

BEVEZETŐ

Helyzetértékelés és stratégiai megfontolások

Alapvetés

Programom a Szabadság városának programja.

Az, hogy Budapest a szabadság városa, a gondolat szabadságát, a városlakók és a városért dolgozók egymásra is figyelő tetteinek szabadságát és a fizikai környezet szabadságát jelenti. A szabadságot, mint filozófiát, és mint mindennapi gyakorlatot értelmezem: csak a szabadság hozhat létre olyan kereteket, amelyeket minden demokrata magáénak érez, és amelyek mentén megvalósíthatóak programom elemei.

A szabadság városában a közösségek normarendszere tartja fenn a rendet, és senkinek a szabadsága nem korlátozza mások szabadságát.

A Szabadság városában esélyegyenlőség érvényesül, mindenki számára biztosítva az életminőség javításának lehetőségét.

A szabadság városának polgárai és közösségei tisztelik a nemes tradíciókat, toleránsak és befogadóak.

A Szabadság városa minden, a városért munkálkodni kész polgár és szervezet, minden demokratikus irányzat otthona.

I. Kiindulópontunk – Helyzetértékelés

1. Örökségünk

Budapest lakóinak legértékesebb öröksége a város földrajzi, geomorfológiai adottsága. A város budai oldalán a domborzati viszonyok megváltoztathatatlan szabályozási elveket írnak elő. A terület levegőtisztaságát, természetes légcseréjét – bármilyen széljárás esetén – három völgyvonulat biztosítja. Északon a Budai hegység és a Pilis között, középen a Pesthidegkút – Hűvösvölgy – Városmajor – Vérmező völgyvonulat, délen a Budai hegység és a Tétényi fennsík között, a hajdani lágymányosi mocsár helyén.

A Várhegy, mintegy a város geometriai középpontja, valamint a Duna határozta meg a pesti oldal kialakítását, különösen a városegysítést követő nagy városrendezési időszakban. A sugaras-gyűrűs városszerkezet a földrajzi adottságok következménye, bizonyos értelemben a természetes és az épített világ harmóniája.

1.1. Városegysítés – a Fővárosi Közmunkák Tanácsa

A nagy városépítési sikerek megalapozója a politikai hangulatában ismerős korszak szülötte, a Fővárosi Közmunkák Tanácsa volt. A történet 1855-ben, Londonban kezdődött, itt élt akkor gróf Andrássy Gyula, aki közlekedési érdeklődéssel tanulmányozta a világ első „közmunkatanácsa”, a „Metropolitan Board of Works” születését, működését. A régi Londont a túltengő, már-már szervezetlenségbe hajló autonómia jellemezte. A megannyi helyi rendelet, a végrehajtást ellenőrző közegek növekvő száma követetetlen káoszt jelentett a „rend országában”. Ez az intézmény hosszú, töretlen demokratikus társadalmi fejlődés nyomán, a rend érdekében alakult, s az egyes, sokszor ellenérdekű, egymásnak feszülő városrészek önkéntes önkorlátozása eredményeként vette át „nagy London” egységes fejlesztésének a jogát.

Gondoljuk meg, mekkora bölcsesség és politikai bátorság kellett annak belátásához, hogy a friss demokratikus jogok mámorában vetélkedő politikai ellentáborok Magyarországnak a fővárosa, Budapest akkor, és csak akkor esélyes a felzárkózásra, ha képes lesz követni a londoni példát.

Képes volt. A városfejlesztést kivonta a napi politikai csaták köréből, aminek következtében a parlamentnek elszámolni köteles, önkormányzati jogosítványokkal rendelkező szervezetként a kiegyensúlyozott érdekviszonyokkal és minden esetben a megegyezés kényszerével működő Fővárosi Közmunkák Tanácsa csodát tett. Emberöltőkig érvényes, közérdekű terv született, és – Európának példát mutatva(!) – felépült a város.

1.2. Háborús károk, majd a szocializmus fővárosa

A háborús kártételek helyreállításának kényszere, majd a világpolitikai szembenállás negyven év szakmapolitikai diktátumot eredményezett. Budapest egyrészt a „nagy Budapest” koncepció következményeként 7 város és 16 nagyközség bekebelezésére kényszerült, másrészt a minden eszközzel támogatott nagyipar dolgozóinak az elhelyezésével küszködött. A hirtelen történt területnövekedés nyomán felbomlott a korábbi egységes városszerkezet közlekedési rendszere, logikája. Másrészt az iparosított építési technológiák, a nagy médiaszenzációval kísért tömeges építési rekordok csak zöldmezős területeken – lakótelepek formájában – valósulhattak meg.

E negyven év eredménye a viszonylag gyors helyreállítás, valamint a korábbinál jóval magasabb komfortértékű lakástömeg, ugyanakkor sajátos építészeti öröksége a nagy távolságok a lakótelepek és a munkahelyek között, ami a tömegközlekedésre rótt hatalmas terheket, s az ugyancsak napjainkban is jelentős ráfordítást igénylő „panelszindróma”. A kor jellegzetes – más városokra is jellemző – tévedése volt a hit, hogy az értelmes területgazdálkodás hiányát majd kompenzálni fogja a motorizáció fejlődése, az autóbusz és a gépkocsi forgalom növekedése.

1.3. Az ezredforduló Budapestje

Budapest szocialista állam diktátuma után, átesve a példázatbeli ló túloldalára, rendszerváltás idején huszonhárom önálló, jogait, érdekeit és illetékességét védő kerületi és egy látszólag ellenérdekű fővárosi önkormányzat akcióterévé változott. Bonyolítja a képet a kormány és az önkormányzat, a főváros és az agglomeráció, valamint a főváros és Pest megye politikai ciklusonként, a választási eredményektől függően változó érdekrendszere, viszonya.

A szocializmus összeomlása után a nemzetközi fejlesztésekben – így Budapesten is – egyre erősebb szerepet kapott a befektetett tőke megtérülési kényszere, az építés társadalmi, közösségi érdekrendszerével szemben a nyers üzleti érdek érvényesítése. A spekulációs, csak „árucikket” előállító építkezések – szabályok híján – felélték az olcsón megszerezhető zöldterületeket, tovább feszítették a közlekedési anomáliákat, miközben egyre több infrastrukturális közberuházási igényt generáltak. A mindenkori városvezetés gyakorlatilag az öröklött pótlási és javítási kényszerek alapján „tervezett”: nem a közös, közérdekű jövőt, hanem a legsürgősebb építési kényszert tartotta szem előtt.

A XX. század közepén felbomlott demokratikus fejlesztési modell hiánya, a politikai, majd tőkemegtérülési prioritásoknak a közérdek fölé kerekedése nehéz örökséget hagyott a jelenkorra, amit a közelmúlt gazdasági válsága tovább nehezített.

Szembe kell néznünk a ténnyel, hogy

- van egy – a világörökség részét képező – történeti belvárosunk, amit a lassú leromlás, a népesség szegregációja és az ötletszerű, a városszerkezetet romboló fejlesztések fenyegetnek;
- van egy – a szocializmus „nagy Budapest” koncepciója szerint alakult – közigazgatási rendszerünk, a hozzá tartozó közigazgatási határokkal, esetenként ellenérdekű önkormányzatokkal, nagyon eltérő építészeti örökséggel;
- van egy – a történeti város hajdani, mára funkciót veszített, a város által bekebelezett és a fejlesztés szempontjából kulcsszerepű – „rozsdá övezetünk”;
- van egy – a történeti város igényei szerint alakult – hajdan külső, most belső és messze a lehetőségei alatt hasznosított MÁV infrastruktúránk, és
- van egy – gyakorlatilag alvóvárosok soraként működő – a várost körülvevő és a közlekedést terhelő agglomerációs övezetünk.

A kor sajátos örökségét jelentik a gyorsított és teljes körű lakásprivatizáció ma még alig felmérhető következményei. A közeljövő feladatai közé tartozik annak felmérése, hogy a korábban boldogan megélt „tulajdonosi lét” mai következményei – az emberek „röghöz kötöttsége”, a mobilitás hiánya – mellett milyen további kényszerűségekkel, városesztétikai következményekkel,

tömegek számára megoldhatatlan helyreállítási kötelezettségekkel kell számolnia az örökösök nemzedékének.

2. Napjaink fővárosa

2. 1. Következmények és dilemmák

A rendszerváltás igazságot vágyó hevíületében az önálló kerületek a szabályozási jogaikhoz nagyon eltérő épített örökséget és eltérő fejlesztési lehetőségeket kaptak.

A fejlesztési lehetőségek tekintetében nem jártak jól a szocializmus kedvezményezett lakótelepei, amelyekből mára többnyire csak a panelprobléma maradt, és nem jártak jól a történelmi értékekkel zsúfolt kerületek, ahol az állagmegóvás gondjai mellett a lakosság szegregációja, gettósodása is megoldandó probléma.

A kialakult helyzet időszakos nyertesei azok a kerületek, ahol a leépülő ipar területein a befektetni vágyó tőke úgy jutott területhez, hogy infrastrukturális igényeit jelentős beruházás nélkül, a város meglévő rendszereire terhelhette. Általánossá vált az a gyakorlat, hogy a befektető a megszerzett területhez, a kalkuláltan legjobb megtérülést biztosító programjához szabályozási tervet rendelt. A városfejlesztés ezeken a területeken, némi túlzással, de gyakorlatilag a befektetők megtérülési igényei szerint alakult.

Napjaink fontos városfejlesztési dilemmája, hogy a felszabdalt városon belül visszaállítható-e az egységes területgazdálkodás.

Egy választási vitában persze elhangozhat a vád, hogy *„ti voltatok hatalmon, ami rossz, azt ti tettétek”*! Szögezzük le, hogy a szocializmus nagy építési lázában, és a rendszerváltást követően is nagyon sok volt az elfogadhatónak látszó megoldás, amelyekről csak utóbb derült ki, politikai vagy gazdasági részizsátságok voltak csupán. A hiba a prioritások meghatározásának zavarában, a közérdek és a részérdekek viszonyának felbomlásában keresendő. Számba kell vennünk a két eltérő korszak eltérően negatív örökségét, de le kell szögeznünk, hogy újabb sikeres korszak csak a közérdek elsőbbségének elfogadásával, egyeztetett jövőkép rögzítésével, meglévő értékeink őrzésével és szakszerű üzemeltetéssel következhet.

2.2. Eredmények

A helyzetkép, a mérleg azonban csak akkor korrekt, ha az öröklött, vagy friss keletű gondok mellett számba vesszük a közelmúlt eredményeit, elkészült, vagy

készülőben lévő létesítményeit is. A történeti hűség kedvéért idézzük fel ezeket, alig több mint címszavakban:

- A Megyeri híd

Az M0 keleti szektora és a Megyeri híd jelentősen csökkentette a város forgalmi terhelését. A Hungária körút kamionforgalma mintegy 70–80 százalékkal csökkent.

- A megújuló Szabadság híd és Margit híd

A belső városrészek forgalma megkövetelte az elöregedett hídszerkezetek cseréjét, felújítását. A hídrekonstrukciók ütemezése, sorrendisége a teljes városi közlekedést érinti.

- A megújuló Műjégpálya

A télen korcsolyapályaként, nyáron csónakázó tóként, szabadidős és kulturális centrumként működő együttes a millenniumi ünnepek óta Budapest jellegzetességei között szerepel.

- Villamos és metró vonalak felújítása, bővítése, építése

A közösségi közlekedést javította a 2-es metró és a 4-es, 6-os villamos vonalának felújítása, valamint a dugótól sújtott főútvonalakon buszsávok kialakítása. Hamarosan az új, egyterű, hosszában átjárható, 1000 ember kényelmes utazását biztosító metrószerelvények tesztelése is befejeződik és a 2-es metró szebb lesz, mint új korában.

Az épülő 4-es metró befejezése a dél-budaiak számára jelent majd elsősorban könnyebbséget. Ebben az évben az alagút építése már befejeződik, és egyre több állomás környékén rendeződik a felszíni közlekedés is.

Megkezdődött a pályaudvarok és környezetük felújítása. Elsőként az intermodális csomóponttá váló Etele tér újul meg – a 4-es metró munkáival egy időben – a Kelenföldi pályaudvarral és környékével. Ez a közlekedés minden formáját egyesítő csomópont P+R parkolót, új autóbusz végállomást, valamint az M1-es és M7-es autópályák közös bevezető szakaszán új autópálya csomópontot is jelent.

Magánberuházásban elkezdődhetett a Kőbánya-Kispest metróvégállomás környékének megújítása is. A beruházó – a tervezett szórakoztató központ mellett – P+R parkolót épít, valamint a közösségi közlekedést segítő fejlesztéseket is vállalt. A Kőbánya-Kispesti új központ ez év végére készülhet el.

A következő évek legfontosabb feladatai közé tartozik a 4-es metró meghosszabbítása mindkét irányba, a budaörsi virágpiactól Újpalotáig.

Ugyancsak be kell váltani a város több évtizedes ígérését: a 3-as metró meghosszabbítását Káposztásmegyérig.

- Környezetvédelmi beruházások

Napjainkban zajlik a Budapesti Központi Szennyvíztisztító telep próbaüzeme. Február óta már nem folyik tisztítatlan szennyvíz Budapestről a Dunába.

Az Élő Duna Projekt keretében Európa egyik legjelentősebb környezetvédelmi beruházása épül a Csepel-sziget északi részén.

A projekt megvalósítása során jelentős megtakarítás keletkezett, amiből lehetőség nyílt a fővárosi csatornahálózat további fejlesztésére, így Budapest hét kerületében tehermentesítő gyűjtőcsatornák épülnek ebben az évben.

Egy másik környezetvédelmi beruházással lassan a közműöllő is bezárul Budapesten. Az erre nyert uniós támogatás segítségével 17 kerület 24 ezer lakását kötik rá a kiépülő hálózatra, így a teljes csatornarendszer is hamarosan kész lesz a fővárosban.

Félidejénél jár az integrált fővárosi hulladékgazdálkodási rendszer kiépítése, aminek eredményeként a városban általánossá válhat a szelektív hulladékgyűjtés. A következő lépés az otthoni szelektív hulladékgyűjtés feltételeinek megteremtése és bevezetése lesz.

- Egészségügy

A fővárosi betegek számára a jövő ígérését a teljes egészében megújuló Szent Imre, Uzsoki és Bajcsy-Zsilinszky kórházak jelentik. Így kell majd kinéznie és működni minden kórháznak a fővárosban. Ilyenné váltak a Heim Pál gyerekkórház új részlegei is.

A Madarász utcai Gyermekkorházban elkészült egy új részleg, így, a szülők folyamatosan gyermekük mellett maradhatnak. Az új koraszülött osztály és rehabilitációs egység lehetővé teszi az egy kg fölötti koraszülöttek korszerű ellátását és gyógyítását. A Heim Pál Gyermekkorház Rottenbiller utcai telephelyén Fővárosi Gyermekfogászati Központ jött létre, a „Smile-Center”.

- Európai Innovációs és Technológiai Intézet

Budapest gazdasága számára komoly hajtóerőt jelent az Európai Innovációs és Technológiai Intézet létrehozása, amiről 2008-ban döntöttek. Ezzel a magyar főváros lehet a nyugat- és a közép-kelet-európai tagállamok kutatási és innovációs együttműködésének a központja.

2.3. A lakosság életkori és egyéb jellemzői

A ma is Budapesten élő 1,7 millió lakosból 200 ezer a 15 év alatti gyerek és 400 ezer a nyugdíjas. A főváros lassan és folyamatosan öregszik. Fontos, az

életminőséget befolyásoló hatása van annak is, hogy tíz százalékkal több nő él a fővárosban, mint férfi. Ez a jelenség különösen az 50 feletti korosztályokban figyelhető meg. Míg az összes itt élő férfi életkorának középértéke 40 év, addig a nőké csaknem 45 év, ami azt mutatja, hogy sok az egyedül élő idős nő a városban.

Az eddigi népességcsökkenés azonban lassan megáll, ami több okra vezethető vissza. A budapesti jobb munkahelyek vonzása miatt 40 év alatti fiatalok költöznek be a városba, így az utóbbi években a természetes fogyás a felére, évi 5000 főre csökkent.

Budapesten élnek legnagyobb számban külföldiek is: a város lakóinak öt százaléka, 80 ezer ember. Őket a nyitott és pezsgő városi hangulat vonzza. Mindezek miatt az országos átlagnál magasabb, 45 százalék az adófizetők száma, de az öregedő népesség miatt mégsem a legmagasabb, 4-5 százalékkal elmarad Közép- és Észak-Magyarországtól.

2.4. A főváros és a környező agglomeráció viszonya

A város élete a közvetlen környezetében levő agglomerációjával van szoros kapcsolatban, ami 80 településből áll. Budapest infrastruktúrája és intézményei az itt élő 2,5 millió embert szolgálják ki. Különösen így van ez 1990 óta, amióta 300 ezer, főleg fiatal, családos, aktív városlakó költözött az agglomerációba, mert úgy érezték, a város nem biztosított számukra megfelelő életminőséget: elég nagy és komfortos lakást, a gyerekeiknek jó levegőt és biztonságot, maguknak csendet és befogadó közösségeket. A Dunától nyugatra eső agglomerációs övezetben ez valódi népességnövekedést is eredményezett, mert nemcsak a kiköltözők, de a már oda született gyerekeik is gyarapítják a lakosságot, ami komoly infrastrukturális beruházásokra kényszeríti a forráshiányos településeket.

II. Stratégiai megfontolások

1. A fejlesztés irányai

A város materiális fejlesztése annyira eredményes és kifizetődő, amilyen mértékben hasznosítani tudják azt a város lakói az igényeiknek megfelelő életminőség javításához.

A várospolitikai fő feladata, hogy képessé tegye a város polgárait életútjuk különböző szakaszaiban a városi infrastruktúra adta lehetőségek hatékony kihasználására. Minden olyan területtel foglalkoznia kell, amely befolyásolhatja az életminőséget, a városban élők érzéseit a várossal, mint élet-, lakó-, munkakörnyezettel, és mint közösséggel kapcsolatban.

Minden olyan kezdeményezést segítenünk kell, amelynek keretében az egymással együttműködésre kész budapestiekből közösségek születhetnek.

Már nem várospolitikai közhely a „zöld város”, a lakótelepből „közösségi lakópark” teremtése, az alternatív közlekedésű, kerékpáros vagy gyalogos városi területek kialakítása. Az életminőség javításának igénye szülte és szüli ezeket, miként a belvárosi közegben megjelenő közösségi intézmények, romkocsmák, kulturális találkozóhelyek világát is.

Az a célunk, hogy Budapest, a szabadság városa teljes egészében barátságos, biztonságos és zöld várossá váljék.

- **Barátságos várossá**, mert nyitott az új, friss gondolatokra; toleráns és befogadó; mert itt minden a városért munkálkodni kész ember, szervezet és irányzat otthonra lelhet.
- **Biztonságos várossá**, ahol nem a bakancsok dübörgése, hanem a mindenütt jelenlevő, polgárbarát rendőrség és a budapestiek közösségi normarendszere tartja fenn a rendet.
- **Zöld várossá**, mert sok benne a zöldterület, a növény, a virág, mert tiszta és gondozott, a gyalogosok és kerékpárosok, valamint a tiszta, kényelmes és környezetbarát közösségi közlekedési eszközök élveznek benne elsőbbséget.

2. Az új „városegyesítés” igénye és lehetősége

A városvezetés megkerülhetetlen feladata a kialakult társadalmi és gazdasági folyamatok megértése, a ténylegesen együtt élő népesség közös érdekeinek megfogalmazása. Egy új városegyesítés a környező agglomerációra is kiterjedő jövőkép formájában, összehangolt, a nemzeti érdekekkel is egyeztetett komplex fejlesztési terv formájában – a közérdekű fejlesztések intézményi felelősének törvényi felhatalmazásával.

3. A nemzeti politika és a várospolitikai viszonya

A választópolgárban természetesen merül fel a kérdés: mi jobb a városnak, ha kormánypárti a városvezetés, vagy ha ellenzéki?

Mit gondolunk a kormány és a városvezetés, ha úgy tetszik, a nemzeti fejlesztés és a városfejlesztés viszonyáról?

Ha komolyan vesszük, hogy a fejlesztési döntések során a közérdek az elsődleges, akkor a válasz egyértelmű. A főváros érdeke a nemzeti érdekekkel egyeztetve, azokat szolgálva érvényesítendő. Éppúgy, mint a kerületek és a főváros viszonyában. Másfelől az érdekegyeztetés – az elvitathatatlan érdekkülönbségek mellett – kölcsönös figyelmet, támogatást feltételez. A kormány és a városvezetés viszonyát nem a politikai hovatartozásnak kell meghatározni, sőt, az eltérő érdekek képviselője alig képzelhető el politikai alá-fölérendeltség esetén!

A nemzeti fejlesztésnek mindig kiemelkedő szempontja volt és lesz a főváros fejlesztése.

Andrássy Gyula gróf, miniszterelnök megfogalmazását idézve: *„...minden, ami a fővárosnak, mint a kereskedelem, ipar és közlekedés központjának emelésére szolgál, szolgál egyszersmind az állam érdekeinek emelésére is.”*

3.1. Új fejlesztési tanács megalapozása

A fejlesztési kérdéseken túl – napi realitásként – fel kell készülnünk az államigazgatás és az önkormányzati rendszer szükséges reformjára is. E tekintetben a parlamenti többség az illetékes, de támogatom a szakmai szervezetek korábbi kezdeményezését, az egykori Fővárosi Közmunkák Tanácsa mintájára, szervezeti és működési példája alapján létrehozandó új fejlesztési tanács törvényi megalapozását.

A törvény megszületéséig saját hatáskörben, de a konszenzuális demokrácia elvén működő intézményt szeretnék létrehozni a későbbi tanács feladatainak

ellátására. Ez a tanács – politikai megállapodás alapján – első, jelentős lépés lehet a halaszthatatlan reformok sorában.

Célkitűzéseit, működését tekintve mindenképp előzménynek tekinthető a 2008-ban – még az Előadóművészeti törvény megszületése előtt – megalakított Budapesti Színházi Tanács, amit a színházakat érintő döntések előkészítésének szakszerűsége érdekében hívtunk életre.

4. A városüzemeltetés szervezeti és működési modellje

A város mindennapi működése egy sor olyan feladatot jelent, amelyek a városüzemeltetés körébe tartoznak, s megoldásukra önálló szervezeti egységként, vállalati formában működő intézmények hivatottak. Ebbe a körbe tartoznak a közművek, az energiaellátás szolgáltatói, a közterületek kezelői, karbantartói, a közlekedési hálózatok, rendszerek fenntartói, üzemeltetői és a köztisztaság, városhigiénia biztosítói.

A rendszerváltás olyan jogi szabályozást alakított ki a városüzemeltetés vállalatainál, amely napjaink egyik nagyon élesen támadott eleme. Le kell szögezni, hogy itt különbséget kell tenni az öröklött „szervezeti és működési rend” és a lehetőségeket kihasználó, akár jogilag, akár etikailag kifogásolható működés tényei között.

A városüzemeltetés cégeinek, szervezeteinek „rendbetétele” a visszamenőleges ellenőrzésen és annak következményein túl néhány stratégiai megfontolást is igényel kiindulásként.

4.1. Városüzemeltetés közösségi tulajdonban

Tisztázandó a privatizáció igényének, illetve lehetőségének a kérdése!

A rendszerváltás óta zajlik e tárgyban a vita, az egyik oldalon a „... közösség, az állam, vagy az önkormányzat rossz gazda...”, a másik oldalon a „... közösség nem lehet a magánérdek kiszolgáltatója...” típusú érvekkel. A korábbi döntéseket általában a költségvetés aktuális állapota motiválta. A kialakult helyzet, valamint az államigazgatási és önkormányzati reform kényszere itt is lehetőséget teremt a közmegegyezésre. Az ügyben képviselhető baloldali álláspont szerint helyes, ha a városüzemeltetés intézményei, cégei közösségi, azaz városi tulajdonban vannak, illetve maradnak – természetesen felelős, átlátható és okosan gazdálkodó vállalati formában.

Feloldandók a városi vezetés valamint a gazdálkodó cégek közötti szerepvárok. Világossá kell tenni, hogy milyen korlátokkal és lehetőségekkel kell a tulajdonosi érdekeket képviselni a cégek bevételi, nyereségtermelő tevékenységében, s ettől elválasztva kell ellátni a „megrendelői” szerepből következő tennivalókat! A két, eltérő érdekű oldal a városi költségvetés két

eltérő oldalához tartozik. Természetes, így kimondható: a közösségi érdek a bevételek és a ráfordítások tervezett, okos egyensúlya.

5. Stratégiai alapelvek – szakszerűség, érdekegyeztetés, közérdek

Bármilyen stratégia csak akkor ér valamit, ha a gyakorlatban, a mindennapi életben, tettek formájában is érvényesülhet.

Építészek találtak rá Széchenyi minden alkotó ember számára érvényes intelmére: „*Építs! Ne ronts!*”

Az aktivitás tekintetében egyformán „tesz” vagy „cselekszik”, aki épít, és aki ront. Az aktivitás mindkét esetben pénzt, energiát, munkaerőt vesz igénybe. Költségvetési ráfordítás tekintetében, közgazdasági értelemben a kétféle cselekvési mód látszólag akár egyenértékű is lehet, pedig nem az. Ezt a város története, közös örökségünk is igazolja. Én építeni szeretnék, a szó minden értelmében.

Az „építés” a terv szakmai részleteinek kidolgozása, összehangolt cselekvési tervvé alakítása, majd annak szakszerű végrehajtása. A továbbiakban a városfejlesztési stratégia szakmai részleteit, a végrehajtáshoz szükséges cselekvési programot mutatom be.

A program végrehajtásához, vagy annak intézményi rendszeréhez a fővárosi vezetés kompetenciáját meghaladó törvénykezési feladatok is tartoznak. Szakszerűtlen és felelőtlen ígéret lenne – parlamenti ellenzékként –törvényt ígérni, például a Fővárosi Közmunkák Tanácsa tárgyában, vagy az építési törvény javítására, de felelős ígéretet teszek a szükséges jogszabályi alapok szakszerű és egyeztetett előkészítésére. A nyilvánosság ereje, a tárgy közérdekűsége és a parlamenti többség felelőssége a közérdek érvényesítésében elegendő biztosíték kell, hogy legyen a közös munka sikerére.

6. Hat témakör, hat egymásra épülő, egymást kiegészítő fejezet

A célkitűzéseknek megfelelő elképzeléseim tára hat témakörre bontható, a szabadság hatféle megközelítését tartalmazza.

Politikai korszakokon átívelő programot kínálok a budapestieknek és Budapest vendégeinek, melynek fókuszában a polgárok mindenkori érdekeinek érvényesítése áll. Céljaimat és a feladatokat tehát nem választási ciklusra vonatkozóan, hanem egy folyamat részeként fogalmazom meg. Számba veszem és az olvasó elé tárom a megoldásukra vonatkozó elképzeléseket, javaslatokat és a célok megvalósítását szolgáló előzményeket, kezdeményezéseinket, eddigi eredményeinket is.

A Szabadság városa programjának fejezetei:

I. A KULTÚRA VÁROSA – olyan szellemi központ, amely őrzi és mindenki számára hozzáférhetővé teszi tudományos, kulturális értékeinket, egyszersmind elősegíti az értékteremtést, új értékek születését – ide tartozik a formális és informális tanulás lehetőségeinek biztosítása, vagyis az oktatás és művelődés csakúgy, mint az innovatív tudományos közélet és Budapest végtelenül gazdag, színes kulturális élete.

II. A ZÖLD BUDAPEST – a szabadság fizikai feltétele, a valódi közösségi tér megteremtésének, az egészségesebb, kiegyensúlyozottabb és boldogabb élet biztosítéka; mely a közösségi város megalakításában és fenntartásában érdekelt városvezetőt és öntudatos polgárokat feltételez, akik maguk is hozzájárulnak életminőségük javításához.

III. A KÖZÖSSÉGI VÁROS – a szolidaritás, a biztonság, az esélyegyenlőség, az egymásra figyelés városa, a polgárok városvezetővel kötött koalícióján alapuló szabad társulások helye, ahol a közszolga – legyen az városi hivatalnok, rendőr vagy segítő szolgálat tagja – szolgálatként fogja föl munkáját, és ahol a városlakók és szerveződések közvetlenül is részt vesznek a döntésekben, amely részvételt a város a szerveződések támogatásával és infókommunikációs rendszerrel is.

IV. A JÖVŐ VÁROSA – megbízhatóan és kiszámíthatóan fejlődik és polgárai magától értetődően részesei alakításának; büszkéek tradícióira, értékeire, szellemi, természeti és épített környezetére; itt komoly városirányítási rendszer alakul és működik, segítségével lehetőség nyílik minden polgár életminőségének javítására.

V. AZ EGÉSZSÉGES VÁROS – korszerű egészségügyi ellátást és az egészséges életmódhoz, a sportoláshoz megfelelő kereteket, lehetőségeket biztosító város, melynek vezetője komplex módon fogja föl az egészségügyet és a betegség megelőzésére teszi a hangsúlyt, polgárai pedig felelősen gondoskodnak egészségük megóvásáról.

VI. VENDÉGLÁTÓ VÁROS – amelynek idegenforgalmát tudományos, kulturális, művészeti és szellemi élete ugyanúgy meghatározza, mint természeti és épített öröksége, kávéházai, fürdői, gyönyörű sugárútjai és kellemes kertvárosi részei... valamint a vendégszerető budapesti polgárok.

7. Zárszó

A hat témakör hat különböző aspektusból közelíti ugyanazt a jövőképet, egy világváros, Budapest képét, egy élhető város képét, amelyhez értelemszerűen hozzátartozik a benne lakók életminősége is.

A témakörök felsorolása nem jelent fontossági sorrendet és jobbára csak elméletileg különíthető el. Az esélyegyenlőség biztosítása például olyan prioritás, amely az akadálymentes közlekedéstől és épületektől a kulturális javakhoz, az oktatáshoz, művelődéshez való hozzáférésig s az egészséges élet lehetőségéig minden területet meghatározó, átfogó szemléletmód. De a felhasználóbarát közigazgatás sem pusztán a gyors és pontos ügyintézészt jelenti. Közbiztonságot, köztisztaságot is jelent s a köz tisztaságát, tiszta viszonyok teremtését, a közérdek prioritásának érvényesítését.