



VITÉZY DÁVID

főpolgármester-jelölt

**SOKKAL TÖBB VAN
EBBEN A VÁROSBAN!**

A VALÓDI VÁROSFEJLESZTÉS 101 PONTJA

június 9. ☒

vitezydavid.hu

TARTALOM

KÖSZÖNTŐ	3	BUDAPEST SZABAD, SZÍNES KULTÚRÁJA	111
VÁROS AZ EMBERÉRT	5	ELÉRHETŐ KULTÚRA	114
EMBERI LÉPTÉKBEN	6	BUDAPEST ÉLŐ ÖRÖKSÉGE	120
A SZABADIDŐ TEREI	17	KREATÍV KÖZTEREK	127
KÖZLEKEDÉS	34	ÚJRANYITÁS	131
VONZÓBB SZOLGÁLTATÁSOK	35	GONDOSKODÁS	136
FEJLŐDŐ HÁLÓZAT	52	EGÉSZSÉG-ÜGYÜNK	137
SZABAD AZ ÚT	70	ÚJ ÚTON AZ IDŐSGONDOZÁSBAN	143
LAKHATÁS	79	HAJLÉKTALANELLÁTÁS	146
VÁROSFEJLESZTÉS	80	ÁLLATBARÁT BUDAPEST	149
OTTHONTEREMTÉS	92	VÁROSKORMÁNYZÁS	152
VÁLÓDI GAZDASÁGFEJLESZTÉS	98	EGYÜTTMŰKÖDÉSBN A VÁROSSAL	153
ÚJ LENDÜLETET BUDAPESTNEK!	101	HATÉKONY INTÉZMÉNYRENDSZER	159
BÜSZKESÉGÜNK: BUDAPEST	106		

TISZTELT BUDAPESTIEK!

Vitézy Dávid vagyok, 38 éves közgazdász-urbanista, városi közlekedési szakértő. Itt születtem, itt nőttem fel, húsz éve dolgozom Budapest fejlesztésén. Azért fordulok Önökhöz, és azért indulok a főpolgármester-választáson, mert szeretett fővárosunk legfontosabb problémáival nem foglalkozik érdemben senki, a két politikai oldal pártpolitikai csatatérré tette Budapestet. Valódi városfejlesztés helyett egymásra mutogatás, panaszkodás és lájkbajnokság zajlik.

Sokkal több van ebben a városban, rengetegen tudnának és akarnának többet tenni ezért a városért. Budapest tele van lehetőségekkel, tele van ötlettel, tele van ambíciókkal, tele van tehetséges emberekkel, közösségekkel, helyi vállalkozásokkal, tenni akaró civil mozgalmakkal. Mi, budapestiek egyszer már felépítettük a világ egyik leggyorsabban fejlődő városát, ahol mindenki kreativitása és tehetsége szerint érvényesülhetett. Ezek az energiák most is benne vannak a városban, de nem tudnak érvényre jutni, nem tudnak kiteljesedni. Egy jó városvezetés a kreatitásnak, a vállalkozási kedvnek újra teret tud adni és Budapest szolgálatába állítani.

Sokkal több van ebben a városban, mint csak a turistabelváros. Miközben a budapestiek háromnegyede a körúton túl él, a külső kerületeket magára hagyta a pártpolitika. Gyönyörű épített örökség, árnyas Duna-partok,



zöldterületek, értékes közösségek a külső kerületek sajátjai. Azonban az itt élőknek kohószökevény hévek, bezárt kulturális intézmények, légkondicionálás nélküli orosz metrók, hiányzó kerületközpontok, évtizedek óta rohadó nagy közlekedési csomópontok jutnak. Eközben szinte minden fejlesztési forrást ott költenek el, ahol az ide látogató külföldiek szelfiznek.

Sokkal több van ebben a városban, mint amennyit ma kihoznak belőle. Az uniós forrásokat befagyasztották, a kormány a lehető legszűkebbre szabja az önkormányzatok mozgásterét, de még ilyen keretek között is sokkal többet lehetne tenni. Üres önkormányzati ingatlanok lehetnének pezsgő művészeti terek, bezárt üzletek kezdő vállalkozók indulásának helyszínei, a murvás városházi parkoló élő köztér, a rakpart kellemes Duna-parti sétány.



Ez nem pénzkérdés, hanem elkötelezettség, tenni akarás, kemény munka, vízió és kreativitás kérdése. És persze a megvalósítási képességé: e téren a BKK élén elért eredményeim, a Budai fonódó villamoshálózat létrehozása, a buszpark cseréje és az új utastájékoztató rendszer létrehozása mind bizonyítják, hogy ha nem lehetetleníti el a pártpolitika, képes vagyok csapattal a jó tervekből gyorsan valóságot teremteni.

Sokkal több van ebben a városban, ezért készült ez a 101 pontos program, ami valójában már egy részletes cselekvési terv. Nem egyedül írtam, nem is csak az általam felkért kiváló szakértők, hanem minden budapesti, aki megosztta az ötleteivel és problémáival. Összesen 5 673 budapesti osztotta meg velem véleményét közösségi programalkotásunk során arról, mit várnak el

Budapest következő főpolgármesterétől. Köszönöm nekik ezúton is! Mindezek figyelembevételével állt össze 101 pontból álló munkatervünk. Ez tehát nem egy politikai program, hanem egy álláspályázat a világ legszebb városának főpolgármestereként dolgozni, aminél megtisztelőbb és szebb feladat nincs is.

Ezt az álláspályázatot 5 évente írják ki, és az állásinterjút a budapestiek tartják. Ez a dokumentum a pályázat. Nem a többiekéről szól, nem a kifogásokról szól, nem a „mit miért nem lehet megcsinálni” örök logikáján született, hanem azt mutatja be, milyen terveket szeretnék valóra váltani, milyen szemléletet szeretnék képviselni, és milyen programokat szeretnék újtárra indítani, ha megkapom a budapestiek bizalmát. Ahogy azt számos munkahelyen szokás, negyedévente be fogok számolni a program teljesüléséről, ha a fővárosi választók engem választanak ki a főpolgármesteri állásra, közös ügyeink intézésére és képviselőitükre.

***Köszönöm, ha elolvassák és június 9-én támogatásukról biztosítanak.
Meg fogom szolgálni a bizalmukat.***

Tisztelettel:

Vitézy Dávid

VÁROS

AZ EMBERÉRT

VÁROS AZ EMBERÉRT EMBERI LÉPTÉKBEN

A közterületek Budapesten – kevés kivétellel – ma nem az emberi lét igényeit, hanem a hetvenes évek beton- és autóközpontú közlekedéspolitikai szemléletét tükrözik, tetézve a gondozatlanság és nemtörődömség szembe-tűnő jeleivel. A gyalogosok számára az utcák nem kellően biztonságosak, a levegőminőség rossz, az aszfaltozott felületek túlnyomó aránya miatt nyáron a közterületek forrók, nem nyújtanak árnyékot, az egyre gyakoribb nagy esőzések vizét nem képesek hasznosítani. Nincs elég hely a találkozásra, pihenésre és kikapcsolódásra.

Bogotától Varsóig számtalan nagyvárosban felismerték, hogy az urbánus lét egyik kulcstényezője a városi közterületek minőségi kialakítása. Barát-ságos utcákkal, közösségi helyekkel, játszóterekkel, csillapított forgalmú övezetekkel enyhíthető számos egészségügyi és társadalmi probléma, mint a bűnözés, elmagányosodás, iskolakerülés stb. Ezzel Budapesten is sokan tisztában vannak, de kevés döntéshozó vállalja fel a közterületek emberlép-tékű átalakításának lassú és konfliktusokkal teli feladatát. (Pozitív kivételként említhetjük az elmúlt évekből a II., a VI. és a VIII. kerület önkormányzatát.)



A Fővárosi Önkormányzat elsősorban a főutakért és a nagyobb köztterekért felelős. A Budapest Szíve program 2007–2014 között ebben komoly előrelépést hozott (Ferenciek tere, Károly krt. megújítása); ha az akkori lendület folytatódott volna, ma egészen más városban élnénk. Az előző két ciklus során azonban egyik városvezetésnek sem volt mersze végleges döntést hozni olyan kérdésekben, mint a Rákóczi út, a Nyugati tér vagy a rakpartok jövője. Sőt, gyakran a probléma létéről is mélyen hallgattak.

Választanunk kell: a közterületek további lassú lezüllesztését vagy a fokozatos, nyugodt építkezést és a legjobb európai mintákat követő, zöld, emberléptékű jövőt választjuk.

01

KÖZTERÜLETI RENDRAKÁS

Kitakarítjuk a közterületeket, és emberközpontúvá alakítjuk az utcákat és a tereket.

Elég végignézni bármelyik utcán, hogy lássuk: Budapest ma szinte gazdátlan. Tucatszám egymást követő, gyakran logikátlan KRESZ-táblák, üresen álló telefonfülkék és pavilonok sokasága képez akadályt a járdákon. A külső kerületekben az utak mentén éktelenkedő óriásplakátok, a belső kerületekben állandósult építési reklámhálók csúfítják el az utcaképet. A beruházások során túlzó mennyiségű tábla, korlát, felsővezeték-tartó oszlop kerül ki, amelyek aztán szintén fokozzák a vizuális és funkcionális zűrzavart.

Feladatunk, hogy összehangoljuk az egyébként szétartó részérdekeket, és magasabb minőségű közterületeket hozunk létre Budapesten. A Fővárosnak és a kerületi önkormányzatoknak e téren nagyon sok egyeztetést, szabályozási

aprómunkát kell elvégeznie, hogy a városban lépésről lépésre rendet teremtsenek.

- A fővárosi utakon haladéktalanul felszámoljuk a feleslegessé vált pavilonokat, és kezdeményezzük az államnál a telefonfülkékre vonatkozó idejétmúlt szabályozás eltörlését.
- Jelentős erőforrásokat mozgósítunk, hogy az elvben ma is szigorú, de soha számon nem kért reklámszabályokat betartassuk. Leszedjük az utakat szegélyező tábladzsungelt, megbírságozzuk a nyereszkesedés céljából „kint felejtett” építési reklámhálók tulajdonosait.
- Érvényt szerzünk a településképi rendeletekben foglaltaknak, hogy az üzletportálok, teraszok egységesebbé és visszafogottabbá váljanak
- A jogszabályi lehetőségeken belül törekszünk a közlekedési jelzések egyszerűsítésére.



- Kézikönyvekben rögzítjük a köztárgyakkal, utcai berendezésekkel kapcsolatos műszaki és esztétikai elvárásokat. Az új beruházásoknál városszerte meghatározzuk a járdaburkolatok, padok, szemetek, közműszekrények stb. alkalmazható típusait, hogy az utcakép nyugodtabb és rendezettebb, a jövőbeni üzemeltetés hatékonyabb és olcsóbb legyen.

Város az emberért | Emberi léptékben

02

GYALOGOS FŐHÁLÓZAT

Hozzunk együtt bátor döntéseket, tegyük a városi utcákat sétára alkalmassá, és alakítsuk az együttlét tereivé!

A séta a legtermészetesebb közlekedési mód, egyben lehetőség a találkozásra és a környezet élményeinek befogadására. Budapest akkor lesz igazán jó hely, ha a gyaloglás mindenki számára magától értetődő választás, mert a közterületek kialakítása vonzó, barátságos és stresszmentes.

Párizstól Varsóig sok nagyvárosban sikerrel formálták át az utcákat az elmúlt években. Olyan tereket hoztak létre, amelyek az emberi tevékenységek léptékéhez és tempójához igazodnak, hozzájárulnak használóik és az ott élők testi-lelki jóllétéhez, és lehetővé teszik a helyi közösségek megerősödését.

Ez Budapesten is lehetséges:

- A gyalogosok érdekeinek érvényesítésére főpolgármesteri biztos ügyel, aki összefogja az érdekelt fővárosi szervezetek tevékenységét, megvalósítva a szempontjaikat a beruházások tervezése és a közútkezelői engedélyek kiadása során.
- Minden egyes utcaszakaszon felülvizsgáljuk a járdák szélességét. Ahol a jelenlegi jogszabályokban is rögzített minimális 1,5 méter szabad szélesség sincsen meg, ott átalakítjuk a parkolási rendet, elbontjuk a zavaró köztárgyakat és teraszokat.
- Teljeskörűen akadálymentesítjük a fővárosi kezelésű utak járdáit, a kórházak és más közintézmények előterét, hogy azok babakocsival vagy kerekesszékekkel, illetve látássérültek számára is használhatók legyenek.
- A gyalogosokat előnyben részesítő, biztonságos közterületek hálózatával tesszük besétálhatóvá a történelmi belvárost, városszerte a tereket összekötő, legfontosabb útvonalakat és a külső kerületek hagyományos központjait.
- Egységes, közérthető útbaigazító rendszert telepítünk a közterületeken, hogy segítsük a tájékozódást.
- Az utcák optimális kialakítását széles körű egyeztetések alapján, az ott élők és a használók bevonásával tervezzük meg.
- Egyszerűsítjük és rugalmasabbá tesszük az ideiglenes közterület-használati engedélyek kiadását, legyen szó akár éttermi kitelepülésről vagy utcazenéről.



Város az emberért | Emberi léptékben

03

GYALOG A KERTVÁROSBAN

Biztonságosabbá tesszük a kertvárosi utcákat, hogy a séta, a játék és a gyalogközlekedés ismét minden korosztály számára természetes legyen.

Budapest külső kerületei az elmúlt évtizedekben rohamtempóban épültek be családi és társasházakkal. Nemcsak a lakók száma sokszorozódott meg, de az autóforgalom is: a korábban csendes kertvárosi utcákban a gépjárművek váltak uralkodóvá. Ezekben az utcákban gyakran nincsen járda; vagy nem épült meg, vagy hely sem lett volna rá. Nem vonzó és sokszor nem is biztonságos gyalog közlekedni, emiatt a gyalogos másodrendű polgárrá válik, ami végül autóforgalmat generál, ha még a buszmegállóig sem lehet elsétálni akadálymentesen és biztonságosan. Aki teheti, maga is autóba ül tehát, autóval megy dolgozni és bevásárolni, autóval viszi iskolába a gyermekeit. A torlódás tehát egyre nő,

a kertváros pedig lassan felfalja önmagát, az emberi lét kiszorul az utcákról: a gyerekek nem találkoznak, nem ismerik meg a szűkebb környezetüket, az idősek kénytelenek a közlekedésben másokra hagyatkozni.

Az élhető város a saját lakókörnyezetünkkel kezdődik. Ha csendes, zöld és mindenki számára biztonságos utcákat hozunk létre, otthonosabbá válik a lakóhelyünk. Ha a séta és biciklizés a mindennapok részévé válik, egészségesebbé és kiegyensúlyozottabbá válunk, gyerekeink önállóságot tanulnak, és jobban megismerjük a közösséget, ahol élünk. És természetesen minden autó, ami reggel a garázsban marad, jó a pénztárcának, jó a városnak és jó a bolygónak is.

Város az emberért | Emberi léptékben





Ennek érdekében átfogó programot indítunk valamennyi külső kerületben Soroksártól Rákosmentéig.

- A kerületi önkormányzatokkal együttműködésben azon dolgozunk, hogy a legjobb nyugat-európai gyakorlatokat követve tegyük biztonságosabbá a lakóutcákat az ott élők számára. Az utcák kialakítását és forgalmi rendjét úgy módosítjuk, hogy minden gyalogos biztonságban érezze magát.

- Minden lakóútcára kiterjesztjük a 20 km/óra vagy 30 km/óra korlátozott sebességű (Tempo30 vagy lakó-pihenő) övezeteket; megvédjük az ott élőket az átmenő közúti forgalomtól.
- Felülvizsgáljuk a forgalmas gyűjtőutak keresztezéseit, kamerák telepítésével tartatjuk be a sebességhatárokat, a veszélyes helyszíneken kijelölt gyalogátkelőket építünk, a csomópontokat belámpázzuk vagy körforgalommal alakítjuk át.

- Csendes lakóutcákból, sétányokból, „kertek alatt vezető” gyalogutakból olyan hálózatot szervezünk, amely megkönnyíti és élménnyé teszi a mindennapos sétát és kerékpározást, a fontos célpontok – iskolák, üzletek, közösségi közlekedési megállók stb. – elérését.

Város az emberért | Emberi léptékben

04

RÁKÓCZI ÚT

Újra méltóvá tesszük Budapesthez: visszaadjuk a városlakóknak a lezüllött Rákóczi út–Kossuth Lajos utca tengelyt, és 5 éven belül élő, vonzó és árnyas bevásárlóutcává alakítjuk a Ferenciek terétől a Keleti pályaudvarig.

Minden nagyvárosnak van legalább egy olyan főútja, ahol egymást érik az üzletek sokszínű kirakatai, szüntelen a pezsgés, és élmény végigsétálni. Budapesten a városegysítéstől az 1970-es évekig ilyen volt a Rákóczi út és a Kossuth Lajos utca, a belváros kelet–nyugati tengelye, tele áruházakkal és kávézókkal.

A valaha virágzó üzletutcának ma csak üres, romladozó maradványait láthatjuk azonban, mivel tönkretette a városi plázák megjelenése, a sokszorosára nőtt autóforgalom. 1973-ban alakították ki a Rákóczi út mai, 2 x 3 sávós elrendezését



Fortepan / Bauer Sándor

Város az emberért | Emberi léptékben



és a rávezető utakat, amivel a közúti tranzit-forgalom fő csatornájává változtatták Budapest főutcáját.

Az elmúlt fél évszázadban folyamatosan romlott az állapota, de a Budapest Szíve program lokális beavatkozásait és a Blaha Lujza tér felújítását leszámítva igazán senki nem tett semmit a folyamat visszafordítására. Faltól falig át kell építeni a tengelyt, biztosítva a Rákóczi úton fonódó autóbuszjáratok folyamatos haladását, a kerékpáros és gyalogosközlekedés számára megfelelő felületekkel és a fasorok kiegészítésével.

Mivel az előregedett közművek már egyébként is cserére szorulnak, végképp elérkezett az idő arra, hogy 2029-re megújítsuk Budapest főutcáját. A város lakói megérdemlik, hogy vonzó környezetben, széles, fásított járdákon, rendezett üzletportálok mellett sétáljanak és vásároljanak. De nemcsak a gyalogosokra gondolunk: zavartalaná tesszük az autóbuszok haladását a buszsávok középre helyezésével, összefüggő és védett kerékpáros infrastruktúrát hozunk létre. Az üzlethelyiségek tulajdonosaival együttműködést kezdeményezünk, hogy egységes portálok és minőségi kiskereskedelem vegye birtokba az újjáéledő belvárosi sugárutat.

Város az emberért | Emberi léptékben

Karácsony Gergely egyik fontos vállalása volt 2019-ben, hogy megnyitja a Városháza épületét, és közparkká alakítja az épület mögötti autóparkolót. Öt év alatt mindössze egy tervpályázatig és a választások előtti kapkodása jelképévé váló popup park létesítéséig sikerült eljutnia. Ő félmegoldásokkal kampányol – mi valóban teljesítjük, amit ő vállalt.



A budapesti Városháza hatalmas barokk műemlék épülete 300 éve eredetileg hadikórháznak és veteránotthonnak épült. 130 éve működik benne a fővárosi önkormányzat, de az ideiglenesség érzete mindmáig körülengi. Méretével és udvarainak elzártságával szigetet képez a belvárosban, hátat fordítva a Károly körútnak.

Az elmúlt száz évben több tervpályázatot is kiírtak az épület világvároshoz méltó átalakítására, a legutolsót 2021-ben. Volt, amelyikből a második világháború miatt nem lett semmi, míg a legutóbbi kísérlet a pusztá tehetetlenség áldozata.

Pedig az alapvető elképzelésekkel egyetértünk – a különbség, hogy továbbfejlesztve és kibővítve meg is valósítjuk azokat:

- A választási hajrában sebtében megszüntetett parkolók helyén közösségi teret hozunk létre. A Károly körútig nyúló új Városháza park a város ikonikus főterére lesz, a középpontját képező zöld kör jelképesen és a gyakorlatban is Budapest elkötelezettségét jelképezi a fenntarthatóság mellett.
- A földszinti helyiségek megnyitásával, galériák, üzletek és kávézók elhelyezésével beengedjük a városlakókat az épület udvaraira. Itt alakítjuk ki a Budapest Tudásközpontot, a város múltjáról és jövőjéről való gondolkodás központi műhelyét is.
- Átépitjük a Károly körútra néző homlokzatot, hogy méltó legyen a városképhez.

Fotó: Építészfórum



06

ALULJÁRÓK

Fokozatosan felújítjuk a legrosszabb állapotú belvárosi aluljárókat, és biztosítjuk a felszíni átkelés lehetőségét is.

Az aluljárók gyalázatos állapota minden egyes nap több százezer közlekedő érzetét befolyásolja, pedig a minőségi, akadálymentes környezet mindenkit megillet.

A belvárosi gyalogos-aluljárók – a metró-állomásokkal egy időben épült, építésetileg igényesnek szánt föld alatti terek – az 1960–70-es években egyet jelentettek a korszerűséggel: kelj át gyorsan és várakozás nélkül a forgalmas utakon, esetleg vásárolj az időjárástól védetten! Hamar kiderült azonban, hogy a városlakók nem akarnak a föld alatt bolyongani, le-fel lépcsőzni, és csak kényszerből veszik igénybe a metróhoz vezető aluljárókat. Leromlásuk a rendszerváltást követően kezdődött:

közbiztonsági szempontból kétes hírnevet vívtak ki, zugaikban igénytelen bérlemények telepedtek meg, megjelenésük elavult, mára pedig egyenesen Budapest szégyenfoltjaivá váltak.

A mozgásukban korlátozottak, idősek, babakocsival vagy poggyással közlekedők számára külön bosszúságot okoz a felszíni gyalogátkelők hiánya. Igaz, ebben az utóbbi tíz évben javulás tapasztalható: a BKK létrejöttével 2010 óta számos hiányzó zebrát pótolunk, az elmúlt években is történt előrelépés.

Az M3-as metró felújításával párhuzamosan remek alkalom kínálkozott volna a vonal menti gyalogos-aluljárók felújítására, mozgólépcsők telepítésére. A tervek el is készültek, de a kivitelezésük elmaradt.

Város az emberért | Emberi léptékben



Le kell zárni a tétlenség időszakát, új szemlélet és azonnali cselekvés szükséges, mert naponta több százezer Budapesten közlekedő érzi magát harmadik világbeli körülmények között. Ha versenyképes, vonzó közösségi közlekedést és emberléptékű utcákat szeretnénk, a kettő közötti terek sem maradhatnak a jelenlegi állapotukban.

Ezért több ütemben, fokozatosan nekilátunk, hogy a legkritikusabb állapotú belvárosi aluljárókat biztonságosabbá tegyük, megtisztítsuk és felújítsuk.

- Tiszta, világos, átlátható és biztonságos tereket hozunk létre, amelyek állapotát megerősített felügyelettel és éjszakai lezárással őrizzük meg.
- Akadálymentes illemhelyeket működtetünk.
- Ahol műszakilag megoldható, a kényelmes fel- és lejutás érdekében mozgólépcsőket telepítünk.
- Minden érintett csomópontot akadálymentessé teszünk, biztosítva a felszíni átkelés lehetőségét.

Felújítjuk a fontosabb külvárosi aluljárókat is. Azonban megszüntetjük az összes olyat, amelyek már feleslegessé vált.

Város az emberért | Emberi léptékben



07

KÖZTISZTASÁG

A pénzhiány nem lehet mentség arra, hogy a takarítást elhanyagoljuk. A város élhetősége a köztisztasággal kezdődik, minden más csak ezt követően lehetséges.

Budapest ma koszosabb és szemetesebb, mint néhány évvel ezelőtt. Az itt élők a város legsúlyosabb problémái között említik a köztisztaság helyzetét, a kaszálás és takarítás hiányát.

Karácsony Gergely 2020-ban az utcai szemetesek 30 százalékát, mintegy 3000 tárolót leszereltetett.

- Kukaleszerelési program helyett a ciklus végéig 10 000 új szemetest kihelyezve a fővárosi kezelésű utcákon, tereken is megvalósítjuk a szelektív hulladékgyűjtést.
- Az utcai szemetesek gyakoribb ürítésével gondoskodunk közterületeink tisztán tartásáról.

- A kevésbé sűrűn lakott városrészekben is megszervezzük a szelektív hulladék gyakoribb elszállítását.
- Garantáljuk a közterületek rendszeres takarítását, ehhez újabb takarítógépeket szerzünk be, és megerősítjük az emberi erős takarítást is.

Város az emberért | Emberi léptékben

VÁROS AZ EMBERÉRT

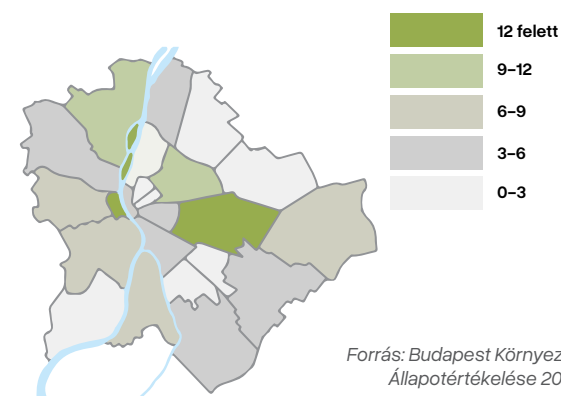
A SZABADIDŐ TEREI

Valószínűleg mindenki egyetért abban, hogy zöld környezetben, víz közelében jobb élni. Minden városvezetés célul tűzi ki, hogy növeli a közparkok területét, fásítja az utcákat, megvédi a természeti értékeket. A kérdés az, hogy ki képes öt éven belül érezhető javulást elérni.

Zöldfelületek és vízpartok szempontjából Budapest ma igen rosszul áll. Mindössze 25 négyzetméter parkerdő és 6 négyzetméter közpark jut egy lakosra (a belvárosban 1 négyzetméter), miközben a WHO ajánlása szerint a minimum 9 négyzetméter lenne. A fővárosból ma öt városligetnyi zöldterület hiányzik.

A történelmi belvárosban minimális a közparkok aránya, az utcák a közműhálózat és a parkolás miatt fátlankok, a Duna-part szinte hozzáférhetetlen, hiányoznak a sportra, szabadidő eltöltésére vagy kötetlen összejövetelekre alkalmas területek. A meglévő kisszámú park emiatt túlterhelt. A lakótelepeken jelentős a zöldfelületek aránya, de azok – kevés kivételtől eltekintve – az elhanyagoltságuk miatt nem vonzzák a lakókat. A kertvárosnak nevezett családi házas övezetekben pedig paradox módon – a növekvő beépítés és a telkek

EGY FŐRE JUTÓ
ZÖLDTERÜLETEK
NAGYSÁGA
(m²/fő)



leburkolása miatt – rohamosan csökken a zöld aránya, miközben közterekben sosem voltak különösebben gazdagok. Az emberi beavatkozások következtében városszerte csökken a zöldfelületek mennyisége, amit szinte csak a felhagyott barnamezős területek spontán erdősülése ellensúlyoz valamennyire.

Négy kiemelt feladatunk a következő ciklusban:

- az elakadt, félbemaradt városi nagy parkfejlesztések újraindítása, mert vonzerejük és környezeti hatásuk a város nagy részére kisugárzik;
- a belvárosi zöldfelülethiány enyhítése az utcák, köztterek átépítésével, növénytelepítéssel, zöldtetők és zöldhomlokzatok kialakításával, ami hűti a várost a nyári forróságban, és segít visszatartani a lezúduló csapadékvizet;
- a teljes fővárosi Duna-part újrafelfedezése, megnyitása és pihenés, kikapcsolódás, sportolás céljára való hasznosítása;
- az elszigetelt zöldterületek, parkok, erdők, folyópartok elérhetőségének javítása sétányok, zöldutak láncolatának létrehozásával, gyaloghidak építésével, ami segít a meglévő igények térbeli elosztásában.

08

ÉSZAK-CSEPELI KÖZPARK

Hosszú évekig tart létrehozni, de évszázadokra szóló értéket teremtünk vele: felkaroljuk a csepeli szigetcsúcson elképzelt városi park ügyét.

Ötven éve alakították ki az utolsó, városi szinten is jelentős közparkot az Óbudai-szigeten, azóta nem volt előrelépés e téren. Teljes konszenzus alakult ki abban, hogy növelni kell a fővárosiak számára hozzáférhető közparkok számát, és a következő városi nagyparkot a Csepel-sziget északi, beépítetlen csúcán érdemes létrehozni.

Ennek tervezését az állami BFK a vezetésemmel – a Ráckevei-Duna túlsópartján tervezett Diák-várossal együtt – el is kezdte, de 2022-ben a folyamat elakadt Lázár János budapesti beruházásokat leállító politikája miatt. Sem a kormányzat, sem a 2019-ben még „Nagyerdőt” ígérő városvezetés nem beszél a közparkról, pedig

az előkészítő munka folytatásához leginkább csak elhatározásra lenne szükség.

A következő öt évre azt vállaljuk, hogy a projektet visszaszerezzük az államtól, és végigvisszük a park félbehagyott tervezését. A 70 hektáros terület magánkézből van, más célra nem használható, nem építhető be, de megvásárlása nem lesz könnyű feladat. Ha ez sikerül, elindítjuk

a terület előfásítását, hogy árnyas, zöldellő növényzet fogadja a majdani látogatókat.

A nagy budapesti parkoknak mind sajátos hangulatuk és egyedi történetük van. Az új észak-csepeli park lehetőséget ad a korszerű, ökológiailag fenntartható, a természeti környezethez idomuló szemlélet meghonosítására és bemutatására. Szabad tereivel ez a park a Ráckevei-Duna ártéri erdejének vonzerejével ellenpontosíthatja a IX. és XI. kerület mindinkább beépített jellegét. Ha a területet sikerül visszaszerezni, családbarát karakterét azzal erősítjük, hogy szintén itt, Észak-Csepelen helyeznénk el a főváros új vidámparkját – természetesen ebben jártas, nemzetközi tapasztalatokkal rendelkező üzemeltetőket bevonva.



Város az emberért | A szabadidő terei

09

NÉPLIGET

A Népliget a város hatalmas, rejtett kincse. Feltárjuk és megmutatjuk, miért jó itt elidőzni.

Száz éven át népszerű célpontja volt a kikapcsolódásra vágyó városlakóknak, de ma nem a biztonság és a nyugodt, tartalmas kikapcsolódás jut róla eszébe a legtöbb budapestinek. Az elmúlt években a Népliget tőszomszédságában munkahelyek ezrei és új kulturális intézmények létesültek, a park látogatói köre, megítélése mégsem változott. Sőt, a liget a Planetárium bezárásával még inkább kiüresedett.

Célunk, hogy a Népliget ismét „jó helyként” jelenjen meg a városlakók mentális térképén. A Városliget ellenpontját teremtjük meg itt. Olyan parkot, amely nem kulturális intézményekben gazdag, hanem fő vonzereje a természetközelség, a csend, a nyugalom és a kötetlen kikapcsolódás lehetősége. A kultúra és a sport nem a park



belsejében, hanem körülötte, a Kőbányai út és az Üllői út mentén jelenik meg.

A park hatalmas, megújítása csak lépésről lépésre, egymásra épülő ütemekben valósítható meg.

- Parkőri szolgálattal, a közterület-felügyelet megerősítésével növeljük a látogatók biztonságérzetét.
- Lépésről lépésre leszűkítjük a széles aszfaltutakat és csökkentjük a burkolt területet a parkon belül.

Város az emberért | A szabadidő terei



- Élünk a taktikai urbanizmus eszközeivel, étellel töltjük meg a parkot: a látogatók számára időszakos attrakciókkal, kísérleti megoldásokkal a park belső részeit anélkül tesszük vonzóvá, hogy tömegrendezvényekkel terhelnénk túl a környezetet. Lehetővé tesszük a parkot kímélő módon kávézók, fagyaltozók megjelenését, felújítjuk, és illemhellyel látjuk el a játszótereket.
- Az érintett állami intézményekkel együttműködve, illetve saját erőből fejlesztjük a park kaputárségeit. Felszámoljuk a Népliget metróállomásnál uralkodó káoszt, támogatjuk a József Attila-lakótelep felől tervezett sétányt a Déli körvasút új állomásánál, és összeköttetést teremtünk a Kőbányai út mentén formálódó kulturális negyed felé.
- A Planetárium újrainyításáért minden lehetséges lépést megteszünk, ezáltal olyan, a fővárosban egyedülálló ismeretterjesztési szereplőt hozunk vissza a Népligetbe, amely ismét a park egyik legfontosabb vonzereje lehet.
- Óvatosan és fokozatosan, az egyedülállóan értékes növényzetre ügyelve állítjuk helyre a park egyes részeinek karakterét.
- Lépéseket teszünk a parkot elcsúfító, ma a Vajda Péter utca mentén éktelenkedő elektromos alállomás áthelyezése érdekében.

Város az emberért | A szabadidő terei

10

VÁROSLIGET

Új alapokra helyezett párbeszédet kezdünk a kormánnyal a Liget Budapest program felülvizsgálatára. Elismerjük az eddig létrejött értékeket, de felül kell vizsgálni, szükségese-e a még fel nem épített múzeumok. A prioritás a park rekonstrukciója kell legyen.

Egy évtized után, féltávnál kifulladásig látszik a Liget Budapest program, amely – bár hangos vitákkal és jogos kritikákkal kísérve zajlott – érdemi eredményeket is fel tudott mutatni. Nemzetközi szinten is jegyzett kulturális épületegyüttes jött létre a Magyar Zene Háza és a Néprajzi Múzeum felépítésével, a környező parkrészek pedig magas színvonalon újultak meg, amit a budapestiek megkedveltek.



Azonban a park másik fele, például a Vajdahunyadvára környéke leromlott, zavaros és rendezetlen, a lebontott Petőfi Csarnok és a Közlekedési Múzeum helyén kordonok éktelenkednek, a Kós Károly sétányon pedig továbbra is dübörög az autóforgalom.

Ideje átgondolni a park jövőjét, amiben mi partnerek leszünk a Főváros részéről. Tárgyaljunk, őrizzük meg, és fejlesszük tovább a Liget Budapest program értékes elemeit túlzások és felesleges épületek nélkül!

Város az emberért | A szabadidő terei



Elvárásaink:

- Javasoljuk a Kormánynak, hogy a Magyar Nemzeti Galéria új épülete az értékes múzeumi programmal együtt ne a Városligetbe, hanem egy ma használaton kívüli, de kellően központi és jól elérhető városi helyszínre kerüljön. Például akár Rákosrendezőre, akár a Szabadság téri volt MTV-székházba, amelynek óriási stúdiótereit kiválóan alkalmasak művészeti múzeumként való hasznosításra.
- Kezdeményezzük a Magyar Innováció Háza építésének törlését. Az építési terület parkká alakítandó.
- Jelentősen növelni szükséges a park zöldfelületét. A meg nem épülő további épületek helyét parkosítani kell, az építési kordonok mielőbb elbontandók.
- A kormánynál el kell érni, hogy három éven belül fejezze be a teljes park megújítását magas színvonalú megoldásokkal, a szabad, mindennapos lakossági használat elsőbbségét szem előtt tartva.
- Fontosnak tartjuk, hogy a program kiegészüljön a Hősök tere megújításával, melyet ismert karakterének megőrzésével kell méltóvá tenni történelmi jelentőségéhez és a Liget színvonalához, a feleslegessé váló közúti sávok helyén zöldítéssel.
- A Főváros részéről vállaljuk, hogy lezárjuk a Kós Károly sétányt, az Állatkerti körutat és a Hősök terét a közúti forgalom elől, hogy megnyíljon a lehetőség ezeknek a közterületeknek a zöldítésére is.

11

ZÖLDUTAK

Zöldutakkal és sétányokkal hálózunk be a várost, hogy a közparkok a lehető legtöbb budapesti számára elérhetővé váljanak.

A zöldterületek hálózata jó esetben átszövi a várost, összeköti a közparkokat, kíséri a vízfolyásokat, és túlnyúlik a város határain. Ez a hálózat Budapesten töredezett és hiányos. Helyreállításával nemcsak a természet nyer – ma még elszigetelt élőhelyek kerülnek egymással összeköttetésbe, változatosabbá válik és élettérhez jut a városi élővilág –, hanem az ember is. Zöldfolyosók és zöldutak kialakításával olyan sétányokat, futó- és kerékpárutakat hozhatunk létre, amelyek sűrűn lakott városrészeket szelhetnek át, sőt akár távoli kerületeket is összekapcsolhatnak. Ha négyzetméterben kifejezve nem orvosolható is, de általuk csökkenthető Budapest krónikus zöldfelületi hiánya, mert lakóhelyükről sokkal többen juthatnak el így a Duna partjára vagy a nagy közparkokba.



Zöldutak létrehozására a betonmederbe terelt patakok kiszabadításával, az elhanyagolt véderdősávok kiegészítésével vagy a vasútfejlesztésekkel felszabaduló rozsdavezetékben van lehetőség. Fásítva, igényes utcabútorokkal, egyedi tájépítészeti megoldásokkal és szakaszonként

más-más kialakítással akár a városkép meghatározó elemei is lehetnek. Gondoljunk csak az egyre híresebb New York-i High Line Parkra, ami egy felhagyott vasútvonal helyén létrehozott lineáris városi park. Budapesten is szükség lenne hasonlókra!

Város az emberért | A szabadidő terei



Több helyszínen is látunk lehetőséget zöldutak kialakítására – különböző partnerekkel és megoldásokkal:

- Behajtjuk az állami beruházón az általa vállalt, a Déli körvasút eredeti terveiben ígért széles parksávot, amely a Dunától egészen a Budaörsi útig kísérné a vasúti töltést.
- A Rákos-patak természetközeli állapotának helyreállítása során nemcsak a patak kanyargós, ártéri növényzettel kísért medrét idézzük meg, hanem a távvezetékét is föld alá visszük, a patakot pedig a megújított és hiányzó szakaszain kiegészített kerékpárúttal és gyalogutakkal kísérjük.
- A IX. kerület peremén a Határ utat szegélyező kiserdőt nemcsak a József Attila-lakótelep melletti szakaszán, hanem egészen a Soroksári útig bejárhatóvá tesszük.
- A volt Józsefvárosi pályaudvar fejlesztésével zöld tengelyt hozunk létre a Népszínház utcától a Népligetig.
- A rákosrendezői ingatlanfejlesztés és a Nyugati pályaudvarra vezető vasútvonalak fejlesztése folyamán érvényesítjük azt a gondolatot, hogy a Teréz körüttől a Vágány utcán át a Vasúttörténeti Parkig nyújtózó zöldút kísérje az infrastruktúra kiépítését.

Város az emberért | A szabadidő terei

12

BUDAPEST - SZIVACSVÁROS

Esőből hol túl sok, hol túl kevés van Budapesten. Hol a hosszú szárazsággal, hol pedig a hirtelen lezúduló csapadékkal és villámárvizekkel kell megküzdenünk. Elemi érdekünk, hogy a csapadékvízzel okosabban gazdálkodjunk.

Az elmúlt években Budapesten is több jó kezdeményezés indult a város csapadékvíz-megtartó képességének növelése érdekében. A hosszú, száraz időszakok miatt egyre többen, de még mindig nem elegenden értik meg: a csapadék óriási érték. Legyen hát Budapest szivacsváros, amely a lehulló esőt magába szívja és megtartja addig, amíg egy szárazabb időszakban arra szüksége lesz.

- Megalkotjuk Budapest csapadékstratégiáját, és a kerületekkel, valamint a vízgazdálkodásban érintett egyéb szereplőkkel az egyes városrészek sajátosságaira épülő akcióterveket dolgozunk ki.
- A lokális, kerületi vagy akár lakóközösségi kezdeményezések felkarolásával, támogatásával, a jó gyakorlatok és bevált ötletek bemutatásával felhangosítjuk a témát. Elérjük, hogy a budapestiek megértsék: mindannyian érintettek ezzel a problémával, és mindannyian tehetnek a megoldása érdekében.
- Beruházásaink, közterületi fejlesztéseink előkészítése során figyelemmel leszünk a fővárosi csapadékmegtartás szempontjaira, például vízáteresztő burkolatok, esőkertek létesítésének előírásával.

Város az emberért | A szabadidő terei



13

ÖSSZHANGBAN A TERMÉSZETTEL

Ha azt akarjuk, hogy gyermekeink és unokáink élhető környezetben nőjenek fel, egyenrangú szempontként kell érvényesítenünk a növény- és állatvilág sajátos igényeit.

El kell ismernünk, hogy a Főváros az elmúlt választási ciklusban a városi faállomány megóvása és megújítása, a parkfenntartás és az ökológiai értékek megóvása terén elődeinél lényegesen haladóbb szemléletet képviselt. A zöldinfrastruktúra fejlesztésében ezért irányadónak és jó alapnak tartjuk a 2021-ben a Főváros által elfogadott Radó Dezső Tervet és elismerjük a főtájépítész munkáját.

A zöldfelületek fejlesztését abban a felfogásban folytatjuk, ami ezeket egy élő hálózat részeinek tekinti. Ennek érdekében az épített infrastruktúra fenntartásánál és fejlesztésénél, valamit minden építési beruházás tervezése és kivitelezése során alapvető szempontként tekintünk

a zöldinfrastruktúrához való illeszkedésre, az ökológiai értékek megőrzésére és gyarapítására.

Ennek ma jelentős akadálya, hogy a jogszabályi környezet magasabb szintű védelmet biztosít az épített infrastruktúra elemeinek (út, vasút, csatorna, víz, szennyvíz, földgáz, elektromos hálózat, távközlés stb.), mint a beavatkozással érintett növényállománynak; a műszaki előírások, védőtávolságok és más feltételek indokolatlan mértékben akadályozzák a fenntarthatóság elveinek gyakorlati érvényesítését.

A zöld- és az épített infrastruktúra elemeit mi egyenrangúnak tekintjük. Ezért a Főváros fejlesztési jogával e téren is élni kívánunk, többek között egy zöldfelület-gazdálkodási kerettörvény megalkotására, a fás szárú növények törvényi védelmének megerősítésére.



14

BELVÁROSI
DUNA-PART

Sokévnnyi tétovázás és halogatás után végre megvalósítjuk: átépítjük, majd a városlakók és a turisták előtt egész évben megnyitjuk a belvárosi Duna-partot, a pesti alsó rakpartot és a budai felső rakpart köztereit.

Budapest a Dunának köszönheti létrejöttét és egyedülálló városképét. Ezt a szépséget évtizedeken át csak távolról csodálhattuk, mert a város hátat fordított a folyamnak, és a világörökségi rangú rakpartokat átengedte az észak–déli autóforgalomnak. A folyópartra lejutni, a kikötőket vagy a vizet megközelíteni helyenként életveszélyes vállalkozás a töredezett kockakövek, szalagkorlátok és autóparkolók között. A part mentén sorakozó kikötők vizuálisan zavarosak, a szállodahajóval érkező turisták ki- és beszállítása rendezetlenül történik. Eközben a belső kerületekben hatalmas a hiány közparkokból és más zöldfelületekből, amit az élő



vízhez való eljutás nagyban enyhítene. A budapestiek többsége számára ma már nemcsak elfogadható, de egyenesen vonzó idea is a pesti Duna-part teljes átépítése és forgalomcsillapítása.

Ezeket a problémákat és elvárásokat 2010 után helyesen azonosította a fővárosi vezetés. Számos koncepció és terv született egy emberközelibb, kevésbé autócentrikus rakpart kialakítására, időszakosan pedig – a civil szféra

bevonásával – rendezvénytérre és korszóvá alakítják a Pesti alsó rakpartot.

Ezt látva mégis hiányérzetünk támad. Városlakóként érdemi előrelépés helyett évtizedes halogatást tapasztalunk: hosszas tervezgetés után még mindig nem került sor a rakpart időtálló, minőségi megoldásokkal történő átépítésére, az elmúlt öt évben sem történt semmi.

Város az emberért | A szabadidő terei



Most elvégezzük ezt a feladatot. Összefüggő, vonzó környezetet kínáló sétányt és kerékpáros útvonalat hozunk létre a Pesti alsó rakparton a Nehru parttól a Kossuth térig. Szabályozzuk a kikötők működését; szállodahajók helyett közhasználatú úszóműveket telepítünk a part mentén, melyeken egy-egy sör vagy kávé is elfogyasztható, de pusztán üldögélni és nézelődni is lehet. Akadálymentessé tesszük a rakpart lejáratait; élettel töltjük meg az elhanyagolt épületeket, de vigyázunk arra, hogy a rakpart mindenki számára nyitva álló közösségi tér maradjon. Összefüggő sétányt hozunk létre az angyalföldi Duna Arénától a csepeli közparkig végig a pesti Duna-parton.

Fejlesztjük és emberközelibbé, zöldebbé, gyalogosbarátabbá tesszük a budai oldal Dunára forduló tereit: a Szilágyi Dezső teret, a Bem teret és a Germanus Gyula parkot is.

Város az emberért | A szabadidő terei

15

FOLYAMI USZODÁK ÉS SZABADSTRANDOK

Dédszüleinknek még természetes volt, hogy a kánikulai hőségben megmártóznak a Dunában. Ez számunkra is lehetséges!

Számos európai nagyvárosban, például Koppenhágában vagy Párizsban is lehet úszni a tengerben vagy a várost átszelő folyóban. A nyilvánosan hozzáférhető és akár díjmentes strandok

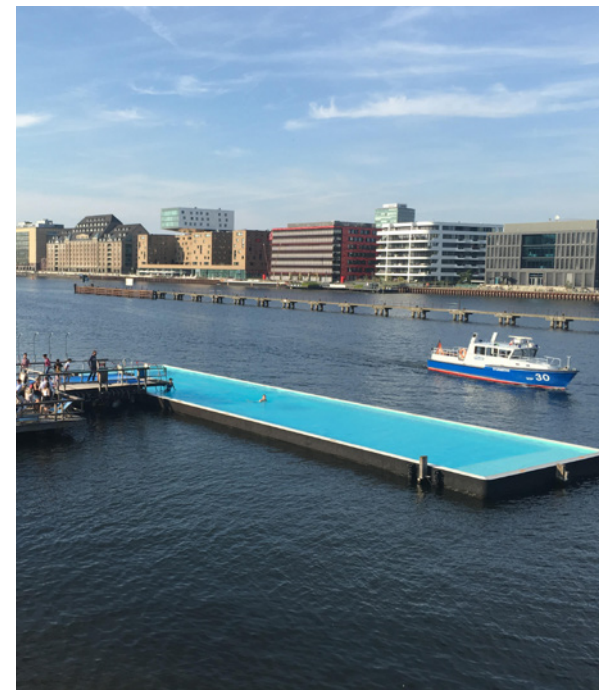


a városlakók felfrissülését szolgálják a nyári időszakban. Természetesen ezt biztonságos, kiépített és – ahol erre szükség van – megfelelően szűrt vizet előállító infrastruktúrával oldják meg.

Budapesten a XVIII. századtól egészen a XX. század közepéig magától értetődő volt, hogy biztonságosan meg lehet mártózni a Dunában; például 1930 körül csak a belvárosi szakaszon 9 lebegő uszoda működött.

A folyam javuló vízminősége ma már lehetővé teszi, hogy újjáélesszük ezt a hagyományt. Ezért a külső városrészekben – a Római-parton, a Népszigeten, a Ráckevei-Duna mentén és az újbudai partszakaszon – természetes szabadstrandokat alakítunk ki.

Fortepan / Zainkó Géza



A belvárosban is létrehozunk legalább egy kiépített, biztonságos fürdőzési lehetőséget egy közcélú úszóműre helyezett medence segítségével, ami enyhülést ad a forró nyári napokon. Szállodahajók helyett legyen a budapestieké a Duna!

Város az emberért | A szabadidő terei

16

KISEBB GYALOGOS-KERÉKPÁROS HIDAK

Hidakat építünk, hogy sétálva, futva, kerékpárral vagy éppen kutyával bejárhatóvá tegyük a dunai szigeteket és folyópartokat.

A Hajógyári-sziget, a Népsziget vagy a Ráckevei-Duna természeti értékei és szabadidős helyszínei, a vízparti sétányok, galériaerdők és sportpályák a feltöltődés és kikapcsolódás lehetőségét kínálják a budapestieknek – ha sikerül odajutniuk. Ezek a helyszínek ma nehezen megközelíthetők ugyanis, nemigen kapcsolódnak a környező városrészekhez vagy éppen a folyó túlsó partjához. Emiatt kevesen ismerik értékeiket, és a lehetségesnél jóval kevesebben látogatják őket. Közben a belvárosi parkok és közterek – vagy éppen a közismert Római-part – zsúfoltak, addig ezek az év nagy részében szinte néptelenek.

Új gyalogshíd (Varsó)

Ezen egyebek között azzal tudunk segíteni, hogy a Duna menti területeket részben már ma is átszövő gyalogutakat, sétányokat, kerékpárutakat hálózatba szervezzük, szabadon átjárható és besétálható útvonalakat hozunk létre. E munka fontos része a kritikus hiányok, például a gyalogos-kerékpáros hidak pótlása. Több ilyen kisebb átkelő is hiányzik a városból, amelyek megépítésével az eddig elszigetelt zöldterületek hozzáférhetőbbé lesznek. Ezek olyan egyszerű, viszonylag kis költségű mérnöki alkotások, amelyek csekély beavatkozást jelentenek a természeti környezetbe, és akár néhány éven belül kivitelezhetők. Sem műszaki, sem egyéb szempontból nem jelentenek kihívást; más európai, sőt hazai városok sorra építenek ilyen hidakat.



Város az emberért | A szabadidő terei



Štvanice gyalogoshíd (Prága)

A következő időszakban ezért:

- Átkelőt építünk a Hajógyári-sziget és Aquincum, a volt óbudai gázgyár területe között; korszerűsítjük a meglévő, rossz állapotú K-hidat, és a sziget déli csúcsáról gyalogos-kerékpáros feljáratot építünk az Árpád hídra, ezáltal a sziget kényelmesen átjárhatóvá válik Óbuda, Kaszásdűlő, Csillaghegy, sőt Angyalföld felől is.

- Soroksár és Csepel-Királyerdő között, a Molnár-szigetnél összeköttetést tervezünk a Ráckevei-Duna felett. Ezzel nem csak a két parton meglévő gyalogutakat szervezzük egységbe. Elérhetővé tesszük a csepeli strandot a XXIII. kerületieknek vagy Soroksár központját a szemközti kertvárosban élőknek. A híd egyben mentőautó közlekedésére is alkalmas lesz, ami kritikus esetben segít a Csepelen élőknek időben eljutni a Dél-pesti Kórházba. A következő ciklusban megtervezzük ezt a kapcsolatot.

- Nem tartanánk helyesnek, ha a világörökségi védelem alatt álló belvárosi Duna-partok látképét újabb – amúgy nagy és költséges – hidakkal változtatnánk meg. Ám társadalmi vitára érdemesnek találjuk, hogy Óbuda-Újlak és Vizafogó felől közvetlenül elérhetővé tegyük a Margit-szigetet, ezzel tehermentesítve a Margit híd zsúfolt járdáit. Ezt a tervezési és egyeztetési folyamatot elindítjuk a következő ciklusban.

Város az emberért | A szabadidő terei

17

RÓMAI- PART

A Római-part értékeit nemcsak a gátépítés, hanem a túlhasználat is rombolhatja. Bánjunk vele belátóan!

A Római-partot a természetközeli élőhelyek és a kavicsos fövény mellett százéves tradíció tette Budapest egyik legnépszerűbb szabadidős célpontjává. Az elmúlt évtized időhúzása és vitái után mihamarabb meg kell építeni az elfogadott tervek szerinti Királyok útjai árvízvédelmi művet. Újbóli áttervezés és a vita újranyitása az árvíz-kockázatok miatt nem felvállalható, de az ártéri ingatlanok védelme érdekében újra kell kezdeni a párbeszédet az érintett ingatlanok tulajdonosaival.

Célunk a „Római-érzés” megtartása a közterületek felújítása mellett. Fontos rögzíteni ugyanakkor, hogy mivel Óbudán nemigen lehet máshol átélni a vízparti hangulatot, ezért a partszakasz



egy-
es időszakokban rendkívül zsúfolt. Ez a lakók, vendégek és sportolók között konfliktusokhoz és parkolási problémákhoz vezet. A volt Óbudai Gázgyár területének megújítása, a parti sétány megnyitása lehetőséget nyújt azonban arra,

hogy a forgalom jobban szétterüljön, másutt is legyen tere a vendéglátásnak, és a város felől is jobban megközelíthetővé váljon a part kerékpárral és gyalogosan.

Város az emberért | A szabadidő terei



18

PARTI SÉTÁNY ÚJBUDÁN

Kelenföld túlszűfolt, és egyre élhetlenebbé válik az egymást érő lakóparkok építésével. A városrészből hiányzó zöldfelületeket ezért – az ott élők és minden fővárosi javát szolgálva – egy Duna-parti zöldsávval pótoljuk.

Ha a XI. kerületiek az élő víz közelségére vágyanak, ma szinte csak a kopaszi-gáti parkban tapasztalhatják meg, mert délebbre a múltból ottfeljtett ipari telephelyek és sorra épülő lakóparkok hermetikusan elzárják előlük a folyópartot. Ez a csaknem másfél kilométer hosszú sáv a város beépített részein az egyik leghosszabb bejárhatatlan és hozzáférhetetlen partszakasz.

Hiányzik innen egy sétány, amely összekötné a népszerű és éppen ezért gyakran túlszűfolt Kopaszi-gátat a délebbre fekvő, kissé ipari jellegű Árasztó-parttal. Kelenföldön az ingatlanfejlesztések részeként ide nem épültek színvonalas

közterületek, gyakorlatilag nincsenek közparkok, kertek és fasorok.

Régi és egyre fokozódó hiányt orvosolunk tehát azzal, hogy a Hengermalom út és a Kondorosi út között sétánnyá alakítjuk az átlagosan 30 méter széles parti sávot, a part faállományát megőrizve természetközeli állapotokat teremtünk a korábbi ipari pusztaság helyén. A forgalmas Szerémi út helyett (illetve mellett) itt vezetjük át a dél-budaiak mindennapos közlekedése és a turizmus szempontjából is fontos Eurovelo kerékpárutat.

A beruházás finanszírozásába bevonjuk a térségben érintett ingatlanfejlesztőket, hiszen nekik is érdekük, hogy kiszámítható üzleti és nívós fizikai környezetben működjenek. Ennek részeként a BudaPart-beruházáshoz vállalt gyalogoshidat is megépítettük a Kopaszi-gát csúcsa és a Hengermalom út között.

Város az emberért | A szabadidő terei

KÖZLEKEDÉS

KÖZLEKEDÉS VONZÓBB SZOLGÁLTATÁSOK

A közlekedés a hétköznapjaink része. Mint a legtöbb szolgáltatásra, erre is igaz, hogy szinte észre sem vesszük, ha jól működik, ellenben bosszúságot okoz, ha bárhol bármilyen zavar jelentkezik. Az apró kényelmetlenségek összeadódnak, a városi lét egyik fontos szegmense zaklatottá vagy egyenesen riasztóvá válik.

Szeretjük, elismerjük számos erényét, de a budapesti közlekedés sok szempontból a valós lehetőségei alatt teljesít: lassabb, piszkosabb, barátságtalanabb, kevésbé utas- vagy felhasználóbarát, mint lehetne.



A Vonzóbb szolgáltatások program egy sor olyan intézkedést foglal magában, amelyek többsége – egy nagyváros büdzséhez mérve – nem pénzkérdés. Eddig figyelmen kívül hagyott problémák azonosítása, következetes odafigyelés a részletekre, kitartó szervezőmunka, már létező jogyakorlatok elterjesztése – egyszóval a gondos gazda törődése kell a megvalósításukhoz.

19

KÜLVÁROSI CSOMÓPONTOK

Fokozatosan felújítjuk a forgalmas külvárosi csomópontokat, buszvégállomásokat; kulturált köztereket és időjárástól védett várakozási-átszállási lehetőségeket hozunk létre, hogy az utasok nap mint nap igényes környezetben ülhessenek buszra, villamosra, metróra.

Ahogy Budapest nagyra nőtt az 1960–1980-as években, sorra épültek a külső kerületek metróállomásainál vagy a lakótelepek szélén az autóbusz- és villamos-végállomások. Nélkülözhetetlenek voltak – és azok is maradtak mind a mai napig –, de közben mit sem változtak, legfeljebb lassan lepusztultak. Mindannyian ismerjük ezeket: BKV-kékre mázolt konténer áll a töredezett betontenger közepén, ahol néhol buszok parkolnak és manővereznek. A gyalogosok évtizedek óta kitaposott ösvényeken járnak, különféle bódékban zavaros üzletek működnek (ha még működnek), esőtől/naptól védő utasváró

pedig csak minden második megállóhelyre jut. A tócsák ugyanazok, mint gyerekkorunkban. Az akadálymentesítés zömében elmaradt.

Évtizedek óta egyik városvezetés sem foglalkozott azzal, hogy budapestiek százezrei nap mint

nap ebben a szocializmus korából itt felejtett környezetben kénytelenek átszállni, jegyet venni, várakozni. A versenyképes közösségi közlekedés nem a járművek fedélzetén kezdődik, hanem a megállóban.



Gondoskodunk arról, hogy a külső kerületekben élők is komfortos körülmények között találkozzanak a közösségi közlekedéssel. Sorra megújítjuk ezeket a csomópontokat, metróállomásokat, busz- és villamos-végállomásokat:

- Időjárástól védett, tiszta és világos tereket hozunk létre.
- Kulturált és biztonságos körülményeket teremtünk: ülőfelületeket, nyilvános WC-eket, átlátható és akadálymentes gyalogosútvonalakat, kamerás és élőerős felügyeletet, közérthető és aktuális utastájékoztatót.
- Lehetőséget teremtünk a minőségi, de megfizethető kínálatot nyújtó üzletek és szolgáltatások megtelepedésére.
- Kerékpártárolókat, P+R parkolókat építünk, megoldjuk az autóból ki- és az oda beszállás problémáját (K+R parkolók).
- Feltörjük a fölösleges burkolt felületeket, parkosítjuk a csomópontok környezetét.



20

ÉJJELI METRÓ

Berlin, Bécs, London – sok európai nagyvárosban sikeres, ezért Budapesten is érdemes bevezetnünk az éjjeli metróközlekedést péntek és szombat estéknént.

Az éjszakai metró, illetve a ráépülő stabil, éjjel-nappal azonos logikájú felszíni gerinchálózat nemcsak a bulizók ügye, hanem az éjjeli műszakban dolgozók, a vidékről vagy külföldről éjjel érkezők is jobban járnak vele.

2017-ben már Budapesten is sikerült bevezetni, hogy hétfégenként hajnali 1 óráig járjon a metró, ám ezt a Covid elsöpörte, és azóta sem állították vissza. A még általam bevezetett nagykörúti 6-os villamos éjjeli üzeme az egyetlen éjjel-nappali járat. Európa nagyvárosaiban már nem kivétel, inkább szabály, hogy legalább hétfégen egy percre sem áll meg a város. A hétfégi metró bizonyított: ahol bevezették, szívesebben



indultak közösségi közlekedéssel a városlakók az éjszakának, és csökkent az ittas vezetők által okozott balesetek száma is.

Bevezetjük, hogy valamennyi metró járjon péntek és szombat éjjel. Ez jó alkalmat kínál a 2010-es

évek elejétől gyakorlatilag változatlan, a város által időközben kinőtt – hétfégen gyakran zsúfolt – éjszakai buszhálózat újratervelésére is. Ennek vezérelve, hogy a legfontosabb járatok éjjel-nappal közlekedjenek, így tesszük napszaktól függetlenül kiszámíthatóvá az utazást.

21

KOMFORTOS MEGÁLLÓK

Folytatjuk a 2010 után lendületesen indult, de később elakadt megállófejlesztési programot, hogy a várakozás percei minél kényelmesebben és biztonságban teljenek, az akadálymentes ki-be szállás minden vonalon természetes legyen.

A vonzó közösségi közlekedéshez nemcsak kiszámíthatóan érkező, gyors és komfortos járművek kellene, hanem olyan megállók is, ahol viszonylagos kényelemben, biztonságban és jól informáltan lehet eltölteni a várakozás perceit. Budapesten e téren tíz éve megtorpant a fejlődés.

Pozitívum, hogy az autóbuszok és trolibuszok teljesen, a villamosok legalább részben alacsonypadlásak, és egyre több vonalra jut belőlük. A nehezen mozgó vagy kerekesszékes utasok számára azonban a szintbeli ki-be szállás továbbra sem megoldott, mert a BKK 2013–2016



között zajló fejlesztéseinek nem lett folytatása: a villamosmegállók 70 százaléka továbbra sem akadálymentesített, különösen a pesti külső kerületekben nem. Ha mégis történtek fejlesztések, azok jellemzően nem a legforgalmasabb megállót érintették, sőt az utasok a „felújítás” után többször is ugyanazt az 1980-as évek színvonalát idéző peront kapták vissza.

Megfelelő fényerejű világítás és térfigyelő kamera sincs a hagyományos kialakítású megállókban, ami éppen a külső kerületekben közlekedőkben kelt rossz érzést.

További jelentős hiányosság, hogy a busz-, trolis- és villamosmegállók mindössze 20 százalékához tartozik utasváró. Számos forgalmas megállóban egyáltalán nincsen védelem, vagy éppenséggel alulméretezett az utasok számához viszonyítva, akik kénytelenek esőben-szélben ácsorogni.



Az utastájékoztatás fejlődése szintén megrekedt, a digitális kijelzők száma és információtartalma nem követi az igényeket, folyamatosan nő a szakadék az online (a BudapestGo applikációból) tájékozódó utasok, valamint a megállóban helyben eligazodni próbáló közlekedők között. Utóbbiak különösen üzemzavar vagy pótlás esetén kerülnek hátrányos helyzetbe.

Elköteleztünk vagyunk amellett, hogy minden budapesti számára kényelmessé és hozzáférhetővé tegyük a közösségi közlekedést, ezért folytatjuk a félbemaradt korszerűsítési programot.

- A meglévő 1100 mellé további 300 utasvárót telepítünk a legforgalmasabb busz-, trolis- és villamosmegállóba.
- Továbbfejlesztjük, korszerűsítjük a megállóhelyi kijelzőket: legalább még 1000 megállóban biztosítunk valós idejű tájékoztatást új kijelzőkkel, monitorokkal, olcsó napelemes, e-tintas kijelzőkkel. Közérhetőbbé tesszük a menetrendeket, jelezzük az átszállási lehetőségeket és a csatlakozó járatokat.

- Egységes megjelenésű, akadálymentes, bútorzattal (padokkal, szemeteskkel, növényládákkal) ellátott peronokat építünk a legforgalmasabb villamosvonalakon, például a 14-es, a 28-as, az 50-es és az 56-os vonalán.

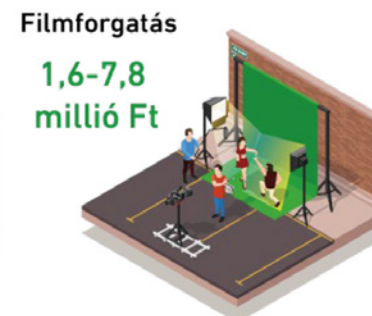
22

PARKOLÁSI REFORM

Nézzünk szembe a város egyik legfontosabb problémájával! A közterületi parkolás megöli a közterületeket, miközben a parkolási cégek a politikai oldalakon átívelő klientúráikkal milliárdokat szivattyúznak át magánzsebekbe és pártkasszákbá.

A Hungária körúton belüli városrészek közterületből 95 hektárt – egy Margit-sziget nagyságú területet – foglalnak el az utcai parkolóhelyek, a belvárosi utcák felületének a 70 százaléka az autózást szolgálja, miközben ugyanezekben a kerületekben mindössze 30 százalék a rendszeres autóhasználók aránya. A várost fojtogatja a beáramló autótömeg, a kerületi parkolási társaságoknál pedig kézen-közön eltűnik a jelentős bevétel. Ezt a rendszert nem javíthatni kell, hanem a nulláról újjáépíteni!

Az egész városban egységes parkolási rendszert kell kialakítani, ami nem ad teret a visszaélések-



Éves közterület-használati díjak
Budapesten, 2022

nek. Kezdeményezzük az állami jogszabályok módosítását, hogy a BKK felügyelete alá helyezzük a parkolást, ami tisztességesen működtetve a kerületi önkormányzatok számára is magasabb bevételt jelent.

- A parkolóórás rendszer költséges és elavult. Üzemeltetése, a sétálva körbejáró parkolóőrök fizetése pazarlás, hiszen min-

denkinek a zsebében ott a telefon. Digitalizáljuk a parkolóórákat, megszüntetjük a mobilos fizetés kényelmi díját, és általánossá tesszük az online díjfizetést.

- A kereslethez igazodó rugalmas díjszabást vezetünk be. Fokozatosan kiépítjük az intelligens foglaltságjelzést, ami tervezhetővé teszi a parkolóhelyek használatát.

Közlekedés | Vonzóbb szolgáltatások



- Szorosabb együttműködést hozunk létre a mélygarázsok, parkolóházak, irodaépületek üzemeltetőivel, hogy az üres parkolóhelyeket önkéntes alapon bevonhassuk vonni az egységes digitális parkolási rendszerbe.
- Magasabb parkolási díjat állapítunk meg a nagy terepjárókra és a 3,5 tonnánál könnyebb tehergépkocsikra, lakóautókra, hiszen több helyet foglalnak, jobban koptatják útjainkat, és nagyobb eséllyel okoznak halálos kimenetelű balesetet.
- Kezdeményezzük az objektív felelősség elvének újbóli kiterjesztését a tilosban parkolásra.
- A belvárosi kerületekben a lakók kis részének az autói szinte ingyenesen foglalják el a közterületek nagy részét, miközben a lakók többsége a szűkös járdákra szorul. A Józsefvárosban az elmúlt öt évben sikerrel vezettek be egy új rendszert: megszüntették a kvázi ingyenességet, de továbbra is méltányos áron, társadalmi szempontokat figyelembe véve adják a lakossági várakozási engedélyeket. Már ettől is harmadával csökkent a parkoló autók száma, így akinek valóban szükséges, könnyebben talál helyet. A felszabaduló felületeket fásították, közösségi térré és találkozóhellyé alakították, egyszóval elkezdték értékén kezelni a közterületeket. Ezt a modellt követendő példának tartjuk.

23

PARKOLJ ÉS UTAZZ!

Közlekedni muszáj – ezért lehetővé tesszük, hogy mindenki a számára lehető leghatékonyabb eszközt válassza kombinált utazásuknál is!

Napi utazásaink során gyakran kombináljuk a különféle módokat és eszközöket: metróról buszra szállunk, sétálunk, majd villamosra ülünk attól függően, hogy milyen járművel érjük el leghamarabb az úti célunkat. A szétterülő kertvárosban az autó vagy a kerékpár ésszerű választás. A távoli belvárosba vezető hosszú és dugókkal terhelt úton már kevésbé, ha egyébként a gyorsabb haladást biztosító kötőpálya is rendelkezésre áll. Éppen ezért a lehető legtöbb igényt lefedni képes, jól működő közlekedési szolgáltatásnak többféle mód együttműködésére kell épülnie. Lényege a rugalmas egyéni közlekedés kombinálása a hely- és energiatakarékos közösségi közlekedéssel,



hogy a legérzékenyebb városi területeket hatékonyan tehermentesítsük.

Budapesten ma éppen annyi P+R parkolók száma (3788 db), mint amennyi 10 éve volt. A városhatárt átlépő autós utazások száma eközben napi 400 000-re tehető! Az igények és a lehetőségek végletesen elszakadtak egymástól, főként

az agglomeráció kontrollálatlan növekedése miatt. Elsősorban az állam felelőssége, hogy az elővárosi vasút és a HÉV-ek fejlesztésével kötőpályára ültesse az ingázókat, és ehhez bővítenie kell a Budapestet kívüli állomások P+R parkolóit és B+R kerékpártárolóit is. Másodsorban a Fővárosnak is van tennivalója, hiszen meg kell oldanunk a külső kerületekben élők napi közlekedését.

Közlekedés | Vonzóbb szolgáltatások

- Kis területigényű, moduláris, viszonylag olcsón telepíthető parkolóházakat létesítünk egyes külvárosi metróállomásoknál és villamosmegállóknál, buszvégállomásoknál, lehetőleg kereskedelemmel és szolgáltatásokkal kombinálva (pl. Örs vezér tere, Határ út).
- Tárgyalunk a megfelelő helyen lévő nagyáruházak, hipermarketek parkolóinak rendszerbe vonásáról. Zöldmezős területeket nem burkolunk le.
- A kerékpáros ráhordás a vasútra és HÉV-re a kombinált utazás leghatékonyabb és leginkább környezetbarát formája, ezért minden külvárosi vasútállomásnál és HÉV-megállóknál tömeges, összességében ezres nagyságrendű B+R-telepítési programot indítunk.
- A belvárosi pályaudvarokon – holland mintára – nagy kapacitású, éjszakai tárolásra is alkalmas zárt kerékpártárolókat alakítunk ki a MÁV-val együttműködve.
- Számon kérjük az államon a 2022 előtt tervezésbe adott és Lázár János által leálított 3400 agglomerációs P+R férőhelyet az elővárosi vasútállomásokon, valamint a Budapesten belüli vasúti és HÉV-projektekben is érvényesítjük ezt a szempontot. Ennek emblemikus eleme a Mexikói útnál tervezett 500 férőhelyes parkolóház.

Fotó: Építészfórum



24

ELŐNY A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSNEK

Felgyorsítjuk és hatékonyabbá tesszük a közösségi közlekedési eszközöket, hogy az utazás gyorsabb és stresszmentesebb legyen.

Közlekedőként sokszor bosszankodunk azon, hogy a villamos csak araszol, emiatt éppen lekési a lámpaváltást, a troli negyedórát áll a szűk belvárosi utcában, mert beparkolták az útvonalát, az autóbuszt pedig foglyul ejti a forgalmi dugó. A többi közép-európai nagyvároséhoz viszonyítva is szembetűnő a budapesti járatok lassúsága.

A kiváltó okok sokfélék, az eredmény viszont ugyanaz: lassú és idegőrlő utazás, kevésbé vonzó szolgáltatás. A közlekedéspolitikai sajnós sokszor százmilliárdos projekteket álmodik néhány perc időnyereségért, miközben nem veszi észre, hogy szinte „fillérekből” el lehet érni ugyanekkora hasznot egy-egy buszsáv felfestésével vagy

a lámpaprogram áthangolásával. Ez alapvetően nem a pénzen múlik, hanem odafigyelés, kezdeményezőkézség és újtó szellem kérdése. Ezért hoztuk létre a BKK-t 14 éve, de mára nem tölti be ezt a szerepét a kellő dinamizmussal.

Nem szégyellünk tanulni a működő külföldi példákból. Számos kisebb beavatkozással elérjük a felszíni járatok gyorsítását. Ez nemcsak rövidebb utazási időt jelent, hanem kisebb zsúfoltságot és sűrűbb követést is, hiszen nagyobb keringési sebesség mellett ugyanannyi járművel jobb szolgáltatást tudunk nyújtani.

Közlekedés | Vonzóbb szolgáltatások





- Ma a több mint 1000 kilométeres hálózaton a buszoknak mindössze 67 kilométer hosszban van saját sávjuk. A kritikus, torlódó szakaszokra különös figyelmet fordítva megduplázzuk a buszsávok hosszát. Összefüggő buszfolyosókat hozunk létre a legforgalmasabb vonalakon: például Budakeszi és Újpalota.
- Következésként fellépünk a buszsávokba tolnakodó autósok ellen a sávok és a járművek bekamerázásával, kezdeményezzük a buszsávok jogosulatlan használatának beemelését az objektív felelősség körébe.
- Fellépünk a belvárosi utcákban a szabálytalan parkolás ellen: egyrészt módosítjuk az érintett utcák forgalmi rendjét, másrészt elvontatjuk a forgalmat akadályozó autókát.
- A villamosok haladását segítjük a csomópontok vezérlésének átalakításával, a megfelelő állapotú szakaszokon az 50 km/órát meghaladó sebesség bevezetésével, a néhol értelmetlenül sűrűn vagy rossz helyen lévő megállók felülvizsgálásával.

25

TAXI

Legyen a taxi elérhető, kiszámítható és környezetbarát!

A BKK-ban annak idején stabil jogszabályi hátteret hoztunk létre, ami kiszámíthatóvá tette a piacot az utasok és a taxisok számára is. Az elmúlt években megtorpant a korábbi fejlődés. A Fővárosnak csaknem ötévi „zöld” városkormányzás után sincs menetrendje az autópark elektromos átállítására, és a hiénák szabadrablását sem sikerült felszámolnia.

Intézkedéseink:

- Felszámoljuk az utasokat megkárosító, Budapest hírnevét rontó, a tisztességes taxisok megélhetését nehezítő taxishiénák működését a rendőrséggel és más hatóságokkal közösen. Kezdeményezzük a digitális taxiórák szabályozási hátterének



megteremtését anélkül, hogy a taxisokat jelentős új kiadásokra kényszerítenénk.

- A taxiórákat tovább kell fejleszteni, hogy műholdas nyomkövetés, automatikus tarifaválasztás is lehetséges legyen.
- Egyeztetést kezdeményezünk a taxis érdekvédelmi szervezetekkel a tarifarendszer felülvizsgálata érdekében. Célunk, hogy rugalmasabb tarifákat vezessünk be

a csúcsidei és péntek–szombati taxihány ellen. Leintett taxiknál megtartjuk a fix tarifát (a hiénák elleni védekezésül). Az appból vagy telefonon jól követhetően hívott járműveknél – bécsi mintára – lehetővé tennénk az árversenyt: meghatározott (az első bevezetési kísérleti időszakban maximum 20 százalék) eltérést engedve a középértéket jelentő eddigi fix tarifától.



- Német mintára bevonjuk a taxikat a kis forgalmú közösségi közlekedési kínálat bővítésébe, például a kertvárosokban éjszaka vagy vasárnap hajnalban. Ez olcsóbb a városnak, pluszbevételt jelent a taxis piacnak.
- Nagyobb utasterű vagy különszolgáltatásokat nyújtó (például akadálymentes) járműveknél szintén lehetővé tesszük a speciális árazást, hogy javítsuk az ilyen jellegű szolgáltatások elérhetőségét.
- Szabályozással biztosítjuk, hogy 2028-tól csak elektromos üzemű taxi állhasson forgalomba, elsőként a nagyobb flottákat üzemben tartó vállalkozásoknál, ehhez a kormánnyal közösen dolgozzuk ki a támogatási rendszert és bővítjük a töltőhálózatot.
- A BudapestGo applikációt alkalmassá tesszük taxihívásra, sőt a fuvardíj fizetésére is az erre nyitott szolgáltatók rendszerének beillesztésével.

A házhoz szállítás kényelmes, de kezdje fojtogatni a várost. Ideje rendeznünk a rakodást és áruszállítást, hogy kialakítsuk az együttélés XXI. századi normáit.

A budapesti utcákon az üzletek kiszolgálását, az áruszállítást és rakodást korábban is mostohán kezelték, de a közállapotok igazán az online kereskedelem felfutásával váltak vadnyugativá.



Minden lehetséges felületet elfoglalnak a futár- és házhoz szállító cégek furgonjai, a járdákon robogók és rollerek nyüzsögnek. Valós igény van rájuk, de veszélyeztetik és akadályozzák a gyalogosok és járművek haladását.

A világ nagyvárosai ugyanezekkel a kihívásokkal küzdenek, a bevált módszerek mellett számos úttörő kezdeményezéssel kísérleteznek. Budapest vezetésének is bőven van feladata ezen a téren, nem szemlélheti tétlenül a rakodási káoszt. Az örökös stratégiaalkotást magunk mögött hagyva gyakorlati intézkedéseket vezetünk be.

- A jelenleginél lényegesen több utcai rakodóhelyet jelölünk ki, hogy legfeljebb 50 métert kelljen kézi erővel mozgatni a szállítmányokat.
- A rakodóhelyekhez először kísérleti jelleggel, és ha beválik, szélesebb körben

nyilvános, online időpont- és helyfoglalási rendszert, illetve jól látható foglaltságjelzést alakítunk ki. Így a futárok, mesteremberek vagy éppen a költöztetők számára kiszámíthatóvá tesszük a munkavégzést.

- A gyalogosok védelmében következetesen szankcionáljuk a szabálytalan megállást, várakozást és a járdán motorozást.
- Elvárjuk a szállító cégektől, hogy a Hungária körúton belül a következő öt évben teljes egészében állítsák át elektromos üzeműre a flottájukat (a kisteherautókat és a robogókat egyaránt).
- Támogatjuk a hely- és energiatakarékos, részben emberi erővel történő kiszállítást (cargo bike).
- Elkezdjük kialakítani a kiszállító cégek működését koordináló, egységes logisztikai rendszert és az ahhoz tartozó külvárosi átrakópontokat.

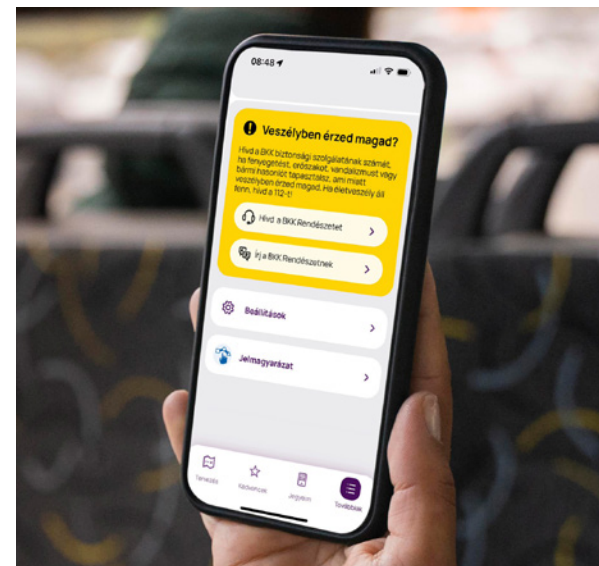
Biztonságossá tesszük a közösségi közlekedést, hogy kortól és nemtől függetlenül minden fizető utas nyugodtan vehesse igénybe.

A koszos, messziről bűzlő, másokat zaklató és fenyegető, agresszívan kéregető emberek jelenléte sajnos mindennaposá vált a közösségi közlekedési járatokon (is). Ne keverjük össze a szociális rászorultságot és a rendbontást. A közösségi közlekedés legyen azoké, akik betartják az együttélés alapvető szabályait! A járműveken nincs helye azoknak, akik erre nem képesek, és viselkedésükkel folyamatosan zavarják utastársaikat. Napi 2-3 alkalommal történik átlagosan súlyos atrocitás az utasok kárára – ez ellen fel kell lépünk!

Ez a probléma azonnali beavatkozást igényel, ezért ugyanazt tesszük, mint számos nyugat-európai nagyváros: felállítunk egy hatékony,

a rendőrséggel és a közlekedési társasággal együttműködésben dolgozó szervezetet:

- A munkaerőhiánnyal küzdő önkormányzati közterület-felügyeletet megerősítve létrehozuk a gyors reagálású intézkedésre képes és jogosult BKK-rendészetet. A kivonulatszolgálat együttműködik a BKK diszpécserszolgálatával és kéklámpás autóival, hogy mielőbb odaérjenek, ha az utasok vagy járművezetők segítséget kérnek.
- 200 fővel bővítjük a közterület-felügyelők létszámát a BKK-rendészet létrehozásával, akiket testkamerával szerelünk fel, hogy az intézkedések jogszerűsége mindig ellenőrizhető legyen.
- A BudapestGo applikációt segélyhívó gombbal és chatfunkcióval bővítjük annak érdekében, hogy ne csupán a járművezetők, hanem az utasok is közvetlenül



jelezhessék a BKK-rendészetnek, ha valami nincs rendben a járművön vagy a megállóban.

- Ma a villamosok többsége és a kisküldalatti szerelvényei nincsenek bekamerázva. Biztosítjuk, hogy a BKK valamennyi közösségi közlekedési járművén legyen kamera.
- A szociális ellátórendszer segítségével tisztálkodási lehetőséget, tiszta ruhát és ellátást biztosítunk azok számára, akik a tömegközlekedési járműveken higiéniai okokból nem maradhatnak.

INGYENES KUTYA- ÉS KERÉKPÁRSZÁLLÍTÁS

Eltöröljük a kutyák és a kerékpárok viteldíját a budapesti helyi közlekedésben.

Helyes, hogy a 14 éves kor alatti diákok és az álláskeresők díjmentesen utazhatnak a BKK járatain. Általában a csomagok szállításáért sem kell külön díjat fizetni – két kivétellel: a pórázon vitt kutya és a kerékpár szállításához külön jegy vagy bérlet szükséges. A viteldíjak egyszerűsítése ezekre eddig nem terjedt ki, pedig számos nagyvárosban már természetes, hogy az utas egy társállattal vagy a kerékpárjával veszi igénybe a közösségi közlekedést.

A jövőben a BKK szolgáltatásait pórázon vezetett kutyával ingyenesen lehet majd igénybe venni.

Ezzel párhuzamosan jelentősen bővítjük a kerékpárszállítás lehetőségeit a BKK járatain: buszon, villamoson, sőt a metróon is. Több lépésben,

a tapasztalatokat beépítve vezetjük be, de azt célozzuk, hogy a reggeli és délutáni csúcsidőt, valamint a 4–6-os villamost leszámítva valamennyi akadálymentes járművön, illetve vonalon szállíthatók legyenek a normál méretű (vagy

annál kisebb) kerékpárok és rollerek. Az elhelyezhető biciklik száma természetesen a rendelkezésre álló helytől függ, a mozgásukban korlátozottak vagy a babakocsival utazók továbbra is elsőbbséget élveznek.



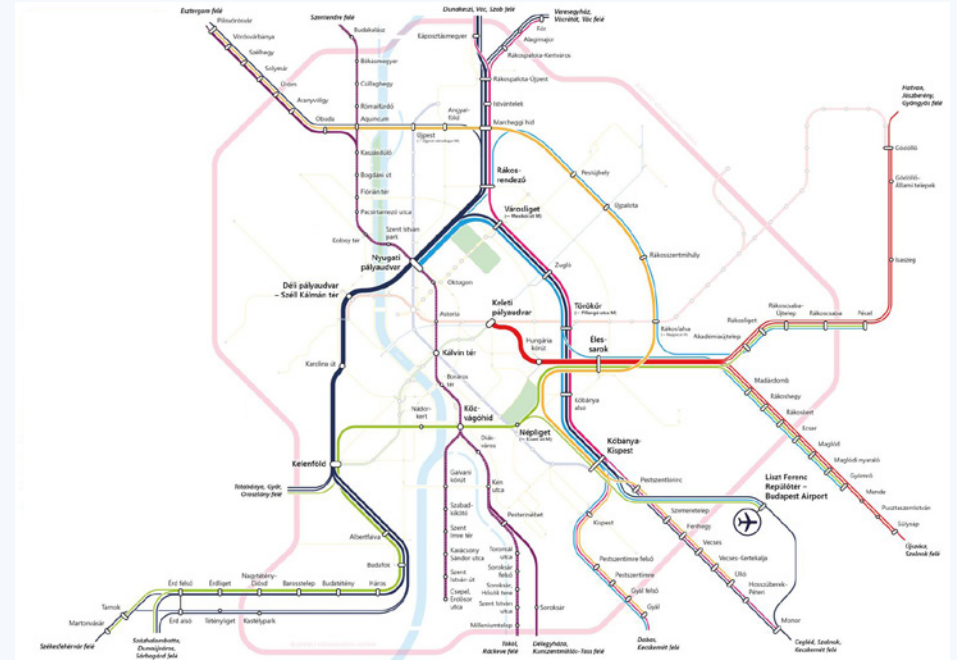
KÖZLEKEDÉS FEJLŐDŐ HÁLÓZAT

A kishitűek szerint Budapest ma olyan súlyos napi problémákkal küzd, hogy évtizedes távlatban megvalósuló álmokról gondolkodni sem érdemes. Kishitűek kétszáz éve is voltak, telente bánatosan néztek át a zajló Duna túlpartjára, ahová nem juthattak át. Széchenyi István eközben felépítette a Lánchidat.

A ma ábrándjai a holnap terveit és a holnapután valóságát jelenthetik. A város-térség működését, fejlődésének irányát meghatározó összetett és költséges beruházásokról több lépéssel előre kell gondolkodnunk, kihatásuk és persze megvalósításuk valószínűsége szerint téve mérlegre azokat.

A főpolgármester és a Fővárosi Önkormányzat felelőssége túlmutat szűken vett hatáskörén: befolyása és tekintélye révén hatása van ugyanis arra, mit és hogyan fejleszt (egyáltalán fejleszt-e) a Magyar Állam a fővárosban és környékén. Ma Budapest a nemek városa, amely minden létező fejlesztést meg akar akadályozni, az elővárosi vasút fejlesztésétől egy új híd építéséig.

A végletesen leromlott vasúti infrastruktúra látszólag nem Budapest problémája, a gyakorlatban nagyon is az: a külső kerületek és az agglomeráció lakói akkor választják a vonatot a napi utazásaikhoz, ha annak színvonala jobb, mint az autózásé. Ha nem, inkább besorolnak a dugókba a főváros



felé/felől. Ezért állunk ki a 2021-ben kormányhatározattal elfogadott Budapest Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) megvalósítása, a különféle HÉV- és vasútfejlesztések folytatása mellett. Egyben rombolónak tartjuk a kormány főváros-vidék ellentétet szító politikáját.

Ami a helyi közlekedést illeti, a Fővárosban számos követendő stratégia, üdvözlendő tartalmú közgyűlési határozat született. Ami totálisan hiányzik azonban, az a megvalósítás képessége: a jelenlegi vezetésnek öt éve lett volna elkészíteni a legfontosabbnak tartott villamosfejlesztések, trolibuszépítések terveit, így most lenne mit kivitelezésbe adniuk. Ehelyett csak Facebook-kampányokra futja.

A város nemcsak ábrándokból épül, hanem főleg kitartó és következetes munkából. Mi erre vállalkozunk.

Az állam megszegte az ígéretét, és rossz gazdának bizonyult: nem fejleszti, hanem elhanyagolja a Fővárostól átvett HÉV-vonalakat. Vagy kezdjék el végre a járművek cseréjét és a teljes hálózat felújítását, vagy adják vissza a Fővárosnak, és megoldjuk magántőke bevonásával ugyanúgy, ahogy a buszokkal tettük 2010 után.

A Budapest és a környező települések egyik legfontosabb kapcsolatát jelentő HÉV-hálózatot napi 245 000 utas használja, 70 százaléka a városhatáron belül. Régóta egyértelmű, hogy a leromlott pályákon közlekedő 50–60 éves járművekkel a mai szolgáltatási színvonalat sem lehet fenntartani, nemhogy javítani. A HÉV lassú, nem akadálymentes, szintbeli átjárói akadályozzák a közúti forgalmat, és ami a legfontosabb: a H5 (szentendrei) vonalat kivéve egyik sem éri el a belvárost. Átfogó és teljes átépítésre,

hálózatbővítésre van tehát szükség, de erre a Fővárosnak korábban sem pénze, sem víziója nem volt.

2016-ban Tarlós István akkori főpolgármester megállapodott az állammal, hogy átadja a – korábban a BKV-hoz tartozó – HÉV-vonalakat, cserébe fenntartotta a Főváros jogát a menetrend és a viteldíjak meghatározására. Az állam vállalta, hogy lecseréli az öreg, zöld szerelvényeket és előkészíti az észak–déli vonalak (H5, H6, H7) összehangolt fejlesztését, vagyis a majdani M5 metróvonal tervezését. Később az M2 metró és a H8/H9 (gödöllői/csömöri) HÉV összekötése is állami feladat lett.

A Budapest Fejlesztési Központnál el is kezdtük a munkát, rendelkezésre állnak a beruházások engedélyezési tervei. Lázár János azonban felüggesztette a munkálatokat, emiatt az elmúlt két



év tétlenül telt. Eközben a menetrendet járműhiány miatt ritkították, Karácsony Gergely pedig idén februárban egy gyenge alkuval lemondott a szolgáltatás ellenőrzéséről is, és az uniós források átütő erejével hozzájárult a projekt további halasztásához.



Mielőbb korszerű, alacsonypadlós HÉV-flottára van szükség!

- Kitartunk a hosszú távú vízió mellett: középtávon metróvá fejlesztjük az északi-déli HÉV-eket. Ezt szem előtt tartva kell elkezdni a meglévő szakaszok felújítását, a megállók akadálymentesítését, az új járművek beszerzését és a H6/H7 HÉV meghosszabbítását a Kálvin térig. Ugyanígy, a hosszú távú metróintegrációt szem előtt tartva kell folytatni a H8/H9 HÉV fejlesztésének az előkészítését.
- Megújítjuk a HÉV-állomásokat és környezetüket, ennek jegyében vonzó városi terekké alakítjuk például a Szentlélek teret, a Boráros teret, a Közvágóhidat, Csepel központját és Pesterzsébet városkapuját.

Bár a HÉV-ek üzembiztos működése és fejlesztése az egész budapesti várostérség egyik legfontosabb problémája, láthatóan egyik felet sem érdeklí igazán. Nekünk viszont a szívügyünk!

- Kiharcoljuk a HÉV-ek járműcseréjének és fejlesztésének újraindítását a korábbi tervek szerint. Ha az állam erre nem hajlandó, visszakerjünk az államtól a HÉV-vonalak

tulajdonjogát, és ismét a BKK megrendelésébe adjuk a szolgáltatást.

- Ha visszakapja a Főváros, akkor újraindítjuk és végigvisszük a félbehagyott tervezéseket: érvényesítjük a szolgáltatás minőségét és az átfogó, utasbarát szemléletet, illetve kiírjuk a járműtendereket.
- Ha állami kezelésben marad a HÉV, akkor is el kell érni a projektek megvalósulását.

30

METRÓK

A metróépítés hasznos, de sokszor irreálisan drága, ezért ismét fel kell tennünk a kérdést a XXI. században: Budapestnek mennyi metró kell? Átgondoljuk, milyen eszközökkel tudjuk a leghatékonyabban javítani a külső városrészek és a belváros kapcsolatát.

Egy metróvonal évtizedekre meghatározza az érintett városrészek jövőjét, fejlődést és bővülő lehetőségeket hoz az ott élőknek. Csakhogy a metróépítés évtizedes kifutású és rendkívül költséges beruházás, miközben Budapest gyorsan változik: új lakónegyedek jönnek létre, átalakulnak az utazási szokások és igények. A műszaki fejlődésnek köszönhetően már nem minden esetben a szovjet mintájú nehézmétró az egyetlen lehetséges megoldás a színvonalas, sűrű és gyors városi kötőtpályás közlekedésre. Jól működő példák sokasága igazolja a gyorsvilamosvonalak létjogosultságát; a vasúthálózatra



Budapesten és környékén is mind jobban lehet hagyatkozni, a HÉV-hálózatban pedig egy metrószínvonalú szolgáltatás ígérete rejlik. A főváros térképére rajzolt metrónyomvonalak, régóta

hangoztatott elképzelések tehát sok esetben idejétmúlttá váltak, hiszen évtizedek óta érdemben senki nem vizsgálta felül ezeket.

Senki nem kérdőjelezi meg, hogy a metró hasznos. Az a kérdés, hogy milyen áron az. Metróépítést vagy akár metróvonal-hosszabbítást a Fővárosi Önkormányzat önerőből a belátható jövőben nem lesz képes finanszírozni, miközben 1 kilométer metró árából 5–10 kilométer gyorsvillamost lehet építeni. Egy metróállomásnyi hosszabbítás árából tehát teljes kerületek juthatnak közvetlen, gyors belvárosi kapcsolathoz.

Évtizedes, poros álmok helyett valós, reálisan megvalósítható megoldásokra van szükségünk. Nyílt szakmai vitát kezdeményezünk a városi gyorsvasúti hálózat fejlesztéséről, a vonalhosszabbítások létjogosultságáról és módjáról. Városfejlesztési összefüggések alapján rangsoroljuk a lehetséges irányokat, előtérbe helyezve a sűrűn lakott vagy besűrűsödő városrészeket.

A meglévő M2, M3 és M4 metróvonalak állapota műszakilag megfelelő, sürgős beavatkozást az M1 metró (Millenniumi Földalatti Vasút) igényel. A budapestiek joggal büszkék Európa kontinentális részének első metrójára, amelyik a Világörökség részének számít, de a vonal utolsó felújítása óta már 30 év telt el, és a járművek több mint 50 évesek. A következő ciklusban ezért elkezdjük az átfogó rekonstrukciót és



a járműpark cseréjét, szem előtt tartva a zuglói hosszabbítás lehetőségeit Rákosrendező beépítésének függvényében.

Másik feladatunk a – jelenleg állami kezelésű – HÉV-hálózat, különösen az észak–déli vonalcsoport fejlesztésének az előmozdítása. A H6 (ráckevei) és a H7 (csepeli) HÉV felújításával,

összekötésével és föld alatti bevezetésével Kálvin térig, a dél-pesti térség gyakorlatilag belvárosi metrókapcsolatot kaphat, ami a régóta tervezett M5 metróvonal első ütemének tekinthető. Ezek a HÉV-vonalak ma az utolsó olyanok a vasúti és HÉV-hálózaton, melyek nem érik el a metrókat, sőt, a ráckevei vonal még a nagykorúti villamost se.

A városra nehezedő autótömeget, a külső kerületek elszigeteltségét leghatékonyabban a vasúthálózat fejlesztésével lehet mérsékelni. Az állam mégis inkább kihasználatlan autópályák építésére költi a forrásokat ahelyett, hogy a Budapestre vezető zsúfolt vasútvonalak állapotán javítana. Változtassunk ezen, legyen a vasút a Főváros és a kormány közös ügye!

Budapestre három emberből kettő autóval ingázik, a fővárosban autóval megtett kilométerek felét az elővárosból érkezők teszik meg, gyakran nem jószántukból. A várostérségnek a rendszer-váltás óta kontroll nélkül zajló szétterülését nem követte az infrastruktúra fejlődése: érdemben 120 éve nem fejlesztett vasútvonalak mentén nőttek ki a földből városnyi méretű falvak.

A Budapest Fejlesztési Központban 2020–21-ben kidolgozott és mind a kormány,

mind a főváros jelenlegi vezetése, mind az Európai Bizottság által támogatott Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) azt a célt tűzte ki, hogy minden elővárosi vonalon legalább negyedóránként járjanak a vonatok, hogy kétszer annyi elővárosi és budapesti lakos választhassa a vasutat. Rövid távon ez az egyetlen kiút a fővárosra zúduló autóáradatból. A színvonalas elővárosi vasútállomások kialakítása emellett a kevés lehetőség egyike arra, hogy az alvóvárosok és a vasút által feltárt külső kerületek valódi helyi központokat kapjanak, ahol helyben is elérhetőek egyes szolgáltatások, ami középtávú kitérési lehetőség a szuburbanizáció csapdájából. Számos új vasútállomás épülne Budapesten is, átszállást kínálva a metró- és villamoshálózatra, amelyek közül a Déli körvasút három új állomásának (Népliget, Közvágóhíd, Nádorkert), a külső körvasút új állomásainak (Pestújhely, Rákosfalva), valamint a hatvani



és újszászi vasútvonalon építendő Közlekedési Múzeum megálló tervei kivitelezésre készek.

A BAVS keretében ráadásul három vasútvonalra: az egyik legforgalmasabb elővárosi vasútvonalá tehető Budapest–Veresegyház–Vác; a még mindig villamosítatlan, dízelüzemű Budapest–Gyál–Lajosmizse és a jelenleg a nemzetközi forgalom miatt elővárosi célra alig alkalmas Budapest–Törökbálint–Tatabánya vonal fejlesztésére részletes tervek születtek.

A kormány most mégis inkább 300 milliárd forintból bővítené az M1-es autópályát, 2 x 4 sávon öntve Budapestre a még nagyobb autóforgalmat, további 400 (!) milliárd forintból pedig autótutat építené a zalai dombok között. Mindeközben a vasút fejlesztését leállította, az EU-s források hiányára hivatkozva.

Mi a mesterségesen szított főváros–vidék ellentét helyett egységben és partnerségben gondolkodunk, mert ez Budapest és az ország fejlődésének a kulcsa. A jelenlegi kormányzattal és városvezetéssel ellentétben tevőlegesen támogatjuk a vasút mint zöld és fenntartható közlekedési mód fejlesztését. Ezért a választói felhatalmazás birtokában

- következetesen kiállunk az elővárosi és a Budapesten belüli vasútfejlesztések mielőbbi megvalósítása mellett, és leállítjuk a Fővárosi Önkormányzat részéről a vasútfejlesztések módszeres akadályozását szolgáló peres és egyéb eljárásokat;
- a beruházások tartalmával kapcsolatban érvényesítjük a budapesti lakosok érdekeit, behajtjuk a kormányon a korábbi ígéretüket a Déli körvasút kapcsán az ablakok cseréjére, a közpark rehabilitációjára,

az aktív és passzív zajvédelemre vonatkozóan, és így teszünk minden más beruházás esetén is;

- saját város-, közlekedés-, köztér- és zöldfejlesztési projektjeinkkel, illetve településrendezési eszközökkel támogatjuk a vasút és a város minőségi együttélését, harmonikus fejlődését.





32

DÉLI KÖRVASÚT

A budapestiek hasznára fordítjuk a fővárosban zajló legnagyobb állami beruházást: a vasút fejlesztése már a következő öt évben annyit adhat a fővárosiaknak, mint egy új metróvonal.

A Déli körvasút a bécsi és balatoni vasútvonalakat köti össze a debreceni és miskolci vonalakkal a Déli összekötő vasúti hídon át, de kétvágányú újbudai szakasza nemcsak az országos vasúthálózat, hanem az elővárosi vasút számára is szűk keresztmetszetet jelent. Ennek feloldására nagyszabású beruházás indult, ami a XI. kerületben a pálya bővítését, a Közvágóhídnál és a MOL-toronynál (Nádorkert néven) új állomások építését foglalja magában. A főpolgármester és Újbuda vezetése minden eszközzel akadályozni próbálja a beruházást, a kormány erre dacosan katonai beruházássá minősítette.

A tervek azonban ennél a kicsinyes pártpolitikai csatározásnál jóval többről szólnak:

- A 10 percenként közlekedő vonatokkal napi 50 000 utas használhatná a körvasutat. Közvetlen összeköttetés jönne létre Budapest és Rákosmente vagy Törökbálint és Pestszentlőrinc között. Ehhez a beruházás eddigi jegelt elemeit is meg kell valósítani a pesti oldalon, Ferencváros térségében.
- További állomás épülne a Népligetnél, átszállást nyújtva az M3 metróra, ami egyben vasúttal elérhetővé tenné a József Attila-lakótelep környékét és a közparkot. Ez sem indult el eddig, el kell érni a megvalósítását.
- Az újbudai szakaszon a Dunától a Budaörsi útig tartó, egybefüggő közpark jönne létre sétánnyal és Budapest első kerékpársztrádájával.

Közlekedés | Fejlődő hálózat



Az éveken át tartó, sok kényelmetlenséggel járó beruházás akkor válik Budapest javára, ha a vasúti szolgáltatás és az infrastruktúra városba illesztése példaértékű lesz. A budapestiektől kapott felhatalmazás alapján ezért új megállapodást kötünk a Kormánnyal, rögzítve azt, hogy a körvasúton metrószerűen járjanak az elővárosi vonatok, és ehhez valósuljon meg minden szükséges vágányépítés és járműbeszerzés. Elérjük, hogy a Főváros szava meghatározó legyen az állomások és a zajvédő falrendszer kialakításában. Újrakötjük az Újbuda és a beruházó között felrúgott megállapodást is, melynek alapján megújul a vasút újbudai szakasza menti zöldterület, valamint megvalósul minden szükséges zajvédelmi beruházás.

A kormány a ferihegyi repülőtér visszavásárolja sok ezer milliárdért. Nem lehet tovább halogatni, hogy végre azzal is foglalkozzunk, a budapestiek és a turisták hogyan jutnak ki oda, illetve onnan a központba.

A Liszt Ferenc Budapest Nemzetközi Repülőtér tavalyi 14,7 milliós utasforgalmával az egyetlen olyan komoly európai légikikötő (Dublint leszámítva), amelyik semmilyen kötöttpályás kapcsolattal nem rendelkezik. Az utasok negyede ráadásul olyan európai célpontokról érkezik, amelyek vasúttal is elérhető távolságban vannak, így ők nemcsak a repülőtéri gyorsforgalmi úton és a 100E buszon növelik a zsúfoltságot, hanem Európa légterét is fölöslegesen szennyezik. Ezért is fontos a Bécs, Pozsony, Prága, Varsó, Zágráb, Erdély és Bukarest felé vezető vasútvonalak fejlesztése Budapest számára.

Mindeközben két kormányzati ciklus óta építésre készen hevernek a fiókban a Kőbánya–Kispest és Monor között építendő, a repülőtér 2-es terminálját felfűző új vasúti fővonal tervei. A kormány az elmúlt éveket arra pazarolta, hogy a repülőtér felvásárlására várjon, ahonnan most nem is a belvárosba, hanem a dubaji befektetőnek odaigért rákosrendezői ingatlanfejlesztéshez akar vasutat építeni.

Pedig az új vasútvonal a Szolnok és Cegléd felől érkező elővárosi ingázókat, a XVIII. kerület lakóit és a repülőtér utasait egyszerre szolgálná, hiszen a Liszt Ferenc repülőtérről mindössze 20 perc alatt lehetne eljutni a Nyugati pályaudvarra vagy Kelenföldre. Csökkentené a zsúfoltságot a délkeleti agglomerációból bevezető utakon, és új lehetőségeket nyitna meg a XVIII. kerületben élőknek az elővárosi vonatok sűrítésével.



Bármit tervez is a kormány a reptérrel, a Főváros a repülőtér tekintetében megkerülhetetlen. Ezért azt fogjuk előírni a mindenkori repülőtér-üzemeltető számára, hogy csak akkor kezdhet új terminálépületet építeni, ha már elkezdődött a repülőtéri vasút építése, ahonnan a vonatok útja nem Rákosrendezőre, hanem a belvárosba és a Déli körvasúton át Budára vezet.

34

A VILLAMOSOK VÁROSA

Mi az: sárga, csilingel, és a mainál jóval többre lenne képes? A budapesti villamos, amelynek hálózatát bővítjük, egyben gyorsabbá és kényelmesebbé tesszük.

A sárga villamos Budapesten jóval több, mint közlekedési eszköz: városképi elem, szimbólum, identitásunk szerves része. És a mindennapok része is: a magyar főváros hálózatán utaznak a legtöbben az egész világon, évente 427 millióan. A budapesti villamos 137 éves. A múltja fényes, a jelene azonban cseppet sem az: a hálózat széttagolt, és csak néhol éri el a külső városrészeket, a járműállomány nagy része túlkoros, a pályaállapotok néhol siralmasak. A megállók többsége nem akadálymentes, a csúcsidőben kiadott szerelvényeknek mindössze 30 százaléka légkondicionált, miközben a buszok esetében mindkét mutató 100 százalékos. A járművek többségén nincs kamera.

Villamost építeni nem lehet egyik napról a másikra, de egyszerű intézkedésekkel és átgondolt beruházásokkal néhány év alatt már jelentős előrelépést tudunk elérni.

Egy 2014-ben a BKK-nál kedvező feltételekkel általunk megkötött szerződésnek köszönhető,

hogy az elmúlt tíz évben egységes, alacsonypadlós villamosflotta érkezett Budapestre, ám ez mostanra kifutott. Új keretszerződést kötünk a következő ciklus elején legalább 100 villamosra, ami biztosítja az idős járművek cseréjét és a tervezett hálózatbővítések kiszolgálását.



Vállaljuk, hogy minden vonalon legalább minden második szerelvény alacsonypadlós lesz.

Felgyorsítjuk a közlekedést: áthangoljuk a lámpákat, évente legalább 10 kilométer rossz állapotú pályát újítunk fel – ahol csak lehet, füvesített vágányokkal –, és elérjük, hogy az arra alkalmas szakaszokon a villamosok akár 60–70 km/órával haladjanak. Ennek érdekében KRESZ-módosítást kezdeményezünk.

Kiterjesztjük a hálózatot a külső kerületek központjaira, pótoljuk a legfontosabb hiányzó kapcsolatokat. Ebben a ciklusban legalább öt új villamosprojektet indítunk. Bevezetjük a 3-as villamost Pesterzsébet központjába és Angyalföldön át a Göncz Árpád városközponthoz, meghosszabbítjuk a 42-es villamost a Havanna-lakótelep érintésével a Gloriettelepig, és megtervezünk az Óbudát kiszolgáló Pacsirtamező utcai vonalat.

Büszkék vagyunk a budapesti villamos történetére, és ezt örömmel mutatjuk meg a világnak. Ezért legalább az idegenforgalmi szezonban menetrendszerű, sűrűn közlekedő állandó nosztalgiajáratot indítunk hétköznapokon is.



35

BUDAI FONÓDÓ II.

Megvalósítjuk a budai fonódó villamos II. ütemét: új pályát építünk a Duna-parton a Szent Gellért tértől a Dombóvári útig, eközben faltól falig megújítjuk, zöld és gyalogbarát köztérre tesszük a felső rakpartot.

Civil aktivistaként, majd a frissen megalakult BKK-nál sokat dolgoztunk a budai fonódó villamos megvalósításáért. A 2016-ban átadott I. ütem átalakította Buda közösségi közlekedését. Naponta százezer utas közlekedését megkönnyítve új és közvetlen összeköttetéseket teremtett Óbudától Kamaraerdőig, Hűvösvölgytől Újbudáig. Megújultak a közterületek, akadálymentesek lettek a villamosmegállók, és fejlődött az utastájékoztató.

Már akkor terveztük, hogy az 1990-es évektől fokozatosan kiépülő lágymányosi egyetemváros és az Infopark környékét bekapcsoljuk a villa-



moshálózatba, mert egyértelmű volt, hogy az új városrészek közlekedését nem lehet az autózásra alapozni. A villamosvonal tervei 2018-ban, a Tarlós-érában elkészültek ugyan, de megvalósításuk a Műegyetem rakparti és a Pázmány Péter sétányi fasorok kivágásával járt volna. Ezért a BFK megalakulása után felülvizsgáltuk a koncepciót: a lehető legtöbb fa megőrzésével füvesített villospályát, kényelmesebben használható kerékpárutat és járdát, valamint forgalomcsillapított felső rakparti közutat terveztünk.

A budai fonódó villamos II. üteme 7 új megállóval szolgálná ki a BME és az ELTE campusait,

a Kopaszi-gát közparkját és a BudaPart városrészt, Nádorkertnél pedig átszállást adna a jelenleg épülő Déli körvasútra. A 18-as és 48-as villamos összekötné a fejlődő újbudai városrészt a Széll Kálmán tér környékével és a pesti belvárossal: a Deák Ferenc térrel és később a Nyugati pályaudvar térségével is. Így csökkenthető az újonnan beépülő újbudai városrészeket terhelő, illetve az onnan eredő autóforgalom.

A tervek 2022 óta egy állami fiókban várják a sorsukat. Mi kiszabadítjuk őket onnan, és megvalósítjuk ezt a régóta hiányolt beruházást.

Közlekedés | Fejlődő hálózat

36

BAJCSY-ZSILINSZKY ÚTI VILLAMOS

Átformáljuk a belváros észak–déli tengelyét: visszaállítjuk a villamost a Bajcsy–Zsilinszky úton és a belső Váci úton, továbbá megújítjuk a Nyugati teret.

A belváros szégyenfoltja a Nyugati tér az autócentrikus XX. század emlékművével: a szétrohadó közúti felüljáróval, ami az autópálya–szerű Váci utat köti össze az autópálya–szerű Bajcsy–Zsilinszky úttal. A 14-es villamos végállomása 1981-ben került át a szomszédos Lehel térre, azóta kényszerül egymegállónyi átszállásra a nagykörúti villamost kereső utasok sokasága. Több száz méter hosszan egyetlen gyalogátkelő sincs a Váci úton.

Negyven éve a korszerűség csodájának számított mindez, ma már tudjuk, hogy életteret és városképpromboló. A jelenlegi és az előző városvezetés is tudta: tizenöt éve minden

városfejlesztési dokumentumban szerepel, hogy az autókánálissá züllött Bajcsy–Zsilinszky úton helyre kell állítani a villamost a Deák tér és a Lehel tér között, ami egyben alkalmat nyújt a város egyik legforgalmasabb csomópontja, a Nyugati tér humanizálására is. A jelenlegi városvezetésnek öt éve lett volna ennek a megtervezésére, de a nagy akarat kimerült néhány lelkesítőnek szánt médiamegnyilvánulásban és Facebook-posztban. Elég ebből!

Megépítjük a hiányzó villamosvonal–szakaszt, amely a belvároson át közvetlen felszíni összeköttetést teremt Észak–Pest és Dél–Buda, a IV. és a XIII., valamint a XI. és a XXII. kerület között. A Bajcsy–Zsilinszky utat és a Váci út belső szakaszát faltól falig megújítva olyan sugárúttá tesszük, ahol a sétáló, vásárló városlakók is jól érzik magukat, de az észak–déli közúti és kerékpáros forgalom is biztonságosan, zökkenőmentesen



haladhat. Elbontjuk a felüljárót, parkosítjuk a Nyugati tér északi felét, és rendbe tesszük az alatta húzódó, gyalázatos állapotú aluljárórendszert. A villamosvonal fejlesztése magában foglalja a mai 14-es villamos megállóinak akadálymentesítését, valamint kiterjed a Szabadság híd megerősítésére és forgalmi rendjének újragondolására is.

Ez nagy és költséges beruházáscsomag, amelynek az előkészítése is éveket vesz igénybe. De hogy a pozitív változás mielőbb érzékelhető legyen, a villamostól függetlenül átépíthető Nyugati térrel kezdjük a rendrakást.

A budai hegyvidék egyedi színfoltját jelentő fogaskerekű vasút idén 150 éves, de teljes felújítás nélkül aligha éri meg a 160-at. A bezárás árnyékában azon dolgozunk, hogy a „fogas” a villamoshálózat részeként a kirándulók és napi utasok természetes választása lehessen.

A fogaskerekű ipartörténeti örökségünk része, Budapesttel jóformán egyidős közlekedési eszköz. Igazi unikum, de a hálózat többi részétől és a nagy csomópontoktól elszigetelve csak vegetál, utasai alig vannak. Utoljára fél évszázada újították fel, ekkor érkeztek a jól ismert piros-fehér szerelvények a vonalra.

2010 előtt mi dolgoztuk ki a fogaskerekű megmentésének koncepcióját a vonal meghosszabbításával a Széll Kálmán térig, valamint a Normafaig, majd a BKK-nál elkészítettük a terveket is. A XII. kerületi önkormányzat a Normafa térségé-

ben előkészítette a terepet a meghosszabbítandó vonal fogadására. A kész tervekkel 2015 óta semmi sem történt azon kívül, hogy a cég mai vezetése 2022-ben majdnem hagyta lejárni az engedélyeket. Azóta érdemi lépést nem tettek, pár sínszakaszt kicseréltek, a zaj miatt csökkentték a fogaskerekű üzemidejét, és egy-két éve hónapokra bezárták – félő volt, hogy örökre.

Egy éven belül megvizsgáljuk, hogy a fogaskerekűt az igen kifinomult, de költséges hibrid fogas-villamos üzem mód mellett milyen más műszaki megoldással lehet költséghatékonyan felújítani és a villamoshálózatba integrálni. Szükség esetén kiigazítjuk és aktualizáljuk a terveket, kiírjuk a kivitelezési tendert, és elindítjuk a járműbeszerést.

A cél, hogy a megújuló, hosszabb és halkabb fogaskerekű vasút nagyobb szerepet kapjon,



sűrű és minőségi szolgáltatást nyújtson a vonal mentén lakók, a Normafához kirándulók, az oda sportolni járók számára. Legyen legalább közvetlen Széll Kálmán téri metrókapcsolata.

A Városmajorban a mai járműtelep helyigényét csökkentjük, és ezt követően parkosítjuk a fel szabaduló területeket.

Kihozzuk a legtöbbet Budapest buszhálózatából, az új troli- és villanybuszokból. Nemcsak a járműparkot újítjuk meg, hanem a szolgáltatást is a könnyen érthető, éjjel-nappal azonos logikájú, a ciklus végére már harmadában nullmissziós járművekre épülő hálózattal.

Budapest közösségi közlekedésének egyik erőssége a jó hálózati lefedettség; ritkaságszámba megy, ha bárhonnán tíz percnél többet kell sétálni a legközelebbi megállóig. A kiterjedt buszhálózat értékes adottság, fejlesztésével akkor is jobbra tehető a városlakók utazása, ha nagy és drága építkezésekre a kormányzati elvonások és a befagyasztott uniós pénzek miatt kevés forrás marad. A jelenlegi városvezetés mégis elszalasztotta ezt a lehetőséget: komplett városrészek nőttek ki a földből – például Újbudán vagy Zuglóban – anélkül, hogy a buszközlekedést kiterjesztették volna oda, miközben a BKK





egyre bonyolultabbá tette a hálózatot: különféle számozással csak egyes napszakban közlekedő vagy pár megállóval rövidebb járatok sokasága zavarja össze az alkalmi utast.

Megújítjuk Budapest buszhálózatát: az uniós forrásból beszerzett, önjárára is képes trolikkal és elektromos buszokkal nemcsak a régi járműparkot frissítjük fel, hanem a hálózatot is.

- Új útvonalakat, új városrészeket kapcsolunk be a közösségi közlekedésbe, felszámoljuk a hálózat fehér foltjait.
- Egyszerűbbé és átláthatóbbá tesszük a hálózatot, követve az elmúlt 10 évben megváltozott igényeket.
- A legfontosabb buszjáratok a nap 24 órájában közlekednek a bel- és külvárosban egyaránt.
- A ciklus végére a buszflotta harmada – a legsűrűbben lakott területeken, a Hungária körúton belül az összes jármű – elektromos meghajtású lesz.
- Kiterjesztjük a trolibusz-közlekedést a Rákóczi útra és a budai hegyvidékre.

- Fizikailag védett, kamerázott, következetesen előnyben részesített buszfolyosót alakítunk ki a legfontosabb tengelyeken: Újpalotára, Budakeszi felé és még számos rövidebb, kritikus szakaszon.
- Új expresszbuszokat indítunk, amelyek a városrészek és fő csomópontok közötti hiányzó kapcsolatokat biztosíthatják. Módszeresen feltárjuk, mely városrészek között van olyan utazási igény, ahol az autózáshoz képest a közösségi közlekedés ma sok átszállással, sokkal lassabb kínálatot nyújt. Ezekben a helyeken nem szabad várni a kötöttpályás nagyberuházások elkészültéig. Lehetséges például egy új buszjárat a budai alsó rakparton, mely Észak-Budát Dél-Pesttel köti össze a majdani M5 metró előfutáraként.

A budai Várnegyed átformáló állami építkezésekről szóló vita árnyékában elsikkad, hogyan közlekednek majd az itt élő lakosok, a turisták vagy az újonnan megjelenő irodák dolgozói.

A budai Várnegyedben egy évtizede toronydaruk magasodnak: százmillárdokért építik újjá a múltat. Ezekben az épületekben azonban állami hivatalnokok ezrei fognak dolgozni, akik komolyan megterhelik az I. kerület nem erre kitalált közlekedési hálózatát. Ezt tetézi, hogy mindmáig nem sikerült megnyugtató megoldást találni a várban forgolódnó turistabuszok problémájára, amelyek a Hunyadi János és a Palota utat terhelik.

Ideje, hogy az állam megoldja a maga által okozott problémákat! Tárgyalást kezdeményezünk a Kormánnyal, hogy az óriási építkezésekre költött közpénzeknek legalább a töredékéből olyan



beruházások valósuljanak meg, amelyek segítik az itt élőket és itt dolgozókat a mindennapokban.

- A Budai Várnegyed minden oldalról megközelíthetővé tesszük, kültéri mozgólépcsőket telepítünk a Batthyány tér és a Dózsa György tér felől, és további lifteket építünk.

- A reggeli és délutáni csúcsidőszakban Budapest-bérlettel igénybe lehet venni a siklót.
- Átszervezzük a troli- és autóbuszhálózatot, hogy a budai Vár ne csak a Széll Kálmán tér és a Deák Ferenc tér felől legyen közvetlenül elérhető.

KÖZLEKEDÉS

SZABAD AZ ÚT

A közterületek hálózata Budapest érrendszere; az autópályáktól a gyalogösvényekig minden elemének megvan a maga szerepe az emberek és javak szállításában. Ez a rendszer ma az infarktus tüneteivel küzd, és ilyenkor – az életveszély elhárítása után – bármely orvos az életmódváltást tanácsolná.

Mára számos, egymásra rétegződő probléma akadályozza a közterületek hatékony működését. A város úthálózata sok szempontból elmaradott, még Nagy-Budapest 1950-ben történt létrehozását sem követte le: lényeges térszerkezet-alakító elemek hiányoznak (például a déli Nagy-Duna-hidak), mások kialakítása esetleges és méltatlan (Nagy Lajos király útja). Az 1965–1990 közötti időszak beruházásai az autóközpontú város ideáját igyekeztek valóra váltani, de pénzhiány miatt szintén töredékesen valósultak meg. Ma már alapvetésnek számít a városias területeket terhelő közúti forgalom csillapítása, de ezt egyrészt nehezíti az alternatívák (a kellően vonzó kötött-pályás közlekedés) csekély vonzereje, másrészt a fékevesztett szuburbánizáció, amely mára 3,5 milliós lakosságú, jobbára szintén az autós ingázásra épülő várostérséget hozott létre. Mindezt tetézi, hogy a fenyegető klíma-



és erőforrásválság közepette kell sok évtizedes, ha nem évszázados távlatban időtálló válaszokat adni.

Az összetett helyzet a lehetséges megoldások széles spektrumát kínálja. Nem eszközökben – autóban vagy kerékpárban, újabb sávokban vagy pol-lersorban – hiszünk, hanem kombinációkban és rendszerben gondolkodunk. Helyzettől függően más és más a célravezető, mert Budapest lakóinak élet-helyzete, lakhelye és igényei is eltérők. A célunk pedig az, hogy a közlekedés egyéni és társadalmi szinten is hatékony, gazdasági és környezeti szempontból minél fenntarthatóbb, a testi-lelki egészségre minél előnyösebb hatású rendszerként működjön.

40

ELSŐ A BIZTONSÁG - AZ UTAKON IS

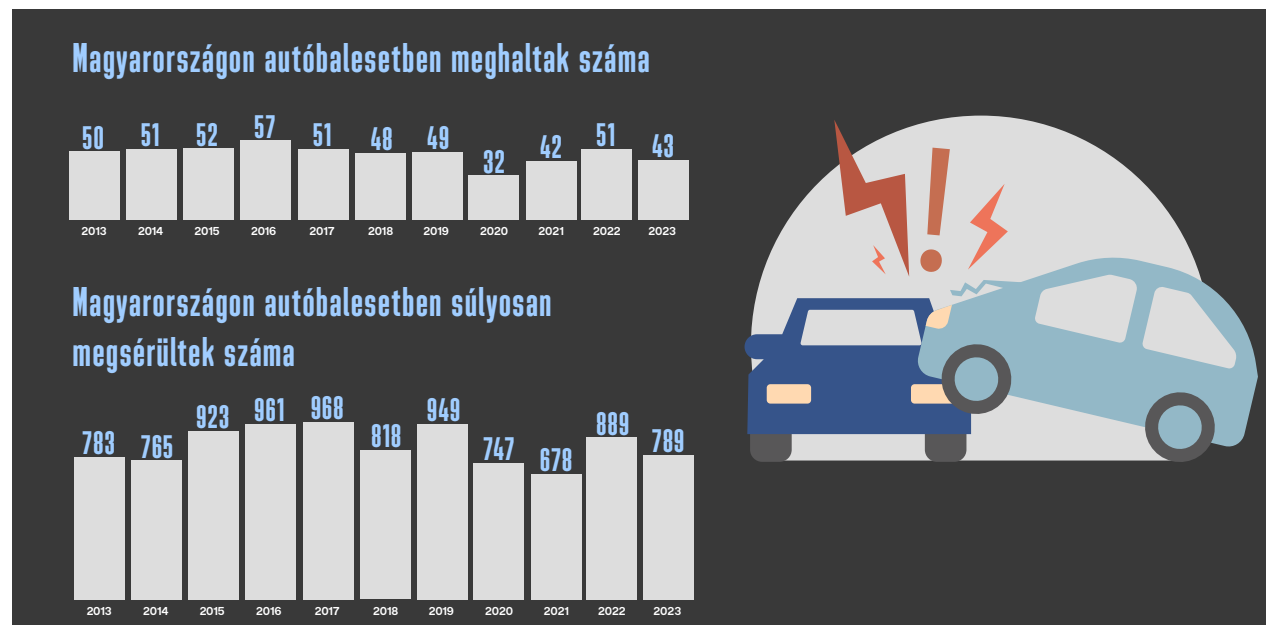
Legyen közös minimum, hogy nem öljük meg egymást útközben!

A magyar közlekedésbiztonság messze elmarad nemcsak az élen járó országokétól, de még az európai átlagtól is. Ha legalább azt elérnénk, évente több száz honfitársunk maradna életben. A baleseti halál és a sérülések témája társadalmi tabu: a kényelmes és gyors autózásért cserébe járulékos veszteségnek tekintjük. Az emberi élet és egészség nem lehet azonban alku tárgya. Az emberi életnél nem lehet értékesebb a gazdasági haszon és az eljutási idő.

A legkevesebb, amit Budapest megtehet, hogy haladéktalanul csökkenti a közúti veszélyeket, és a hozzá hasonló méretű, e téren élen járó nyugat-európai városokhoz hasonlóan biztonságossá teszi az utcákat. A Fővárosi Önkormányzat 2021-ben elfogadott egy közlekedésbiztonsági

stratégiát, amelyben célul tűzte ki, hogy 2050-re nullára csökkenti a baleseti halálozást. Ezzel két probléma van: az elmúlt bő két évben semmilyen gyakorlati intézkedést nem tettek a közlekedők

védelmére (pedig apropó, sajnos, lett volna bőven), a kitűzött határidő pedig annyira távoli, hogy gyakorlatilag semmit sem jelent.





Minden hónap késedelem újabb emberéletekben mérhető. Ezért haladéktalanul bevezetjük, illetve az államnál kezdeményezzük a következőket.

- A gyorsra csábító főútvonalakon, hidakon sebességmérő kamerákat telepítünk. (Ezt Karácsony Gergely nyilvánosan megígérte, de nem tette meg.)
- Azonnal pótoljuk a lekopott burkolati jeleket, az elhanyagolt gyalogátkelők felfestéseit – a jelenleg alkalmazottnál időtállóbb, jobb minőségű megoldással.
- Valamennyi lakóutcára kiterjesztjük a 30 km/órás sebességkorlátozást, illetve lehetőség szerint a lakó-pihenő övezet kijelölést. A forgalmi rendet úgy módosítjuk – például úgynevezett szuperblokkok kialakításával –, hogy az átmenő forgalomnak ne legyen érdemes behajtania a lakónegyedekbe.

- Átfogó felújításokkal és gyorsan telepíthető elemekkel tesszük biztonságosabbá a fővárosi kezelésű utakat. Zebra- és körforgalom-építési programot indítunk a csomópontok és a gyalogátkelés biztonságának javítására.
- Folyamatosan napirenden tartjuk és kezdeményezzük a kormánytól a KRESZ évek óta ígért módosítását, hogy végre jogszabályba kerüljön a védtelen közlekedők kiemelt védelmének elve és gyakorlata.
- A balesetek okairól, körülményeiről kellő mélységű elemzést végzünk, amelyet nyilvános online adatbázisban teszünk elérhetővé. A levont tanulságokat a további cselekvés alapjává tesszük.

41

ÚTFELÚJÍTÁSOK

Budapest útjai lassan kátyútengerré válnak. Az útfelújítások elmaradása minden közlekedőt érint, éppen ezért átfogó szemléletben, érdemi ráfordításokkal kell javítanunk a helyzetet.

Útjaink egyre nagyobb része megy tönkre: jobb esetben folt hátán folt, rosszabb esetben kátyú mellett kátyú, a felfestéseket alig látni. A Fővárosi Önkormányzat 1100 kilométer utat kezel Budapesten. Ha ennek továbbra is csak évi 0,6 százaléka újul meg, mint 2023-ban, eluralkodnak az indiai nagyvárosokat idéző állapotok. Felújítás hiányában az utak korszerűtlenek és balesetveszélyesek is: a zebrákon nincs közléscímkék, a kerékpársávok éppen a csomópontokban szakadnak meg, a túl széles sávok száguldozásra csábítanak.

Véleményünk szerint a biztonságon nem lehet spórolni. Bármilyen hihetetlen a mai városvezetés

számára, de a kopóréteg kopik, tehát az utakat legfeljebb 15–20 évente fel kell újítani. Ez öt év alatt 350 kilométert, vagyis mai áron évente 25 milliárd forintot jelent.

Ha ilyen jelentős összeget áldozunk az utakra, a felújításnak minden közlekedő és városlakó javát kell szolgálnia. Nem követjük el azt a hibát, mint a jelenlegi vezetés, amelyik az elmúlt tíz évben kétszer újjáépített Clark Ádám téri körforgalmat harmadszor is felújítaná, ráadásul egy már ötven éve elavult kialakítással.

Az útfelújításokat ezért átfogó szemléletben, valamennyi használó – az autósok mellett a gyalogosok, kerékpárosok, közösségi közlekedési utasok – érdekeinek figyelembevételével, a zöldfelületeket bővítve és a vízmegtartást javítva, a legmagasabb műszaki és esztétikai elvárások szerint végezzük el. A járdákról



leszedjük az illegális parkolást és a sárga festékekkel odakent kerékpárutakat, megépítjük a hiányzó kerékpár-főhálózati elemeket, továbbá az útfelújítások kötelező eleme lesz a fasorok pótlása és rekonstrukciója is.

Közlekedés | Szabad az út

42

KERÉKPÁROS FŐHÁLÓZAT

A sárga csíkoknál többre van szükség ahhoz, hogy a kerékpár elfoglalja méltó helyét a budapestiek mindennapjaiban.

A kerékpár a városi közlekedés egyik legpraktikusabb eszköze: bárki számára elérhető, egyszerűen használható és kis helyigényű. Ezzel a városvezetés már régóta tisztában van, de Budapesten mégsem történt meg a mindennapos kerékpározás olyan felfutása, mint Párizs, Bécs vagy éppen Varsó esetében.

A hátráltató tényezők közül ki kell emelnünk a biztonságos, vonzó és kerülők nélküli hálózat hiányát, illetve töredezettségét. Mintegy 800 kilométer hosszú kerékpáros főhálózatra lenne szükség valamennyi városrész megfelelő összekötéséhez, ám ebből csak 350 kilométer van bármilyen formában kiépítve. A hálózat hossza mindössze évi 10–15 kilométerrel nő: ebben a tempóban

még ötven évbe telik, mire a városban bárhol bárhová biztonságosan el lehet jutni kerékpárral, nem is szólva a hibásan megoldott, konfliktusokkal terhelt szakaszok esedékes korszerűsítéséről.

Ezek közé tartoznak az elhíresült, karókkal védett Váci úti és Üllői úti kerékpársávok is, amelyek

éppen a kritikus csomópontokban nem védik meg a kerékpározókat, ellenben akadályozzák a szemétszállítást vagy a buszforgalmat. A budapesti bringások ennél többet és jobbat érdemelnek!



Közlekedés | Szabad az út



Mi az egész város és a többi közlekedő érdekében

- komplex szemléletben gondolkodunk a közutakról: karók és zavaros, ideiglenes, önmaguknak is ellentmondó felfestések helyett időtálló megoldásokat valósítunk meg a keresztmetszet átrendezésével és a csomópontok átépítésével;
- az elfogadott főhálózati tervet érvényes kiindulópontnak tartva minőségi, minden szakaszon egyenszilárdságú, a használók széles köre számára vonzó infrastruktúrát biztosítunk, a korábban „maradékulven” tervezett hálózati elemeket fokozatosan átépítjük;
- teljeskörűen kiépítjük a Hungária körúton belüli városrészek főhálózatát, ennek két markáns eleme a Rákóczi út–Erzsébet híd–tengely és a Márvány utca–Lánchíd–Andrássy úti tengely kerékpárosbarát kialakítása;
- elkezdjük a külső városrészekből a belváros felé vezető legfontosabb útvonalak („bringasztrádák”) kiépítését, lehetőség szerint más infrastruktúra- vagy zöldfejlesztési beruházás részeként;
- egyes kis autó-, de nagy bicikliforgalmat vonzó útszakaszokon – kísérleti jelleggel – bevezetjük a „kerékpáros utcát”, ahol a szabályozás a bringások haladását segíti.

A BUBI KITERJESZTÉSE

A Bubi 10 év alatt elfoglalta méltó helyét a város közlekedésében – de még sokkal több van benne!

A budapesti közbringákat 2023-ban naponta már 10 000 használó vette igénybe; a 2014-ben lefektetett koncepció tehát érvényesnek bizonyult. Ha a Bubit nem hoztuk volna létre tíz éve, ma nem lenne mit bővíteni. Az elmúlt évek sikerére alapozva továbbfejlesztjük, és még több városlakó számára tesszük elérhetővé a szolgáltatást, kiküszöböljük a különféle gyengeségeket, hogy a Bubi sikertörténete folytatódjon.

- Kiterjesztjük a szolgáltatási területet valamennyi külvárosi metróállomás és a forgalmasabb HÉV-állomások környékén található sűrűn lakott városrészekre, például Angyalföldre, Kaszásdűlőre, Rákosfalvára. Kísérleti jelleggel akár szigetüzemeket is

létrehozunk, például Pesterzsébet vagy Kőbánya központjában.

- A Budapest-bérlet a Bubira is érvényes lesz, hogy erősítsük a közösségi közlekedést kiegészítő szerepét.
- Növeljük a bringák számát, hogy a felhasználók minél ritkábban találjanak üresen álló gyűjtőállomásokat.
- Tesztjelleggel bevezetjük a mikromobilitási pontokra való gyűjtés lehetőségét.
- A kedvezőtlen domborzati adottságok leküzdésére a budai hegyvidéki városrészekben tesztüzemet indítunk elektromos (pedelec) kerékpárokkal.
- Határozott lépésekkel tesszük kerékpárosbaráttá az érintett területek úthálózatát, hogy a Bubi a kevésbé gyakorlott közlekedők számára is vonzó lehetőség legyen.



44

GALVANI HÍD

A Galvani híd hasznos a városnak: a jelenlegi városvezetés szándékosan okoz kárt az állami beruházás makacs akadályozásával.

A kormánynak partnerei leszünk abban, hogy mielőbb megépüljön a már megtervezett új Duna- híd.

Ha átgondoljuk, hogy mi tette Budát és Pestet egységes várossá és fantasztikusan versenyképessé, a válasz egyértelmű: Széchenyi Lánchídja. A híd, amely egyesített kormányzati központot kereskedelmi központtal, polgárt a polgárral, várost a várossal. A többi már ment magától. De miért gondoljuk, hogy a városegyesítés befejeződött, amikor a hídjaink a belvárosban tömörülnek, és se északon, se délen 10 kilométer hosszan nincs átkelés? Ma Újbuda és Csepel éppen annyira külön város, mint hajdan Pest és Buda volt. Új hidakra van szükség, szép sorban, belülről kifelé haladva, felváltva építkezve északon és délen.



A hidak városában történelmi bűn a hídépítés blokkolása. A főváros tizedik nagy-dunai átkelője, a Galvani híd jóváhagyott tervekkel és környezetvédelmi engedéllyel rendelkezik, de a Karácsony-féle városvezetés perekkel akadályozza a tervezés sikeres befejezését, Lázár János pedig – erre hivatkozva – örömmel törli a beruházást, hogy vidékre vigye a forrásait. Pedig nem szabad kicsinyes politikai haszonszerzés miatt

veszni hagyni ezt a beruházást, mert a város évtizedes lehetőséget szalaszt el emiatt.



A Galvani híd célja kettős. Egyrészt képes átvenni a Dél-Buda és Dél-Pest közötti közúti forgalom nagy részét, ezzel sorra tehermentesítve a belvárosi hidakat és a hozzájuk csatlakozó úthálózatot. Így anélkül teremti meg egy átfogó belvárosi forgalomcsillapítás lehetőségét, hogy a külsőbb kerületek közötti autóforgalmat indokolatlanul nagy kerülővel egészen az M0-s gyűrűig szorítaná ki. Másik célja, hogy – számos más tényezővel, így például a H6/H7 HÉV fejlesztésével együtt – beindítsa a város déli részén, a IX., XI. és XXI. kerületben elterülő hatalmas rozsdaovezetek fejlődését.

Ennek érdekében a beruházás elleni összes pert azonnal leállítjuk. Változtatási tilalmat rendelünk el a rohamosan beépülő hídfőkben, nehogy szűk látókörű magánérdekből elépüljön az új híd helye. Mindent megteszünk, hogy mielőbb készen legyenek a kiviteli tervek, és fellépünk a kormánynál azért, hogy mielőbb megvalósuljon ez a hiányzó folyami átkelő. Amennyiben a beruházást a kormány hajlandó újra napirendre venni, a pesti oldali közúthálózati kapcsolatok megnyugtató megoldása érdekében újrakezdjük az egyeztetést a civilekkel, a kerületek vezetőivel és megvédjük a Határ út menti Kiserdőt.

Dél-Budapesten a kerületközpontokat összekötő Albertfalvi-híd megépítése is szükséges, mely elsősorban közösségi közlekedéssel és gyalogos-kerékpáros összeköttetésekkel segítené Csepel és Dél-Buda kapcsolatát. Ennek előkészítését meg kell kezdeni, ütemezése a Galvani hídhoz képest a források és a városfejlesztési prioritások alakulásának függvénye kell legyen.

LAKHATÁS

LAKHATÁS VÁROSFEJLESZTÉS

Budapest nagy léptékű alakítását az elmúlt évtizedekben először a szabadpiac, az ingatlanfejlesztők elképzelései alakították, 2010 óta pedig egyre inkább az állami központosítás, illetve az általa privilegizált szereplők érdekei határozzák meg a folyamatokat. Néhány állami presztízsberuházást leszámítva nincsenek közberuházások, a városlakók jóllétének előmozdítása és a várostérség fenntartható fejlesztése a gyakorlatban ma háttérbe szorult. Budapest így jobb híján a múltját és kiváló adottságait éli fel.

A városvezetés a legritkábban tanúsít kezdeményező magatartást, inkább a sodródás és a követő, reaktív cselekvés vagy a részérdekeknek alárendelt szemlélet a jellemző. Pedig a kétszintű, főváros-kerületek tagolású önkormányzati rendszer sem ad felmentést a víziók, a kitartó és széles látókörű tervezőmunka és a partnerség hiányára.

Szakértői szinten és a környező nagyvárosok gyakorlatából régóta ismert, mit kellene tenni ahhoz, hogy Budapest erős, egységes, fejlődőképes nagyváros legyen. Hosszú és érdeksérelmekkel járó út ez, de végig kell járnunk.



Kiszámíthatóbbá tesszük a fejlesztési környezetet. Egységes és normatív alapra helyezzük az egyes ingatlanok beépítésével kapcsolatos pénzügyi kötelezettségeket. A visszaélésekkel terhelt, fejlesztők számára bizonytalan kimenetelű településrendezési szerződéseket előre meghatározott mértékű városfejlesztési hozzájárulással váltjuk fel.

Átláthatóvá és közérthetővé tesszük a rendszert. A városfejlesztési hozzájárulást a Közgyűlés által meghatározott módon a zöld- és közlekedési infrastruktúra, a szociális ellátórendszer, a bérlakások stb. fejlesztésére fordítjuk. Helyreállítjuk a Fővárosi Tervtanács renomóját; a Budapest Tudásközpontban minden városlakót közös gondolkodásra várunk fővárosunk jövőjéről.

Proaktívan lépünk fel minden fontos ügyben. Lobbizunk, tárgyalunk, nyomást gyakorlunk, és persze kompromisszumokat kötünk. Tervezünk és terveztetünk, az alkotó energiákat és pénzügyi forrásokat a kitörési, fejlődési lehetőséget jelentő kulcsterületekre összpontosítjuk. Tanulunk abból, hogyan csinálják másutt, de kellő kritikával adaptáljuk ezeket a megoldásokat a sajátos budapesti viszonyokra.

45

HELYI KÖZPONTOK MEGERŐSÍTÉSE

23 kerület, száz egyedi központ, egyetlen nagy probléma. Otthonossá tesszük a helyi lakókörnyezetet, és megerősítjük a mindennapos szolgáltatások színtereit.

A sokat emlegetett „15 perces város” azt jelenti, hogy a mindennapos szolgáltatások a lakhelyünkől legfeljebb negyedóra sétával elérhetőek legyenek. Ez Budapesten ma a legritkább esetben teljesül, sőt az egyes városrészek hagyományos központjai, üzletutcai legtöbbször a túlélésért küzdenek. Hatalmas elszívó hatást fejt ki rájuk a belváros túlsúlya, valamint az először a bevásárlóközpontokba, majd az online térbe vándorolt kiskereskedelem.

Az alközpontok kiürülését meg kell akadályoznunk, mert ezek a külső kerületek élhetőségének, önazonosságának és közösségi életének gócpontjai. A kerületi önkormányzatok jellem-

zően tisztában vannak a probléma jelentőségével, összefogásra van szükség azonban, hogy a kedvezőtlen folyamatokat megfordítsuk.

- A kerületek, kisebb városrészek meglévő alközpontjai erősítésének érdekében aktualizálni kell az építési szabályozást: több helybeli lakos nagyobb keresletet jelent.
- A kulturális intézmények, kiállítótermek, közösségi házak és könyvtárak hálózatának fejlesztésével pezsdítjük fel a kulturális életet az erre nyitott kerületekkel közösen..
- A közterület-hálózat megújításával, gyalogosbarát kialakításával tesszük vonzóbbá és elérhetőbbé ezeket a helyszíneket.
- Az ingatlanfejlesztőket – a szabályozás felülvizsgálatával – a forgalmas közösségi közlekedési megállóhelyek, csomópontok környezetébe vonzzuk, hogy ott vegyes funkciójú – lakásokat, irodákat és keres-



kedelmi-szabadidős célra szolgáló – épületegyütteseket hozzanak létre. Ennek köszönhetően a hatékonyan működő, jól kiszolgált helyeken sűrűsödik a város.

- A nagyobb lakótelepek szolgáltatóházait, helyi központjait annak idején ilyen szemléletben hozták létre, de a mai állapotuk nem igazodik a megváltozott igényekhez. Korszerű közösségi térként, funkciókkal, megfelelő szomszédsági kapcsolatokkal szeretnénk megújítani ezeket a kerületi önkormányzatokkal együttműködésben.

Lakhatás | Városfejlesztés



46

RÁKOSRENDEZŐ

Nem hagyjuk, hogy elherdálják Budapest aranytartalékát. Következésképpen fellépünk azért, hogy a város legértékesebb barnamezős területét a budapestiek javára, a legjobb európai gyakorlatok szerint fejlesszék a Főváros folyamatos bevonásával.

A 130 hektáros, egy belvárosi kerülettel vetekező nagyságú Rákosrendező elképesztő értéket jelent: lehetőséget egy XXI. századi értelemben véve korszerű, emberközpontú városrész fokozatos felépítésére, 10 000–15 000 család lakhatásának megoldására, egy városi park létrehozására és országos közintézmények elhelyezésére.

A kormány egy arab befektetőcsoportnak játsza át azonban Budapest jövőjének egyik kulcsát. Csak annyi tudható: európai nagyvárostól idegen felhőkarcolókat és óriás bevásárlóközpontot akar ide építeni, a gazdasági, társadalmi

és városszerkezeti realitásokat teljesen figyelmen kívül hagyva. A kormány jó előre vállalja, hogy mentesíti a beruházást mindenfajta építési szabályozás és kötöttség alól, sőt egyes közlekedési fejlesztéseket is kifizet. Mindezt anélkül teszi, hogy bármilyen előírást tenne vagy garanciát kérne arra vonatkozóan, milyen rendeltetéssel, mekkora és milyen épületek kerülhetnek ide. Ez elfogadhatatlan.

Lakhatás | Városfejlesztés

Európában nem így működik a sikeres városfejlesztés. Körültekintő, minden szempontot mérlegelő, évtizedes távlatokban gondolkodó tervezéssel kezdődik, majd az állam, a főváros, a magántőke és a civil szféra folyamatos és együttes kontrollja mellett valósul meg lépésről lépésre. Mi is ebben hiszünk, mert ez szolgálja a budapestiek érdekeit. Évszázados bünt követnénk el a város ellen, ha hagynánk, hogy közel-keleti befektetők diktálják, mi épüljön Budapest kellős közepén. Ezért következetesen érvényesítjük a kormány felé a következőket.

- Követeljük, hogy azonnal hozzák nyilvánosságra a beruházás aktuális terveit.
- A terület jövőjéről a kormány, a főváros és a kerületek együtt hozzanak meg minden lényeges döntést; a fejlesztés lebonyolítására jöjjön létre közösen felügyelt városfejlesztő társaság. Ne magánbefektetők döntsék el a terület jövőjét, hanem a közérdek mentén tervezzük a várost, majd a kialakított koncepcióhoz keressünk üzleti partnert.
- Üres irodaházak, bevásárlóközpontok és luxuslakások helyett jöjjön létre a budapestiek lakhatási gondjait érdemben enyhíteni képes lakáskínálat.



- Minden szükséges oktatási, egészségügyi, kulturális és szociális intézmény helyben legyen elérhető.
- A területen alakítsanak ki egy legalább 25 hektáros városi parkot, az új városrészt szője át és kapcsolja a környező kerületekhez egy ökológiai szempontból átgondolt zöldhálózat.
- Ne az autók köré tervezzük a várost, mert nem sok ezer parkoló és újabb autókkal teli városnegyedek kellene, hanem – nyugat-európai módra – sok zöldfelület,

időben kiépített közösségi közlekedés és jó minőségű közterületek.

- A kormány garantálja a terület kiszolgálásához szükséges közberuházások megvalósítását, különös tekintettel a Nyugati pályaudvar–Rákospalota–Újpest–vasútvonal teljes körű felújítására, a rákosrendezői vasútállomás kiépítésére, a 3-as villamos angyalföldi átvezetésére és az M1 metróvonal meghosszabbítására.

Lakhatás | Városfejlesztés

47

A NYUGATI PÁLYAUDVAR MINT EURÓPA KAPUJA

A város egyik legszebb műemlék épülete a 19. századi világvárosi ambíciók sikerének bizonyítéka. Legyünk hozzá méltók, teremtünk egy 21. századi városnegyedet!

A Nyugati pályaudvar főépületéről lekerült az állványzat, megújult a tető, a homlokzat és a gyalogos-aluljáró. Ez ne tévesszen meg senkit: az ország legforgalmasabb pályaudvarán továbbra is végletesen elavult az infrastruktúra: a peronok többsége fedetlen és nem akadálymentes, a műemléképület helyiségei pedig pókhálósan, bezárva várják a sorsukat. A fővárosiak sokaságát érintő probléma, hogy a Nyugati lerobbant állapota a váci és a szolnoki vasútvonalra is visszahat, emiatt omlik ott össze nap mint nap a közlekedés. A belváros szomszédságában 25 hektáros vasúti rozsdaovezet éktelenkedik mint kihasználatlan városfejlesztési lehetőség.



Lakhatás | Városfejlesztés



A Nyugati a város Európára nyíló kapuja lehetne: nemzetközi, távolsági és elővárosi vonatokat fogadó korszerű főpályaudvar, körülötte pezsgő városnegyed közparkokkal, kulturális intézményekkel, új lakó- és irodaépületekkel. Évtizedes léptékű, hatalmas munka ez, ami képes Budapestet versenyhelyzetbe hoznia többi közép-európai nagyvárossal, 21. századi minőséget teremt a városi életben és a közlekedésben

egyaránt, így egyszerre szolgálja a nemzet fővárosát és az egész Kárpát-medencét.

Az igen összetett beruházás nemzetközi pályázata 2022-ben sikerrel zárult, a tervezésre uniós forrás is rendelkezésre állt, ám a fejlesztés végül a Lázár János által mesterségesen szított vidék–Budapest ellentét és a beruházási stop áldozatává vált.

Kiállunk a Nyugati pályaudvar fejlesztése mellett! A tervezést újra kell indítanunk, mert csak így lehet a terézvárosiaknak közparkokat, a vasút által elvágott városrészekben élőknek jó összeköttetéseket, a reptérrel vagy a külső városrészekből vonattal utazóknak megbízható szolgáltatást biztosítani. Ahogyan az egy európai nagyváros-hoz illik.

Lakhatás | Városfejlesztés

48

JÓZSEFVÁROSI PÁLYAUDVAR

Az állam által elosztogatott, ebek harmincadjára került, rohadó volt vasúti terület. Szerintünk viszont Budapest fenntartható jövőjének mintaképe lehetne.

A város kellős közepén évtizedek óta romlik, omladozik egy 30 hektáros rozsdazóna, a hajdani Józsefvárosi pályaudvar. Az államnak semmilyen jövőképe nincsen rá azon túl, hogy időnként levág belőle egy-egy darabot – a tíz éve elkészült, de meg nem nyílt Sorsok Háza Múzeum vagy az MTK futballakadémiája számára –, ezzel apránként felélve annak lehetőségeit.

Ez a Hungária gyűrűn belüli városrészek egyetlen nagy, egybefüggő, köztulajdonban álló, hasznosításra közvetlenül alkalmas területe, amely még ma is kiváló lehetőség bérlakások, közparkok, kulturális intézmények elhelyezésére. A korábbi Budapest Fejlesztési Központban –

a VIII. kerülettel és a fővárossal egyeztetve és támogatásukat bírva – készítettünk egy városépítészeti koncepciót, amely egyben tekintett a területre, és a legjobb urbanisztikai elveket, megépült európai példákat szem előtt tartva adott jövőképet.

A terv továbbra is érvényes. A témát napirenden tartva elérjük, hogy a volt pályaudvar Budapest érdekét szem előtt tartó irányba fejlődjön.

Az állam, az önkormányzatok és a partnerségre nyitott ingatlanfejlesztők együttműködésével egy fenntartható, kompakt, sokfunkciós városrészt hozunk létre itt, amely

- 1500–2000 megfizethető, de magas minőségű bérlakást, szolgálati lakást foglal magában, helyben biztosítva a szükséges alapellátást (óvoda, iskola, orvosi rendelő stb.);



- lehetővé teszi a VIII. kerületi önkormányzat által korábban tervezett termálfürdő elhelyezését;
- a legkorszerűbb telepítési, szerkezeti és gépészeti elvek alapján épül: belső részein autómentes, építése és működése a lehető legkisebb ökológiai lábnyommal jár;
- legalább negyedrészt közcélú zöldfelületet, új összeköttetéseket teremtő lineáris parkot foglal magában a Fiumei úti temető és a Koltói Anna tér, illetve a Népliget és a Kőbányai út mentén kialakuló kulturális negyed között;
- gyalogos és kerékpáros kapcsolatot biztosít a belváros és Kőbánya központja között.

Lakhatás | Városfejlesztés



49

ÉPÍTÉSZETI ÉRTÉKMENTÉS

Hogyan óvhatjuk meg a következő generációknak a világ legszebb városát?

Budapest identitását alapjaiban határozza meg a 19. században felépült belváros, amely 12 négyzetkilométer kiterjedésével a világ egyik legnagyobb historizáló építészeti együttese. Ez a homogén városkép összeköt minket a város történetével, és semmivel össze nem tévesztendő hangulatot teremt. De nem vigyázunk rá: a rendszerváltást követően is csak az általános pangás és pénztelenség védte meg a hagyományos városkaraktert, 2010-et követően viszont egyenesen felgyorsult a befektetői tőke kontrollálatlan tevékenysége, és sorra tűnnek el a hagyományos utcaképet meghatározó épületek. A kormányzat sem a város meglévő értékeinek védelmére összpontosít, hanem kizárólag a hatalmi reprezentáció színtereinek visszaidézésére törekszik – gondoljunk a budai Várra!

Az állami műemlékvédelem lerombolásával nem maradt olyan közhatalmi szerv, amely útját állhatná a múltunk és örökségünk lassú, de biztos pusztulásának. A fővárosi önkormányzat ezért különösen nehéz helyzetből indul, ha az értékvédelmet tűzi zászlajára. Azonban nem tehetünk mást, fel kell vállalnunk ezt a feladatot.

Lakhatás | Városfejlesztés

- Általános és alapvető örökségvédelmi eszközként bevezetjük a fordított védelem elvét, ami az épületállomány városképi vagy a helyi identitás szempontjából értékes részének automatikus oltalmát jelenti. A megadott épületek és területek fővárosi rendelet erejénél fogva általános helyi védettség alá kerülnek, melynek pontos szintje az esetleges beavatkozások előkészítése során, egyeztetések révén határozható meg.
- Ösztönözzük a meglévő épületek fejlesztését, részleges átépítését, ha az az eredeti karakter megőrzésével párosul. A tetőtér-beépítések különösen jó eszközei lehetnek a magántulajdonú épületek felújításának.
- Szervezéssel és anyagiakkal is támogatjuk a funkciójukat veszített (pl. barnamezős területen található) értékes épületek adaptív újrahasznosítását.
- Az épületek tömeges felújítása aligha lehetséges a magántőke bevonása nélkül. Kiszámítható, folyamatos párbeszeden alapuló rendszert alakítunk ki, az építési (keret)szabályozás módosításával teremtünk vonzó környezetet a magánkezdeményezések számára.



- Segítjük a lakástulajdonosokat és a vállalkozókat, például a fa ablakkeretek felújítása érdekében vállalkozói klasztert hozunk létre, hogy így is segítsük a történeti városkép megőrzését.
- Megvédjük Budapest egyedi városképét az öncélú felhőkarcoló-építési ötletektől. Nem vagyunk a magasházak ellen, de azokat csak igen szigorú látványképvédelmi vizsgálatok után, az UNESCO világörökségi címet nem veszélyeztető módon tartjuk elképzelhetőnek.

50

MINTAVÁROSRESZ

„Hiszem, ha látom” – Lássuk hát, milyen egy valóban 21. századi, európai városrész!

A 20. század első felében sok európai nagyvárosban, köztük Budapesten is mintalakótelepek, kísérleti városrészek épültek a modern építészet és lakhatás alapelveinek bemutatására, továbbfejlesztésére. Ma a téma újra aktuális: a városoknak szembe kell nézniük többek között a klímaváltozás, a növekvő társadalmi feszültségek és a szuburbanizáció káros hatásaival. A városfejlesztésben számtalan kívánatos új alapelv, technológia, módszer alakult ki, amelyek a spontán piaci folyamatok során sem teljességükben, sem részleteikben nem tudnak érvényre jutni. Budapest e téren (is) le van maradva: a középszerűség diktál, a másutt bevált megoldásokat sokszor átvenni sem merjük, nemhogy saját viszonyainkra adaptálni azokat. Városi léptékben egyáltalán nem születtek úttörő kezdeményezések a rend-

szerváltás óta, a közbeszédet a „miért nem lehet megcsinálni” szemlélet uralja.

Ezen úgy tudunk túllépni, ha első kézből megismerhető egy működő példa. Olyan mintavárosrészt hozunk létre, amely bemutatja a legjobb kortárs szervezeti, urbanisztikai és építészeti megoldásokat. Klímatudatos, zöldben gazdag, szociálisan és rendeltetésében sokrétű, gyalogoscentrikus, saját örökségét tisztelő együtttest alakítunk ki. Ez történhet partnerségben a magántőkével és az állammal is, de mindenképpen olyan helyszínen, amely a budapestiek számára emblematikus.

A közelmúltban készült Déli Városkapu – Diákváros mesterterve összegezi és a lehető legkorszerűbb módon alkalmazza ezeket az alapelveket Budapest jelenlegi legígéretesebb folyóparti helyszínén, a Ráckevei-Duna mellett, a belváros-



tól alig egy kőhajításnyira. De ha ott nem, másutt, akár Józsefvárosban is létrejöhet az új budapesti mintanegyed.

Lakhatás | Városfejlesztés



51

ENERGETIKAI ÖNELLÁTÁS

A fővárosi intézmények és cégek épületeinek kihasználatlan tetőfelületére napelemeket telepítünk, ami jó a város kasszájának és jó a Földnek is.

Ha napelemfarmokról esik szó, üvegtáblákkal telerakott szántóföldek jutnak az eszünkbe, ám megújuló energiát a mezőgazdaság és a természet zavarása nélkül is lehet termelni. A Fővárosi Önkormányzat és cégeinek a tulajdonában lévő épületek ebből a szempontból teljesen kihasználatlanok, pedig a járműtelepek vagy a szennyvíztisztítók sokhektáros tetőfelülete alkalmas lenne erre a célra. Különösen azok a kedvező helyszínek, ahol az áramfogyasztás helyben is magas, például járművek töltése miatt.

Csatlakozunk a megújuló energia forradalmához, ezzel a gyakorlatban is elősegítve a – szóban sokat hangoztatott, de valóra nem váltott –

klimavédelmi célok teljesítését. Célul tűzzük ki, hogy minél több fővárosi intézmény legyen energetikailag önellátó. Erre lehetőséget nyújt a jelentős napenergia-termelési kapacitás, a változatos fogyasztási szokások (pl. e-autóbuszok töltése), az energiatárolási lehetőségek (hűtő-fűtő eszközök energiatároló képessége), továbbá energiaközösségek létrehozása a termelés és fogyasztás lokális összekapcsolásával. Hogy valóban hatékonyak legyenek, a beruházásokat természetesen összekötjük az érintett telephelyek átfogó energetikai korszerűsítésével is.

Nemcsak az áram- és fűtési költségeket csökkentjük ezáltal, hanem bevételeket is szerzünk a hálózatba táplált többletenergiával, így hozzájárulunk Budapest gazdasági önállóságához.

Lakhatás | Városfejlesztés

52

TÁVVEZETÉKEK FÖLD ALÁ HELYEZÉSE

Programot indítunk a zavaró távvezetékek föld alá helyezésére. Így mérsékeljük a környezetterhelést, és zöldfelületeket szabadítunk fel.

A külső kerületekben szétnézve szinte bárhol a szemünk elé tolakodik a magas távvezetékoszlopok és a légkábelek látványa. A közép-európai nagyvárosokhoz képest példátlan mértékű légvezeték-hálózat fonja be Budapestet: Németországban a villamos hálózat 80 százaléka föld alatti, míg Magyarországon mindössze 10 százalék az arányuk. A távvezetékek az elektromosmög mellett vizuálisan is romboló hatásúak, nyomvonalaik számos zöldterületen akadályozzák a barátságosabb, vonzóbb környezet megteremtését.

A város terjeszkedése során, még a rendszer-váltás előtt légvezetékekkel „szennyezett”

városrészekben ezért föld alá helyezzük (illetve helyezettjük) a nagyfeszültségű elektromos vezetékeket. Így fellélegezhetnek a lakótelepeken – például a Havannán vagy Kőbánya-Újhegyen élők –, valamint a különféle zöldfolyosókat szabadidős célra használók, például a Rákos-patak vagy az Aranyhegyi-patak mentén. Ilyen programok egyébként Magyarországon is sikerrel folynak, például az Észak-budai Tájvédelmi Körzetben, és műszakilag rutinbeavatkozásnak számítanak.

A programot lehetőleg útfelújítással, parkosítással, patakrevitalizációval kötjük össze, hogy a lakókörnyezet minőségét átfogóan javítsuk. Ezáltal nemcsak a városkép javul, de a környező ingatlanok értéke is növekszik.

Első lépésként kezdeményezzük a villamosenergia-törvény módosítását: bizonyos laksűrűség



mellett legyen kötelező az infrastruktúrát a föld alá vinni; a közműcégek ezáltal motiválhatók a további cselekvésre. Azonosítjuk a legsúlyosabban „vezetékszennyezett” budapesti városrészeket, és a szolgáltatókkal összefogva komplex beruházásokat hajtunk végre.

Lakhatás | Városfejlesztés

LAKHATÁS OTTHONTEREMTÉS

Lakhatási válság van.

Jelentős vagyon és családi tőke nélkül Budapesten ma lehetetlen saját lakáshoz jutni. Egy átlagos albérlet ára megközelíti a nettó mediánfizetést, vagyis egy kétkeresős család jövedelmének csaknem a fele erre megy el. Önkormányzati bérlakás piac szinte nem létezik, amin a jelenlegi városvezetés lakásügynökségi modellje sem segít: a nagy hírveréssel beharangozott program 7 év alatt 500 lakást érintene, miközben tíz- és százazrek változtatnának az élethelyzetükön és lakáskörülményeiken.

Mivel a fővárosban nem találnak megfizethető otthont, jobb híján távolabb költöznek: vállalják az ingázást az agglomerációból, vagy egyenesen külföldön próbálnak boldogulni. Az első esetben fokozódik a város szétterülése annak minden negatív következményével, a másodikban Magyarország újabb polgárait veszíti el.

Az ingatlanpiacot az elmúlt 30 évben kizárólag a magántőke szempontjai és érdekei alakították, a közszféra nem tartotta feladatának a lakhatás elősegítését. A jelenlegi kormányzat a probléma azonosításáig sem jutott el (vagy ha igen, a vidékpolitika jegyében a mezőhegyesi ménesbirtok fejlesztését tartja megfelelő válasznak), tehát a Fővárosi Önkormányzatnak kell felvállalnia ezt a feladatot. Szükség van aktív cselekvésre, világos irányok kijelölésére és folyamatos nyomásgyakorlásra, illetve a magántőke aktivitásának élénkítésére és szervezésére, szabályozására.



Jelentős köztulajdonban lévő, hasznosításra alkalmas ingatlanok találhatóak a fővárosban, de ezekre az államnak nincs városfejlesztési, lakáspolitikai koncepciója. Mi segítő kezet nyújtunk ebben, koordinálunk, szabályozunk és tervezünk azért, hogy enyhüljön a lakásínség Budapesten.

- Kezdeményezzük a szunnyadó, jó helyzetű barnamezős területek lakáscélú beépítését. A Főváros tulajdonában álló ilyen, értékes és alkalmas területeket nem eladjuk, hanem hasznosítjuk, például leállítjuk a kelenföldi kollégium értékesítését.
- Kollégiumok és szolgálati lakások építésével, ingatlanfejlesztőkkel együttműködésben csökkentjük a hosszú távú albérletkiadás iránti keresletet, ezzel lejjebb szorítva az árakat.
- A szabályozás módosításával csökkentjük a rövid távú (Airbnb jellegű) lakáskiadás terjedését, relatív előnyhöz juttatva a hosszú távú piaci lakáskiadást.
- Tudásátadással, koordinációval és jogi-pénzügyi garanciákkal segítjük a meglévő lakásállomány megújítását, a jelen igényeknek megfelelő elrendezésű és felszereltségű, környezetileg fenntartható lakások arányának növelését.

53

SZOLGÁLATILAKÁS-PROGRAM

A lakhatási válság a legerősebben azokat sújtja, akiktől a város működése és néha az életünk függ.

Budapesten megfizethetetlenül drága lett a lakásvásárlás, de még az albérlés is. Az elmúlt években az ingatlanárak és a bérleti díjak nagyobb mértékben növekedtek, mint a jövedelmek, különösen a közszolgálatban dolgozók jövedelme. Részből emiatt krónikus hiány alakult ki a fővárosban pedagógusokból, ápolókból, rendőrökből, busz- és villamosvezetőkből, akik egyszerűen nem találnak otthont a fővárosban. Vagy az agglomerációba kényszerülnek, vagy külföldön vállalnak munkát. A város fejlődése, sőt működése is veszélybe kerül emiatt.

Enyhítjük a közszférában dolgozók lakhatási problémáit, hozzájárulva a közszolgáltatások biztonságának javításához és a főváros verseny-

képességének növeléséhez. A következő ciklusban legalább 10 000 új szolgálati lakás építését kezdjük meg a közszolgálatban dolgozóknak függetlenül attól, hogy állami vagy önkormányzati szervezetnél dolgoznak. Ezek korszerű, változatos méretű, az egyfős és családos háztartások számára is megfelelő otthonok lesznek.

A megvalósítás négyoldalú együttműködésben történhet: a Főváros helyet, szabályozást és támogatást, a kormányzat és a kerületek fejlesztési támogatást (és adott esetben telket), az ingatlanbefektető pedig építést és üzemeltetést biztosít. Törekszünk az építési szabályok egyszerűsítésére (parkolószám minimalizálása, közösségi szolgáltatások integrálása), amivel kedvezőbb beruházási környezetet teremtünk.

Lakhatás | Otthonteremtés



Megfizethető lakhatás az egyetemi hallgatóknak, megfizethető otthon a budapestieknek.

Budapesten több, mint 150 000 hallgató tanul a felsőoktatásban, nagy részük vidéki vagy külföldi, ám mindössze 14 000 kollégiumi férőhely áll a rendelkezésükre. Ez a szociálisan rászoruló hallgatók számánál is jóval kevesebb, emiatt vannak, akik a lakhatás megoldatlansága miatt szorulnak ki a felsőoktatásból. A kollégiumi épületek átlagéletkora 56 év, a férőhelyek mindössze 23 százaléka felel meg a nemzetközi minőségi követelményeknek, 74 százaléuk felújításra szorul.

Az elszomorító adatok mögött nemcsak az sejlik fel, hogy Budapest már akkor elveszíti jövőbeli értelmiségét, amikor azok elkezdik tanulmányukat, hanem az is, hogy mindez komoly keresletet jelent az albérleti piacon, és felhajtja az árakat.

Az állam korábban már felismerte, hogy a helyzet megoldásért kiált, ezért jött létre 2017–2022 között a Déli Városkapu – Diákváros projekt, amely a IX. kerületben egy új, minden szempontból korszerű városrészben biztosított volna elhelyezést több ezer hallgatónak. Ehelyett a területet a kínai Fudan Egyetem kezére akarták adni, amiről azóta sem hallani, így aztán rozsdavezetként rohad tovább.

A felsőoktatási hallgatók lakhatási helyzetének javítására többlépcsős programot indítunk, célunk, hogy az évtized végéig az egyetemekkel együttműködésben 10 000–rel növeljük a férőhelyek számát:

- Első lépésként a meglévő fővárosi ingatlanállomány hasznosításával, épületek felújításával nyújtunk támogatott, az albérleteknél kedvezőbb árú lakhatást. Nem adjuk el



az elhíresült kelenföldi kollégiumépületet, sőt az lehet a program első eleme.

- A következőkben tárgyalunk a kormánnyal a Diákváros projekt felélesztése érdekében, amely teljes értékű, differenciált megoldást nyújthat a szinte díjmentes kollégiumoktól az igényes diáklakásokig.

55

PANELPROGRAM

A városkép meghatározó elemei, amelyek még évtizedekig velünk lesznek. Tegyük őket szerethetővé és korszerűvé!

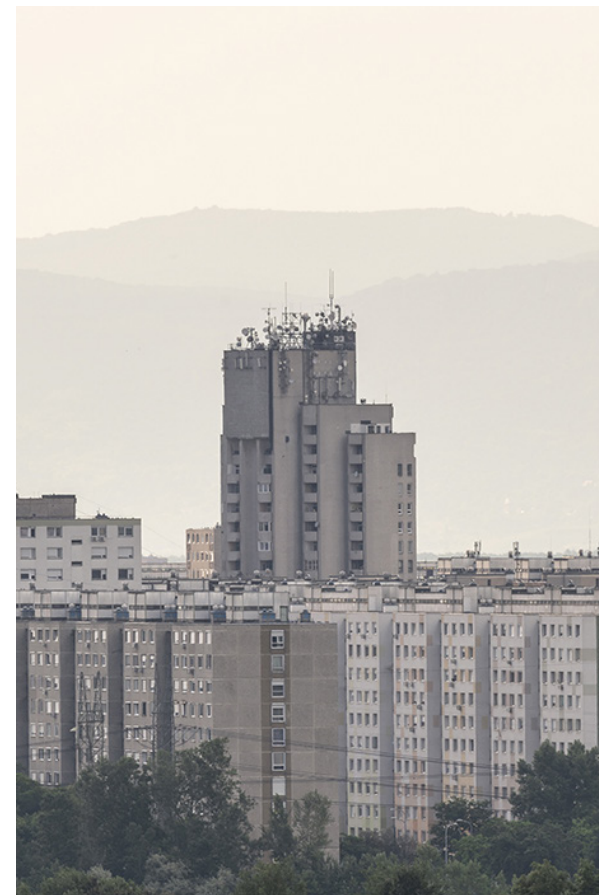
Budapest a panelházak korszerűsítésében jelentősen elmaradt más közép-európai nagyvárosokhoz képest. A felújítások – jellemzően pénzhiány, a pályázatok jellege, illetve az érintettek ismerethiánya miatt – általában kimerülnek a 15–20 évvel ezelőtti, hamar avuló technológiával megvalósított homlokzatszigetelésben és nyílászárók beépítésében. Holott a panelépületek szerkezetileg megbízhatóak, és még évtizedekig százazrek számára kínálhatnak kielégítő lakáskörülményeket.

Ezért egy társasházi tanácsadó iroda felállításával műszaki és jogi támogatást nyújtunk a lakóközösségeknek. Ennek része különféle títustervek kidolgozása, illetve hazai viszonyokra történő adap-

tálása a korszerű, időtálló és esztétikus szerkezeti, gépészeti stb. megoldások elterjesztése érdekében. De része a napenergia-termelés, illetve amint erre az MVM lehetőséget teremt, a lokális megújulóenergia-termelők és –fogyasztók összekapcsolásával energiaközösségeket is létrehozunk.

Mintaprojektet indítunk az érintett kerületekkel közösen egy-egy konkrét paneles technológiával épült épülettömb átfogó felújítására (nagyjából az óbudai Faluház mintájára, de a közben eltelt tíz év tapasztalatait, illetve a külföldön felgyűlt ismereteket hasznosítva), ami alapján finomhangolható a további intézkedések.

A közös használatú, félig privát, félig nyilvános terek megújítása, a földszinti zónák rendezése hazánkban eddig nem kapott kellő figyelmet, pedig a környező közterületekkel együtt nagy lehetőség az életminőség javítására.



A bevonható források nagyságától függ, hogy a fentieket a Fővárosi Önkormányzat részéről további pénzügyi támogatással is ki tudjuk-e egészíteni (hitelgarancia, kedvezményes hitel, közvetlen pályázati források).

Lakhatás | Otthonteremtés

TÁRSASHÁZAK TÁMOGATÁSA

**A társasházi lét számos frusztráció forrása.
A Főváros azonban képes segíteni!**

Budapest lakóinak nagy hányada társasházban él. Sajátos problémáikkal Budapest vezetése soha nem foglalkozott, miközben a polgárok döntő többségének legértékesebb vagyontárgya az otthona. A városi lakóépületek állapota számos városképi, energiahatékonysági, közbiztonsági, általános lakhatási és élhetőségi kérdést is felvet.

A társasházi lakások tulajdonosainak együtt kell működniük a ház egésze és a közös tulajdonban álló részek miatt. Több mint egymillió budapesti nagyon jól tudja, ez milyen nehéz és frusztráló, milyen gyakran siklanak ki jó kezdeményezések a közömbösség miatt. Ezen a tudás megosztásával és a cselekedni kész szereplők támogatásával változtatni tudunk.

- Felállítjuk a Főváros társasházi tanácsadó irodáját, amely a felhalmozott szaktudásra építve műszaki és jogi tanácsadással, koordinációval segíti a társasházakat. A jó gyakorlatokat online is elérhetővé tesszük.
- Közzétesszük a felelős társasházi gazdálkodási joggyakorlatok útmutatóját, ami bemutatja, mit tegyen a társasház a megtakarításaival, a ház állapotától függően milyen beruházásra hogyan készüljön fel. Rábírjuk a bankokat, hogy dolgozzanak ki egyedi társasházi pénzügyi konstrukciókat, tegyék közérthetővé a hitelezési gyakorlatukat.
- Az 1945 előtt épült társasházak – bár részleteikben egyediek – jellemzően hasonló műszaki problémákkal küzdenek. A beázó tető, az elavult vízvezetékek és elektromos rendszer mellett a lakóközösségek kevés figyelmet és pénzt tudnak fordítani



az energetikai korszerűsítésre vagy az építészeti értékek megóvására. Uniós támogatások biztosítását kezdeményezzük a kormánynál azzal a céllal, hogy pályázati támogatásokkal, illetve tanácsadással segíthessünk.

- Kezdeményezzük a társasházi törvény módosítását annak érdekében, hogy a minősített többség elegendő legyen a tetőtér-beépítéshez (új albetétek létrehozásához), ezzel ösztönözve a leromlott állapotú belvárosi lakóházak megújulását.

Támogatjuk a nagyvárosi lakhatás megoldásának korszerű formáit, segítjük a lakáshoz jutást, lakásfenntartást és a közösségépítést.

A lakásszövetkezetek magyarországi gyakorlata kevésbé vonzó, sokak számára negatív tapasztalatokat hordoz. Az európai példák azonban azt mutatják, hogy igenis alkalmasak arra, hogy kisebb kezdőtőkével lehessen lakást építeni, vagy a piacinál kedvezőbb bérleti díjakkal biztosítani a lakhatást.

A szövetkezeti modellben a szövetkezet tulajdonában van az ingatlan egésze vagy a közös terek, magában a szövetkezetben rendelkeznek tulajdonrészrel a résztvevők. Így a szövetkezetnek jóval nagyobb a cselekvési szabadsága, mint egy társasháznak. Az épületek és a közösségi terek üzemeltetése és fenntartása is közösségi formában történik. Új építés esetén a szövet-

kezeti modell lehetővé teszi, hogy a résztvevők egy kisebb összeggel szálljanak be az építkezés költségeibe, majd a bérletidő-befizetések fedezék a szövetkezet által felvett hitelt és az ingatlan fenntartását, nem a lakóknak kell egyenként hitelt felvenniük. A lakhatás biztonsága hasonló a saját tulajdonú lakáshoz, de összességében kisebb tőkebefektetést igényel. Bécsben kiterjedten és sikeresen működik ez a modell.

Ez a forma lehetővé teszi azt is, hogy egyedi igényekkel rendelkező csoportok az életformájuknak megfelelő lakásokat építsenek (sok család nagy közösségi terekkel, egyszülős családok közösségi szolgáltatásokkal, idősek stb.), vagyis a mostaninál rugalmasabb és innovatívabb lakhatási megoldásokhoz vezethet. Az európai tapasztalatok szerint, a lakásszövetkezetek az ingatlanfejlesztési piacon megrendelőként fellépve ahhoz is hozzájárulnak, hogy jobb

minőségű, változatosabb és tartósabb értéket képviselő épületállomány alakuljon ki.

A felállítandó tanácsadó irodán keresztül

- műszaki és jogi tanácsadással, koordinációval segítjük a lakásszövetkezetek létrehozását, működését;
- jógyakorlatokat gyűjtünk és teszünk közzé, támogatjuk a tapasztalatcserét;
- együttműködünk a pénzintézetekkel a finanszírozási konstrukciók kidolgozásában;
- az ingatlanfejlesztőkkel, építőipari vállalkozókkal együttműködünk a megvalósítás érdekében;
- mintaprojekteket indítunk, segítjük a szövetkezeti tagok egymásra találását, a jogi konstrukció kidolgozását, a megállapodást a pénzintézetekkel és építőipari vállalkozókkal.

VALÓDI

GAZDASÁGFEJLESZTÉS

VALÓDI GAZDASÁGFEJLESZTÉS

Budapestre ma sokan úgy tekintenek, mint forráshiányos, sőt „kivéreztetett” városra.

Kétségtelen tény: az elmúlt években több olyan sokkhatás érte a fővárost, amely a költségvetési egyenlegére is kihatott; elég, ha a Covid-járványra, a kormány által megnövelt szolidaritási adóra vagy a drasztikusan emelkedő energiaárakra gondolunk. Az is tény, hogy a kormány elvont forrásokat, Lázár János pedig még azokat a fejlesztéseket is leállította Budapesten, amelyekre lett volna uniós pénz.

De valóban ennyire kiszolgáltatott lenne Budapest, hogy csak a kormánytól vagy az Európai Uniótól érkező forrásokon múlik, mit tud megvalósítani? És valóban nem tehet mást a főpolgármester, mint hogy áldozatként tehetetlenül széttárja a kezét?

Mi azt valljuk, van másik út – amellet, hogy a kormánnyal a káros pártpolitikai csaták lezárása és az uniós források minél nagyobb arányú megszerzése továbbra is cél kell maradjon.

Kezdeményező hozzáállással, proaktív gazdaságfejlesztési lépésekkel, a városban rejlő gazdasági és innovációs potenciál kiaknázásával a város a teljes kiszolgáltatottság helyett nagyobb mértékben támaszkodhat saját, belső erőforrásaira.

Ehhez az szükséges, hogy Budapest vezetése rendelkezzen vízióval a város jövőjére vonatkozóan, és saját figyelmét ne kizárólag az önkormányzati törvény által előírt kötelező feladatok ellátására fordítsa, hanem építsen szö-



vetséget mindazokkal, akik a várost fejlesztik, akik Budapesten hozzáadott értéket teremtenek: ingatlanfejlesztőkkel, nagyvállalatokkal, a kutatás-fejlesztés és innováció szereplőivel, különös tekintettel az egyetemekre.

Budapest egyetemváros, de egyetemeinek ma alig van kapcsolata a várossal és egymással. A főváros pedig nem aknázza ki mindazt a tudást és innovációs potenciált, amit egyetemei, egyetemi dolgozói és hallgatói jelentenek. Pedig éppen az itt megjelenő kutatás-fejlesztési tevékenység és az itt koncentrálódó tudástőke az, amire Budapest építhet.

Ezeket a magas hozzáadott értéket előállító, tudásintenzív iparágakat és szolgáltatásokat kell minél nagyobb arányban Budapestre vonzani a mesterséges intelligenciától a kreatív iparágakon vagy épp a robotikán át a biotechnológiáig annak érdekében, hogy Budapest gazdasági téren is fel tudja venni a versenyt Európa és a világ többi városával, ne veszítse el tehetséges fiataljait, megőrizze és javítsa az itt élők életminőségét.

Ennek érdekében a városvezetésnek aktívan kell tennie, a fővárost nemzetközi szinten képviselnie, Budapestet nemzetközi környezetben is megjelenítenie.

Továbbra is építeni szükséges a gazdaság egyik húzóágazatára, a **turizmusra**, ahol szintén túl kell lépni a kötelező feladatkörökön: a budapesti **turisztikai és gasztronómiai élet azon szereplőinek**, akik jó helyé teszik ezt a várost, és akik nemzetközi jó hírünket keltik, **tudniuk kell, hogy a városvezetés partnerként tekint rájuk** és segít abban, hogy vállalkozásukat felvirágoztassák. Ehhez a párbeszédhez meg kell teremteni a szükséges fórumokat.

Természetesen a fővárosnak továbbra is fel kell tudnia használni az érkező **uniós forrásokat**, de lehetőség szerint sokkal nagyobb mértékben olyan célokra, amelyek hatékonyan orvosolják a budapestiek valódi problémáit. A belváros turisztikailag frekvenciált tereinek fejlesztése helyett a **forrásokat elsősorban a külső kerületekre** kell fordítani. A forrásfelhasználás megvalósításához pedig **terveztetni kell**, hogy a felszabaduló összegek, máshol



bedőlt, visszaadott projektek esetén legyen milyen tervek alapján lehívni a pénzt, és akár nemzetközi pályázatokon is sikeresen szerepelni. A legsikeresebb projektek mindig azok, amelyeknek az előkészítettsége olyan szintű, hogy a forrás rendelkezésre állásakor már az első kapavágást is meg lehet tenni. A következő 5 évben folyamatosan ilyen projekteket kell előkészíteni.

Ami pedig a kormánnyal való viszonyt illeti: Budapest főpolgármesterének minden esetben a főváros érdekeit kell képviselnie a kormányzat különféle szintjeivel folytatott tárgyalásokon is. Reális, gondosan előkészített tervekkel, megalapozott tárgyalási pozícióval van arra esély, hogy ez sikerrel járjon. Különösen hasznos e tekintetben, ha a főpolgármester nem harcállásként használja a fővárost, ahonnan a következő miniszterelnöki választásra felkészül, hanem kizárólag Budapest érdekei szerint tárgyal, próbál megállapodni és vállal nyilvános konfliktust, amikor az a legcélravezetőbb.

Gazdasági programunk konkrét vállalásai, intézkedései két főbb alprogramhoz kapcsolódnak.

- 1. Új lendületet Budapestnek!** programunk célja, hogy támogassa a fővárosban rejlő gazdasági, innovációs és kreatív lehetőségek kiaknázását, és új lendületet adjon Budapest gazdaságfejlesztésének.
- 2. Büszkeségünk: Budapest** programunk célja, hogy Budapest turizmusának régóta fájó pontjait orvosolja úgy, hogy annak elsődleges hasznélvezői a budapestiek legyenek.

VALÓDI GAZDASÁGFEJLESZTÉS ÚJ LENDÜLETET BUDAPESTNEK!

Ha beleolvasunk a 150 évvel ezelőtti, a Budapest városegysítésének környékén megjelent napilapokba és folyóiratokba, több alkalommal találkozunk a „világváros” kifejezéssel. Igen, Budapest egyesítői és akkori lakosai azt vallották, hogy Magyarország fővárosának világvárossá kell válnia, amely gazdagságában, innovációs képességében, modernitásában, életszínvonalában és szépségében nem marad el Európa vezető városaitól.

Ez a szándék öltött testet végül a kontinens első metrójában, ez tette világhírűvé a magyar malomipart, ezért építettük fel a világ legnagyobb lánchídját, a régi Erzsébet hidat. Ebből a tenni akarásból és hitből született meg az a Budapest, amelynek máig csodájára jár a világ.



De mi a helyzet a mai Ganz Ábrahámokkal, Csonka Jánosokkal, Mechwart Andrásokkal? A vállalkozókkal, az új ötletek megálmodóival, azokkal, akik értéket teremtenek Budapesten? Vajon teret és lehetőséget kapnak-e a kibontakozásra?

És hová pozicionáljuk ma Budapestet a városok versenyében akkor, amikor Bécs lassan elérhetetlen távolságba kerül, sőt már Pozsony is előzni látszik minket?

Nem lehetünk kishitűbbek azoknál, akik Budapest születésekor világvárosnak álmodták meg a fővárost. Eleinkhez hasonlóan szövetségre kell lépünk fejlesztőkkel, vállalkozókkal, innovátorokkal annak érdekében, hogy kiaknázhassuk a városban szunnyadó gazdasági potenciált.

58

BUDAPEST GAZDASÁGFEJLESZTÉSI KÖZPONT

Önálló gazdaságfejlesztési szervezet hozunk létre annak érdekében, hogy Budapest az európai és világtrendek ismeretében folyamatosan nyomon kövesse és proaktívan alakítsa gazdaságának fejlődését.

Budapest nem maradhat le Pozsony, Prága, Tallinn vagy Varsó mögött, ezért legalább olyan tudatossággal kell foglalkozunk fővárosunk gazdaságával, ahogy ezek a városok teszik.

Ezért létrehozuk a Budapest Gazdaságfejlesztési Központot, egy olyan professzionális szakmai szervezetet, amelynek feladata, hogy

- együttműködéseket építsen ki vállalkozói szervezetekkel, egyetemekkel, nagyvállalatokkal;
- nyomon kövesse a főbb gazdasági szereplők, ágazatok működésének hatását

a fővárosra, illetve a fővárosi tevékenységek hatását ezeknek a szereplőknek a működésére, egyben szakpolitikai, gazdaságfejlesztési javaslatokat dolgozzon ki;

- aktívan képviselje Budapestet a nemzetközi térben, vonzzon be forrást, fogalmazza meg és képviselje Budapest fejlesztési lehetőségeit;
- kapcsolatokat építsen ki hazai és nemzetközi ingatlanfejlesztőkkel és befektetőkkel annak érdekében, hogy a magántőkében rejlő városfejlesztési potenciál is kiaknázható legyen;
- kövesse nyomon az egyetemeken zajló innovációs tevékenységeket, és támogassa a budapesti kutatás-fejlesztési potenciálra, a tudástökre alapozó ágazatok, vállalatok megtelepedését;
- vonzza Budapestre azokat a magas hozzáadott értéket előállító vállalkozásokat,

amelyeket a budapesti életminőség, egyetemi szféra és innovációs környezet mellett lehetséges; legyünk versenyben Tallinn-nal és Varsóval!



Valódi gazdaságfejlesztés | Új lendületet Budapestnek!

EGYÜTTMŰKÖDÉSSEN AZ EGYETEMEKSEL

Új szintre emeljük az együttműködést a felsőoktatási intézményekkel annak érdekében, hogy a város gazdasága és polgárai profitálhassanak a budapesti tudástőkéből.

Budapest egyetemváros, felsőoktatási intézményei ma mégis szigetszerűen működnek. Alig van kapcsolatuk a városvezetéssel, az itt működő gazdasági szereplőkkel, az egyetemeken és

kutatóintézetekben megszülető tudás és innováció pedig csak kevéssé gazdagítja a városlakók életét. Óriási kihívást jelent a fővárosban tanuló tehetséges fiatalok itthon tartása is: sokan külföldön próbálnak szerencsét közülük.

Itt az idő ezen változtatni! Használjuk az egyetemeken, kutatóintézetekben koncentrálódó tudást arra, hogy magas hozzáadott értéket előállító, tudásintenzív iparágakat, szolgáltatásokat vonzzunk Budapest gazdaságának élénkítése érdekében. Teremtsünk élő kapcsolatot a fővárosi cégek és az egyetemek között, hogy az egyetemi innovációk a városlakók életében is megjelenjenek.

Fontosnak tartjuk, hogy az alapítványi fenntartású egyetemek kuratóriumában – a vidéki városokban működő egyetemekhez hasonlóan – helyet kapjanak a főváros delegáltjai.



Valódi gazdaságfejlesztés | Új lendületet Budapestnek!

60

MADE IN BUDAPEST

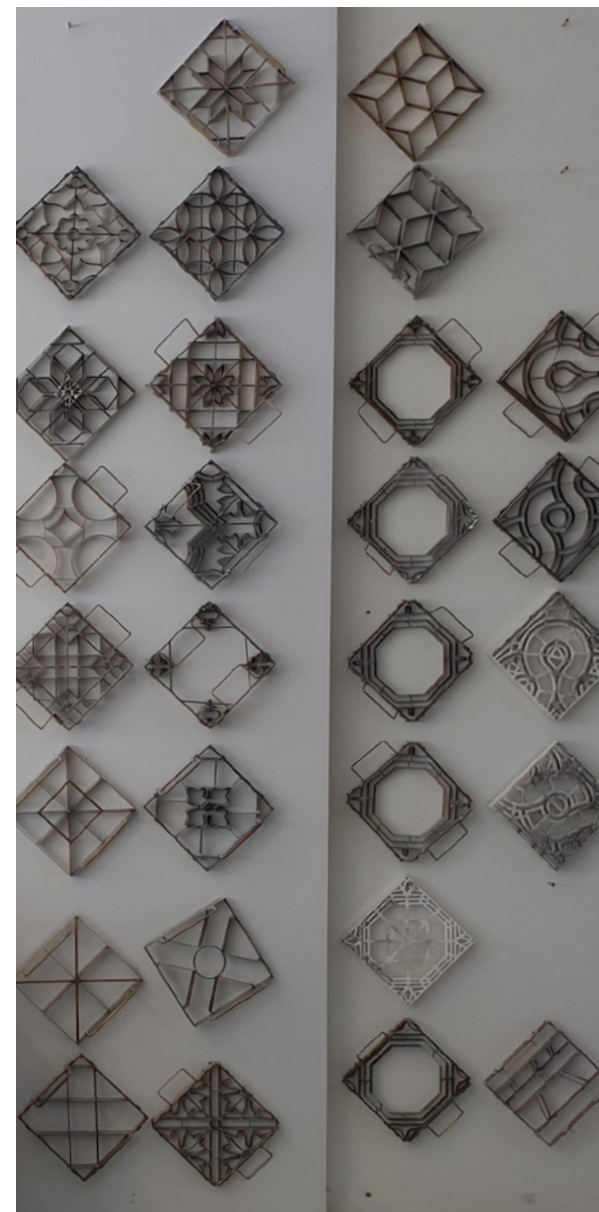
A Made in Budapest védjegy fel- és megismerhetővé teszi mindazt az értéket, amelyet Budapesten állítottak elő azért, hogy támogassuk az innovatív, kreatív vállalkozásokat, ágazatok működését a fővárosban.

Budapesten ma számos termék készül a biciklitől a csokoládéig, és számos szolgáltatás központja található itt a biciklis futároktól az új, innovatív applikációkig. Sokszor maguk a budapestiek sem tudják, hogy egy általuk rendszeresen vásárolt termék vagy épp kedvenc filmjük egy részlete mind-mind a fővárosban jött létre. Eljött az idő, hogy láthatóvá tegyük, mennyi érték születik nap mint nap Budapesten az itt dolgozók munkája révén! Ez már csak azért is fontos, hogy választási helyzetben – lokálpatriótaként – a budapesti termék, szolgáltatás mellett tegyük le a voksot.

Ezért létrehozuk a Made in Budapest márka-megjelölést, amit minden olyan magas minőségű termék és szolgáltatás viselhet, amelyet Budapesten hoztak létre.

Ezek a termékek, szolgáltatások promóciós lehetőségeket, például vásári megjelenési lehetőségeket, marketingtámogatást is kapnak majd, és bevonjuk őket a budapesti kedvezmények körébe is.

Elsősorban olyan ágazatokat fogunk ezzel a védjeggyel támogatni, mint a kreatívipar, a zöldgazdaság, illetve más, magas hozzáadott értékű terméket előállító szektorok.



Valódi gazdaságfejlesztés | Új lendületet Budapestnek!

61

CSEPEL MŰVEK MINTAPROGRAM

132 év után a Csepel Művek legyen újra a városfejlődés motorja!

A Csepel Művek területén 1892 óta zajlik ipari tevékenység, ekkor hozta létre Weiss Manfréd a mai gyárváros elődjét. Ez az ipar- és városfejlődés szempontjából is páratlanul értékes örökség ma parlagon hever. A Művek területe szinte teljesen magánkézben van, a tulajdonviszonyok kaotikusak, az épületek és az utak állapota romlik, közös képviselő vagy menedzsment nincs. Ugyanakkor ma is komoly ipar van itt jelen, saját erős fejlesztésekkel.

A célunk egy olyan mintaprogram indítása, amely a Csepel Műveket több, mint 130 év után újra egy modern világváros innovációs negyedévé emeli. Az ipari tevékenységeket összefogó szervezett tudatos szolgáltatásfejlesztés indítható, városi funkciókkal és helyszínekkel, illetve az örökség



bemutatásával. A tulajdonviszonyok rendezésével és a közterületek fejlesztésével az ipari és városi kapcsolatok is fellendíthetők, ami a Műveket újra Csepel és a főváros motorjává formálhatja.

A tervezett fejlesztések:

- a Művekben ma is működő ipari tevékenység koordinált fejlesztése, klaszter és ipar 4.0 mintaprogram létrehozása;
- az ipari tevékenységet kiegészítő szolgáltatások és kereskedelem fejlesztése, a terület bekapcsolása a város életébe;
- mintavárosrész létrehozása: ipari zóna városi élettel;
- A Csepel Művek örökségére épülő városfejlődés támogatása;

- Csepel Művek Tudásközpont és Múzeum az örökség, a jelenlegi tevékenység és a jövő bemutatására;
- az épített örökség védelme és fejlesztése a tulajdonosokkal együttműködésben;
- az utak és közterületek tulajdonviszonyainak és fenntartásának rendezése;
- a Duna-part és a közterületek összekapcsolása Csepel központjával.

Valódi gazdaságfejlesztés | Új lendületet Budapestnek!

VALÓDI GAZDASÁGFEJLESZTÉS BÜSZKESÉGÜNK: BUDAPEST

Büszkék vagyunk Budapestre, és szívesen fogadunk mindenkit a világ bármely pontjáról, aki azért érkezik ide, hogy felfedezze, megismerje, néhány napra elmerüljön a forgatagában.

A turizmus Budapest egyik legfontosabb, nemzetközileg versenyképes gazdasági ágazata. Munkahelyeket teremt és az idegenforgalmi adó révén közvetlenül, a várossárka erősítésén keresztül pedig közvetetten is hozzájárul Budapest fejlődéséhez.

A turizmusnak árnyoldalai is vannak azonban, melyekkel a városvezetésnek foglalkoznia kell: a turisták által használt járművek, az Airbnb miatt kiürülő városrészek, vagy épp a bulinegyed együttélési problémái sem lehetnek csupán kerületi ügyek.



Célunk tehát nem lehet más, mint hatékonyan fellépni a turizmus negatív hatásai ellen, és kezdeményezőként élen járni abban, hogy Budapest az olcsó tömezturizmus helyett a jó ár-érték arányú minőségi élmények irányába fejlődjön.

62

BUDAPEST ELSŐ LÁTÁSRA

Hozzuk rendbe nagy pályaudvaraink előtereit és aluljáróit, valamint a repülőtéri bevezető út környezetét, hogy méltóvá váljanak Budapesthez!

Mi, akik Budapesten élünk, pontosan tudjuk, hogy városunk sokkal szebb, mint amit a Déli pályaudvar a mai állapotában sugall, sokkal rendezettebb, mint a Keleti pályaudvar környéke, és sokkal jobb élményeket tartogat, mint amit a repülőtéri úton érkező turista először gondolna.

A hazaérkezők és az idelátogatók első élménye azonban mégiscsak a reptéri út vagy valamelyik nagy pályaudvar. Itt az idő, hogy emeljünk ezek környezetének színvonalán azért, hogy Budapest már első látásra felemelő élményt nyújtson nemcsak a turistáknak, de a hazatérő budapestieknek is.

Ezért a MÁV-val együttműködve rendezzük a Keleti és a Nyugati pályaudvar környezetét, aluljáróit, és felszámoljuk a Déli pályaudvar tartóhatatlan állapotát.

Ezekon kívül eltávolítjuk a reptéri út mentén tobzódó reklámtáblákat, rendezzük a közterületet

és élményszerűbbé tesszük a bevezető utat, például köztéri műalkotások elhelyezésével. A repülőtéri buszflotta lecserélésével azt is megoldjuk, hogy végre a csomagok is elférjenek a buszon.



Valódi gazdaságfejlesztés | Büszkeségünk: Budapest

NAGYVÁSÁRCSARNOK: A MAGYAR GASZTRONÓMIA FELLEGVÁRA

Tegyük a Nagyvásárcsarnokot olyan hely-lyé, amelyet valóban minden magyarnak és külföldinek fel kell keresnie, ha a magyar konyha vagy termelői élelmiszereink leg-javát akarja megkóstolni és hazavinni.

A Budapestről szóló útikönyvek kötelezően fel-keresendő látnivalóként tüntetik fel a Nagyvásár-csarnokot, mint a magyar gasztrókultúra emble-matikus helyszínét. De tényleg a gyrosos lángos, a túlárzott gagyi szuvenírek tömkelege vagy a leárazott csirkefarhát lenne a magyar gasztrókul-túra csúcsa? A magyar konyhához és Budapesthez ez méltatlan.

Ezért megújítjuk a Nagyvásárcsarnokot.

- Új, korszerű arculatot vezetünk be, és kialakítjuk az üzletek egységes, magas színvonalú megjelenését.



- Fejlesztjük a piac kínálatát: a magyar ter-melői élelmiszerek legjavát kínáljuk itt.
- A felső szintet elfoglaló bővli-szuvenírkav-kádót felszámoljuk, helyette hazai kéz-műveseknek, dizájnereknek adunk teret.
- Számos nyugati példához hasonlóan olyan minőségi bisztrókínálatot alakítunk ki, amelynek révén valóban a magyar ízvilág-gal ismerkedhetnek meg az idelátogató turisták, és ami megfizethető a budapesti-ek számára is.

Valódi gazdaságfejlesztés | Büszkeségünk: Budapest



64

BULINEGYEDBŐL GASZTRONEGYED

A fővárosi szórakozónegyed megőrzendő érték Budapest számára – gasztronómiájának, nappali életének fejlesztésével és az együttélési szabályok közös fejlesztésével.

A Belső-Erzsébetvárosban kialakult szórakozónegyed nemzetközi hírű vonzereje a fővárosnak. Létrejöttének a története is egyedülálló, hiszen alulról szerveződő kezdeményezések sorozatával, üresen kongó épületek és udvarok helyén alakult ki az az életteli, nyüzsgő városrész, amelyiket ma csak Bulinegyednek hívunk. Ez a városrész és az a turisztikai, gazdasági potenciál, amit képvisel, érték egész Budapest számára. A főváros vezetésének ennek tudatában kell együttműködést kezdeményeznie a szórakozónegyed üzemeltetőivel és a helyi közösséggel a negyed fejlesztésének és fenntartásának érdekében.

Ugyanakkor a mai állapotok gyakran aggasztóak, úgy a köztisztaság, mint a közbiztonság területén. Utcai drogárusítás, hiénataxik, közterületi káosz és kosz – van teendő, mielőtt Budapest piroslámpás negyedévé válik ez a terület.

Szükséges felvállalni a helyi szervezetekkel közösen a városrész nappali életének fejlesztését, olyan funkciók meghonosítását, amelyek támogatják a Bulinegyed integrált fejlődését, miközben megőrzik annak egyedi karakterét. A közrend, a köztisztaság és a közbiztonság érdekében a kerülettel, a szórakozóhelyekkel és a rendőrséggel közösen új programok szükségesek.

A budapesti szórakozónegyed így nemcsak egy szórakoztató-központ, hanem a város élő, nyüzsgő kulturális életének is emblematikus helyszíne maradhat.

Valódi gazdaságfejlesztés | Büszkeségünk: Budapest

65

EGYÜTT ÉLŐ TURIZMUS

A turizmus fontos ágazat Budapest gazdaságában, de az együttélés szabályai mindenkire vonatkoznak. A turizmus hasznát arra kell fordítanunk, hogy azokat kompenzáljuk, akik a kényelmetlenségekből is részesülnek.

Bár a néhány nagyvárosban és kiemelt turisztikai célpont környékén tapasztalható „túrturizmus” jelensége Budapesten szerencsére még nem általános, a tömeges idegenforgalom bizonyos káros jelenségeit már a fővárosiak is megtapasztalják.

Ahhoz, hogy a turizmus ne bosszúságot és kényelmetlenséget okozzon, felül kell vizsgálnunk a különböző szabályozókat:

- Ilyen elsősorban a turisták által használt járművekre vonatkozó szabályozás a városnéző buszoktól kezdve a segwayekig, melynek átfogó szabályozását fogjuk kialakítani.
- Felülvizsgálatra szorul a hazai Airbnb-szabályozás is, hiszen az így hasznosított lakások kiszorulnak a lakáspiacról, kiesnek az albérleti kínálatból, ezáltal hozzájárulnak a kínálat csökkenéséhez és az albérleti díjak, ingatlanárak emelkedéséhez.
- Kezdeményezzük a beszedett idegenforgalmi adó felhasználásának méltányosabb elosztását. A turizmusból származó bevételeket elsősorban az attrakciók fejlesztésére, a külső kerületek turisztikai kínálatának erősítésére és a turizmussal érintett kerületekben a káros hatások csökkentésére fordítjuk.



Valódi gazdaságfejlesztés | Büszkeségünk: Budapest

**BUDAPEST SZABAD,
SZÍNES KULTÚRÁJA**

BUDAPEST SZABAD, SZÍNES KULTÚRÁJA

Budapest nemcsak Magyarország, hanem vitathatatlanul a magyar kultúra fővárosa is. Mindemellett jellegzetesen közép-európai város, illetve a kulturális sokféleséget befogadó és megjelenítő kozmopolita világváros is. Budapestnek megvan a maga összetett, felismerhető kulturális arculata, amelynek fontos pillére a bőséges színházi és múzeumi kínálat, a színes és változatos programok, a város fürdőkultúrája és gasztronómiája. De ennek a kultúrának a része Budapest atmoszférája, egyedülálló városi látképe és – még az elhanyagoltságában is páratlan – építészeti öröksége is Budapest szépségélménye.

Budapest megannyi belső történetből, személyes, családi és városi legendából, sokszínű hagyományokból épülő, valóban **egyedi kultúra**. Ma ennek csak töredéke ismert azonban a világ, sőt a budapestiek számára is; szinte csak azok az elemei, amelyek a történelmi Budapesthez, a belső kerületekhez kötődnek. A **Körúton túli kerületek**, mint Csepel, Soroksár, Rákospalota vagy Pesterzsébet saját története, városmeséi sokszor még a helyiek számára is a **rácsodálkozás, a felfedezés élményét** nyújtják.

A színes és pezsgő kulturális élet a kreatívipar egyik első számú megrendelője, táplálója és kísérleti terepe. A budapesti gazdaság fejlesztésének egyik motorja lehet a kreatívipar fejlesztése. Ehhez a sokszínű kulturális élet elsődleges jelentőségű.



Amikor tehát Budapest kultúrájának fejlesztéséről gondolkodunk, akkor az a feladatunk, hogy **megtartsuk és megvédjük e kultúra szabadságát és sokféleségét. A kultúra sem lehet pártpolitikai csatározások áldozata.** Feladatunk, hogy ezt a különleges, egyedülállóan gazdag és változatos karaktert **felfedezhetővé, átélhetővé tegyük** elsősorban a helyiek, a budapestiek számára, erősítve az otthonosságérzetüket. Budapestiként kell megértésük és megszólítsuk a pestiek, budaiak, óbudaiak, a belső és külső kerületek lakóinak összességét, és tisztelnünk kell változatos, összetett kötődésüket ehhez a különleges városhoz. Így őrizhetjük meg azt a **kulturális sokszínűséget és identitást**, ami a város legfőbb vonzereje, és mindannak az összetartó ereje, amit ma úgy ismerünk: Budapest.

Kulturális programunk elemei négy főbb témakörhöz, alprogramhoz kapcsolódnak.

1. Elérhető kultúra programunk célja, hogy Budapest sokszínű és változatos kulturális kínálatát hozzáférhetővé, megfizethetővé, megismerhetővé tegyük a budapestiek számára, visszaadjuk a városlakóknak azokat a kulturális szolgáltatásokat, ahonnan az idők folyamán kiszorultak, vagy amelyek máig nem követték megfelelő ütemben a használók megváltozott igényeit.

2. Budapest élő öröksége programunk célja, hogy reflektorfénybe helyezze, mai kontextusában bemutassa, a budapestiekkel megismertesse városunk egyedülálló kulturális örökségét. Párbeszédet kezdeményezünk a főváros lakóival Budapest múltjáról, jelenéről és jövőjéről, és megismertetjük ennek az örökségnek a velünk élő, de kevesek által ismert rétegeit, történeteit.

3. Kreatív közterek programunk célja, hogy a művészet és a dizájn segítségével aktivizáljuk a város ma még üresen álló, leharcolt, elhagyott tereit. Legyen szó aluljárókról, külvárosi csomópontokról, üresen álló üzlethelyiségekről vagy elhagyott gyáracsarnokokról, Budapest legyen a kreatív alkotók otthona. Olyanoké, akik képesek arra, hogy mindenki számára izgalmassá, élővé és otthonossá varázsolják ezeket a tereket, ha támogatást és lehetőséget kapnak a város vezetésétől.

4. Újranyitást! programunk arra irányul, hogy visszaállítsuk Budapest kulturális kínálatának teljességét, elsősorban a családok számára fontos szabadidős lehetőségek gazdagításával, befejezzük a félkész kulturális beruházásokat, újranyissuk a bezárt múzeumokat, és végre ismét működjön vidámpark a fővárosban.

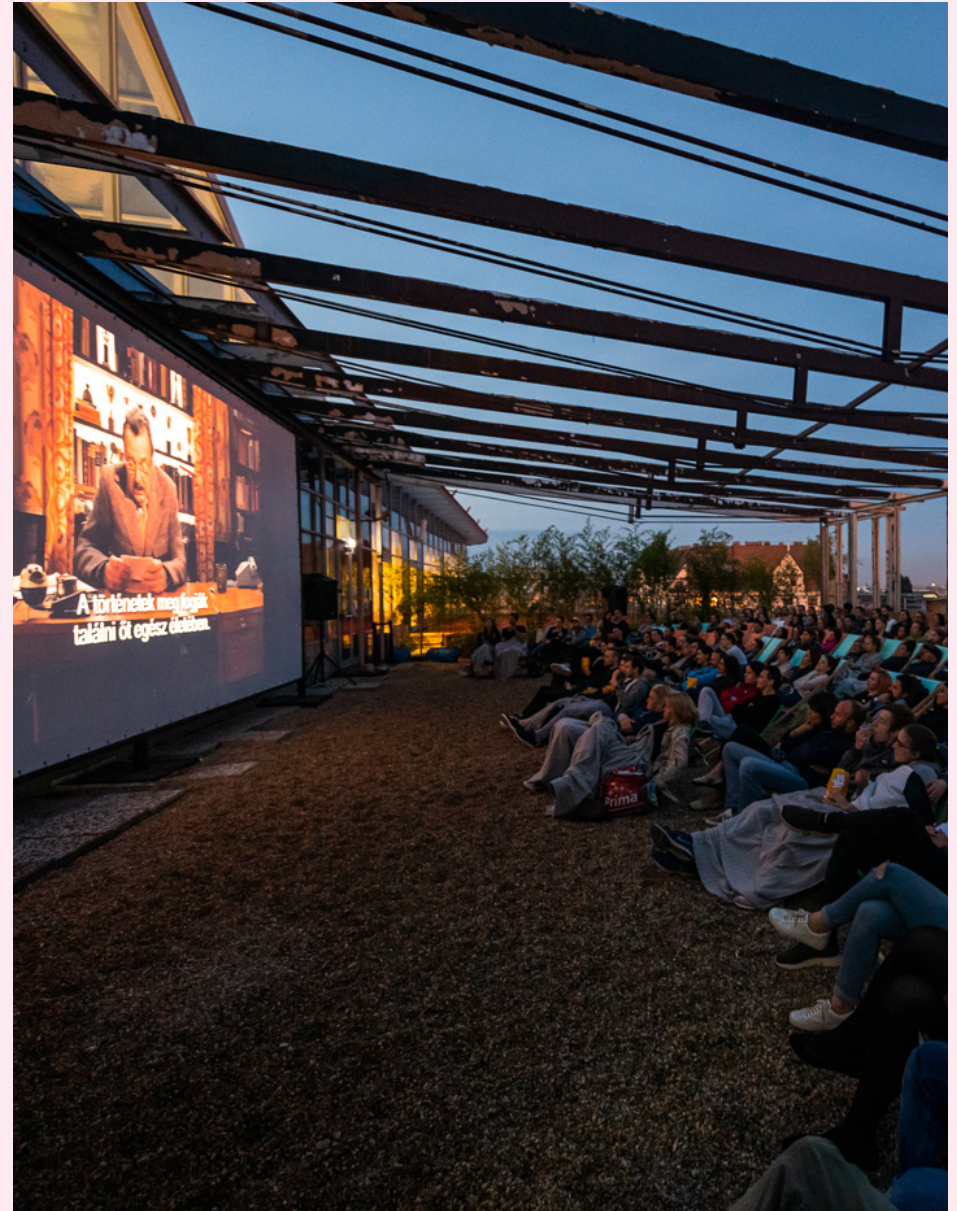


BUDAPEST SZABAD, SZÍNES KULTÚRÁJA ELÉRHETŐ KULTÚRA

A virágzó kulturális élet kulcsa a kultúrához való hozzáférés: a városi kultúra attól lesz autentikus, valóban budapesti, ha a budapestiek maguk művelik és élvezik azt.

Ma mégis azt tapasztaljuk, hogy ilyen vagy olyan okokból éppen a budapestiek azok, akik nem tudnak megfelelően élni Budapest kulturális sokféleségével. A munkanapokhoz nem igazodó múzeumi, könyvtári nyitvatartási idők, a turistákkal túlszűfolt fürdők, a színházi, múzeumi és koncertjegyek árai, vagy éppen a belvárosból a hazajutás nehézségei mind-mind odavezetnek, hogy a kulturális intézmények nehezen jutnak közönséghez, a közönség pedig nehezen jut kultúrához.

Ezért az elsődleges feladat, hogy a kultúra hozzáférhetőségén javítsunk, legyen szó a kínálat áttekinthetőségének, megismerhetőségének biztosításáról, a kultúra megfizethetőségéről, az intézmények és produkciók akadálymentességéről vagy épp arról, hogy a külső kerületekben elérhető kulturális, szabadidős és szórakozási lehetőségek sorát bővítsük.





66

KULTÚRKUPONT MINDEN BUDAPESTINEK!

Váljon a kultúra elérhetővé minden budapesti lakos számára, adjunk lehetőséget a főváros lakóinak, hogy minél jobban megismerjék Budapest kulturális intézményeinek kínálatát!

A főváros kultúrájának elérhetővé, hozzáférhetővé tétele érdekében vállaljuk, hogy KultúrKupont vezetünk be: 2025-től évente minden bejelentett budapesti lakcímmel rendelkező lakos számára 10 000 forint értékű éves utalványt biztosítunk (a Budapest klubkártyára feltöltve). Ezt az összeget az év során felhasználhatja a fővárosi fenntartású intézmények kulturális és szabadidős programjainak igénybevételére.

Kiterjesztjük a budapesti lakosok számára elérhető kedvezmények körét is, és kölcsönös érdekeltségen alapuló megállapodásokat kötünk az itt működő állami vagy magánfenntartású kulturális

intézményekkel, hogy a budapestiek minél kedvezőbb áron látogathassák ezeket. Legyen olcsóbb a budapesti fiataloknak a Sziget Fesztivál, jussanak el többször a fővárosiak is az Operába, látogassák gyakrabban múzeumokat!

A kulturális programkínálat átláthatósága érdekében 2025-től minden, Budapesten megrendezendő kulturális, gasztronómiai és sportrendezvényt egy közös, összbudapesti programnaptárban teszünk könnyen kereshetővé és megismerhetővé. Érjen véget a hosszas keresgélés, szűnjön meg a bosszankodás az elszalasztott lehetőségek miatt! Minden programról tájékoztatást adunk, ahogyan az is tudható lesz, melyik programhoz nem szükséges nyelvismeret, vagy melyiket lehet akadálymentesen igénybe venni.

Budapest szabad, színes kultúrája | Elérhető kultúra

67

SZIGET FESZTIVÁL

Van egy olyan brandje Budapestnek, ami összeköti a baby boomereket a Z generációval. Ez a Sziget Fesztivál. Olyan együttműködést alakítottunk ki a szervezőkkel, ami minden budapesti fiatal számára elérhetővé teszi a Sziget-élményt. Mert kell egy hét együttlét!

- Meghosszabbítjuk a Sziget Fesztivál szervezőivel korábban a Hajógyári-sziget fővárosi önkormányzati tulajdonban lévő területeinek használatával kapcsolatban kötött megállapodást, ami hosszú távon is biztosítja a rendezvény kiszámítható megrendezésének feltételeit.
- Közös finanszírozásban gondoskodunk a Hajógyári-szigetre vezető K híd régóta halogatott felújításáról.
- Elérjük, hogy a 30 év alatti budapesti fiatalok 30 százalék kedvezménnyel vásárolhassanak napijegyet a fesztiválra.



Budapest szabad, színes kultúrája | Elérhető kultúra

BUDAPEST SZABAD SZÍNHÁZAI



Budapest kulturális kínálatának alapjai a városban működő színházak, azonban az utóbbi évek kultúrharca ezt a területet is elérte. A színházi élet is a pártpolitika játszóterévé vált, a kiszámíthatatlan kormányzati intézkedések pedig veszélyeztetik a művészi szabadságot.

Garantáljuk a budapesti színházak függetlenségét, nem szólunk bele a Fővárosi Önkormányzat által fenntartott színházak művészi koncepciójába, és ezt más szereplőknek sem hagyjuk. A Főváros által kiírt pályázatokról kizárólag szakmai alapon döntünk, politikai szempontok mellőzésével. A színházigazgatókról szóló pályázatok szakmai bizottság az eddigi gyakorlattal szemben pártpolitikusok helyett szakembereket jelölünk.

A Főváros és a kormány között a színházak közös üzemeltetéséről 2020-ban kötött megállapodás

lejár, ennek újratárgyalása a következő főpolgármester egyik legelső feladata lesz. Célunk, hogy újabb hosszú távú megállapodással rendezzük a Fővárosi Önkormányzat által fenntartott 12 színház helyzetét, és visszaszerezzük a budapestieknek járó forrásokat. Az így megszerzett forrásokból emeljük a színházi dolgozók fizetését, beleértve a színművészeké mellett a műszaki munkatársakét is.

A budapesti független és magán színházakat támogatjuk, előttük – a Jurányi Ház mintájára – megnyitjuk az üresen álló, lehetőleg körúton túli ingatlanjainkat, így támogatva, hogy a belvároson kívüli városrészek kulturális élete felpezsdüljön. Az állami fenntartású színházakkal folyamatos párbeszédet alakítunk ki, hiszen azok ugyanolyan részei a város életének, mint a fővárosi fenntartású és a független intézmények.

69

KULTÚRA? KÖZÖSSÉG? KÖNYVTÁR!

Ki gondolja, hogy a könyvtárak unalmas helyek, ahol mindig csöndben kell lenni? Legyenek a FSZEK tagintézményei izgalmas helyi kulturális központok, alkotóműhelyek, a tanulás, az információszerzés, a játék és a találkozás terei!

A Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár (FSZEK) és annak tagkönyvtárai a főváros fenntartásában álló, minden kerületben jelen lévő kulturális intézményhálózat, ami egyedülálló és máig kiaknázatlan lehetőséget jelent arra, hogy a helyben elérhető, a helyiek igényeire reflektáló kulturális kínálatot, közösségi tereket és programokat gazdagítsuk.

Ezért átfogó könyvtárfejlesztési programot indítunk, melynek keretében ütemesen felújítjuk, akadálymentesítjük, klimatizáljuk a FSZEK tagkönyvtárait, hangulatossá varázsoljuk a könyvtárak kertjét és belső tereit.



Bővítjük a könyvtári állományt, a digitálisan elérhető szolgáltatások körét, kényelmessé tesszük a beiratkozást. Kísérleti programot indítunk csomagküldő és futárszolgálatokkal, hogy rugalmasabbá tegyük a könyvek kölcsönzését és visszajuttatását. A nyitvatartási időket pedig a használók igényeihez igazítjuk.

Igazi élménytérre változtassuk ezeket az intézményeket: közösségi tereket, co-working irodákat, kreatív alkotóműhelyeket, gyermekfoglalkoztatókat alakítunk ki, hogy kicsik és nagyok számára egyaránt megérje minél többször betérni újjászületett könyvtárainkba, ahol mindig történik valami izgalmas.

Budapest szabad, színes kultúrája | Elérhető kultúra



70

A FÜRDŐKULTÚRA A MI KULTÚRÁNK

Hiszünk abban, hogy a budapesti gyógyfürdők nem csupán turisztikai attrakciók, hanem a budapestiek identitásának, kulturális örökségének és pihentető kikapcsolódásának fontos helyszínei. Akkor működhetnek Budapest élő örökségeként, ha a városlakók ismét felfedezik őket.

Budapest fürdői a város egyik legfőbb turisztikai látványosságainak számítanak. Nem ok nélkül, hiszen a főváros természeti adottságaira épülő fürdőkultúránk valóban egyedülálló. Mára azonban lassan ott tartunk, hogy épp a város lakói szorulnak ki a fürdőkből.

Ezért megújítjuk a budapesti fürdők szolgáltatási kínálatát. Felülvizsgáljuk, több fürdőre kiterjesztjük és digitalizáljuk a budapestieknek kedvezményeket biztosító a Zsigmondy-kártya működését,

kényelmessé tesszük a kártya igénylésének és megújításának a folyamatát.

Biztosítjuk az egységes online foglalási és jegyvásárlási rendszert valamennyi fürdőbe. A különösen zsúfolt fürdőkben védett, csak a budapestiek számára fenntartott időszavakat alakítunk ki, és szabadidejükhöz jobban igazodva meghosszabbítjuk a nyitvatartást, hogy a saját városukban nyugodtan élvezhessék a fürdők nyújtotta kikapcsolódást.

Megnyitjuk az évekkel ezelőtt bezárt Rác fürdőt és a Király fürdőt is.

Budapest szabad, színes kultúrája | Elérhető kultúra

BUDAPEST SZABAD, SZÍNES KULTÚRÁJA

BUDAPEST

ÉLŐ ÖRÖKSÉGE

Budapest számtalan történetből, sokszínű hagyományból évezredek óta épülő, valóban **egyedi kultúra**. Ez a kultúra mindenekelőtt magyar, de egyben jellegzetesen közép-európai, ami a történelme folyamán sosem volt bezárkózó, magába forduló. Sőt! A „budapestiség” fontos eleme a **nyitottság a világra, az el- és befogadás**. Ezért tudott Budapest kozmopolita világvárossá válni, ezért ad máig otthont számtalan identitásnak, nézetnek és felfogásnak. Ebből a sokszínűségből fakad örök megújulási képessége, meg-megújuló lendülete, a város egyedi atmoszférája, izgalmas nyüzsgése, vibrálása is.

Ennek a kulturális mozaiknak nem minden darabja egyformán ismert azonban. Budapest kultúrája néha elrejtőzik, mint a körülépített házak belső udvara, néha kitárulkozik, mint a világörökségi látkép a Citadelláról.



A budapestiek identitásának alapja városunk egyedülállóan gazdag építészeti örökségéből, ismert és ismeretlen várostörténeteiből, hagyományaiból, sajátos „pesti humorából” áll, amelyekben egyszerre jelenik meg a sokszor elégedetlenkedésnek tűnő, folyamatos jobbító szándék és a büszkeség afelett, hogy Budapesten élhetünk.

Budapest örökségéhez tartoznak máig ismert és alkalmazott jelképei, mint a város címere, de olyan, lassan feledésbe merülő szimbólumai is, mint történelmi zászlaja, melynek visszaállítására főpolgármesterként javaslatot teszek majd.

Tegyük még inkább megismerhetővé ennek a színes mozaiknak minden darabját! **Meséljük el mai nyelven és szemlélettel Budapest örökségét, mutassuk be a ma íródó történeteket** elsősorban azoknak, akik mindennap maguk is formálják ezt az örökséget: a budapestieknek.

71

AZ ÉV KULTURÁLIS KERÜLETE

Mert az elfelejtett helyi szokások, a kisközségek legendái és csak helyben ismert, velünk élő tehetségei is Budapest kultúrájának az építőkövei. És mert minden budapesti kerület megérdemli a figyelmet.

Budapest kulturális kínálata gazdag, de jobbára a belvárosban koncentrálódik. Ma egy-egy színházi estéért Budapest külső kerületeiből vagy az agglomerációból sokszor órákat kell utazni, közösségi közlekedéssel pedig külön művészet megoldani a hazajutást. Mindeközben épp a körúton túli kerületekben rejlik megannyi felfedezésre váró hely, megannyi izgalmas élmény, megannyi felidézhető történet sok-sok ma élő alkotóval, tehetséggel, akik csak arra a lehetőségre várnak, hogy bemutatkozzanak Budapest közönsége előtt. Ismerjük meg jobban Csepel, Kőbánya, Soroksár, Pestszentimre és Pestszentlőrinc, Pesterzsébet vagy Budafok értékeit!

Ezért létrehozuk az Év Kulturális Kerülete kezdeményezést, amit az Európa Kulturális Fővárosa mintájára vezetünk be.

Pályázat útján minden évben kiválasztunk egy budapesti kerületet, amely majd ezt a címet viselheti, és reflektorfénybe helyezzük a saját kulturális örökségét, kínálatát. Arra is törekszünk, hogy ezt a kínálatot színvonalas hazai és nemzetközi produkciókkal gazdagítsuk.

A kiválasztott kerület többlet anyagi, marketing- és szervezési támogatást kap a főváros erőforrásaiból, hogy lebonyolítsa programjait. Lehetőséget biztosítunk a bemutatkozásra a kerület kulturális, gasztronómiai területen működő vállalkozásainak is. A fővárosi kulturális intézmények programkínálatát elvisszük a nyertes kerületbe, a kultúrára fordítható és létesítményfejlesztési erőforrásokat az adott évben a nyertes kerületben koncentráljuk.

Veszprém, Európa Kulturális Fővárosa 2023-ban



Budapest szabad, színes kultúrája | Budapest élő öröksége



72

BUDAPEST MÚZEUM

Az új Budapest Múzeumban fővárosunk történetét mai nyelven meséljük el azért, hogy közösen írassuk tovább.

A kiállítások sorában ma nem találunk olyat, amely valóban kortárs interpretációs eszközökkel élve mesélné el a főváros történetét, reflektálva Budapest jelenére és jövőjére is. A Budapesti Történeti Múzeum (BTM) gazdag gyűjteménye és muzeológiai szaktudása jó alapot ad egy mai nyelven megszólaló, a tárgyak helyett a történetekre hangsúlyt helyező kiállítás létrehozásához.

Ezért megteremtjük Budapest új, 21. századi múzeumát a BTM intézményi keretein belül, amely mindenki számára megismerhetővé teszi Budapest múltját, de kiállításával, rendezvényeivel, változatos programjaival reflektál a főváros jelenére és jövőjére is. Olyan közösségi teret kívánunk létrehozni, amely nem egyszerűen visszatekint

a múltra, hanem erőforrásként használja azt ahhoz, hogy Budapest kihívásaira közösen találjunk válaszokat.

A múzeumot, amely egyben új budapesti kulturális központ is lesz, a Gázgyár barnamezős területére építendő világszínvonalú kortárs épületegyüttesben javasoljuk kialakítani. A szennyezett talaj kármentesítéséért felelős állami MVM-et rábírjuk a feladata végrehajtására, és elkezdjük a több cikluson átívelő beruházás előkészítését. A múzeum így éppen ott valósulhat meg, ahol Budapest története több mint kétezer éve elkezdődött: Aquincum polgárvárosa mellett.

Budapest szabad, színes kultúrája | Budapest élő öröksége

73

BUDAPEST TUDÁSKÖZPONT

Gondolkodjunk közösen Budapestről, ösztönözzük az ágazatok szakterületei közötti párbeszédet, és adjunk teret a városi innovációknak!

A Budapestről gondolkodás számos szakterület közös munkáját, együttműködését igényli, a városvezetésnek pedig élére kell állnia, hogy ennek a közös gondolkodásnak teret adjon, publicitást biztosítson, és a nagyközönség számára is izgalmassá, befogadhatóvá tegye a Budapest jövőjéről szóló szakmai dialógust. Ezért a Városháza épületében létrehozzuk a Budapest Tudásközpontot, amely az ország legnagyobb urbanisztikai szakkönyvtáraként mindenki számára hozzáférhetővé teszi a városfejlesztés, várostörténet, városzociológia legújabb hazai és nemzetközi tudásanyagát, rendezvényeivel pedig teret ad a főváros jelenéről és jövőjéről való gondolkodásnak.

Azért, hogy Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár Budapest Gyűjteménye mindenki számára megismerhető legyen, a gyűjteményt is a Tudásközpontba költöztetjük. A Budapest Gyűjtemény fotóanyagát ingyenesen hozzáférhetővé tesszük a Fortepan felületén.

A Tudásközpont együttműködést alakít ki Budapest egyetemeivel és a fővárosi cégekkel annak érdekében, hogy a nyugat-európai városokban

elterjedt „élő laboratóriumi” modellek meghonosításával az egyetemeken megszülető innovációkat a város lakóinak a szolgálatába állítsa. Ilyen lehet például formatervező-hallgatók által tervezett utcabútorokat tesztelni a tereinken, informatikus-hallgatók által létrehozott applikációkat kipróbálni a városi tájékozódásban vagy tájépítész-hallgatók megálmodott zöldprojektjeit megvalósítani utcáink élhetővé tétele érdekében.



Budapest szabad, színes kultúrája | Budapest élő öröksége

74

SZABADON HOZZÁFÉRHETŐ FOTÓK A FORTEPANON

Legyen valóban közkincs a Főváros intézményei által kezelt fényképgyűjtemény!

A XXI. század egyik igazi budapesti sikertörténete a Fortepan: jelenleg több mint 70 000, a fővárosban készült képet lehet ingyenesen letölteni, megosztani és felhasználni. A fotók közös böngészése

igazi közösségteremtő erejű; olyan lokálpatrióta csoportok jöttek létre, amelyeket Budapest múltjának közös megismerése kovácsolt össze.

Központi akarat híján jelenleg a Főváros intézményei maguk döntenek el, mihez kezdenek az általuk kezelt páratlan gazdagságú fényképgyűjteményrel.

Így fordulhat elő, hogy amíg Budapest Főváros Levéltára már több mint 5000 képet tett szabadon felhasználhatóvá, más intézmények elzárkóznak ettől.

A mostani ellentmondásos gyakorlaton változtatva minden, a Budapesti Történelmi Múzeum, a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár és más fővárosi intézmények gyűjteményében található, szerzői jogi korlátozás alá nem eső fényképet a Fortepan csapatával együttműködve digitalizálunk, majd ingyenesen hozzáférhetővé és felhasználhatóvá teszünk.

A szerzői jogi korlátozás alá eső képeknél törekszünk a jogtulajdonosok hozzájárulását megszerezni a fotók közzétételéhez.

Fortepan / Pesti Brúnó



Budapest szabad, színes kultúrája | Budapest élő öröksége



75

SZOMSZÉDOK LAKÁSMÚZEUM

Sokunknak múlt, sokunknak jelen a panel-lakás. Ezért kell megértenünk, kiknek, mikor és miért épültek.

A budapestiek negyede panellakásban él; Budapesten ma több, mint 200 000 ilyen lakás található. Sokak számára a panel a gyerekkor, másoknak az első saját lakás. Vannak, akiknek a múlt, másoknak a jelen, és vannak olyanok is, akik számára vágyott jövő. A panelek elválaszthatatlan részei Budapestnek, és még annál is hosszabb ideig velünk élnek, mint a Szomszédok filmsorozat. A panel több annál, mint egy adott korszakra jellemző műszaki-építészeti megoldás. Lakótelepeink a városi szociokultúránk kiiktathatatlan elemei, sokak számára budapesti identitásuk részei. Ezért fontos, hogy megismerjük Budapest feledésbe merülő paneltörténelmét.

Fortepan / Erdei Katalin

A Szomszédok Lakásmúzeum létrehozásával az célunk, hogy reflektáljunk erre a társadalmi valóságra. Ez a múzeum egy lakótelepi környezetben üresen álló ingatlan újrahaznosításával létrejövő, eredeti bútorokkal, korhű tárgyakkal berendezett kiállítótér, lakásinteriőr a kapcsolódó oktató és közösségi terekkel.

A Lakásmúzeum feladata, hogy rávilágítson arra, kiknek, mikor, milyen társadalmi céllal építették ezeket a lakásokat, hogyan változott a panellakók élete napjainkig, és társadalmi párbeszédet kezdeményezzen arról, milyen jövőt adjunk „panelörökségünknek”.

Budapest szabad, színes kultúrája | Budapest élő öröksége

76

BUDAPEST A ZENE VÁROSA

**A nyelvünket csak mi magyarok értjük.
A zenénket mindenki. Töltsük meg zenével
Budapest köztereit, és mutassuk meg a vi-
lágnak a zene nyelvén, kik vagyunk!**

Budapest a magyar zeneművészet és zenei kultúra fővárosa is: itt működik a Magyar Állami Operaház, a Magyar Zene Háza, a Művészetek Palotája, a Fonó. Miénk a Budapesti Fesztiválzenekar és a Sziget Fesztivál. A Liszt Ferenc Zeneművészeti Egyetem, a Magyar Táncművészeti Egyetem vagy a Kőbányai Zenei Stúdió évről évre új, fiatal és képzett tehetségekkel gazdagítja a budapesti művészek közösségét. Budapesten él a hazai zeneszerzők 40 százaléka és a bejegyzett előadóművészek csaknem fele. Budapestnek minden adottsága megvan ahhoz, hogy igazi zenei nagyhatalommá váljon.

Itt az idő, hogy a Fővárosi Önkormányzat meg-
lássza a lehetőséget a budapesti zenészekben
és kiváló zenei intézményeinkben. Itt az idő,
hogy kialakítsuk a fővárosban működő állami
intézményekkel a kölcsönös érdekeltségen
alapuló kapcsolatot, hogy a budapestiek minél

többször élvezhessenek egy-egy koncertet,
hangversenyt, operát. Itt az idő, hogy több teret
és lehetőséget adjunk Budapest tehetséges
utcazenészeinek. Legyen a zene az idelátogató
külföldiekkel a közös nyelvünk, legyünk büszkék
arra, hogy Budapest a zene városa.



Budapest szabad, színes kultúrája | Budapest élő öröksége

BUDAPEST SZABAD, SZÍNES KULTÚRÁJA KREATÍV KÖZTEREK

Áttekinthetetlen aluljárók, ahol minden folyosó, minden kijárat egyforma. Elhagyatott csomópontok, ahol soha semmi izgalmas nem történik. Üres kirakatok sora. Unalmas, sivár tűzfalak. Rozsdatemetőekben szunnyadó, lassú pusztulásra ítélt, romlásukban is lenyűgöző üzemcsarnokok. Megannyi tér, amelyekkel ma nem kezdünk semmit.

Mindeközben a városban helyszínt, bemutatkozási lehetőséget keresnek kreatív alkotók, utcazenészek, street-art művészek és szobrászok, alternatív színházak és alkotócsoportok, startupperek és garázműhelyek, civil szervezetek és egy-egy ügy mentén ad hoc szerveződő társadalmi csoportok. Mennyi kreatív, alkotó, jobbitó társadalmi energia, amely ma nem talál teret!

Kreatív közterek programunk célja, hogy teret és lehetőséget adjon a társadalmi kezdeményezéseknek, teret és lehetőséget adjon az innovációnak, teret és lehetőséget adjon a művészeknek.





77

TERET A KULTÚRÁNAK!

Itt az idő, hogy a művészet betöltse végre Budapest tereit! Adjunk lehetőséget képző- és előadóművészeinknek, hogy tehetségükkel színesítsék a budapesti köztereket, élettel töltsék meg a kihalt tereket!

Közterületi képzőművészeti programot indítunk azért, hogy emberi léptékű, emberek által használt, szeretett helyeket hozzunk létre olyan terekből, amelyeket sokszor észre sem veszünk, vagy amelyeket sokan sokszor csak elszenvetünk. Aluljárókat, sivár és üres külvárosi tereket, tűzfalakat változtatunk igazi kulturális élménnyé a művészet segítségével. A szobrokkal túlszűfolt belváros helyett a külső kerületekben teremtünk értéket.

Felülvizsgáljuk az elavult közterület-foglalási eljárásokat és egységes, az alkotók igényeihez igazodó, kényelmes, rugalmas szabályozást

alakítunk ki az utcai zenészek, művészek, művészetek számára. Visszavisszük a művészetet az aluljárókba, és kiterjesztjük a metró-állomásokra is.

Üres, kihasználatlan tereket bocsátunk a kreatív alkotók, előadók, a nem intézményes kultúra képviselőinek rendelkezésére annak érdekében, hogy élettel töltsék meg azokat. Legyen szó barnamezős területek üres gyáracsarnokairól, szerelőműhelyeiről vagy épp a Déli pályaudvar előtti térről.

Budapest szabad, színes kultúrája | Kreatív közterek

MAGÁNSZFÉRA A MŰVÉSZETÉRT



Mindenkitől elvárjuk, aki lehetőséget kap arra, hogy Budapesten építsen, fejlesszen, hogy járuljon hozzá Budapest kulturális életének és örökségének gazdagításához is.

Budapesten ma számos fejlesztés úgy valósul meg, hogy semmilyen esztétikai elvárás nem érvényesül a létrejövő épületekkel, terekkel szemben. Ezért sivár, igénytelen tucatmegoldásokkal találkozunk még az újonnan létrejövő városrészekben, lakóparkokban is. A kulturális kapacitások rendelkezésre állása pedig nem követi a városfejlődést: komplett városrészek születnek meg új kulturális intézmények nélkül.

Ezért esztétikai igényességgel formáljuk a köztereinket, amit elvárunk azoktól is, akik Budapesten fejlesztenek: valamennyi olyan budapesti beruházásnál, amely a városlakók életének színhelyein zajlik, kötelezővé tesszük

a művészeti tartalmak integrálását. Arról pedig, hogy mi kerülhet a köztereinkre, nem politikusok döntenek majd, hanem szakmai zsűri.

Új városrészek, lakónegyedek fejlesztése során elvárásként fogalmazzuk meg a fejlesztővel szemben, hogy hozza létre az adott negyed kulturális kiszolgálásához szükséges létesítményeket is: épüljenek az új lakóparkok mellett új fiókkönyvtárak, előadótermek és közösségi házak is.

Budapest szabad, színes kultúrája | Kreatív közterek

79

NŐI SZOBROKAT BUDAPESTRE

Ma Budapesten még állatszoborból is több van, mint nőket ábrázoló köztéri emlékből, de ezen változtatni fogunk: legalább tíz nőnek állítunk köztéri emléket.

Budapesten jelenleg több, mint 1200 köztéri szobrot számlál, de közülük 40-nél is kevesebb ábrázol olyan nőket, akiknek nevük és ruhájuk is van; ennél még az állatszobor is több a fővárosban. Hogy mit gondolunk saját helyünkről a világban, az határozza meg, amit a környezetünkben látunk. Ha egy város szinte kizárólag férfiakat állít példaképként a budapestiek elé, róluk neveznek el utcákat és készítenek szobrokat, azt üzeni, hogy a nők kevesebbre hivatottak náluk.

A következő önkormányzati ciklusban legalább tíz női példaképnek állítunk köztéri emlékművet Budapesten. A műalkotásokat pályázat útján választjuk ki a szakemberekből álló szoborbizottság segítségével.



SZENES HANNA

KÖLTŐ

Budapest szabad, színes kultúrája | Kreatív közterek

BUDAPEST SZABAD, SZÍNES KULTÚRÁJA ÚJRANYITÁS

Fortepan / Kanyó Béla

Sokan gondolják, hogy Budapest kulturális és szabadidős kínálata gazdag és változatos. De mi a helyzet a családi programokkal?

Ha körülnézünk a fővárosban, azt tapasztaljuk, hogy a legnépszerűbb családi programoknak otthont adó intézmények bezártak, megszűntek; a még működők jelentős felújításra, korszerűsítésre szorulnak.

Idetartozik elsősorban az évek óta hiányzó Vidámpark, a befejezésre váró, a pártpolitikai csatározások mementójaként árválkodó Biodóm, de olyan megvalósításra vagy felújításra váró népszerű intézmények is, mint a Közlekedési Múzeum vagy a Planetárium.



Budapest kulturális kínálata tehát csak általánosságban gazdag. De talán a legfontosabb vetületében: a gyermekeink számára nyújtott minőségi szabadidős lehetőségekben nagyon is fejlesztésre szorul.

Újranyitást! alprogramunk ennek az orvoslására jött létre.



80

VIDÁMPARKOT BUDAPESTNEK!

A magas színvonalú kulturális életnek része a megfizethető, magas színvonalú családi szórakozás is, ezért megteremtjük annak a lehetőségét, hogy a ciklus végére Budapest új vidámparkkal gazdagodjon.

Budapest kulturális életéhez tartozik a minőségi családi szórakozás, kikapcsolódás lehetősége. A Vidámpark bezárásával megszűnt az egyik legnépszerűbb családi attrakció a fővárosban, amit ma elsősorban a kisgyermekes szülők hiányolnak.

Teremtsük meg a feltételeit, hogy Budapesten ismét lehetőség legyen körhintára ülni, dodzsemezni vagy hullámvasutazni!

Egy vidámpark kialakítása, üzemeltetése nem a Fővárosi Önkormányzat feladata, nem közfeladat. A városvezetésnek az viszont feladata,

hogy aktív kezdeményezőként lépjen fel annak érdekében, hogy egy ilyen létesítmény megfelelő feltételekkel tudjon működni Budapesten, és kezdeményezze a vidámpark létrehozását olyan nemzetközi üzemeltetőknél, akik világszer- te hasonló élményparkokat működtetnek.

Ezért érdemi tárgyalásokat indítunk potenciális nemzetközi üzemeltetőkkel, számukra jó adottságokkal rendelkező, megfelelő nagyságú, hasznosításra alkalmas területet (például Észak-Csepel környékén) és piacra lépési lehetőséget biztosítunk, hogy Budapest új vidámparkkal gazdagodjon a ciklus végére.

Budapest szabad, színes kultúrája | Újranyitás

81

FEJEZZÜK BE A BIODÓMOT!

Nem hagyhatjuk, hogy a Biodóm továbbra is a pártpolitikai csaták mementőjeként magasodjon a Városligetben. Fejezzük be, és végre biztosítsunk méltó életfeltételeket az Állatkert lakói számára!

A Biodóm az elmúlt évek pártpolitikai csatározásának igazi mementője: a nagy tervekől félig készen megvalósított, üresen árválkodó, kihasználatlanságában pusztuló létesítmény. Indokoltságáról megoszlanak a vélemények, de mára az épület áll, ezért ezt a helyzetet kezelniük kell.

A probléma megoldására az elmúlt öt évben nem volt sem erős kormányzati, sem erős fővárosi akarat; nem született valódi megegyezés az ingatlan sorsáról, sőt még a kivitelezés befejezéséhez szükséges tervek sem készültek el. A Biodómot ma mindkét oldal arra használja, hogy egymásra mutogathasson; ahelyett,

hogy befejeznék, létrehozva azt a kulturális és turisztikai attrakciót, amire tervezték.

Nem hagyhatunk egy ilyen létesítményt befejezetlenül árválkodni a Városligetben!

A Biodómot be kell fejezni, és biztosítani kell annak a funkciónak a működését, amelyekre a létesítményt eredetileg tervezték: hogy megfelelő, európai normák szerinti életfeltételeket teremtsen az Állatkert egyes állatfajai számára.



Budapest szabad, színes kultúrája | Újranyitás

82

ADJÁTOK VISSZA A MÚZEUMAINKAT!

Álljunk ki azért, hogy a múzeumaink Budapesten maradjanak, a bezárt múzeumok újra kinyissanak, a hiányzó múzeumok megépüljenek!

Budapesten évek óta bezártak, felújításra vagy új otthonra várnak a nagy állami múzeumok. Zárva az Iparművészeti Múzeum, felújításra vár a Planetárium, megvalósításra a Közlekedési Múzeum, az Építészeti Múzeum és a Fotómúzeum. Jövőbeni sorsát figyeli a Magyar Nemzeti Galéria, a vidékre költöztetés fenyegetése lebeg a Természettudományi Múzeum fölött.

Az állami szereplőkkel egyeztetve átfogó múzeumfejlesztési program kidolgozását kezdeményezzük, és harcolni fogunk azért, hogy a Budapest számára fontos múzeumok a fővárosban maradjanak, újra kinyissanak, a hiányzó múzeumok pedig megépüljenek.



Budapest szabad, színes kultúrája | Újranyitás



A hiányzó, még meg nem épült múzeumokat minden esetben már létező épületekben vagy barnamezős területeken kell elhelyezni. Jó példa erre a Közlekedési Múzeum, melynek otthona továbbra is az Északi Járműjavító kell hogy maradjon Kőbányán, valamint az új Budapest Múzeum, amelyet az Óbudai Gázgyár területén kívánunk létrehozni.

Nem kivétel ez alól a Magyar Nemzeti Galéria sem, amelynek nem a Városligetben, hanem erre a célra hasznosítható másik épületben, de legalábbis a barnamezős területek egyikén – például Rákosrendezőn – érdemes új otthont találni.

Budapest szabad, színes kultúrája | Újranyitás

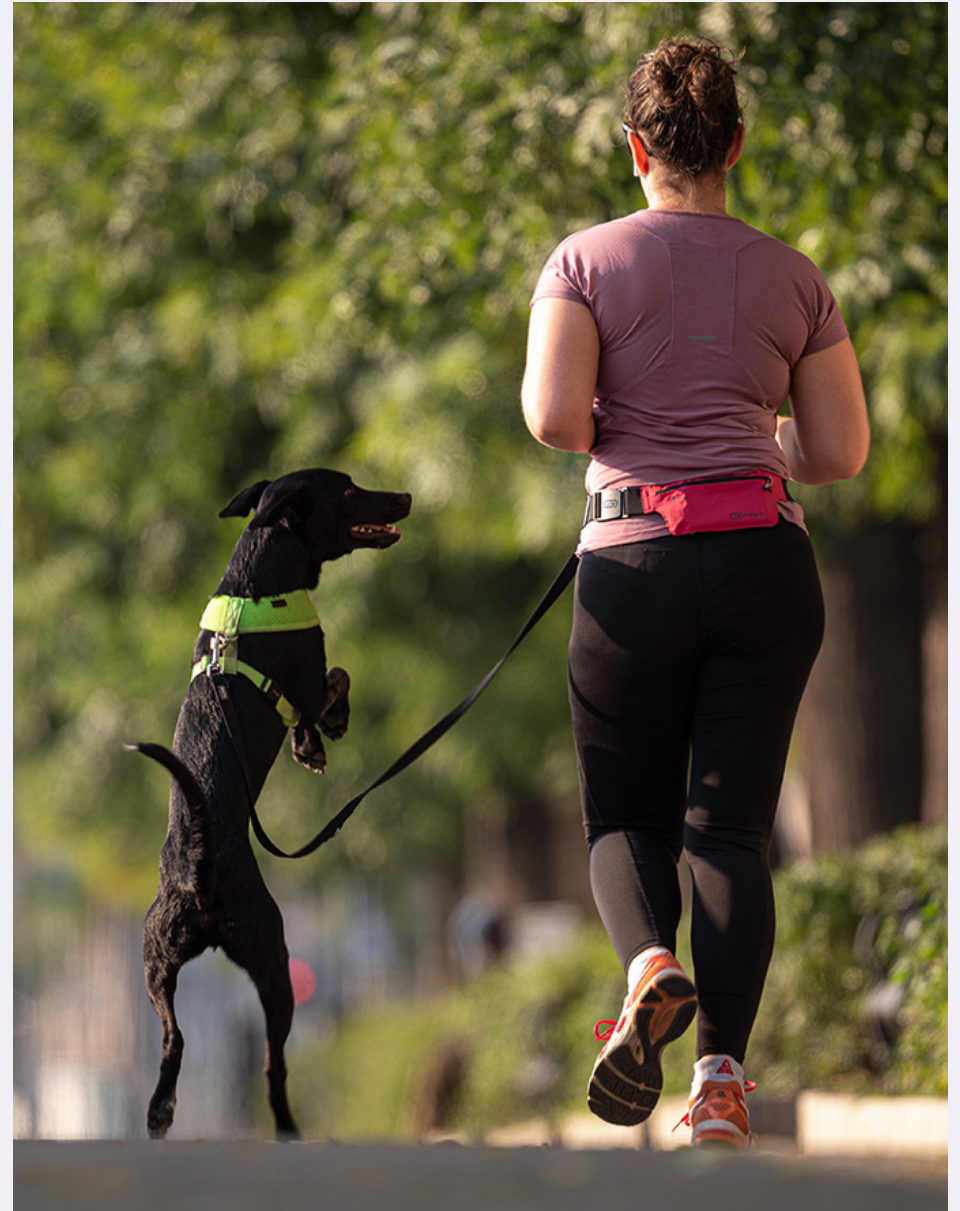
GONDOSKODÁS

GONDOSKODÁS EGÉSZSÉG-ÜGYÜNK

Az egészséghez és az egészséges környezethez való jog alkotmányos alapjog. Bár ez az alapjog valamennyiünket egyformán illet meg, Budapesten belül is óriási különbségek vannak az egészséges életmód megőrzését szolgáló és a megfelelő minőségű egészségügyi szolgáltatásokhoz való hozzáférhetőség szempontjából.

Egy Kőbányára születő férfi ma akár 10 évvel rövidebb életre számíthat, mint egy II. kerületbe születő nő. Az egészségügyi ellátás megszervezése ugyan alapvetően állami és kerületi feladat, de egy felelős városvezetés nem szemlélheti tétlenül a folyamatos színvonalromlást, a lerobbant kórházakat, az orvosok és ápolók híján bezáró osztályokat.

A budapesti ügyeleti és sürgősségi betegellátási rendszer ma kaotikus, a betegek számára teljesen átláthatatlan, ebben is azonnali változásra van szükség.





83

MOZGÁS!

Az életmódváltás többnyire „holnap” kezdődik. Hozzájárulunk, hogy ne legyen több kifogás: legyen ma a sokat emlegetett holnap!

A nagyvárosokban, így Budapesten is egyre nő a lakosok mozgásszegény életmódjával összefüggő krónikus megbetegedések száma: szív- és légzőszervi, daganatos betegségek, kóros elhízás, mozgásszervi panaszok. Mindezek következménye lehet a korai elhalálozás, a városi magány, elszigetelődés.

- Egységes sportnaptárat hozunk létre, abba integráljuk a budapesti fürdők és uszodák, sportlétesítmények nyitvatartási idejét, feltüntetjük azokat az időszakokat, amikor mindenki számára elérhető az adott létesítmény.

- Elérjük, hogy az üzemeltetők a budapestiek szabadidejéhez jobban igazodó, hosszabb nyitvatartással álljanak a sportolni, feltöltődni vágyók rendelkezésére.
- Ahol ez a közvetlen környezetben élőket nem zavarja, a közparkok futóköreit, kültéri fitnesspályáit kivilágítjuk, hogy biztonságosan használhatók legyenek az esti órákban is.
- Új parkok létesítésénél szem előtt tartjuk a szabadban mozogni vágyók szempontjait is. Gondolunk a népszerű városi sportok (gördeszka, BMX, falmászás) helyszíneinek létrehozására is.

Gondoskodás | Egészség-ügyünk

KORAI DIAGNÓZIST!

**A korai diagnózis életet menthet.
Több szűrővizsgálatot Budapesten!**

Évente több ezer ember hal meg Budapesten olyan betegségben, amely – ha időben felfe-

dezik – jó eséllyel gyógyítható lenne. Miközben mindenki tisztában van a szűrővizsgálatokon való részvétel fontosságával, kevesen élnek a lehetőséggel. Az állam által indított népegészségügyi szűrővizsgálat-programok nem elég hatékonyak;

éppen a leginkább veszélyeztetett embereknek többnyire kevés az egy figyelemfelhívó levél küldése. A szakrendelések telítettek, sok helyre csak hónapokat várva lehet bejutni, általában munkaidőben.

- Az elkövetkezendő években a nagyobb fővárosi rendezvények helyszínén lehetőséget biztosítunk bizonyos rendelőintézeti vagy kórházi infrastruktúrát/hátteret nem igénylő szűrővizsgálatok elvégzésére (pl. bőrrákszűrés, férfiaknak PSA-mérés, a kardiovaszkuláris állapot felmérése).
- Az Egészséges Budapest Program keretében folytatjuk a CT-MR programot. Célunk, hogy az eredeti célkitűzésekben szereplő vizgálatszámot elérjük. A még le nem hívott források terhére PET-CT képalkotó vizsgálatokat is elérhetővé teszünk a budapestiek számára.



85

CENTRUMKÓRHÁZAK

A budapesti centrumkórházak teljes körű felújítása és bővítése nem várhat tovább! Emberi körülmények között akarunk gyógyulni.

A budapesti kórházak állapota siralmas, a korábban beharangozott és elkezdett centrumkórházi fejlesztések leálltak. Ma belépve egy fővárosi kórházba nem az a sóhaj szakad ki belőlünk, hogy mielőbb érjük utol Stockholmot vagy Bécsset, hanem hogy legalább olyan körülmények között gyógyulhassunk, mint a debreceniek vagy győriek.

Hivatalba lépésünket követően azonnal tárgyalásokat kezdeményezünk az egészségügyi kormányzattal, és a lehető leghatározottabban követeljük, hogy

- haladéktalanul folytassák a centrumkórházak fejlesztését Észak- és Dél-Pesten, valamint Észak-Budán;
- a főváros vezetésével együttműködésben gondolják újra a hiányzó dél-budai centrumkórház elhelyezését, és a megfelelő helyszín megtalálását követően lássanak neki a tervezésének;
- biztosítsanak a budapesti kórházakban is legalább olyan körülményeket, mint amilyenek a nagyobb vidéki városok kórházaiban vannak.

Mindemellett átfogó programot indítunk a kórházak előtti közterületek akadálymentesítésére és közterületi tájékoztató rendszerük kidolgozására.

Gondoskodás | Egészség-ügyünk



A SÜRGŐSSÉGI BETEGELLÁTÁS ÉS AZ ÜGYELETI RENDSZER ÚJRAGONDOLÁSA



Elég volt a hosszas várakozásból, a betegek ide-oda küldözgetéséből! Elérjük a sürgősségi betegellátás és az ügyeleti rendszer újjászervezését.

A sürgősségi betegellátás rendszeréről mindannyiunknak van legalább egy borzalmas történetünk. Kórházból kórházba küldözgetés, órákig tartó várakoztatás anélkül, hogy információhoz jutna az ember, mikor mi történik majd vele vagy a hozzátartozójával.

- A kerületek bevonásával egyeztetéseket kezdünk az egészségügyi kormányzattal a sürgősségi betegellátás és az ügyeleti rendszer újragondolása érdekében.
- Elérjük, hogy a sürgősségi betegellátásban a kormány eltörölje a területi ellátási kötelezettséget Budapesten. Minden budapestit fogadjon valamennyi sürgősségi osztály!

- A kórházakban működő sürgősségi betegellátó osztályok tehermentesítése érdekében a kerületekkel közösen megvizsgáljuk a 0–24-es szakrendelések kialakításának lehetőségét a kórházi ellátást nem, de a szakorvosi segítséget igénylő sürgős esetek ellátására.

BUDAPESTI EGÉSZSÉGÜGYI TANÁCS

A budapesti emberek megfelelő egészségügyi ellátása olyan kiemelt ügy, amelyben a kerületek és a főváros vezetésének hallatnia kell a hangját!

A fővárosi kórházak állapota siralmas, a szakrendelők szolgáltatási színvonalán is van még mit javítani. A budapesti családok életét alapvetően befolyásoló kérdésekről (mint például a gyermekügyeleti rendszer átalakítása) az érintettek bevonása nélkül hoznak döntést, a tájékoztatás pedig a döntéshozatal után is csapnivaló. Cini-kusnak tartjuk azt a megközelítést, hogy mivel a fővárosnak nincs az egészségügy területén törvény által előírt feladata, és egészségügyi intézményt sem tart fenn, nincs beleszólása a budapestiek egészségügyi ellátásába.

- A kerületi önkormányzatokkal, az egészségügyi kormányzat képviselőivel, a budapesti kórházak és szakrendelők vezetőivel és a háziorvosok, valamint házi gyermekorvosok szervezeteivel létrehozuk a Budapesti Egészségügyi Tanácsot, amely véleményezési és egyeztetési fórumként szolgálja majd az egészségügyi ellátórendszer érintő döntések előkészítését.
- A Budapesti Egészségügyi Tanács részt vesz majd az Egészséges Budapest Program kormányzat által megígért, ám még nem folyósított 27 milliárd forintjának a budapestiek érdekeit szolgáló leghatékonyabb elosztásában. Az állami támogatás egy részét a házi ápolásban és a hospice-ellátásban jelentkező kapacitás- és forráshiány megszüntetésére fordítjuk.
- A Budapesti Egészségügyi Tanács elősegíti majd a budapestiek tájékoztatását például az orvosi és gyógyszerári ügyelet, a kórházi szakrendelések ellátási kötelezettsége ügyében, és teret biztosít a tapasztalatcserének, a jógyakorlatok bemutatásának.

GONDOSKODÁS ÚJ ÚTON AZ IDŐS- GONDOZÁSBAN

Budapest lakossága folyamatosan öregszik. Miközben örvendetes, hogy egyre többen élnek meg egyre magasabb életkort, nem szabad megfeledkeznünk azokról, akik számára a magas kor folytonos másokra utaltságot jelent.

Egyre többet hallunk, olvasunk arról, hogy a demencia a következő évtizedek egyik legsúlyosabb problémája, ám a fővárosi fenntartású időszothonokban 1-1,5 év a várakozási idő. Ráadásul a legtöbb helyen épp azokkal a problémákkal nem fogadnak idős embereket, amelyek a legnagyobb kihívások elé állítják a családokat. Miközben nagyon szeretnénk a közelünkben, jó helyen tudni idős szüleinket, hozzátartozóinkat, a gondoskodás róluk sokszor mind érzelmi, mind fizikai szempontból felemészt a középgenerációt.



A fővárosi fenntartású időszothonok szükségszerű felújításán kívül a következő öt évben a budapesti idősgondozásban is meghonosítunk külföldön már bevált, innovatív megoldásokat.

88

IDŐSEK HÁZI GONDOZÁSA ÉS DEMENCIASTRATÉGIA

Akik egész életükben rólunk gondoskodtak, megérdeklük, hogy végre mi gondoskodjunk róluk.

Az idősgondozásban jártas intézményekkel, civil szervezetekkel, kórházi szociális munkásokkal és a kerületi önkormányzatokkal összefogva létrehozunk egy fővárosi szociális gondozói hálózatot, mely a családoknak nyújt segítséget az otthonukban élő demens vagy egyéb betegséggel küzdő idős emberek gondozásában.

Kezdeményezzük, hogy a fővárosi önkormányzat – mint a legnagyobb önkormányzati idősotthon-fenntartó – kapjon meghívást a nemrég megalakult Demencia Társadalmi Tanácsba, hogy részt vegyen az átfogó kormányzati demenciastratégia megalkotásában.



Gondoskodás | Új úton az idősgondozásban

A MÉLTÓ IDŐSKOR HÁZAI ÉS CSALÁDOK ÁTMENETI OTTHONA



Létrehozzuk a Méltó Időskor Házeit, ahol a magukról gondoskodni képes idős emberek azt érezhetik, hogy mekkora szükségünk van rájuk!

A hosszabb élet jó esetben egészségben megélt éveket jelent. A magáról gondoskodni tudó, de magányos vagy kisebb problémái miatt egészségügyi felügyeletre szoruló idős emberek sok esetben nem tudnak megbarátkozni a privát szférájuk teljes elvesztésével, a „haszontalanság” érzésével, és emiatt nem akarnak a nagy létszámú idősothonokba költözni.

Az ő számukra kínálunk megoldást fővárosi tulajdonban lévő ingatlanokban létrehozandó Méltó Időskor Házaival, amelyekben az idős emberek a saját összkomfortos apartmanjukban élhetnek, miközben a házban folyamatosan működő egészségügyi szolgálat nyújt számukra teljes

biztonságot. Az előkészítést haladéktalanul elindítjuk, a ciklus végéig már az első házba beköltözhetnek a lakók.

Külföldi példák alapján mintaprojektet indítunk, integrálva ezt az idősgondozási formát a családok átmeneti otthonával. Így a még aktív idős korú emberek segítséget nyújthatnak olyan szülők számára, akiknek ez az átmeneti lakhatási forma az egyetlen lehetőségük arra, hogy a gyermekeiket családban tartsák, és akiknek a munkavállalás és a gyermekek állandó felügyelete együtt szinte megoldhatatlan kihívást jelent.

Az idős emberek így „fogadott” unokával, a családok pedig a nélkülözhetetlen segítség mellett pótnagyszülővel gazdagodhatnak.

GONDOSKODÁS HAJLÉKTALANELLÁTÁS

A hajléktalanság alapvető oka a megfelelő jövedelem és a megfizethető lakhatás hiánya.

Budapesten ma lakhatási válság van; az ennek enyhítésére indítandó szolgáltatás-programunkról az otthonteremtés fejezetben már beszámoltunk.

Gondolnunk kell azonban azokra is, akik már ma az utcán élnek, vagy akiket a hajléktalanná válás réme fenyeget.

A hajléktalanság tipikus budapesti probléma, amelynek felszámolása azonban nem lehet kizárólag a főváros feladata. Sikeresek csak a legszélesebb körű összefogással és a különböző megoldási lehetőségek kombinálásával lehetünk. A Budapest utcáin élő emberek egy része nem Budapestről származik és az ellátás reményében érkezett a fővárosba. A hajléktalanság tehát sok esetben nem itt keletkezik, ezért a megelőzésében és a felszámolásában sem maradhat magára a Fővárosi Önkormányzat.



A főváros innovátori, kezdeményező szerepe mellett létrehozunk egy fórumot, melybe a szociális kormányzat, a megyei jogú városok, a budapesti kerületek és a hajléktalanellátásban dolgozó intézmények, civil és egyházi szervezetek képviselőit hívjuk meg.

90

SENKI NE KERÜLJÖN AZ UTCÁRA!

Legfontosabb feladatunknak a hajléktalanná válás megelőzését tekintjük.

Szomorú tény, hogy a budapesti hajléktalan emberek jelentős része korábban gyermekotthonban élt. A gyermekvédelmi szakellátásban nevelkedő gyerekek számára a „nagybetűs” életbe kilépés valójában csukott szemmel ugrás a semmibe.

- A fővárosi és Pest vármegyében működő gyermekotthonokkal és nevelőszülői hálózatokkal közösen komplex megelőzési programot dolgozunk ki, mely segít a gyermekvédelemből kikerülő fiataloknak, hogy beváljanak az életben.
- Kedvezményes lakhatási feltételeket és fővárosi cégeknél, intézményeknél történő elhelyezkedést biztosító mintaprojektet indítunk a gyermekvédelemből kikerülő fiatalok számára.



ODAFIGYELÜNK A SPECIÁLIS IGÉNYEKRE IS

Nem maradhat az utcán vagy a városszéli erdőkből valaki csak amiatt, mert a párjával vagy éppen a kutyájával nem engedik be a hajléktalanszállóba!

Ma Budapesten elsősorban a hajléktalanellátó intézmények szolgáltatásaival és a munkaerőhiánnyal van probléma. Az ellátásban részt vevő szervezetek tapasztalata szerint a hajléktalanszálló helyett az utcát választók döntésében valamilyen, az ellátórendszer által nem elfogadható, nem „tolerált” szenvedélybetegségük vagy egyéb ismérvük játsza a fő szerepet.

Az elkövetkezendő években az ellátás megszervezésében és a fejlesztésekben elsősorban ezekre a speciális igényekre koncentrálunk.

- Biztosítjuk a hajléktalan párok együttes elhelyezésének a lehetőségét.

- Megoldjuk, hogy a hajléktalan emberek a kutyájukkal együtt igénybe vehessék az éjjeli menedékhelyeket.
- Növeljük a pszichiátriai gondozás kapacitását a hajléktalanellátásban.



GONDOSKODÁS ÁLLATBARÁT BUDAPEST

Legyen akár kettő, négy vagy több lába, éljen akár vízben, földön, levegőben, a gondoskodás a velünk élő állatoknak is jár! Állatbarát Budapest programunk keretében gondolunk a társállatként tartott és a még gazdira nem talált, valamint a Budapesten vadon élő állatokra is.

A budapesti háztartások legalább egyharmadában él valamilyen társállat. Leggyakrabban természetesen kutya vagy macska. Az ő sorsuk jó esetben rendezett, gazdáik szeretettel gondoskodnak róluk.

De mi a helyzet a kóbor állatokkal? Számuk egyre nő, az Illatos úti menhely pedig krónikus férőhelyhiánnyal küzd. Új állatvédelmi központ megépítésére és átfogó ivartalanítási program indítására van szükség.



A felelős állattartásra felkészítésben, a kutyások és nem kutyások békés, egymást megértő együttélése érdekében is van még mit tenni Budapesten.



92

MÉLTÓ ÁTMENETI OTTHONT NÉGYLÁBÚ TÁRSAINKNAK IS!

A fővárosban kóborló állatok számáról csak becslések állnak rendelkezésünkre, ám azt tapasztaljuk, hogy egyre többen élnek gazdátlanul, kiszolgáltatva Budapest utcáin. Az Illatos úti „ebrendészeti telep” mára krónikus helyhiánnyal küzd, kialakítása pedig nem felel meg a korszerű állatvédelmi követelményeknek.

- Állatvédelmi szervezetekkel és a budapesti állatorvosokkal összefogva átfogó ivartalanítási programot indítunk, elsősorban a kóbormacska-kolóniák „utánpótlásának” megszüntetése érdekében. A kóbor állatok ivartalanításán kívül fontosnak tartjuk felhívni a figyelmet és a társállatként tartott kutyák és macskák ivartalanítására is. Évente 80–100 kölyökkutyát és sok száz kölyökmacskát adnak le gazdáik az Illatos úti telepen, mert nem tudnak vagy nem akarnak gondoskodni a szaporulatról.

- Az Illatos útnál korszerűbb, nagyobb, új állatvédelmi központ és menhely kialakításával növeljük az állatmenhely-kapacitást.
- Budapesten legalább két helyszínen biztosítunk éjjel-nappal folyamatosan nyitva tartó állatorvosi ügyeletet, ahová térítésmentesen be lehet vinni az utcán talált, sérült, azonnali ellátást igénylő állatokat.
- A Fővárosi Rendészeti Igazgatóság berkein belül éjjel-nappal hívható állatvédelmi járőrszolgálatot létesítünk.

Gondoskodás | Állatbarát Budapest

TANULJUNK MEG EGYÜTT ÉLNI AZ ÁLLATOKKAL!

Vadon élő vagy társállatként otthon tartott állat mindenképpen része a városi életünknek, tisztelettel, szeretettel kell bánni vele!

A budapesti háztartások legalább egyharmadában él már most valamilyen állat, és sokan ezekben a percekben is azon gondolkodnak, hogy kutyás, cicás, nyuszis. Az állattartás jó esetben sok évre történő elköteleződést jelent, fontos tehát, hogy megfontolt döntés eredménye legyen.

Állatbarát Budapest programunk szól a városban velünk, de nem az otthonokban élő állatokról is: őket és élőhelyeiket is óvnunk, védenünk kell!

- Az új állatvédelmi központ egyben kompetencia-központként is funkcionál majd, ahol az állatvédelmi szervezetekkel együtt szemléletformáló, valamint a felelős állat-

tartás fontosságát tudatosító programokat valósítunk meg.

- Figyelemfelhívó kampányokkal, edukációs programokkal és jógyakorlatok bemutatásával segítjük elő az együttélést a Budapesten vadon élő állatokkal.

- Parkjaink megújításánál, új parkok létrehozásánál kellő érzékenységgel vesszük figyelembe a kutyások és nem kutyások szempontjait is.
- Valamennyi beruházásunk tervezése során figyelemmel leszünk a város vadon élő állataira, óvjuk, védjük, gazdagítjuk élőhelyeiket.



VÁROSKORMÁNYZÁS

VÁROSKORMÁNYZÁS EGYÜTTMŰKÖDÉS BEN A VÁROSSAL

Miközben szerelmünk Budapest, a város ma a bosszankodások színtere is. Koszos utcák, kátyú hegyén kátyú, magára hagyott külvárosok, elturistasodó belváros.

A városlakó bosszankodik, a városvezető szelfiket posztol.

Budapest problémáit nem lehet a Facebookon megoldani. Panaszkodás, kreatív tétlenség helyett problémaérzékeny és tettekész városvezetésre van szükség.

Olyan vezetőkre, akiknek Budapest nem csupán az első, hanem az egyetlen is. Olyan vezetőkre, akik értik ezt a várost, tudnak és akarnak együttműködni a fejlesztésében és működtetésében részt vevő valamennyi szereplővel.



Forrás: Pest-Buda, Budapest szimbólumai.
Budapest Főváros Levéltára. Budapest, 1998



94

BUDAPEST
0-24

Véget vetünk az ügyek bosszantó ide-odátologatásának: létrehozuk a Budapest 0–24-et, a főváros éjjel-nappal hívható ügyfélszolgálatát!

Elromlott a közvilágítás az utcájában?

Nem világos, milyen kedvezmények járnak

Önnek egy fővárosi múzeumban? Vállalkozóként információra van szüksége a helyi iparüzési adó bevallásának határidejéről?

Elég volt a keresgélésből!

A Budapest 0–24 megteremtésével egy olyan központi ügyfélszolgálati rendszert hozunk létre, amely telefonon és online is a budapestiek rendelkezésére áll, ha hibát akarnak bejelenteni, ügyintézésben kérnek segítséget vagy tájékozódni akarnak mindazon lehetőségekről, amelyeket Budapest nyújt a lakói számára.

Városgormányzás | Együttműködésben a várossal

A minimum elvárható átláthatóságon túl is mindent megteszünk azért, hogy a budapestiek könnyen megtalálják az életüket alapjában érintő döntéseket, szabályokat, információkat.

Sokan vannak, akik keresnek, kevesen, akik találnak is. Ahhoz, hogy a Fővárosi Önkormányzat hivatalos honlapján megtaláljunk egy korábbi döntést, „csak” annyi kell, hogy tudjuk: pontosan ki és pontosan mikor hozta azt a döntést. Utána már „csak” azt kell eltalálnunk, mi volt a bizottsági vagy közgyűlési előterjesztés címe, aminek kapcsán az adott döntés született. Ez az állapot tarthatatlan! Alapvető jogunk, hogy az életünket befolyásoló döntésekről, szabályokról értesüljünk, megismerhessük a döntések okait, hozzáférjünk a mi pénzünkbenől nekünk szolgáltatást nyújtó cégek szerződéséhez. 2024-ben az is több mint elvárható, hogy mindehhez ne kelljen órákat, napokat a képernyő előtt töltenünk.

Ezért

- létrehozuk a Budapest Open Data portált: közadatok, döntések, fővárosi rendeletek, szerződések, fejlesztési projektekhez kapcsolódó tanulmányok, adatbázisok, működési információk közzététele és kereshetővé tétele többféle szempont alapján;
- tulajdonosi, fenntartói iránymutatásokkal (és ahol szükséges, utasításokkal) elér-

jük, hogy a fővárosi cégek, intézmények a honlapjukon könnyen elérhető helyen hozzák nyilvánosságra a közérdekű adatokat, különös tekintettel az általuk kötött szerződésekre;

- közérthetően tájékoztatjuk a budapestieket az elindított közbeszerzési eljárásokról, és valamennyi megkötött szerződést azonnal nyilvánosságra hozunk.



Részvételiség másképp: itt az ideje, hogy végre tényleg felhasználóbarát felület várja a közérdekű adatok, fővárosi döntések iránt érdeklődőket, a közösségi költségvetésből pedig valóban innovatív projektek valósuljanak meg!

A részvételiség alapja a tájékoztatás, a hozzáférés biztosítása az információkhoz. A város polgárainak joguk van előzetesen értesülni egy fejlesztésről, egy változásról, nem csak azt követően, hogy már döntöttek a „fejük fölött”. Jogukban áll egy könnyen kereshető felületen

megtalálni egy adott témában az összes fővárosi döntést, jogukban áll megtudni, hogy egy-egy tervezett intézkedés, fejlesztés, beruházás milyen hatással lesz az életükre, a környezetükre.

A közösségi költségvetés akkor igazán hasznos eszköz, ha arra a Főváros külön forrásból áldoz, nem meglévő fejlesztésekről csoportosít át, és valódi innovatív ötleteket támogat, nem pedig olyan fejlesztéseket, amelyeket közösségi költségvetés nélkül is meg kellene valósítani.

Ezért

- megtartjuk a közösségi költségvetés intézményét, de felülvizsgáljuk a folyamatát annak érdekében, hogy megvalósítható, innovatív projektek kapjanak támogatást;
- nagyobb hangsúlyt fektetünk az ötletek fejlesztésére és inkubációjára.



97

BUDAPEST KLUBKÁRTYA A BUDAPESTIEKNEK

Jutalmazzuk lakóinkat: jelentős kedvezményeket biztosító Budapest Klubkártyát igényelhet minden lakcímkártyával rendelkező budapesti.

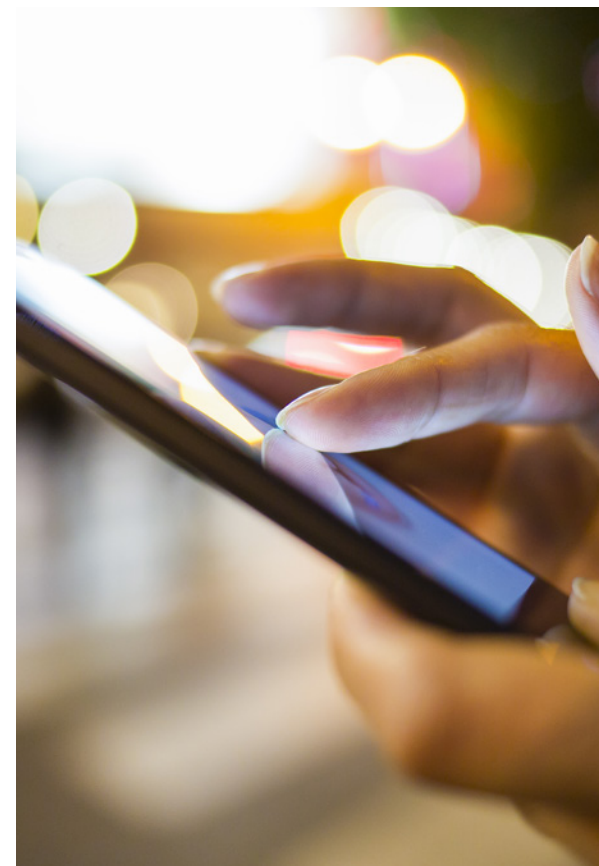
A budapesti lakcímkártya alapján kiállított új Budapest Klubkártya (választható módon: kártya vagy applikációban) lehetőséget nyújt majd a fővárosi önkormányzati szolgáltatások kedvezményes igénybevételére.

Az önkormányzati szolgáltatásokon kívül kedvezményes belépőjegyet vásárolhatnak például a Sziget Fesztiválra (minden 30 év alatti 30 százalék kedvezménnyel vehessen napijegyet, ez a célunk), a budapesti színházakba és mozikba, a fürdőkbe, az Állatkertbe stb.

Együttműködési megállapodást kötünk az állami fenntartású kulturális intézményekkel és sportlétesítményekkel is, hogy klubkártya-elfogadóhelyként ők is kedvezményes belépési lehetőséget biztosítsanak a budapestieknek.

A 10 ezer forint értékű éves kultúrakupont is erre a klubkártyára töltjük fel.

A rendszer folyamatos bővítésének köszönhetően a későbbiekben pedig egyazon azonosítóval lehet majd hozzáférni valamennyi közszolgáltatáshoz.



Városhkormányzás | Együttműködésben a várossal

CSATÁK HELYETT EGYÜTTMŰKÖDÉS

Számunkra Budapest az első és egyetlen! Itt az ideje, hogy a pártpolitikai csatározások helyét az érdemi ügyekben való együttműködés vegye át.

A budapestieknek elégük van már abból, hogy a városuk a pártpolitikai csatározások ütközőpontja. Mindennapos csaták helyett partnerséget kínálunk a város hétköznapijait és jövőjét formáló szereplők számára, helyreállítjuk az együttműködés korábban jól működő fórumait.

Összehívjuk és legalább kéthavi rendszerességgel üléseztetjük a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsát. Tanácstalanul szétárt karok és mások hibáztatása helyett mi a tárgyalások során elért eredményekben hiszünk. következetesen képviseljük a budapestiek érdekeit a főváros-kormány párbeszéd során.

Kezdeményezzük a Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács rendszeres összehívását. Budapest problémáinak egy része nem ér véget a városhatárnál, ezért megoldásokat is csak valamennyi érintett szereplő összefogásával találhatunk. Legyen a BAFT az agglomeráció és Budapest közös ügyeinek érdemi egyeztető és megoldást kereső fóruma!

Folyamatos lesz a párbeszéd a kerületekkel. Budapest kétszintű önkormányzati rendszere sok évtizedes adottsága a városnak. A pártpolitikai csaták mellett ma sokszor a szétartó kerületi és fővárosi érdekek is nehezítik a város működését és fejlődését. Mi értjük, hogy minden kerületi polgár egyúttal Budapest polgára is, és választott vezetőitől nem napi harcokat, hanem a saját érdekében való együttműködést várja el. Létre kell hozni ennek az intézményes

fórumát, hiszen a listás rendszer visszaállításával a kerületi polgármesterek már nem lesznek automatikusan a Fővárosi Közgyűlés tagjai.

VÁROSKORMÁNYZÁS HATÉKONY INTÉZMÉNYRENDSZER

Nem elég, hogy tudjuk, mit akarunk; azt is tudjuk, hogyan akarjuk...

A pártpolitika az elmúlt években bekúszott a fővárosi intézményrendszerbe, vagyis a szakértelem helyett a pártérdekek váltak elsődleges szemponttá. Ez természetesen nem tett jót a működés hatékonyságának. Nincs ez így jól, azonnali változtatásra van szükség.

A pártpolitikusok helyére szakembereket ültetünk a cégek vezetőtestületeibe, az intézményrendszert úgy alakítjuk át, hogy az a leginkább szolgálja a működés hatékonyságát és a fejlesztések megvalósítását. És nem utolsósorban: ígérjük, hogy újra izgalmas és hasznos lesz a várost szolgálni bármely minőségben.



99

FELSZÁMOLJUK A CÉGES KIFIZETŐHELYEKET

Pártpolitikusok helyett szakértelmet a cégek vezetésébe! Felszámoljuk végre a céges kifizetőhelyeket.

Budapest közszolgáltató vállalatainak igazgatóságait és felügyelőbizottságait ellepték a pártpolitikusok, akik ezekre a cégekre egész egyszerűen kifizetőhelyként tekintenek.

Bár 2019-ben Karácsony Gergely tagadta, hogy bármilyen politikai befolyás érne őt azért, hogy pozíciókat osztogasson a cégeknél, az elmúlt mintegy öt év története mégis azt igazolja: a szakértelem sokadlagos szempont a pártérdekek mögött.

Azonnal felszámoljuk a céges kifizetőhelyeket, számúzzuk a pártpolitikusokat az igazgatóságokból, felügyelőbizottságokból, és helyettük szakértőket bízunk meg.

Garantáljuk, hogy az igazgatóságok, felügyelőbizottságok tagjai között mindkét nem képviselői legalább egyharmad arányban lesznek jelen.



100

BUDAPEST FEJLESZTÉSI KÖZPONT

Valódi városfejlesztést Budapesten!

Budapest korábban tapasztalt lendülete megtört, fejlődés helyett egy helyben toporog a város, vezetői az áldozat szerepében tetszelegnek csaknem öt éve. Miközben ők a pártpolitikai csatáikat vívják, a régiós városok sorra megelőzik Budapestet. Bécsről már szó sem esik, hiszen örülünk, ha Pozsonnyal tarthatjuk a lépést.

Pedig Budapesten sok minden adott a sikerhez. Számtalan egyéb mellett a fővárosi önkormányzatnak rengeteg használaton kívüli ingatlanja van, és kiterjedt intézményrendszerében felkészült és tapasztalt munkatársak.

A mi célunk, hogy a rendelkezésre álló erőforrásokat Budapest szolgálatába állítsuk. Lássunk neki a valódi városfejlesztésnek Budapesten!

A főváros vagyonkezelő cége, a BFVK alapjain – a BFVT és az Enviroduna bevonásával – új fejlesztő céget hozunk létre, ebbe integráljuk a lakásügynökségi feladatokat is.

A cégek összevonásával létrejövő Budapest Fejlesztési Központban egyszerre tudjuk csökkenteni a cégvezetők számát és kihasználni a szinergiákat. Építünk az évtizedek során felhalmozott vagyongazdálkodási és várostervezői ismeretekre, számítunk az intézményrendszerben meglévő projektmenedzsment- és műszaki lebonyolítói tudásra is.

Városgazdálkodás | Hatékony intézményrendszer

101

A TE HELYED, A TE ÖTLETED!

Kit ne keserítenének el a Budapest forgalmas helyein üresen tátongó üzlethelyiségek? Ötlettel, élettel töltjük meg ezeket.

Üresen álló üzlethelyiségek, kihalt, lepusztult külvárosi aluljárók... A Fővárosi Önkormányzat ma nem jó gazdája a rá bízott vagyonnak. A város vezetése nincs tisztában a fővárosi



tulajdonban lévő értékekkel, nem tudja, miye van; nem tudja, hogy amije van, azt mire használja. Így, jobb ötlet híján, amije van, azon megpróbál túladni. Nem kérünk a város kiárusításából, nem akarjuk, hogy Budapest felélje a jövőjét!

- Proaktív szemlélettel, az elképzeléseinkhez partnereket keresve látunk neki a valódi vagyongazdálkodás megvalósításának.
- Nem kiárusítjuk, hanem elsősorban a stratégiai céljainkhoz igazítva hasznosítjuk a fővárosi ingatlanokat.
- A stratégiai hasznosítás mellett ösztönözük a kihasználatlanul, üresen álló ingatlanok átmeneti hasznosítását.
- Mindennek érdekében a gazdasági szereplők számára könnyen hozzáférhetővé és átláthatóvá tesszük a főváros vagyonszerkezetét.

- Lehetőséget teremtünk a budapesti kis- és középvállalkozások számára, hogy „megtalálják a helyüket” a városban.
- Az üresen álló helyiségeket élettel töltjük meg: teret biztosítunk a nem profitorientált szervezetek innovatív kezdeményezéseinek is.

Városgazdálkodás | Hatékony intézményrendszer

VITÉZY DÁVID

főpolgármester-jelölt

június 9. ☒

HA SZERETNÉD, HOGY MINDEZ MEGVALÓSULJON,
JÚNIUS 9-ÉN KÉT X-RE VAN SZÜKSÉGEM:

- ☒ EGYRE FŐPOLGÁRMESTER-JELÖLTKÉNT,
- ☒ EGYRE PEDIG A VITÉZY DÁVIDDAL BUDAPESTÉRT EGYESÜLET ÉS AZ LMP KÖZÖS LISTÁJÁRA.

PÁRTPOLITIKAI CSATATÉR HELYETT VALÓDI VÁROSFEJLESZTÉST!

IMBWP

IMPRESSZUM

Kiadja:

Vitézy Dáviddal Budapestért Egyesület

Felelős kiadó:

Nagy Levente ügyvezető

Fotók:

Nagy Dénes, Nyitrai Dávid, Rizsavi Tamás,

Soós Bertalan, Shutterstock,

Szecsódi Balázs, Szilágyi Anna,

Unsplash, Vitézy Dávid

vitezydavid.hu