II. FEJEZET: A ZÖLD BUDAPEST

A közösségi közlekedés, a tisztaság, az egészséges környezet városa

A Zöld Budapest programja egy valódi közösségi tér megteremtésének programja. Olyan közösségi téré, amelyben egészségesebben, kiegyensúlyozottabban, boldogabban lehet élni és dolgozni. Megvalósításával szemléletváltozást kívánok elérni. A közösségi város programja öntudatos polgárokat feltételez, illetve erre inspirál. Olyan városlakókban gondolkodom – meggyőződésem, ilyen a budapestiek túlnyomó többsége –, akik maguk is szívesen hozzájárulnak életminőségük javításához: óvják a környezetüket, egészséges életre törekednek, és fontos érték számukra a szép, tiszta, egészséges környezet.
Budapestnek minden adottsága megvan ahhoz, hogy gazdag zöldterületekkel rendelkező, rendezett környezetű világváros legyen.
Ehhez olyan közúti fejlesztésekre, behajtási zónák kialakítására, parkolórendszer kiépítésére s korszerű, környezetkímélő járműparkkal rendelkező közösségi közlekedésre van szükség, amelyek megvalósulása eredményeként jelentősen csökkenhet Budapest forgalma, elősegítve ezzel az életminőség javulását.

1. Közlekedés

Budapest fejlődésének legsúlyosabb problémája a csaknem kiszámíthatatlanná és kezelhetetlenné vált közlekedés. Ennek egyik, természetes oka a motorizáció és a gépkocsiállomány rohamos fejlődése, a másik, talán kevésbé közismert oka a társadalmi fejlődés sajátossága: az otthon és a napi tennivalók színterei eltávolodtak egymástól. A közlekedési technikák XX. századi fejlődése azt a tévedést szülte, hogy az emberi élet helyszínei – a lakás, az iskola, a munka és a szabadidős tevékenységek területei – szabadon, csak az üzleti, vagy politikai megfontolások szerint távolíthatók egymástól, hogy a népesség ~~nagy arányú~~nagyarányú mozgása csak technikai fejlesztés kérdése. A XXI. század embere szembesült ezzel a tévedéssel.
Az 1990 utáni motorizációs robbanás felkészületlenül érte Budapestet, mert a közúti infrastruktúra még fejletlen volt, a tömegközlekedés pedig már leépülőben. Míg az autóforgalom az elmúlt években megduplázódott, addig negyedével csökkent a tömegközlekedés iránti igény. Az országos átlagnál (300 autó/1000 lakos) sűrűbb fővárosi motorizáció (350 autó/1000 lakos) olyan utakra kényszerül, amelyeket korábban sokkal kisebb terhelésre (30 autó/1000 lakos) építettek. Naponta 1 millió gépjárművet használnak Budapesten, nem véletlen, hogy a közlekedésből eredő károk rontják legjobban a városi élet minőségét. Míg a városon belül három emberből kettő még mindig a tömegközlekedést használja, hisz a fővárosiak felének nincs is autója, addig három ingázóból már csak egy érkezik vonattal vagy busszal. 600 ezer ingázóból 400 ezren autóval érkeznek, így a Hungária körúton belüli területen a budapestiekével együtt naponta 500 ezer autó közlekedik. A közúti közlekedésben szinte állandósultak a dugók, ezért a fajlagos energiafelhasználás és a káros anyag-kibocsátás egyre nő, a sebesség azonban a felére csökkent. Tehát drágán és lassan autózunk, miközben a közlekedés felelős legnagyobb mértékben a légszennyezésért, a zajért és számos betegségért. Riasztóak a tények: évente közel 2000 budapesti hal meg közvetlenül a szálló por miatt, egymillió budapesti szenved allergiában a légszennyezés okozta immunzavar következtében, és még további tízezrek betegednek meg tőle. Az autóforgalom okozta levegőszennyezés összességében 12 hónapot vesz el minden budapesti életéből. Ezt a

helyzetet Budapesten, sőt az egész országban csak súlyosbítja a népesség sajátos „röghöz kötöttsége”, ami az erőltetett lakásprivatizáció következménye.

Tiszteletben tartva mind a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének szükségességét, mind a forgalomcsökkentésért és az autómentes városrészek kialakításáért dolgozó civil mozgalmak törekvéseit, kijelenthető, hogy ennek a problémának nincs érdemi javulást eredményező részmegoldása. Eredményt csak komplex városfejlesztési megfontolásokkal lehet elérni.

Tettek:

A közlekedés javítása érdekében jelenleg elindított beruházások a következők:

- 1-es villamos meghosszabbítása az Etele térig: a villamos pályája átvezet majd a Lágymányosi hídon, és a végállomása a Fehérvári útnál, később az Etele téren lesz. Az új megállók segítségével könnyebb lesz megközelíteni az Infóparkot és a lágymányosi egyetemvárost is. Ez már uniós forrásból támogatott projekt.

- A budai villamoshálózat kialakításának első, uniós forrásból finanszírozott üteme keretében a 17-es villamos vonalát meghosszabbítják és összekötik többek közt a 4-es és a 6-os, illetve a 19-es járat vonalával. Ezzel létrejön a 2-es villamos budai „ikerpárja”, egy egységes, menetrendileg összehangolt, észak-déli irányban átszállás nélkül használható budai villamoshálózat. Az első ütem folytatásaként később a villamosvonal kiépül a Szent Gellért tértől az Infopark érintésével a Budafoki útig.

- Jelenleg 10-nél több kerékpárút építését támogatja az Európai Unió Budapesten.

- A 2009-ben az MSZP frakció indítványára bevezetett, a BKV járataira érvényes iskolai csoportos utazási kedvezmény bővítését javasoltuk 2010-re, kiterjesztve a lehetőséget az öregségi- és rokkantnyugdíjasokra, valamint az otthonápolási díjban részesülő rászorultakra. Kezdeményezésünk utazási bérlet megvásárlása nélkül is biztosítja e csoport számára az 50 százalékos utazási kedvezményt.

Tervek:

A közösségi közlekedés fejlesztésének nincs alternatívája. A fejlesztésben viszont csak a hosszú távon érvényes városkoncepció lehet programadó.

1.1. A forgalom csökkentése

Cél az átmenő forgalom csökkentése, illetve kiiktatása. Ennek érdekében:

a.) Közúti fejlesztések
Azt a célt kell szolgálniuk, hogy autóval a belső kerületek érintése nélkül lehessen a városrészek között közlekedni:
- Körvasútsori körút építésének elkezdése a Szentendrei út – Aquincumi híd – M3 bevezető és a Csepeli szakaszon;
- Külső Kerületi Körút elkezdése a Soroksári elkerülő és az M0 keleti szektor közt, tehermentesítve a kertvárosi részeket az átmenő forgalomtól;
- az M0 befejezése a budai nyugati szektorban, hogy a tranzitforgalmat teljesen ki lehessen a városból tiltani; a soroksári elkerülő, a Csepeli gerincút

befejezése, a Hidegkút irányú alagút és közút, a 10-es főút bevezetése a Szentendrei útig, az M4 fővárosi bevezető szakasza, a pesti külső kerületeket összekötő utak megtervezése;

- a Nagy Lajos király útja és a Szegedi út közötti aluljáró építése Budapest legnagyobb közúti vasúti átkelője helyett;
- a Ferihegyi közúti összeköttetés javítása.

b.) Behajtási zónák kialakítása

Az európai nagyvárosok (Berlin, Milánó, Róma) mintájára környezetvédelmi zónákra kell osztani Budapestet, s a behajtási díjak bevétele fedezi a 2013-ig radikálisan csökkentett árú, vagy akár fokozatosan díjmentessé váló közösségi közlekedés használatát. (Az európai nagyvárosokban a közösségi közlekedés fejlesztésére fordítják a díjakból befolyó pénzt, így lehet ezekben a városokban kényelmesebben és gyorsabban utazni busszal, villamossal, metróval, gyorsvasúttal, mint Budapesten.) Hogy a belvárost valóban csak a szükséges számú személygépjármű használja, környezetvédelmi zöld zóna behajtási díjat kezdeményezünk a város belső kerületeire. A belvárosi részeken új „midibusz" hálózattal minden pont megközelíthetővé tehető. A kisebb forgalom miatt mind az autósok, mind a közösségi közlekedést használók gyorsabban érhetik el úti céljukat, mint ma. Az az autós, aki úgy dönt, hogy behajt a környezetvédelmi zónába, a dugók megszűnése miatt gyorsabban érheti el úti célját, az üzemanyag megtakarításból pedig ki tudja fizetni a behajtási díjat.

c.) Behajtási díj a teherautóknak

Erre az M0-s és a Megyeri híd átadása teremtette meg a lehetőséget, így az átmenő forgalmat a körgyűrűre lehet terelni. Ennek szellemében 2009. január 1-től a nehéz tehergépjárművek behajtását a város teljes területén már korlátoztuk, a célforgalmat lebonyolító, 12 tonnánál nagyobb tehergépjárművek behajtási díjat fizetnek. Már most is érzékelhetően javult a helyzet. A légszennyező anyagok koncentrációja a felére csökkent, elsősorban a Hungária körúton. A teljes kitiltás feltétele az M0-s körgyűrű budai szakaszának befejezése – az építkezés megkezdéséhez az elhúzódó engedélyezési eljárásokat fel kell gyorsítani.

d.) Parkolók kialakítása

A városhatáron kívül és a főbb külvárosi közlekedési csomópontoknál P+R parkolók, a belső kerületekben integrált parkolási rend kialakítása szükséges. A forgalomkorlátozás előtt meg kell építeni a tervezett 10 mélygarázst a forgalmas csomópontokon, pl. a Roosevelt téren, Kelenföldön, a Március 15. téren, a Bocskai úton, a Műegyetemnél, a Baross téren és az Állatkerti körúton is. Ezek teremtik meg a feltételét, hogy az autósok ne a közterületeken parkoljanak. Ezekben a parkolóházakban okos támogatáspolitikával kedvezőbb tarifát kell alkalmazni, mint a köztereken, különösen a belvárosi lakók számára, hisz az ő tulajdonukban lévő 60 ezer autó gyakorlatilag megtölti a belvárost. A mélygarázsok, parkolóházak csökkenthetik a felszínen parkoló autók számát, több teret, zöld területet adva a városnak. A közterületeken létesítendő mélygarázsok mellett a szabályozás eszközeivel kell segíteni a tömbbelsőkben, vagy az épületek alatt kialakítandó parkolóhelyek építését. A parkoló kapacitások tervezésekor különbséget kell tenni az épületfunkcióhoz kötött, lakossági, vagy dolgozói helyigény és a turista, látogató, vagy egyéb külső parkolási igény között. A köztereket inkább a kliensparkolásra kell fenntartani, a belvárosi turisztikai és kiskereskedelmi forgalom fellendítésének ez is feltétele. Az eddig egyéb

célokra szétaprózott parkolási díjakból a következő 4 évben új parkolóhelyeket lehet kialakítani, Budapest parkolási bevételeit a közösségi közlekedés mellett erre kellene fordítani. Különös gonddal fogjuk fejleszteni a mozgássérültek parkolási lehetőségeit. Az e célt szolgáló parkolóhelyek kialakítása sem jelentős többletköltséggel, sem parkolási bevétel kieséssel nem jár, hiszen ezek az autók eddig is az utcán parkoltak.

1.2. Tömegközlekedés helyett közösségi közlekedés

A zsúfolt, kényelmetlen tömegközlekedést korszerű (környezetkímélő, légkondicionált) járműparkkal rendelkező közösségi közlekedéssé kell alakítani, amelyben kiemelt szerepe lesz a kötöttpályás közlekedésnek, mert ez a legpontosabb, legmegbízhatóbb és legtisztább közlekedési mód. A metróhálózatok sugárirányú rendszerei mellett nagyon fontos szerepet kaphatnak a körkörös hálózat és a kapcsolódó, zömmel funkciót vesztett területek. A várost átszelő villamos, metró és HÉV vonalak további fejlesztése létkérdés, amire uniós és hazai forrásokat egyaránt mozgósítani kell, valamint megoldásokat kell keresni a városon belüli MÁV infrastruktúra hasznosítására. A forgalomcsökkentés érdekében kedvezményes díjakkal, illetve távlati célként díjmentességgel kell vonzóvá tenni a közösségi közlekedést. Offenzív közlekedési stratégiánk legfontosabb eleme a közösségi közlekedés elsőbbségének kimondása és olyan intézkedések bevezetése, amelyekkel ez a cél el is érhető. A közlekedés minőségén túl, az egyik legfontosabb a radikális díjcsökkentés, vagy akár díjmentes közösségi közlekedés feltételeinek megteremtése, majd ezt követően a fokozatos díjmentessé tétel a 4 éve már a fővárosban élő budapestieknek, az alanyi jogon járó elektronikus bérletként használható *Budapest Polgára Kártya* segítségével. Beszéljünk világosan: azt senki nem gondolhatja komolyan, hogy az óriási adósságteher alatt működő BKV költségvetésének egyik legnagyobb bevételi tételét egy másik, bizonytalannal cserélve megoldottuk az „ingyenes közlekedés” feladatát. Egy ilyen kommunikációs tévedés, vagy félrehallás nyomán kialakuló politikai vita az ügynek árt igazán. A BKV költségvetését, kiegyensúlyozott üzemeltetését természetesen biztosítani kell. A stratégiai megfontolások értelmében a főváros és a BKV viszonyában különbséget kell tenni a tulajdonosi érdekképviselet és a megrendelői jogok képviselete, megfontolásai között. Megrendelőként – ha megfizeti (!) – a fővárosnak joga van sajátos preferenciák, így a városlakók számára díjcsökkentés érvényesítésére. A budapesti közösségi közlekedés díjmentességének forrása a behajtási díjból éves szinten keletkező mintegy 56 milliárd forint bevétel. *(Ez 450 Ft-os zónadíjjal 500 ezer zónahatár átlépéssel és 250 díjfizetős nappal kalkulált összeg.)* Egy négytagú budapesti család esetében a díjmentes közösségi közlekedés akár évi 330 ezer forint megtakarítást jelenthet, egy egyedülálló budapesti polgár esetében pedig közel 120.000 Ft megtakarítást évente. A városvezetés tehát – megrendelőként – a város védelmében alkalmazott behajtási díjak bevételéből kompenzálja, külön megfizeti a díjcsökkentés mértékét – a bevétel mértékéig. A díjmentesség azonban nem „ingyenesség”, mert a budapestiek megdolgoznak mindezért. Itt tanulnak, itt dolgoznak, itt fizetnek adót. Életformát váltanak. A forrás tehát egy új, a városlakók együttműködésével születő bevétel.

1.3. Kerékpáros és gyalogos közlekedés

A kötött-pályás közlekedéssel jól megközelíthető belső városrészekben a főszerepet a gyalogosok és a kerékpárosok kapják. Ezt a csökkentett forgalmú és sétáló utcák bővítése biztosítja a pesti és a budai belvárosban és a városrészközpontokban.
A gyalogosforgalomtól független, összefüggő kerékpárút hálózat jelenlegi 170 km-es szakaszát meg kell duplázni, részelemeit összekötni. Kiépülőben van a más városokban már

bevált komplex kerékpárkölcsönző rendszer is. A tervek szerint a rendszer használata előzetes regisztrációt igényel a lopások és rongálások megelőzése érdekében. Külföldi tapasztalatok alapján a díjrendszer két részből áll: egy alacsony, éves előfizetési díjból és egy használat alapú útdíjból. A szolgáltatást az első fél vagy egy órában ingyen lehet igénybe venni, azt követően időarányosan emelkedő díjakkal ösztönöznék a kerékpárok gyors „forgását". A bevezetéshez 1000 kerékpárra és kezdetben a belső városrészeken, átlagosan 300–500 méterenként elhelyezett – összesen 73 – dokkoló-állomásra lesz szükség. A városlakókon kívül a turizmust is szolgálja, ha a főváros területén a megépült elemeken túl kiépül az „Eurovelo" hálózat teljes szakasza. A kerékpáros infrastruktúrát a BKV területén is bővíteni kell. A BKV megállóhelyek mellett szükség van B+R tárolókra. A tervek szerint HÉV- és metróállomásokhoz közel, 50 helyszínen, összesen 1200 kerékpár-parkolóra van szükség, 300 tároló hely pedig a Margitszigeten épül.

1.4. City logisztika

A forgalomcsökkentés fontos lépése a City logisztika kialakítása, ami az áruszállítás hatékonyabb megszervezését jelenti úgy, hogy a külvárosokban lévő raktárakból kisteherautók szállítják tervezett elosztás szerint az ugyanazon belvárosi útvonalon található üzletekbe az árut. Ennek fontosságát mi sem jelzi jobban, mint hogy a városi közúti közlekedéssel kapcsolatos zaj- és légszennyezés 40 százalékát éppen az áruszállítás járművei okozzák. Ez az érték folyamatosan nő a teherszállítás növekedése miatt. A városban az elmúlt 20 év alatt duplájára, 100 ezerre nőtt a tehergépkocsik száma. A City logisztika kidolgozása azért is fontos, mert a történelmi városmag, illetve a budai várnegyed forgalomtól elzárt területek, a pesti és budai nagykörúton belüli zónába pedig 3,5 tonnánál nagyobb járművek nem hajthatnak be. E rendszerben a leggyakoribb megoldás, ha rendező pályaudvarok környékén vagy a nehéz gépjárművekkel elérhető külső kerületekben logisztikai-raktárbázisok létesülnek. Vissza lehet térni továbbá a korábban Budapesten is alkalmazott éjszakai áruszállítási rendszerhez is.

2. Környezetvédelem

A XX. század technikai fejődésének árnyoldala, hogy felborult a természeti környezet egyensúlya. Az emberiség, az egyes földrészek, tájegységek, települések életben maradásának feltétele, hogy visszaállítsuk a megbomlott egyensúlyt, segítsük a természet újraéledését és megakadályozzuk az élővilág pusztulását. Ez a XXI. századi ember érdeke és megkerülhetetlen kötelezettsége.

Budapesten a felismerés nem új keletű. A történeti város gondos tervezői a csatornahálózat terén máig alkalmas örökséget hagytak ránk. Folytattuk!

Tettek:

Napjainkban zajlik a Budapesti Központi Szennyvíztisztító telep próbaüzeme. Február óta már nem folyik tisztítatlan szennyvíz Budapestről a Dunába. A 161 milliárdos Élő Duna Projekt keretében Európa egyik legjelentősebb környezetvédelmi beruházása épül a Csepel-sziget északi részén. Az augusztustól teljes kapacitással üzemelő új szennyvíztisztító működésének eredményeként 95 százalékra emelkedik a biológiailag tisztított szennyvíz aránya a korábbi 51 százalékhoz képest. Így már csak a termálfürdők medencéinek vize, valamint a csapadékvíz éri el tisztítatlanul a Dunát.

A projekt megvalósítása során jelentős megtakarítás keletkezett, amiből lehetőség nyílt a fővárosi csatornahálózat további fejlesztésére, így Budapest 7 kerületében tehermentesítő gyűjtőcsatornák épülnek ebben az évben. Egy másik környezetvédelmi beruházással lassan a közműolló is bezárul Budapesten. Az erre nyert uniós támogatás segítségével 17 kerület részvételével 100 százalékossá tesszük Budapest csatornázottságát, A Budapest Komplex Integrált Szennyvízelvezetése Projekt (72 milliárd forint) keretében 300 km csatornát, 23 szennyvíz átemelőt építünk, és 24 ezer lakást kötünk be a rendszerbe.
Ezeken túl néhány nagy és költséges, uniós forrásból finanszírozott környezetvédelmi projekt vár még befejezésre. Ilyenek a dél-budapesti régió vízrendezése, a Római-parti gát megépítése, a Rákos-patak revitalizációja s a közműolló bezárása: még 24 ezer lakás bekötése a csatornahálózatba.

Egészségügyi programunk keretében kezdeményezésemre 2009-ben szmogriadó rendeletet vezettünk be, amit utóbb megszigorítottunk.

Az agglomeráció és Budapest együttműködésében elkészült Budapest és környékének zajtérképe, s ennek alapján elkészül az intézkedési terv, amelynek végrehajtása során zajvédő falak építése, forgalomszervezési lépések, újabb tehergépjármű-forgalmi korlátozások várhatók.
2010-ben indítványoztam, hogy a XIX. és XX. kerületben élők nyugalma érdekében már idén épüljön meg 500 millió forintból az M5-ös autópálya Nagykőrösi úti bevezető szakasza zajvédelmi rendszerének II. üteme.

Egy zöld városnak a nagy infrastrukturális beruházások megvalósítását követően már nem a „csővégi" megoldások alkalmazása, a keletkező szennyezések ártalmatlanítása a legfontosabb feladata, hanem a megelőzés és az energiahatékonyság javítása. Ehhez szakmai partnereket is találtunk, amikor csatlakoztunk az Energiahatékony Önkormányzatok Szövetségéhez. Ráadásul Budapestnek már évek óta van olyan energetikai programja, amely a 2013-ig teljesítendő célokat kijelöli. Ezek a következők:
- A hőszigetelések javításával, a távfűtési energia lakásonkénti mérésével és szabályozhatóságával az összes budapesti energiafogyasztás legalább 10 százalékkal csökkenjen.
- A megújuló energiaforrások használata érje el az 5 százalékot.

A megindított energetikai programok esélyét jelentősen javítja a hasonló kormányzati program, így ezen a területen együttműködést kezdeményezünk.

Tervek:

2.1. Légtisztaság

Budapest legnagyobb környezeti terhelését – mind a légszennyezésben, mind a zajterhelésben – a közlekedés okozza, ezért minden fentebb tárgyalt, a közösségi közlekedést előnyben részesítő terv és intézkedés egyúttal környezetvédelmi hatású is, így a kiterjedt kötött pályás közlekedési rendszer fejlesztése is a Zöld Város Program megvalósításának egyik leghatásosabb eszköze.
A városfejlesztés komplex feladat: Budapest légtisztaságát szolgálja mindaz, amit

- a közlekedéssel foglalkozó fejezet a forgalomcsökkentés címszó alatt,
- az energiagazdálkodás című fejezet a megújuló energiák címszó alatt tárgyal.

A megújuló energiák és a légtisztaság összefüggését hajlamosak vagyunk a fosszilis energiahordozók csökkentésével azonosítani. Ez természetesen az egyik legfontosabb szempont, de a légtisztaság a szmogkeltő szennyeződésen túl az elégséges oxigéntartalom szempontjából is vizsgálandó. A város egészére nézve meg kell teremteni az oxigén fogyasztásának és „termelésének" az egyensúlyát.
Nagyon fontos légtisztasági szempontot diktál a város domborzata. A fejlesztési terv készítése során világossá kell tennünk, hogy a város szellőzését biztosító völgyvonulatokban nem emelhetők szélgátat eredményező építmények, és a magas házak engedélyezésekor kiemelt szempont lesz a környék átszellőzésének biztosítása.

2.2. Víztisztaság

Egy zöld városban nemcsak a levegő tiszta, tiszták a folyók is. Ennek a letéteményese lesz az említett Élő Duna Projekt, Európa egyik legjelentősebb környezetvédelmi beruházása. Ennek eredményeként újra tiszta, élő folyó lesz a Duna, vize ismét alkalmas szabadidős és sport tevékenységekre Budapestnél, és a fővárostól délre eső folyószakaszon.
A kialakult helyzet szerint már „csak" a csapadékvíz és a fürdők termálvize folyik tisztítatlanul a Dunába.

- A csapadékvíz kezelése nemcsak víztisztasági, hanem az időjárás tanúsága szerint akár életvédelmi kérdés is lehet. Erre, különös tekintettel az agglomeráció legveszélyeztetettebb területeire, a városvezetésnek fel kell készülnie. Vizsgálni kell olyan tározókapacitás lehetőségét, amely technológiai, vagy tűzvédelmi célra hasznos vízkapacitást biztosíthatna.
- Különös és másfajta figyelmet érdemel a termálvíz kezelése. Itt egyrészt az elvesző hőenergia hasznosítása a feladat, másrészt vizsgálni kell a vízben oldott ásványi anyagok hatását az élővilágra, és az eredmények függvényében gondoskodni a tisztításról.

2.3. Zöld területek

A levegő minőségének védelme érdekében stratégiai fontosságú a várost határoló zöld gyűrű védelme, hisz már a privatizáció kezdetén közel 100 ezer hektárral csökkentek a város körüli zöld területek. Budapest belső kerületeiben átlagosan 4 négyzetméter közcélú zöldfelület jut egy főre, miközben a nemzetközi ajánlás 21 négyzetméter.

A városi levegő minőségének javításához, a szabadidő értelmes felhasználásához elengedhetetlen egy hosszabb távú Zöldfelületi program, ami többet jelent a 4 nagy városi park megújításánál. A Margitsziget rehabilitációja után a ma még elhanyagolt Népliget következik, aminek a felújításához az előkészületeket már megtettük – ezek érdekében módosult javaslatomra a főváros 2010-es költségvetése. Tervbe vesszük az Állatkerti krt. felújítását, a Szent István parkban rózsakert kialakítását és a Nehru park rekonstrukcióját – ezekre további 1 milliárd forintot költ a főváros. E beruházásokkal párhuzamosan a már jóváhagyott kármentesítés befejezését követően a teljes Orczy kertet visszaadhatjuk a városlakóknak.
Ezekben a parkokban tömegsportpályákat is ki kell alakítani, hogy a sport mindenki számára karnyújtásnyira, ingyen is elérhetővé váljék. Szükség van a meglévő játszóterek felújítására, nyilvános WC-k, közkutak elhelyezésére, a Városligetben gördeszkás játszótér kialakítására is.

A Városliget egy része a fiatalok parkjává válhatna. Itt uniós támogatással újul meg év végéig a műjégpálya és a városligeti tó, amely így télen-nyáron régi pompájában várja a turistákat és a sportolni vágyókat.

A látványos nagy munkák, a nagy parkok felújítása mellett elengedhetetlen a városi fasorok rekonstrukciója, új fasorok és sövények ültetése, különösen az útfelújítások és kerékpár utak építésének befejezése után. Nem elég azonban a jelenleginél lényegesen többet költeni a zöld területek bővítésére és pótlására, áldozni kell a folyamatos parkkarbantartásra, takarításra, parkőrök alkalmazására is.

El fogjuk végezni a lakótelepi zöld területek teljes megújítását, valódi parkká – közösségi térré alakítását, saját kutakból locsolórendszerek kiépítését, játszóterek kialakítását.

A városi erőfeszítések mellett eredményesnek ígérkezik a népesség körében a pályázat útján szervezett „zöld udvar" program zöld közösségi terek kialakítására, valamint az épületek erkélyein, homlokzatán megjelenő „városi kert program".

2.4. Hulladékkezelés

A városban már több mint 900 különböző helyen vannak szelektív hulladékgyűjtő szigetek. A következő lépés, hogy kialakítjuk az otthoni szelektív hulladékgyűjtés feltételeit és megszervezzük a szelektív hulladék elszállítását is.
A már három kerületet érintő házi szelektív hulladékgyűjtési programot kiterjesztjük az összes régi építésű társasházra, és megoldást találunk a program bevezetésére a lakótelepeken is.
Minden külső kerületben nagykapacitású hulladékgyűjtő udvart létesítünk.

Az utóbbi években megindult a biogáz termelés is Budapesten: az Észak-pesti és a Dél-pesti Szennyvíztisztító Telepeken egy szabadalmaztatott berendezés szétválogatja és feldolgozza az élelmiszeripari hulladékokat s az éttermi ételmaradványokat, és a megtermelt biogázt kis erőművekben hasznosítja. A 3,5 milliárd Ft-os beruházás a szennyvíztisztító telepek energiaigényét szinte teljes egészében fedezi. Ezek sikerén felbuzdulva pedig egy újabb jelentős biogáz-hasznosító projektet indít a Fővárosi Csatornázási Művek. Mivel ezek a törekvések egybecsengenek a főváros energiapolitikai célkitűzéseivel, fontos, hogy az FCSM minél nagyobb szerepet játszhasson a megújuló energiák részarányának növelésében.