikátorok változnak és mekkora mértékben. Az intézkedés bevezetése után pedig meghatározott időközönként (általában egy-két évenként) meg kell vizsgálni, teljesültek-e a mutatók, és ennek megfelelő intézkedéseket kell hozni.

Ld. még: https://www.levego.hu/sites/default/files/budapest_elhetosegi_indikatorai.pdf

5.

1. előterjesztés címe,

Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló rendelet (Budapest Főváros Közgyűlésének 30/2010. (VI. 4.) önkormányzati rendelete) továbbfejlesztése Budapest élıhetőségének javítása érdekében

2. a tárgyalás javasolt időpontja (a Közgyűlés 2023. július-augusztus hónapokban várhatóan nem ülésezik),

2023. március

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A Budapesti Mobilitási Terv a közlekedési módok közötti arányok jelentős megváltoztatását tűzi ki célul. Ennek elősegítését szolgálja a javaslatunk.

A legutóbb 2022 júniusában módosított önkormányzati rendelet sokban lakosságbarátabbá alakította a városi közterületi parkolás rendszerét, de a mindannyiunkat fenyegető súlyos veszélyek elhárítására van még mit tenni. Miután a várakozási rend a leghatékonyabb olyan eszköz, amely a Fővárosi Önkormányzat és a kerületi önkormányzatok rendelkezésére áll Budapest közlekedési és környezeti problémáinak gyors és hatékony enyhítésére, érdemes a lehetőségeit maximálisan kihasználni.

2021-ben Budapest a világ 1000 nagyvárosa között a 15. legrosszabb helyen állt a forgalmi torlódások tekintetében. A levegőszennyezés (amelynek a fűtési időszakon kívül a legnagyobb forrása a gépjárműközlekedés) – az Európai Népegészségügyi Szövetség (EPHA) számításai szerint – évente mintegy 3300 millió eurós veszteséget okoz. Ez a Budapesten megtermelt GDP 6,2 százalékának megfelelő összeg. Az egy lakosra jutó veszteség súlyossága tekintetében a vizsgált 432 európai város között Budapest a 22. helyen áll évi 1860 euróval (744.000 forint). Évről évre növekszik az asztmások és különösen az asztmás gyermekek száma.

A helyzetet súlyosbítja a klímaválság, amely miatt egyre növekszik a hőségnapok száma. Ezekre a napokra a halálozások száma eddig átlagosan 15-18 százalékkal, egyes években pedig 30 százalékkal emelkedett. A hőség és a légszennyezés együttesen pedig különösen megterhelő az emberi szervezetre, különösen a gyermekek, az idősek és bizonyos betegségekben szenvedők részére.

Úgy látjuk, hogy a közterületi várakozás díjának emelésével csökkenteni lehet a Budapesten kívülről autóval indulók behajtási hajlandóságát Budapestre, és sok budapestit is rá lehet venni, hogy lemondjon a közterületi autótárolásról. A Levegő Munkacsoport javaslata szerint a díjfizetés ellenében történő közterületi várakozás rendszerét Budapest egész területére érdemes kiterjeszteni, hiszen a parkolási gondok az egész fővárost jellemzik, így többek között számos külvárosi lakótelepet is, amelyeket sokan „P+R” parkolóként használnak. A várakozási díj legutóbbi emelése sok bejáró autót kiszorít a Belvárosból, de ezen autók jelentős része a külső kerületekben keres magának parkolóhelyet, az ottani helyzetet rontva.

Fokozatosan ki kell vezetni legalább a környezetvédelmi szempontból elavult gépkocsik lakossági kedvezményes várakozási lehetőségét. A várakozási engedély árának az autók környezetvédelmi

besorolása szerinti differenciálása jól szolgálhatja a város levegőjének tisztábbá tételét. A legszennyezőbb járművek kitiltása kétharmados lakossági támogatást élvez (<https://www.flickr.com/photos/greenpeacehu/albums/72157707132387024>).

Érdemes továbbá a várakozási díjat és a lakossági várakozási engedély árát is a gépkocsi tömegével arányossá tenni úgy, hogy a 1,5, illetve 2 tonna súly feletti járművek után jóval magasabb díjat kelljen fizetni.

A részben vagy teljesen villanyhajtású – zöld rendszámú – gépkocsik ingyenes várakozási lehetősége a Levegő Munkacsoport véleménye szerint betöltötte szerepét, ma már ennek a kedvezménynek a fenntartása nem indokolt. Mindenekelőtt a hibrid autók ingyenes várakozását kell megszüntetni is, hiszen ezek a járművek szintén jelentős mennyiségű szén-dioxidot bocsátanak ki, továbbá a jellemzően drága gépjárművek tulajdonosainak támogatása sem szakmai, sem szociális szempontból nem indokolható, és sok milliós bevételtől fosztja meg az önkormányzatokat.

Teljes egészében fel kell számolni a céges autók kedvezményes várakozási lehetőségét. Ezek az autók ugyanis a cégek üzleti tevékenységét szolgálják, és sérti a versenysemlegesség elvét, ha egyes cégek üzleti tevékenysége kedvezményt kap. Továbbá nem célszerű a jelentős légszennyezéssel és széndioxid-kibocsátással járó üzleti tevékenységek kedvezményben való részesítése. Egy felmérés szerint a céges autók jelenlegi kedvezményével a lakosság 90 százaléka nem ért egyet (https://levegomunkacsoport.blog.hu/2022/05/08/a_lakosok_el_tudjak_fogadni_a_magasabb_parkolasi_dijakat). A cégautóadó kétszeresére emelése is azt jelzi, hogy a vállalati autók közpénzből történő támogatásának csökkentése elfogadható a lakosság számára.

Most, amikor az önkormányzatok fuldoklanak az energiaköltségek súlya alatt (a tömegközlekedés akár még össze is omolhat emiatt), és amikor mindjárt a nyakukba szakad sok ezer elesett ember támogatása, (I. megdöglész törvény), különösen erkölcstelen és igazságtalan tovább támogatni a magánautók közterületfoglalását.

Célszerű az autómegosztási szolgáltatások autói (a közautók) részére kizárólagos parkolóhelyeket biztosítani, mivel az számos előnnyel jár. A közautó-használat elterjedésének ugyanis egyik jelentős akadálya, hogy sok esetben az úticél környékén rendkívül nehéz parkolóhelyet találni.

A jogszabálmódosításra tett szövegszerű javaslataink részletes indoklással:

https://www.levego.hu/site/assets/files/6563/fovarosi_parkolasi_rendelet_modositas_2022jun28.pdf

6.

1. előterjesztés címe,

A Fővárosi Önkormányzat kommunikációs stratégiája

2. a tárgyalás javasolt időpontja (a Közgyűlés 2023. július-augusztus hónapokban várhatóan nem ülészik),

2023. március

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A Fővárosi Önkormányzat által kezdeményezett különböző fórumok (Közösségi gyűlések. Zöld munkacsoport stb.) rendszeresen felhívták az önkormányzat figyelmét arra, hogy az egyik legfontosabb feladata a szemléletformálás. Bár e téren számos jó kezdeményezés történt az önkormányzat részéről, azonban ezek nem bizonyultak elég hatékonynak. Ezért szükségesnek tartjuk, hogy az Önkormányzat civil szervezetek és más szakértők bevonásával dolgozzon ki egy kommunikációs stratégiatervezetet és azt terjessze a Közgyűlés elé.

7.

1. előterjesztés címe,

Iskolautcák

2. a tárgyalás javasolt időpontja (a Közgyűlés 2023. július-augusztus hónapokban várhatóan nem ülészik),

2023. március

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

Az iskolák körüli forgalom balesetveszély és légszennyezés szempontjából egyaránt sürgős megoldást igényel. Több európai nagyvárosban hasonlóan szükséges az iskolák melletti utcákban legalább a reggeli, iskolába érkezés időszakában a gépjárműforgalmat korlátozni, illetve olyan, a terület adottságait figyelembe vevő megoldásokat kidolgozni, mellyel a balesetveszély és a járművek kibocsátása általi légszennyezés csökkenthető.

Egyik ilyen lehetőség az „iskolautca”, vagy az Utcák a Gyerekekért kezdeményezés meghonosítása, és állandósítása. E szerint a reggeli 7.00-8.00 közötti órában, és lehetőség szerint a délutáni (általános iskola esetén 12.00-13.00 és 16.00-17.00) haza indulási időszakokban az iskola utcájában a forgalmat korlátozni, a személygépjárművek mozgását tiltani szükséges, illetve a sebességkorlátozás a lakó-és pihenő övezetekéhez hasonlóvá (vagy akár a lakó-és pihenő övezet bevezetése) tétele is a megoldás részét képezheti.

Európai nagyvárosokban időszakos bevezetésre már évente 2 alkalommal kerül sor, ebbe 2022-től Magyarország is bekapcsolódott a Levegő Munkacsoport szerepvállalásával.

<https://www.levego.hu/hirek/az-europai-gyerekek-megmutatjak-a-kontinensnek-hogyan-csokkentheti-fuggoseget-az-orosz-olajtol/>

Az iskolák utcáinak forgalmát részben az iskolákba járó gyermekek szülei is növelik. Ennek problémája közvetlenül összefügg a szabad iskolaválasztás egyik káros hatásával: a nagyobb távolságból érkező gyerekek nagyobb részét szállítják a szülők személygépjárművel. A szabad iskolaválasztás nem mellesleg a társadalmi mobilitást is csökkenti, ezért ennek átgondolása is javasolt, de sajnos ez nem fővárosi hatáskör, azonban szemléletformálás szintjén akár a Főváros is részt vállalhat benne.

https://hu.wikipedia.org/wiki/Szabad_iskolav%C3%A1laszt%C3%A1s

Iskolák körüli légszennyezésről további információ:

<https://www.greenpeace.org/hungary/sajtokozlomeny/4192/az-iskolak-kornyeken-kulonosen-veszelyes-lehet-a-gyerekekre-a-rossz-levego/>

8.

1. előterjesztés címe,

Az agglomeráció Budapest területére eső közlekedési infrastruktúrájának alacsony költségű átalakítása a közösségi közlekedés maximális előnybe helyezésének céljából az autós infrastruktúra rovására

2. a tárgyalás javasolt időpontja (a Közgyűlés 2023. július-augusztus hónapokban várhatóan nem ülésezik),

2023. május

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A klímaváltozás elleni fellépés fokozódó sürgőssége és az a tény, hogy a költségvetési megszorítások miatt az agglomerációs tömegközlekedési nagyberuházásokra még hosszú ideig nem kerül sor, szükségesnek tartjuk buszsávok kialakítását (pl. Bus Rapid Transit folyosók) a fővárosba vezető főbb utakon Budapest területén és az agglomerációban egyaránt. Ezeket a sávokat az autós sávok rovására kell kialakítani.

A BRT-rendszer nemcsak sávkialakítást jelenthet. Részei lehetnek a könnyű vasútra jellemző egyéb elemek, pl. a peronszerűen kialakított megállók, hosszú, akár kétcsuklós buszok, közlekedési lámpáknál előnyben részesítés, ritkább megállók a nagyobb átlagsebességért, metró- vagy S-bahn jellegű ábrázolás a BKK-térképeken stb., ld.

https://www.transitwiki.org/TransitWiki/index.php/Bus_rapid_transit. Ezek nemcsak a rendszer láthatóságát, a komfortérzetet, a gyorsaságot és a hatékonyságot növelik, de tovább csökkentik az autóhasználat vonzerejét (hiszen még több helyet vesznek el az autóktól és lassítják az autóforgalmat).

Mivel mindez elsősorban állami hatáskör, a Fővárosi Közgyűlésnek egy ilyen kezdeményezéssel kellene élnie a kormány felé.

9.

1. előterjesztés címe,

A szennyező robogók közlekedésének fokozatos kitiltása

2. a tárgyalás javasolt időpontja (a Közgyűlés 2023. július-augusztus hónapokban várhatóan nem ülészik),

2023. június

3. javaslat az előterjesztő személyére

Főpolgármester

4. jogszabályi hivatkozás vagy korábbi közgyűlési határozat, amely alapján a Közgyűlésnek az adott kérdéssel foglalkoznia kell, ennek hiányában az a körülmény, amely indokolja, hogy a témát a testület tárgyalja.

A motorkerékpárok és különösen a segédmotorkerékpárok üzemeltetése az esetek túlnyomó részében fajlagosan sokkal környezetszennyezőbb, mint a többi közúti járműé. A legtöbb robogó egészségkárosító szénhidrogén-kibocsátása például ezerszerese egy teherautóénak, rákkeltő benzolból is százszoros mennyiséget bocsát ki, mint egy személyautó.

z utcán közlekedő belső égésű motorral hajtott robogók orrfacsaró bűze és zaja rendkívül zavaróan hat a többi közlekedőre, valamint az utcában élőkre, és ez esetenként balesetveszélyt is okozhat. Ezt a veszélyt az is növeli, hogy a robogók magas zajszintje megnehezíti azt, hogy például a kerékpáros megfelelően figyeljen a közlekedés többi résztvevőjére. A szabályozás szigorítása azért is indokolt, mert az autóforgalom tervezett korlátozásai esetén várhatóan a jelenleginél is többen használnának motoros kétkerekű járműveket, amelyek fajlagos levegő- és zajszennyezése a legtöbb esetben jóval nagyobb, mint a személygépkocsiké.