

# Élhető Budapest

A Lehet Más a Politika  
budapesti programja a 2010-es  
önkormányzati választásokra



**Jávor Benedek**  
Az LMP főpolgármester-jelöltje



# ÉLHETŐ BUDAPEST

A Lehet Más a Politika  
budapesti programja  
a 2010-es önkormányzati választásokra

Felelős szerkesztő: Jávor Benedek

Főszerkesztő: Kéri András

**Szerzők:** Bajomi Iván, Bálint Gergely, Berényi Eszter, Béres András, Bodrogi Zoltán, Dományi Bálint, Dudics Krisztián, Eröss Gábor, Fekete Hajnal, Flaskár Melinda, Gajárszki Áron, Herman Zita, Herpainé Márkus Ágnes, Horgas Péter, Jávor Benedek, Kéri András, Misetics Bálint, Pongrácz Gergely, Schlenker Ádám, Simon Gergely, Váradiné Naszályi Márta, Várnai László, Visnyovszky András

**A program elkészítésében közreműködő szakértők:**

Bardóczi Sándor, Csonka Krisztián, Fleischer Tamás, Mathauser András, Neumann Eszter, Mihály Amichay Éva, Somfai Ágnes, Spohn Márton

Köszönetet mondunk továbbá azoknak a civilszervezeteknek, LMP-tagoknak és szimpatizánsoknak, akik véleményükkel segítették a Budapest-program elkészítését.

Korrektor: Gönczy Mónika

Kiadja a Lehet Más a Politika, 2010

Felelős kiadó: az országos választmány titkára



É a mű Creative Commons Attribution 2.5 Hungary Licenc alatt van.  
A licenc szövegének megtekintéséhez látogasd meg a  
<http://creativecommons.org/licenses/by/2.5/hu/> webcímet

Bevezető .....	4
<b>1. Ön dönt!</b> .....	6
1.1 Részvételi költségvetés .....	6
1.2 Városrészi önkormányzatok .....	8
1.3 Transzparens állam, kevesebb korrupció .....	9
1.4 Új közigazgatási struktúrát!.....	11
<b>2. Fenntartható közlekedés Budapesten</b> .....	13
2.1 A közösségi közlekedés fejlesztése.....	15
2.2 Kerékpáros közlekedés.....	19
2.3 Az autóhasználat ésszerű keretek közé szorítása .....	22
2.4 Közlekedési fejlesztések a következő ciklusban .....	24
<b>3. A városi terek újrendezése</b> .....	28
3.1 Szabályzók és pénzügyi eszközök .....	28
3.2 A belváros reneszánsza .....	29
3.3 A közterületek felélesztése.....	31
3.4 A Duna, Budapest igazi főutcája.....	33
3.5 A barnamezős területek felélesztése .....	35
3.6 Decentralizáció, önálló városi alközpontok fejlesztése .....	37
3.7 A zöldmezős területek megóvása .....	37
3.8 Város és vidéke: a szimbiózis helyreállítása .....	38
3.9 Intézkedések a következő ciklusban.....	39
<b>4. Hatékony épületek, takarékos város</b> .....	41
4.1 Kitorés a függőségből: a hatékonyság növelése .....	42
4.2 Megújuló energia.....	43
4.3 Panellakótelepek: a hálózat csapdájában .....	44
4.4 Közművek .....	48
<b>5. A város zöldje, a zöld város</b> .....	53
5.1 Városi zöldfelületek .....	53
5.2 A zöldfelületek gondozása .....	55
5.3 A fenntartható zöldterületekért .....	56
5.4 Zöldfelületek megújítása 2014-ig.....	57
<b>6. Az emberi város</b> .....	59
6.1 Lakhatás .....	59
6.2 Szociális ellátások és szolgáltatások.....	62
6.3 Egészségügy .....	65
6.4 Kicsik és nagyok – oktatás a fővárosban .....	67
6.5 Sportoló Budapest.....	71
<b>7. Lehet független a kultúra!</b> .....	73
7.1 Szervezeti keretek .....	73
7.2 Lehet más a finanszírozás!.....	74
7.3 A kultúra mindenkié .....	75
7.4 Intézkedéseink 2014-ig .....	76

## Bevezető

Budapestet az elmúlt két évtizedben rossz gazdák foglalták el, miközben a polgárok, a város lakói kiszorultak saját városuk tereiről és utcáiról, visszakényszerültek az otthonuk falai közé vagy a városhatáron túl kerestek maguknak új otthont. A város az elmúlt húsz évben leszakadt a régiós fővárosoktól. Míg a kontinensen szinte mindenütt a fenntartható városfejlesztés került a középpontba, Budapesten egész más történik: a főváros ma nem az ott élőké, hanem különféle beruházók, ügyeskedők és érdekcsoportok kebelezték be. A tömegközlekedés leromlása, a magánprofit-szerzésre optimalizált parkolási szisztéma, a zöldfelületek megfogyatkozása, a játszóterek és sportpályák beépítése, a városi fák megritkítása, a Duna-partok parkolóvá és átmenő úttá alakítása, a teljes lakónegyedek és kerületek infrastrukturális hanyatlása, a rozsdaövezetek sorsukra hagyása mind-mind ebbe az irányba mutatnak. Ezen kíván változtatni a Lehet Más a Politika.



Vissza kell adnunk a fővárost a budapestieknek és visszaengedni a városba mindazt, ami miatt érdemes itt élni: a jó levegőt, a zöldet, a tisztaságot, a kerékpározást és a sétát, a kulturált és színvonalas városi közlekedést, a kikapcsolódási és szórakozási lehetőségek tömkelegét, az emberléptékű, a városi ember igényeit helyben kiszolgáló üzleteket és szolgáltatásokat.

A Lehet Más a Politika által felvázolt, átgondolt és korszerű várospolitikai célja az élhetőség és az együttélés lehetőségének megteremtése, egy olyan város kialakítása, ahol unokáink is szívesen élnek majd. Feladatunk: harmóniát és életminőséget teremteni egy európai nagyvárosban.

Erre az irányváltásra a jelenlegi döntéshozatali rendszerben nincs mód. Ahhoz, hogy Budapest újra a saját polgáraié legyen, be kell vonni a lakosokat a város fejlesztésével és üzemeltetésével kapcsolatos döntésekbe. Ne lehessen a helyben élők akarata ellenére a parkból parkolóházat, a játszótérből játéktermet építeni! A rétegérdek nem kerekedhetnek az itt élő közössége érdekei fölé. Budapestet vissza kell adni a saját lakóinak!

A Budapest-programunkban az ennek eléréséhez vezető utat és az ehhez szükséges részletes intézkedéseket mutatjuk be.

Konkrét javaslatokat teszünk a társadalmi részvétel biztosítása és az önkormányzati működés átláthatóságának megvalósítása érdekében.

Részletesen kifejítjük, hogyan képzeljük el azt a Budapestet, ahol hatékonyan lehet eljutni két pont között gyalog, kerékpárral, közösségi közlekedéssel vagy autóval.

Bemutatjuk, hogy milyen egyszerű intézkedésekkel lehet a város tereket egy élhetőbb város létrehozása érdekében újrendezni.

Javaslatokat fogalmazunk meg az épületek és a közművek hatékonyságának növelése érdekében.

Szólunk a városi zöldfelületek karbantartásáról és fejlesztéséről.

Konkrét szakpolitikai javaslatokat teszünk az emberhez méltó lakhatási körülmények megteremtése érdekében, a szociális intézményrendszerre és az oktatás intézményeire.

Programunkban kiemelt helyen szerepelnek a város kulturális életének fellendítésével kapcsolatos intézkedéseink.

A Lehet Más a Politika hisz abban, hogy néhány év kemény munkával egy sokkal élhetőbb és barátságosabb város teremthető. Ehhez kérjük a támogatását és köszönjük figyelmét, amit a programunknak szentel!

Ezúton is szeretnénk megköszönni azon civilek, egyének és szervezetek munkáját, akik idejüket nem sajnálva tettek jobbító javaslatot programunkhoz. Nélkülük nem ez jött volna létre.

*A szerzők*

## 1. Ön dönt!

Minden polgár joga, hogy az őt érintő döntésekben közvetlenül vagy képviselői útján részt vegyen. A Lehet Más a Politika elkötelezett abban, hogy az érintettek számára a lehető legközvetlenebb beleszólást teremtsen meg: minél szélesebb körű ugyanis a részvétel, annál nagyobb az önrendelkezés, annál átláthatóbbak a folyamatok, annál nagyobb az érdekegyeztetés lehetősége. Ezek teremtik meg az igazságos társadalom alapjait.

Jelenleg átláthatatlan mechanizmusok alapján, az érintettek véleményének figyelmen kívül hagyásával születnek az ország meghatározó döntései, és ez alól nem kivétel Budapest sem. Nem hatékony a közpénzek elköltése, egyes szolgáltatások a szükségesnél drágábbak, miközben a közvagyon hasznosítása közel sem optimális, gyakran felüti fejét a korrupció. A részvétel, az önrendelkezés, az érdekegyeztetés, az átláthatóság egymással összefüggnek, és jelentősen csökkentik a visszaélések lehetőségét.

Olyan várost szeretnénk teremteni, ahol:

- a rendszeresen lebonyolított, érdemi helyi véleménynyilvánítások és a részvételi költségvetés intézményein keresztül a lakosság bevonásával születnek meg a fontosabb döntések,
- működnek azok az információs, a mérlegelést, véleményalkotást támogató csatornák, amik lehetővé teszik, hogy a lakosság valóban széles rétegei kapcsolódhassanak be a döntési folyamatokba,
- az átlátható gazdálkodás egyszerű, könnyen betartható szabályok mentén hatékonyan folyik a civil képviselők folyamatos ellenőrzése mellett,
- az önkormányzat az összes közérdekű információt időben, átláthatóan nyilvánosságra hozza,
- az önkormányzat gondoskodik a közművek jó minőségű, olcsó működtetéséről a fenntartható fejlődés szempontjainak maximális figyelembevétele mellett.

A jelenlegi gyakorlat szerint a polgárok politikai sorsuk alakulásáról négyévente nyilváníthatnak véleményt az országgyűlési és helyhatósági választások alkalmával. Saját kezdeményezésekre csak nagy erőforrások mozgósításával fejezhetik ki közvetlenül véleményüket vagy dönthetnek népszavazáson. Többek között ezért is érzik úgy sokan, hogy bírák csekét állítanak ki képviselőknél, akik aztán döntenek mások feje fölött.

Célunk, hogy az érintettek számára a lehető legnagyobb hozzáférést biztosítsunk a döntéshozatalban, mert úgy gondoljuk: a legjobb döntések a közös döntések.

### 1.1 Részvételi költségvetés

A részvételi költségvetés a települési költségvetés összetételének, arányainak a meghatározása és működésének ellenőrzése egy minden lakos számára nyitott és átlátható, évente ismétlődő vita- és tervezési folyamaton keresztül. A költségvetési folyamat kerületi és tematikus szinten zajlik. A lakosok tematikus beszélgetéseket kezdenek egyes kiemelt témakörökben, mint a közlekedés vagy az oktatás, megfogalmazzák a problémákat és a feladato-

kat. Ezután civil képviselőket választanak egy évre, akik folytatják a további párbeszédet az önkormányzat és a lakosság között, rendszeresen beszámoltatják az önkormányzati képviselőket az elvégzett munkáról, és javaslatokat tesznek a következő éves költségvetési tételre. Ezek csak javaslatok, azaz a végső döntéseket továbbra is az önkormányzat hozza.

**Porte Alegre, Brazília legdélibb államának 1,3 millió lakosú fővárosa 1989 óta sikeresen alkalmazza a részvételi költségvetést. A lakosság döntéseibe történő folyamatos bevonásával a város töretlenül és más brazil városokat jelentősen**

**megaladó ütemben fejlődik. A Porto Alegreben hatásos folyamat eredményeképpen például elmaradott negyedeket csatornáztak és az írás-olvasás oktatásához való hozzáférés növelésével jelentősen csökkentették az analfabetizmust.**

Más országok tapasztalatai alapján tudjuk, hogy ezek a fórumok érdemi részvételt akkor eredményeznek, ha a fórum nem csak a politikailag amúgy is aktív személyeket vonzza, és ha munkája nem merül ki parttalan vitákban. Szakértők szerint a fórum hatékonysága akkor jó, ha a kezdeményezésére feljogosítottak köre tág, a tanácskozás rendszeres, a vita témája érdemi és a döntés kötelező érvényű. E módszerek a társadalom kirekesztett, szegény csoportjai számára is új lehetőségeket teremtenek, az igazságos helyi társadalom működésének feltételeit is megteremtik, a szegény, esélyeitől megfosztott emberek életlehetőségeinek is új teret adnak, amihez azonban elengedhetetlenül szükséges a bevonásukra és részvételükre való kiemelt figyelem biztosítása.

A brazil példát követve javasoljuk a részvételi költségvetés bevezetését az önkormányzati költségvetés egészére. Ez nyilván nem azt jelenti, hogy a civilek az apróbb részleteket határozzák meg. A főbb kiadások arányát azonban minősíthetik a „felügyelő képviselők”, illetve javasolhatják az arányok megváltoztatását. Például csökkentse az önkormányzat a működési költségeket 10%-kal, és az így megtakarított pénzzel növelje az oktatásra vagy kerékpárút-hálózatra elkülönített összeget.

Az általános arányok meghatározása mellett ki kell választani, hogy mely területre koncentráljon a részvételi költségvetés, itt a lakosok mindennapi életre gyakorolt befolyását, valamint a korrupció és a nem hatékony gazdálkodás elleni harcot kell szem előtt tartani.

Ennek megfelelően az önkormányzati beruházások és felújítások prioritásának meghatározásába vonható be a részvételi költségvetés. Ezen a területen viszonylag gyorsan szembeűnő eredményeket lehet elérni, mivel egy új játszótér, kerékpárút, uszoda, egy frissen parkosított terület vagy egy felújított önkormányzati épület mindenkinek feltűnik. Figyelembe véve, hogy az önkormányzat eladósodása a politikusokat gyakran csak a ciklusuk végéig érdekli, ezzel szemben a lakosokat akár generációkon keresztül, kötelezővé tennék az önkormányzatok számára a jelentős hitelfelvétel véleményeztetését.

A korrupció veszélye elsősorban az önkormányzat tulajdonában lévő javak hasznosítása és értékesítése, valamint a beszerzések és beruházások területén jelentős ezért a részvételi költségvetés keretében a civilek megvizsgálják az önkormányzati vagyon hasznosításának

hatékonyágát, javaslatot tesznek ennek javítására. A részvételi költségvetés még a pályázatok kiírása előtt véleményezné az önkormányzati vagyonelemek értékesítésének tervét, a még elfogadható minimális árat, és a pályázati kiírások főbb szempontjait. Emellett javaslatot tesz a bevételek hasznosítására. Ugyanígy véleményezi az önkormányzat beszerzéseinek és beruházásainak hatékonyságát, különös figyelemmel a beszállítók kiválasztásának mechanizmusát.

A részvételi költségvetés véleményezési joga tehát az alábbi területekre terjedhet ki:

- főbb kiadások arányának véleményezése, javaslattétel az arányok megváltoztatására,
- az önkormányzati beruházások és felújítások prioritásának meghatározása,
- a jelentős hitelfelvetelek véleményezése,
- az önkormányzati vagyonhasznosítás hatékonyságának vizsgálata, javaslattétel ennek javítására,
- a kiírás előtti pályázatok, az önkormányzati vagyonelemek értékesítési tervei, a még elfogadható minimális árak véleményezése/meghatározása, illetve javaslattétel az így beszedett pénzek hasznosítására,
- önkormányzat beszerzéseinek, és beruházásainak hatékonyság szempontjából történő értékelése, különös figyelemmel a beszállítók kiválasztásának gyakorlatára.

## 1.2 Városrészi önkormányzatok

Az érintettek véleményének figyelembe vételére ma is több eszközt biztosít a jogszabályi környezet: szervezhető fogadónap, közmeghallgatás, városkörzeti tanácskozás, népszavazás. Mivel a részvételi demokrácia esetében meghatározó szempont, hogy a kis közösségek érezzék, hogy ők is beleszólhatnak a politikai döntésekbe, a nagyobb önkormányzatok esetében városrészi részönkormányzatokat kell létrehozni (például Testvérhegy, Istvánmező, Rézmál, Háros, Királymajor stb. területén), így kisebb területi egységekre bontva lehet alkalmazni a részvételi költségvetést vagy akár helyi népszavazásokat tartani. A mai szabályozási környezetben is meglévő **városkörzeti tanácskozás** felhasználható a részvételi demokrácia bevezetésének alapjául. A jelenlegi gyakorlat szerint ugyanis gyakran azért érvénytelenek a helyi népszavazások, mert egy nagyobb területen írják ki azokat, és a távolabb lakók érdektelensége miatt a valóban érintettek véleménye nem érvényesülhet.

Az új intézmény előnyei az alábbiak:

- csak a valóban helyben lakó érintettek véleményét méri fel,
- mivel az érintettek szavaznak, várhatóan nagyobb lesz a részvétel és nagyobb az esély az érvényességi szint elérésére,
- kisebb területen olcsóbban lebonyolítható a népszavazás.

A Lehet Más a Politika azért küzd, hogy a településeken törvény szerinti ritmusban, de akár állampolgári kezdeményezésre is, az érintettek köréhez igazodva, kötelező erejű döntést hozó fórumokon legyenek megvitathatók a közösségeink életét befolyásoló lényegi kérdések.



### **Szomszédsági kerekasztal**

Az önkéntes társuláson alapuló közösségi modell Franciaországban, Németországban, Kanadában és az USA-ban is elterjedt. A szomszédság alapját a szomszédsági egység jelenti, amely 4–10 ezer főből áll. A cél az érdekérvényesítés, az elszámoltathatóság és a részvétel a helyi ügyekben, a helyi konfliktusok feloldása, valamint az állampolgárok tájékoztatása, a közbizalom megerősítése lakók és az önkormányzat között. Egy szomszédsági koordinátor közvetíti és képviseli az adott környéken élők érdekeit az önkormányzat felé.

Az igények vonatkozhatnak a megújuló energiák és építőanyagok használatára, járdaszélek, lámpatestek cseréjére, parkolási gondokra, roncsgépjármű elszállításra, nyilvános vécék felállítására, kereskedelmi reklámok elhelyezésére, műemlékvédelemre, zaj- és szennyezőanyag-kibocsátás csökkentésre.

A szomszédsági kerekasztal a környékre fókuszáló fejlesztési, stratégiai tervet készít. A témák között szerepelhetnek környezetvédelmi, szolgáltatatói, kereskedelmi beruházások megvitatása, közlekedés, épület-karbantartás, szociális szolgáltatások átalakítására történő javaslatok kidolgozása. Emellett pénzügyi befektetéseket, beruházásokat vonzhat a környékre, vagy ha az adott beruházás a környék lakóira nézve káros, akkor annak gátat szabhat.

A tervezésbe, a környék és szolgáltatások kialakításába bevonja a marginalizált csoportokat (idősek, megváltozott munkaképességűek, inaktívok), hogy hallassák a hangjukat. A kerekasztalok kialakíthatják a környék identitást, rendezvényeket szervezhetnek (nyári táboroztatás, iskola utáni elfoglaltságok, egészségmegőrző programok, idősellátás, polgárőrség, cserekörök, önszervező csoportok, parkok és játszótérek karbantartása, faültetés, graffititávolítás stb.).

## **1.3 Transzparens állam, kevesebb korrupció**

A korrupció visszaszorításának nincs csodaszere, de több olyan intézkedés lehetséges, amelyek alkalmas arra, hogy csökkentse a bekövetkezés valószínűségét. A szűk körben meghozott döntések, az ellenőrzések hiánya, felületessége és lehetetlensége olyan fekete dobozokat eredményeznek a közvagyon használatában, amelyek szükségszerűen eredményezik az egyéni érdekek érvényre jutását, a korrupció létrejöttét.

Az önkormányzatok honlapjaikon viszonylag korrekten tájékoztatják a választókat tevékenységükről, mégis néha lényeges elemek kimaradnak az így közzétett információból. Az átláthatóság megteremtése, a rejtve maradás lehetőségének minimalizálása, a valódi

transzparencia megteremtése az egyik olyan eszköz, ami csökkentheti a korrupció bekövetkezésének valószínűségét, aminek érdekében biztosítani kell az állami és önkormányzati vagyonnal való gazdálkodás teljes átláthatóságát, a közpénzek felhasználásnak követhetőségét. Az üvegszebtörvény sajnos nem teljesíti ezeket a célokat; az állami és önkormányzati szervek folyamatosan szegik meg a szankcionálás nélküli törvények előírásait. Az LMP elkötelezett a korrupció megszüntetésében, ellenzékben és hatalomban is kötelezettséget vállal a transzparens állam megteremtésére.

Az átláthatóság szempontjából első lépés az információhoz való hozzáférés. Fontos kérdés a közzététel dátuma is, mert az érintettek részére megfelelő időt kell hagyni a tájékozódásra, felkészülésre. Már a döntések előkészítésének szakaszában fontos megosztani az információt a célokról, a rendelkezésre álló eszközökről, a megoldási lehetőségekről. Egy önkormányzati beruházás – gondoljunk csak a Margit híd felújítására – minden jelentős fázisának nyomon követésére és ellenőrzésére lehetőséget kell adni, a lakosságot be kell vonni.

Csökkenteni kell a zárt ülések elrendelésének lehetőségeit, az elfogadott határozatokat a legrövidebb időn belül elérhetővé kell tenni, és meg kell teremteni az ülések internetes közvetítésének lehetőségét.

A közzétett információk ne csak formálisan elégték ki az előírásokat, legyenek alkalmasak arra, hogy az érintettek megértsék, mi a tétje a kérdésnek, hogy összevethessék a lehetőségeket és maguk is észrevételeket tehessenek.

Üzleti titok címen semmiféle információt ne lehessen kivonni az önkormányzati közzétételi kötelezettségi kör alól.

### **A hivatali visszaélések visszaszorítása**

Jelentős részben az átláthatatlanság miatt az élet minden területét átjárja a korrupció, ez ellen azonnal cselekednünk kell. Javasoljuk, hogy a döntéshozatalban minél több, független személy vegyen részt (már a véleménynyilvánító vagy megfigyelő szerep is kedvező hatással jár), ezért a civilek (kamarák, civilszervezetek, magánszemélyek) bevonását meg kell szervezni.

Az önkormányzati döntés-előkészítés és döntéshozatal szakaszait el kell választani egymástól (építési engedélyezési eljárás).

A testületi döntéshozatallal együtt jár a „porlasztott felelősség”, ami visszaszorítható egyszemélyes, közzétett felelős megnevezésével.

A közösségi (így környezeti) érdekek megsértése esetén szankciókat kell bevezetni.

Növelni kell az önkormányzati tisztségviselők (akár anyagi) felelősségét és számonkérhetőségét, amihez megfelelő önkormányzati szakértői gárdát kell kialakítani. Tudomásul kell venni, hogy a megfelelő szakértőt piaci szinten kell megfizetni, különben elszívja a privátszféra vagy ki lesz téve a megvesztegetés veszélyének. Meg kell teremteni a köztisztviselői életpályamodellt, be kell vezetni a kötelező pályázatást és a munka minőségét mutató objektív, szakmai mérőszámokat. Elfogadhatatlan a köztisztviselők és közalkalmazottak politikai vagy szubjektív alapon történő kiválasztása.

Az egyenlő versenyfeltétek megvalósítása érdekében szükséges a közbeszerzési törvény átláthatóbbá tétele, egyszerűsítése, a mérlegelési jogkörök szűkítése, a szakmaiság előtérbe helyezése.

A hosszú távú szerződések kötelező felülvizsgálhatósága biztosíthatja a megváltozott körülményekhez való igazítását.

A kivitelezésre garanciát kell vállalnia a vállalkozónak, akár bankgarancia formájában is, amíg a társaságok megszűnése szinte természetes.

### **A transzparens könyvelés**

**Minden gazdálkodó szervezet bevételei és kiadásai a könyvelésben rögzítésre kerülnek. A főkönyvi kártonok minden elköltött közforint adatait tartalmazzák (dátum, összeg, szállító/vevő), ezért célunk, hogy az állami vagyonnal való gazdálkodás esetében a könyvelés részletes adatai is megismerhetőek legyenek,**

**azok internetes felületen megjelenjenek és kereshetővé váljanak. A transzparens könyvelés intézménye nem csodaszer, de megszünteti a rejtve maradás korrupcióra vagy ügyeskedésre csábító lehetőségét, nyilvánossá és egyszerűen kereshetővé teszi a közforintok felhasználásának részleteit.**

## **1.4 Új közigazgatási struktúrát!**

A városban zajló folyamatok jól láthatóan a kontrollálatlan szabadversenyos kapitalizmus jegyeit mutatják: a várospolitiká ma nem orientál, csak kritikátlanul követi a magánszektor elvárásait. Ez részben az önkormányzat tartós forráshiányában, részben pedig a közigazgatás szervezetlenségében gyökerezik, és az átfogó szemléletű koncepciók megvalósítása helyett a részérdekek érvényesülésének kedvez.

Alapvető probléma a kétszintű önkormányzati rendszer, ami mára egyértelműen a fejlődés gátjává vált; sok ponton a főváros és a 23 kerület közötti hatásköri átfedésekhez, megfelelő egyeztetési fórumok híján nehézkes koordinációhoz és a városfejlesztési stratégiák működésképtelenségéhez vezet. Budapest és az agglomerációs települések önkormányzata között éppilyen elégtelen a koordináció.

A városfejlesztési tervek gyakran önellentmondásos (anyag, műszaki vagy emberi szempontból megvalósíthatatlan) beruházásokat tartalmaznak, és a víziók ködös világában lebegve jellemzően szem elől tévesztik a rövid távú, kisebb léptékű intézkedéseket. Nincsen ma olyan szervezet, amely a főváros égisze alatt képes lenne kidolgozni ezek működőképességüket, majd azokat projektekre bontva megvalósítani és gondozni. A Főpolgármesteri Hivatal működése átláthatatlan és lassú, az ágazati alapon szerveződő ügyosztályok gyakran duplikálódnak. A különböző szakemberek sokszor érdemi egyeztetés nélkül dolgoznak, ami ellehetetleníti a feladatok komplex kezelését.

Ahhoz, hogy a városfejlesztés céljait – a közösségi érdekek mentén, egy élhetőbb város kialakításának szellemében – legitim módon újrafogalmazhassuk, fel kell ismernünk, hogy a bennünket körülvevő városi környezet közös alakítása, a ránk vonatkozó döntésekben való

részvétel joga alapvető emberi jogunk. Ahhoz, hogy ezt a jogot értékteremtő módon, az érintett közösségek valódi érdekeit szem előtt tartva és artikulálva gyakorolhassuk, a városfejlesztési stratégiák kialakításának és megvalósításának gyakorlati kérdéseiben is erősíteni kell az érdemi társadalmi kontroll intézményi formáit.

Kezdeményezzük az önkormányzati törvény módosítását a főváros és a kerületek közötti jogkörök újraosztása érdekében. A főváros szerepét elsődlegesen a stratégiai tervezésben, a konszenzus és a párbeszéd létrehozásában látjuk, míg a megvalósítás elsősorban a kerületek kompetenciájába kerülne. Javaslataink szerint a helyi adók többsége közvetlenül a kerületekhez folyik majd be, amelyek így szabadabban gazdálkodhatnak, a forrásokat azonban csak olyan célokra költhetik, amelyek egybevágznak a főváros által vázolt stratégiai irányokkal. A megvalósítás ütemezése, sorrendjének és mikéntjének meghatározása a terület illetékes önkormányzati egység (kerület és részönkormányzat) joga és kötelessége. Kezdeményezzük a főváros és a környező agglomerációs települések közötti koordinációs szervezet létrehozását is.

A megvalósítandó programoknak együttesen kell a főváros átfogó terveire és a kerületek integrált városfejlesztési stratégiáira (IVS) támaszkodniuk. Részben vagy egészben köztulajdonú, önálló városgazdálkodási társaságo(ka)t hozunk létre e projektek kezelésére. Az ingatlanfejlesztésekből származó profit így a városnál marad, közcélra fordítható, és a szociális szempontok jobban érvényesíthetők. A Főpolgármesteri Hivatal szervezeti felépítését megváltoztatva három főosztályt hozunk létre, amelyek az ágazati szemléleten felülemelkedve alapvetően a tervezés, a fenntartás és a gazdálkodás feladatkörét ölelik fel.

## 2. Fenntartható közlekedés Budapesten

A közlekedés – különösen Budapesten – válságterületnek számít. A személygépkocsi-közlekedés messze túlhaladta azt a mértéket, amelyet a város úthálózata, környezeti állapota akár távlati fejlesztésekkel elbírna, a közösségi közlekedés pedig folyamatosan leépülőben van a városban, és még inkább az elővárosi közlekedésben. A közlekedésre fordítandó források ráadásul átláthatatlanok, mind a bevételi (pl. parkolási díj), mind a kiadási oldalon. Emellett sokszor megkérdőjelezhető az egyes ráfordítások nagysága, időzítése – ennek jellegzetes példája a 4-es metró.

Budapest egyik legkomolyabb problémája, hogy a **közösségi közlekedés** – bár teljesítménye európai összehasonlításban is magas, a járművel történő összes közlekedés közel 60 százalékát bonyolítja le – nem vonzó az utasok számára, így az utasok nagy része kényeszerutas, akik egyébként – ha lenne rá lehetősége – autóval utazna. Az egyéni gépjármű-közlekedés által dominált város súlyosan veszít élhetőségéből. Ma Budapesten a teljes városra, de különösen a belvárosi területre jellemző a néha szinte elviselhetetlenül rossz **levegőminőség**: az EU évente 35 olyan napot engedélyez, amelyeken a legveszélyesebb légszennyező anyag, a szálló por tekintetében túlléphető az egészségügyi határérték. Sajnos Budapest jellemzően már az első negyedévben „teljesíti” ezt a 35 napot. Az elmúlt években gyakran több mint százszor volt a határérték felett szennyezett napok száma, azaz gyakorlatilag minden 3. nap egészségkárosító volt a fővárosi levegő. Több uniós felmérés szerint is hazánkban hal meg a legtöbb ember Európában a légszennyezettség miatt.

A kialakuló dugók, vagy a szinte minden lehetséges és lehetetlen helyen parkoló gépkocsi területfoglalása azonban nem csupán a levegőminőségre van rossz hatással, a kezelhetetlen helyfoglalás, a zajszennyezés és számos más probléma – például a városképrombolás, vagy a közlekedési morál alacsony szintje – is megoldásra vár.

A városi személyi mobilitáshoz kapcsolható megoldatlan gond a **kerékpáros közlekedés** is. Magyarországon nem csak a megfelelő infrastruktúra (a biztonságosan használható közúti és önálló kerékpárút-hálózat, illetve a tömegközlekedéshez kapcsolódó átadópontok rendszere) hiányzik, hanem a kerékpáros közlekedés alapvető kultúrája sincs meg. A potenciálisan kerékpározók jó része nem tartja mindennaposan alkalmazható közlekedési módnak a kerékpáros közlekedést, miközben a közlekedés más résztvevői sem kezelik egyenrangú félként a kerékpárosokat. A nemzetközi tapasztalatok sajnos azt mutatják, hogy a szemléletbeli váltás még az infrastruktúraépítésnél is fontosabb, egyben nehezebb feladat. Mindezek ellenére a kerékpározás részaránya dinamikusan növekszik Budapesten belül, ami jó alapokat ad a kerékpáros fejlesztésekhez.

Budapest speciális problémája, városfejlesztésének régi adóssága a **Duna kihasználatlansága** és megközelíthetatlensége. A város közepén húzódó folyam közlekedési szempontból is eszményi **észak-déli folyosót** jelent, amely a városon belüli és az agglomerációs kapcsolatokat egyaránt képes kiszolgálni, partjainak barátságosabb kialakításával pedig a városlakók számára teremthető élhető, vonzó környezet.

A **Budapest-környéki települések** lakossága az elmúlt 20 évben radikálisan megnőtt a kiköltözések miatt, ugyanakkor a munkahelyek, oktatási intézmények jó része Budapesten maradt, ami szinte kezelhetetlen viszonyokat eredményez a közlekedésben. Az igények folyamatos növekedése közepette a tömegközlekedés leépülése és drágasága miatt a többség szemében a minőségi közlekedés alapvető és ideális eszköze az autó, a közúti kapaci-

tások viszont nem bővíthetőek és nem is bővítendőek. A városszerkezet sajátosságai miatt az egyéni gépjármű-közlekedésnek ma bizonyos irányokban – főleg a külsőbb kerületekben és az egyes agglomerációs települések között – gyakorlatilag **nincsen alternatívája**. Miközben a sugárirányú útvonalak túlzottan nagy forgalmat vonzanak a belváros felé, addig a gyűrűirányok töredékesek, kiépítésük esetleges, így ma sokszor az átmenő forgalom is a belvároson keresztül halad. Ezt súlyosbítja, hogy a gyűrűirányokban a közösségi közlekedés még az úthálózatnál is gyengébben kiépített, a Hungária gyűrűtől kifelé nincs versenyképes, körirányú kapcsolat.

Két fő pillérré kell tehát támaszkodni: az **alternatívák** (közösségi közlekedés, kerékpározás, gyaloglás) vonzerejének növelésére és az egyéni gépjármű-közlekedés **ésszerű korlátok** közé szorítására. Fontos továbbá a közlekedési igények csökkentése is, ami főleg városfejlesztési eszközökkel, például a kerületi központok erősítésével érhető el.

### Céljaink

1. **Megfizethető, gyors, kényelmes, megbízható és biztonságos közösségi közlekedést, kevés átszállást!** Legyen egységes, összehangolt menetrend és jegyrendszer megfizethető (a mainál 30-40%-kal olcsóbb) tarifákkal, legyenek gyors, a várost keresztülmetsző (átmérős) gerincvonalak, tiszta, igényes járművek, a közösségi közlekedési járműveket részesítsük előnyben a forgalomban!
2. **Igazságos parkolási és forgalomcsillapítási díjakat, egységes, átlátható, korrupciómentes közlekedési kasszát!** A közlekedéssel kapcsolatos bevételek és kiadások a Budapesti Közlekedési Szövetség kezében lévő, egységes, nyilvános kasszát képezzenek. A díjak mértéke a tömegközlekedés kedvezőbb tarifáival és a szolgáltatási színvonal emelkedésével együtt, piaci alapon vezessen el a kívánt mértékű átrendeződéshoz.
3. **A parkolási káosz megoldását, gyalogosbarát várost!** Több autómentes, illetve forgalomcsillapított közterület szükséges. A járdákat mindenütt fel kell szabadítani a parkoló autóktól, következetes szigor alkalmazandó a tilosban parkolókkal és a mozgássérült-igazolvánnyal visszaélőkkel szemben. A közterületeket mindenütt kellemes, biztonságossá és vonzóvá kell tenni a gyalogosok számára.
4. **Közösségi közlekedéssel könnyebben elérhető elővárosokat és peremkerületeket!** Az agglomerációra kiterjedő, zónás bérletrendszert, használható vasúti és metrókapcsolatokat, gyorsbuszjáratokat, valamint megfelelő ránhordó buszjáratokat és P+R-rendszert kell kialakítani.
5. **A Duna-tengely felélesztését!** A hajózást be kell kapcsolni a közösségi közlekedésbe, a pesti rakpartot le kell zárni a gépjármű-forgalom elől (kezdetben legalább hétvégeken), a Dunán jelentősen javítani kell a vízi sportolás lehetőségeit.
6. **A légszennyezés visszaszorítását!** A szennyezéstől is függő behajtási díjak megteremtése, a közösségi közlekedési járműpark környezetbaráttá tétele, valamint a szmogriadó-szabályozás szigorítása szükséges.
7. **A kerékpározás feltételeinek javítását!** Biztonságos és használható infrastruktúra, bérbiciklirendszer, B+R-tárolók kialakítása szükséges, illetve meg kell teremteni a kerékpárszállítás lehetőségét a közösségi közlekedési gerinchálózat járművein, kezdetben a csúcsidőszakon kívülre korlátozva, később, ahol lehet, kiterjesztve a csúcsidőre is.

## 2.1 A közösségi közlekedés fejlesztése

Az egyéni gépjármű-közlekedés fenntarthatatlansága nem csupán elvont globális probléma, hanem a mindennapok valósága. Ennek ellenére Magyarországon a tömegközlekedés fejlesztésére és fenntartására nincsenek átfogó stratégiák. A fejlett világban trendszerűnek mondható üzemeltetési modellnek, miszerint minden egyes menetdíjforinthez az önkormányzatok és az állam tesz hozzá még egyet-egyét, nyoma sincs. Emiatt Budapesten a közösségi közlekedés árszintje eléri a nyugat-európai átlagot, messze meghaladva a környező nagyvárosokat (pl. Prága), miközben a színvonal optimistán szemlélve is csak a kelet-európainak felel meg. A fejlesztési irányok is véletlenszerűen, leginkább politikai érdekek mentén dőlnek el. Ennek legjellemzőbb tétele a 4-es metró, mely Budapest 1990 és 2015 között elérhető közlekedésfejlesztési források túlnyomó részét felszívja, hálózati értéke viszont – a most épülő formájában – jószerével nincs. Az előzőeket tetézi, hogy a BKV átláthatatlansága legendás, a cég felett a tulajdonos érdemi kontrollt nem képes, meglehet, nem is akar gyakorolni. A korrupció súlyos méreteket öltött, a cég működése pazarló és gazdaságtalan.

Az első – és egyben legfontosabb – programpont a valódi alternatíva megteremtése, azaz egy olyan, viszonylag kevés pénzből kivitelezhető programcsomag felvázolása, amelynek maradóképes végrehajtása után a közösségi közlekedés mai megítélése alapjaiban megváltozik:

### Ahol az utasért van az elektronikus jegyrendszer

**Ki kell alakítani egy felülről zárt, dinamikus jegy- és bérletrendszert: amint a felhasznált jegyek értéke eléri az egy napijegy árát, az utas aznap már ingyen utazik tovább. Hasonlóan leáll a számláló egy héten vagy egy hónapon belül is. Egy ilyen intézkedés minimális veszteség mellett sok bosszúság-**

**tól és kényszertől kíméli meg az utasokat, és miközben ösztönzi a tömegközlekedés gyakori használatát, megerősíti bennük a korrektil gondoskodó város képét. Ez a fejlesztés ráadásul – amennyiben például egy bank bevonásával együtt valósul meg – közel sem kell, hogy rendkívüli összegekbe kerüljön.**

### Az igazi Budapesti Közlekedési Szövetség megalakítása

A megoldás egyik kulcsa a közösségi közlekedés szervezeti fejlesztése, valamint az átlátható finanszírozási környezet megteremtése. Létre kell hozni végre a valódi Budapesti Közlekedési Szövetséget (BKSZ), amelynek feladata a teljes régióban a menetrendkészítés, az egységes arculat, utastájékoztató és jegyrendszer megtervezése, valamint a jegyek, bérletek értékesítése. A BKSZ kezeli az egységes közlekedési kasszát, amelybe a közösségi közlekedésen kívül a parkolási és a behajtási díjból származó bevételek is befolyhatnak. A BKSZ megalakítása után erős, szakmailag és pénzügyileg is stabil megrendelőként lép fel a közlekedési piacon, ebből a pozícióból megfelelően kontrollálva a szolgáltatók árait és a minőségi paramétereket. A BKSZ bevételi forrásait úgy kell meghatározni, hogy azok fedezzék a működés

költségeit. Az infrastruktúra lezüllesztésével életben tartott tömegközlekedés hosszú távon nem működőképes: az utakat, a villamospályákat, stb. folyamatosan karban kell tartani, annál is inkább, mert a lepusztulni hagyott infrastruktúra kampányszerűen elkövetett teljes felújítása összességében többbe kerül, mint a folyamatos karbantartás. A nagyobb léptékű fejlesztéseket a főváros és az állam külön forrásból kell, hogy fedezzék, értelemszerűen az elérhető EU-támogatások bevonásával.

### **Olcóbb közösségi közlekedés, időalapú jegyek, zónás bérletek**

Be kell vezetni az időalapú BKSZ-menetjegyeket, hogy az átszállás – a kényelmetlenségén túl – ne jelentsen pénzügyi hátrányt a jeggyel utazóknak. Javaslataink szerint az egy-másfél órás alapjegy váltja fel a mai vonaljegyvet, ennek technikai feltételeit néhány milliárd forint megteremteni. Ezzel együtt be kell vezetni az egységes, zónaalapú bérletrendszert a BKSZ teljes területén, ahol Budapest területe alkotná a belső zónát. A bérletek átlagárát 30–40%-kal csökkenteni kell ahhoz, hogy a motorizált egyéni közlekedés pénzügyileg ne legyen versenyelőnyben a közösségi közlekedéssel szemben. Be kell vezetni a működés finanszírozásában az 1/3-1/3-1/3 elvet, ahol az állam, a fővárosi önkormányzat és az utasok egyenlő részt vállalnak a szolgáltatások fenntartásából. A munkáltató által vásárolt bérlet adómentességét vissza kell állítani.

### **Forgalmi előnyt a közösségi közlekedésnek minden vonalon**

Ahol lehet, buszsávokat kell létesíteni, a közlekedési lámpákat a közösségi közlekedési járművekre kell hangolni (pl. előindítás) és egyéb intézkedéseket kell hozni, hogy a közösségi közlekedési járművek folyamatosan, akadálytalanul, az adott útvonalon elérhető legkedvezőbb sebességgel tudjanak haladni. Ezek az intézkedések amellet, hogy sokkal vonzóbbá teszik a közösségi közlekedést, kis összegekből megoldhatók és rendkívül rövid idő alatt megtérülnek: a járművek hatékonyabb üzemeltetése révén jelentős megtakarítást eredményeznek a tömegközlekedési szolgáltató(k) számára.

### **Biztonságos, kényelmes és igényes környezet a közösségi közlekedésben**

A járműveken elkövetett bűncselekmények, de akár a „csupán” félelemkeltő vagy igénytelen viselkedés (pl. dohányzás, szemetelés) rendkívül károsan hat az egész ágazat megítélésére. Hasonló problémakör a járművek állapota, amelyért a hiányos takarítás és karbantartás mellett a járműveket rongálók a felelősek. A tisztaság kérdése könnyen kezelhető: a leendő szolgáltatók szerződésben szigorúan el kell várni a járművek tisztántartását. A rongálás és egyéb bűncselekményekkel kapcsolatos problémahalmaz komplexebb. Az elvárások mellett itt eszközt is kell adni a szolgáltatók kezébe (pl. utastéri kamerák engedélyezése). Egységes arculatú, komfortosabb, akadálymentesített, színvonalas utastájékoztatással ellátott megállókra van szükség. A közterület-felújítások, villamospálya-rekonstrukciók során csak a járművekkel szintbe hozott utasperonok épüljenek.

### **Az átszállások számának csökkentése, átjárható rendszerek preferálása**

A budapesti és regionális közlekedés összekapcsolásával a fővárosához szervesen hozzátartozó agglomerációs térséget be kell vonni a város vérkeringésébe. Ezt a feladatot a tömegközlekedési hálózat regionális szintje látja el, amely nagyobb távolságokat fog át, mint a városi



hálózat, de ugyanúgy fontos benne az összefüggőség, az átszállások számának minimalizálása. Az ehhez tartozó lehetséges elemek: metró-vasút, metró-hév átjárás biztosítása, illetve átmérős elővárosi vasúti hálózat kialakítása. Ahol nem lehetséges az átszállás kiváltása, ott alapvető a minőségi átszállási lehetőségek megteremtése (pl. közös peronos állomásokkal).

### **A vasút jobb kihasználása a városon belül**

Az előző ponthoz kapcsolódva meg kell jegyezni, hogy tarthatatlan Budapesten a vasút helyzete. A mai vasúti infrastruktúra sokkal inkább gátja a város fejlődésének, mintsem ösztönzője. A lehetséges beruházások, amelyekkel ez a probléma orvosolható:

- metró-vasút integrációs projektek,
- az átmérős vasúti közlekedés megteremtése felszíni beruházásokkal,
- az átmérős vasúti közlekedés megteremtése vasúti alagúttal,
- a fenti módszerek különböző költségű és hasznú, részben konkurens, részben egymásra ütemezhető hálózatokat eredményeznek, ezek korrek vizsgálata mindenképp szükséges a döntés meghozatala előtt.

### **A hiányzó villamostengelyek visszaépítése**

Míg Nyugat-Európában reneszánszát éli a villamos, a budapesti villamosközlekedést leromlott pályák, összefüggéstelen hálózatcsomók és mesterségesen elvágott vonalak jellemzik. Ennek a tendenciának véget kell vetni, hiszen a ma vegetáló villamoshálózat még viszonylag olcsón, néhány megszüntetett kulcsszakasz pótlásával sokkal hatékonyabbá tehető. Ehhez nem kell más, mint korrekt karbantartás és a hiányzó néhány kulcselem visszaépítése.

### **Az autóbusz-közlekedés azonnali fejlesztése**

Rövidtávon az autóbusz-közlekedést kell korszerűsíteni, mert ez a legkisebb költséggel járó és leggyorsabban kivitelezhető megoldás. Le kell cserélni az elavult buszállományt, megvizsgálva a környezetkímélő hajtási módok (földgáz-, hibrid- vagy elektromos üzem) alkalmazását is. Javítani kell az agglomerációs menetrendeket és csatlakozásokat, továbbá előnyt kell biztosítani a buszoknak a forgalomban.

#### **PM10, PM2.5**

**A részecskeszennyezés (a 10 mikronnál kisebb szálló részecskék) Magyarországon évente közel 16 000 ember halálát okozza (szív- és érrendszeri megbetegedések, légúti és daganatos betegségek), valamint egyebek mellett az ún. hirtelen csecsemőhalál egyik fő okaként tartják számon. Ezen a téren Európában sajnos élen járunk. A légszennyezettséggel is összefüggésben az asztmás megbetegedések száma Budapesten az utóbbi 25 évben a tízszeresére, a tüdőrákosoké több mint háromszorosára nőtt. Egyre több gyermek szenved asztmában, allergiában. A levegőszennyezés évente sok milliárd forint kárt okoz a lakosoknak és a vállalkozásoknak, továbbá a városok közötti versenyben is komoly hátránnyal jár a szennyezett levegő híre és ténye.**

**A BKV az egyik legnagyobb légszennyező hatalmas dízelbuszparkjával. A legalább Euro4-es motorral fel nem szerelt autóbuszokat azonnal részecskeszűrővel kell felszerelni!**

## A budapesti és a regionális fejlesztési tervek felülvizsgálata

Célunk a jelenlegi közlekedésfejlesztési tervek felülvizsgálata a fenti szempontok alapján. Nagy költségigényű projektek esetében különösen fontos, hogy a jövőben ne születhesen olyan döntés, amely erősen megkérdőjelezhető közlekedésszakmai, gazdasági vagy társadalmi szempontból.

### További P+R- és B+R-fejlesztések

Az utóbbi években lendületet vett fejlesztések továbbvitele kulcskérdés. Ezt az utasok színvonalas kiszolgálása és a közösségi közlekedés vonzerejének növelése végett össze kell kapcsolni az agglomerációt és Budapestet egységként kezelő gyorsvasúti tervek megvalósításával. A lehetőség szerint átszállmentes agglomeráció–belváros kapcsolat a megfelelő gépjármű- és kerékpár-tárolási (P+R és B+R) kapacitások meglétét feltételezi.

### A Duna-tengely közösségi közlekedése

A fővárosba délről és északra felvezető közutakon állandóak a torlódások, miközben a Duna vízi útja teljességgel kihasználatlan, néhány kirándulóhajótól eltekintve nincsen rajta személyszállítás. Ezen a folyosón a vasútvonalak fejlesztéséhez képest töredékáron megvalósítható az agglomeráció és Budapest belvárosának gyors, pontos, menetrendszerű összeköttetése, ráadásul minimális beruházással. A folyó, mint haladási felület ingyenes és adott, csak a kikötői létesítmények és a hajók jelentenek költséget.

A ma gyakorlatilag gyorsforgalmi útnak használt Duna-partot vissza kell adni a városlakóknak. Ez a pesti oldalon eleinte a rakpart hétvégi, majd a végleges lezárását jelenti. A budai oldalon – alternatívák hiányában – a rakpart fenntartandó, de a lefedés, illetve a városias főúttá alakítás lehetőségét meg kell vizsgálni. Ez, amennyiben a teherforgalom kilitkásával párosul, várhatóan viszonylag egyszerű eszközökkel megoldható.

### Használjuk a Dunát!

**A Budapesten belüli vízibusz-közlekedést ma még gátolja a rakpartok nehézkes megközelítése, ezért első lépésben a lehető legkevesebb megállóhelyet érdemes kialakítani. 2014-ig ezért az elővárosi közlekedésre kerül a hangsúly. Az elsőként javasolt két vonal Százhalombatta–Nagytétény–Budafok, valamint a Duna-kanyar és Szentendre felől**

**nyújtana közvetlen belvárosi kapcsolatokat kényelmes és gyors, kéttörzsű siklóhajókkal. A városon belüli lassabb, több megállóhelyre épülő vízibusz-közlekedést a második fázisban lehet bevezetni – akár fokozatosan is –, amikor a belvárosi Duna-partok átépítése már abba a fázisba jut, hogy a kikötők mindenhol megközelíthetők.**

## 2.2 Kerékpáros közlekedés

A fővárosban ma kevés egyértelműen kedvező folyamat zajlik, ezek egyike a civilmozgalom öntudatra ébredése, ami leglátványosabb formában a kerékpáros közlekedés népszerűsítésében mutatkozik meg. Az ezredforduló óta a kerékpáros közlekedés példa nélkül álló térhódítását láthatjuk.

### Critical Mass, a civilek diadalmenete

A Critical Mass egy kerékpáros felvonulás, amelyet először 1992-ben szerveztek meg San Franciscóban, hogy felhívják a figyelmet a városi biciklisták helyzetének nehézségeire. A felvonulás félig tüntetés, félig túra: a résztvevők a közút részleges elfoglalásával demonstrálják a közlekedéshez való jogukat, a keresztezésekben, illetve a célban pedig kerékpárjaikat a fejük fölé emelve hívják fel a figyelmet arra, hogy az általuk használt járművek milyen kis helyen elférnek.

Budapesten a már korábban is aktív kerékpáros csoportok 2004. szeptember 22-én rendeztek e név alatt demonstrációt az európai autómén-

tes nap alkalmából. Az első budapesti felvonuláson 4.000 fő vett részt, ám ez viharos gyorsasággal több tízezerre nőtt: 2007-ben 50.000, 2008-ban már 80.000 kerékpárost számoltak az áprilisi megmozdulások alkalmával.

A mozgalom önkéntes szervezők laza együttműködése révén jött létre, alapítói – a biciklisfutár-szubkultúra ismert alakjai – nem kívánják azt szorosan ellenőrizni vagy politikai célok szolgálatába állítani. Szabadságot sugalló, örömteli megmozdulásaikkal azonban egyedülálló eredményt értek el: egy egész nagyvárost sikerült kerékpárra ültetniük.

Hosszú út vezetett idáig. A rendszerváltás után a városvezetés csak a szabadidős kerékpárosokkal számolt, akik számára jobbára a járdákból választottak le a sárga csíkkal jelölt „kerékpárutakat”. A statisztikákban jól mutatott a gyarapodó hálózat, amely azonban a kezdetektől fogva életveszélyes volt. Kialakítása magában rejtette a gyalogosok és kerékpárosok közötti állandó konfliktusok csiráját, a közúti keresztezések pedig a beláthatatlan és balesetveszélyes helyzeteket generáltak.

A budapestieket ez ugyan bosszantotta, de szerencsére nem tántorította el a kerékpározástól. Az így megtett utazások részaránya 2000 óta körülbelül a tízszeresére növekedve mára elérte az 5%-ot (az összes utazásra vetítve). Különösen a belvárosban vált egyértelművé a kerékpározás jelentősége – ez összhangban áll azzal, hogy a budapesti utazások 44%-a 4 km-nél rövidebb, illetve, hogy a városlakók 30%-a legalább alkalmanként biciklire ül.

Ez a folyamat egyértelműen az ellehetetlenülő egyéni közlekedésre, a közösségi közlekedés lassú leromlására adott válasz, amely egyben a polgároknak a közterekhez, a városhoz való igényére is rávilágít. Mindez összhangban van az Európai Unió ajánlásaival, amelyek a városi mobilitás fejlesztésében kiemelten szorgalmazzák a kerékpározás és a gyalogosközlekedés feltételeinek javítását. Ez a csökkenő közúti forgalom és a kedvezőbb baleseti statisztikák mellett a levegőtisztaság és az egészségügyi mutatók javulásához, a városi üzletek fellendüléséhez és a közlekedési szektor jobb fenntarthatóságához vezet.

Ennek ellenére Budapesten a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése mindmáig maradékelven történik, általában a közúti forgalom igényeinek kielégítése után; a tervezésből hiányzik a különböző közlekedési módok integrációjának igénye; a megépített szakaszok nem kapcsolódnak össze, sok kerülőt tartalmaznak, karbantartásuk hiányos. A hatályos KRESZ szerint a rosszul kiépített kerékpárutak használata is kötelező, amit a gyakorlottabb kerékpárosok önvédelemből figyelmen kívül hagynak. E hiányosságok gyakori konfliktusokhoz vezetnek a közlekedés résztvevői között.

### ***Célok és intézkedések, avagy milyen úton megyünk a XXI. századba?***

A kerékpározás rohamosan növekvő népszerűsége jelzi, hogy Budapest lakói már döntöttek: azt a jövőt támogatják, amelyben vonzó, barátságos és emberléptékű élettér veszi körül őket. Ennek egyik legfontosabb eszköze a közterületek újrafelosztása, a mobilitási módok közötti arányok eltolása a környezetkímélő megoldások felé.

Ezért a kerékpározást a városi életforma természetes részévé kívánjuk tenni, hogy az emberek pillanatnyi igényeik szerint választhassanak a gyaloglás, a közösségi közlekedés és a kerékpározás között, vagy akár kombinálhassák ezeket. 2014-ig kívánjuk elérni, hogy a kerékpározás 15%-kal részesedjen a városon belüli utazásokból, miközben csökkenjen a közúti balesetek és a motorizációval összefüggésbe hozható megbetegedések száma.

### **Kerékpárosbarát belváros**

A Belvárosban az autóközlekedés legésszerűbb alternatívája az egyszerű, helytakarékos, csendes, olcsó és rugalmas kerékpár, ami jellegénél fogva a legdemokratikusabb jármű. Rövid távon belül azt a szabadságot nyújtja, mint amire a gépkocsit kitalálták, de annak fölösleges túlzásai nélkül. Nem borítja fel a hagyományos utcaképet, és lehetővé teszi a szűk utcák emberhez méltó használatát.

Ezért a gyalogos- és kerékpáros közlekedés feltételeinek javításával alakítjuk át a belső kerületek közterületeit és forgalmi rendjét. Nagyjából a Dózsa György út és a budai Nagykörút által határolt területen mindenhol elvégezzük azokat a – kis költségű, de komplex szemléletet igénylő – beavatkozásokat, amelyek révén a város belső kerületei kényelmesen, biztonságosan bejárhatóvá válnak. Nem az önálló útvonalak hosszának növelésére, hanem a kerékpárral akadálytalanul bejárható terület kiterjesztésére törekszünk. Az utcákat úgy alakítjuk ki, hogy egyértelmű legyen: a kerékpár jármű és a járdán nincsen keresnivalója. A hibás és veszélyes közös gyalog- és kerékpárutakat felszámoljuk, a kerékpárosokat forgalomtechnikai megoldásokkal (forgalomcsillapítással, kerékpársávokkal) biztonságosabbá tett közutakra irányítjuk. A kerékpárosbarát belvároshoz tartozik a közterületi kerékpártárolás feltételeinek javítása, gépjárműparkolók helyére telepített kerékpártárolók segítségével.

## Kerékpáros főhálózat

A belső és külső városrészek, illetve az agglomeráció között meghosszabbítjuk és összekötjük a ma csak elszigetelt szakaszokból álló kerékpáros útvonalakat. Nyomvonalukat és csomópontjaikat ésszerűsítjük; indokolt esetben a fentieknek megfelelően átépítjük. Ezáltal olyan hálózat jön létre, amely egyszerre szolgálja a kerékpáros ingázást és a szabadidős kerékpározást. Csekély befektetés árán javul a külső városrészek közlekedése, összhangban a városi alközpontok megerősítésének programjával.

## A közlekedési módok kombinálása

A kerékpározást a teljes közlekedési rendszer integrált részeként értelmezzük, így törekszünk az igények rugalmas kiszolgálására, a közösségi közlekedés és a kerékpározás valamint a gyaloglás és a kerékpározás közti módváltás megkönnyítésére.

Az elsöre példa a B+R (Tedd le a kerékpárt és utazz tovább tömegközlekedéssel!) parolók telepítése. A ma igen vontatottan haladó programot felgyorsítjuk, a főbb csomópontokban, vasútállomásokon és hév-megállóknál zárható vagy őrzött tárolókat helyezünk el a fővárosban és az agglomerációban egyaránt. Így a kötőtpályás közlekedés előnyeit a kerékpár képes 2-5 km-es hatósugárral kiterjeszteni a ritkábban lakott településrészekre is.

Kiterjesztjük a közösségi közlekedési járműveken a kerékpárszállítás lehetőségét. Ez a Budapesti Közlekedési Szövetség teljes gerinchálózatát érinti, beleértve a metróállomásokat is, első ütemben a csúcsidőszakon kívüli időszakban.

Támogatjuk a Nyugat-Európa számos városában már sikerrel működő közbringa-rendszer budapesti meghonosítását. Ennek lényege, hogy a sűrűn elhelyezett tárolóállomásokról gyakorlatilag ingyen (egyszeri regisztrációs díj fejében) lehet elvinni a speciális kialakítású bicikliket, amelyeket az utazás végén egy másik tárolónál kell leadni. Ez a rendszer az alkalmi kerékpárosok és turisták számára jelent kényelmes lehetőséget. A főváros 2011-ben tervezi elindítani a budapesti bérbicikli-hálózatot – ezt az LMP maximálisan helyesli, sőt, javasoljuk a rendszer kiterjesztését a Hungária körúton, illetve a budai körúton belüli teljes területre.

## Oktatás és szemléletformálás

Habár a városi kerékpározás spontán népszerűvé, sőt divattá vált, a közlekedési szabályok betartatása és a kerékpározást illető tévhitek eloszlatása továbbra is kitarító munkát igényel. A szemléletformálást álláspontunk szerint már az általános iskolában el kell kezdeni, de épp ilyen fontos a gépjárművezetők oktatása és az általános, profi marketingstratégiával végzett szemléletformálás is. A kerékpáros jogosítvány időről időre felbukkanó ötletét kontraproduktívnak tartjuk, mivel tévesen azt sugallja: a kerékpározás veszélyes, különös felkészültséget igénylő tevékenység.

## Intézményi, jogi és finanszírozási háttér megteremtése

A hatékony és fenntartható kerékpáros közlekedés megteremtésének és üzemeltetésének elengedhetetlen feltétele, hogy megfelelő szervezeti struktúra és bővített pénzügyi keret álljon rendelkezésre. E téren a közlekedési források csekély átcsoportosításával is hatalmas javulást lehet elérni.

Mivel a hibás kialakítású kerékpárutak felszámolása időt vesz igénybe, haladéktalanul kezdeményezzük a KRESZ módosítását a kerékpárút-használati kötelezettség feloldása érdekében. Előírjuk és figyelemmel kísérjük az új közlekedési beruházások, építkezések ese-

tén a kerékpáros közlekedés szempontjainak érvényesülését. Támogatásokkal és szabályozással ösztönözzük a munkahelyeken a kerékpártárolók és zuhanyzók kialakítását.

## 2.3 Az autóhasználat ésszerű keretek közé szorítása

Budapest az elmúlt évtizedekben egyre inkább arra rendezkedett be, hogy a folyamatosan növekvő személygépkocsi-áradatot kiszolgálja. Erre a problémára megoldást kell találni, hiszen a legelvakultabb autós sem gondolhatja, hogy az átmenő forgalom tovább növelhető, vagy hogy a meglévő épületek között új, nagykapacitású főutakat lehet építeni. A megoldás ezért csak az ésszerű korlátozás lehet, amivel párhuzamosan a visszaszoruló autózással szemben nyújtott színvonalas alternatívákra kell helyezni a hangsúlyt.

A globális és helyi környezeti problémák – különösen az éghajlatváltozás –, az energiaellátás növekvő bizonytalansága, a lakosság környezettudatosságának növekedése, valamint a költségvetési korlátok egyaránt azt indokolják, hogy Budapesten és környékén ne kerüljön sor újabb átfogó közúti nagyberuházásokra. Ezt indokolja az is, hogy az új, többletkapacitást jelentő utak újabb, korábban nem létező forgalmat gerjesztenek, így nem alkalmasak a környezeti és közlekedési problémák megoldására.

### A forgalomcsillapított, illetve gyalogosövezetek arányának növelése

Az elmúlt években számos példamutató beruházás történt a forgalomcsillapítás, a gyalogosok számára kellemes és biztonságos környezet kialakítása érdekében a belső és külső kerületekben egyaránt (példa erre a ferencvárosi Ráday utca és Tompa utca, valamint a belvárosi főutcaprogram). Ezt a folyamatot kell felgyorsítani és kiterjeszteni a hagyományos városmag és az egyes külső kerületek alközpontjainak hangsúlyosabbá és élhetőbbé tétele érdekében (pl. belső Bécsi út, Kossuth Lajos utca). Ahol lehet, építeni kell a gyalogosforgalomhoz és a belvárosias arculathoz szorosan kötődő villamosvonalak fejlesztésére. Ahol ez ésszerűen kivitelezhető, csökkentett sebességű (30 km/h) övezeteket kell kijelölni a mellékutcákban. A közterületeket mindenütt kellemessé, biztonságossá és vonzóvá kell tenni a gyalogosok és a kerékpárosok számára.

#### **Egymást erősítő villamostengelyek és gyalogosónák**

**A gyalogos és forgalomcsillapított övezetek kiépítése szorosan összefügg a villamosvonalak fejlesztésével. A Kossuth Lajos utca forgalomcsillapítása összekapcsolható a Rákóczi-Kossuth villamostengely visszaépítésével, a belső Bécsi út autómentessé tétele a budai fonódó villamoshálózat kialakításával és a 17-es vonal felújításával.**

### A parkolóházak kihasználása, a felszíni parkolás tehermentesítése

A belvárosi parkolóhelyek ingyenes használata a helyben lakók számára nem ösztönöz a gyakran üresen álló mélygarázsok igénybevételére. Szükség van a szigorításra, a család első gépkocsijára adott jelentős kedvezmények fenntartása mellett. A nyilvános és magánmélygarázsok férőhelyeit egységes adatbázisba kell gyűjteni, minden jelentős parkolókapacitás

üzemeltetőjével együtt kell működni. Az üres férőhelyeket a helyi lakosok vehetik igénybe (pl. éves bérlettel, amelyet a felszínivel azonos árról induló liciten értékesítenek). Ezáltal lehetővé válik a felszín tehermentesítése, amely a parkolóházak létesítésének elsődleges szempontja kell, hogy legyen a nettó kapacitásbővítéssel szemben.

### **Mozgássérült-igazolványos visszaélések megszüntetése, vadparkolás elleni fellépés**

A nemrég érvénybe lépett parkolási rendszer<sup>4</sup> megfelelő alapokat teremt a parkolási anomáliák rendezésére. A mozgáskorlátozott-kártyákkal való visszaélést azonban mindenképp kezelni kell, a mai állapot tarthatatlan: nem ritkán előfordul, hogy a Nagykörúton parkoló autók fele ilyen igazolvánnyal várakozik, ami nyilván nem a valós helyzetet alapul<sup>5</sup>. A szabálytalanul (tilosban, járdán, kerékpárúton, zöldfelületen stb.) parkolókkal szemben a mainál sokkal szigorúbban kell fellépni. Egyszerű szabálytalanság esetén megoldás az objektív felelősség elvének következetes alkalmazása, az akadályozás elhárítására pedig az elszállítás. Meg kell találni annak a módját is, hogy megszűnjék a vészvillogóval való tömeges megállás (valójában illegális parkolás) is, melyet már elterjedten alkalmaznak árufeltöltés, pénzszállítás alkalmával is.

### **A parkolási, a behajtási és a közösségi közlekedési díjak összehangolása**

A behajtási díjat Budapesten még ebben a ciklusban be kell vezetni. Az övezethatárok kijelölése még egyeztetendő, elképzelhető többzónás rendszer is. A legcélszerűbb (külső vagy egyetlen) zónahatárnak a Hungária gyűrű és a budai körút tűnik. A díj nagyságát annak megfelelően kell meghatározni, hogy mekkora behajtó forgalom engedhető meg közlekedési és környezetvédelmi szempontból. A díj mértéke függjön a behajtási időszaktól (csúcs- vagy mellékidőszak) és a jármű környezetvédelmi besorolásától. A behajtási díjjal párhuzamosan a legszennyezőbb járműveket (Euro1 és Euro2 vagy annál rosszabb és a nagyteljesítményű réészecskeszűrő nélküli dízel), a német nagyvárosokhoz hasonlóan fokozatosan teljesen ki kell szorítanunk a városból.

A behajtási díj elsősorban az átmenő forgalom elterelésére, a logikus rendszerbe szervezett (egyes helyeken megemelt, más helyeken csökkentett) parkolási díj pedig a célforgalom csökkentésére alkalmas. Fontos cél a közterületek szabálytalanul parkoló autóktól való megtisztítása, ezáltal a gyalogos és kerékpáros, valamint a zöldfelületek növelése. A parkolási és behajtási díjakat a közlekedési szövetségnek kell kezelnie, önálló, teljesen nyilvános alapok formájában. Kérdés még, hogy a parkolási és behajtási díjak mennyire képezzenek egységes rendszert (az egyik szélső esetben a behajtási díj automatikusan parkolási díj is, a másikon ez a két díj egymástól független). A parkolási alap várható bevétele Budapesten 15-20 milliárd forint, a behajtási díjé pedig kb. 30 milliárd forint évente.

### **Elkerülő utak, külső Duna-hidak fejlesztése**

A mai sugárirányú közlekedési áramlatok tekintélyes része a behajtási díj bevezetése után az elkerülő irányokat preferálná. Ma két ilyen – nagy kapacitású, részben kiépítetlen – gyűrű létezik Budapesten, a Hungária-körgyűrű, illetve az M0-s gyűrű. A belvároshoz közeli Hungária-körgyűrű kapacitását a befelé haladó keresztező utak kapacitásának rovására tovább kell növelni. Ez a lámpaprogramok áthangolásával, a gyűrű irányú forgalom folyamatosabbá tételével valósítandó meg, a forgalmi sávok számának további növeléséről nem lehet szó. Amennyiben a körirányú utakon a fentiek ellenére tartósan fennmaradnak a torlódások, támogatjuk a behajtási díjból származó bevételek egy részéből a körvasútsori körút és a hozzá kap-

csolódó Duna-hidak kiépítését. Az M0 északi és északnyugati szektorait a várhatóan hatalmas költségek, az építéssel és üzemeltetéssel járó környezeti károk, a negatív településszerkezeti következmények miatt alapos vizsgálatnak vetjük alá, a jelenlegi terveket nem támogatjuk.

### Hosszabb távra szóló, más munkálatokkal összehangolt útfelújítási projektek

A felújításoknak az egyéb közművek felújításával összehangoltan kell folyni, valamint a közlekedési infrastruktúra elemeinek (út és villamospálya) felújítását egymással is szinkronizálni kell. Így elkerülhetők az olyan kudarcok, mint például a nemrég átadott Karinthy Frigyes út újbóli felbontása a távhálózat fejlesztése miatt. További aprónak látszó, de bosszantó téma az útburkolati jelek állapota. Itt minimális odafigyeléssel, a mai gyakorlatnál olcsóbban lehetne lényegesen jobb – és nem melleleg balesetveszélytől mentes – helyzetet kialakítani. A kátyúzás mai gyakorlata a közpénzek elherdálása. Ezt meg kell szüntetni, az útfelújítási beruházások minőségellenőrzésénél drákói szigorot kell bevezetni. Az útfelújításoknál különös tekintettel kell lenni a kerékpáros szempontokra.

### Fokozottan érzékeny reagálás a környezetvédelmi problémákra

A gépjármű-közlekedés az elsődleges oka a főváros rendkívül szennyezett levegőjének. Mind a nitrogén-oxidok, mind a szálló por (PM10) tekintetében a közlekedés a fő ok. A főváros saját kompetenciájába tartozó lépésként le kell cserélni az elavult közösségi közlekedési buszparkot, akár saját beruházásként, akár egyes vonalcsoportok koncesszióba adásával, akár beszerzés helyett rendelkezésre állás vásárlásával. Ez azonban nagy hatással nem lesz a főként az egyéni közlekedés által okozott szennyezésre, bár lokálisan akár jelentős javulást is el lehet érni. A személygépkocsik szennyezésének visszafogása csak az állomány lassú cseréjével, valamint a gépkocsihasználat visszaszorításával képzelhető el. Emiatt a behajtási díjből – legalább csúcsidőn kívül – kedvezményt kell adni a környezetkímélő járműveknek.

A porszennyezés tekintetében különösen fontos szerepe van a teherforgalom mérséklésének. Már az M0 jelenlegi készütsége is módot adott a tranzit teherforgalom egyértelmű kitiltására, ezt további szigorításoknak kell követnie. El kell érni, hogy a Hungária-körgyűrűn belül egyáltalán ne lehessen nehéz tehergépjárművekkel közlekedni.

A nemrég gyakorlatilag megszüntetett szmogriadó-rendszert (a páros-páratlan rendszámon alapuló közlekedés a szennyezett napokon) vissza kell állítani. A jelenlegi rendszer, ami csak a leginkább szennyező(nek gondolt) járművek közlekedését tiltja, lényegében alkalmatlan a szennyezés mérséklésére.

## 2.4 Közlekedési fejlesztések a következő ciklusban

A számonkérhetőség és a budapestiek iránti őszinte politikálás érdekében az LMP garanciát vállal arra, hogy ha Budapest vezetésében meghatározó szerepet kap, az alábbi közlekedésfejlesztési tételket, intézkedéseket a 2014-ig tartó ciklusban megvalósítja.

### A közösségi terek közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos rehabilitációja

A gyalogos- és kerékpárosbarát város irányába tett első lépéseink a következők:

- a Kolosy tér és a belső Bécsi út rehabilitációja, gyalogosövezet létrehozása,
- a Moszkva tér ésszerű, közösségi közlekedés- és gyalogosbarát rendezése,



- a pesti rakpart autómentessé tétele (első ütemben csak a hétvégéken),
- a Kós Károly „sétány” lezárása az átmenő forgalom elől,
- hasonló tervek minél előbbi megvalósítása más kerületi, külvárosi alközpontokban.

### Gyorsvasúti hálózat

A közösségi közlekedés gerince a gyorsvasúti hálózat, amely ma szétaprózott, a peremkerületek és az agglomeráció nagy részének nem nyújt megfelelő szolgáltatást. Ezen a következő intézkedésekkel segítünk:

- a 2-es metró és a gödöllői hév-vonal összekötése: tervezés, engedélyeztetés és a kivitelezés megkezdése,
- a 3-as metró Káposztásmegyerig tartó szakaszának részletes megtervezése, engedélyeztetése,
- a metró-vasút átjárhatóság vizsgálata és összehasonlítása a nagyvasút-alapú megoldásokkal:
- a 3. metró lehetséges vasúti átjárásának részletes vizsgálata mindkét irányban,
- a 4. metró teljes felülvizsgálata: vasút-metró, esetleg metró-villamos közös üzem vizsgálata, a jelenleg tervezett, gazdaságtalan hosszabbítások (Bosnyák tér és Virágpiac) elvetése,
- az 5. metró teljes körű megterveztetése és az engedélyeztetési eljárások lezárása, előtte a nyomvonal és a megállókiosztás vitájának korrekt, nyilvános és szakmai lefolytatása,
- az átmérős elővárosi vasúti közlekedés kérdéskörének teljes körű és korrekt vizsgálata vasúti és metró-vasút átjárást tartalmazó alternatívák összevetésével: szakmai vita, költség-haszon elemzések lezárása, valamint a győztes alternatíva elemeinek megtervezése és engedélyeztetése, összhangban a metróvonalaknál leírtakkal:
- metró-vasút integrációra alapozott elővárosi vasúti hálózat,
- felszíni vonalakra és a déli összekötő vasúti hídra alapozott átmérős vasúti hálózat kialakítása (kelet-nyugat és észak-dél tengelyekkel, a fejpályaudvarok elkerülésével, új átszállóközpontok kiépítésével),
- a két fenti lehetőség esetleges kombinációja,
- vasúti alagútra (Kelenföld-Nyugati pu.) alapozott elővárosi vasúti hálózat átmérős vagy gyűrűs viszonylatszereléssel,
- a ráckevei hév és az eredetileg hév-re jellemző kiépítettségű és szerepű agglomerációs MÁV-vonalak (2, 71, 142, 150.) hálózati szerepének, fejlesztésének, vasút-metró, esetleg vasút-villamos átjárható üzemének teljes körű vizsgálata, egyszerűbb műszaki tartalom esetén a 142. sz. vonal fejlesztésének megkezdése.

### Villamoshálózat

A villamoshálózat esetében elsősorban a meglévő szakaszok jó minőségű fenntartása a cél, ezen felül a hálózatban fájóan hiányzó elemeket meg kell építeni. Az ide tartozó projektjavaslataink:

- a budai fonódó villamoshálózat (17, 19, 41 összekötés) megvalósítása,
- az 1-es villamos meghosszabbítása az Etele térig a felszínen,
- a Bajcsy-Zsilinszky úti villamos kiépítése a Lehel térig, a 14-es és 47-es villamosok összekötése,
- a Rákóczi út – Kossuth Lajos út – Erzsébet híd villamostengely visszaépítése,
- Újpalotát a Rákóczi úton át Budával összekötő gyorsvillamos-tengely részletes megtervezése, engedélyeztetése (kapcsolódóan a 4. metró felülvizsgálatához),
- a 47-es villamos rövid meghosszabbítása a budafoki városháza és a vasúti megálló teljes elérésével, a végállomás korszerűsítésével,
- a 3-as villamos meghosszabbítása a Topánka utcában a mai hév-vonalig,
- a 42-es villamos meghosszabbítása,
- a 2-es és a 21-es (volt 30-as) villamosok összekötése,
- a kőbányai EXPO-területet kiszolgáló 29-es villamos újraindítása,
- a nagykörúti villamosvonalak dél-budai végpontjainak vizsgálata a 4-es villamos pályájának Bocskai úti meghosszabbítása és a körviszonylatok (6-61, 4-61) vizsgálatával; a legjobb változat(ok) megvalósítása,
- a Pesterzsébet-Csepel villamosvonal (a 3-as vonal folytatása) teljes körű megtervezése és engedélyeztetése összhangban a csepeli fejlesztésekkel,
- a Budafok-Csepel híd megtervezése a rajta haladó villamospályával együtt, a 3-as villamoskörgyűrű déli szakaszának megtervezése és engedélyeztetése,
- a Szegedi úti felüljáró és a rajta haladó villamospálya megtervezése és engedélyeztetése, esetleg kivitelezése,
- a fogaskerekű villamoshálózat-kompatibilissé tétele és meghosszabbítása a város felé a Moszkva térig, illetve a külső oldalon a Normafaig (a természetvédelem szempontjainak szigorú figyelembe vételével): tervezés és engedélyezés, a lehetőségek szerint a projekt megkezdése.

### Hajózás

A Duna szerepének felértékelődése mellett a menetrendszeri hajózás fellendítésére is javaslatot teszünk. Az ehhez tartozó projekt a Százhalombatta – Nagytétény – Budafok – Belváros, valamint Dunakanyar – Szentendre – Békásmegyér – Belváros vonalon az elővárosi hajóközlekedés beindítása.

### Kerékpáros közlekedés

Az egyébként is növekvő kerékpáros részarányt követnie kell az infrastruktúrával és a szemléletformálással. Az ehhez tartozó javaslataink:

- biztonságos, ésszerű nyomvonalon vezetett kerékpáros főhálózat kiépítése az egyes városrészek között, amely magában foglalja a meglévő szakaszok átépítését, de nem feltétlenül jelent közúttól elválasztott kerékpárutakat,
- jól kerékpározható belső kerületek (a Dózsa György út és a budai körút gyűrűjén belül) az egyirányú utcák megnyitásával, az útfelületek újraszámolásával, kerékpártárolókkal,
- az automata kölcsönzőrendszer kiterjesztése a Hungária körúton és a budai körúton belül,

- B+R parkolók a jelentős csomópontokban,
- nagyszámú kerékpártároló telepítése a belső kerületekben,
- kombinált kerékpárszállítás a közösségi közlekedés járműveken (a BKSZ gerincvonalain, csúcsidőszakon kívül),
- KRESZ-módosítás kezdeményezése a kerékpárút-használati kötelezettség feloldása érdekében.

### **Közúthálózati fejlesztések**

A közúthálózatnál kizárólag az elkerülő irányú útvonalak fejlesztése és egyes szűk keresztmetszetek feloldása lehet a cél. A fejlesztéseket minden esetben össze kell kapcsolni a közösségi és a kerékpáros közlekedés javításával is:

- a Nagy Lajos király útja – Fehér út tengely kiépítése az Élessarok rendezésével, a Szegedi úti felüljáró és a kapcsolódó közúti és villamoshálózati beruházások megtervezése, engedélyeztetése,
- a hiányzó Duna-hidak (aquincumi, budafoki, albertfalvai) tervezési, engedélyeztetési eljárásának végigvitele.

### **Változások a tarifákban és az infrastruktúrahasználati díjakban**

Az élhető város gazdasági ösztönzőit is szeretnénk megteremteni a következő megoldásokkal:

- a behajtási díj bevezetése, az infrastrukturális díjak egységes rendszerbe foglalása, egységes parkolásgazdálkodás kiépítése,
- a közösségi közlekedés finanszírozásának megnyugtató rendezése az  $1/3+1/3+1/3$  elv bevezetésével, a megrendelői szerepek tisztázásával
- a tömegközlekedési tarifák számottevő (30-40 %-os) csökkentése, a jegyrendszer logikusabbá tétele, lehetőség szerint elektronikus jegyrendszer bevezetése:
- időalapú tömegközlekedési alapjegy azonnali bevezetése,
- zónarendszerű, BKV-MÁV-Volán átjárhatóságot biztosító elővárosi egy- és bérletrendszer bevezetése a BKSZ keretein belül.

### **Többletforrás teremtése a közlekedési fejlesztésekhez**

A fenti projektek nagy része viszonylag könnyen és kevés pénzből megvalósítható, de vannak komolyabb infrastrukturális beruházások is a terveink között. Szükség lesz tehát többletforrásokra a tervek végrehajtásához.

A tervezett lépések:

- behajtási díj bevezetése,
- a parkolási díjrendszer átláthatóságának megteremtése annak biztosításával, hogy a bevételeket kizárólag közcélokra lehessen felhasználni,
- a fejlesztési források ésszerű átcsoportosítása,
- uniós pályázati források.

## 3. A városi terek újrendezése

Budapest 1990-ben Közép-Európa egyik legígéretesebb nagyvárosa volt. Úgy tűnt, földrajzi helyzete, képzett lakossága, egyedi természeti és kulturális értékei, jó közlekedése révén a régió belüli vezető szerepre rendeltetett. Ebből gyakorlatilag semmi sem valósult meg: a városvezetés passzivitása, az egységes fejlesztési politika hiánya és a közigazgatás gyengesége miatt a város alakítása a magántőkére maradt. Ez számos rövid távú eredménnyel és igen sok hosszú távú hátránnyal járt, aminek terhére ma mindinkább érezzük.

A városszerkezet fellazult, ami az agglomerációs települések gyarapodásával együtt mindinkább szétforgácsolta és a fenntarthatatlanság felé tolta el Budapest térbeli kereteit. A belvárosi lakásállomány folyamatos leromlásával és a lakótelepek elmaradt korszerűsítésével párhuzamosan ellenőrizetlen módon folyó ingatlanberuházások történtek. A gazdátlanul maradt közterületek leromlottak, az infrastruktúra fejlesztése jószerivel az egyéni közlekedés igényeinek megkészt követésére korlátozódott. Kimondhatjuk: Budapest e tekintetben is elvesztegette az elmúlt húsz évet.

Az állam, a főváros vezetése és magánszemélyek időről időre olyan elképzeléseket fogalmaznak meg, amelyek szerint Budapest megújulása, versenyképessége vagy élhetősége egy-egy nagyléptékű beruházáson vagy építészeti alkotáson múlik. Ezek az elképzelések rendszerint figyelmen kívül hagyják a valós gazdasági és társadalmi környezetet.

A város újjászületésének kulcsa nem nagy és költséges projektekben, hanem a kis léptékű, egymásra épülő beavatkozások sorozatában rejlik. Célunk a városlakók bevonása a vizsgálat, döntés és megvalósítás minden szintjén, hogy mindaz, ami Budapesten létrejön, széleskörű támogatással valósuljon meg. Nem hisszük, hogy egy öntudatos, cselekvő polgárok lakta városnak nagyberuházásokra volna szüksége ahhoz, hogy megmutassa életerejét, lendületét, szívéllyességét. A százezeres beavatkozások Budapest visszanyert prosperitásának nem okai, hanem következményei kell, legyenek.

### Olimpiát Budapesten?

**Idő előttinek tartjuk, hogy a főváros megpályázza a 2020-as nyári olimpiai játékok megrendezésének jogát. Az olimpia gondolata jelen formájában kétszeresen is rossz üzenet: a budapestieknek azt sugallja, hogy a főváros csak külső ösztönzéssel képes talpra állni, a vidéki lakosoknak pedig azt, hogy ismét az ország „vízfejét” kell táplálni.**

**Nem tartjuk életszerűnek azokat az elképzeléseket sem, amelyek „európai Manhattant” vagy olajsejkségekkel vetekedő üzleti negyedeket vizionálnak Budapest egyik-másik részén. A látványtervek mögött nincs valós kereslet, azok rendszerint csak az ingatlanspekuláció vizuális alátámasztását szolgálják.**

### 3.1 Szabályzók és pénzügyi eszközök

Általánosan elterjedt, hogy az ingatlanberuházások egyáltalán nem vagy nem kellő mértékben párosulnak közcélú fejlesztésekkel. Lakóparkok épülnek anélkül, hogy az oktatási és egészségügyi ellátást helyben biztosítanák, bevásárlóközpontok anélkül, hogy a megnövekvő forgalom környezeti hatásait ellensúlyoznák. Bár az önkormányzatoknak megvan a lehetőségük e célból a beruházókkal településrendezési szerződéseket kötni, ezek az

alkuk esetlegesen, a nyilvánosság kizárásával köttetnek. A településfejlesztés szabályzó-rendszere ma igen hiányos, pedig a magánszféra leghatékonyabban ezen keresztül orientálható a többség érdekeit szolgáló döntések irányába. A helyi adók, pénzügyi ösztönzők és fékek rendszere számos európai országban bevett eszköz, amelynek magyarországi meghonosítását elengedhetetlennek tartjuk.

Az LMP a fenntarthatóság elvét követve felülvizsgálja a településrendezési tervek jelenlegi rendszerét. Általánosságban a beépítési lehetőségek visszafogására törekszünk – ennek csökkentett felső korlátait rögzítjük a Fővárosi Építési Keretszabályzatban –, de a városszerkezeti és közlekedési szempontok figyelembevételével kijelöljük azokat a kedvező helyzetű fejlesztési centrumokat, ahol indokolt esetben sűrűbb beépítés is megengedhető. Ezek főleg az ún. rozsdazóna kötöttpályás kapcsolattal rendelkező gócpontjai. A településrendezési tervek közösségi tervezésével elejét vesszük a telekspekulációnak.

Az ingatlanberuházók számára kiszámítható, átlátható – egyszóval európai – környezetet teremtünk, ahol a fejlesztésekhez társuló közcélú beruházásokat normatív követelményrendszer határozza meg, addig is megálljt parancsolunk a még önkormányzati tulajdonú fejlesztési területek eladásának. A településrendezési szerződések helyett bevezetjük a településfejlesztési hozzájárulást, amely a funkciók és a fejlesztések nagyságának függvényében az intézmények, az infrastruktúra és a zöldterületek fejlesztését szolgálja, vagyis a passzív szabályozók mellé pénzügyi ösztönzőket rendelünk. Ugyanekkor meghatározzuk az egyes városrészekben építhető beruházások összes nagyságrendjét is.

### 3.2 A belváros reneszánsza

Budapest arculatát a Duna-hidak és a turistalátványosságok mellett leginkább a Belváros eklektikus és korai modern épülettömbjei határozzák meg. Egész Európában egyedülálló az az építészeti egység, ami itt a XIX. század második és a XX. század első felében létrejött. Ezt az épített örökséget ma egyaránt végromlással fenyegeti a sok évtizedes elhanyagoltság és az erélytelen, források nélkül maradt köztulajdon helyére szabályozatlanul benyomuló magántőke.

Az elavult, düledező lakóházak felújítására évente jelentős összeget különítünk el, amely révén a Belváros lépésről lépésre, tíz éves távlatban újjászülethet. Támogatjuk az önkormányzati és magánérső bérlakáspiac kiterjesztését, elsősorban a meglévő lakásállomány rugalmasabb bevonásával. Szakítani kell azzal a gyakorlattal, amely a városrehabilitációt arra használja, hogy kiszorítsa az alacsony jövedelmű családokat az adott városrészből, vagy akár magából a városból. Komplex programokra van szükség, amely biztosítja mind az érintett közösségek részvételét, mind a várospolitikai, lakáspolitikai, oktatáspolitikai, szociálpolitikai és ökológiai célok összhangját. Az alapvető civilizációs követelményeknek nem megfelelő lakások korszerűsítése, kiváltása érdekében speciális támogatási formákat kell kidolgozni és bevezetni. Nem igaz az, hogy a nagyvárosok rehabilitációja kizárólag a jelenlegi, szinte kizárólag a magánbefektetőkre alapozó formában finanszírozható. Ha az önkormányzatok olyan feltételeket teremtenek, amelyek között csak a rövid távú profitszerzésben érdekelt, spekulatív piaci szereplők tudnak érvényesülni, akkor valóban nem lehetséges a társadalom legszegényebb csoportjai érdekeit érvényesíteni. Számos nemzetközi, és sajnos csak elenyésző hazai példa (mint például a 8. kerületi Magdolna-projekt) bizonyítja azonban, hogy megfelelő, a fentiekkel összhangban álló lakáspolitikai beavatkozásokkal, és az átfogó, állami szintű szabályozás megerősítésével megállítható, sőt visszafordítható a gettósodás folyamata.

## Belsőudvar-program a VIII. kerületben

A Palotanegyed megújítását célzó program részeként 2008 augusztusában indult a Belső udvar program. Ennek célja közösségi terek közösségi célú, közösségi részvétellel történő alakítása, amely a lakók számára lehetőséget biztosít saját közvetlen környezetük megújítására, élhetőbbé tételére. A részvétel a lakóközösség erősítésén keresztül egy befogadóbb társadalmi közeg kialakítására is lehetőséget ad, közös céllal szervezve meg a demokratikus társadalom miniatűr alappilléreit. A közvetlen környezetéhez, az épített és szellemi örökséghez szervesen kapcsolódó program arra példa, hogy lakóközösségek hogyan

tudnak hozzájárulni egy városrész arculatának alakításához.

A modellprogramban egy pályázat útján kiválasztott bérház, a VIII. kerületi Szentkirályi utca 10. (volt Szentkirályi-palota) belső udvara és kapuzata újult meg 2008-ban négy hónap alatt a lakók részvételével, irányított közös tervezéssel és kivitelezéssel. A nyitottudvar-konceptió részeként a ház 2009-ben közösségi programmal részt vett a KÖH Napokon (a lakók által adott komolyzenei és jazz-koncerttel, a ház és Szentkirályi Móric reformpolitikus inspiráló történetének, valamint a Belső udvar tervezési folyamatának bemutatásával).

*Források:*

*Udvari szalon egy pesti bérházban:* <http://nol.hu/kult/lap-20081110-20081110-8>

*A Belső udvar program saját honlapja:* <http://lmv.hu/szentkiralyi10>

*Az Új Irány Csoport honlapja:* <http://www.ujirany.hu/>

*Az Építészfórum az Új Irány Csoportól:* <http://epiteszforum.hu/node/8225>.

A belvárosi kerületekben csak olyan szabályozást fogadunk el, ami nem jár a beépítési intenzitás növekedésével, viszont megőrzi az értékes épületállományt és növeli a zöldfelületeket. Ez különösen a tömbbelsők összenyitásában és parkosításában, passzázsok és új közterek létrehozásában jelenhet meg – városképileg is indokolt esetben akár egyes foghíjtelkek zöldterületkénti hasznosításával is. Nem támogatjuk általában a nagyarányú bontásokkal vagy a mostani lakosság kiszorításával járó városrehabilitációt.

A keskeny belvárosi utcákat sújtó gépkocsiforgalom ellen a Közlekedés fejezetben leírtakon túl az építési jogszabályok módosításával is védekezni kívánunk, lehetőséget látunk olyan autómentes övezetek bevezetésére, ahol a lakásokhoz nem szükséges parkolóhelyet létesíteni, de természetesen az utcán sem engedélyezett a parkolás.

A belvárosi üzleteket kiüresítő bevásárlóközpontok hatását egyrészt a közterületek élhetőbbé tételével, másrészt az építés korlátozásával ellensúlyozzuk: a Hungária körúton belül csak 10.000 m<sup>2</sup>-nél kisebb alapterületű bevásárlóközpont építhető, a meglévők nem bővíthetők.

A műemlékeket nem a változástól, hanem a pusztulástól kell megvédeni! A kiemelt műemléki kategóriába tartozó épületek védelmében a hatóságnak árnyaltabb megközelítést lehetővé tevő, a beruházói igényekhez rugalmasabban alkalmazkodó eszközöket kell adni, a tulajdonosokat pedig kötelezzük – de egyúttal helyi adókedvezményekkel ösztönözzük is – a felújítások elvégzésére. Felgyorsítjuk a jelentős műemlékek és városképileg kiemelt épületegyüttesek, így a fürdők, a Várkert bazár vagy a Duna-parti házsorok felújítását. Ugyanakkor a helyileg jelentős, meghatározó városszövetet alkotó épített környezet egységben történő megőrzésének, védelmének erősítését kívánjuk elérni: automatikusan védett státu-

szűak lehetnének például a Nagykörúton belül a II. világháború előtt épült házak és a külső kerületek jelentős épületegyüttesei. A történeti városmagban új épületek elhelyezését nyílt építészeti tervpályázathoz kötjük, megkövetelve a magas minőséget és a városképi szempontok tiszteletben tartását.

### A pesti zsidónegyed sorsa

Az önkormányzati tulajdonnal való felelőtlen gazdálkodás közérdeket sértő, építészeti örökséget romboló elrettentő példaként híresült el a pesti történelmi zsidónegyed sorsa. Mára egyértelművé vált, hogy nem folytatható tovább az Erzsébetvárosban és kisebb részt a Terézvárosban elterülő negyednek az a pusztítással együtt járó, leértékelődést eredményező átalakulása, amelyet az utóbbi évtized hibás városfejlesztési koncepciója eredményezett. Mivel a városrész 2002 óta az Andrassy út műemlékvédelmi pufferzónájaként a világörökség része, a magyar állam 2008-ban az UNESCO-tól is komoly figyelmeztetést kapott a zsidónegyed műemléki értéket képviselő egységes városképet veszélyeztető bontások és a nagy tömegű, silány új épületek engedélyezése miatt. Nem véletlenül: míg korábban a negyednek a beépítettség intenzitását mérő szintterületi mutatója (az épület teljes alapterülete osztva a telek területével) 2-2,5 volt, addig a VII. kerületi önkormányzat építési szabályzata 4,5-6-ot engedélyez – amit az ingatlanberuházók maradtalanul ki is használnak: Az egykori egy-, két-,

háromemeletes, belső udvaros, XIX. századi házak tucatjai tűntek el, helyükre sokszor nyolcemeletes monstrokot húztak fel. Pedig a nemzetközi tendencia ennek éppen az ellenkezője: Párizs régi részein nemrég csökkentették a beépítési intenzitást előíró mutatót. A döbbenetből alig ocsúdó hazai és nemzetközi civil és szakmai tiltakozás ellenére a VII. kerületi önkormányzat által 2008-ban elfogadott új szabályozási terv sem vette figyelembe a világörökségi területekre vonatkozó megőrzési követelményeket, és továbbra sem tartalmazza az épületenkénti műemléki vizsgálat elvárását sem. **Az ÓVÁS!** Egyesület alternatív tervet készített a régi pesti zsidónegyed területére, hogy bemutasson egy másik, a negyed értékeire épülő, a világörökségi szervezet elvárásainak is megfelelő szemléletet.

Óvás! Egyesület honlapja: [http://www.ovasegyesulet.hu/index.php?option=com\\_content&task=view&id=233&Itemid=2](http://www.ovasegyesulet.hu/index.php?option=com_content&task=view&id=233&Itemid=2)

HVG online: Akik buldóztart hívnak, és akik elküldenék: [http://hvg.hu/itthon/20090513\\_zsidonegyed\\_ovas\\_mezos\\_perczel\\_belezny](http://hvg.hu/itthon/20090513_zsidonegyed_ovas_mezos_perczel_belezny)

### 3.3 A közterületek felélesztése

Budapest lakóit talán minden másnál jobban zavarja a közterületek végletes lepusztultsága, az utcabútorok elhanyagoltsága, a mindent ellepő szemét és mocskok. Megfelelő karbantartás híján az átadott új parkok vagy sétálóutcák is hamar tönkremennek. Hiányzik a vizuális egység: az utcaképet harsány reklámtáblák, össze nem illő burkolókövek és találmokra elhelyezett kandeláberek uralják.

A fejlesztések ma az autós közlekedési igények (pillanatnyi) kielégítését célozzák, miközben gyakorlatban a legutolsó helyen áll a gyalogosok (babakocsik, mozgáskorlátozottak, gyengén látók, nehezen járó idősek), kerékpárosok szempontjainak figyelembevétele. A járdák sokszor használhatatlanul keskenyek, az akadálymentes közlekedés a legtöbb csomópontban máig megoldatlan. Az előremutató szándékú beruházások is sok esetben céltévesztenek: a kerékpárutakat például több helyen a zöldsáv – és nem az úttest – rovására

alakították ki. Minden lehető és lehetetlen helyen gépkocsik parkolnak, de a távoltartásukra felállított pollerek is a gyalogosoktól veszik el a helyet. Az egyre nagyobb számban kitelepülő teraszok a közterületek iránt fokozódó igényeket jelzik, ám nemegyszer akadályozzák a közlekedést. Az aluljárókban csapódnak le igazi gazda hiányában a társadalmi problémák, szociális elfekvőként működnek.

Pedig a közterek eredetileg a közösségi élet fő szinterei voltak: az agorák tették várossá a házak halmazát – és polgárrá a lakók összességét. A köztereket vissza kell adnunk a város közösségének!

## A Transmilenio

Amikor Enrique Penalosa 1998-ban Bogota főpolgármestere lett, átvette a Japán Nemzetközi Együttműködési Ügynökség városfejlesztési javaslatát, amely lényegében 7 emelt autópálya építését ajánlotta 5 milliárd dollár költséggel. Penalosa úgy döntött: az emberek fontosabbak az autóknál. A változások egyik kiindulópontja a tömegközlekedés újraszervezése lett, itt viszont komoly kihívással kellett szembenéznie: Bogota túlszűfolt autóbusszai ugyanis magánsofőrök kezében voltak, akik egymás és a közlekedés biztonságának rovására versengtek az utasokért. Penalosa okos politikával részben magához ragadta a piacot, de előző birtokosai számára lehetőséget is kínált az új egységes rendszerben való részvételre – a régi magánsofőrök az új rendszer részvényesei lettek. Így 2000-ben megszületett a Transmilenio, amely hihetetlen rövid idő alatt a világ egyik legjobb közlekedési rendszerévé nőtte ki magát. Már maga a név fontos és meghatározó, hiszen jelentése körülbelül az, hogy „egyik évezredből a másikba lépni”. A rendszer fő artériái a főutakon elkülönített, kétszer két buszúton közlekedő járatok, amelyeket piros színű, 160 fő szállítására alkalmas csuklós autóbusszok szolgálnak ki. E fő útvonalakhoz csatlakoznak a mellékútvonalak, ahol kisebb zöld buszok közlekednek, biztosítva a külvárosok bekapcsolását. A Transmilenio jól strukturált járatainak köszönhetően az emberek évi 200 órát nyernek a rövidebb utazási időnek köszönhetően, az összevont jegyek révén pedig 300 ezer embernek adatott meg a lehetőség, hogy jövedelmének több mint 10%-át megspórolhassa. A rendszer kapacitása a New York-i Lincoln Tunneléhez mérhető, egy irányban óránként több mint 30 ezer embert szállít. Az új tömegközlekedési rendszer átfőrtáta maga körül a

várost: fedett, elkülönített és várótermekkel felszerelt buszmegállóival közösségi teret adott a gyalogosoknak. Mára a Transmilenio a város jelképévé vált. Penalosa kemény politikai küzdelemben elérte, hogy száműzze a parkoló autókat az útpályák széléiről, és hogy a sávokat visszakaphassák a gyalogosok. Nem kevés ellenséget szerzett ezzel magának, ám az eredmények igazolták döntésének helyességét. Véleménye szerint a közterület a közösség, és a közösségi érdek pedig fontosabb, mint a magánérdek. Az emberközpontú szemlélet nyomán született meg az Alemeneida, az a 17 km hosszú elkülönített sétány, amelyen a kerékpárosok és gyalogosok egymástól elválasztott pályán, gyeppel és fákkal igényes kialakított útvonalon közlekedhetnek. Penalosa ezt az utat nemcsak egy egyszeri közterületi építési projektként kezeli, hanem ezen keresztül szemlélteti, hogy a tervezésnek a megfelelő prioritások megfogalmazásával kell kezdődnie. Természetesen felmerült a kérdés, hogy egy ilyen szegény városban miért ilyen fontosak a közterületek? Penalosa azzal érvelt, hogy míg a tehetősebbeknek lehetőségében áll szabadidejükben elutazni és kedvük szerinti helyen kikapcsolódni, addig a szegényeknek a televízió az egyetlen lehetőség. A közösségi tér azonban olyan alternatívát kínál, ahol az emberek találkozhatnak, keveredhetnek, szocializálódhatnak, sportolhatnak. Az érvelés helyénvalóságát bizonyítja, hogy noha az Alemeneida Bogota korábban legszegényebbnek és legveszélyesebbnek mondott városrészein vezet keresztül, megépitése óta viszont minden megváltozott; a bűnözési ráta is számottevően csökkent.

Forrás: Váczsi Vincent, <http://www.zoldjogsi.hu/autonekue/26-bogota-a-koezoessegi-koezlekedes-csodajanak-varosa-.html>



A problémák meglepően gyorsan, olcsón és egyszerűen – de sok odafigyeléssel – felszámolhatók. Első lépésként radikálisan megnöveljük a közterület-fenntartásra szánt (ma elenyésző nagyságú) keretet, és megerősítjük a személyi állományt: gondoskodunk a rendszeres takarításról, szemétszállításról és ellenőrzésről. Eltávolítatjuk az engedély nélküli elhelyezett reklámokat, és drákói szigorral szorítjuk vissza az engedély nélküli parkolást. Felülvizsgáljuk a parkolási rendet: a szűk utcákban a várakozást csak akkor tesszük lehetővé, ha a járdákon legalább két gyalogos elfér egymás mellett – ahogy ez egyébként az érvényes KRESZ-ben is szerepel. A közterületek felújítása során előnyben részesítjük a gyalogos és kerékpáros használókat. Kényelmesen használható, akadálymentes, barátságos köztereket hozunk létre. Megszüntetjük a fölösleges, kényelmetlen gyalogos-aluljárókat, illetve ahol szükségesek, biztosítjuk az akadálymentes átjutást.

Véglegessítjük és bevezetjük a főváros arculati kézikönyvét. Ez a kódex meghatározza az egységesen alkalmazandó utcabútor-, burkolat- és köztárgy-típusokat, amelyektől egy-egy kiválasztott területen csak nyílt tervpályázat alapján lehet eltérni. Így hosszabb távon biztosítható az egységes városkép, és a tönkrement elemek gyorsan és egyszerűen pótolhatók.

A közterek közösségi célú használhatósága jelentősen hozzájárul a városi életminőség megélésének lehetőségéhez. A városfejlesztésben a bogotai példához hasonlóan kiemelt jelentőségűnek tartjuk, hogy a közterek befogadják az önszerveződő közösségi és kulturális eseményeket, szabadidős tevékenységeket, hogy a város valóban éltere lehessen az itt lakóknak.

### 3.4 A Duna, Budapest igazi főutcája

Habár városlakóként nap mint nap látjuk, a Dunával többségünknek csak árvíz idején van közvetlen kapcsolata. Egyébként a folyam partjai néptelenek, a vízpart megközelíthetetlen, a hajóforgalom jőszerivel turistahajókra korlátozódik, a víz és a város együttes látképében leginkább csak a rakpartokon haladó autósok gyönyörködhetnek. Budapest ma gyakorlatilag háttal fordít a Dunának, így hatalmas lehetőségtől fosztja meg lakóit.

#### RAKPARK

Itt az ideje, hogy Budapest ismét együtt éljen a Dunával, a folyam összekösse a két partot, ne pedig szétválassza azokat, gyökeresen újraformálja a belvárosi folyópartokat. Pesten a Közraktárak és a Dráva utca között megszüntetjük az autóforgalmat az alsó rakparton, összhangban a Belváros általános forgalomcsillapításával – tehát nem a változatlan forgalom belvárosra terelése árán. Lépésos partokat, sétányokat alakítunk ki, új lejárókat építünk, így akadálytalanul megközelíthetők az újonnan kialakítandó vízbusz-közlekedés megállói is. Az állóhajók egyenletesebb elhelyezésére törekedve felülvizsgáljuk a parthasználati engedélyeket, és vonzó látványosságok (pl. pontonokra helyezett kávézók) lehetőségét teremtik meg. A Belváros

így új, különleges élményt kínáló közparkkal gyarapszik, ami nagyban javítja az életminőséget, és a város egyedi látképét kiemelve fokozza Budapest turisztikai vonzerejét. A Rakparkot természetesen úgy kell kialakítani, hogy a Duna bármilyen vízállásnál megközelíthető maradjon. A közúti forgalom elterelésével fölöslegessé válnak a IX. és a XIII. kerületben tervezett rakparthosszabbítások, amelyek amúgy is csak a jelenlegi negatív tendenciákat erősítenék. Budán hasonló léptékű beavatkozásra rövidtávon nincs lehetőség, mivel a budai alsó rakpart jelenleg megkerülhetetlen az észak-déli közlekedésben. Középtávon azonban elkerülhetetlennek tartjuk ennek térszín alá süllyesztését vagy más módon való kiváltását.

A sűrűn beépített Belvárosban, ahol újabb parkok kialakítása szinte lehetetlen, a folyópart kínálná a felüdülés és kikapcsolódás igazi lehetőségét.

A belvárosi Duna-partok revitalizációja csak a kezdő lépése a folyópartok általános megújításának. A part mentén összefüggő sétányokat és kerékpárutakat hozunk létre Albertfalvától Pünkösdfürdőig, a Ráckevei-Duna partjától Újpestig. Megőrizzük a Duna ártereit és azok természetes növényzetét, és csak ahhoz igazodó hasznosítást teszünk lehetővé. A folyó szigeteit hidakkal és hajójáratokkal kapcsoljuk be a város vérkeringésébe, miáltal olyan észak-déli folyosó jön létre, amely összeköti a Belvárost a külső városrészek természetes folyóparti szabadidős területeivel.

### Hogyan épült át Lyonban a Rhône partja?

A félmillió francia nagyváros, Lyon az 1990-es években ugyanazzal a problémával küzdött, mint ma Budapest. A várost átszelő, erősen ingadozó vízszintű Rhône folyó hajdani rakodópartjait a gyalogosokat kiszorító autóközlekedés vette birtokba. A jelenség hátrányait felismerve 2003-ban nyílt pályázatot hirdettek a folyópart 5 km hosszú szakaszának megújítására. A cél nem pusztán a folyópart rehabilitációja volt, hanem egyben a városi életmód és a közlekedési módok változására reagáló átalakítás is. A tervezési folyamatba a lakosságot is bevonták: a készülő terveket véleményező bizottságokba bármelyik érdeklődő polgár bekerülhetett. A végleges tervekbe számos javaslat beépült: így lett több zöldfelület az eredetileg tervezettnél, a kerékpáros és gyalogos forgalmat finomabban elválasztották, több rámpa és lépcső köti össze a rakpart két szintjét, pontonok és mólók szolgálják a vízfelülettel való közvetlen kontaktust. A munkálatok során

mindvégig színvonalas tájékoztató füzetek készültek, és egy-egy munkaszakasz átadását valóságos népnünepély kísérte. A Rhône folyó mentén, észak-déli irányban egy gyalogos-kerékpáros tengely alakult ki a két legnagyobb városi park (Parc de la Tête d'Or és Parc de Gerland) között. A külvárosokban még természetes árteret idéző part a belváros felé fokozatosan épített köztereknek adja át a helyét. A sétányon számos érdekesség található: szabadtéri színpad, vízmedencék, lakóbárkák, kiállítóterként működő hajók, gördeszkapályák, játszóterek, vízisipályák. A kiszoruló autók forgalmát a folyamatosan fejlesztett villamos- és metróhálózat vette át. A folyópart átépítése elképesztő sikernek bizonyult: a lyoniak a nap minden szakában elégedetten használják. Ezt látva Párizsban is hasonló átalakításba fognak: 2012-ig megszüntetik az autóforgalmat a Szajna bal partjának belvárosi szakaszán; a gépkocsik helyét sétány, botanikus kert és virágpiac veszik át.

### 3.5 A barnamezős területek felélesztése

Budapest területének ma közel egynegyedét az 1880–1990 közötti időkből visszamaradt gyárak, üzemek, munkáslakótelepek és iparvágány-hálózatok úgynevezett „rozsdazónája” teszi ki, amelyek széles félkaréjt alkotnak Angyalföldtől Kőbányán és Csepelen át egészen Albertfalváig. Ezek tekintélyes hányada a rendszerváltás után tönkrement; egész városrészekben szinte egy csapásra megszűnt az ipari tevékenység. Az elhagyott telephelyeket raktározásra vagy olcsó bérirodaként hasznosították, vagy lassan romba dőltek.

Az elmúlt húsz évet a hajdani üzemek dolgozói is megszenvedték: a megugró munkanélküliség következtében a barnamezős kerületekben sokféle jelentkeztek társadalmi problémák, az eleve szegényebbek lakta lakónegyedek szlömösödésnek, pusztulásnak indultak. Ezek a telepek ma a főváros legsúlyosabb egzisztenciális és szociális problémáit hordozzák. A hajdani üzemi sportpályák, amelyek a fővárosi tömegsport bázisát adták, túlnyomórészt megszűntek. A barnamezős területeken ugyanakkor a fénykorukban kiépült nagy kapacitású infrastruktúrahálózatok (közművek, vasútvonalak, közutak) ma is rendelkezésre állnak. Sok esetben éppen ez okozza a problémát: a vasúti töltések elválasztják egymástól az egyes városrészeket, és hatalmas területek (pl. a Rákosrendező és a Ferencvárosi Pályaudvar) állnak parlagon. A magántőke az alacsony telekáraknak köszönhetően már felfedezte a rozsdazónát. Az elmúlt években számos „lakópark” épült, nemegyszer működő üzemek tőzsomszédságában, bármiféle intézményi háttér vagy zöldterület biztosítása nélkül. Nagyáruházak, hipermarketek települtek a volt ipari csarnokok helyére, távol minden lakóterülettől vagy komoly kapacitású közösségi közlekedéstől.

A közösségi kontroll gyengesége tehát számos kedvezőtlen folyamatot indított el, miközben ezek a területek rendkívül értékes tartalékot jelentenek a város számára. A kiépített infrastruktúra és a belvároshoz való közelség révén olcsón és hatékonyan fejleszthetőek, így az egészséges, fenntartható városszerkezet felé tett egyik legfontosabb lépés a fejlesztési súlypontok áthelyezése a rozsdazónába. Úgy véljük, hogy a Budapesten jelentkező lakás- és irodaépítési igényeket túlnyomórészt ebben az övezetben kell megvalósítani. A kisebb, lakóterületek közé ékelt zárványok és a IX., XI., XIII. és XXI. kerületi Duna-partok célzott funkcióváltása során a magántőkén alapuló, de közösségi kontroll alatt végzett fejlesztéseknek kell elsőbbséget adni. Az új városrészek vegyes rendeltetésűek kell, hogy legyenek: a lakásokat, munkahelyeket, oktatási intézményeket és szórakozási lehetőségeket, parkokat egymással párhuzamosan kell megvalósítani. Megköveteljük a legkorszerűbb, környezetkímélő közlekedési és építészeti megoldások alkalmazását, a beépítés intenzitása pedig sehol sem haladhatja meg a városias területekre jellemző átlagot.

Bizonyos városrészekben a közzsférának aktívan részt kell vállalnia a megújulás előtt álló akadályok lebontásában: az átláthatatlan tulajdonviszonyok rendezésében, a szociális nehézségek feloldásában, a zárványhelyzetű szlömök megszüntetésében, a közterületek, intézmények és zöldterületek hálózatának létrehozásában. Itt az érintett szereplőkkel való nyílt egyeztetésen alapuló, egymásra épülő finomabb beavatkozások sorozatával törekszünk a megújításra.

Természetesen nem lehetséges és nem is kívánatos Budapesten a termelő tevékenység teljes megszüntetése. A környezetszennyezést nem okozó, munkahelyeket megköthő üzemek tartós fennmaradásával számolunk, főként az olyan tradicionális ipari kerületekben,

mint Kőbánya vagy Ferencváros. A konfliktusok a lakások fokozatos megszüntetésével, a szállítás vasútra terelésével oldhatók fel. Megkezdjük mindazon hatalmas, egybefüggő vasúti területek rehabilitációját, amelyek a vasútüzem fejlődésével mára kihasználatlaná váltak, és a jövőben sem lesz rájuk szükség. A Ferencvárosi és a Rákosrendező pályaudvar felszámolásával új, kiterjedt közparkokat hozunk létre, amelyek a belvárost övező „zöldgyűrű” részét alkotják majd.

### Környezettudatos mintavárost építünk

Budapest valaha a világ építészetének élvonalában volt: az első nyugat-európai kertvárosokkal egy időben, 1908–1925 között épült fel a kispesti Wekerle-telep, amely barátságos épületeivel, emberléptékű köztereivel, a magyar építészeti hagyományban gyökerező építészeti stílusával azóta is a főváros egyik legkedveltebb lakóhelye. A Wekerle-telep tökéletes választ adott a XX. század eleji nagyváros gondjaira, a lakáshiányra és a városba költözők gyökértelenségére. A XXI. századi Budapestet fenyegető problémákra (a közlekedés ellehetetlenülésére, az emberi kapcsolatok hiányára, az elavult és energiaparazlói épületállományra) éppilyen

csattanós választ kell adnunk, hogy bebizonyítsuk: Budapest nem csak évtizedes lemaradással képes követni a világ élvonalát, hanem akár az élre is törhet. A következő négy évben a főváros barnamezős zónájában előkészítjük és megkezdjük egy környezettudatos, fenntartható mintavárosrész építését, amely a legkorszerűbb építészeti és szerkezeti megoldásokon alapul, energetikailag jórészt önellátó, továbbá a gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés elsőbbségére épül, terei és épületei emberléptékűek és befogadóak, ösztönzik a társadalmi mobilitást és a különböző életmódok egymás mellett élését.

### Átalakuló városok – transition towns

Éppen a Wekerle-telepen indult egy kísérleti civil kezdeményezés (Védegylet), amely az Átalakuló városok (Transition towns) mozgalom célkitűzéseinek megfelelően lakossági önszerveződésre építve indít el közös gondolkodást és tervezést. Az Átalakuló városok mozgalom célja, hogy a kisközösségek, települések úgy tudjanak felkészülni a klímaváltozás következményeire és az oljacsúcs (Peak Oil) miatti bekövetkező, várható energiaválságra, hogy a közösségek erejét, a vál-

ságokra reagáló természetes ellenállóképességét erősítsék, önszerveződéssel gyakorlati célú, közös problémamegoldó folyamatokat beindítva, közösségi részvétellel, közösségi tervezéssel.

A szervezet honlapja: <http://lmv.hu/atalakulo-varosok>, [http://wekerle.hu/zold\\_hajtas](http://wekerle.hu/zold_hajtas)

A nemzetközi mozgalom honlapja: <http://transitiontowns.org/>

### 3.6 Decentralizáció, önálló városi alközpontok fejlesztése

Jelentős problémát okoz, hogy Budapesten ma minden jelentős közintézmény, hivatal, szórakozási és kulturális lehetőség, de jórészt a kiskereskedelem is a Belvárosban összpontosul. Így ha egy város lakó ezek bármelyikét igénybe akarja venni, szinte törvényszerűen oda kényszerül utazni. Csak néhány külső kerület rendelkezik olyan helyi centrummal, amely kellően komplex szolgáltatásokat nyújtana, arculata pedig tükrözné az ott élők identitását.

Bátorítjuk és támogatjuk az összetett funkciókat – bevásárlási, ügyintézési, oktatási, sportolási és kulturális lehetőségeket – magukban foglaló kerület- és városrészközpontok fejlesztését. Ezek változatos kínálatukkal, városias összképükkel, új közterekkel és sétáló-utcáikkal a jobbára kertvárosias vagy lakótelepekből álló külső kerületek szervező erejévé válhatnak, miközben a városrészről viszonylag gyorsan elérhető közösségi közlekedéssel, gyalogosan vagy kerékpárral is. Emellett a külső kerületekben a munkahelyek számának növelésére törekszünk, ami magában foglalja az elhanyagolt, leromlott zárványok (volt laktanyák, vasúti területek, lerakatok) újjáépítését, gazdasági célú hasznosítását is.

Ennek köszönhetően a helyi polgárok mindennapjai kényelmesebbé válnak, hiszen ügyeiket helyben is elintézhetik. Ugyanakkor csökken a közlekedési hálózatok terhelése, ily módon pedig a környezet is fellélegezhet. Az alközpontok megerősödése a helyi közösség(ek) összetartását és szervező erejét is erősíti. A szűkebb környezetükhöz jobban kötődő polgárok tisztább, kellemesebb környezetet teremtenek, és elősegítik a helyi vállalkozások gyarodását. Intenzívebbé válnak a fővárosi peremkerületek és az agglomerációs települések közötti kapcsolatok, ami fékezi – és más intézkedésekkel együtt remélhetően visszafordítja – a szuburbanizáció jelenlegi folyamatait.

### 3.7 A zöldmezős területek megóvása

Budapest és agglomerációja évtizedek óta folyamatosan feléli a fővárost övező erdők, természeti és mezőgazdasági területek tartalékait. Ennek új lökést adott a rendszerváltás után felgyorsult szuburbanizáció: mintegy 300.000 budapesti hagyta el a várost a jobb életminőség reményében. Ez a környező települések viharos felduzzadásához vezetett, amit a helyi intézményrendszer és infrastruktúra azóta is képtelen követni. A problémát tetézi, hogy a kiköltözők nagy része továbbra is Budapesten dolgozik vagy tanul, ám a közlekedési hálózat – különösen a kötöttpályás közösségi közlekedés – jelenleg alkalmatlan a többletterhelés felvételére, így szinte valamennyi városba vezető utat forgalmi torlódások terhelnek.

Különösen a fő szállítási útvonalak környezetét érinti a logisztikai központok, hipermarketek és gyárak kitelepülésének folyamata. Ma már világosan látszik, hogy az M0 autópálya-gyűrű legalább annyira ingatlanfejlesztési tengellyé vált, mint amennyire elkerülő útként funkcionál. A zöldmezős beruházásokat magukhoz csábító agglomerációs települések elszívják a keresletet és a megújulás lehetőségét Budapest „rozsdadónáitól”, miközben ökológiaileg értékes területeket tesznek tönkre. A város peremére települt bevásárlóközpontok gyakorlatilag csak gépkocsival érhetők el, ami fölösleges forgalmat generál. A kertvárosok terjeszkedése Budapesten belül is gondot okoz. A szétterülő, nehezen ellátható városrészek növekedése további terheket ró a fővárosra,

emellett – főleg a budai hegyvidéken és a zártkertes övezetekben – az ökológiai állapotok folyamatos romlását okozza.

Mindezek miatt úgy véljük, hogy e téren radikális lépésekre van szükség. Mivel a fenti káros hatások már a környező településeken is nyilvánvalók, közös akarral meg kell állítanunk a féktelen terjeszkedést. Moratóriumot mondunk ki a zártkertek, hétvégi házas területek belterületbe vonására. A bevásárlóközpontok építését a városhatáron kívül is csak alapos hatásvizsgálat alapján és csak közvetlen kötöttpályás kapcsolattal tartjuk elfogadhatónak. Csak olyan településszerkezeti beavatkozásokat támogatunk, amelyek egységesebbé teszik a peremkerületeket és az agglomerációs településeket, és nem tördelik föl a fogatkozó beépítetlen területeket.

A főváros belső zöldmezős területeit (például az igen értékes vizes élőhelyeket magukban foglaló Mocsáros-dűlőt vagy a Rákosi-réteket) megvédjük az ingatlanfejlesztéstől; ott beépítésre szánt területet nem jelölünk ki, új közlekedési nyomvonalat nem vezetünk át. Ösztönözzük a helyi adottságokra épülő gazdálkodást, a leromlott élőhelyek helyreállítását és őshonos növényzettel való betelepítését, hogy ezek természetes jellegű szabadidős területeként szolgálhassák a városlakókat.

Észak-Csepellel kapcsolatban – amely Budapest egyetlen nagy, összefüggő, a Belvároshoz közel eső beépítetlen területe – elismerjük, hogy az egyedülálló városszerkezeti adottságok miatt indokolt egy új városrész létrehozása. Ennek beépítési intenzitását azonban korlátozni, a szigetcsúcson tervezett városi park nagyságát pedig lényegesen növelni kívánjuk.

### 3.8 Város és vidéke: a szimbiózis helyreállítása

A fenntartható és egészséges élelmiszerellátás legegyszerűbben a lakóhely közelében termő élelmiszerral oldható meg, hiszen így nem kell tartósítani és hosszasan szállítani, friss és olcsó, és helyi munkaerő felhasználásával készült. Budapestnek hagyományosan az agglomeráció volt az élelmiszerellátó övezete – és egyúttal az átszellőzését biztosító zöldgyűrűje. Az áruszállítás hajdani csomópontjai mellett ma is megtalálhatók ennek városszerkezeti elemei, emlékei: a Nagyvásárcsarnok a hajórakományokat fogadó Közraktárak mellé épült, a Józsefvárosi piac a Józsefvárosi Pályaudvar mellé. Ebből a „gyümölcsöző” gazdasági kapcsolatból nőtt ki több, később országos védjeggyé váló élelmiszeripari vállalkozás, mint a Törley pezsgőgyár vagy a vecsési savanyúság. Mára azonban a nemzetközi nagyvállalati érdekeket szolgáló, a hazai kistermelőket és -kereskedőket ellehetetlenítő bevásárlóközpontok szinte teljesen elfojtották ezt a gazdasági szimbiózist.

Vissza kell állítani a főváros és agglomerációja közti, korábban jól működő gazdasági-kulturális kapcsolatot. Összehangolt intézkedésekkel és moratóriumokkal kell korlátozni újabb bevásárlóközpontok építését az agglomeráció mezőgazdasági területein, és segíteni a zöldség- és gyümölcsstermelést. Ezzel párhuzamosan meg kell teremteni a kistermelők gyors és egyszerű piacra jutásának feltételeit a város belső területein. Ez több szempontból is kedvező: az agglomerációban munkalehetőséget, megélhetést teremt, csökkenti a napi ingázók számát (hiszen többen dolgozhatnak helyben), és újjáéleszti a város hagyományos áruszállítási területeit és kistermelői piacait – a megfizethető, jó minőségű, friss élelmiszert kereső vásárlók igényeit kielégítve. Ezek

a több irányból a városmagba benyomuló termelői „zöld ékek” a rozsdazónák körüli, ma leszakadó városrészek számára is gazdasági fellendülést, munkalehetőséget jelenthetnek, s maguk után vonják a szolgáltatói szektor helyi fellendülését, az ingatlanok felértékelődését.

### 3.9 *Intézkedések a következő ciklusban*

A Lehet Más a Politika a fővárosi és kerületi közgyűlések következő ciklusában az az alábbi célok megvalósításáért fog tevékenykedni.

#### **A belváros reneszánsza**

Kiszélesítjük a meglévő épületek korszerűsítését, felújítását szolgáló pályázatok körét és pénzügyi háttérét, lebontjuk a folyamatot nehezítő bürokratikus akadályokat.

Korlátozzuk az új bevásárlóközpontok építését.

Felgyorsítjuk a városképi vagy műemléki szempontból kiemelt épületek felújítását.

Felülvizsgáljuk a folyó vagy előkészület alatt álló projektek (pl. Városháza fórum) tartalmát.

#### **Minőségi közterületek**

Rendszeres takarítással és ellenőrzéssel azonnal látványosan javítjuk a közterületek állapotát.

Növeljük a karbantartásra és közterület-fenntartásra szánt fővárosi keretet.

Betartatjuk a reklámok elhelyezésére, a parkolásra és a teraszok elhelyezésére vonatkozó, ma is hatályos jogszabályokat.

A gépjárműforgalom csökkentésével összhangban folytatjuk a belvárosi közterületek újrafelosztását, hogy biztosítsuk a gyalogosok és kerékpárosok elsőbbségét.

Havonta egy hétvégére jelentősen korlátozzuk a Nagykörúton belül eső városrészek autóforgalmát.

#### **Duna, Budapest igazi főutcája**

A pesti alsó rakpartot lezárjuk a közúti forgalom elől, széleskörű társadalmi egyeztetés mellett megkezdjük annak sétánnyá alakítását.

A főváros teljes területén megóvjuk a Duna-partot az intenzív beépítéstől, és lehetővé tesszük egy széles, közhasználatú sáv kialakítását.

Parti gát építése nélkül rendezzük a Római-partot, megőrizve annak szabadidős jellegét.

Gyaloghidakat építünk a rövidebb folyóágak fölött (a Gázgyárnál az Óbudai-szigetre, a Lágymányosi-öböl fölött a Kopaszi-gátra, a Molnár-szigetnél a Ráckevei-Dunán), a meglévő műtárgyakat (pl. a Népszigetre vezető Meder utcai közműhidat) korszerűsítjük.

### **Barnamezős területek felélesztése**

Felülvizsgáljuk a Duna-menti területek szabályozását, összehangoljuk a térségben tervezett fejlesztéseket, hogy azok valóban a város megújulását és a köz javát szolgálják.

Akcióterületeket jelölünk ki (például a IV., VIII., IX., X., XX., XXI., XXII. kerületekben), ahol komplex, önkormányzati támogatású programot indítunk a leromlott, üzletileg kevésbé vonzó városrészek újjáélesztésére.

A MÁV-val együttműködve fokozatosan felszámoljuk a kihasználatlan, közlekedési akadályt jelentő vasúti területeket, és azokat nagyrészt új zöldterületek számára adjuk át.

### **Decentralizáció, önálló városi alközpontok**

Pénzügyi és tervezési eszközökkel támogatjuk a külső kerületek centrumainak fejlesztését.

A közintézmények, hivatalok decentralizálásával, az okmányirodák, földhivatalok számának növelésével tesszük kényelmesebbé a polgárok ügyintézését.

### **Zöldmezős területek megóvása**

Moratóriumot mondunk ki a belterületbe vonási eljárásokra, új beépítésre szánt területek kijelölésére.

Felülvizsgáljuk a zöldmezős fejlesztések koncepcióit, érvényesítjük a fenntarthatóság szempontjait.

### **Város és vidéke**

Piacakonform védelmi intézkedésekkel (moratórium, lakosságszámra vetített üzleti terület maximálása) megállítjuk a szupermarketek további terjeszkedését Budapest élelmiszerellátó övezetében.

Javítjuk az agglomeráción belüli közösségi közlekedést, továbbá gazdasági eszközökkel is védjük a városellátó övezetek hagyományos szerepét, versenyképességének megőrzését.

Elősegítjük a termelők és fogyasztók közötti közvetlen kereskedelmet célzó Közösségi Támogatású Mezőgazdaság (CSA: Community Supported Agriculture) kiépülését, kedvezményesen biztosítunk piactereket a biopiacok hálózatának.



## 4. Hatékony épületek, takarékos város

Budapest energetikai helyzete nem különbözik lényegesen az országtól, de ha lehet, a kedvezőtlen tendenciák itt még markánsabban jelennek meg. Ennek egyik legfőbb oka a közlekedés ma már nyilvánvalóan fenntarthatatlan szerkezete mellett az, hogy a fővárosban található kb. 190 ezer ún. iparosított technológiával épült (köznyelven: panel-) épület (az országban található hasonló épületek 40%-a). A panelépületek és -lakótelepek teljes spektruma energetikailag elavult és pazarló, sürgős korszerűsítésre szorul és a paneles építéstechnológiához társuló egyéb jellemzők, mint a lakásonkénti hőfogyasztásmérés megoldatlansága, a belső gépészeti hálózatok elavulása, kiegészülve a tulajdonosi szemlélet hiánya miatti értékvesztéssel és a lakótelepek építészeti és szociológiai problémáival teszik a „panelkérdést” olyan masszív tünetegyüttesé, amelynek kezelése komplex program kidolgozását követeli. Nem sokkal kedvezőbb a helyzet a budapesti lakásállomány több mint háromnegyedét kitevő hagyományos technológiával épült lakások, társasházak, családi házak energetikai jellemzőit tekintve sem. Az energia felhasználási oldalán tehát jelentős csökkentési kényszereket – és egyúttal potenciálokat – látunk, amelyek kihasználása jól összekapcsolható az általunk vallott fenntarthatósági és társadalmi igazságossági elvek érvényesítésével.

Magyarországon a felhasznált energia 37 %-át a háztartások és a közületek fogyasztják el, ennek legjelentősebb hányadát az épületek üzemeltetése, ezen belül is háromnegyed részt a fűtésük teszi ki, miközben a lakóépületek 75 %-a energetikai szempontból korszerűtlen, pazarló. Az energia előállítási módja szerint a fosszilis energiahordozók (elsősorban a földgáz és a kőolaj, kisebb mértékben a szén) dominálnak, míg a megújuló források csak 5 %-kal részesednek a kedvező geológiai és meteorológiai adottságok ellenére. A nyolcvanas években a lakosság döntő része áttért a gáz alapú fűtésre, ami Európában egyedülálló függőséget és veszélyes kiszolgáltatottságot eredményezett. Így a hazai energia-gazdálkodás fő kitorési pontja a lakások és kommunális épületek energiahatékonyágának javítása lehet.

Az épületek energiafelhasználása és a közlekedés együttesen a városban elfogyasztott energia kétharmadát adja, és éppen ezen a két területen lehet a leghatékonyabban a felhasználási oldalt csökkenteni.

### Pazarló közlekedés

A főváros és lakói által felhasznált energia mintegy negyedét a közlekedésre fordítjuk. A budapesti agglomerációban kialakult irracionális közlekedési struktúra – amellyel, hogy súlyosan környezetszennyező, egészségkárosító, a hagyományos városszövetet romboló hatással jár, és végső soron élehetlenné teszi a várost – energetikai szempontból is pazarló. A reggelente a városközpont felé araszoló, jellemzően egy vagy két főt szállító gépkocsikaravánok sokkal több fosszilis energiát égetnek el, mintha ennek a közlekedési igénynek akár csak egy részét át tudnánk terelni gyors és korszerű közösségi közlekedési eszközökre.

### 4.1 Kitorés a függőségéből: a hatékonyság növelése

A sok szempontból hátrányos helyzet jelentős lehetőségeket rejt magában. Elavult az a hagyományos energiapolitikai gondolkodás, amely az igények folyamatos, konvencionális energiahordozókkal történő kielégítését tartja céljának. Ehelyett az igények csökkentését, a hatékonyság növelését és a takarékoságot kell a középpontba állítani. Országos szinten, hosszú távon olyan energetikai rendszer kialakítását tűztük ki célul, amely nagyrészt belföldi, diverzifikált forrásokból fedezi az energiaigényt, teret ad az energetikai autonómiának – mindezt csökkenő környezeti hatások mellett. Ez a stratégia összhangban van a fenntarthatóság elveivel, a lakosság szociális és környezeti érdekeivel, és a gazdaság hosszú távú sikerleteivel. Célunk, hogy a következő évtizedekben az ország energiafelhasználásának folyamatos csökkenése mellett – amit elsősorban az épületek és a közlekedés energiaigényének csökkentésével lehet és kell elérni – ennek egyre nagyobb hányadát a helyben előállított és felhasznált megújuló erőforrások adják.

Az energiahatékonyság javításának hazai potenciáljáról rendelkezésre álló legjobb becslések szerint az épületek korszerűsítésére szolgáló beruházások jelentős része kevesebbe kerülne, mint a 15 év alatt megspórolt energia ára (A. Novikova, *Ürge-Vorsatz D., Szén-dioxid kibocsátás-csökkentési lehetőségek és költségek a magyarországi lakossági szektorban, KVVm, Budapest, 2008, [http://www.kvvm.hu/cim/dokumentumok/Klimapolitika\\_tanulmany.pdf](http://www.kvvm.hu/cim/dokumentumok/Klimapolitika_tanulmany.pdf)*). Ezeknek az úgynevezett „negatív költségű” lehetőségeknek a megvalósítása országosan 2025-ig évi 28 TWh energiamegtakarítást eredményezne (ami a várható lakossági energiafogyasztásnak 54%-a!). Szintén a jelentős hatékonyságjavítási potenciálra utal, hogy ma az egységnyi gazdasági teljesítményre jutó CO<sub>2</sub>-kibocsátásunk mintegy 30 %-kal magasabb, mint a fejlett európai államok átlaga.

A 2009-től az új építésű házakra kötelező energetikai tanúsítvány bevezetése ugyan jelentős – bár nem elégséges – előrelépést jelent az új építésű lakások területén, de a régi-ekkel is sürgősen tenni kell valamit. A meglévő épületállomány – ezen belül is kiemelten az iparosított technológiával épített lakások – energetikai és fűtéskorszerűsítéssel egybekötött felújítása bizonyítottan az elavult lakásállomány állagjavításának leghatékonyabb módja, többszörösen megtérülő befektetés: növeli az energiahatékonyságot, csökkenti a külső energiafüggőséget, környezetkímélő, tehermentesíti a közműterhek alatt nyögő családokat, és nem utolsósorban sokaknak munkát ad.

#### Épületkorszerűsítési, energiaraționalizálási programok

A háztartások kiadásai jelentős részét lakásfenntartásra, közüzemi számlák fizetésére fordítják (karbantartásra, korszerűsítésre jellemzően már nem marad forrás), az energiafogyasztás 80 %-át a fűtésre és használati melegvízkészítésre használt energia teszi ki. Az 1990 előtt – bármely építéstechnológiával – épült lakásállomány átlagos hőtechnikai jellemzői siralmasak. Az azóta eltelt 20 évben a lakóépületekre előírt hőtechnikai szabványok fokozatosan szigorodtak, de még mindig az elvárhatónál kedvezőtlenebb a helyzet.

A 2009-től az új építésű házakra kötelező energetikai tanúsítvány bevezetése fontos előrelépést jelent, de széleskörű, jelentős közpénzek felhasználásával beindított fejlesztési programok nélkül a kedvező folyamatok nem tudnak a meglévő lakásszektorra áttérni.

Az utóbbi években EU-, állami és önkormányzati támogatással induló panelprogramokat jó kezdeményezésnek tartjuk, amelyek megfelelően integrálják a szolidaritás és az öko-

lógiai fenntarthatóság követelményeit, ezért javasoljuk ezek kiterjesztését és a rendelkezésre álló források jelentős bővítését. Ezért a lakhatási támogatások átcsoportosításával jelentősen bővítjük a Nemzeti Energiahatékonysági, a Klímabarát Otthon, a Panel Programokban, a Zöld Beruházási Rendszerben és a regionális operatív programok városrehabilitációs fejezetében erre a célra rendelkezésre álló forrásokat, a szigorúbb épületenergetikai szabványok (ökócímke) fokozatos bevezetése mellett. Célunk, hogy Budapesten évente a lakások 10%-át felújítsák, ennek támogatási rendszerbe történő bevonásához pedig legalább évi 25 milliárd forintra lenne szükség. Ennek forrását az első évben a CO<sub>2</sub>-kvótaértékesítés adhatja, a második évtől kezdve pedig az uniós források átcsoportosításából, 2013-tól az új energetikai operatív programból kell biztosítani.

Mindezen célkitűzések eléréséhez a szigorodó követelményrendszeren felül a fejlesztéseknek lökést kell adni egy vagy több kisebb mintaberuházással, a városfejlesztési gócpontokban kijelölt akcióterületeken. Kezdeményezzük egy energiatakarékos középület program meghirdetését: ennek keretében valamennyi köztulajdonú, közösségi használatú épület energetikai rekonstrukcióját – az akadálymentesítéssel párhuzamosan – el kell végezni. Szükséges továbbá a szakemberképzés és a társadalmi párbeszéd fejlesztése, erre források biztosítása. A siker sok esetben a népszerűsítő programok kiterjedtségén, a valódi közösségi részvétel lehetőségén is múlik.

Nyilvánossá és átláthatóvá kell tenni az erőművek és távhőszolgáltatók árképzési mechanizmusait, és támogatást kell adni a költségmegosztók felszerelésére, ami lehetővé teszi, hogy a felhasználók valós energiafogyasztásuk arányában fizessenek. Támogatást és kedvezményes hitelt kell nyújtani a távhőszolgáltatónak a rendszer energiahatékonysági felújítására, ko- és trigeneráció alkalmazására, megújuló, különösen geotermikus erőforrások beépítésére. Ugyanakkor lehetőleg a felhasználó-oldali hatékonyságot kell javítani először, hogy a már csökkent igényekhez igazítsuk a kapacitásokat.

A gázár- és távhődíj-támogatások jelenlegi rendszerének előkészítés nélküli megszüntetését felelőtlenségnek tartjuk, hiszen a leginkább rászoruló családokat a támogatások megszűnése rövid időn belül krízishelyzetbe sodorja, ugyanakkor nem tartjuk helyesnek azt sem, hogy a magyar állam a hosszú távon ökológiai és költségvetési szempontból is előnyösebb lakossági energiahatékonyságot ösztönző programokra szánt források többszörösét költse el egy ilyen kiterjedt, a pazarlást nem büntető ártámogatási programra. Ezért a gázártámogatásnak egy normatív alapú, tehát takarékosra ösztönző, célzott, a lakásfenntartási támogatással integrált támogatási formával való kiváltását javasoljuk.

## 4.2 Megújuló energia

A megújuló erőforrások használata a fentiekén kívül elsősorban akkor jöhet szóba, ha a nagy, központi energiatermelő erőművek helyett az emberi tevékenységhez, az épületek üzemeltetéséhez szükséges elektromos és hőenergia helyben történő előállításában, vagy a csapadékvíz és szennyvíz helyi kezelésében gondolkodunk. Ez a koncepció teljesen más szemléletből fakad, és az energetikai autonómia irányába mutat: a felhasznált energia egy részét úgy állíthatjuk elő, hogy az be sem kerül a központi energiahálózatba, hanem rögtön az előállítás helyén felhasználjuk, más részét pedig eleve szükségtelenné tesszük. A lehetséges építészeti, épületgépészeti eszközök részletes ismertetése meghaladja programunk

kereteit, ezért csak felsorolásszerűen álljon itt néhány közülük. A használati meleg víz előállítására napkollektorral, fűtés hőszivattyús rendszerrel és geotermikus energia felhasználásával, a csapadékvíz újrafelhasználása, helyi szennyvíztisztítás – mindezek a lehetőségek nem futurisztikus álmok, hanem technikailag ma már a rutinmegoldások közé tartoznak, és elsősorban Budapest kertvárosias beépítésű területein reális alternatívát jelenthetnek a jelenlegi központi energiafüggőséggel szemben. Nem nagyberuházásokra van szükség (lásd csepeli szennyvíztisztító), sokkal inkább sok kisebb léptékű beruházás támogatására.

### 4.3 Panellakótelepek: a hálózat csapdájában

#### Panel-boom

A paneles építéstechnológiát a II. világháború után elsőként Nyugat-Európában fejlesztették ki, a tömeges lakásépítési igények kielégítésére, mégis a legtöbb ilyen lakóépület a volt szocialista tömb országaiban épült (miközben nyugaton viszonylag hamar felismerték az építéstechnológia hátrányait). Magyarországon az 1960-as évek második felében kezdték tömegesen alkalmazni (kezdetben főleg a Szovjetunióból importált, később részben Magyarországon továbbfejlesztett rendszerekkel, de épültek a dán Larsen–Nielsen szisztémával is házak). A panel igazi felfutását a '70-es évtized hozta el, ekkor épültek az országban a legnagyobb lakótelepek.

Az építés preferenciája egyértelműen a demográfiai helyzetből is adódó mennyiségi igények kielégítése volt, jellemzően tízemeletes házak épültek, és a családok számára az 53 m<sup>2</sup>-es standard lakásméretet határozták meg. A '80-as években az átadott mennyiség már csökkent, a tervezők kisebb, humánusabb telepek kialakítására törekedtek, a lakásméretet differenciálódta, megjelentek a négymeletes, utcasorba rendezett, sőt magas tetős panelházak is. A rendszerváltás után a folyó lakótelep-építéseket még befejezték, majd a házigyárak megszűntek, a paneles építésnek befejezett. Magyarországon összesen 750.000 panellakás épült.

A panelépítés harminc éve alatt Budapesten átadott mintegy 190 ezer panellakás a teljes fővárosi lakásállomány 23%-át teszi ki. A csúcsidőszakban, a hetvenes évek második felében öt év alatt 52 ezer panellakás épült Budapesten. Itt találjuk az ország kilenc 10.000 lakosnál nagyobb lakótelepe közül hetet: a csepeli, a kispesti, a füredi úti, a békásmegyeri, az óbudai, az újpalotai és az újpesti lakótelepeket, de a fővárosban összesen 121 jelentősebb (200 lakásosnál nagyobb) lakótelep található, aminek több mint fele 1000 lakásosnál nagyobb. Beszédes adat, hogy Budapesten az 1949 óta épült 500 ezer lakásnak több mint a fele lakótelepi.

A panelépületeket rengeteg jogos kritika éri, elsősorban magas hőenergia-fogyasztásuk, szabályoz(hat)atlan fűtési rendszereik, nagyon rossz hőgazdálkodásuk (különösen nyáron) és gyenge hőtechnikai jellemzőik és alacsony akusztikus teljesítményük (külső zaj, lakások közötti áthallások) miatt. A panelépületekre jellemző, hogy miközben a tartószerkezet várható élettartama 100 év körül van, addig az ablakok, külső felületek, szigetelések

és épületgépészeti rendszerek már elérték vagy napjainkban érik el fizikai élettartamuk határát. Ez azért jelent gondot, mert bár a hosszú távú állagmegőrzéshez az ingatlan értékének átlagosan 2%-át kellene évente fenntartásra fordítani, panelházaink esetében e nélkül telt el harminc-nyolcvan év.

Ennek részben a tulajdonosi szerkezet is oka, hiszen a korábbi állami, önkormányzati (tanácsi) vagy szövetkezeti tulajdonformából a '90-es évek elején a lakásokat tömegesen privatizálták, azaz olcsón eladták a lakóknak. A piaci viszonyok közé került lakók azonban a tulajdonosi szemlélet hiánya és a lakásfenntartásra fordítható saját eszközök elégtelensége miatt nem tudtak javítani helyzetükön: miközben nem győzik fizetni a közműszámlákat, a szétforgácsolódott lakóközösségeknek nincs elegendő induló tőkájük és közös szándékuk a kitörést biztosító energetikai korszerűsítésre. A panelépület-állomány értékvesztése társadalmi problémákat is okoz: olyan lakók költözésnek be, akik csak a rossz állapotú lakásokat tudják megfizetni, ami egyfajta „szegénységi szigetek” kialakulásához vezet. Az ilyen házakban – és lakótelepeken – a szegénység elmélyülése és tömegessé válása fenyegető veszély, vagy már élő realitás.

A paneles lakótelepek általában igen sivár képet mutatnak, az építési rendszerhez az elmúlt évtizedekben – az egyébként nem törvényszerű – környezeti igénytelenség társult. A lakótelepek képét többnyire nem az emberi léptékű hagyományos utcacajleg határozza meg, hanem a méretükben eltúlzott, részletek híján befoghatatlan épületek szabadon álló tömegei. Az ilyen térképzés, a „védhetetlen terek” kedvezőtlen pszichológiai érzékelése és szociológiai hatásai ma már közismertek, az elszívárosodás így az emberek mentalitására is kihat. Nem csodálkozhatunk tehát azon, hogy a panelházak társadalmi megítélésén talán még a megérdemelnél is alacsonyabb.

A panellakások értékvesztésének és csapdajellegének egyik legfontosabb tényezője a drága távfűtés. Pedig ez potenciálisan az egyik legolcsóbb, leghatékonyabb, környezetbarát fűtési mód, a korszerűtlen és pazarló műszaki megoldások, valamint a profitorientált erőművi szolgáltatókhoz előnytelen és átláthatatlan hosszú távú szerződésekkel kötött távhőszolgáltatók magas árai miatt ma Magyarországon mégis a legdrágább fűtési módok közé tartozik – így tulajdonképpen a legkiszolgáltatottabb helyzetű panellakók tízmilliárdokkal járulnak hozzá az erőművek profitjához. Érthető tehát, hogy sok lakás és lakóközösség a távfűtőrendszerrel való leválását fontolgatja, amely lehetőséggel eddig a jogi bizonytalanság miatt nagy számban nem éltek, de a nemzetgazdaság érdekét szem előtt tartva nem is támogathatjuk ezt a folyamatot. Más megoldást kell találnunk: olyat, amely a közösségi és az egyéni érdekek összehangolásán alapul, és egyszerre szolgálja a közüzemi számlák fogságában vergődő családok terheinek könnyítését, az energiahatékonyság növelését, és az energiaszerkezet fenntartható irányba terelését.

### **Panelrekonstrukció: szükségből erényt**

Budapest egyik legégetőbb problémája a panelrehabilitáció. Már a rendszerváltás után több szakmai és civil szervezet kezdett aggódni az akkor még csak tizenöt-húsz éve elhanyagolt épületek műszaki állapota miatt. A magyar állam viszont csak 2001-ben indította el átfogó panelprogramját, amely állami pályázatok útján célozta korszerűsíteni a mintegy 700 ezer házigyári technológiával épített magyar lakást. Ehhez képest az eltelt majdnem tíz évben évente csak néhány milliárd forint értékben írtak ki pályázatokat (és volt olyan év is, amikor egyáltalán nem), de a megfelelő szakmai előkészítés és monitorozás

hiánya miatt nem lehet pontosan megmondani, hány lakás, hány ház újult meg, milyen felújítás történt, és ezek alapján mik a tapasztalatok. Szintén hiányzik az eddigi programokból az a műszaki-technológiai szempontokon túlmenő szemlélet, amely számításba venné a helyi közösség tervezési-felújítási folyamatba való bevonásának jelentőségét, holott a lakótelepek komplex, műszaki és társadalmi megújítása, humanizálása lehet csak sikeres. Tíz év semmittevés után tehát lényegében újabb tíz évet elpazaroltunk.

A panellakások és -lakótelepek rehabilitációját komplex módon kell kezelni. A felújítások fő nyomvonala nyilvánvalóan az energetikai korszerűsítés kell, legyen, de a lakások értékvesztését okozó, fentebb vázolt egyéb tényezőket is figyelembe kell venni, ezek javítására is törekedni kell. Nem pusztán a lakások minőségének megtartását, hanem annak javítását, és az egész lakótelepi környezet humanizálását kell célként kitűznünk. Az emberek életminőségét egyik legerőteljesebben befolyásoló tényező a lakásuk, rögtön utána a helyi (lakó)közösség és -környezet barátságossága, és látni kell, hogy a lakótelepek építése óta a lakók igényei változtak, differenciálódtak. Az energetikai korszerűsítés során elvégezhető beavatkozások költsége és haszna (pénzben és megtakarított CO<sup>2</sup>-kibocsátásban), ezáltal megtérülése a kutatások alapján jól becsülhető.

A műszakilag lehetséges beavatkozások jelentős része olyan, már rövid- és középtávon megtérülő beruházás lenne, amely jelentősen csökkentené a lakások energiafelhasználását, és ezzel könnyítené a lakók pénzügyi helyzetét és növelné a lakások értékét is. Ezeket az átalakításokat mindenképpen támogatni kell – nem csak a pályázati lehetőségek, pénzforrások kiszélesítésével, hanem széleskörű tájékoztató kampánnyal is. Ilyen gyorsan megtérülő, feltétlenül indokolt beavatkozások a következők:

- a külső falak szigetelése (8-10 cm vastagságban),
- az ablakok cseréje hőszigetelő üvegezésű szerkezetre,
- a tető és a pincefödém kiegészítő hőszigetelése,
- a lakásonkénti hőmennyiségmérés megoldása és termosztatikus radiátorszelepek felszerelése,
- a fűtés házon belüli elosztórendszerének hőszigetelése és hidraulikai újraszabályozása,
- valamint az energiatakarékos izzók használatának elterjesztése.

A felsorolt műveletek elvégzésével a tapasztalatok szerint átlagosan 50-55%-os energiamegtakarítás érhető el (természetesen minden ház és lakás esetében egyedileg el kell végezni a beavatkozások költséghaszon-elemzését). További megtakarítással és környezetterhelés-csökkenéssel kecsegtető lehetőségek a szelektív hulladékgyűjtés házon belüli megoldása (amivel csökken az elszállítandó hulladék mennyisége), zöldtető, zöldhomlokzatok kialakítása, napkollektoros rendszer telepítése használati meleg víz előállítására – és még számos eszköz. Ezek megtérülése általában közép- vagy hosszútávon jelentkezik, és alkalmazásukkal további mintegy 20%-os energiamegtakarítás érhető el.

A pályázati rendszer feltöltésével párhuzamosan alaposan át kell gondolni és társadalmi egyeztetési folyamatban kiérlelni a finanszírozási koncepciót. Nem biztos, hogy mindenütt ugyanazt a pénzügyi konstrukciót célszerű alkalmazni, inkább a helyi igények szerint kell alakítani. Fontos, hogy azok is részesülhessenek az energetikai korszerűsítés hozadékából, akik – éppen azért, mert a leginkább rászorultak – a legkevesebb önerővel rendelkeznek. Megfontolandó bizonyos esetekben a lakások, lakóépületek tulajdonformájának megvál-

toztatása is – ebben az esetben a lakásszövetkezet könnyebben kigazdálkodhatja a felújítás önrészét.

### Panelfelújítás kívül-belül

Az energetikai korszerűsítés mellett figyelmet kell fordítani a lakótelepi környezet egyéb kedvezőtlen hatásainak mérsekülésére is. Bár a homlokzatszigetelés-burkolás során az épületek általában teljes egészében új külsőt kapnak, amitől az összkép jelentősen javul, de a házigyári technológiával épült lakótelepek és épületek meglehetősen egyhangú és monoton arculatát így sem könnyű feladat mozgalmassabbá és színessé tenni. A tízemeletes vagy magasabb, nagy épülettömegű paneles épületek homlokzatformálásának eszköze lehet a részleges visszabontás (Németországban van rá példa) vagy hozzáépítés (pl. bejáratoknál), vagy valamilyen homlokzattagolási elv szerinti színezés vagy burkolás. További értékes lehetőség a homlokzat „zöldítése” az erre alkalmas

növényzet telepítésével, a meglévő erkélyek új korlátokkal való ellátása, vagy akár a bejárat előtt egy üvegezett naptér kialakítása.

A panelházi belső burkolatok cseréjével (a terek tágitásával, világos, könnyen tisztítható felületek kialakításával) a lépcsőházak és folyosók hangulatát teljesen megváltoztathatjuk. Nem mellékes, hogy balesztvédelmi és a tűzbiztonsági szempontból is korszerűsíteni kell a panelházakat. Az épületek közös tereit, bejáratait, folyosóit, liftjeit pedig magától értetődően használhatóvá kell tenni idős emberek, babakocsival közlekedők, kerekesszékesek, valamint egyéb fogyatékkal rendelkezők számára is – ez a panelrehabilitációra adott támogatások odaítélésakor alapvető kritérium kell legyen.

## A német példa

A németországi panelrekonstrukció keretében először jól kiválasztott mintafelújításokat végeztek el, ahol típusmegoldásokat, burkolási és színezési változatokat kísérleteztek ki, és ezek tapasztalatait használták fel később széleskörűen. Fontos tényező volt – és ez a legnagyobb különbség, ami miatt nem ültethető át egy az egyben Magyarországra –, hogy a felújítások előtt nem adták el a lakásokat, hanem szociális épületállományként, állami vagy szövetségi tulajdonként kezelték azokat. Mivel a tulajdonosok szövetségi formában jelentek meg, a döntéshozatal egyszerűbb volt – igaz, a bérlőket így is nagymértékben bevonták a tervezési-előkészítési munkákba. A felújítások pénzügyi háttere több pillérré épült: az önerő mellé a szövetségek számára a szövetségi állam vissza nem térítendő támogatást, a tartományi minisztériumok további hozzájárulást adtak, és bankokon keresztül támogatott, alacsony kamatozású és késleltetett és lakbérékbe beépített törlesztésű hitelek álltak rendelkezésre.

A régi-új főváros, Berlin 270 ezer iparosított építésű lakást örökölt az NDK-tól, és mintegy 1 millió ember lakik ma is a nagy lakótelepeken. Az újraegyesítést követően induló program során ezeket a területeket a város szerves részének kívánták megőrizni és a lakótelepekkel szembeni előítéleteket is igyekeztek visszafordítani. Kampányt indítottak

a tervezett intézkedések népszerűsítésére, kérdőíveket értékeltek, lakossági fórumokat tartottak a tervek megismertetésére, és a lakók észrevételeit beépítették a programokba. A nagy berlini lakótelepek példája azt mutatja, hogy a meglévő adottságokat, pl. az értékes pihenőterületek közelségét, a belvárossal való jó közlekedési kapcsolatot, vagy a kiegyensúlyozott szociális és etnikai összetételt érdemes kihasználni és előnyére fordítani: Hellersdorfban például a lakásszövetkezet (WoGeHe) 120 ezer lakót kérdőívekkel keresett meg azzal, milyen változtatásokat tartának kívánatosnak ahhoz, hogy a városrészben maradjanak. A válaszadók a lakókörnyezet szépítését is nagyon fontosnak értékelték, a kerület számára ezért vonzó városközpont épült bevásárló- és szórakoztató, sport- és egyéb közösségi létesítményekkel. A lakótelep rekonstrukcióját a lakásszövetkezet irányította a lakók közvetlen bevonásával, vendégépítésként igénybevételeivel, és a „hétköznapi” művészet alkalmazásával. Hochschönhausenben pedig egy 300 méter hosszú épület földszintjén átjárót nyitottak a parkosított terület irányába, és elbontott vasbeton épületelemek újrahasznosításával alpinista „gyakorlóhegyet” alakítottak ki.

Ebben a fejezetben erőteljesen támaszkodunk a [www.fenntarthato.hu](http://www.fenntarthato.hu) panelfelújításról szóló összeállítására.

## 4.4 Közművek

Budapesten a közművek – így a ivóvízellátás, a csatorna- és gázszolgáltatás, a hulladékkezelés stb. – megfelelő színvonalú szolgáltatásokat nyújtanak, az elmúlt harminc évben a szolgáltatások elérhetősége és minősége jelentősen javult. Ez alól az összességében pozitív tendencia alól a közösségi közlekedés kivétel.

A már létező közszolgáltatásokat bekerülési értékükön fizetik meg a fogyasztók, és bár a fejlesztéseket sok esetben az európai és magyar adófizetőkkel fizettetjük meg, min-



den megvalósított beruházás üzemeltetésének és fenntartásának költségei már növelik a szolgáltatásokat igénybevevők terheit. Elsősorban azt vizsgáltuk, hogy a jelenlegi fogyasztói terhek mellett a szolgáltatások fenntarthatók-e, fejleszthetők-e az elvárásainknak (környezeti terhek csökkentése, egészségvédelem) megfelelően, és hogy a közösség érdekeit mennyire szolgálják.

A hatalmas gazdasági erőforrások egy része tisztán önkormányzati, másokat részben magánosítottak. Elsődleges szempontok ezen a területen, hogy a közművagyon mely szereplő tulajdona (például a gázinfrastruktúrát eladták), hogy a megtérülést a szerződés miként biztosítja (az ELMÜ-nél és a FŐGÁZ-nál tőkearányos profitot vihetnek ki a privatizőrök, szinte függetlenül a működés hatékonyságától) és hogy mennyire ellenőrizhetőek az alvállalkozók (a Fővárosi Csatornázási Művek hálózatfelújításra csupán 5 társaságot választ ki lehetséges pályázónak 4 évre, ami növeli a kartellezés veszélyét). A főváros és a befektetők közötti szerződéseket újra kell tárgyalni és jelen kor követelményeihez kell őket igazítani.

### Vízellátás

Ritkán jut eszünkbe, hogy a kimeríthetetlen bőségben rendelkezésre álló, kiváló minőségű budapesti ivóvíz mekkora kincs. Értéke a XXI. században várhatóan tovább nő, hiszen a víz a növekvő igények és az éghajlatváltozás miatt mindinkább stratégiai nyersanyaggá lép elő.

A Budapestet ellátó vízbázisok – a Szentendrei-sziget déli csúcsa és a csepeli partszakasz – szigorú védelmét ezért továbbra is fenn kívánjuk tartani. A vízmű-védterületek megnyitása egyedül a gyalogos-kerékpáros turizmus számára engedélyezhető, de csak akkor, ha az ellenőrzés szigorításával elkerülhető a hulladéklerakás és bármilyen más károkozás. Sürgető feladat a vízbázisokat fenyegető – különösen Csepelen jelentős – talajszennyezettég felszámolása, erre állami és önkormányzati segítséget biztosítunk.

A Fővárosi Vízművek privatizációja a 90-es években az elavult fővárosi vízvezeték-hálózat korszerűsítése érdekében tett elkerülhetetlen lépés volt. A magántulajdonban álló közszolgáltatónak azonban az elkerülhetetlenül szükséges beruházásokon felül nem érdeke a hálózat további fejlesztése, hiszen a fővárossal között szerződés így is garantált profitot biztosít számára. Az LMP álláspontja szerint a természetes monopóliumok – így a közművek – esetében a közösségi tulajdon szolgálja jobban a közérdek érvényesülését, ezért kiállunk a közszolgáltatási szerződés újratárgyalása mellett.

A várost barátságosabbá teszik a szabad vízvételt lehetővé tévő kutak, ami – különösen a nyári hőségben – mindenki számára ingyenesen hozzáférhetővé teszi az ivóvizet. Modern, nyomógombos kutak felszerelésével az üzemeltetési költségek is alacsonyan tarthatók, ezt a fővárosnak támogatnia kell.

### Csatornázás

Budapest látszólag rohamléptekkel zárkózik fel az Európai Unió szennyvíztisztítási követelményeihez: a külső kerületekben átfogó csatornaépítési program folyik, az idén működésbe lépett észak-csepeli központi tisztóműnek köszönhetően pedig szinte csak tisztított víz kerül a Dunába, ezzel jelentősen javítva a folyam vízminőségét.

Elismerve e beruházások érdemeit, rá kell mutatnunk arra, hogy a csatornázás terén még számos tennivaló van: az éghajlatváltozás miatt egyre intenzívebbé váló felhőszakadá-

sok rendszeresen túlterhelik a fővárosra jellemző egyesített rendszerű (szennyvizet és esővizet egyaránt szállító) közcatornákat; az elkülönített csapadékcatornák, árkok karbantartása hiányos; eközben a Budapestet átszelő patakok élő vízfolyások helyett csupán kibetonozott medrű műtárgyak. A szennyvíz gyakran több tíz kilométeres úton kerül a központi szennyvíztisztítóba ahelyett, hogy helyben kezelnék, mivel a monopolhelyzetű Fővárosi Csatornázási Művek koncepciójával ellentétes a kisebb tisztítóművek építése.

Az LMP elsődlegesnek tartja a hosszú távú fenntarthatóság követelményeinek érvényesítését, ami az ellátóhálózat decentralizációját, a helyi források jobb kiaknázását igényli. Ezért megvizsgáljuk, hogy az újonnan csatornázandó peremkerületek esetében van-e mód kisebb, környezetbarát működésű tisztítóművek építésére – természetesen anélkül, hogy az új központi telep hatásfokát lerontanánk.

A csapadékvizeket a burkolt felületek arányának csökkentésével és időszakos tározók építésével lehet telken belül tartani, ezért a szabályozás módosításával támogatjuk a zöldtetők elterjedését, amelyek időlegesen képesek elraktározni a lehulló csapadékot. Szürkevízhasznosító tartályok és kerti ciszternák építésével a vízfogyasztás is csökken, hiszen ezek fedezhetik a locsolás, a WC-öblítés vagy akár a mosás vízigényét. Ahol műszakilag megoldható, aszfalt helyett a vízáteresztő burkolatok alkalmazását pártoljuk – a talajba szívárgó víz szintén csökkenti a hálózat terhelését és a növényzetnek is kedvező. A zivatatok után jelentkező hirtelen árhullámok lefutását időben széthúzza, intenzitását csökkenti a patakok természetközeli állapotra való visszaalakítása.

A Fővárosi Csatornázási Művek Zrt.-ben a kisebbségi magántulajdonos irányítási jogokat szerzett 25 évre kötött szerződéssel, aminek egyik célja a megtakarítások elérése volt. A privatizáció pillanatában aktuális üzemeltetési költségekből mára 50%-os megtakarítást értek el, ugyanakkor a privatizációs szerződés felülvizsgálatra szorul, nem elfogadható, hogy egy társaság 25 éven keresztül évi 4 milliárd (2008: 3,92 milliárd) forint nyereséghez jusson további befektetések nélkül (ez euróban számítva évi 15-16%-os kamatnak felel meg).

A felszabaduló forrásokat elsősorban beruházásokra kell fordítani: ma egy csatornaszakszra 300 évente jut felújítás, ami a csatornák élettartamát nyilvánvalóan meghaladja.

Sürgősen meg kell oldani a Ráckevei-Soroksári Duna-ág eliszaposodásának problémáját, amit az okoz, hogy a dél-pesti szennyvíztisztító telep a már tisztított szennyvizet ide a fő Duna-ág helyett ide engedi.

A közterületi illemhelyek üzemeltetése teljesen megoldatlan, elfogadhatatlan a közterület-használók kiszolgáltatottsága. Az aluljárókban található illemhelyeket meg kell nyitni és fel kell újítani, valamint új, rendszeresen takarított illemhelyet kell telepíteni az összes játszótérre, közparkba és a turisták által frekvenciált helyekre

### Távfűtés

A távfűtés a fejlett országok többségében – különösen Skandináviában és Németországban – hatékonyan működő, olcsó és környezetbarát fűtési mód. Hatékony, mert a hőközpontok rendszerint az erőművek hulladékhőjével, biomasszával vagy geotermikus energiával működnek, és lényegesen olcsóbb a gáz- vagy villamos fűtésnél. Magyarországon a távfűtés mégis a pazarlás színvonalává vált, ami nemcsak az elavult, korszerűsítésre szoruló épületállománnyal magyarázható.

A budapesti távfűtőműveket az 1970-80-as évek paneles építkezéseihez kapcsolódva építették, és részben ipari fogyasztókat is elláttak. A rendszerváltással összeomlott ipari ter-

melés miatt csökkentek az igények, a vezetékhálózat kapacitása azonban a régi maradt, a megnőtt veszteségeket pedig csak részben lehetett a fogyasztókra terhelni. A távfűtés jelenleg szociális okból kedvezményes ÁFA-körbe tartozik, ennek ellenére számos társasház az önálló fűtési rendszer („leválás”) mellett döntött vagy azt fontolgatja.

A Lehet Más a Politika a panellakótelepek problémáinak megoldását nem az egyéni hőellátás kiépítésében, hanem az átfogó épület-korszerűsítéssel elérhető megtakarításokban látja. A fosszilis tüzelőanyagoknak számító földgáz használatát sem környezetvédelmi okból, sem Magyarország súlyos energiafüggősége miatt nem támogatjuk.

Nyilvánvaló azonban, hogy a távfűtés létjogosultságát mindinkább aláassa a hőigény csökkenése: a már ma is túlméretezett rendszer a mai formájában középtávon semmilyen pénzügyi támogatással nem életképes. Első lépésként ezért egy olyan fővárosi hőellátási stratégia kidolgozását szorgalmazzuk, amely hosszú távú folyamatokra építve meghatározza, hogy mely területeket és milyen technológiával kell kiszolgálni.

A hőtermelés ma is kapcsolt módon, azaz villamos áramot termelő földgázérművekkel egy egységben történik (kogeneráció), azonban e hőérművek fokozatos kivezetésével párhuzamosan távlatilag a hőtermelést is megújuló forrásokra kell alapozni. Bizonyos lakótelepek esetében a decentralizált, helyi hőközpontok építése lehet a megoldás, amelyeknél kisebbek a szállítási veszteségek, és működésük biogáz-termelésen, földhőn vagy akár koncentrált napenergián (thermal solar technológia) alapulhat. A nagyobb fűtőérművek viszont új szerephez juthatnak a belváros épületeinek ellátásában, ott ugyanis a kedvezőtlen emissziójú gázkazánok és parapetkonvektorok felújítgatása helyett célszerűbb a távhőre alapozni: a sűrűn lakott városrészekben ez a költséghatékony megoldás.

### Hulladékgyűjtés

A hulladékgyűjtés terén nem érvényesül a megelőzés, hasznosítás és ártalmatlanítás prioritási sorrendje, a „csővégi” ártalmatlanítási technológiák uralkodnak. A keletkező hulladék mennyiségének csökkentésére a városnak nincsenek elképzelései. Budapesten az egyetlen hulladékhasznosító mű a rákospalotai szeméttisztító, amely a háztartási hulladék 60%-át képes befogadni, a pusztázamori regionális lerakóba kerül. Az erős lakossági elfogadottság dacára is nagyon vontatottan terjed a szelektív szeméttisztítás, a hulladékiszletek elhanyagoltak és városképileg is zavaróak. A város peremén ezernyi illegális, ellenőrizetlen, gyakran veszélyes anyagokat tartalmazó hulladékhalom található.

Az LMP e téren is egymásra épülő stratégiákban gondolkodik. Azt a komplex hulladékkezelési programot támogatjuk, amelyben a hulladékcsökkentésre irányuló beruházások előnyt élveznek, az ártalmatlanítás pedig valóban csak a fennmaradó hulladék kezelésére szolgál.

A hulladékkezelési rendszer környezettudatosabbá tételének kapcsán azonban számot kell vetni azzal, hogy a lakossági teherbíró képessége és az általános felfogás („szeméttért többet nem fizetünk”) miatt a hulladékgyűjtésért és -kezelésért felelős Fővárosi Közterület Fenntartó Zrt. (FKF) beszerzéseit már most a főváros, és rajta keresztül közvetlenül az adófizető állja, nem pedig a szennyező. Bárminemű további fejlesztéshez tehát meg kell találni a forrásokat akár a szolgáltatón belül, akár azon kívül. Ehhez az FKF tevékenységét át kell világítani, a tevékenységi köröket szét kell választani, ugyanakkor vissza kell hódítani a másol nyereséges piacokat (ipari fogyasztók).

A főváros külső kerületeiben ösztönözzük a háztartási szerves hulladékok komposztálását, ami akár társasházakban is alkalmazható módszer a képződő szemét mennyiségének csökkentésére.

Valamennyi budapesti háztartás számára elérhetővé tesszük a kapualji szelektív hulladékgyűjtést, amivel a hulladék akár 60%-a is különválogathatóvá és újrahasznosíthatóvá válik. Az ezzel kapcsolatos felvilágosítást már óvodás kortól az oktatás részévé kívánjuk tenni. Ezekkel az intézkedésekkel elkerülhető a rákospalotai égetőmű bővítése, amely csak az ártalmatlanításban érdekelt lobbierőket szolgálná. Az anyagában hasznosított hulladékok feldolgozására a biztonságos, hosszú távú keretszerződések helyett folyamatos versenyeztetéssel kellene bevételhez juttatni a társaságot. Ugyanakkor az újrahasznosítás és az energetikai hasznosítás költséges előkezelést igényel, ennek ellensúlyozására legtöbb országban tonnánként 5-50 eurós adóval sújtják a lerakást.

Az illegális lerakás ellen hatósági és civil összefogással „szemétkommandókat” szervezünk, amelyek a tapasztalatok szerint hatékonyan képesek fellépni a környezetkárosítók ellen.

### Szemétkommandó

Nyíregyháza környékén 2004 óta örvendően megfigyelték a városzéli szeméthalmozásokat. Ez nagyrészt az E-misszió Természet- és Környezetvédelmi Egyesületnek köszönhető, amely összefogta a helyi természetvédő csoportokat, közterület-felügyelőket, rendőröket és természetvédelmi őröket, és ütőképes „szemétkommandó” hozott létre belőlük.

A civilek a felderítésben jeleskednek, míg a hatósági személyek jogszerűen léphetnek fel a tetten ért vagy az árulkodó maradványok alapján azonosított környezetkárosítókkal szemben. A kommandó nem elégszik meg büntetéssel: a teljes jogi eljárást végigkísérve törekszenek arra, hogy a tettesek az eredeti állapotot állítsák vissza.

### Hivatkozások, felhasznált irodalom

Ertsey Attila: Autonóm Ház,

<http://www.epiteszforum.hu/node/5213>

Sebők Miklós, Scheiring Gábor (szerk.), Zöld élénkítés, Compass Politika Intézet-Ökopolitikai Műhely Alapítvány, Budapest, 2009,

[http://compasspolicy.hu/img/zold\\_elenkites.pdf](http://compasspolicy.hu/img/zold_elenkites.pdf)

Szokolyai Gábor: Ökopanel — tájkép, városkép, kép a tájban, kép a városban, <http://www.epiteszforum.hu/node/15010>

Aleksandra Novikova, Dr. Ürge-Vorsatz Diana, Szén-dioxid kibocsátás-csökkentési lehetőségek és költségek a magyarországi lakossági szektorban, KvVM, Budapest, 2008, [http://www.kvvm.hu/cimg/documents/Klimapolitika\\_tanulmany.pdf](http://www.kvvm.hu/cimg/documents/Klimapolitika_tanulmany.pdf)

<http://www.hirextra.hu/2008/06/23/gorcso-alatt-a-panelprogram/>

<http://ingatlan.net/magazin/2010/02/paneldosszie-1-resz-paneltortenelem/>

<http://ingatlan.net/magazin/2010/02/paneldosszie-2-resz-panelszamtan/>

[http://fenntarthato.hu/epites/vegyes\\_ideig/epuletrekonsrtukcio/felujitas-panel](http://fenntarthato.hu/epites/vegyes_ideig/epuletrekonsrtukcio/felujitas-panel)

[http://wapedia.mobi/hu/Budapest\\_lak%C3%B3telepeinek\\_list%C3%A1ja](http://wapedia.mobi/hu/Budapest_lak%C3%B3telepeinek_list%C3%A1ja)

## 5 A város zöldje, a zöld város

Az emberléptékű városban az épített és az élő környezet harmonikus egységet alkot. A közcélú zöldfelületek kezelése az erőforrás-gazdálkodás szerves része, a környezet- és egészségudatos városfejlesztés hosszú távú stratégiai ágazata. Az egészséges városban a zöldfelületek aránya elég nagy ahhoz, hogy ökológiai potenciáljukkal ellensúlyozni tudják a városi környezet káros hatásait, hozzájárulnak a levegő minőségének javításához, növelik a páratartalmat, csökkentik a porszennyezést és a hőingadozást. Elegendő teret adnak a sport-, játék- és rekreációs tevékenységekhez, oldják a város sűrűn beépített területeinek zsúfoltságát, merevségét. A jól működő zöldfelületek szervesen illeszkednek a város szerkezetébe, ökológiai és rekreációs funkciójuk mellett elválasztó, védelmi, esztétikai és gazdasági szerepet is ellátnak; teret adnak az együttléléshez, harmóniájukkal emelik a város esztétikai és turisztikai értékét, hozzájárulnak az ott lakók lelki egészségéhez, jólétéhez és a környező ingatlanok forgalmi értékéhez.

### 5.1 Városi zöldfelületek

#### **Budapest világelső: a világ első közcélú városi parkja, a Városliget**

**Voltak nyilvános parkok korábban máshol is, de az, hogy egy város telket különítsen el azért, hogy arra parkot tervezzen és építsen, és azt közpénzből a köz javára üzemeltesse – ez itt valósult meg először. Legyünk rá büszkék, és folytassuk – vagy inkább elevenítsük fel – a jó gyakorlatot!**

**Összehasonlításképpen: a fővárosi önkormányzat kezelésében lévő, idegenforgalmi és városképi szempontból kiemelt jelentőségű közparkokra és fasorokra 2010-ben 1,474 milliárd forint előirányzat áll rendelkezésre, ami 571,1 hektár park esetén csupán 258 forintot jelent egy m<sup>2</sup>-re.**

A fővárosi zöldterületek átlagos állapota messze elmarad a kívánatos szinttől: a növényzet leromlott, kikopott, a fák elöregedettek, betegek, a cserjék felkopaszodtak, a gyepek kikapottak, elgazosodtak, ökológiai értéke csekély. A burkolatok, parkbútorok, játszószerkezetek mennyisége, minősége és állapota sem megfelelő, ezért a zöldfelületek ma nem alkalmasak pihenésre, sportolásra, játékokra. A leromlott állapot bátorítja a további rongálást, hulladéklerakást. Csak a megfelelő fenntartás képes megteremteni és megőrizni a meglévő zöldfelületek ökológiai, esztétikai és használati értékét.

Az önkormányzatok és szakkégek ma a beruházás jellegű tevékenységekben (új építés és felújítás) érdekeltek, ezért a fenntartási költségeket a minimálisra igyekeznek csökkenteni: jellemző, hogy a drágán elvégzett nagy beruházások eredményét csak egy-két évig élvezhetjük, mert azok karbantartás híján gyorsan lepusztulnak, és így 10-15 évig újra egy lehangoló létesítményt nézhetünk – hogy aztán majd megint sokat költsünk a rekonstrukcióra. Ez fenntarthatatlan és pazarló gyakorlat, ráadásul valamennyiünk életébe vág: amíg a park, játszótér felújítására várunk, azalatt már iskolás lett egy gyerek, aki addig ott játszhatott volna.

A várostervezésben és -gazdálkodásban az építészeti, közlekedési és beruházói szemlélet az uralkodó, a zöldterületek viszont éppen ezekkel ellentétes módon működnek. Egy jó park kialakítása és fenntartása folyamatosan költségekkel jár, miközben a haszna csak évek, évtizedek múltán jelentkezik. A zöldfelületek környezeti hatásai azonban jóval túlmutatnak helyrajzi adataikon; a jobb életminőséghez való hozzájárulásuk messze meghaladja a közvetlenül kimutatható pénzbeli megtérülést. A fenntarthatóság felől nézve a parkok nem „beépítetlen területek”, hanem az emberléptékű, élhető és egészséges város alapsejtjei, az agglomerációtól a város közepéig zöld folyosókkal összekötött zöldfelületi rendszer részei.

A fővárosi közparkok és közkertek összterülete mintegy 1100 hektár, ami hét nagyobb és több kisebb parkból tevődik össze. Budapesten az egy főre jutó közcélú zöldterület nagysága 6,2 m<sup>2</sup>, az erdőterületek figyelembevételével ugyanez már 40 m<sup>2</sup>. Elsősorban tehát a lakóterületi és a lakásközei közparkok esetében jelentkezik hiány – amelyeknek ráadásul az elhelyezkedése is nagyon egyenetlen: a belvárosban (a VI., VII. és részben a VIII. kerületben) a 300 méteren belüli, mindennapi használatra elérhető közparkok 1 főre eső területe mindössze 4 m<sup>2</sup>. Érdekes módon a közcélú zöldterületekkel való ellátottság a kertes övezetekben is alig több ennél: 4,5 m<sup>2</sup>. A belső, ismert, attraktív és elérhető parkok (Margitsziget, Gellérthegy) erős túlhasználtnak vannak kitéve, miközben például a vonzó látványosságok és kapcsolódó lakóterület nélküli Népligetet alig használják. Összességében a főváros lakosságának negyede számára nincs elérhető távolságban a mindennapos kikapcsolódásra alkalmas közcélú zöldterület, a többiek jó része is be kell, hogy érje a minőségi szolgáltatást nem nyújtó lakótelepi zöldfelületekkel. A zöldfelületek legérzékenyebb elemében, az út menti fasorokban ma több mint 500 ezer fa él, miközben minden ötödik fahely üresen áll. A területfejlesztések a főváros átszellőzésében kulcsszerepet játszó külső zöldfelületi gyűrűt alkotó mezőgazdasági termőterületeket és a városperem menti erdők területét csökkentik leginkább, miközben a város belső és külső területei közti átmeneti övezetben nagy egybefüggő felhagyott iparterületek fekszenek. Ezeknek a rozsdázónáknak az átgondolt, minőségi területfejlesztése magas zöldfelületi arányával a külső zöld gyűrű és a belső parkok közötti zöld folyosót is biztosítaná.

### **Természetes élőhelyek védelme Budapesten**

**A világ fővárosai közül Budapest területén található a legnagyobb arányban természetes élőhelyek, ezért ezeknek a területeknek a megóvása különösen fontos feladat. Jelenleg a főváros területeinek 10%-a áll védelem alatt. Ez ugyan nemzetközi összehasonlításban is jó arány, a gyakorlatban azonban valóban**

**csak védelemről, nem pedig fejlesztésről, értéknövelésről van szó. Az élőhelyek kezelését és védelmét magasabb színvonalon kell ellátni ahhoz, hogy az ott élő állat- és növényfajok megmaradjanak. Fel kell térképezni az értékes, még védelem alatt nem álló élőhelyeket és védelem alá kell helyezni azokat.**

Be kell vezetni a felelős, fenntartható zöldterőforrás-gazdálkodást. Ez annak deklarálásán alapul, hogy a közösségi zöldfelületek biztosítása az önkormányzati szolgáltatás része, amelyet a közösség tagjainak adójából, a lakosság számára alakítanak ki és tartanak fenn. A zöldfelületi beruházások során éppen ezért figyelembe kell venni a lakosság használati igényeit, a terület városszerkezeti szerepét, a későbbi fenntarthatóságot.

## 5.2 A zöldfelületek gondozása

Budapest zöldfelületeinek kezelése jelenleg számos intézmény és közigazgatási szerv között oszlik meg. A kiemelt jelentőségű zöldfelületek, fasorok, zöldsávok a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában vagy kezelésében állnak. Az esetleges szempontok szerint felosztott fővárosi zöldfelületek különböző részeinek fenntartását más-más ügysztyályok és különböző kerületek koordinálják, ami ellehetetleníti az egységes zöldfelület-gazdálkodást: számos fasorban a fa út felőli oldalát a főváros, míg a járda felőli oldalát már a kerület kezeli. Emellett a 23 kerület elvileg önálló zöldfelület-gazdálkodást folytat.

A növényzet viszont nincs tekintettel az ágazati és kerületi felosztásra: vitalitása erősen függ a saját maga kialakította mikroklímától. Egy magányosan álló fa vagy egy kis zöldfelület ezért – hozzánk hasonlóan – nagyságrendekkel kiszolgáltatottabb, mint a természeti környezetben élő társai. Mivel a parkhasználat mértéke és minősége is erősen eltérő a különböző övezetekben, a túlhasználatból adódó többletterheket csak fővárosi szinten lehet kiegyenlíteni.

Az erdőterületek kezelése a főváros egyéb zöldfelületeitől teljesen elkülönülten történik. A fővárosi és a környező erdőterületek jelentős részével jelenleg nem Budapest gazdálkodik, azaz nem jut kellő szerephez az ezekről szóló döntésekben, holott a város levegőjének tisztasága nagymértékben éppen ezekről függ. A közös stratégia és a tehermegosztás hiánya ma azt eredményezi, hogy az agglomeráció zöldterületeinek hasznosításában a főváros és a környező települések sok esetben ellenérdekeltek, és a lakóterület- és iparfejlesztések éppen az erdőterületek és zöldterületek rovására valósulnak meg. Nyilvánvaló, hogy a zöldfelület-gazdálkodásban sem csak a fővárost, hanem a környező településekkel együtt alkotott rendszerét, az agglomerációt kell egységként kezelni: a szűk érdekeken túlmutató összefogásra, intézményesített együttműködésre van szükség.

A meglévő parkok kialakítása, karbantartása nem tartott lépést a megváltozott életmódbeli és rekreációs igényekkel. Ahhoz, hogy otthon érezzük magunkat a városi köztereken, elengedhetetlen egy ingyenes, tiszta és lehetőleg 24 órában látogatható fővárosi nyilvános WC-hálózat kialakítása (részben a meglévő, használaton kívüli egységek újraélesztésével) – játszóterek közelében gyerekvécével és pelenkázóval. Ennek híján továbbra is a parkba „mennek ki” a szükeget érzők. A városi utcákon, köztereken rendeltetészerűen működő ivóvízkutak felállítása és fenntartása a városi életminőség javításának egyik legfontosabb eszköze – ezek kialakítására a színvonalas, egységes és használattűrő utca-bútorzat egyéb elemeivel együtt pályázatot kell hirdetni.

Túrhetetlen, hogy a zöldfelület ma sokfelé csupán kutyasétáltató hely! A kulturált kutyatartás elterjedése nemcsak köztisztasági és állatvédelmi kérdés; az elmagányosodás, az ember-ember kapcsolatok elvesztése, kiüresedése súlyos társadalmi probléma,

és az ebtartás elterjedése ennek és az élő környezet iránti vágyak is jelzése. De éppen az elegendő zöldfelület és közösségi tér, a közösségi élet lehetőségeinek bővítése lehet a kiút egyik eszköze. A kutyafuttatók építése inkább elfogadható szükségmegoldás, mint a kérdés megnyugtató megoldása, ezek fokozottan igényes fenntartása viszont alapkövetelmény.

A zöldfelülethez kapcsolódva jelentősen növelni kell az ingyenes és jól felszerelt közösségi sportolási lehetőségeket (kerékpáros és gördeszkapályák, mászófalak, futball- és kosárlabdapályák építésével). Fel kell ismerni, hogy a parkhasználati igények megváltoztak. Be kell tartani a közparkokban, zöldfelületeken a gépkocsik parkolására vonatkozó tiltásokat, de biztosítani kell parkjaink mindenki számára való kényelmes elérhetőségét. Elfogadhatatlan például, hogy a Városliget babakocsival vagy kerekesszékekkel közösségi közlekedési eszközön nem érhető el.

### 5.3 A fenntartható zöldterületekért

A városi zöldfelületek talán legfontosabb szerepe az egészséges környezet biztosítása. A zöldfelületek képesek leghatékonyabban ellensúlyozni a városi levegő két legkárosabb tulajdonságát: a szárazságot és az egészségkárosító anyagokat is szervezetünkbe juttató szálló port. A zöldfelületek körüli nedvesebb levegő csökkenti a szálló por mennyiségét, és a növényzet a hőingadozást is mérsékli. Századunkban a városi növényzet legnagyobb problémája éppen a vízhiány, és a vízkészlet megtartása az erőforrás-gazdálkodás stratégiai kérdése. Ennek legkézenfekvőbb eszköze az élő felületekben való „raktározás” lehet: tavakban, ártereken – és a közparkokban. Ma a csapadékot jellemzően zárt rendszerben elvezetjük, miközben a drága ivóvízhálózatból öntözünk. Sokkal ésszerűbb lenne a tetőkön, burkolt felületeken összegyűlő csapadékvizet közvetlenül a legközelebbi zöldfelületre vezetni. Ezért felül kell vizsgálni a meglévő zöldfelületek vízellátását, és új beruházásokat csak megfelelő vízellátással együtt és lehetőleg vízáteresztő burkolatokkal szabad kivitelezni. Meglévő parkjaink tönkrement vagy „gazdaságtalan” öntözőhálózati rendszereit újra üzembe kell állítani.

A fővárosi felszíni vízfolyások legnagyobb része kiépített mederben, „vízi közműként”, nem élővízként folyik. A patakok (Ördögárok, Gyáli-patak, Aranyhegyi-patak, Rákos-patak) revitalizációjára van szükség: élő, ligetes erdősávval övezett patakká kell alakítani őket – a vonatkozó tervek készen, megvalósításra várnak. A Dunával való élő kapcsolat kialakításáról, mint a városfejlesztés legizgalmasabb irányáról pedig máshol is szólnunk.

Szabályozási eszközökkel (zöldterület-beszámítással) és gazdaságilag is támogatni kell a lapos- és enyhe hajlású tetők zöldtetővé alakítását és új épületek ilyen módon való kialakítását. Ma még kevésbé ismertek a zöldtetőkben rejlő lehetőségek, pedig a zöldtetők esztétikai funkciójukon túl a városi víztömeg-megtartásban, a száraz és szélsebes városi klíma javításában és az épületek hőingadozásainak tompításában, ezáltal a fűtési és hűtési energiaigény csökkentésében is fontos szerepet játszhatnak. Hasonlóan támogatandó a külső falak jól megválasztott növényzettel való befuttatása, amivel szintén jelentős lélegző, párolgó, élő zöldfelületet nyerünk.



## A zöldterületek értéke

A ma elterjedt szűklátókörű gazdasági szemlélet szerint a zöldterület mindig hátrányban van az épületekkel, építményekkel szemben, mert az általa képviselt érték nem közvetlenül a terület tulajdonosánál vagy kezelőjénél jelentkezik haszonként – és nem rövid távon. Az az energia és anyagi forrás, amit ma a zöldfelületekbe fektetünk, a következő nemzedékek testi-lelki egészségében fog látványosan megnyilvánulni.

A zöldfelületek értéke sok tényezőtől áll össze: a terület nagysága, a területen élő növények mennyisége, minősége (növényfajok, társulás, élőhely), egészségi állapota, vitalitása, a terület elhelyezkedése (belső városmag vagy külső övezet), esztétikai és rekreációs használati értéke, klímavédelmi, egészségmegőrző hatása, pszichikai hatása. Különösen ez utóbbiak közvetlenül nehezen számszerűsíthetők, bár az ingatlanpiac a környező ingatlanok áraiban érzékenyen reagál a zöldfelületi ellátottság változásaira.

Elméletileg ma is létezik az önkormányzatok zöldvagyron-katasztere, ami a zöldterületek, fasorok elhelyezkedésének értékét is figyelembe veszi. Felül kell vizsgálni a zöldvagyron értékelési rendszerét, és ennek használatáért legalább ugyanolyan tarifával kell fizetni, mint az út- vagy közműhasználatért.

A helyi adók és kedvezmények ésszerű, átlátható és rugalmas rendszerével lehet és kell orientálni az épületek tulajdonosait, az építetőket, bérlőket a zöld szempontok figyelembevételére. Éppen helyi léptékben van esélye a szemléletváltásnak: annak, hogy végre ne elvonásokról és juttatásokról, hanem a közös zöldforrásunkkal való felelős gazdálkodásról. A megújuló demokrácia elemeként olyan helyi adó- és kedvezményrendszert kell felállítani, ami a közös terek, zöldfelületek minőségi fenntartása és fejlesztése felé mutat. Ehhez az önkormányzat, a civil szféra és az egyén érdekeit össze kell hangolni. Nem elég a rendszer kialakítása: a lakoságnak tapasztalnia kell, hogy bevonják a döntésekbe és látnia kell, mire fordítják a kiadásokat!

## 5.4 Zöldfelületek megújítása 2014-ig

### Városi zöldfelületek

- Elvégezzük a szabályozásban kijelölt zónák erdősítését és az üres fasori helyek fásítását.
- Kezdeményezzük a Népliget revitalizációját.
- Új beépítések, út- és parkolóépítések esetén arányos zöldfelület-fejlesztést követelünk meg.
- A zöldfelületi fejlesztéseket is bevonjuk a részvételi költségvetés és közösségi tervezés körébe.
- A meglévő, élő, egészséges növényzetet értéke alatt kezelő szabályozást felülvizsgáljuk.

### Zöldfelületek gondozása

- Kidolgozzuk és betartatjuk Budapest egységes, agglomerációs szinten átgondolt zöldfelületi stratégiáját.

- A karbantartás elmaradásából származó értékvesztést és a lakossági életminőség-romlást is mérlegre téve ésszerűen növeljük a fenntartási költségeket, akár a beruházások rovására is.
- Létrehozunk és üzemeltetjük az ingyenes nyilvános illemhelyek hálózatát.
- Ivóutakat helyezünk el a köztereken, utcákon, parkokban.
- Ingyenes szabadtéri sportpályákat biztosítunk a közterületekhez kapcsolódóan.
- Növeljük a közparkok hozzáférhetőségét a kapcsolódó infrastruktúra, elsősorban a közösségi közlekedés fejlesztésével.

### Zöldterületek

- Revitalizáljuk a felszíni vízfolyásokat.
- Megteremtjük a zöldfelületekre történő közvetlen csapadékvíz-bevezetés lehetőségét és ösztönzőkkel segítjük elterjedését.
- A fővárosi szabályozásban ösztönözzük a zöldtetők és zöld homlokzatok kialakítását.
- Felülvizsgáljuk és naprakészen tartjuk a közösségi zöldvagyonszabályzatot.
- A helyi adók és kedvezmények rendszerén keresztül jutalmazzuk a zöldfelület létesítését és fenntartását, és büntetjük a csökkentését: a zöldvagon használatáért fizetni kell.

## 6. Az emberi város

A társadalmi igazságosság megteremtésében komoly felelősség hárul az önkormányzatokra: a település egészségügyi, szociális ellátása, a lakhatási feltételeinek megteremtése, a civilszervezetek működésének támogatása és a megfelelő kulturális, sportolási lehetőségek biztosítása mind települési szinten dőlnek el. Olyan Budapestet akarunk, ahol emberhez méltóan, egymásra figyelve, egészségesen és aktívan élhetünk valamennyien.

Emberhez méltó Budapestet, mert a főváros felelősséget érez az itt élőkért, ahol a nyomor nem érint százezreket. Olyan Budapestet akarunk, ahol azok, akik most az utcán laknak vagy segélyre szorulnak, lehetőséget kapnak és részesei lehetnek, a fővárosi társadalmának. Olyan programok indulnak, ahol a szolidáris gazdaság munkalehetőséget és a fővárosiak közösségei számára fontos, a környezeti és társadalmi problémákat egyaránt orvosló szolgáltatásokat, programokat, személyes segítséget és közösségi együttlétek élményét kínálja, ahol az emberek valóban egyenrangú és aktív tagjai a helyi társadalomnak.

Budapest az ország más részeihez képest könnyebb helyzetben van: a szegénység és kirekesztés mértéke alacsonyabb, a humán közszolgáltatásokkal (szociális és gyermekvédelem, egészségügy, oktatás, közművelődés, sport stb.) és szakemberekkel való ellátottság jobb, a lakosság átlagos anyagi helyzete is kedvezőbb és a civilszervezetek valamint a szolgáltató piaci szereplők jelenléte is meghaladja az országos átlagot.

Ez a szolgáltatási minőség azonban nagyon alacsony, nem felel meg a lakosok elvárásainak, sürgős fejlesztésre szorul.

### 6.1 Lakhatás

A Lehet Más a Politika szerint a lakhatás alapvető emberi jog és az államnak – a központi kormánzatnak és a települési önkormányzatoknak egyaránt – a jelenleginél nagyobb felelősséget kell vállalnia ennek a jognak a biztosításában. A legnagyobb mozgásteret – egyúttal a legnagyobb felelőssége – a központi kormánzatnak van ezzel kapcsolatban, az adott keretek között azonban a Fővárosi Önkormányzatnak is mindent meg kell tennie annak érdekében, hogy Budapest valamennyi lakójának valós lehetősége legyen legalább egy szerény, de biztonságot és nyugalmat adó otthonhoz jutnia, amely lehetővé teszi társas kapcsolatok fenntartását, a tisztálkodást, a munkavállalást és a pihenést. A Lehet Más a Politika ezen kíván dolgozni a városrehabilitáció, a lakásgazdálkodás, a lakástámogatások, a hajléktalanellátás, valamint a jogvédelem területén.

Ma a főváros utcáin nap mint nap találkozunk utcán élő emberekkel. A lakhatási szegénység egy hibás közpolitikai döntéssorozat, az elmúlt két évtized elhibázott lakás-, önkormányzati gazdálkodás és lakossági támogatáspolitikának következménye. Európában szinte egyedülálló folyamat zajlott az elmúlt 10 évben hazánkban. A lakosság csupán alig tizede él bérelt lakásban, amire szinte sehol nincs példa Európában. A jövedelmi szegénység, a munkanélküliség, egyéb szolgáltatások és támogatások hiányában rengetegen kényszerülnek rossz körülmények között lakni vagy egyenesen az utcára. A megoldás nem az, ha ezekre az emberekre mint bűnözőkre tekintünk; a megoldás összehangolt politikai cselekvést igényel.

## Kilábalás a hajléktalanságból

A köztéri hajléktalanság visszaszorítását nem kirekesztő intézkedésekkel és a hajléktalanságot, vagy a másokat nem zaklató koldulást kriminalizáló rendeletekkel, hanem megfelelő szociális ellátórendszer biztosításával kívánjuk elérni. Az utcai hajléktalanság nem attól fog visszaszorulni, hogy az önkormányzat kiűzi a hajléktalanokat a belvárosból, hanem attól, ha majd senki nem kényszerül az utcán élni. Az utcai hajléktalansággal összefüggő köztisztasági problémákat sem a hajléktalan emberek hatósági zaklatásával lehet megoldani, hanem például éjjel-nappal nyitva tartó, olcsó, nyilvános mellékhelyiségekkel. Ezek ma hiányoznak a fővárosból, és nem csak a hajléktalanoknak, hanem mindannyiunknak: itt lakóknak, látogatóknak, turistáknak.

A hajléktalanszálló, mint a hajléktalanság mai megoldási mintája, nem valódi otthon: a cél nem lehet a hajléktalan emberek tömegszállásokon való összezsúfólása, hanem az, hogy mindannyiunknak legyen otthona. A hajléktalanellátásnak ezért összhangban kell lennie azzal az alapelvel, hogy csak az éljen hosszú távon ellátó intézményekben, aki erre feltétlenül rászorul. Mindazokat, akik képesek az önálló lakhatásra, a közösségnek ebben segítenie kell őket, nem szálláslehetőséget, hanem talpraállási lehetőséget teremtsünk. Így egyrészt tiszteletben tartjuk a rászorulók önállóságát és méltóságát, másrészt pedig biztosítjuk, hogy mindenki, aki feltétlenül intézményi elhelyezésre szorul, hozzájusson a megfelelő ellátáshoz. A kerületi önkormányzatokkal együttműködve kikényszeríthető alanyi jogosultságot kell biztosítani egy meghatározott minimális lakhatásra, ami nem lehet tömegszálláson való elhelyezés: első lépésben a hajléktalan emberek legsérülékenyebb csoportjai, az idősek, betegek, mozgáskorlátozottak, várandós nők, gyermekek szülők, majd pedig mindenki számára. A hajléktalanellátó intézményeknek a lehető legteljesebb mértékben tiszteletben kell tartania az ott lakók méltóságát és magánzféráját. A hajléktalansághoz kapcsolódó szolgáltatások kialakításába be kell vonni a hajléktalan embereket is, hiszen a szolgáltatások igénybe vevőiként ők érzik legelőször az esetleges rossz működés okozta hibákat.

A budapesti Hajléktalanok Jogvédő Fóruma tapasztalatai szerint alapvető problémát jelent a lakással, lakhatással összefüggő alapvető jogi ismeretek hiánya, amelyek elsajátítása nélkülözhetetlen a biztonságos lakhatáshoz, ennek hiánya pedig hozzájárul mind az elkerülhető lakásvesztésekhez, mind a tipikusan amúgy is hátrányos helyzetű lakókat kizsákmányoló lakásmaffia működéséhez. Ezért olyan Lakhatási Irodák kialakítását javasoljuk, amelyek egyrészt információt szolgáltatnának a lakások bérbeadásához, kibérléséhez, adás-vételéhez kapcsolódó jogi szabályozásról és az elérhető lakástámogatásokról, másrészt jogi és mediációs szolgáltatásokkal, jogvédelemmel segítik Budapest lakóit a lakhatással összefüggő problémák, konfliktusok megoldásában. E szolgáltatások alapvetően fontosak, hiszen a gazdasági válság, a magas munkanélküliség, a széles körű devizában történt eladósodottság sokak létbiztonságát fenyegeti. E szolgáltatások korántsem csak a jelenleg fedél nélkül élők számára fontosak, hanem a főváros lakosságának széles rétegei számára, akik hitelből vásárolt lakásokban élnek.

## Szociális bérlakások

Magyarországon európai összehasonlításban kirívóan alacsony a szociális bérlakások aránya, ami alapvető problémát jelent: az alacsony jövedelmű háztartások megfelelő lakáshoz juttatását, a területi mobilitás biztosítását és a hajléktalanság leküzdését mind ellehetetleníti.

ti. A Lehet Más a Politika választási programjában elkötelezte magát egy jelentős közösségi lakásszektor kialakítása mellett. A közösségi lakásszektor alatt olyan szociális bérlakásokat értünk, amelyek elosztása jogszabályban meghatározott, egységes elosztási elvek szerint történik, és amelyek lakói rászorultságukkal arányos, jelentős állami támogatást kapnak a lakhatásukhoz. Ha a jelenleg önkormányzati tulajdonban lévő lakásállományt tekintjük kiindulási pontnak, akkor a cél az, hogy – első lépésként – 8 év alatt több mint kétszeresére növeljük a szociális bérlakások számát. Jelenleg az ország közel 130 ezer önkormányzati tulajdonú lakásállományának csak egy része található a fővárosban. Budapesten is, akár az ország nagy részén a lakások nagy hányadát az adót elkerülve adják ki tulajdonosai. Ahhoz, hogy céljaink teljesülhessenek, a közösségi (állami, önkormányzati, szövetkezeti) tulajdonban lévő lakások számának növelésén túl a magántulajdonú lakásokat is be kell vonni ebbe a rendszerbe. A fővárosnak mindehhez bővítenie kell a lakásállományát, valamint olyan programokat kell indítani, ami segíti az embereket jelenlegi lakásukban maradni, annak tulajdonát a fővárosra ruházva át. Ez különösen a jelenlegi gazdasági válság és a devizában eladósodott lakástulajdonosok számára jelent rövid távon megoldást, ami hosszú távon a bérlakásokkal kapcsolatos közvélekedés megváltozását is segíti.

Hosszú távon a lakhatás árujellegének jelentős csökkentése és egy olyan kiterjedt közösségi lakásszektor kialakítása a cél, amely szélesen célzott jogosultsági kritériumokkal, tehát nem csak a leginkább rászorultakat elérő módon, és a lakások megfelelő minőségével biztosítja, hogy a szektor egy része akár átlagos jövedelműek számára is vonzó alternatíva legyen, és amely így nem szegregál.

E célok teljesítéséhez hozzájárulnak a Fővárosi Önkormányzat egyéb támogatásai is, mint például a közel 10 éve működő Fővárosi Lakásrezi Támogatás program, a Hálózat Alapítvánnyal és a közműszolgáltatókkal együttműködve. A program célja, hogy a legalacsonyabb jövedelmű budapesti háztartásokat lehetőleg megvédje az eladósodástól, költségeit pedig alapvetően az érintett szolgáltatók fedezik. A Lehet Más a Politika alapvetően jó programnak tartja a lakásrezi támogatást, ezért azt feltétlenül megtartanánk, és lehetőség szerint kibővítenénk.

A lakhatás biztonságának növelésén túl nagyon fontos a lerobbant városrészek megújítása. Azonban szakítani kell azzal a gyakorlattal, amely a városrehabilitációt arra használja, hogy kiszorítsa az alacsony jövedelmű családokat az adott városrészből, vagy akár magából a városból. Komplex programokra van szükség, amely biztosítja mind az érintett közösségek részvételét, mind a várospolitikai, lakáspolitikai, oktatáspolitikai, szociálpolitikai és ökológiai célok összhangját. Az alapvető civilizációs követelményeknek nem megfelelő lakások korszerűsítése, kiváltása érdekében speciális támogatási formákat kell kidolgozni és bevezetni. Nem igaz az, hogy a nagyvárosok rehabilitációja kizárólag a jelenlegi, szinte kizárólag a magánbefektetőkre alapozó formában finanszírozható. Ha az önkormányzatok olyan feltételeket teremtenek, amelyek között csak a rövid távú profitszerzésben érdekelt, spekulatív piaci szereplők tudnak érvényesülni, akkor valóban nem lehetséges a társadalom legszegényebb csoportjai érdekeit érvényesíteni. Számos nemzetközi és sajnos csak elenyésző számú hazai példa (mint például a 8. kerületi Magdolna-projekt) bizonyítja azonban, hogy megfelelő, a fentiekkel összhangban álló lakáspolitikai beavatkozásokkal és az átfogó, állami szintű szabályozás megerősítésével megállítható, sőt visszafordítható a gettósodás folyamata.

Rendelkezésre állnak azok az uniós források, amelyek a lakások felújítását, korszerűsítését és új bérlakások építését szolgálják. E források felhasználása során a fővárosnak

aktív, kezdeményező szerepet kell betöltenie a megvalósító önkormányzatok felé annak érdekében, hogy a városmegújítás valódi társadalmi változásokat is hozzon.

Kezdeményezzük, hogy a Fővárosi Önkormányzat használja ki a Magyar Fejlesztési Bank Sikeres Magyarországrért Bérlakás Hitelprogramját tartósan önkormányzati tulajdonban maradó, szociális célú bérlakásállomány építésére, valamint a meglévő állomány felújítására. Azoknak a saját tulajdonú lakásban lakó háztartásoknak a védelmében, amelyek nem tudják fizetni a lakáshitelüket, indokolt esetben – árverezés helyett – az elővásárlási joggal felruházott önkormányzat vásárolja meg a hitelprogram segítségével lakását, majd adjon lehetőséget számukra, hogy visszaberejlék azt. A lakóingatlan-beruházások során elő kell írni, hogy az épített lakások egy meghatározott része az alacsony-jövedelműek számára is hozzáférhető legyen és hogy az önkormányzat rendelkezzen bérlő-kijelölési joggal.

## 6.2 Szociális ellátások és szolgáltatások

A szociális szolgáltatások rendszere jelenleg egy zárt, a társadalom szerencsésebb csoportjaitól elvált világban működik. A szociális szolgáltatásokat igénybe venni megbélyegző, a szegénységben élőket, támogatásra szorulókat előítéletek sújtják. Olyan szociális támogató és ellátó rendszert építünk ki Budapesten, amely nyitott, a segítségre szoruló és a segítséget felkínáló emberek egyaránt ismerik és használják. Ehhez közösségi programokra, közös cselekvésekre és közös élményekre van szükség. E nélkül az előítéletek és az eltérő helyzetű társadalmi csoportok közötti szakadék nem oldható fel.

### Az érintettek bevonása

A szegénységben élők hangja nem hallható. Azoknak, akik a napi megélhetési gondok szorításában küszködnek, saját érdekeik képviselője elképesztően nehéz. Ezért minden olyan szerveződéssel, csoporttal, informális közösséggel együtt kell működni a főváros és a kerületek vezetésénél, akik képesek a szegénységben élők hangját hallhatóvá tenni. Ma már több ilyen csoportosulás létezik, például a Magyar Szegénységellenes Hálózat, a fogyatékos-sággal élők önszervező csoportjai, a Város Mindenkié Csoport, a romák polgárjogi szervezetei. Az egyeztetéssel megbízott hivatalos fórumok, a kerületi és fővárosi szociális kerekasztalok többsége azonban csak formálisan működik. A Lehet Más a Politika valódi tartalommal tölti meg a kerekasztalokat, tényleges figyelmet fordítva rájuk, a részvételi költségvetés és az érintettek érdekeinek becsatornázására alkalmas fórumokká tesszük ezeket a tereket.

A jelenlegi kétszintű fővárosi városvezetés gátja a fejlődésnek és többek között a szociális problémák hatékony kezelésének. A javasolt új kerületi-fővárosi feladatmegosztás értelmében a stratégiai iránymutatás, tervezés fővárosi, míg a végrehajtás feladatai a kerületi önkormányzatoknál jelennek meg. A szociális területen több, jó irányba tett lépés történt, például a Budapesti Szociális Charta, amely a közös felelősség és feladatok kinyilvánítását és a végrehajtás összehangolását fogalmazta meg 13 évvel ezelőtt. A megvalósulás máig várat magára. Az új fővárosi szociálpolitika alapja az érintettek bevonása és a valódi szükségletek feltárására alapozott, adekvát szolgáltatási rendszer kialakítása. Ez gyökeresen eltér a jelenlegi gyakorlattól, amelynek lényege, hogy törvény írja elő az önkormányzat számára, milyen szociális és gyermekjóléti szolgáltatásokat kell működtetnie, függetlenül a helyi igényektől. Ezért a szociális törvények és az egész szolgáltatási rendszer új alapokra helyezése szük-

séges. Ehhez a szociális törvények módosítását kezdeményezzük az Országgyűlésben és a megvalósítására példát teremtünk Budapesten.

### **Az önszolgálat, a karitás és a civil segítők**

A szociális és gyermekvédelmi szolgáltató rendszer ma elsődlegesen és döntően az önkormányzatok által fenntartott intézmények formájában jelenik meg. Bár vannak egyházi és civil, valamint kisebb mértékben piaci szolgáltatók, ezek a szolgáltatások alig építenek az érintettek önszolgálati szándékában rejlő lehetőségekre és csak alig érzékelhetően jelenik meg a társadalom szélesebb köreinek szolidaritása. Kevés a lehetőség a helyi közösségek tagjainak egymásra figyelését és támogatását erősítő kezdeményezés. A karitatív és professzionális szakmai segítségnyújtás civil szervezetei gyengék, működésük alapfeltételei nem biztosítottak. Így ezekben a szervezetekben az energiák nagy részét a szervezetek napi túléléséért folytatott erőfeszítések kötik le.

Ezért égető szükség van arra, hogy a szociális segítségnyújtás kisközösségi, társadalmi erőforrásokat, önkénteseket, adományozási kedvet jól és hatékonyan becsatornázzon képes szervezeteit megerősítsük. A főváros szociálpolitikáját a helyi társadalom szolidaritására alapozva, a befogadó közösség erejére építjük, ezért a fővárosi és kerületi kötelező szociális feladatok ellátását új alapokra helyezzük. Elsődlegesen a helyi közösségi aktivitást megerősítő kezdeményezéseket támogatjuk, ez a feltétele annak, hogy a szegénységben élő, kirekesztett embereknek nyújtott segítség a fővárosi társadalmát formáló erőforrássá váljon. Szakítunk a jelenlegi gyakorlattal, ahol felesleges kiadásnak és tehernek tekintik a városvezetők a társadalom összetartozásának és biztonságérzetének növelésére hivatott szolgáltatásokat. Ezért azoknak a szervezeteknek, amelyek érdemben részt vesznek és értékes szolgáltatásokkal, programokkal visznek közel a célokhoz, a működéséhez szükséges költségeket biztosítjuk. A társadalmi változások, a szolidaritás értékei mellett elkötelezett emberek és szervezetek így tudnak valódi céljaikért dolgozni, és nem kötik majd le energiájukat a szervezeteik fenntartásáért végzett napi küzdelmek.

### **Szociális vállalkozások**

A mai világban a legalapvetőbb és társadalmilag legszélesebb körben elfogadott megélhetési forrást a munkajövedelmek jelentik. A szegénységben élő emberek egy részének ez a lehetőség időszakosan vagy tartósan nem adatik meg. Ezért munkalehetőségek teremtésére van szükség azok számára, akik kiszorultak a munka világából. Erre két nagy körben nyílik leginkább lehetőség: a humán szolgáltatásokban, a helyi közösségi, társadalmi programok, szolgáltatások, közszolgáltatások biztosítása terén.

Munkalehetőségek megteremtésére van szükség és mód a hiányzó gondozási, ápolási, személyes segítői és egyéb humán közszolgáltatási területeken. Valódi értékteremtésre kínál ezeken túl lehetőséget a zöld gazdaságban a környezetet terhelő túlfogyasztásból is adódó szennyezés, zöldterületi hiány miatt és minden munkaalkalom, ami az újrafeldolgozó-újrahasznosító piacokban kínálkozik. Ehhez újra kell gondolni a jelenlegi lomtalánítási gyakorlatot, lehetővé téve foglalkoztatási, adományozással, segélyezéssel foglalkozó civil szervezetek számára, hogy kialakíthassák azt a gyakorlatukat, amely a feleslegessé vált vagy meghibásodott háztartási és kommunikációs eszközök, bútorok, stb. újrafeldolgozását és újrahasznosítását által egyszerűen járul hozzá a környezetterhelés csökkentéséhez és a humán

közszolgáltatások kínálatának és kapacitásainak növeléséhez. Ezek a programok értékre-remtőek, javítják a bennük részt vevők foglalkoztathatóságát és későbbi elhelyezkedési esélyeiket. Ezért létrehozzuk és tartalommal töltjük meg az Aktív Szociálpolitikai Programkertet. Ebbe a pénzügyi alapba uniós pályázatok pénzei, lakossági, vállalati adományok és a Fővárosi Önkormányzatnak a zöld és szolidáris foglalkoztatást és szolgáltatásokat elősegítő pénzei kerülnek be. Ebből munkalehetőségek, közösségi kezdeményezések, hiányzó segítő szolgáltatások biztosítása válik lehetővé. Ezek a programok, szolgáltatások hiányoznak a jelenlegi szociális szolgáltatási rendszerből, illetve csak egy-két próbálkozást ismerünk. Széles körben kell elindítani ilyen programokat, ami sokak számára jelent segítséget, találkozási lehetőséget szegény, nehéz helyzetbe került emberekkel, növelve a társadalom többségének ismereteit, tapasztalatait és szolidaritását a társadalmi problémák iránt.

### Segítő szolgáltatások megújítása

A szegénység és a szociális problémák sokarcúak. Más a probléma és más a megoldás is, ha jövedelmi szegénység sújtja a családot: ma az átlagos jövedelmek és a megélhetés kiadásainak arányai miatt rengetegen számítanak szegénynek, azonban az igazán nehezen megoldható élethelyzetek azok, ahol a szegénység más dimenziói is erősen megjelennek. **A foglalkoztatási lehetőségekből való tartós kizorulás** a társadalomból való kirekesztődést is magával hozza. A **kulturális szegénység** az alapvető tudások, élmények hiányát és az ebből való kirekesztődést, az aktív élet lehetőségének, a napi mozgás lehetőségeitől való megfosztottságot is jelenti. Ezekről a kultúrával és a sporttal foglalkozó fejezetekben szólunk. Ezek közül valamennyi területen jelentős elmaradások jellemzik a fővárost.

A szegénység egyik legvégletesebb formája és megnyilvánulása a **lakhatasi szegénység** és annak „végállapota”, a **hajléktalanság**. A gyerekek szegénysége drámai, az egyes emberek életét végletesen meghatározó és egész életre kiható rettenet. Társadalmi szinten is az egyik legfontosabb megoldandó probléma, hiszen a szegénységben élő gyerekek nagyobb eséllyel válnak betegségektől szenvedő, aluliskolázott, munkát nehezen találó felnőttek. Ezeknek a problémáknak a megoldása együttműködést, közösségi megoldásokat és a közszolgáltatások, különösen az oktatási rendszer megújítását igénylik. A szegénységben élő és kirekesztett emberekkel foglalkozó intézményrendszernek is nyitnia kell.

A szociális és gyermekjóléti szolgáltatások köre a nehéz helyzetben lévő embereknek, gyerekeknek nyújt célja szerint segítséget, azonban a társadalom elutasítása és valódi eszközök híján ez mégsem valósul meg. A családsegítő és gyermekjóléti szolgálatok nem tudják a társadalom többi csoportjával való kapcsolatokat biztosítani. A nappali ellátást nyújtó intézmények, különösen a gyerekek nappali felügyeletére szánt intézmények (bölcsőde, családi napközi) és a szabadidős, különösen a nyári programok köre elképesztően kevés az azokat megfizetni nem képes családok számára. Ki kell bővíteni ezen szolgáltatások körét, építve a helyi közösségek aktivitására. Alapvetően fontos az önkormányzat anyagi felelősségvállalása, hogy a szükséges nappali ellátást biztosító és személyes valamint közösségi segítségnyújtást biztosító intézmények a működésükhöz szükséges forrásokat megkaphassák. Ezzel együtt kell, hogy járjon ezeknek az intézményeknek a „társadalmisítása”: ahol erre van alkalmas civil kezdeményezés, azoknak a bevonása a szolgáltatások biztosításába, önkéntesek aktivizálása és az érintettek önszerveződésének támogatása egyaránt.



## Méltósággal teli élet

A társadalom nagy része szerint ma szégyen szegénynek lenni. A főváros társadalmának mégis legalább harmada napi megélhetési problémákkal küszködik. Óriási az ún. energia-szegénység, a családok kiadásainak több mint negyedét az energiafelhasználáshoz köthető kiadások teszik ki. A lakások felújítása nem csak környezeti fenntarthatóság szempontjából kiemelten fontos feladat, hanem a szegénységben élők életminőségének javítása és kiadásaik csökkentése szempontjából elengedhetetlen.

A napi megélhetési problémák olyan vásárlói szokásokhoz vezetnek, ami a tudatos vásárlói magatartást háttérbe szorítja: sokan a legolcsóbb termékeket vásárolják meg. A fenntartható és autonóm társadalom felé tett lépések a napi megélhetési gondokkal küzdő emberek számára is segítséget jelentenek. Ehhez a helyi vállalkozások és közeli termelők számára értékesítési lehetőségek biztosítására van szükség. Megerősítjük ennek érdekében a helyi közösségek kapcsolatait a helyi gazdaság szereplőivel és a közvetlen értékesítés csatornáit is kiépítjük. A helyi piacokon támogatjuk a közeli termelők megjelenését. A rászorulóknak számára ezekről a piacokról származó termékekből készített ételekből biztosítjuk a szociális étkeztetést.

Olyan segélyezési és támogatási gyakorlatot folytatunk, ami emberhez méltó élet feltételeit biztosítja a XXI. században elfogadhatatlan nyomor helyett.

## Hidak és utak, közöttünk

Valamennyi kutatói műhely egyetért abban, hogy szakadék tátong a szegények és nem szegények, városiak és vidékiek, és eltérő életformát, politika meggyőződést stb. választók között. A széthasadt társadalom nem képes megbirkózni problémáival. A cigányokkal, szegényekkel, hajléktalanokkal, egyáltalán: bármilyen szempontból „másokkal” szemben óriási a türelmetlenség.

A szegénység és kirekesztés problémái nem oldhatóak meg a most működő, szegregált intézményekkel. A Lehet Más a Politika elkötelezett az igazságosság mellett: ez megjelenik a városmegújító kezdeményezésekben, a bárki számára hozzáférhető módon biztosított kulturális és sportolási lehetőségekben. A közös programok, közös cselekvések, mint például az árvíz idején tapasztalt összefogás, a romák által szervezett adományosztás, amiből bárki részesedhetett, fontos lépések. A főváros hídjai Széchenyi idején megteremtették Budapest világvárossá válásának feltételeit. Ma meg kell teremtenünk a társadalmi hidak felépítésével egy élhető világvárosi társadalom feltételeit! Ehhez olyan kezdeményezések kellenek, amik megteremtésében a civil szervezetek, a művészek, a közösségi kezdeményezések alapvetően fontosak. Nem feledkezhetünk meg ugyanakkor az egyéni felelősség óriási erejéről. Nyissunk mások felé, akik máshogy élnek, más iránt érdeklődnek. A közös beszélgetések apró kis utakat visznek a közösen felépített hídjaink felé.

## 6.3 Egészségügy

A budapestiek megfelelő szintű egészségügyi ellátáshoz jutási esélyei jobbakké az országos átlagnál annak ellenére, hogy az elmúlt kormányzati ciklusban végrehajtott kapacitáscsökkentés következtében az aktív fekvőbeteg-ellátási kapacitás jelentősen csökkent, ennek ellenére fennmaradtak az egyenlenségek, párhuzamosságok. Még mindig problémát okoz,

hogy a kapacitáscsökkentést átgondolatlanul hajtották végre, nem gondoskodva a megszűnő intézményekben dolgozók elhelyezéséről és a betegek folyamatos ellátásáról (pl.: Országos Pszichiátriai és Neurológiai Intézet).

Az ellátásban és a kapacitások alakításában még mindig elsősorban az érdekcsoportok erőviszonyai a meghatározóak, a betegek és a fenntartó érdekérvényesítő képessége gyenge. Örvedetes, hogy kidolgozták a szakmai eljárásrendeket, de azok a laikusok számára nem értelmezhetők. A betegek érdekeit védő Egészségbiztosítási Felügyelet megszüntetése tovább rontja a helyzetet.

Bár elvileg minden jogosultnak ugyanaz az egészségügyi szolgáltatás jár, a szolgáltatásokhoz való hozzáférésben és azok minőségében azonban még Budapesten belül is nagyok a területi különbségek.

A minőségi és a költségesebb szolgáltatásokhoz való hozzáférésben döntő szerepe van az információs és kapcsolati tőkének, annak, hogy ki kit ismer, illetve a korrupciónak. Azok nem részesülnek megfelelő egészségügyi ellátásban, akik a társadalom kevésbé szerencsés csoportjaihoz tartoznak: a szegények, a képzetlenek, a munkaerőpiacról kiszorultak. Az egészségi állapot terén tapasztalható egyenlőtlenségek csökkentése a méltányos és igazságos társadalom megteremtésének egyik legfontosabb feladata. Ezzel párhuzamosan pedig jelen van a túlfogyasztás is, a szűkös erőforrások orvosilag nem indokolt túlzott igénybevétele.

Kiemelt feladat az egészségügyi alkalmazottak – elsősorban a pályakezdők és az ápolószemélyzet – bérezésének rendezése. Az ápolószemélyzet esetében már most jelentős hiány van, az orvosok elvándorlása és a szakma előregedése rövid időn belül szakemberhiányhoz vezet.

## Prevenció

Legfontosabb feladatunk az egészségben eltöltött évek számának növelése, a betegségek megelőzése. A szűrőprogramokra a jelenleginél lényegesen nagyobb keretet kell elkülöníteni: mobil szűrőállomásokat kell létrehozni, meg kell teremteni a háziorvos és a munkahelyi orvosok bevonását, vagyis csökkenteni kell a belépési küszöböt és növelni a szűréseken részt vevők arányát. A lakosságot és az egészségügyben dolgozókat is érdekeltté kell tenni a szűrővizsgálatok rendszeres elvégzésében. Az egészséges életmódra való nevelést nem lehet elég korán elkezdeni, aktív kampányokat kell folytatni a dohányzás visszaszorítására.

## Alapellátás

Feltétlenül szükséges az alapellátás színvonalának és hatékonyságának emelése: a háziorvosokat be kell vonni egyszerűbb szakvizsgálatok elvégzésébe (pl. a laboratóriumi vizsgálatok helyszíni elvégzése a kérhető vizsgálatok körének bővítésével), így biztosítva a betegek mielőbbi munkába állását, a kiesett munkaidő csökkentését. Ezzel elkerülhetővé válik számos újabb, felesleges orvos-beteg találkozás.

A betegellátás színvonalát javítaná és ezzel egyidejűleg a felesleges kezelések, vizsgálatok számának csökkenését eredményezné a betegutak ésszerűsítése, a háziorvosok szerepének növelése.

## Szakellátás

A járóbeteg-szakellátás keretén belül az egynapos ellátások körét bővíteni kell. Infrastrukturális és személyzeti fejlesztéssel biztosítani kell, hogy a fekvőbeteg-ellátások minél nagyobb része történhessen meg kórházon kívül.

A házi betegellátás jelentős fejlesztésre szorul. Az idős és beteg emberek valamint családjuk életminősége jelentősen javítható az igényekhez alkalmazkodó, heti néhány órás házi betegellátási szolgáltatással.

A Budapesten működő egészségügyi intézmények (kórházak) többségének tulajdonosa az önkormányzat, a fővárosban található országos intézetek (egyetemi klinikák és országos központok) is zömmel az itt élők ellátását szolgálják. A kormányzattal és a többi fenn tartóval együttműködve csökkenteni kellene a párhuzamosságokat a kapacitásokban és a működtetésben is.

Az egészségügyi ellátás szükséges átalakítása nem egyedül a helyi önkormányzatok feladata, de Budapest a saját intézményeinek tulajdonosaként sok ésszerűsítő lépést tehetne. Ezek közül a legfontosabbak:

- az egyes telephelyek és kórházak kapacitásának átgondolása, újratervezése;
- az intézmények közös beszerzési, karbantartási és működtetési rendszerének kialakítása;
- közös informatikai rendszer létrehozása a betegek adatainak (korábbi kezelések és leletek) könnyebb elérése érdekében;
- az ellátásnak és a betegutaknak a valós igényekhez és költség-hatékony-sághoz igazítása;
- az intézmény felújítások és korszerűsítések összehangolása, pavilon-kórházak helyett a korszerűbb tömbkórházak építése.

## 6.4 Kicsik és nagyok – oktatás a fővárosban

Budapest iskolaváros: igen sok gyermekintézménye, iskolája van. Három szempontnak az óvodáktól az egyetemekig érvényesülnie kell: a főváros oktatási rendszere mozduljon el az esélyteremtés-igazságosság, a fenntarthatóság-környezettudatosság, és a demokratikus részvétel-közösségiség irányába.

A fővárosban található gyermek- és oktatási intézmények nagyrészt kerületi, kisebb részben részben egyházi, alapítványi, fővárosi fenntartásúak. Ideje volna koordinálni a tevékenységüket! A kisgyerekkori ellátás fejlesztése talán a legégetőbb kérdés: a védőnők, bölcsődék, óvodák, családi napközik támogatása a fővárosban élő családok jövőjének a kulcsa. Az általános iskola legyen mindenki iskolája, az iskolák, középiskolák, de lehetőleg az egyetemek is váljanak igazi, demokratikus és szolidáris közösségekké.

## A legkisebbek

A védőnői szolgálat fenntartása és fejlesztése mindannyiunk érdeke. Fontos, hogy a várandós kismamák és a családok minden segítséget megkapjanak, a kisgyermeküket – ha szükséges – csecsemőkortól kezdve elérje a korai fejlesztés. A lemaradást meg kell előzni, és minél gyorsabban be kell hozni. A korai szűrés és fejlesztés kiterjesztésével az iskolákról, a tanítókról vesszük le a terhet, a későbbi beilleszkedési zavarokat előzzük meg.

A hátrányok leküzdésének és a szülők – elsősorban az anyák – munkaerő-piaci vissza-illeszkedésének záloga a gyermekek nappali elhelyezésének megoldása. A korábban széles körben elérhető bölcsődei és óvodai hálózat mostanra meggyengült, a szülők évekre előre bejelentkeznek a megüresedő helyekre. A 90-es évek elején bezártak a vállalati bölcsődék, a város szerkezeti átalakulásával pedig nem tartott lépést az intézményrendszer, míg egyes kerületekben égető a férőhelyhiány, addig másutt – de ebből van kevesebb – inkább férőhelytöbblet van. A férőhelyek bővítésére szintén mindenütt szükség van, ugyanis az intézmények zsúfoltsága azzal is jár, hogy a nagy csoportlétszámok mellett nemigen folyhat érdemi fejlesztőmunka. A főváros feladata e lehetőségek megteremtése. (A magánóvodák egy átlagos keresetű család számára megfizethetetlenek.) A férőhelyek bővítésére jelent megoldást az otthoni óvoda, vagy más néven családi napközi támogatása. Az LMP célja, hogy 2014-ig elérhető szolgáltatássá tegye a fővárosban a családi napközit.

## Kicsik

Célunk, hogy az általános iskola mindenki iskolája legyen! Nem elszigetelt elit-iskolákra, hanem egységesen magas színvonalú iskolákra van szükség!

A gyermekek jövőjéért aggódó szülők igyekeznek minél későbbre halasztani az iskola-kezdést, többek között abból a megfontolásból, hogy minél később kerül iskolába a gyermek, annál kisebb az esélye, hogy nehézségei lesznek a – versenyelvűnek, szigorúnak érzékeltek – általános iskolában. Ha a modern pedagógia elvek nyernek teret, az iskolák működésmódja megújul, és személyiség-centrikussá válik, akkor értelmetlenné válik a gyermekek „visszatartása” az óvodában. Hangsúlyozzuk, hogy ez nem a követelményszint csökkenését, csupán az iskola szellemiségének fokozatos átalakulását jelenti. Az iskolai légkör oldódásához a pedagógusokat főlegesen terhelő adminisztratív feladatok csökkentése is hozzásegíthet; és bár ez elsősorban kormányzati feladat, mindehhez a főváros is hozzájárulhat, anyagi lehetőségeihez mérten (pedagógus-asszisztensi állások). A lemaradókat egyéni fejlesztéssel, mentorálással kell segíteni a felzárkózásban. Ehhez a tanulók fejlesztésén, mentorálásán, a pedagógusoknak nyújtott szakmai segítségén kívül az is elengedhetetlen, hogy az iskolák közötti verseny vadhajtságait lenyesegezzük, a korai szelekciónak gátat szabjunk!

- 1. A főváros járjon élen a pedagógusok munkájának szakmai támogatásában!**  
Ennek érdekében fejlesztjük a fővárosi szintű szakmai konszenzusképzés inforámis fórumaként „Fővárosi Oktatáspolitikai Kávéház”-at. 2014-ig egyúttal elindulhatnak az intézményesített érdekegyeztető fórum létrehozásának előkészületei is, széles szakmai konzultációt követően.
- 2. Esélyegyenlőséget az oktatás finanszírozásában!**  
Kezdeményezzük, hogy a főváros az iskolafenntartó kerületi önkormányzatok közötti oktatásfinanszírozási egyenlőtlenségeket kiegyenlítse (hátrányos helyzetű, sajátos

nevelési igényű gyerekek elosztása, sikeres integrációjának támogatása), valamint a szomszédos kerületek közötti koordinációt megerősítse (utazó pedagógusok és gyógypedagógusok, részmunkaidős pedagógus-mentorok, esetmegbeszélő foglalkozások, az iskolapszichológusi hálózat, a nevelési tanácsadók koordinálása stb.) Különösen fontos kiegészítő támogatást nyújtani az általános iskolák felső tagozatainak is, hogy az itt nyújtott pedagógiai szolgáltatások versenyképesé válhassanak a 6- és 8 osztályos gimnáziumok szolgáltatásaival.

### 3. Pedagógus pálya megtartó ereje

A közoktatásban dolgozók alulfizetettek. Ez elsősorban a központi kormányzatra ró nagy felelősséget, de a fővárosi önkormányzat is tehetne lépéseket. Kezdeményezzük a pályakezdő pedagógusok a fővárosi bérlakásprogram kiemelt kedvezményezettjei legyenek.

## A családi napközi

A családi napközi olyan közösségeket támogató intézményi megoldás, amely ma már Magyarországon is magas színvonalon igénybe vehető és több szempontból előnyösebb ellátási forma, mint az általánosan elterjedt bölcsődei és óvodai ellátás. A kisgyermek nappali ellátásának társadalomba ágyazott hagyományos formái teljesen eltűntek az államszocializmusban, és azt követően sem éledtek újra számottevően.

A családi napközök kialakítása hatékony, a helyi közösség erőforrásait felhasználó, munkahelyteremtő megoldás. Alkalmazása ott a legszükségesebb, ahol férőhelyhiány okoz gondot és az önkormányzat forráshiány miatt nem képes segíteni. Gyakori panasz a családi napközit működtetők részéről, hogy az önkormányzat nem támogatja a szolgáltatást, holott a gyermekek nappali ellátásának biztosítása minden önkormányzat számára kötelező feladat. További probléma, hogy a jogszabályi előírások irreális feltételeket szabnak. Amennyiben az önkormányzat nem tud elegendő költséget működtetni a kisgyermek elhelyezésére, célszerű a családi napközök létesítésének támogatására forrást biztosítani, ami jóval alacsonyabb kiadást jelent, a szülők szempontjából pedig rugalmasabb ellátási forma. Az önkormányzatok számára a családi napközök támogatása a legolcsóbb (a jelenlegi ellátásnál akár több mint 50%-al) és a leghatékonyabb megoldás, amely lehetővé teszi az állásukat elveszített pedagógusok, a munkaerőpiactól távol maradni kényszerülő, részmunkaidős állást kereső anyák munkavállalását.

Nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy ahol a nők munkát vállalhatnak, ott megnő a gyermekvállalási kedv, a születések száma és csökken az elszegényedés veszélye. Nyugat-európai adatok szerint egy nő munkavállalása akár két további munkahely létrejöttét is magával hozhatja. A családok stabilitását, a benne élő családtagok, szülők és gyermekek testi-lelki egészségét is védi, ha sikerül összehangolni az anyaságot, a gyermekvállalást és a család egzisztenciális biztonságát, a nők gazdasági önállóságát segítő női munkavállalást. Közös érdek tehát, hogy a budapesti önkormányzatok a szülők elvárásaihoz, a gyermekek igényeihez alkalmazkodóbb, a helyi közösségek igényeinek megfelelőbb ellátásokat biztosítsanak. Nem a hagyományos ellátási formák (bölcsőde, óvoda) helyett, vagy azok terhére, hanem azokat kiegészítve.

## Nagyobbak

Az LMP álláspontja szerint minden fővárosi diák számára biztosítani kell nem csak a magas színvonalú nyelvtanulást, de zenei, vagy képzőművészeti tehetségének kibontakoztatását is, nem csak azoknak, akik ilyen tagozatra járna. Az LMP ezért szorgalmazza, hogy minden egyes fővárosi diák számára tényleges esély nyíljon legalább egy idegen nyelv magas szintű elsajátítására!

A hat- és nyolcosztályos **gimnáziumok** mélyítik a társadalmi egyenlőtlenségeket. A fővárosnak arra kell ösztönöznie középiskoláit, hogy 4 évfolyamos képzést kínáljanak. Ezeknek az iskoláknak arányosan magasabb anyagi támogatást kell kapniuk a fővárostól, mint a 6- és 8 évfolyamos középiskoláknak.

A **szakképzésben** nagy arányban vannak jelen a hátrányos helyzetű fiatalok, ez a képzési forma sokszor nem ad a munkaerőpiacon értékes tudást a fiatalok számára, hanem éppen ellenkezőleg, oktatási zsákutcát jelent. Az LMP megszüntetné azt az ördögi kört, amelyben a legrosszabb eredményű tanulók mennek szakképző intézménybe, miközben bizonyos szakmák hiányszakmákká válnak.

Rugalmas szakképzést! Nem elég, hogy a szakképző intézmények, az őket összefogó TISZK-ek formális kapcsolatban legyenek ipari/gazdasági szereplőkkel; a munkáltatókkal való rugalmas, akár évfolyamonként eltérő tartalmú kapcsolatra van szükség ahhoz, hogy a diákok valóban piacképes tudást kapjanak ezekben az intézményekben. Csakis olyan szakképző intézeti évfolyam indulhat, amelynek tanulói számára biztosított a képzés ideje alatti tényleges szakmai gyakorlat, valamint a képzés után a partner gazdasági társulás az évfolyam tanulóinak legalább egy éves fizetett munkát is tud biztosítani az adott szakmában.

## A nagyvilág az iskolában

A környezettudatos szemléletmód elterjesztése érdekében kezdeményezzük, hogy minden oktatási intézményben készüljön a diákok részvételével iskolazöldítési intézkedési terv, amely a büfék kínálatától kezdve a hulladékgazdálkodás kérdésein át az épületben és környékén kialakítható többlet zöldfelületek megtervezéséig, netán egy eseteleges épületfelújítás szempontrendszerének kialakításáig minden fontos kérdéssel foglalkozna. Szintén szorgalmazni fogjuk, hogy a fővárosi oktatási intézmények az óvodáktól az egyetemekig bezárólag fogadják örökbe szűkebb földrajzi környezetük egy darabját (egy teret, egy parkot, egy Dunapart-szakaszt stb.), és e védnökség keretében igyekezzenek helyreállítani, javítani az adott terület környezeti jellemzőit. Az iskolák, a fővárosi fenntartású kollégiumok a környezettudatos gondolkodásmód kialakulása szempontjából is kulcsfontosságú intézmények. Fontos előrelépést jelent, hogy számos óvoda, iskola, kollégium elindult az öko-intézménnyé válás útján, sokan részévé váltak az ökoiskolák, ökokollégiumok hálózatának. Ugyanakkor ezen a területen még további jelentős előrelépésre van szükség.

Kiemelten fontosnak tekintjük, hogy az oktatás, nevelés színterei révén a diákok, fiataloknak iskolai és iskolán kívüli tevékenységek keretében lehetőségük nyíljon környezetük sokszínűségének megismerésére, a társadalmi felelősségvállalásra, a társadalmi szolidaritás

gyakorlására, a nyitott gondolkodásmód elsajátítására, a toleráns, a másik iránt érdeklődő attitűdök fejlesztésére.

Hogy a diákok, fiatalok minél fiatalabb életkorban bekapcsolódhassanak lakóhelyi környezetük alakításába, kezdeményezzük, hogy Budapest kerületeiben és a főváros szintjén is diákpolgármestereket lehessen választani és hogy kamaszparlamentek alakuljanak – követve a bükki Hegyháton létrehozott hasonló nevű intézmény példáját. A kétéves mandátummal megválasztott diákpolgármesterek és kamaszparlamentek lehetőséget kapnak arra, hogy a különböző részterületekkel kapcsolatban (városépítés, környezetvédelem, közlekedés, oktatás, kulturális élet stb.) fejlesztési elképzeléseket dolgozzanak ki és mutassanak be a kerületek és főváros különböző fórumain.

Ugyanezt a célt szolgálná az önkéntesprogramok kiterjesztése, támogatása: a diákok vegyenek részt lakókörnyezetük szebbé, jobbá tételében, akár szemétszedéssel, akár a közösségi kertek gondozásával, akár az egyedülálló idős emberek rendszeres meglátogatásával.

Azt gondoljuk, hogy a fővárosnak kezdeményező szerepet kell játszania, hogy a kerületi önkormányzatok az iskoláztatással kapcsolatos, az uniós pályázati források elnyeréséhez immár nélkülözhetetlen esélyegyenlőségi tervek kidolgozásához magas színvonalú, a problémákat, a fejlesztési alternatívákat valóban feltáró szakmai segítséget kapjanak. A fővárosnak pedig kötelessége, hogy a társadalmi igazságosság szempontjainak, az esélyegyenlőségi tervekben tett kerületi vállalásoknak a gyakorlati érvényesülését monitorozza!

## 6.5 Sportoló Budapest

Célunk egy olyan fitt főváros, ahol minden helyi a mindennapi életéhez tartozik a sport, a mozgás.

Egy egészséges városban a sport nem a középréteg mulatsága, hanem mindenki számára hozzáférhető és elérhető. Ha a teljes népesség megfelelő mozgáskultúrával és heti rendszeres mozgásterheléssel rendelkezne, annak a teljes társadalomra nézve számszerűsíthető pozitív hatása lenne. Küldetésünk, hogy a rendszeres testedzés a mindennapok részévé váljon Budapesten!

### Tömegsport

Ahogy a lakosság rossz egészségügyi mutatóihoz a kezelő és nem megelőző szemlélet mellett a tájékoztatás hiányosságai és ellentmondásai is nagyban hozzájárulnak; úgy a napi testmozgás ritkasága részben az információhiányra vezethető vissza, további visszatartó erő a sport viszonylagos drágasága, vagy a hozzáférési lehetőség hiánya.

Célunk, hogy a főváros tevékeny szerepet vállaljon egy hosszú távú tájékoztató kampányban az egészséges életmódra nevelés, az elhízás megelőzése érdekében élsportolók és egyéb közszereplők bevonásával.

A helyben elérhető és kedvezményes sportolási lehetőségekről az önkormányzat feladata folyamatosan tájékoztatni a lakosságot, így elérhetővé teszi a kerületi sportpályák bérleti árait, az itt szervezet nyílt sportprogramokat, az uszodák és úszóegyesületek elérhetőségeit, valamint más sportolási lehetőségeket.

A közoktatásban a testnevelés óra keretén belül kell biztosítani minél több sportág megismerését.

Az önkormányzatok ösztönözzék és támogassák a sportközösségek kialakulását (kocogó-, természetjáró-, úszó- stb. klubok). A tömegsportklubok alapvetően önfenntartóak, fejlesztéseikhez, lehetőségeik bővítéséhez lehet szükség állami, önkormányzati támogatások igénybevételeire.

Budapest valamennyi lakosának hozzáférést biztosítunk a három alapsportág (úszás, kerékpározás, futás) alapszintű oktatásához és gyakorlásához.

Elsőként meg kell szervezni a meglévő sportlétesítmények karbantartását.

Lehetőségek kell adni a kerékpározást kipróbálni vágyóknak a városi kerékpáros közlekedés elsajátítását, iskoláskorúaknak az iskolai kereteken belül.

A városi parkokban kiépített futókörök akkor válnak igazán népszerűvé, ha a hozzájuk kapcsolódó infrastruktúra (időmérő, öltözők, fitnesztermek, kölcsönzők, boltok) is kiépülnek. A futóutak vonalvezetésénél fontos tervezési szempont a scenic road gyakorlat, amikor a futópálya egy-két kiemelt pontján páratlan kilátás tárul a fáradt sportoló szeme elé.

Biztosítani kell valamennyi kirándulóhely (Hármashatár-hegy, Csíki-hegyek stb.) könnyű megközelíthetőségét, azok egységes és kiemelt kezelését, karbantartását.

## Élsport

Az élsportnak kettős feladata van: egyrészt, hogy folyamatosan ráirányítsa a figyelmet a mozgás és sport fontosságára, a fiatalok számára példaképeket állítson; másrészt, hogy megmutassa, sikert csak rendszeres és célorientált munkával lehet elérni a sportban ugyanúgy, mint az élet egyéb területein, ugyanakkor nagyon fontos az élsportban elért sikerek nemzeti összetartó hatása, a nemzeti büszkeség fejlesztése.

Az élsport fejlesztésének elsődleges kérdése a megfelelő infrastruktúra és finanszírozási modell kialakítása. Biztosítani kell az állami, önkormányzati kézben lévő sportlétesítmények kedvezményes használatát, a megfelelő öltözők, közösségi terek kialakítását. A sporttelepeket védeni kell az ingatlanspekulációtól, nem szabad megengedni a beépítésüket, kiemelten a vízisporttelepek esetén.



## 7. Lehet független a kultúra!

Meggyőződésünk szerint a kultúra nem lehet kevesek kiváltsága, mindennapi életünk része. A kultúra a társadalom egyik legfontosabb összetartó eleme. Zárásképpen szeretnénk részletesen kifejezni, hogy mit gondolunk fontos kulturális intézkedésnek.

Elő kell segíteni, hogy minél többen részesülhessenek, vagy akár aktívan is részt vehessenek új kulturális javak létrejöttében. A kultúra hozzásegíthet bennünket egy összetartó és sokszínű társadalom fenntartásához, és egyben vonzóbbá teheti a fővárost a Budapesten élő, különböző világnézetű emberek és közösségek számára. Az utóbbi években Magyarországról kialakult zavaros kép javítását nagyban segíti egy karakteres budapesti kulturális program.

A magas kultúra mellett az LMP támogatja a populáris kultúra színvonalas hazai képviselőit és a közösségi kultúrát. A kultúra értéke többek a kulturális alkotótevékenységek függetlenségéből, szabadságából származik. Mindazt a felbecsülhetetlen tudást és értéket, amelyet a város kulturális területen felhalmozott és megteremtett, az LMP egy, a mainál fenntarthatóbb, igazságosabb, befogadóbb és demokratikusabb önkormányzati rendszerben kívánja megóvni és fejleszteni.

A magyar társadalom tagjai közül sokan kulturális szempontból sebezhetőek és kiszolgáltatottak, amit egyesek agresszióval palástolnak. Támpontok hiányában a kiszolgáltatottság menekülőúttá lesz a nemzeti kultúra zárt, türelmetlen és a legjobb esetben is félművelt értelmezése, akárcsak az ebből fakadó ijedt agresszivitás. Ezt el kell kerülnünk! Ha nyitott és tágas a kultúra világa, mindenki otthonra találhat benne. Célunk, hogy a főváros intézményeit olyan, a mainál nyitottabb, befogadóbb, a külföldi és belföldi polgárokkal közvetlenebb viszonyt ápoló, a kultúra terjesztését misszióknak tekintő szerves hálózattá alakítsuk, amit átlátható gazdálkodási és korszerű igazgatás jellemez.

### 7.1 Szervezeti keretek

Budapest kulturális élete ma is eleven és sokszínű, de a jó kezdeményezések sok esetben kultúrpolitikai ötlettelenség, a bürokratikus akadékoskodás, a lassúság és az átláthatatlanság ellenében tudnak csak érvényre jutni. A bürokrácia mérséklése, az életidegen szabályozások megszüntetése, az eredeti és merész kezdeményezések helyzetbe hozása új lendületet adhat a kulturális életnek.

Át kell gondolni a kultúra irányításának intézményi és szabályozási kereteit, különös tekintettel a kuratóriumok létrehozásának módszereire és szempontjaira.

Külföldön is menedzselni kell az itthon megszületett értékeket és a közízlés formálásának elavult módszerei helyett újakat kell létrehozni, minőségi, igazságos és demokratikus kulturális életet teremtve ily módon.

Az önkormányzást elvét komolyan véve a város kulturális életét a kulturális alkotótevékenységgel foglalkozó budapestiekkel, a civil- és szakmai szervezetekkel és közösségekkel együttműködve kell működtetni és fejleszteni. Igen fontos alapelve, hogy a döntéshozóknak biztosítaniuk kell a folyamatos korrekció lehetőségét és rendszerét, hiszen a kulturális terület folyamatosan változik.

Együttműködést sürgetünk a kerületi, fővárosi és állami fenntartású intézmények között. A fővárosi önkormányzat kapcsolatrendszerét, érdekérvényesítő lehetőségeit kihasználva közvetítői szerepet is betölthet összekapcsolhatja a lehetséges támogatókat az alkotókkal. E cél elérését elősegítendő új önkormányzati mechanizmusok kialakítására is szükség van.

A kultúra demokratikusabb irányítása érdekében kezdeményezzük, hogy az e területen dolgozók fórumaként egy pártérdekektől független Kulturális Munkatanács jöjjön létre, amely intenzívebbé teheti a főváros, a kerületek és a kulturális intézmények közötti kommunikációt, az érdekegyeztetést. Igen fontos, hogy a főként a hatékonyság elvét szem előtt tartó működő döntéshozatali fórumok működése szakmai és civil kontroll alatt álljon. Ugyanakkor ez utóbbinak úgy kell érvényre jutnia, hogy ez ne hátráltassa a döntéshozatali folyamatokat, hanem éppen ellenkezőleg, a transzparencia révén gyorsítsa azokat, és egyben megakadályozza a korrupciót. A város kulturális fejlesztési terveinek és működtetési mechanizmusainak a kialakításakor támaszkodni kell a Budapesten és az agglomerációban élő, a kulturális területtel foglalkozó szakemberek aktív részvételére.

Azt gondoljuk, hogy a kulturális területet szakmailag átgondolt, előzetes hatástanulmányokra támaszkodó stratégiák alapján kell fejleszteni, szem előtt tartva a fenntarthatóság elvét.

Elengedhetetlen, hogy költségvetési fenntartás kulturális intézmények segítsék egymás munkáját, például programjukban szerepeltessenek – megfelelő szakmai megítélések és szempontok alapján – fesztiválokat, versenyeket, börszöveget, találkozót

A kulturális intézmények támogatása során előnyben részesítjük a szakmaiság, a hatékonyság és a fenntarthatóság szempontjait. Ehhez a szervezeti keretek reformjára szükség van. Megerősítjük a kulturális intézmények és szervezetek pályázati rendszerének szakmai alapú, politikától független rendszerét és támogatjuk azt, hogy együttműködés alakuljon ki az egyes kulturális területek, szakmák között. Célunk egy olyan többszintű pályázati rendszer kiépítése, amely egyaránt képes támogatni a legfiatalabbak szárnypórbálgatásait, és a már befutott, kulturális tényezővé vált szervezetek, alkotók működését. Ennek elengedhetetlen feltétele a kulturális szakmák képviselőivel való párbeszéd, a pályázati rendszer decentralizálása, több lábra állítása.

## 7. 2 *Lehet más a finanszírozás!*

Fejleszteni kell a kultúra támogatásának politika kultúráját, e cél jegyében nyilvánossá kell tenni az önkormányzati finanszírozást és átláthatóvá kell tenni a kulturális intézmények működését. A pályázati kiírások nyilvánossága és átláthatósága a szakma és a nagyközönség számára egyaránt fontos.

A civil kontroll nem körülményeskedés: az átlátható döntések erősítik, működőképesebbé és – ez Magyarországon nem elhanyagolható szempont – lényegesen kevésbé korrumpáltá teszik a támogatási rendszert.

A korszerűen, magas szakmai színvonalon működő kulturális intézmények munkáját megfelelő pályázati rendszerrel lehet hatékonyabbá tenni. A tervezhető finanszírozás alapfeltétele a stabil működésnek. Ha igaz, hogy a várost a mozgás és pezsgés teszi városossá, akkor az új művészeti formákat, kifejezőmódokat kereső alkotóműhelyek a város kulturális életének motorjai, támogatásuk tehát közérdek, ezért kezdeményezzük források elkülönítését az innovatív kulturális vállalkozások támogatására.

Hogy a főváros kulturális élete még sokszínűbbé váljon, létrehozunk egy nemzeti-ségi kulturális alapot. Ezen túlmenően a budapesti művelődési intézmények támogatási keretéből létrehozunk egy olyan kooperációs alapot, amely a különböző területeken dolgozó alkotók, intézmények közötti együttműködések kialakulását ösztönzi.

A mecénások szerepvállalása elengedhetetlen a független kultúra megteremtéséhez. Ennek érdekében kezdeményezzük egy olyan mecénatörvény megalkotását, amely ösztönzően hat a magánjellegű támogatásokra a nagy intézményeken kívül tevékenykedő szervezetek esetében.

### 7.3 A kultúra mindenkié

A kultúra, mint a társadalom kommunikációs eszköze segíti az együttélés szabályainak kialakítását, és egyben lehetőséget teremt a szabad és felelősségteljes életre.

Sok területen a már befutott, tekintélyes alkotók tevékenysége iránti kötelező tisztelet periférián tartja a többek érdeklődésére is számot tartó, közösségteremtő kezdeményezéseket. Meg kell szüntetnünk a beidegződéseken alapuló szabályrendszereket, az életkorhoz és nem a minőséghez kötött hierarchiákat. Ahhoz, hogy új kezdeményezések születhessenek, illetve az ezek valóban sokak számára váljanak elérhetővé, a főváros kulturális irányításának a különböző kulturális és művészeti ágak egymás felé fordulását elősegítő *útvonaltervezőkként* kell dolgoznia. A főváros ily módon járulhat hozzá a kultúra iránti érdeklődés újraeledéséhez, a közízlés formálásához.

Új értelemmel adunk a művelődési házak fogalmának, új tereket hozunk létre a civil közösségek számára. Mindent megteszünk azért, hogy a jelenleg üresen álló, funkció nélküli, fővárosi tulajdonban lévő épületek, üzemhelyiségek pezsgő kulturális életnek helyt adó terekké váljanak.

A főváros nem csak a különféle ágazatok és a kulturális szervezetek és intézmények együttműködést kívánja támogatni, hanem a budapesti és nem budapesti kulturális intézmények közötti együttműködést is serkenteni kívánja.

Javítani kell a kulturális és művészeti ágakon belüli kommunikációt, és az értékértelmezés szűk palettáját tágítva esélyt kell adni arra, hogy új kezdeményezések is bekerülhessenek az elismert kulturális értékek körébe. Az LMP a fővárosi kulturális támogatások kialakításakor egyaránt szem előtt kívánja tartani az oktatási és kulturális szolgáltatást igénybe vevő emberek igényeit és a különféle intézmények szakembereinek szempontjait.

A főváros kulturális sokszínűségének továbbfejlesztését az alábbi szempontok miatt tartjuk fontosnak:

- A sokszínűség élhetőbbé teszi mindennapi környezetünket,
- Elősegíti egy nyitott, tagolt, befogadói attitűdökkel jellemezhető társadalom kialakulását,
- Egymás megismerésére és elfogadására ösztönöz,
- Erősíti a civil önszerveződést,
- Segítheti az elesetteket, a hátrányos helyzetűeket,
- Öregbíti Budapest jó hírét határainkon belül és azon túl, és egyben ösztönzően hat a turizmus fejlődésére.
- Segíti a magyar szakemberek és külföldi kollégáik közötti tapasztalatcserét.
- Elősegítheti azt, hogy kreatív jövőtervek jegyében és egyben a múlt értékeire támaszkodva fejlődhessen Budapest.

## 7.4 Intézkedéseink 2014-ig

Fenti programunk megvalósítása érdekében az alábbi intézkedéseket tervezzük:

- BUDAPEST ECHO programot indítunk: a közlekedési eszközökön, köztereken, parkokban a közérdekű információk mellett jelen lehessen a zene, a mese, a költészet és a képzőművészet ezzel párhuzamosan nyilvános, köztéri, információs falak állítunk fel.
- Megteremtjük a nemzetközi szinten is elismert non-profit kulturális társulások és egyedi tehetségek menedzselésének feltételit.
- Budapesti Gyűjtemény Kommandó: létrehozunk egy olyan szervezetet, amely felkutatja a város rejtett, veszélyeztetett értékeit és elősegíti ezek megőrzését méltó megjelenítését.
- Az új kulturális kezdeményezések megismerését és egyben új alkotók színre lépését segítő *Bemutakozó teret* hozunk létre a fővárosban.
- Támogatjuk a város közterein és közintézményeiben a szabad wifi-használatot. Az internet mindenkié.
- Arra a felismerésre támaszkodva, hogy a független kulturális szféra működése serkentően hat a bevett, hagyományos kulturális intézményrendszerre, egy olyan nyitott képzési struktúrát hozunk létre fiatal pályakezdekők támogatása érdekében, amely hozzájárulhat a kulturális terület állandó megújulásához.
- Az Erkel Színház kérdése megosztja a döntéshozókat. Véleményünk szerint megfelelő felújítás után ki lehet alakítani egy olyan, fővárosi fenntartású művészeti központot, amely a legkülönbözőbb művészeti ágakban kínál a budapestiek számára színvonalas programokat megfizethető áron.
- A főváros és a kerületek közötti együttműködés keretében és a különféle alkotóműhelyek bevonásával a mainál színvonalasabb kulturális központokká kell alakítani a kerületi művelődési intézményeket.
- Tovább folytatjuk a művészekkel közösen kidolgozott és a vidéki kulturális életre jelentős hatást gyakorló PANKKK-ot (Program a Nemzeti Kortárs Könnyűzenei Kultúráért). A program kormány által tervezett megszüntetése tovább mélyíti a szakadékot a főváros és a vidéki települések között, veszélyezteti a nemzeti közösség egységét.
- A kísérleti- és alternatív műhelyek nem tudnak hatékonyan megjelenni a pályázati rendszerben. Olyan intézményeket kell támogatni, amelyek befogadják e műhelyek produkcióit, pályázatait, mentorként lépnek fel, és képzést nyújtanak az alapvető érvényesülési, szponzorszerzési, arculatépítési stb. technikákról.
- A pályázati rendszer újjászervezése révén elő kell segíteni, hogy kitelepüléssel előadások formájában a lakossághoz közeli rendhagyó szintereken (köztereken, oktatási intézményekben, kerületi művelődési központokban, stb.) is megjelenjenek olyan nivós kulturális produkciók jelenjenek, amelyeket fővárosi fenntartású vagy résztámogatású színházak, zenekarok, egyéb együttesek tagjai adnak elő.
- A kőszínházak létezése országunkban megtartandó kincs, törekedni fogunk arra, hogy a főváros színházai megfelelő feltételek között folytathassák és fejleszthessék tovább tevékenységüket.
- Támogatni kívánjuk az Art mozi-hálózat működését, illetve megújulását.
- A Budapest TV újraindítását kezdeményezzük.