**Tisztelt Horváth Ákos Úr!**

Az Ön által a Fővárosi Közgyűlés 2012. december 12-ei közmeghallgatására eljuttatott kérdésekre - a Főpolgármester úr megbízásából - az alábbiakban kívánunk válaszolni:

1. **Közúti forgalom**

Kétségtelen, hogy a Margit körút  közúti szempontból erősen túlterhelt, ami jelentős környezeti terhelést jelent az ott élőknek és az ott gyalogosan közlekedőknek egyaránt.

Az ott megjelenő nagymértékű közúti forgalomhoz hasonló egyébként a Nagykörút egyes szakaszain időszakosan szintén előfordul. A Margit körút talán abból a szempontból van hátrányosabb helyzetben, hogy kisebb a szabályozási szélessége, a szűkebb keresztmetszet miatt nehézkesebb az átszellőzése.

A Főváros budai oldala sajnos folyamatosan küzd a csúcsidőben megjelenő átmenő forgalom okozta terheléssel. Ez nem csak a Margit körútra igaz, de a Szilágyi Erzsébet fasorra, Hűvösvölgyi útra is. Az agglomerációból beérkező forgalom minden felé keresi magának az utat, terheli a Rózsadombot is (Gábor Áron utca, Kapy út, Csatárka út, Bimbó út), de az Alagút környékét, a Fő utcát, az Alkotás utcát, Hegyalja utat is.

A probléma fennáll, súlyos és igen nehezen megoldható. A megoldáshoz többrétű és igen költséges beavatkozások szükségesek. A szándék mindehhez megvan, de egyrészről anyagi források hiányoznak hozzá, másrészről a műszaki megoldások nem minden esetben elfogadhatóak azok számára, akiknek a környezetét érintenék a beavatkozások.

Völner Pál államtitkár úr november elején bejelentette, hogy megépítik az M0-ás körgyűrű hiányzó északi szakaszát, ezzel összeköttetést teremtve az északi és a nyugati városrészek között. A beruházás elkészülte után érzékelhető forgalomcsökkenést várunk a Margit körúton, de tisztában vagyunk azzal is, hogy ez egy erősen távlati remény az ott élők számára.

Mind a főváros, mind a BKK vezetése céljának tekinti a belvárosi részek közúti forgalmi terhelésének csökkentését, ez azonban egy lassú folyamat. Sajnos a társadalom személygépkocsival közlekedő rétege súlyos sérelemként kezeli, ha le kell tennie a járművét. Mindehhez hozzájárul a P+R parkolók hiánya és az azokhoz kapcsolódó, a belvárosba irányuló, megfelelő szolgáltatási színvonalú tömegközlekedés elégtelensége.

Mindezen infrastruktúra kiépítése nélkül a helyzet nem feloldható, megoldása pedig pénz és időigényes.

Azonban a nehézségek ellenére pozitívumként megjegyezzük, hogy készülőben vannak a Budai Fonódó villamos kiviteli tervei, amely észak Budának kapcsolatot fog biztosítani  a Széll Kálmán térhez és az M2 metróhoz. Ettől az előzetes vizsgálatok alapján azt várjuk, hogy ha az agglomerációs forgalmat nem is teljes mértékben, de legalább részben csökkentheti (a II. kerületi Polgármesteri Hivatal igényként fogalmazta meg a projekt kapcsán a 17-es villamos külső végállomásánál P+R parkoló létesítését), valamint a III. és II. kerület beruházással érintett részeiről érkező közúti forgalomban is érzékelhető visszaesést hozhat.

A Rózsadomb alatti alagút gondolata bár közlekedési szempontból jó, használható, célszerű gondolatnak tűnik, a magas költségek mellett a hegy gyomrában található nagyszámú védett cseppkőbarlangokra kiható környezetkárosító következményei miatt nem kivitelezhető.

1. **Légszennyezés és a fasor**

A Margit körút legutóbbi felújítása során 104 db fahely került kialakításra, melyek darabszámát a terület adottságai és a meglévő közművek korlátozták.

Ezen fahelyek közül 97 db Celtis occidentalis (Nyugati ostorfával), 4 db Sophora japonica (Japán akáccal) és 1 db Aesculus hippocastanum (Vadgesztenyével) van beültetve.

Jelenleg mindössze 2 db fahely található üresen, melynek beültetését a FŐKERT Nonprofit Zrt. 2013. évi Szakmai Programjába betervezte.

Ahol a környezeti feltételek adottak, ott a fák alatt jelenleg is található cserjefelület, a folyamatos téli sózás és a kutya tulajdonosok nem éppen jogkövető magatartásából kifolyólag sajnos ezen kiültetések kissé ugyan hiányosak, de ezek szakszerű pótlását a FŐKERT Nonprofit Zrt. szintén beütemezte a 2013. évi Szakmai Programjába.

A Margit körúton elhelyezett fasor pótlására szolgáló ládás facsemetéket 2007. évben a FŐKERT Nonprofit Zrt. – a Főpolgármesteri Hivatal illetékes osztályával történő egyeztetést követően – valóbank kénytelen volt elszállítani.

A ládák állapota olyan mértékben leromlott, hogy azok gazdaságos javítása nem volt megoldható.

Mivel a ládákba beültetett fák a Margit körúton a környezet nem túl kedvező feltételei miatt csak vegetáltak, ezért a dézsákból kikerülő, még életben lévő, díszítő értékkel bíró Ginkó bilóba fákat a környéken található Városmajori és a Margit híd lábánál lévő Germanus Gyula parkokba ültették ki.

A Széna téri légszennyezettségi adatokkal kapcsolatban tájékoztatjuk, hogy a fővárosi mérőállomás adatait a – Budapest Portál / Szmog menüpontján keresztül is elérhetően – Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat honlapján folyamatosan megtekintheti. Tájékoztatjuk továbbá, hogy a légszennyezettségi határértékek betartását nem a Fővárosi Önkormányzat, hanem – a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet (továbbiakban: LevegőR.) 9. § (1) bekezdése alapján – az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat (a továbbiakban: OLM) vizsgálja. Az OLM részeként a fővárosi mérőállomásokat a  Közép-Duna-völgy Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség üzemelteti.

A LevegőR. 9. § (2) bekezdésének d) pontja alapján a levegő minőségének rendszeres értékelését a Levegőtisztaság-védelmi Referenciaközpont látja el.

**3. Villamos forgalom**

A közúti forgalom (az egyéni közlekedés) növekedésének meggátolása érdekében fejlesztjük a tömegközlekedési hálózatot. Valóban Európában egyedülállóan nagy forgalmú a 4-es, 6-os villamosvonal. A Margit körúton jelenleg összesen kétféle jelzőlámpás programrendszer fut, amelyek közül a 60 másodperces ciklusidejű rendszer hétfőn hajnaltól szombat hajnalig folyamatosan üzemel, csak hétvégén napközben fut eltérő program, azaz gyakori programváltásokról nem beszélhetünk. A jelzőlámpás programok a vonatkozó jogszabályoknak mindenben eleget tesznek, a gyalogosok biztonságos közlekedésének lehetőségét biztosítják.

a.)

Terveink szerint 2014-ben kerülhet sor a nagykörúti villamos Margit körúti szakaszának teljes pályafelújítására. A felújított szakaszon zaj- és rezgéselnyelő technológiát alkalmazunk annak érdekében, hogy a környezeti terheléseket tovább csökkentsük. Ez azonban igazán csak akkor lesz hatékony, ha az érintett többi szereplő is tesz annak érdekében, hogy a környezete megújuljon, így az épületek tulajdonosai is elvégzik a szigetelési és karbantartási munkákat, a zöldfelületek is megújulnak  folyamatos gondozás mellett, az üzletek, vendéglátóhelyek pedig azért tesznek, hogy legyen miért gyalogolni. Természetesen nem kívánunk másra mutogatni, másnak feladatot szabni, csupán jelezzük, hogy az „élhetővé tétel” nem hozható összefüggésbe kizárólag a közlekedéssel. De mi ebben segítünk, a mi feladatunkat elvégezzük. Számunkra is fontos és jelentős hangsúllyal rendelkezik az, hogy a városban élők jól érezzék magukat, a várost otthonuknak tekintsék annak minden funkciójával együtt. Ehhez szükségesek műszaki és humán beruházások is, valamint komplexen és rendszerben kezelve kell látni az összefüggéseket. Ezért nem lehet pl. füvespályát építeni a Margit körúton, mert akkor torlódás esetén a mentő sem tudja a kocsisort kikerülni, pedig mennyivel szebb, csendesebb és élvezhetőbb lenne a környezet.

b.)

Az osztott gyalogátkelőkből százas nagyságrendben van példa a városban – éppen annak érdekében, hogy a jó arányokat megtaláljuk a járművek és a gyalogosok között. Sajnáljuk, hogy ez sem nyerte el az Ön tetszését, vagy egyetértését, azonban közlekedésszakmai szempontból előnyös és jó megoldás, a gyalogosoknak pedig nem okoz aránytalan akadályoztatást.

**4. BKK jelenség**

A BKK jelenség címen leírtakkal kapcsolatos megjegyzéseit csak részben fogadom el. A Budapesti Közlekedési Központot (teljes nevén BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság) a Fővárosi Közgyűlés 2010. október 27-i döntésével hozta létre, a budapesti közlekedés új irányító szervezeteként. Vezetője nem bizonyulhatott korábban alkalmatlannak BKV vezérigazgatónak, hiszen azt a posztot sosem töltötte be. Szintén nem igaz az a megállapítás, hogy a BKV autóbusz üzemága BKK lett, hiszen a BKK nem üzemeltet buszokat, hanem a szolgáltatás megrendelőjeként szerepel. A BKK az intézményrendszeri struktúrában a Fővárosi Önkormányzat és a közlekedési szolgáltatók, üzemeltetők között helyezkedik el, tehát szó sincs arról, hogy a közpénzek kezelése egy külső cég kezébe került volna. A BKK mind a közösségi, mind pedig a közúti közlekedés területén alapvetően stratégiai, fejlesztési, irányítási, megrendelői, ellenőrzési feladatokat integrál. A BKK létrehozására tehát éppen az egységes városmenedzseri szemlélet, a szétaprózott erőforrások egyesítése és az összehangolt szemléletű közlekedésirányítás miatt volt szükség. (Megjegyzem: a FŐKERT Nonprofit Zrt. nem a BKV, hanem a Budapesti Városüzemeltetési Központ Zrt, azaz a BVK Holding tagja.)

**5. Járdák és a közterületi rend**

A főváros köztisztaságáról szóló 48/1994. (VIII. 1.) Főv. Kgy. rendelet rendelkezése szerint, a Fővárosi Önkormányzat a burkolt közutak tisztán tartásáról, síkosság mentesítéséről és hó eltakarításáról a Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt. útján **éves köztisztasági közszolgáltatási szerződés** alapján gondoskodik.

A **Margit körút takarítása** az alábbiak szerint történik:

Ebben az évben márciustól novemberig (tavaszi-nyári-őszi közterületi munkák) hetente egy alkalommal történt meg az útpálya, a folyóka, és a villamos vágánymező gépi tisztítása. A kánikulai időszakokban hőséglocsolás is történt az útpályán és a vágánymező területén.

Jelenleg a téli munkarend alapján - az időjárási körülmények figyelembe vételével - síkosság mentesítési és hó eltakarítási feladatokat végez a közszolgáltató az útpályán.

Az ingatlanok előtti közterületek, járdák tisztán tartásáról, téli síkosság mentesítéséről és hó eltakarításáról  az ingatlanok tulajdonosainak kell gondoskodni.

A közszolgáltató kézi úttisztítást hetente 5 alkalommal, egy fő kézi takarítóval végez, amelynek keretében közjárdát, gyalogátkelőhelyek járdakapcsolatait, a padka íveket takarítja, és a szemetes edények ürítését végzi.

A Városüzemeltetési Főosztály ellenőrzési feladat ellátása során köztisztasági szempontból a terület állapotát megfelelőnek találta.

A Fővárosi Közgyűlés 2013. évi munkatervében kezdeményeztük a **„Javaslat a Budapest főváros területén végzett hulladékgazdálkodási és településtisztasági közszolgáltatásról, valamint a főváros köztisztaságáról szóló Főv. Kgy. rendelet megalkotására”** című előterjesztés szerepeltetését, melynek indoka, hogy a Fővárosi Közgyűlés a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (a továbbiakban: Mötv.) 23. § (4) bekezdésének 3. és 11. pontjaiban, valamint a hulladékról szóló 2012. évi. CLXXXV. törvény (a továbbiakban: Ht.) 35. §-ában, és a 88. § (4) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva új rendeletet alkot.

Kérem tájékoztatásom szíves elfogadását!

Budapest, 2012. december 14.

Üdvözlettel:

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 **Dr. Horváth Béla Ph.D**

 Főosztályvezető

 Városüzemeltetési Főosztály