

A JÖVŐ BUDAPESTJE

ASZÉKESFŐVÁROS törvényhatósági közgyűlése 1932-ben külön bizottságot küldött ki városfejlesztési program készítésére. A bizottság elnöke és munkásságának irányítója mindvégig Harrer Ferenc volt, elsősorban az ő nevéhez fűződik az a nagyjelentőségű munka, amit a bizottság végzett s ami a közelmúltban könyvalakban megjelent.¹ A közgyűlés a bizottság által készített programot legutóbb elfogadta s ilymódon ez a program kell hogy alapja legyen Budapest városrendezési munkálatainak és általában jövőendő kialakulásának.

„Sok bajnak és hibának kellett bekövetkeznie és sok követelésnek megszületnie, amíg a közvélemény megérett annak felismerésére, hogy a városrendezés terén a bajok s hibák orvoslása, a követelések megvalósítása csak átfogó racionális program alapján történhet“ — mondja a jelentés bevezető soraiban. S csakugyan a bajok, hibák orvoslása, a követelések kielégítése mindeddig többnyire az összefüggések figyelembevétele nélkül, helyi és részleges jellegű beavatkozásokkal történt, ami éppen ezért gyakran újabb bajok és követelések forrásává vált. Csupán a városépítés tudományának újabb haladása eredményezte azt a felismerést, hogy egy város fejlődése bonyolult összefüggések halmaza, amiben tisztán kell látnunk, mielőtt a fejlődést észszerűen irányíthatnánk. Csupán a városépítés újabb haladása támasztotta azt a követelést, hogy minden város határozottan körvonalazott elgon-

¹ „A törvényhatósági közgyűlés külön bizottságának jelentése: Budapest városfejlesztési programja“ 150 oldal, 9 térkép és grafikon. Felelős kiadó dr. Harrer Ferenc. Nyomta: Budapest Székesfőváros Házinyomdája, 1940.

dolással, programmal bírjon jövőjéről, s a részlettervek ennek az általános programnak keretén belül valósíttassanak meg, különben a város fejlődéséből újabb problémák szövevénye származhatik. Budapest városfejlesztési programja a városépítés tudományának ezt az újabb felismerését, illetőleg követelését váltja teljesen valóra — ebben kell látnunk mind tudományos mind gyakorlati szempontból rendkívüli jelentőségét. Külön fejezetekben foglalkozik a természeti és társadalmi adottságokkal, a telepítési politikával, a víziutak és kikötők, a nagyvasutak és légiforgalom, a forgalmi úthálózat, a városi vasutak követelményeivel, a városszépítés feladataival, végül a városrendezés jogi eszközeivel és pénzügyi alapjaival — mindezeket a különböző szempontokat és követelményeket azonban szerves összefüggéseikben, kölcsönhatásaikban vizsgálja, s ily módon végkövetkeztetéseiben szigorú analízisből merített szintetikus egészet alkot.

A program lényege és alapja, egyúttal legbővebben tárgyalt része a telepítési politika, mely abból az alapvető felismerésből indul ki, hogy a főváros lakosságának további nagymértékű és gyors növekedésével nem kell számolnunk, minthogy a bevándorlás az országos decentralizációs politikának, a vidéki életlehetőségek fokozódásának megfelelően csökkenő tendenciát mutat. A másik alapvető felismerés, melyre a program támaszkodik, az, hogy a főváros lakossága a belterületekről a külterületek felé törekszik, aminek fő oka a szabadabb környezetben való letelepedés egyre szélesebb körben elterjedő igénye. Az eddigi rendelkezések lehetővé tették a lakosság számára a főváros egész területén a letelepedést, — ezek szerint Budapest 20.000 hektárnyi területén öt és fél millió lakos lett volna elhelyezhető! — ami a település szétszóródására, helyenként anarchikus jellegre vezetett, városgazdasági szempontból pedig nagy nehézségeket eredményezett. Mindez sürgető szükségessé tette egy racionálisabb telepítési politikára való áttérést, aminek azonban a már nagyrészt kialakult helyzetet figyelembe véve a települési adottságokból kell kiindulnia. Miután a főváros egész területének egyhatodán helyezkedett el az összlakosságnak mintegy kétharmad része, a maradék egyharmad rész pedig a terület ötötödön települt meg váltakozó sűrűségben — nem lehet szó a külterjes fejlődés meggátolásáról, még kevésbé a városszervezet átalakításáról, új városközpontok felállításáról, azonban az építési telkek beépíthetőségének intenzitását az udvarterületek növelése és az épületmagasságok leszállítása által csökkenteni kell, ugyancsak csökkenteni kell a beépíthető, tehát a településre kijelölendő területeket. Ugyanakkor a program a telepítési politika szerves részévé teszi az aprótelkes, kertés kis családi házban való település támogatását, annak mind szabadon álló, mind zárt sorú alakjában. Ily módon a program fő törekvése a belső városrészekben a beépítés fellazítása, a külső városrészekben pedig a külterjes fejlődés szabályozása, a városgazdasági érdekekkel való összeegyeztetése. Telepítési politikájának alapelveit végezve a következőkben foglalja össze: „Azt a területet, amelyen a település megengedhető, csökkenteni kell. A települést elsősorban azokról a területekről kell kizárni, amelyek közművekkel, közlekedési eszközökkel és közintézményekkel még nincsenek ellátva. Arra kell törekedni, hogy a közművekkel, közlekedési eszközökkel és egyéb közintézményekkel ellátott területek szolgáljanak elsősorban a településre. A fejlődés a kialakult és kialakítandó gócpontoktól kifelé haladva fokozatosan és csatlakozva történjék. Kívánatos, hogy a betelepült területek közé eső, illetőleg itt megmaradt beépítetlen szigetek elsősorban települjenek be. Közműhálózzal elsősorban a már betelepült részek látandók el. A közlekedési eszközök vonalai a már sűrűn betelepült területeken vezetendők át, nem szabad az új vonalak vezetésének azt a célt szolgálnia, hogy mesterségesen hozzunk létre új települést. A köz-

lekedési eszközök tarifája ne mozdítsa elő távol fekvő területek benépesedését, inkább a már sűrűbben betelepült részek lakosságának közlekedését tegye olcsóbbá. Közintézmények elhelyezésénél is kerülni kell, hogy e révén településre meg nem érett területen mesterséges fejlődés induljon meg. Főforgalmi, különösen országos és környéki útvonalakat ne tekintsünk települési bázisul, semmiképpen sem szabad megengedni, hogy a települések ilyen útvonalak forgalmát zavarják“.

Bővebben ismertettük, sőt szószerint idéztük a programnak ezt az alapvető fontosságú részét, miután az egész elgondolás számára mintegy vezérfonálul szolgál. A továbbiakban a telepítési politika részletes tárgyalásánál meghatározza a beépítésre és a be nem építésre szánt területeket. A beépítésre szánt területnél megkülönbözteti a lakóvárost, gyárvárost, fürdővárost, történeti várost. A lakóvárost a különböző lakóháztípusoknak: nevezetesen a bérházaknak, bérvilláknak és családi házaknak megfelelő övezetekre osztja, szem előtt tartva azt a követelést, hogy belülről kifelé a nagyobb beépítésű övezeteket fokozatosan kisebb beépítésűek kövessék. (Ez a területi beosztás és a hozzá tartozó beépítési előírások váltak az időközben megalkotott és érvénybelépett új Építésügyi Szabályzat alapjaivá, ami ilymódon a városfejlesztési program első gyakorlati természetű eredménye, illetőleg megvalósulása volt.) — A gyárvárost illetően a program azt a követelést törekszik megvalósítani, hogy a közegészségügyi szempontból ártalmas és általában a zavaró hatású üzemek a lakosságtól távolabb helyeztessenek el olyan területen, ahol a közlekedési és egyéb feltételek is adottak, ahol tehát a gyártelepek zavaratlan és huzamos fennállása biztosítható. Erre a célra az uralkodó szélirány és a közlekedési hálózat, valamint a rendelkezésre álló területek figyelembevételével a főváros délkeleti részét jelöli ki, míg a kevésbé zavaró jellegű üzemek számára vegyes ipari- és lakóövezeteket állapít meg. — A fürdőváros követelményeinek vizsgálatánál — balneológiai szakvélemények alapján — a program szembeszáll azzal a követeléssel, mely a fürdővárosi elgondolást Budapest városfejlesztési programjának vezető szempontjává kívánja tenni — szerinte a fürdőváros azon városrészek összefoglalását jelenti, amelyek sorsának kialakításánál a fürdővárosi elgondolást vezető szempontnak kell tekinteni. A hévizek előfordulása szempontjából három elkülönülő fürdőcsoportot különböztet meg: az alsót, mely a Szent Gellért-, Rudas- és Szent Imre-fürdőket tartalmazza, a középsőt, melynek magya a Szent Lukács- és Császár-fürdő, s a felsőt, melyhez Budapest területén csupán a Római-fürdő tartozik. A többi fürdő elszórtan fekszik és városrendezési problémát nem idéz elő. Az alsó csoporttal kapcsolatos a Tabán rendezése, ami immár szoros függvénye a fürdővárosi elgondolásnak, ide tartozik a Gellérthegy és Naphegy egyes részeinek megfelelő kialakítása, továbbá a Tabánnak a Döbrentei-téri parkkal és a Várkert-rakparttal való összekapcsolása is; a középső fürdőcsoporttal összefüggésben pedig megoldandó az Óbudai Dunapartnak és a Rózsadomb keleti lejtőjének megfelelő összekapcsolása és kialakítása. — Végül a történeti városról szólva megállapítja, hogy csak a város egyes részei adnak a városfejlesztési program számára történeti problémákat: azok, amelyek egyes értékes emlékek megóvásában, vagy az egész városrész történeti kialakultságának fenntartásában, végül valamely jelentős történeti múlt összefüggő előtárásában kívánnak megoldást. Fővárosunkban Pest adja az elsőt, Buda a másodikat, Óbuda pedig a harmadikat. Pesten csupán egyes elszórt emlékek megóvásáról lehet szó, Budán a Várban és a Várhegy oldalának egyes részein a történeti jelleg megóvására kell törekedni, sőt egyes elkövetett hibák kiküszöbölésére is, Óbudán pedig az egyre hatalmasabb méretekben kibontakozó római település feltárására és a város szervezetében való érvényesítésére,

amire éppen most nyílik soha vissza nem térő alkalom, amidőn ez a városrész teljes újjarendezés előtt áll.

A be nem építésre szánt területek közül a program elsők említi azokat, amelyek a főváros elérhető lakosszáma és roppant kiterjedése következtében előreláthatólag még hosszú ideig mezőgazdasági célokat szolgálnak s a beépítési terület tartalékának tekintendők. Ilyen beépítésre nem szánt s csupán mezőgazdasági célokra használható jelentékeny területeket jelöl ki a főváros külső részein, nevezetesen északnyugati, délnyugati és keleti határában, ezekre vonatkozólag részletes rendezési terv készítését nem tartja kívánatosnak. A továbbiakban megemlékezik az erdőkről, amelyek a budai oldalon szerencsésen és kellő terjedelemben helyezkednek el, amennyiben az uralkodó szélirányba esvén a város levegőjét frissítik, többórás kirándulásokra alkalmasak, a város belsejéből pedig villamoson háromnegyed órán belül elérhetők. Itt csupán kisebb kibővítésre van szükség, s azonfelül arra, amiről az övezeti beosztásban már gondoskodás történt: t. i., hogy a nagyobb telekméretű villaövezetek az erdővel határosan helyezkedjenek el és azokat mintegy kiegészítsék. A pesti oldalon mindezeknek a követelményeknek megvalósítása roppant akadályokba ütköznék, nagyobb erdő létesítése már csak a főváros határán túl lenne lehetséges. A parkokról szólva azt a követelményt állítja fel, hogy azok fél-egyórás séták célját szolgálhassák és megközelítésük gyalogszerrel se legyen több negyedóránál. Ezt a követelményt a pesti oldalon csak úgy lehet megközelítőleg kielégíteni, ha a jövőben felszabaduló összes területeket (temetőket, agyagbányákat) erre a célra használjuk fel. Éppen ezért különösen célszerű az egyes nagyobb zöldfelületeknek kertsávok útján való összekapcsolása, mint például a Gellérthegy északi oldalán lévő parknak a tabáni és németvölgyi temetőkkal, a Döbrentei-téri parknak pedig a Horváth-kert—Vérmező—Városmajor—Vízivárosi temetővel való összekötése, a pesti oldalon a Rákospatak medrének parksávként való kiképzése. A sportterületekkel kapcsolatban szükségesnek tartja az eddigi gyakorlattal szemben azoknak néhány erre alkalmas helyen való összpontosítását és ezeknek a területeknek véglegesen sportcélú kijelölését, ez megadja a lehetőséget az intézmények állandóan korszerű berendezésére és biztosítja számukra a közműveket és közlekedést. Külön foglalkozik a Nemzeti Stadion elhelyezésével, erre a célra öt különböző területet tart egyképpen alkalmasnak: az egykori Lágymányosi-tó és a Nádorkert területét, összefüggésben az ugyanitt elhelyezendő állandó kiállítás területével, — a Szentendrei-út és a Duna közötti területet az Aquincumi Múzeum mellett, az óbudai Aranyhegy keleti lejtőjét és az előtte elterülő síkságot, az óbudai nagyszigetet, végül a pesti oldalon a Vízfogó-dűlőben a Duna mentén lévő területet.

A telepítési politikát követő további fejezetek a közlekedés kérdéseiről szólnak, és pedig előbb a víziutak és a nagyvasúti hálózat, majd a forgalmi úthálózat, végül a városi vasutak kérdéseiről, miután a víziutak és a nagyvasút a forgalmi úthálózat, utóbbi pedig a városi vasutak számára jelent adottságot. A víziutak tekintetében, minthogy a program elejtendőnek tartja a régebben felvetett hajózható körcsatorna eszméjét, a Duna partjainak, szigeteinek és kikötőinek felhasználási módjára szorítkozik; a balpartnak a Margit-hídtól, a jobbpartnak az Óbudai-hídtól a Horthy Miklós-hídig terjedő szakaszát kizárólag a személyhajóforgalom számára kívánja fenntartani oly módon, hogy a hajók itt csupán átmenetileg tartózkodjanak és tőrszállomásuk a Ferenc József-híd alatt legyen. A nagyvasúti elgondolás, noha a pénzügyi akadályok figyelembevétele folytán kevés változtatást jelent a jelenlegi helyzettel szemben, mégis jelentőséggel bír azért, hogy a városfejlesztési program készítése során az illetékes szakkörök bevoná-

sával elsősorban történt meg a vasúti és városfejlesztési szempontok összeegyeztetése, — a vasutak mindeddig csupán saját szempontjaikat követték, aminek a város fejlődése gyakran kárát vallotta. A program elgondolása szerint a jelenlegi helyzethez képest változást jelentene a ceglédi vonal felemelése s így a halászorompók eltüntetése, a Nyugati pályaudvarnak a Ferdinánd-híd vonaláig való hátrább helyezése, miáltal a Teréz- és a Szent István város jobban összekapcsolható lenne, végül a dunaparti és a lipótvárosi teherpályaudvar megszüntetése.

A forgalmi úthálózat terve a telepítési politika mellett, illetőleg azzal összefüggően a városfejlesztési program leglényegesebb része. A program alapvető szükségszerűségnek tartja a forgalmi és a lakóutcák szigorú megkülönböztetését, a kellő számú és méretű forgalmi útról való gondoskodást, nehogy a lakóutcák szükségből forgalmi utakká váljanak, végül a forgalmi utaknak fölösleges keresztezésektől való mentesítését. A forgalmi utakat jelentőségük és forgalmuk jellege szempontjából három kategóriába osztja: az országos, a környéki és a helyi forgalmi utak kategóriáiba. Gondoskodni kíván arról, hogy a nagytávolságú autóforgalom számára a főváros határában egyéb forgalomtól mentes külön bevezető utak álljanak rendelkezésre, s hogy ilyen utak mentén ne keletkezhessék forgalmat gátló intenzív település. Miután a telepítési program vezető célkitűzése a település koncentrációja, kellő számú és méretű sugárirányú utakra van elsősorban szükség, de lényeges követelmény a gyárvárosnak a lakóvidékekkel, valamint a kirándulóhelyeknek a város belsejével való megfelelő összeköttetése is. Felállítja a különböző rendeltetésű útvonalak keresztmetszetére, vonalvezetésére, a forgalmi utak találkozási pontjainak megoldására vonatkozó korszerű követelményeket. Az egyes útvonalak részletes tárgyalásánál a Duna két partjának, nevezetesen az alsó rakpartnak forgalmi szempontból rendkívüli jelentőséget tulajdonít, minthogy ez a két útvonal csekély átalakítással zavar-talan gyorsforgalmi úttá képezhető ki és alkalmas a túlterhelt belső városrészek forgalmának tehermentesítésére. Szükségesnek tartja egy Dunaparttól Dunapartig haladó újabb periferikus útvonal kialakítását a Csanády-utca — Felsőerdősor — Rottenbiller-utca — Orczy-út — Gróf Haller-utca megfelelő egybekapcsolása által, ami összekötné a pályaudvarokat és különösen a Nyugati pályaudvar hátrahelyezésével nyerne nagy jelentőséget. A hidakról szólva állást foglal a Lánchíd és a Margit-híd között létesítendő új híd gondolata ellen. Itt egy messzebb jövőben alagút létesítését tartja indokoltnak, melynek területi előfeltételeiről azonban már most kell gondoskodni. A jelenleg épülő Óbudai-hídon kívül új híd építésére belátható időn belül csupán az összekötő vasúti híd északi oldalán lesz előbb-utóbb szükség a kelenföldi lakóváros és a pesti gyárváros összeköttetése céljából. Az összefüggően megoldott és a program egyik mellékleteként szereplő forgalmi úthálózati tervnek különösen nagy jelentőséget kell tulajdonítanunk, amennyiben lehetővé teszi azt, hogy a későbbi részleges városrendezési műveletek mindenkor a távolabbi és nagyobb összefüggések ismeretében hajtassanak végre. Egyébként ez az úthálózati elgondolás szolgáltatta alapját annak a forgalmi úthálózati tervnek, amit a Fővárosi Közmunkák Tanácsa időközben kötelező érvényűen megállapított; ez volt a városfejlesztési program második gyakorlati természetű eredménye. A program célkitűzései tehát éppen a leglényegesebb vonatkozásokban, telepítési politikában és az úthálózat kérdésében máris hatékonyan érvényesülnek Budapest városrendezésében.

A városi vasutakról szólva a program mindenekelőtt a gyorsvasút kérdését tárgyalja. Budapest a fejlődésnek arra a fokára jutott, amelyen gyorsvasút — legalább is egyes vonalak — építése indokolt lenne. Noha

pénzügyi okok miatt összefüggő hálózat kiépülése nem tekinthető időszerűnek, a program mégis szükségesnek ítélte egy összefüggő gyorsvasúti hálózat megtervezését, miután egyes vonalak megvalósítása esetén is az egész koncepció ismerete szükséges, azonfelül ki kell küszöbölni annak eshetőségét is, hogy egyes részleges városrendezések a gyorsvasúti hálózat megfelelő kiépülését a messzebb jövőben megakadályozzák. A program gyorsvasúti elgondolását a környéki közlekedéssel és a telepítési politikával szerves összefüggésben alakítja ki, arra ügyelve, hogy a városon átvezető vonalak távolabbi településeket kössenek össze a város belsejével és idővel átvegyék a nagyvasúttól azt a szerepet, amit ez a környéki közlekedés terén eddig betöltött. A közúti vasúti hálózat a program elgondolásában szerves kiegészítője a messzebb jövő gyorsvasúti hálózatának, olymódon, hogy azokon a vonalakon, amelyeken a jövőben gyorsvasút halad, annak megépüléséig továbbra is a közúti vasút biztosítja a közlekedést. A közúti vasúti hálózat tehát a gyorsvasúti hálózattal, valamint a forgalmi úthálózattal, — melyre támaszkodik — szerves egészet alkot.

A telepítési politika és a forgalmi kérdések mellett a program harmadik problémaköre a városszépítés. Itt a program eszmei jellegének megfelelően nem szorítkozhatik másra, mint a feladatok és szükségletek megjelölésére, a problémák elhatárolására. Míg a helyes telepítési politika és úthálózat közvetve szolgálják a város szépségét, szükség van és bőven nyílik alkalom a közvetlen városszépítésre is. Ennek első követelése a program szerint nemleges: mindannak eltüntetése és távoltartása, ami a városképet rontja. A második követelés az utak fásítása, a terek kertészeti kiképzése. Utóbbi elsősorban a díszterekre, de még inkább az üdülőterekre vonatkozik, melyeket a program egyenként felsorol, azonfelül foglalkozik a szobrok és emlékművek elhelyezésének követelményeivel is. A történeti és műemlékekről szólva felsorolja mindazokat az emlékeket, amelyek megtartása és kellő érvényesítése szükséges, többek között állást foglal a Cita-della, a tabáni katolikus és szerb templom, a belvárosi plébánia-templom, a Deák-téri templom, a Károlyi-palota, a Lloyd-palota jelenlegi állapotban is helyén való megtartása mellett. Végül a városszépítés legmagasabbrendű feladataként egységes városképek művészi kialakítását jelöli meg az erre hivatott helyeken. Ilyen helyek a Vár és a Várhegy oldala,¹ különösen a Duna felőli részen, — a Duna mindkét partja az Óbudai-híd és az összekötő vasúti híd között — a Szabadság-tértől a Kálvin-térig vezethető és legtalálékosabban várostengelynek nevezhető útvonal; erre nyílik majd megfelelő szabályozás után a Szent István Bazilika, az Erzsébet-terem felépítendő Nemzeti Színház, a mai Főposta helyén létesítendő tér közvetítésével a Központi Városháza főhomlokzata, az Egyetemi Könyvtár, az Egyetem központi épülete, a szerviták és ferencrendiek temploma és az Egyetemi templom. Végezetül egységesen kialakítandó terület az úgynevezett Fórum (ez az elnevezés annakidején a program elnöki előterjesztéséből ment át a közhasználatba): a belső körútnak a Szent István Bazilikától a Kálvin-térig terjedő része, melynek monumentális kiképzését indokolja az, hogy itt található a Városházán, az egyetemi épületeken, a Nemzeti Múzeumon kívül mind a négy nagy vallásfelekezet főtemploma, valamint itt haladnak keresztül a város fő sugárirányú útvonalai is. Ezeknek a felsorolt területeknek, illetőleg útvonalaknak kiképzésére a program természetszerűleg nem nyújt részletesebb javaslatot, csupán annak megkövetelését tartja szükségesnek, hogy ezek az útvonalak mindenkor egységként lebegjenek a városrendezők szeme előtt, s megoldásuknál magasabb építőművészeti igények érvényesüljenek.

¹ Miért maradt ki a Gellérthegy és az északi lejtőjét eléktelenítő vörös és egyéb színű izléstelen és tájképrontó várkastélyok kérdése? Szerk.

Budapest városfejlesztési programjának ez a kivonatos ismertetése képet nyújthat arról, hogy egy valóban átfogó szellemű, egységes gondolati rendszerbe foglalt s messze előre látó elgondolással állunk szemben, mely nagy vonásokban felvázolja a főváros jövőendő és kívánatos kialakulását, egyben útmutatást nyújt a későbbi részletmegoldások végrehajtására, ilyen módon Budapest ezutáni városrendezési műveleteinek alapiául szolgál. Bizonyára kitűnik az is, ami a program lényeges és jellemző vonása, — ellentétben más nagyvárosok hasonló tervezeteivel¹ — hogy nem merül részletekbe, nem nyújt kész terveket, gyakorlati megoldásokat, hanem következetesen megőrzi tisztán elvi jellegét, megmarad a tágon megszabott átfogó keretek között — nem annyira a mának készült, mint inkább a belátható jövőnek, az utánunk következő nemzedékeknek. Ez talán számára sokak szemében bizonyos ideológiai színezetet ad, de éppen ezzel emelkedik arra a köznapi és részleges vonatkozásoktól mentes eszményi síkra, ami minden maradandó és valóban a jövőt munkáló szellemi alkotásnak sajátja!

Kulturális, szociális és annyi más téren magas európai színvonalat képviselő fővárosi önkormányzatunk ismét bizonyosságot tett arról, hogy tudatában van a kor szükségleteinek, amidőn ezúttal az elvi városrendezés terén olyan munkát végzett, ami nem csupán a kor színvonalán áll, hanem — bízvást mondhatjuk — az európai nagyvárosok jelenlegi hasonló célzatú teljesítményeit felül is múlja. Kívánatos volna, ha többi magyar városunk, melyeket az 1937. évi VI. t.-c. városfejlesztési terv készítésére kötelez,² ennek a kötelezettségnek a főváros példáját követve hasonló szellemben tennének eleget. De talán még kívánatosabb volna, ha ezek a tervek nem csupán tervek maradnának, hanem a megvalósításukra irányuló akarattal párosulva elérnék céljukat: szebb, egészségesebb fővárost és vidéki városokat!