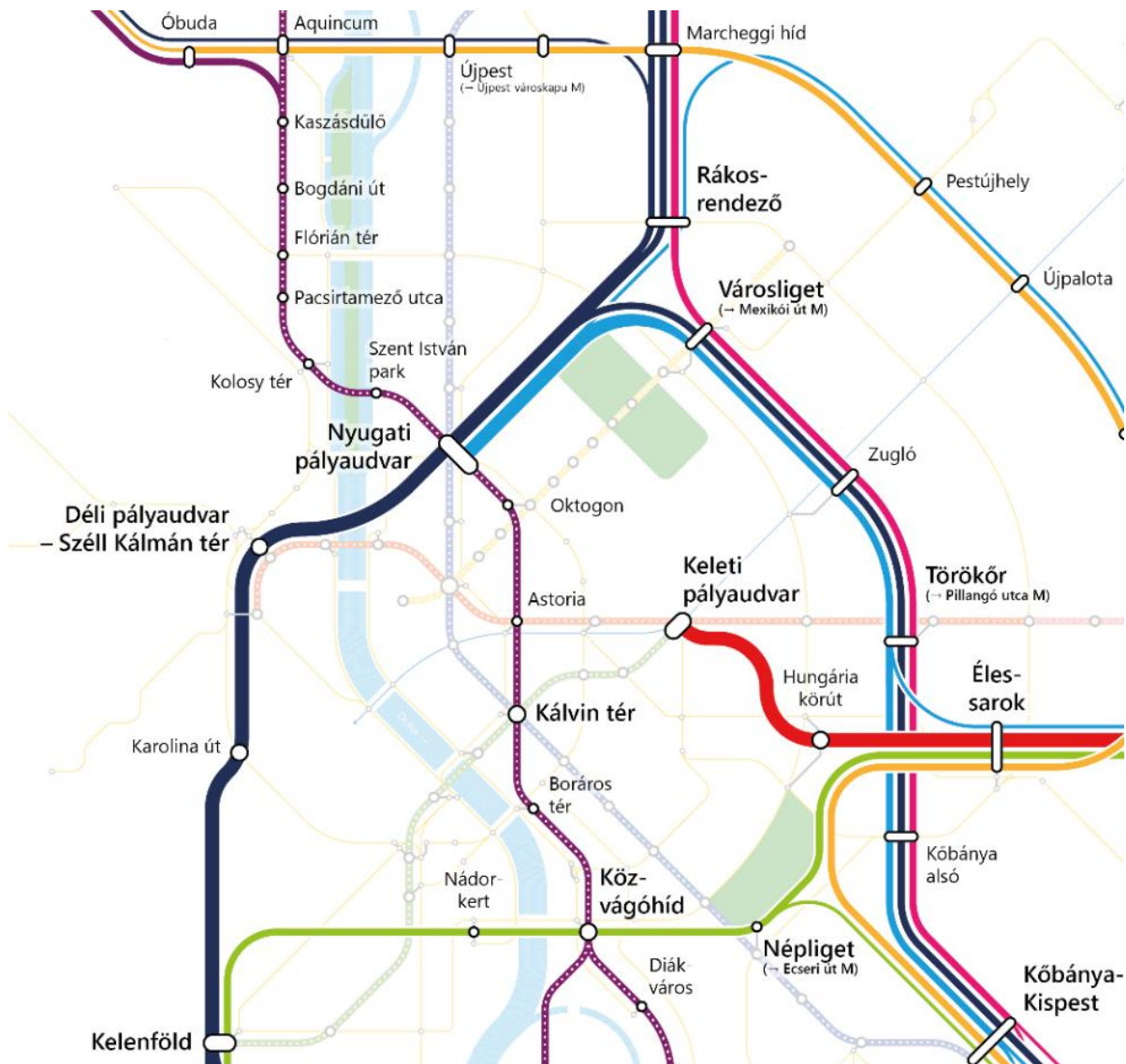


## A Margit-sziget meglepő magánya

Néhány évvel ezelőtt kaptunk egy megbízást, hogy vizsgáljuk meg, társadalmi-gazdasági szempontból indokolt lenne-e, ha az ötös metró megépülése során a Margit-szigeten is létesülne megálló. (Ötös metrónak azt a tervet szokás hívni, amely egy, a pesti belváros alatt fúrandó alagúttal kötné össze a szentendrei, a csepeli és a ráckevei hévonalakat: nyomvonala nagyjából a Szent István park és a Kolosy tér között metszené a Margit-szigetet.)

Az ötös metró tervezése annak rendje és módja szerint elhalt, az akkori munkánknak mégis van egy érdekes tanulsága, ugyanis hamar rájöttünk, hogy az eredeti kérdésre nem igazán lehet hagyományos, költség-haszon alapú közgazdasági vizsgálatokkal választ adni. Pontosabban lehetni lehet, csak nincs sok értelme, mert a Margit-sziget megközelítésének (és használatának) problémái jóval mélyebben fekszenek, minthogy egy metróállomás kezelni tudná.



### ***Miben egyedülálló a Margit-sziget?***

Van ugyanis egy egészen unikális, Európa-szerte párját ritkító vonása: úgy alkot elég nagy és népszerű közparkot egy zöldterületekkel máskülönben rosszul ellátott nagyváros szívében, hogy eközben összesen két ponton lehet megközelíteni.

Talán egyik részállítás sem igényel külön indoklást, de a rend kedvéért nézzük át, miről is van szó:

- A Margit-sziget nagy: 96 hektár, azaz nagyjából 1 km<sup>2</sup> – szinte pontosan ugyanakkora, mint a Városliget, a budapesti nagyparkok<sup>1</sup> közül csak a még elszigeteltebb helyzetű Óbudai-sziget nagyobb nála.
- A Margit-sziget népszerű: ezt vitatni nehéz, de egzakt számokkal igazolni is az – a Főváros városfejlesztési koncepciójában kihasználtsága mindenesetre a maximális, 5-ös értéket kapta<sup>2</sup> (amiben a nagyparkok közül csak a Városligettel osztozik), még ha nem is teljesen naprakész, hanem 2011-es értékelés alapján. Azaz: méretéhez képest elég sokan látogatják.
- Budapest zöldterületekkel rosszul ellátott: ha a meglehetősen egyenlőtlenül elhelyezkedő erdőket nem számoljuk, egy főre 6 m<sup>2</sup> közpark jut a városban, szemben a WHO 9 m<sup>2</sup>-es ajánlásával. Számítási módszertől függően a budapestiek 40-50%-a nem ér el megfelelő távolságon belül rekreációs célú zöldfelületet<sup>3</sup>. Azaz: rossz az ellátottság, ami tovább terheli a meglévő parkokat – így a nagy és népszerű Margit-szigetet is.
- A Margit-szigetet két ponton lehet csak megközelíteni: a környék hajójáratái szabadidős programok és nem közlekedési eszközök, így marad a Margit híd és az Árpád híd egy-egy lehajtója. Ez talán a legfurcsább vonása a Margit-szigetnek, így egy kicsit időzzünk is el nála.

### ***Más parkok, más szigetek***

Az ötös metró állomását vizsgáló munkánk során körbenéztünk, hogy más európai nagyvárosokban vajon szokás-e külön állomást rakni szigetekre. A válasz az, hogy „vagy igen, vagy nem”, noha az összehasonlítást erősen nehezíti, hogy a Margit-sziget földrajzi helyzete elég egyedi. Eleve kevés európai városnak vágja ketté folyó a központját – és amelyikeket igen, mint például Londont, Prágát vagy Párizst, ott a szigetek sokkal kisebbek – Londonban például lényegében nem is léteznek.

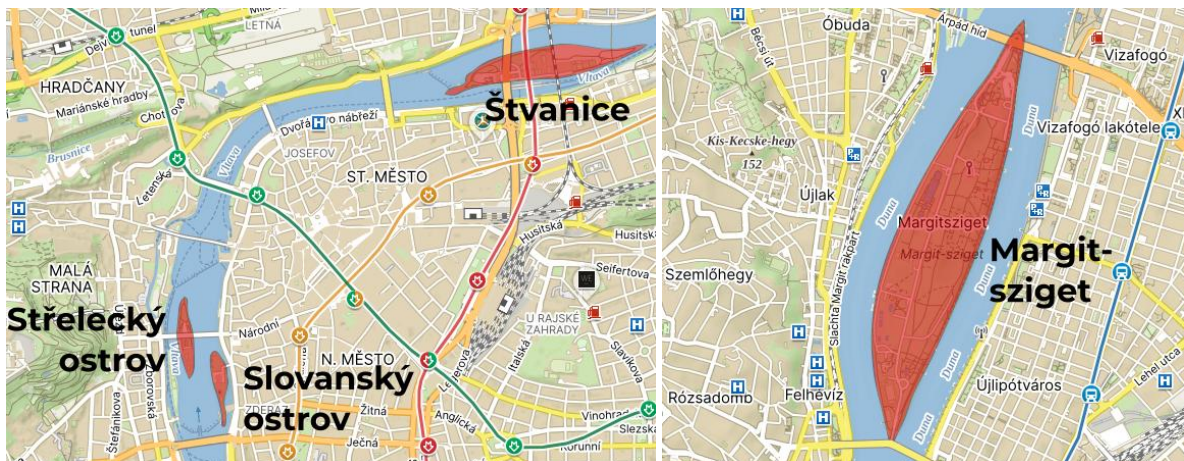
A Prága szívében fekvő Střelecký ostrov és Slovanský ostrov nincsenek három hektárosak, méretben inkább a budapesti Erzsébet térhez vagy Szent István parkhoz állnak közel. De a Margit-szigethez hasonló fekvésű Štvanice is csak 15 hektáros (és a legnagyobb prágai Moldva-sziget, a Čisařský ostrov is csupán 29, de nagyját eleve egy szennyvíztisztító mű foglalja el).

---

<sup>1</sup> 25 hektár feletti parkok, azaz a Margit-szigeten kívül még a Gellért-hegy, a Népliget, az Óbudai-sziget és a Városliget.

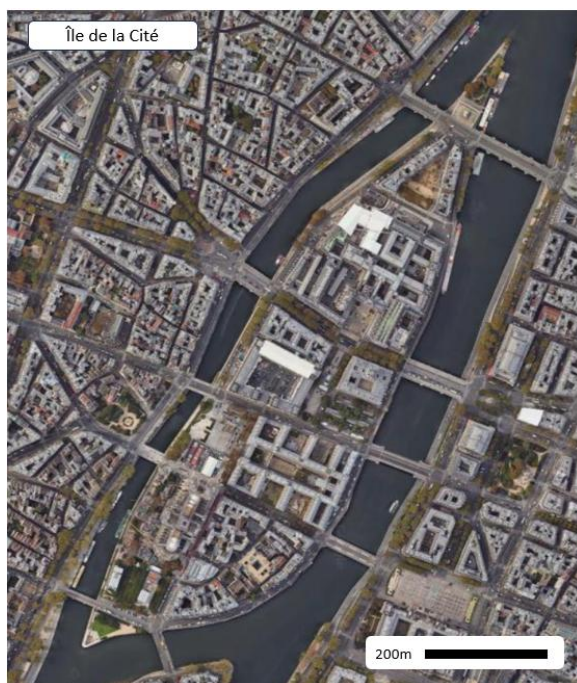
<sup>2</sup> Budapest városfejlesztési koncepciója. Helyzetelemzés 8. Budapest területhasználata, a beépítés jellemzői, 164. oldal. Ld.: [tinyurl.com/bpestter](http://tinyurl.com/bpestter)

<sup>3</sup> Budapest zöldfelületi rendszerének fejlesztési koncepciója – Budapest zöldinfrastruktúra-koncepciója. I. kötet: Helyzetelemzés és -értékelés, 56. oldal. Ld.: [tinyurl.com/bpzold](http://tinyurl.com/bpzold)



(Azonos méretarányú térképek Prága, illetve Budapest belvárosközeli szigeteiről)

A párizsi Île de la Cité ugyan abszolút központi helyzetű sziget – rajta áll a Notre-Dame is –, de alig több, mint húsz hektár (a Margit-sziget negyede), ugyanakkor tele van közintézményekkel, sőt lakóépületekkel is, mintegy 900 fő él itt. Okkal gondolhatjuk tehát, hogy jelentős forgalmat generál, akár csak a Margit-sziget (ez igaz) és hogy ennek megfelelően kritikus kérdés a megfelelő megközelíthetőség, akár csak a Margit-szigeté (ez is igaz). A hasonlóságok itt azonban véget érnek, ugyanis Île de la Citét kilenc ponton érik el hidak a Szajna két partjától, nem kettőn.



(A párizsi Île de la Cité és a budapesti Margit-sziget városi kapcsolatai – a méretarányokat ld. a képeken)

### Az elkerülhetetlen túlhasználat

Mindenki ismeri a jelenséget, hogy ha tavasszal eljön a jó idő, alig látszik ki a pikniktakarók alól a Margit-sziget (meg a Városliget), az ideálisnál talán intenzívebb használatot indikálva. Valamiért hajlamosak vagyunk úgy viselkedni, hogy ez valamiféle természeti törvény eredménye, a világ megváltoztathatatlan rendje, amivel egy dolgot tehetünk: együtt élünk vele. Pedig a jelenség három nem túl bonyolult tényezőre vezethető vissza, melyek mindegyikén határozottan lehetséges változtatni:

- Budapesten kevés a szabadtéri rekreációs helyszín (különösképpen a nagybacska városi park).
- Ami van, azokat rendkívül egyenlőtlenül használjuk: mintha a legtöbb budapesti ember fejében ugyanaz a feltételes reflex létezne csak, ha szabadidős zöldterületet kell választania – a Margit-sziget.
- Ami hiába rendkívül népszerű, összesen két ponton át közelíthető meg (de főként a városközponthoz közelebbik Margit híd árva lehajtója felől), ennek megfelelő zsúfoltsággal. Jogos észrevétel lehet ugyan, hogy ez a harmadik tényező nem járul hozzá a sziget túlhasználatához, hiszen valójában akadály – ezt nehéz is lenne vitatni, de releváns gyengéseként kényelmes ugyanehhez a felsoroláshoz csapni.

(Mindez persze nem korlátozódik a Margit-szigetre – vagy a Városligetre –, hasonló jelenséget figyelhetünk meg a Normafánál is, csak a tavasi jó idő helyére téli hó, a Margit híd helyére pedig az Eötvös út helyettesítendő. További téli analógiaként kínálkozhat még a Dobogó-kő.)

### **A nehéz megközelíthetőség paradoxona**

E fenti tanulságok birtokában könnyen felismerhetjük, hogy a Margit-sziget használatát két tényező együttes teljesülése tudná egészségesebb mederbe terelni:

- ha több irányból lenne megközelíthető.
- ÉS
- ha nem lenne annyira domináns szerepe a budapesti zöldterületek hálózatában, mint ma;

Bármelyik más központi elhelyezkedésű, nagyvárosi nagyparkkal vetjük össze Európában, csak arra a következtetésre juthatunk, hogy a Margit-sziget megközelíthetősége rendkívül rossz. Mintha a Városliget körbe lenne kerítve, és kizárólag egy Hősök terei, illetve egy Ajtósi Dürer sori kapun lehetne bemenni – ilyen parkok (legalábbis ilyen funkcióban) nem léteznek. Minél nehezebb a bejutás, annál szűkebb azon funkciók köre, amire az adott parkot használni tudjuk: a Margit-szigetet célzott, nagyobb lélegzetű programként ugyan szívesen felkeressük, de esti villámsétára vagy épp munkába járási útvonal részeként már nem jön szóba – hiszen szinte senkinek nem esik útba, hiába van a város szívében.

Azaz: a Margit-sziget nem szerves része a városszövetnek, hanem – átjárhatóság szempontjából – olyasféle zárvány, mint a ferencvárosi rendezőpályaudvar, csak történetesen vonzóbb funkciókkal. Ez a zárványjelleg egyféléképp tudna érdemben oldódni: ha minél több gyalog- (és kerékpáros) híd épülne a sziget és a két part között. Ha ez megtörténne, máris átjárhatóbb lenne a város; vonzó, zöld és gépjárműforgalomtól mentes gyalogos és kerékpáros kapcsolatok jönnének létre Pest és Buda érintett szakaszai között, elkerülve úgy a túlszűfolt Margit hidat, mint az autópályaszerű Árpád hidat. És persze könnyebb lenne egy kis sétára is leugrani a szigetre akár Óbudáról, akár Vizafogóról, akár Újlipótvárosból, akár Újlakról.

De hiába látványos a Margit-sziget elzártsága és hogy összesen két helyen van kapcsolata a várossal, komolyabb tervek lényegében soha nem készültek új hidakra: jelenleg Budapest településszerkezeti tervén egy ilyen átkelőt láthatunk bejelölve (a Dráva utcától a szigetre), míg a Duna-parti építési szabályzatban ezen felül még egyet (a Szépvölgyi úttól a szigetre) – a koncepciók és a látványtervek szintjén azonban e hidak sem jutottak túl eddig soha. Pedig a két plusz híd sem lenne sok: így is egymásfél kilométeres szakaszok maradnának két átkelési pont között, azaz a városszövetbe való többé-kevésbé szerves beépüléshez további hidak is könnyedén indokoltnak láthatók – a környező utcahálózatához idomulva például a Szent István park és a Nagyszombat utca környezetében.



*Lehetőségek a Margit-sziget átjárhatóságának javítására – zölddel a fővárosi tervekben is szereplő helyszínek, szürkével két további potenciális helyszín.*

A megközelíthetőség javítása elsősorban paradoxonnak hangzhat, hiszen eddig arról írtam, hogy a Margit-szigetet túl sokan használják, most pedig azt írom, hogy tereljünk oda új, eddig nem jelenlévő használati módokat. Két válaszom van erre: egyfelől hogy a különféle használati módok különféle terheléseket jelentenek, más időpontokban és más igényekkel. De jóval fontosabb a másik válasz: hogy a jobb megközelítés akkor nyer értelmet, ha közben csökken is a Margit-sziget dominanciája a budapesti nagyparkok piacán.

E dominancia négy valószínűsíthető okból fakad:

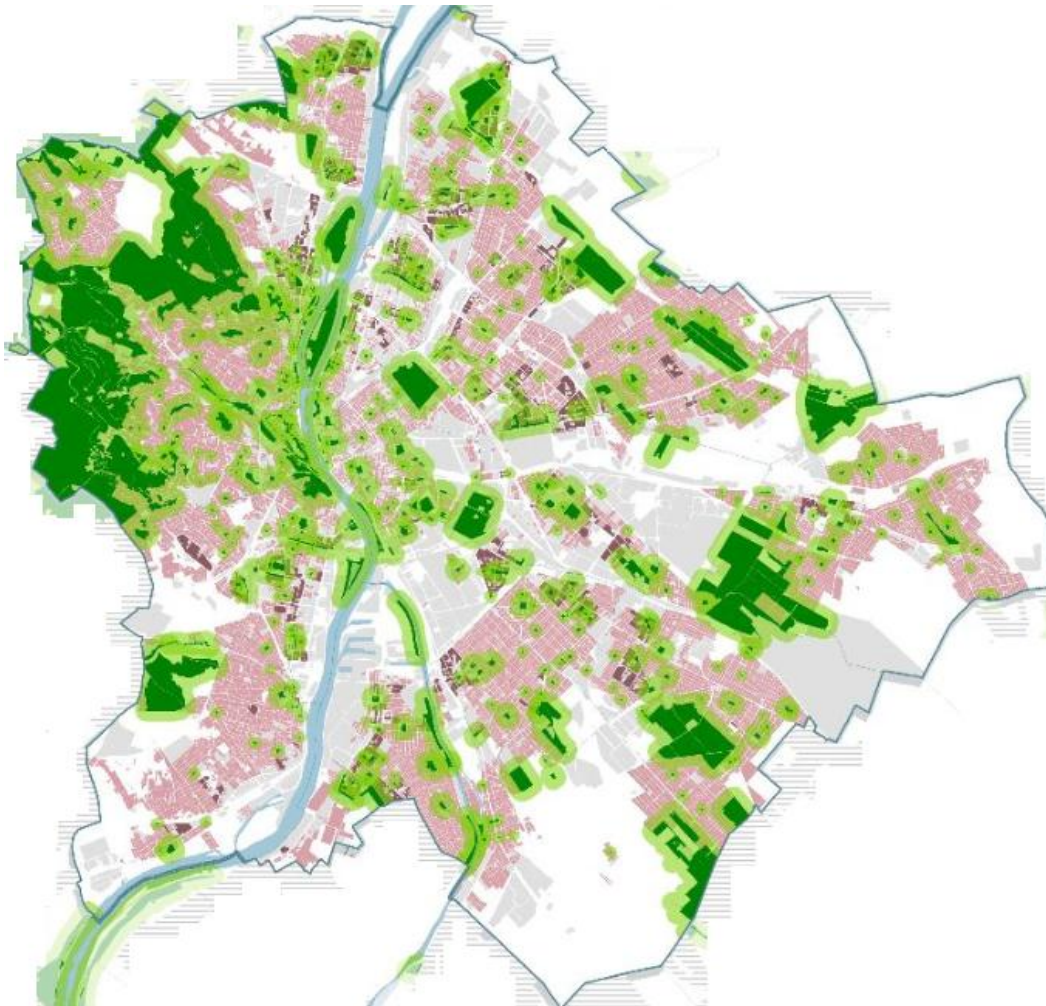
- hogy a Margit-szigetnek számos komoly és vitathatatlan előnye van más zöldterületekhez képest (központi elhelyezkedés, vízpart, városi panoráma);
- hogy a szóba jöhető alternatívák (azaz más parkok) zömének minősége elmarad az elvárhatótól;
- és hogy az alternatív zöldterületek egy tetemes hányada, minőségtől függetlenül, egyszerűen nincs benne széles tömegek köztudatában;
- de ahogy a cikk eleji statisztikából is látható volt, Budapesten eleve kevés az egy főre eső közparkmennyiség, azaz bőven helye (és ideje) lenne újabb nagyparkok építésének az Óbudai-sziget 1983-as parkosítása óta.

### **A konkurencia hiánya**

Fejtsük ki mindezt kicsit részletesebben is. Ha a szintén erős túlhasználattal küzdő Városligettől most eltekintünk, az Óbudai-sziget vagy a Népliget jöhet szóba hasonló méretű budapesti közparkként, melyek egyaránt messze-messze alulhasznosítottak. Konkrét számok nélkül is valószínűsíthető, hogy vagy nem szerepelnek széles tömegek mentális térképén, vagy ha szerepelnek is, negatív színben jelennek meg: a városhasználók erős kisebbségét jelentik azok, akik ha romantikus pikniket, családi frizbizést vagy unokákkal való korzózást terveznek, eszükbe jut akár e fenti két helyszín, akár bármelyik más budapesti nagypark. Már persze a Margit-szigeten (és a Városligeten) kívül.

Hiszen a Margit-sziget egyszerre kínál kellemes természeti környezetet, vonzó városi látképet és sokrétű szabadidős lehetőségeket, míg a legtöbb alternatívája elavult, leromlott állagú (ld. pl. a Gellért-hegyet), félreeső, szolgáltatáshiányos (Óbudai-sziget), összességében nem különösebben vonzó (Népliget). További fontos probléma, hogy a budapestiek fejében lévő mentális térképen nem is feltétlenül szerepelnek – azaz azért nem látogatjuk, mert eszünkbe sem jut a létezésük, vagy ha mégis, negatív előjellel tartjuk számon. Hogy ez változzon, ahhoz hol jelentős építésre-megújításra van szükség, hol intenzív marketing-erőfeszítésekre, hol mindkettőre.

Ezek egyaránt pénzbe kerül, még ha sokkal kevesebbe is, mint Budapest másik adóssága: a kínálat bővítése. Nem igaz, persze, hogy ne történtek volna az elmúlt évtizedekben parkfejlesztések, hiszen mégiscsak elkészült a Kopaszi gát vagy épp a Pütkösdfürdő park – számos kisebb zöldítésről nem is beszélve –, de ezek méretben mind messze elmaradnak a „nagypark” kategóriától. Felmerülni ugyan felmerült több fejlesztési elképzelés is, a Nyugati pályaudvar átalakulása kapcsán kialakítandó, változatos méretekben és kiterjedésekben elképzelt parktól a kapcsolódó Rákosrendezőn át az egyes részleteiben egészen konkrét tervekig jutó „Csepeli Nagyerdőig” (más változataiban „Budapesti Nagyerdő”) – de a megvalósulásig a nyolcvanas évek óta nem jutott el semmi.



*(Mindennapos rekreációt szolgáló zöld- és erdőterületek vonzáskörzetei – a rózsaszín területek ellátottsága nem megfelelő<sup>4</sup>)*

<sup>4</sup> Budapest zöldfelületi rendszerének fejlesztési koncepciója – Budapest zöldinfrastruktúra-koncepciója. I. kötet: Helyzetelemzés és értékelés, 56. oldal. Ld.: [tinyurl.com/bpzold](http://tinyurl.com/bpzold)

## **A tartós mozdulatlanság**

Egy ideális világban a fent részletezett hiányosságok mind rendeződnének: egyfelől új parkok épülnének, hírnevükben és fizikailag egyaránt újjászületnének a meglévők, illetve mindezek nyomán oldódna az összbudapesti Margit-sziget-fixáció. Másfelől új gyaloghidak épülnének Pest és Buda felől egyaránt, így sokkal többféle módon tudná szolgálni a városlakókat a Margit-sziget, hiszen sokkal könnyebben útba lehetne ejteni – a vonzó zöldterületek nagyobb száma miatt ettől mégsem fenyegetné újra túlhasználat. (A cikk legelejére visszatérve pedig mindez azt jelentené, hogy lényegében mindegy is lenne, megáll-e a szigeten az ötös metró vagy a szomszédos partokról lehet-e az új hidakon besétálni.)

Az tehát, hogy a Margit-szigettel valami nincs egészen rendben, kis belegondolással semmiképp nem nevezhető újdonságnak. Az, hogy sok-sok évtizede mégsem kezdünk vele semmit – sorra el- és elhaló terveken túl –, sőt a réges-rég fennálló, egyszerre elzárt és túlhasznált állapotát tekintjük szinte természetesnek, már annál inkább.

*Baranyai Zsolt*

*HÉTFA Kutatóintézet*