

GYORS TÉNYKÉP

BUDAPEST KIEMELT KÖZÉPTÁVÚ FEJLESZTÉSI CÉLJAI

SCHNELLER ISTVÁN

Budapest egyszerre közigazgatási központ, idegenforgalmi célpont, beruházások székhelye, meghódítandó piac, de egyben lakóinak otthonos, karakteres tere is.

Városfejlesztési stratégiánk lényege, hogy a kerületi és össz-budapesti fejlesztések irányai harmonizáljanak egymással. A fejlesztési keretkoncepció az épületek magasságára, a zöldfelületek rendszerére, arányára, a közlekedés jellegére, a város vízhez való viszonyára, a városképi jellegre, az épített környezet karakterére, az esztétikai minőségre, a közterületek használatára vonatkozó karakterőrző vezérelvek segítségével valósulhat meg.

A város általános távlati fejlesztése, térszerkezetének távlati alakítása kapcsán kitűzött célok eléréséhez szükség van olyan — a jelenlegi térszerkezeti adottságokat figyelembevevő — belátható időszakra szóló fejlesztési koncepció megalkotására, amely egy jól meghatározható időszakra (középtáv: 3—5 év) fogalmazza meg azokat a lépéseket, fejlesztési szakaszokat, amelyek a jelen helyzetből a távlati elképzelések elérését lehetővé teszik. Szükséges ez azért is, mert a középtávú fejlesztési célok döntően meghatározzák az évenként rendelkezésre álló erőforrások eloszlását.

A távlati térszerkezeti fejlesztési koncepció és terv végleges formába öntése a főváros általános rendezési tervének, valamint az ÁRT-t megalapozó tervfajtáknak (strukturáterv, agglomerációs terv, közlekedéshálózat-fejlesztési terv stb.) feladata. A szükséges új általános rendezési terv készítése a következő évre átnyúló feladat, így a résztanulmányokra (problématérkép, karakterterv stb.), valamint a kerületfejlesztési és egyéb városfejlesztési elképzelésekre, önálló projektekre alapozva határozhatóak meg a következő időszak legfontosabb feladatai.

A fejlesztési koncepció nem törekedhet arra, hogy minden tekintetben lefedje — akár területileg, akár ágazatilag — az egész várost. Kísérletet tesz arra, hogy megfogalmazza azokat a kiemelt fejlesztési akciókat, projekteket, amelyekre a rendelkezésre álló korlátozott erőforrásokat koncentrálni érdemes — olyan célok elérésére és érdekében, amelyek beilleszkednek a távlati elképzelésekbe, de önállóan is életképes, a várost gazdagító térségeket, tevékenységeket teremtenek meg, illetve újítanak fel. Ezek a fejlesztési akciók a komplex fejlesztési koncepció önálló fejlesztési céljai. Ezek a kiemelt projektek részben összefüggő, de jól lehatárolható területek fejlesztését, részben egymáshoz kapcsolódó ágazati fejlesztések összehangolt kezelését jelentik.

A területi projectek jellegzetessége, hogy egymáshoz érintkezési pontok révén kapcsolódnak, és kettős fő célkitűzést valósítanak meg. Az egyik cél a jelenlegi Belváros tehermentesítése, a másik a városias területek Duna mentén történő széthúzása, és a város megnyitása a Duna felé. A fejlesztési célok tartalmaznak olyan kiemelt épületberuházásokat, melyeket a városban zajló építési tevékenységek között a főváros saját céljának tekint.

Ezek a fejlesztési célok vélhetően alkalmasak lesznek arra, hogy ne csak a fővárosi önkormányzat erőforrásaiból valósuljanak meg, hanem a központi állami költségvetés és vállalkozói tőke bevonásával járuljanak hozzá a város fejlődéséhez.

A fentiek függvényében a további elképzelések és észrevételek figyelembevételének igényével a fejlesztési célok az alábbiak:

„Kiemelt területi fejlesztési célok”:

1. Hungária körút térségének fejlesztése

A Hungária körút teljes kiépítése a belső városrészek tehermentesítését szolgálja mind közlekedési, mind területfelhasználási szempontból. A körút mentén levő alulhasznosított területek beépítésével, vagyongazdálkodásával és központi, valamint önkormányzati erőforrások felhasználásával új városi körút kialakítása a kiemelt cél. Ez a területfejlesztési elem a Lágymányosi híd térségében kapcsolódik a dél-pesti, illetve a dél-budai fejlesztési területekhez. A Hungária körút még hiányzó szakaszának az új Duna-hidat is magában foglaló kiépítése elsősorban a Dunapartok belső városmagon kívüli hasznosítását eredményezi. A város fejlesztése ebben a térségben is csak a helyi kezdeményezések és a főváros egészének hosszútávú térbeli rendezési és fejlesztési elképzeléseivel összehangolva képzelhető el. A pesti hídfő térségének rendezése megnyitja az utat úgy a dél-pesti területek, mint az új körút térségében található igen értékes, jelenleg alulhasznosított területek revitalizációjához. A Hungária körút teljes kiépülésével a főváros olyan gyűrű irányú közlekedési útvonalat kap, amely képes tehermentesíteni a belvárosi túlszűfolt úthálózatot. Ennek következtében lehetőség nyílik a környezetkímélő forgalmi rend területi kiterjesztésére is.

2. Dél-Buda Dunamente rehabilitációja

A Petőfi-hídtól délre elhelyezkedő Dunapart kiépítése és környezetének rehabilitációja a közeljövő egyik legfontosabb feladata.

A Dunamentére szervezett ipari- és raktárterületek revitalizációjával, magas színvonalú, környezetbarát ipari tevékenységet és városi övezeteket magukba foglaló területek kiépítésével fel kell számolni a város hátsó udvaraként, rendezőpályaudvarként, törmelék- és hulladéktárolóként szolgáló, építőanyaggyártó és -tároló területeket.

Ezt elősegíti a Lágymányosi-híd, illetve -hídfő kiépítése, az Egyetemváros tervezett bővítése, a Lágymányosi-öböl és iparterület rehabilitációs fejlesztése, valamint a Kelenföldi Hőerőmű környezetbarát rekonstrukciója. A fejlesztési célok jó feltárását szolgálja a 6-os út teljes kiépítése, valamint a Galvani út vonalában történő hálózatfejlesztés (Egér út — Duna-híd). Ezen a

területen alakítható ki — az egyetem és az iparterület közelsége miatt — Budapest egyik ipari innovációs parkja.

A déli részeken a sugaras-gyűrűs rendszer hálós rendszerre vált át. A Petőfi-hídtól délre ennek a rácsrendszernek a kiépítésére kell törekedni a déli Duna-hidak segítségével.

Magának a városnak kell kezdeményezően fellépnie és olyan hangsúlyokat képeznie, amelyek a jövőben arculatmeghatározó szerepet tölthetnek be. A Budapest várostestébe ékelődött iparterületek rehabilitációja különösen fontos, és a Dunapartoknak a város számára való visszahódítása is rendkívüli jelentőséggel bír.

Az idetelepített ipar- és raktárterületek revitalizációjával magas színvonalú, környezetbarát ipari tevékenységek, kereskedelmi központok, kulturális és oktatási létesítmények helyezhetők el.

3. Dél-Pest Dunamente rehabilitációs fejlesztési célja

A pesti Dunapart Szabadság-hídtól délre eső területe a következő évek legfontosabb városépítési akcióterülete, erre a dunaparti szakaszra feltétlenül esztétikai minőséget teremtő fejlesztési tervkoncepció készítenőd. Kialakítása döntő fontosságú az egész város imázsa szempontjából, alkalom nyílhat új szállodák, kereskedelmi központok, kulturális létesítmények elhelyezésére is.

Folyamatban van a Vásárcsarnok rekonstrukciója, megoldandó a rakparti út és a 2-es villamos, valamint a gyalogosforgalom megnyugtató kapcsolata, a Közraktár utcai telek hasznosítása.

Alapvető szempont, hogy a közlekedés a város fejlődését sokéves, illetve évtizedes elmarádással követő helyzetben van, s ezáltal lehetőségeink behatároltak — csak a mai helyzet reális megítéléséből lehet kiindulni.

A Szabadság-híd pesti hídfőjétől a lágymányosi Duna-híd Soroksári úti hídfőcsomópontjáig terjedő terület közlekedési hálózatának végleges kialakítását nagymértékben befolyásolja a Duna mentén húzódó — jelenleg értéken alul hasznosított — parti sáv területfelhasználása. A kitelepítésre szánt dunaparti teherpályaudvar helyének beépítése, ennek intenzitása a térség közlekedési hálózatára is hatással lesz.

A pesti rakparti út déli irányú meghosszabbításának nyomvonala a Kvassay út csepeli kapcsolata megoldásának, a térség területfelhasználásának függvénye. A csepeli HÉV átfogó rekonstrukciója és szállítóképességének növelése szükséges. A korszerűsítéssel összefüggésben felmerült a HÉV-vonalon a nagyvasúti jellegű üzem felváltása villamosvasúttal. Erre a legcélszerűbb megoldás a 2-es villamosvonal Csepelre történő meghosszabbítása.

4. A Kiskörút térségének fejlesztése

A városközpont új városi térsorozatának megteremtése a Városháza tömbjének rehabilitációjával szorosan összefüggő feladat. Különösen fontos, hogy a Belvárosban épülő nagy szállodák, irodaépületek vagy más létesítmények esetében a földszinteket lakossági és közfunkciókra adják át.

A fő kérdés a továbbiakban az is, hogy a belső városnegyedekben miként lehet visszaadni a gyalogosoknak a földszinteket, a város terének legfontosabb elemeit. A másik kérdés e terület

átmenő forgalmának csökkentése. Ennek érdekében a Belváros egészének forgalomszervezési tervét össze kell hangolni a tervezett beépítésekkel, a kiskörúti térsorozat mentén.

Új, közcélú kulturális központ létesítésével a Városháza tömbjében, a Kálvin tér arculatának kialakításával, valamint a Fővám tér rehabilitációjával a térség meglevő értékes helyeit is visszakapja a főváros.

A Kiskörút a Belváros forgalmi szempontból egyik legterheltebb útvonala, ahol a nap minden szakában — az elmúlt évek forgalomtechnikai beavatkozása ellenére — forgalmi torlódások alakulnak ki. Ezért az átmenő forgalom lehetőség szerinti korlátozásával és a forgalom csillapításával szükséges javítani az útvonal forgalmi terhelését és a térség környezeti állapotát.

A kérdéses terület közlekedésére hatással van a Szabadság-híd kedvezőtlen műszaki állapota. A hidat 1993-ban részletes felülvizsgálat alá kell vetni, amelynek alapján meghatározhatóak a szükséges felújítási feladatok.

A Dél-Buda—Rákospalota metróvonal fejlesztésére 1991-ben lezajlott nemzetközi ajánlatkérés alapján egy meghívásos tender kiírása van folyamatban.

5. Lakásépítési program

A törvények és tulajdonviszonyok változása alapvetően új helyzetet teremt, az elmúlt évek központi lakáselosztási gyakorlata helyett a szuverén önkormányzatok együttműködésén alapuló megoldások kerülnek előtérbe. A gyakorlatilag nullára redukálódott önkormányzati lakásépítést újra el kell kezdeni. Ennek érdekében folyamatosan készülnek az együttműködési megállapodás-tervezetek a kerületi polgármesterekkel. Ezek a lakásberuházási programokkal érintett területek kapcsán közös lakáscélú beruházásokra irányulnak.

Tudatában vagyunk annak, hogy a reálisan megvalósítható beruházások nem oldják meg a főváros sokrétű lakásproblémáit. Ezért jelenleg elsősorban azt a célt lehet kitűzni, hogy saját lakásgazdálkodási tevékenységünk átszervezésével segítsük a mobilitást.

A fővárosi lakásépítések formája lehet vállalkozói (koncessziós alapú, belső területek rehabilitációja a főváros koordinálásával) és önkormányzati tulajdonú lakásépítés (bérlakások építése, szerkezetkész lakások, önerős lakásépítés támogatása kedvezményes telekakkal).

Középtávú lakásépítési elképzeléseink részben a pénzügyi lehetőségeken, részben a fizetőképesség kereslet alakulásán alapulnak. Mindkettő erősen beszűkült; új helyen nem indul terület-előkészítés, az építkezések már előkészített területeken kezdődnek.

Az elkövetkező három évben — elképzelésünk szerint — mintegy 2300 lakás épül az önkormányzati beruházásban. Jelentősebb számú lakás a Vízvárosban, Káposztásmegyeren, a Nagy Lajos király — Egressy úton, továbbá a pestlőrinci Alacska úton és Szentlőrinci úton épül.

II. Ágazati projektek

a) Közlekedés

1. A főváros nyugati kapujának összehangolt közlekedésfejlesztése

A főváros nyugati kapuja fogadja a Budapestre naponta érkező gépjárműforgalom mintegy 30%-át. A város felé haladva a sűrűsödő közúti hálózat nagyarányú forgalmi terhelése a hajdani Osztapenko-csomópontba fut össze. A túlszűfolt közlekedési csomópont és környezetének elle-

hetetlenült forgalmi állapotán több különböző funkciójú úthálózatelem együttesen tud majd enyhíteni. A közlekedési tárca tervei szerint 1994 év végén megindulhat a forgalom az M0 autópályától M1 autópálya és a 6-os út közötti szakaszán. Ezzel lehetőség nyílik arra, hogy a tranzitforgalom Budapest belső városrészét elkerülve haladjon.

A tervezett kettős Duna-hidas rendszerhez (Lágymányosi és Galvani úti Duna-hidak) megtervezett budai tehermentesítő útvonal már a csomópont előtt leválasztja a dél-budapesti célú forgalmat. Kiépítése szakaszosan több ütemben is javasolható. Teljes kiépítésében 2×2 forgalmi sávós keresztmetszettel épülne, az M1/M7 autópályák közös bevezető szakaszától a Galvani úti Duna-híd 6-os számú főúttal alkotott csomópontjáig. Az útvonal Gazdagrét irányában is biztosítana közlekedési kapcsolatot. A nyugati városkapuhoz a területi és közlekedési hálózati összefüggések tekintetében hozzátartozik Kelenföld az Etele térrel, Gazdagrét, Dobogó és Őrmező területe. A térség legjelentősebb tömegközlekedési gócpontja az Etele tér. A csomópont tömegközlekedési kiszolgálását nagymértékben javítaná a Dél-Buda—Rákospalota irányú metróvonal kiépítése. A tér rendkívül elhanyagolt állapotú, rendezése mielőbb szükséges. Átépítése lehetővé tenné a rendkívül kedvezőtlen elhelyezkedésű Bukarest utcai helyközi autóbusz állomás ide történő áthelyezését.

A vasúthálózat fejlesztési tervei között szerepel, hogy a közeljövőben a Déli pályaudvar forgalmi szerepe csökken, mivel nemzetközi vonatok fogadására alakítják át. A belföldi szerelvények végállomása a Kelenföldi pályaudvaron lesz. Ezért az Etele téri vasúti és városi tömegközlekedés közötti átszállókapcsolat fejlesztése indokolt. Szintén vasútfejlesztési elképzelés az Érd—Kelenföld közötti elővárosi vasúti közlekedés megindítása.

A DBR metróvonal kiépítéséhez kapcsolódóan a Móricz Zsigmond körtér és a Bartók Béla út átépítését is szükséges tervbe venni. A területen új forgalomirányító központ létesül. A világiállítás megrendezése kedvezően segíti a tervezett közlekedési hálózatfejlesztések mielőbbi megvalósítását, mivel a felsorolt létesítmények a rendezvény közlekedési alrendszerének meghatározó részei.

2. Parkolás, járműtárolás

A motorizáció mennyiségi fejlődése Budapesten az utóbbi években rendkívül felgyorsult, azonban a motorizáció minőségi fejlődése nem következett be, a gépkocsik átlagéletkora jelentősen megnőtt. A közlekedési infrastruktúra, az útfelület csak olyan kis mértékben növekedett, hogy az egy gépjárműre jutó útfelület nagysága drasztikusan negyedére csökkent. Az egyre növekvő mennyiségű és minőségileg romló gépjárműállomány mozgó- és állóforgalma relatív mértékben egyre kisebb felületen kell hogy lebonyolódjon. Mindennapossá váltak a forgalmi torlódások, melyekben igen jelentős szerepet játszanak a parkolóhelyet kereső járművek is. Mindezek összhatásaként — különösen a szűk úthálózattal rendelkező, sűrűn lakott belvárosi területeken — jelentősen megnőtt a zaj- és légszennyezés mértéke. A gyalogosfelületek nagyrészt elfoglalják a szabálytalanul várakozó járművek. A város közlekedése az üzemelőképesség alsó határán van.

Az infrastruktúra fejlesztésére fordítható összegek szűkös volta miatt a parkolás illetve a járműtárolás az a terület, ahol néhány éven belül a legnagyobb eredmények érhetőek el a forgalom-szervezés eszközeivel, valamint építésekkel, mivel az álló járművek az útfelületek több, mint

40%-át foglalják el az alapfunkció, a közúti (gyalogos) forgalom elől. Itt meg kell azonban különböztetni a parkolást és a gépjárműtárolást, mivel az utóbbi nem a közúti forgalom része. A parkolás céljára a kevésbé értékes közlekedési felületek, illetve közterületek hasznosíthatók. A gépjárművek tárolásával kapcsolatban át kell értékelni a közterületek használatának jelenlegi gyakorlatát. Kérdés, hogy át kell-e vállalnia az önkormányzatnak a gépjárművek elhelyezése, tárolása feladatát a tulajdonosoktól, illetve ezt térítésmentesen kell-e biztosítani?

A parkolási igények kritika nélküli kielégítése nem valósítható meg, mivel:

- városszerkezeti adottságok ezt nem teszik lehetővé (pl. a budai Várban);
- az úthálózati elemek nem alkalmasak a megnövekedett forgalom áteresztésére (pl. belvárosi szűk úthálózat);
- a parkolási igények indokoltnál nagyobb mértékű kielégítése károsítja a környezetet (pl. Normafa).

Javasolt megoldási formák:

— új létesítmények, valamint funkcióváltás esetén az OESZ, illetve a BVSZ által előírt parkolóhelyek megépítése az építési telken belül, műszaki megvalósíthatatlanság esetén vagy az építési engedély megtagadása, vagy a visszatartó erejű parkolási megváltási díj meghatározása (szükséges a jelenleg érvényes BVSZ normatívák szigorítása is), ugyanakkor figyelembe kell venni a környezet úthálózatának kapacitását és terhelhetőségét is;

— a P+R parkolók számának, illetve befogadóképességének növelésével és a tömegközlekedés színvonalának romlását megakadályozva vonzóbbá tehető a kombinált utazási forma is, ezáltal csökkenthető a város belső területein a parkolási igény;

— egységes tarifás parkolásszabályozás bevezetése a főváros területén a helyi körülmények figyelembevételével, mellyel a kereslet és a kínálat egyensúlya állandóan biztosítható, ezáltal a területen az átmenőforgalom nem, de az oda irányuló forgalom csökkenthető. (A tarifális parkolásszabályozás a forgalomszervezés szerves része, nem pedig gazdasági kérdés. Az ebből eredő bevételeket a parkolási, gépjárműtárolási lehetőségek bővítésére kell fordítani.);

— a parkolás időtartamának korlátozásával (a forgási sebesség növelésével) elérhető, hogy a legfrekvenciáltabb helyeken is biztosított legyen a rövid idejű várakozás;

— felül kell vizsgálni a kizárólagos célra használt közterületi várakozóhelyek indokoltságát és a megmaradók használatát díj fizetéséhez kötni;

— különbszintű parkolóhelyek (elsősorban mélygarázsok) vállalkozásban történő létesítésével mentesíteni kell a sűrűn lakott területek közterületeit a parkolási igények alól (nappal ügyintéző-, bevásárlóforgalom, éjszaka lakossági parkolás), ezáltal bővíthetők a gyalogos- illetve zöldfelületek;

— érdekeltté kell tenni a gépjárműtulajdonosokat, hogy járműveiket ne közterületen tárolják (terület, illetve hitel biztosítása, közterületi tárolási díj meghatározása, őrzött tárolóhelyek vállalkozási formában való létesítése, lakókörnyezetben támogatott önerős garázsépítés stb.). A közlekedési övezetekkel összhangban, a Budapest egészére kiterjedő egységes és következetes parkolásgazdálkodási és tarifapolitika csökkentheti az egyre növekvő feszültségeket, a környezetkárosító hatásokat.

b) Közmű-környezetvédelem

3. Csatornázatlan területek szennyvíz-közmű alaphálózatának kiépítése

A fővárosban a vízellátás ma már közel teljeskörű, míg a csatornahálózatba bekapcsolt lakások aránya csak kb. 87%. A csatornázatlan területeken a talajba kerülő szennyvíz jelentős környezeti ártalmat okoz. A meglévő szennyvíztisztító-kapacitás sincs teljes mértékben kihasználva, a hozzájuk vezető alapközművek hiánya miatt. Az ellátási hiányosság mielőbbi megszüntetése mellett a város fejlesztési elképzeléseit, a közlekedési célú fejlesztések kiszolgáltatását és a környezet védelmét tűztük ki célul a következők szerint:

A csatornázatlan területek alaphálózatának megépítése több tízezer lakás szennyvízelvezetési lehetőségét teremti meg, a rájuk kapcsolható lakossági hálózattal (Pl. pesthidegkúti gyűjtőcsatorna, soroksári alapsatorna, rákospalotai városközpont alapsatorna, XVIII. kerületi csatornaépítés támogatása). Hálózati túlterhelést megszüntető beruházásokat is tervezünk (Zsigmond téri szivattyútelep bővítése és a XX. kerület Lócse utca—Damjanich utcai gyűjtő kiépítése). Ezek vízgyűjtőterületén bármely további fejlesztés előfeltétele a beruházások megvalósítása. (Pl. Óbuda revitalizációja, Hajógyári sziget fejlesztése, illetve az M5 autótűt bevezetése, víztelepítése stb.)

A főváros Duna-szennyezésének fokozatos megszüntetése, a szennyvíztisztítás teljeskörű megoldása a főváros kiemelt környezetvédelmi feladatai közé tartozik. A megoldást jelentő szennyvíztisztító-építési program megvalósítása 50 Md Ft nagyságú fejlesztést igényel, ezért beindításához a megvalósítás új formáinak (fővárosi vagyongazdálkodás, külföldi tőkebevonás, korszerű díjrendszer stb.) feltárása és a hosszútávú fejlesztés előkészítése szükséges.

4. A város zöldfelületeinek bővítése

A szennyezőanyagok kibocsátásának hatását a zöldfelületek kompenzálják, ezért ezek mennyisége és minősége a városi lét minőségét is meghatározza. Budapest zöldfelületi rendszere összetett, egyaránt megtalálhatók a gyűrés—sugaras és a szigetes rendszer jellemzői. Különösen megnehezíti a rendszer kiépítésének és működtetésének lehetőségét egyes városrészek sűrű beépítése, ahol a zöldfelület növelésére klasszikus értelemben nincs lehetőség (V., VI., VII., VIII. kerületek). Ez csupán keretes beépítéseknél tömbrehabilitáció során lehetséges, amikor a tömbbelsőket megnyitják, és zöldfelületté alakítják. Ezzel a lehetőséggel csak akkor lehet élni, ha az adott helyen az átalakítás a védendő városkaraktert nem sérti.

A kedvezőbb adottságú kerületeknek kell felvállalni a belső kerületek átszellőzését biztosító zöldfelületek létesítését, fenntartását. A külső területek részben meglévő, illetve kifejlesztendő nagyobb zöldfelületei a zöld ék szerepét tölthetik be a belső városrészek és a várost körülölelő, jó levegőt biztosító zöld gyűrű között.

A zöld gyűrű Budapest vonatkozásában új törekvésnek számít. Számtalan és sokrétű intézkedést kell hozni — az agglomerációt is érintően — ahhoz, hogy egy jó funkcionáló, összetett igényrendszert kielégítő gyűrű valósuljon meg. A gyűrűvel szemben támasztott követelmény elsősorban a jó levegő biztosítása („Budapest tüdeje”). Emellett rekreációs, természetvédelmi, tájvédelmi és gazdasági funkciói is vannak (mezőgazdasági területek).

A zöld gyűrű kialakításával párhuzamosan, ha kisebb léptékben is, de lehetőség nyílik a zöldfelületek növelésére vagy a meglévők intenzívebbé tételére. A korábbi években elmaradt az átszellőztető folyosók zöldfelületté alakítása az élő vízfolyások mellett (Szilas-patak, Rákospatak), melynek pótlását — ha szükséges — területvásárlással és fásítással kell megoldani. Hasonló szerepet töltenek be az út- és utcafásítások (a három körút, a sugárutak, mint pl. az Üllői út, az Andrássy út, a Kerepesi út, a Thököly út stb.). A főváros fasorállománya elöregedett, rekonstrukciójára városszerte szükség van, de elsőbbséget kell hogy kapjanak a belső kerületek fasorai, ahol sok esetben csak a fasor az egyetlen zöldfelületi elem a közvetlen lakókörnyezetben. Célszerű külön foglalkozni a Duna menti zöld sáv kialakításával is. Ebbe az elképzelésbe illeszthetők az Expo kapcsán kialakítandó zöldfelületek, a kiállítás területén és közvetlen környezetében, de ide sorolhatók a Margitsziget, a Hajógyári sziget meglévő zöldfelületei és azok, amelyek ezekhez kapcsolódóan alakíthatók ki a Dunaparton, az északi és déli területeken (Népsziget, Meder utca térsége, Hajógyári part, Hunyadi sziget, nagytétényi Dunapart, ráckevei [soroksári] Duna-ág, Molnár sziget, Csepelsziget északi csúcsán zöldterületi intézmény, pihenőterület).

E projekteken kívül a fővárosban megannyi beruházás, fejlesztés fog történni — kerületi valamint vállalkozói megvalósításban — az elkövetkező belátható középtávú időszakban. Ezek azonban nem igénylik olyan mértékben a főváros erőforrásainak felhasználását, mint az előbbieket. A kiemelt fővárosi fejlesztési célok megkísérlik azokat a fejlesztési feladatokat felölelni, amelyek az egész város fejlődésére alapvető kihatással vannak, valamint azokat, amelyek új fejlődési irányt szabnak meg, környezeti értékeinket hangsúlyozzák, fejlesztik, illetve óvják meg.

KIEMELT TERÜLETI FEJLESZTÉSI CÉLOK

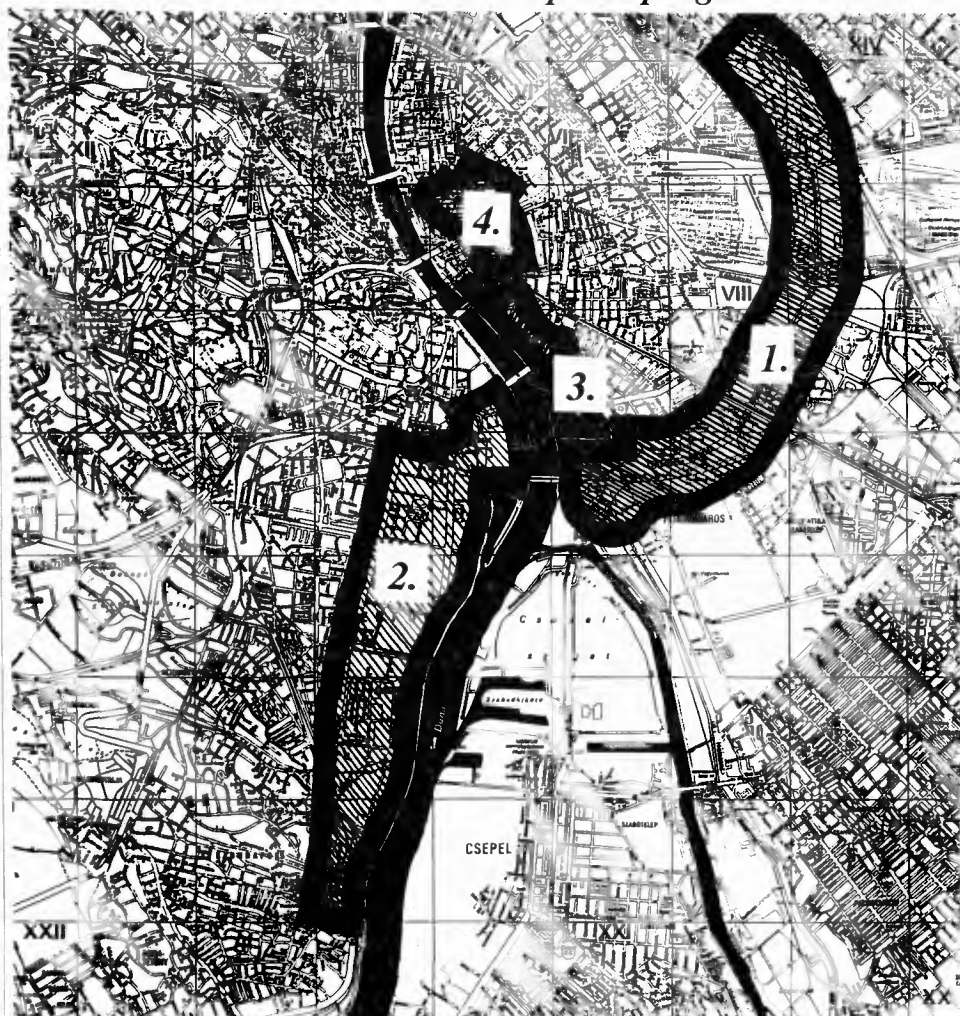
1. Hungária körút és térsége

2. Dél-Buda Dunamente

3. Dél-Pest Dunamente

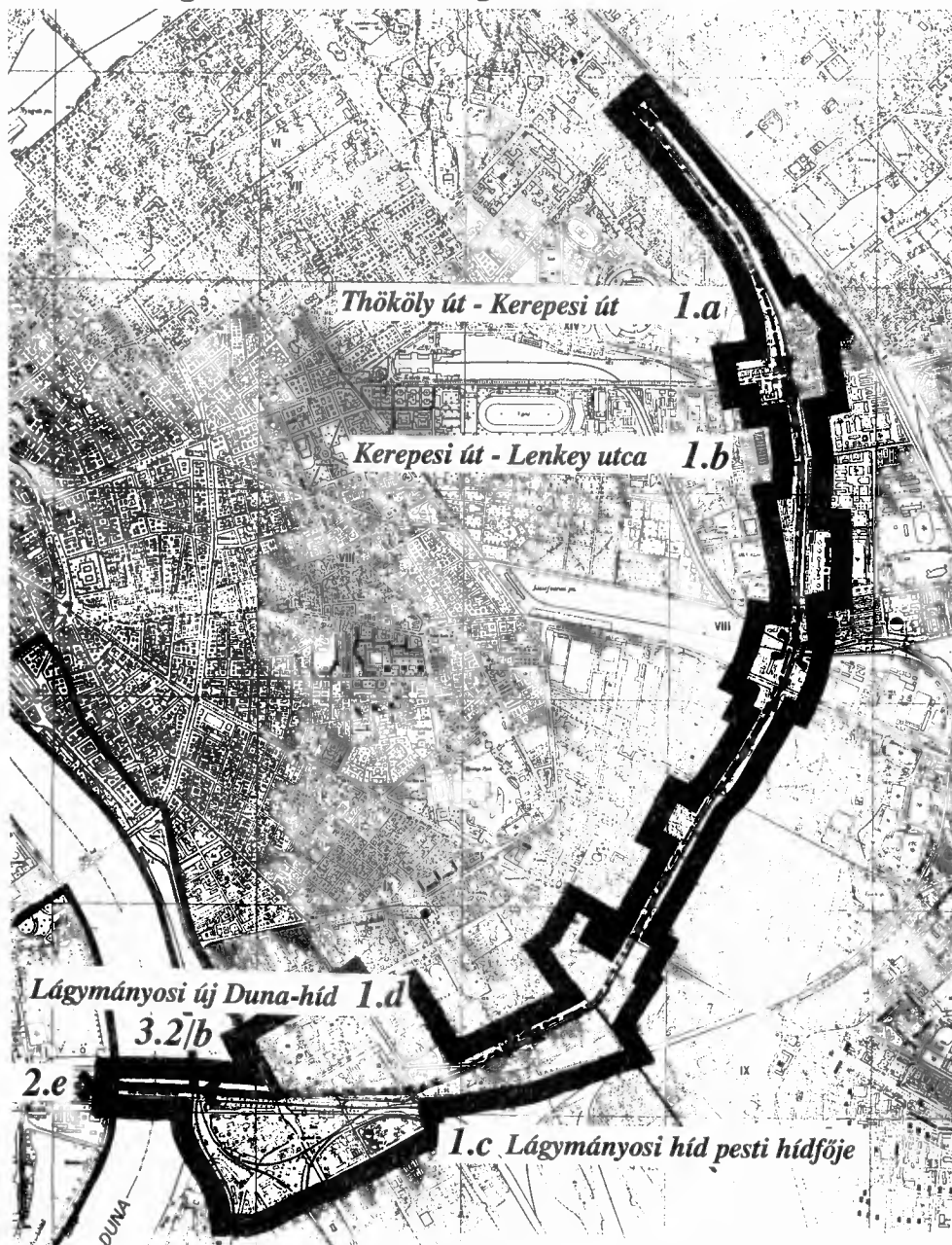
4. Kiskörút

5. Területelőkészítési és lakásépítési program



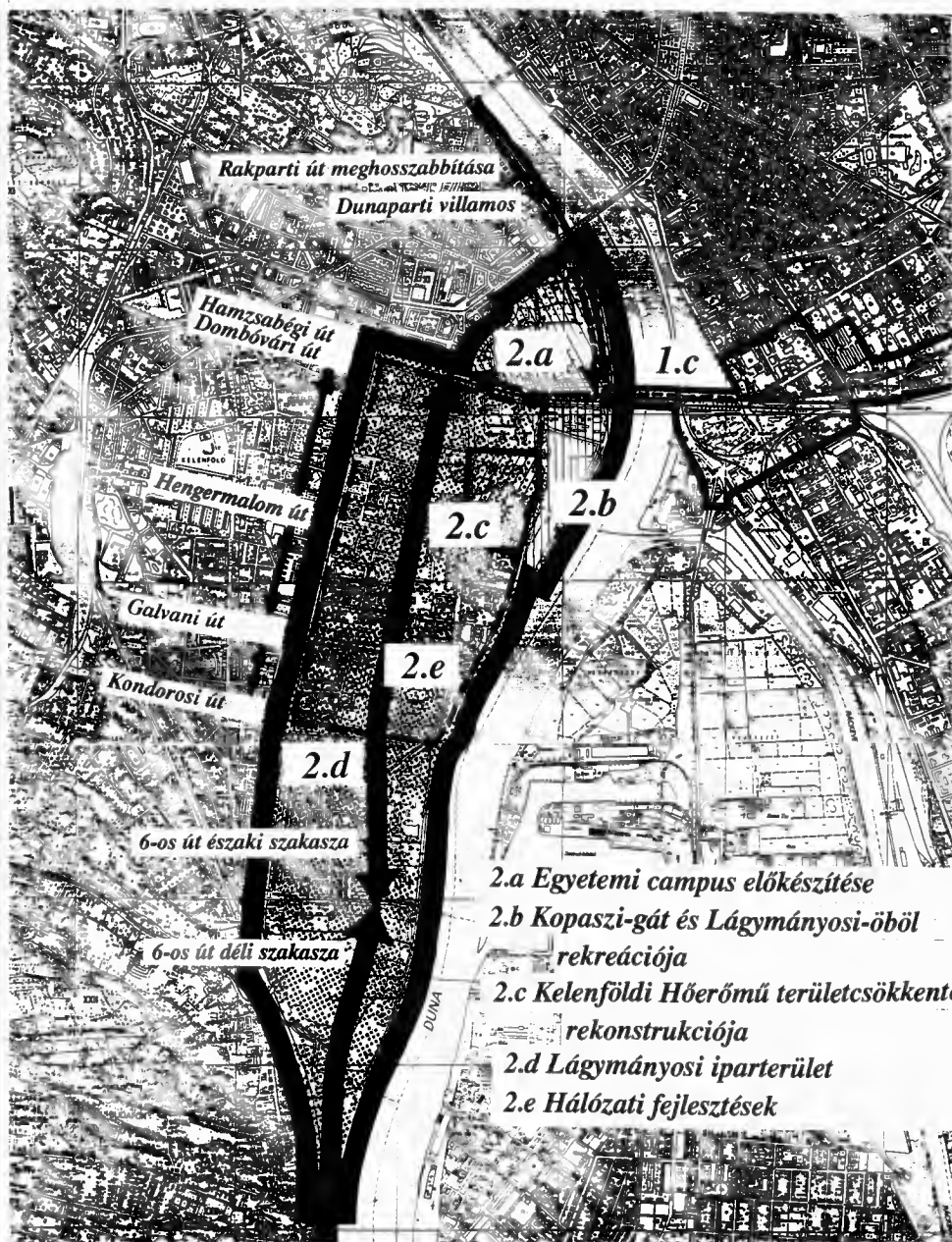
KIEMELT TERÜLETI FEJLESZTÉSI CÉLOK

1. Hungária körút és térsége



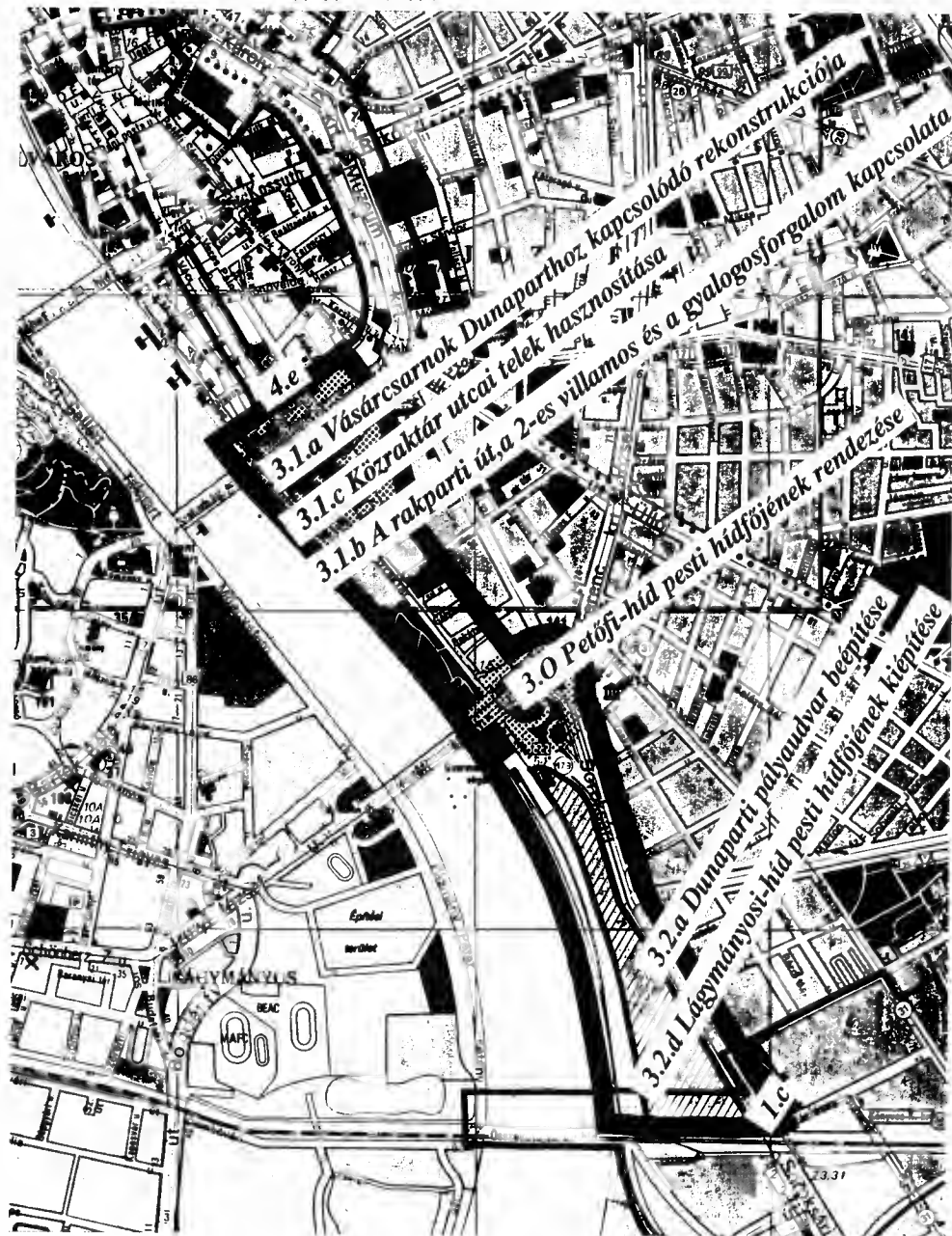
KIEMELT TERÜLETI FEJLESZTÉSI CÉLOK

2.Dél-Buda Dunamente



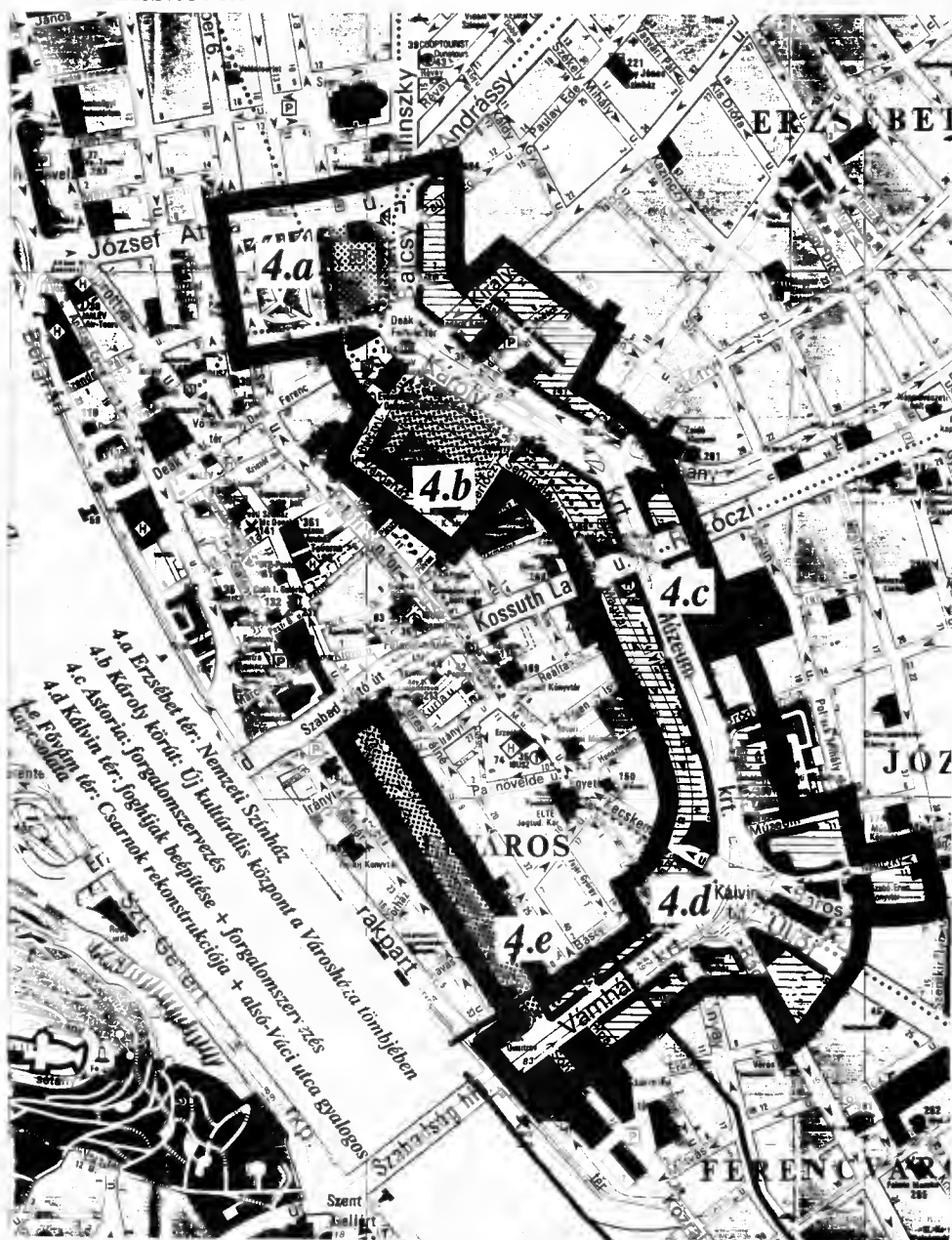
KIEMELT TERÜLETI FEJLESZTÉSI CÉLOK

3.Dél-Pest Dunamente



KIEMELT TERÜLETI FEJLESZTÉSI CÉLOK

4. Kiskörút



KIEMELT TERÜLETI FEJLESZTÉSI CÉLOK

5. Területelőkészítési és lakásépítési program



- 1. Mocsárosdűlő**
- 2. Káposztásmegyer**
- 3. Szentlőrinci úti lakótelep**
- 4. Viziváros**
- 5. Egressy út-Lumumba utca**
- 6. Kőbánya-városközpont**
- 7. Alacskai út**