

Múlt, jelen, jövő

A főváros „zöld hajója”

Korántsem haszontalan dolog összevetni az egykori elképzeléseket, terveket, vágyakat a megvalósulttal — a jellel. Nem haszontalan, mert az egyszerű művelet a folyamat leglényegesebb pontjára világíthat rá, megmutathatja, az idő előrehaladtával hozzáigazították-e a gyakorlatot a korábban megalkotott elmélethez.

Például a főváros „zöld hajója”, a Margitsziget esetében.

Sorsa nemcsak manapság foglalkoztatja a városrendezés mestereit és a pihenni vágyókat, így volt ez a közeli és a távoli múltban egyaránt.

A környezet

Századunk harmincas éveiben Jeszenszky Sándor — aki magát művészeti íróknak vallotta, s sokat írt a budapesti városképről — *Szép Budapest* című könyvében szól a Margitszigetről. Sorai azt bizonygatják, egyáltalán nem mindegy, milyen környezetet varázsol a városépítész a Sziget köré, a pesti és a budai Dunapart képe hatással lehet a közkedvelt pihenőhely szépségére.

„...jó terveket ott akarnak megvalósítani, hol az nem helyénvaló. A legközelebbi múltban a Margitszigettel szembeni pesti Duna-parton a Palatinus-házak folytatásában megtagadtak egy építési engedélyt azzal, hogy itt inkább kertest teret akarnak létesíteni. Úgy látszik, hogy a közvéleménynek a mindent beépítő városszabályozás ellen való állásjogiallása eredményezte ezt. A jelen esetben és helyen ez a terv a leghelytelenebb. A Margitszigetnek épp az adja meg a varázsát, hogy a város közepén van. Zöld partok között egy szép sziget nem ritkaság. De ha valaminek a szépségét ki akarom emelni, akkor éppen ellentétes környezetbe helyezem. Városi környezetből emelkedhetik ki olyan pompával ez a zöld lombú sziget, mint egy ragyogó smaragd a rózsaszínű női ujjon. A Duna két partját tehát éppen itt be kell építeni, rendez városkép kell környezetül. Az ellentét és nem a hasonlóság eredményezi itt a hatást...”

A kérdés azóta persze már megoldódott — házak sorakoznak a pesti és a budai Dunaparton egyaránt. A viták középpontjába azóta a Sziget került, sokan és sokféleképpen vívtak szópárbajt jövőjéről.

Kitelepítés és forgalom

A hatvanas évek végén számtalan fórumon esett szó róla, a Margitszigetet üdülő-, pihenőparkká kell formálni. Hogy így lehessen, a különféle tervek feltételként említik az oda nem illő létesítmények (például a Fővárosi Ásványvíz- és Jégipari Vállalat) megszüntetését, kitelepítését és — talán ez volt a legfontosabb — az autóforgalom kitiltását. A fővárosi tanács 1968. november 6-án kelt határozata arról szól, hogy nem engedélyezhető a Margitsziget pihenő-üdülő jellegével ellentétes fejlesztés és területfoglalás. A döntés vitathatatlannak volt és nem utolsósorban jogszerű. A Szigetet ugyanis annak idején a székesfőváros vette meg József főhercegtől 11 millió pengőért. S ami sokkalta lényegesebb ennél, a telekkönyvi bejegyzés szerint a Margitsziget tulajdonosa „a főváros közönsége”. Eszerint a különféle létesítmények üzemeltetői csak bérlőknek tekinthetők, s a bérelti jogviszony könnyűszerrel felmondható.

Az ismertett határozat után két esztendővel a fővárosi tanács végrehajtó bizottsága megvitatta és elfogadta a Margitsziget fejlesztési tervét, kijelölve a kitelepítendő létesítményeket. Számolva az érdekeltek ellenkezésével, büntető tarifát állapított meg a távozást megtagadókkal szemben. Am határozat ide, büntetés oda, egy 1971-ben írott újságcikkünk arról beszél, hogy az érintettek — csekély kivétellel — elzárkóznak a Sziget elhagyásától, noha a

tarifa azóta már háromszorosára emelkedett. A szerző írása végén megállapítja: „Sajnos azonban újra és újra az erély hiányzik, a saját magunk hozta határozatok következetes, s ha másként nem megy, könyörtelen végrehajtására.”

A közlekedésről. Az 1968-ban hozott határozat egyértelműen fogalmaz, megállapítja, hogy a Sziget közlekedése „csődbe jutott”, a Margit-hídtól az Árpád-hídig futó főút nem bírja el a megnövekedett gépkocsiforgalmat. Az autók szennyezik a levegőt, zavarják a csendet, s parkolóhely híján — okkal, ok nélkül — a fűben, a sétatányokon, sőt a virágágyakban „pihengetnek”. A közlekedési főigazgatóság éppen ezért jogos és lehetséges megoldásnak tartotta mindennemű forgalom kitiltását. Természetesen a különféle létesítményeket kiszolgáló szállítást kivételével.

A hetvenes évek elején főként a gépkocsiforgalomról zajlottak parázs viták majd mindenütt, köztük lapunk hasábjain is. Az elképzelések újabb elképzeléseket, érveket és ellenérveket szültek. Voltak, akik lovasutat, konflist, omnibuszt és fiákert láttak volna szívesen a Szigeten, mások a kerékpár egyeduralmára esküdtek. A fővárosi tanács csoportvezető főmérnöke is szólt a vitában, elmondta, hogy „...a szigeten számos nagy tömegeket vonzó létesítmény van, így bármilyen korlátozás bevezetése csak körültekintéssel és gondos előkészítéssel valósítható meg”. A kitelepítésről ekkor már nem esett szó...

Aztán megszületett a rendelet is, amely 1973. szeptember 15-től korlátozta a gépjárműforgalmat. Csupán korlátozta, mert a 26-os autóbusz, a taxik és természetesen az Ásványvíz- és Jégipari Vállalat teherautói továbbra is fel s alá száguldozhattak a fák között. Azóta a taxik elvesztették ezt a privilégiumot, ám a többiek jogát sem határozatok, sem a gyakorlat nem csorbította. Forgalom tehát most is van a Szigeten, igaz, manapság már korántsem beszélhetünk óránként 700—800 áthaladó járműről.

Ma és holnap

A jelen. A Margitszigetre nem hajthat be akárki. Ez a joga csupán a fent ismertetetteknek van meg, ám ez sem kevés. A Fővárosi Ásványvíz- és Jégipari Vállalatnak nem egy, nem kettő, hanem sokkalt több teherautója van, amelyek — jól menő ipari üzembről lévén szó — reggeltől estig viszik a különféle üdítő italokat, s hozzák viszza az üres üvegeket. Ezenkívül vannak más kivyételezettek is, akik — jogos indokkal vagy anélkül — engedélyt kaptak rá, hogy behajthassanak a Szigetre. Számuk ismeretlen, de korántsem meghatározhatatlan. Az elmúlt év nyarán egy óra alatt 83 jármű suhant el előttem, s noha ez a szám meg sem közelíti a nyolcszázat, mégis több, mint ami várható a korlátozás után. Félreértés ne essék, korántsem vitatom, hogy az engedéllyel rendelkezőknek valóban létszükséglet lehet a behajtás: a Szigeten laknak, dolgoznak, esetleg árut visznek a Casinóba, vagy a Nagyszállóba. Arra gondolok csupán — s erről már volt szó az előzőkben —, hogy egy határozat végrehajtása nem nélkülözheti a következetességet. Mindenfajta döntés gondos előkészítést feltételez, azt sugallja, a megvalósításnak adottak a feltételei. Magyarán: ha számúzzuk a Margitszigetről a gépjárműveket, tiltsuk ki teljes egészében, ne járjon ott még a busz sem. Ha erre nincs lehetőség, maradjon minden a régiben, hiszen százegynéhány autó éppúgy kellemetlenkedhet a sétálni, hűsölni vágyóknak, mint hét-nyolcszáz. A levegő tisztaságáról, a növényzet épségéről lévén szó — meggyőződésem szerint — a fokozatoknak nincs különösebb jelentőségük.

A jövő. Érdeklődtem a XIII. kerületi tanácsnál — közigaz-

sziget Árpád-híd felőli végében. A közlekedést — néhány esztendeje gázmeghajtású vagy elektromos autóbuszokról volt szó — és a kitelepítéseket nem említették. Hogy, miért, ki tudja. Talán még nincsenek is végleges tervek.

Csupán egyetlen biztos pont van az ügyben. A Margitsziget. A Duna körülölelte földdarab, amely még a zibongó, túlekedő nagyvárosban is őriz valamit régi poéziséből, hajdani romantikájából, s éppen ezért jó időben sétálók ezreit csalogatja árnyas fái alá.

Malonyai Péter