



*Az oroszok az államadósság fejében megépítették volna a metrót*

- Frakcióvezető úr, a BKV-t 1990 óta többször konszolidálták, utoljára a Medgyessy-kormány. Hogyan tud egy cég hat év alatt nyolcvanmilliárd forint adósságot felhalmozni?

- Amikor ez történt, 2003-ban én Óbuda polgármestere voltam. Már akkor a kerületben is lehetett érezni: ez egy rosszul működő cég. Egyre inkább arról győződök meg, hogy a városvezetés nem szakmai alapon kezeli a BKV-t. Amennyiben egy vállalat olyan nehéz helyzetbe van, mint a ez a cég - nem elfelejtendő, hogy a főváros kizárólagos tulajdonú vállalata -, akkor választ kéne adni arra a kérdésre, miért ment bele a városvezetés a 4-es metró építésébe. Arra is magyarázatot kellene kapnunk egyszer, hogy Demszkyék miért nem fogadták el, miért nem vették komolyan azt, amikor az oroszok az államadósság fejében megépítették volna a metrót és a városnak ez egy fillér költségébe sem került volna.

További kérdésként merül fel, hogy később miért kellett 40 milliárdért Combinó villamosokat vásárolgatni. Mindezek nem a BKV menedzsmentjén múltak, hanem a város vezetésén, ami nekem azt jelzi, hogy a városvezetés és a főpolgármester nem szakmai alapon, hanem inkább politikai érdekek alapján kezeli ezt a céget. Meg kéne nézni az önkormányzati törvényt, ott az van leírva, hogy a budapesti tömegközlekedés és forgalomszervezés ellátása kizárólag a főváros feladata. 2003-ban történt, hogy Medgyessy Péter akkori miniszterelnök szinte nullára konszolidálta a BKV adósságait. Addig ennél a cégnél párhuzamosságok voltak, sok-sok igazgatóság, mindegyik külön személyzeti és külön szerződő csoportokkal. Valójában egy felduzzasztott cég volt, amelyben teljes átláthatatlanság uralkodott. Ebbe a város vezetésének be kellett volna már korábban avatkoznia. A nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy a nagyvárosok tömegközlekedését ellátó cégek működésének forrásait nagyjából három helyről biztosítják, egyharmadot az állam, egyharmadot cég bevétele (bérlet-jegy - reklám), egyharmadot pedig a működtető város önkormányzata ad. Jelenleg 116 milliárd forint a BKV költségvetése, ebből az állam 50 milliárdot biztosít, további 40 milliárdot a cég maga, a főváros működésre pedig semmit nem ad. Csupán fenntartásra és karbantartásra biztosít 10 milliárdot. Elképesztő, hogy a főváros a saját, alapvető szolgáltatást biztosító cégének működtetésére,

ami a feladata is tulajdonképpen, gyakorlatilag nem ad forrást.

- Demszkyék a kormányt hibáztatják és a Pest megyei önkormányzatoktól is pénzt szednének be a BKV működtetésére.

- Nincs erkölcsi alapja Demszkynek, hogy a kormányt presszionálja, még kevesebb, hogy az agglomerációt. Az újabb elképzelésük, hogy az agglomerációtól pénzt kérnek a BKV működtetésére - keresztülvihetetlen. Egyrészt, mert a városrészek és települések forrásképtelenek, másrészt ehhez az önkormányzati törvényt kéne módosítani, ami kétharmados törvény, harmadrészt pedig erkölcsi alapja sincsen, ameddig a főváros nem ad pénzt a működésre. Akkor milyen alapon kér a saját feladatára hozzájárulást az agglomerációtól?

- További kérdés, milyen alapon kér pénzt a kormánytól?

- Valóban, hiszen a kormány így is többet ad, mint amennyit illene. Demszky arra hivatkozik, hogy kevés az szja hányada, csak azt sem szabad elfelejteni, hogy a kerületi polgármesterek emiatt folyamatosan tiltakoznak - mert a kormánytöbbség már évek óta csökkenti a helyben maradó hányadot -, de a főpolgármester ahelyett, hogy kiállt volna a kerületi polgármesterek mellett és hangosan tiltakozott volna, csak azzal büszkélkedett, hogy a városnak milyen fejlesztései és tartalékai vannak.

- A végső megoldás a fővárosi vezetőség számára a BKV privatizációja lenne?

- Ezt kategorikusan nem jelenthetem ki, de a neoliberálisok - Demszky is közéjük tartozik - ész nélkül mindent privatizálnak. A legrosszabb most az, hogy a működéshez szükséges forrásokat csupán rövidtávon pótolják. Ezt állapíthatjuk meg abból, ami kiszivárgott a Demszky-Keller megbeszélésről. Önmagában az is beszédes, hogy nem is a pénzügyminiszter fogadta Demszkyt, pedig ő lenne a partnere, hanem rábízta Kellerre a dolgot. Ezzel a 10 milliárddal, amit a kormány bevállalt, maximum ezt az évet lehet kihúzni, és nincs megoldva semmi. Nagyon úgy néz ki, hogy bizonyos BKV-ingatlanokat megterhelnek már ennek az előlegnek a fejében, és ez azt jelenti, hogy elkezdik felélni a vállalat vagyonát, mégpedig úgy, hogy az ebből származó bevételt működésre költik, ami nagyon veszélyes folyamat. Félünk továbbá attól is, hogy olyan hiteleket engedélyeznek a BKV-nak, amit 2010 után kell majd törlesztenie a következő városvezetésnek, Demszky meg csak annyit mond: utánam a vízözön. A BKV dolgozói most joggal vannak pánikban. Tavaly elbocsátottak a cégtől 1000 embert, és nem változott semmi, az éves deficit sem csökkent, ugyanakkora - 14-15 milliárd környékén áll -, mint tavaly ilyenkor. Ez egyértelműen a fővárosi vezetés szakmai mulasztása, hibája, hogy nem avatkozott be időben.

- Közben olyan beruházásokba kezdtek, melyeknek nincs meg a pénzügyi fedezete?

- Igen. A fővárosi előterjesztésből kiderült, hogy megint drágább lett a metró, január óta hatmilliárddal, így most 517 milliárddal jár az, ami 2003-ban 195 milliárd volt, 2005-ben 260 milliárd. Már az unió kohéziós alapjából sem 270 milliárdot várnak, hanem 350 milliárdot, ami meglehetősen hihetetlennek tűnik. Senki se tudja, hol lesz ennek egyszer a vége.

- Ön hosszú ideig volt Óbuda polgármestere, át tudja látni, milyen az, mikor egy kerületben megszüntetnek járatokat, ez milyen hatással van az ott élők közlekedésére. A paraméterkönyv Óbudát és a többi kerületet sem kíméli.

- Nem politikai, hanem elsősorban szakmai alapon támadam a mostani paraméterkönyvet, amit leánykori nevén járatritkítási, járatmegszüntetési tervnek is neveztek. Érdemes tudni, hogy a 290 járatból 190-et érint az átalakítás. Maga a koncepció mond ellent a városvezetés meghirdetett környezetvédelmi elveinek és ellene mond a tervezett dugódíjnak is. A városban alig van P+R parkoló - ki fog átülni a megritkított járatokra, autóját a város szélén hagyva, hogy

feltörjék, ellopják? A járatok ritkításával valószínűleg több autó fog bejönni a városba, sokkal nagyobbak lesznek a dugók. A paraméterkönyv életbelépésével például Csepel, Pestszentlőrinc, Káposztásmegyer vagy Óbuda egyes részeit este nyolc után vagy hétvégén egyszerűen nem lehetett volna megközelíteni tömegközlekedéssel. Ez a tervzet a negyvenes évek színvonalára süllyesztené a fővárost. Ezek kétségbeesett takarékosági, pénzbeszedési akciók.

- Mindenhol a világon rájöttek arra, hogy a közlekedés fejlesztésével lehet előrelépnie egy városnak, akár gazdasági, turisztikai vagy környezetvédelmi szempontokat veszünk figyelembe. Budapest pontosan fordítva csinálja.

- Nézzük csak a metró. Horribilis összegekbe kerül, már most többbe, mint a város egyéves teljes költségvetése, ugyanakkor Pesten és Budán is rövid lesz a nyomvonal, hogy betöltse klasszikus funkcióját, ezzel nem fogják bekapcsolni a külső kerületeket, amire nagy szükség lenne, tehát ebben a formában pazarló is a metró. A közlekedésnél figyelembe vehetjük a dugódíjat, a teherautó szabályozó rendeletet. A kommunikáció a városvezetés részéről nagyon profi lett és ez esetben úgy próbálják hülyének nézni az embereket, hogy azok nem is jöhetnek rá. Nem azért nem jönnek rá, mert ostobák volnának, hanem azért, mert brutálisan félrevezetik őket. Ha a dugódíjat nézzük, hasznos dolog is lehetne, de elő kéne készíteni. Már régen szabályozni kellett volna a teherautó-forgalmat, ez a mai napig nem történt meg, most az utolsó pillanatban kapkodó, rossz rendeletet hozott a koalíció, amelyet még a közigazgatási hivatal is megtámadni kényszerült. Megint a kapkodás, az eredmény pedig egy rossz törvény.

- Amennyiben a dugódíjat bevezetnék, legalább a parkolást meg kéne oldani. Mi a helyzet a parkolási lehetőségekkel és a parkolási társaságokkal?

- Tárgyalni kéne a parkolási társulásokkal, a probléma megoldásáról. Hihetetlen, de a főváros parkolásért egyetlen fillért sem szed be. Akad olyan belső kerület, amelyik csak 20 millió forintot kapott éves szinten, ami nevetséges. Ugyanakkor a parkolási társaságoknak kvázi hatósági jogosítványokat ad. Régóta egységesíteni kellett volna a parkolást Budapesten. Ez nem azt jelenti, hogy minden kerületben ugyanannyit kéne fizetni, én Óbudán nem engedtem meg a parkolási díjakat, mert nem adtak többletszolgáltatást. Létrehozták a parkolási társaságokat, azok hatósági jogkörökkel molesztálják az embereket, mégsem lehet a városban tisztességesen parkolni. Kellott volna építeni megfelelő számban őrzött P+R parkolókat a város kulcsfontosságú helyein és a városszéleken. Hiába jó dolog a dugódíj, a feltételei nincsenek megteremtve.

- Számomra kicsit furcsa, hogy azt halljuk, leépítik a járatokat, ezzel rákényszerítik az embereket az autóra, majd a belvárosba érve fizetni kell az autóért.

- Kizárólag a magánvéleményemet megfogalmazva, a városvezetés szakmaisága olyan, mintha a "hülyék" intézetében lennék. Minden pont fordítva történik, mint ahogyan műszaki vagy racionális értelemben kellene.

- Április 1-től megszűnt a fekvőbeteg ellátás a fővárosi Schöpf-Merei Kórházban, amelynek állami finanszírozását még tavaly márciusban vonták meg, azóta pedig pénzért látták el az intézményben a betegeket. Milyen egészségügyi koncepciója van a fővárosnak?

- Mi volt azzal a koncepciója a koalíciónak, amikor a korszerű Margit kórházat lerohasztották, tönkretették és összevonták a XIX. századi állapotokat tükröző János kórházzal. Megszüntették a hetvenágyas szülészetet. A Margit kórháznak az agglomeráció 200 ezres részét is ellátó jellegét felszámolták. Most meg kezdik visszahelyeztetni a szülészeti ágyakat. Mi ebben a koncepció? A Schöpf-Mereiben ráadásul egy anyaközpont is működött, azért sem támogatjuk az ingatlan szétválasztását, mert attól tartunk, hogy az ott működő idősok otthona is veszélybe

kerül.

- Ingatlanspekulációról szól az egész?

- A valószínűségek és a bizonyosság között különbséget kell tenni, mint ahogy a lehetetlen és a szokatlan között is. Valószínűsíthetjük, hogy erről is szó van, kategorikusan mégsem jelenthetjük ki, mert ennek még jogi értelemben bizonyítéka nincs. Ugyanakkor a városvezetés nem számolt azzal, hogy nekünk van alternatívánk, koncepciónk a város vezetésére. Nem tudnak már titokban maradni az MSZP-SZDSZ koalíció szakmai alapon is rendkívül támadható, ingatag lépései, amit ők koncepciónak és reformoknak neveznek. A népszavazás egyik legnagyobb sikereként értékelem, hogy nem lehet mindent reformként eladni.

- A fővárosi ellenzék alapelveinek, stratégiájának megfogalmazására kidolgozták az úgynevezett "Budapest programot". Mik a sarokpontjai a tervezetnek?

- Budapesten az elmúlt 16 évben több területen romlott az életminőség, általánosságban elmondható, hogy az igényesség - néhány csekély, szigetszerű jelenséget kivéve - eltűnt a városból. 1990 óta 500 ezer ember költözött ki Budapestről különböző okok miatt, ezzel szemben csak 200 ezer választotta Budapestet új lakóhelyéül. Budapestnek, mint európai nagyvárosnak, nincs karaktere és nincs filozófiája. Versenyképtelen a tömegközlekedés struktúrája, és mindemellett megnőtt a városban a közlekedéssel töltött idő. Romlik az utak minősége. A kampányszerű, a zömében a választások előtti útfejlesztések - és azok lebonyolítási módja - a legfelső döntéshozói szint erkölcsi és szakmai komolyságát kérdőjelezi meg. A tervezetlen beruházások még a közlekedésre fordított összegek felhasználásának hatékonyságát is megkérdőjelezi, nem beszélve az egyéb területekről. A beszerzéseknél, a közszolgáltatásoknál és a beruházásoknál gyakoriak az átgondolatlan, átláthatatlan és ismeretlen tartalmú szerződések. A lakhatás, az élhetőség szempontjából súlyos kettősség jellemzi a fővárost. Vannak fejlettebb területek, de jelentős a XXI. század európai fővárosához méltatlan lakókörzetek száma is. A főváros környezeti állapota - néhány fejlesztés hatását kivéve - elhanyagolt, rossz. Az állandósult zaj-, rezgés-, por- és széméterheléseket nem megfelelően kezelik, sokszor korlátozás sincs. A főváros lakói - néhány szűk terület kivételével - az elidegenedés jeleit mutatják. A legtöbb városrészben a társadalmi kohézió még a legminimálisabb mértékben sincs jelen. Vannak területek, ahol közösségről egyáltalán nem lehet beszélni, sőt, az életminőség egyre rosszabb lesz. Kevés a minőségi kapcsolódási lehetőség, a "kulturális" fogyasztást ma sok esetben a nagy alapterületű üzletközpontokban eltöltött idő jelenti. A főváros vezetése nem törődik a sportot és a szabadidős foglalkozásokat érintő területekkel. Az átgondolatlan, erőltetett és kapkodó privatizáció miatt több stratégiai jelentőségű vagyonelem kikerült a főváros tulajdonából. A város üzemeltetése rosszul szervezett, a működtetésben hiányzik a távlati gondolkodás és a profi menedzsment szemlélet. Budapest szabályozatlan város képét mutatja. A közigazgatásról általában elmondható, hogy kaotikus, áttekinthetetlenül bonyolult, inkoherens a szabályozottság, lassú, nem lakosságbarát, elektronikus támogatottsága megoldatlan. Az egyes hatósági személyekre gyakran jellemző eljárásuk során az indokolatlan hatalmi attitűd. Jelentős kárkövetkezménye van annak, hogy évtizednyi múlta tekintenek vissza a városvezetés és a kerületek harmonizálatlan, sokszor komoly feszültségeket rejtő vitái, amelyek zömében működési és jogköri rendezetlenségeken alapulnak. Nincs a városnak jellegzetes turisztikai arca, annak ellenére, hogy Európában szinte egyedülálló adottságokkal rendelkezik. Budapest olyan, mintha nem lenne gazdája.

- Mit lehet tenni ebben a kilátástalannak tűnő helyzetben?

- 2010-ben véglegesíteni kell Budapest új koncepcióját, amely tartalmi és értékrendi alapelve a fejlesztési programoknak; A fővárost átláthatóan, a nyilvánosság által is ellenőrizhetően kell

működtetni; A közigazgatási rendszer átszervezésével, modernizálásával hatékony és szolgáltató, ügyfélbarát működtetésével meg kell változtatni, javítani kell a közigazgatás reputációját; Igényvezérelt, utasbarát közlekedési rendszert kell kialakítani. A tömegközlekedésben legalább 30 %-kal növelnénk az utaslétszámot, csökkentve a város gépkocsiforgalmát; A BKV irányítási rendszerének átalakításával, piaci elvek szerint és hatékonyan működő szolgáltató vállalatot kell létrehozni. Meg kell szervezni a városi rendőrséget, ezzel jelentősen növelve a közterületek biztonságát és az emberek biztonságérzetét. A lakókörzetek és közterületek rendjét nyugat-európai szintre kell hozni. Ezeken a területeken legalább 90%-ra növelendő a jogellenes esetek büntetésének kockázata; A közterületi jogsértések és devianciák esetében a nulla tolerancia elvét kell érvényesíteni. A korábbi presztíz- és hatáskörviták helyett szinergiát kell létrehozni a főváros és a kerületek vezetései között. Az "Egy főváros, egy csapat" elv alkalmazását a programok legalább kétharmadánál kell elérni; Az időtáv végére Budapestet tiszta várossá kell fejleszteni. Jelentős fejlődést kell elérni a környezethasználat, a közszolgáltatás, a közbiztonság, a közélet és a kommunikáció területén. Professzionális program segítségével jelentősen segíteni kell az értéket képviselő civil szervezetek tevékenységét. Jelentősen erősíteni kell a lokálpatriotizmus szemléletét. A főváros működésének alapelemévé kell tenni a naprakész önkormányzati tömegtájékoztatást, az átláthatóságot. Meg kell teremteni ennek infrastruktúráját. Az országos gyakorlatnak megfelelően létre kell hozni a "Fővárosi Ombudsman" intézményét.

Oláh János József