

Heim Ernő

Budapestre vonatkozó ujságcikk

Osztályozás

725.091

Szerző: *Miért van szükség*

Cím: **AZ ÁRKÁDOSÍTÁSRA?**

Forrás: *Lépcső*

47. III. 10.

(Hely) (Idő) (Köt. v. füz.) (Oldal)

Hely

Idő

Személy

Helyszám

Budapest történetében talán még sohasem tapasztaltunk a városépítés feladatai iránt oly általánosan megnyilvánuló érdeklődést, mint az elmúlt hetekben, midőn az újságokban szinte naponta találkoztunk az úgynevezett »árkadosítás« kérdéseivel. Nem valószínű, hogy egy többé-kevésbé szakértő napisajtóban ily széleskörű nyilvánosságra tehetőne szert, ha maga a téma nem volna valóban közérdekű és az »árkadosítani« vagy nem »árkadosítani« dilemmája nem váltana ki ténylegesen oly sok pro és kontra hozzászólást a városát féltő gonddal szerető lakosság részéről.

A magam részéről mindekelőtt azzal szeretnék foglalkozni: mi a célja az árkadosításnak? A válasz erre a kérdésre igen egyszerű: *megnövelni egy elsőrendű fontosságú és nagy mértékben túlterhelt útvonal szélességét* legszűkebb keresztmetszetében. Köztudomású ugyanis, hogy a Rákóczi út gyalogos forgalma már ma is nagymértékben túlnőtt a rendelkezésre álló kereteken, az autóforgalom várható rohamos emelkedése pedig előreláthatóan meg fogja sokszorozni az ezen az útvonalon már most is fennálló súlyos nehézségeket. Hiszen közismert, hogy hazánkban az egy főre eső gépkocsik száma európai viszonylatban rendkívül alacsony, így igen nagy hiba lenne ennek növekedésé-

re ma — amikor erre a lehetőség fennáll — nem felkészülni. Az árkadosítás gondolatát tehát távolról sem öncélú esztétikai törekvések vetették fel, hanem elsősorban a ma már szinte *elodázhatatlan, megoldásra váró forgalmi követelmények.*

De nem áll az sem, hogy az árkadosítás előnytelenül változtatná meg az utcakép esztétikai hatását. A Rákóczi út árkadosítandó szakaszán, pusztulása előtt sem találhattunk olyan összefüggő üzletsort, amely ennek az útvonalnak vonzó, nagyvárosi jellegét kölcsönözött volna. Bár az árkadosítás elsőrendű célja nem az esztétikai hatásokra való törekvés volt, mégis érdemes erre a körülményre felhívni a figyelmet.

Beszéljenek a számok

Visszatérve azonban az árkadosítás eredeti indokolására, szolgáljanak annak alátámasztásául az alábbi számadatok is. Míg a Rákóczi út járdaszélessége a Nagydiófa utca előtt az egyik oldalon 14,50 m, a másik oldalon pedig 11,50 m, összesen tehát 26 méter, addig ez a méret a Rókus-kórháznál egyszerre 4,90 + 4,90 méterre, összesen tehát együttvéve is csupán 9,80 méterre csökken. Ehhez a tényhez járul még az a további teherfétel, hogy az üzletek a kórházzal szemben teljes egészükben az északi ol-

dalra helyeződnek át. Ennek az adatnak az ismeretében, azt hiszem alig szorul bővebb magyarázatra, miért vált szükségessé ezen a szakaszon a gyalogos forgalom számára az árkadosítás.

A Rákóczi útnak a forgalom szempontjából második kritikus pontja és egyben legsúlyosabb forgalmi problémája az útvonalnak a Körúttal való keresztezésénél jelentkezik. Itt

egy részről az óriási tömegeket vonzó üzletek és intézmények (az éjjel-nappal közért, a Központi Gyógyszertár, az Emke-kávéház és a Nemzeti Színház), másrésztől a legterheltebb villamos és autóbussz átszállóhelyek találkozása oly *rendkívül* nagy gyalogosforgalom kialakulásához vezetnek, hogy ez a csomópont nemzeti közti viszonylatban is, mint gyalogosok által maximálisan terhelt útkeresztezés ismeretes. Összehasonlításképpen megemlíthető, hogy míg a bécsi Opern-Ring és Kärtnerstrasse keresztezésénél kiépített gyalogos aluljáró forgalma csúcsórában tízezer fő, addig itt csupán egyetlen átkelési szakaszon (a gyógyszertár és a Nemzeti Színház között) a gyalogos forgalom tizenkétezeröt száz fő óránként.

Az előbbieken kívül — hasonló okokból — két szakaszon irányoz még elő a városrendezés árkadosítást. Ezek

egyike a Divatcsarnok épülete, másik a Baross téri torkolat.

Nincs más megoldás!

Ezek volnának tehát azok a szakaszok, amelyeken az árkadosítást már most, a sérült épületek helyreállításával egyidejűleg és éppen a helyreállítási munkával egybekapcsolva kell megvalósítani; mégpedig úgy, hogy ne csak egy-egy épületre, hanem mindig egy-egy összefüggő épületsorra terjedjen ki. A feladat maga már régen időszerű. Most azonban a súlyos épületsérülések helyreállítása amúgy is haladéktalanul megoldandó feladatunkká tette, hogy az épületeket felállványozzuk, kívül-belül generálisan tatarozzuk és az 50—100 százalékban elpusztult üzleteket és portálokat újjáépítsük. Az ilyen nagy kárt szenvedett épületeknél — mint a Rákóczi út 30. számú háznál, a Minőségi Áruháznál, az EMKE-háznál, a Magyar Divatcsarnoknál — az árkadosítás, a mindenképpen elvégzendő helyreállítási munkából költségén felül, jóformán nem is jelent többletköltséget. De nagyobb távlatban és a népgazdaság egésze szempontjából nézve a kérdést, még azoknál az épületeknél is észszerűnek kell tekintenünk e munkálatok elvégzését, ahol a földszint sérülése csupán 20—25 százalékos.

Végül arra a kérdésre kell

válaszolnunk, nem volna-e más módon megoldható az itt már-már túlért forgalmi probléma. A felelet: *nincs más megoldás, mint az árkadosítás!* Mert minden gyökeresebb elgondolás, akár a Rákóczi út egyik oldalának teljes lebontása, vagy az épületek hátrahozatala, akár új, párhuzamos forgalmi út nyitása, akár — mint ezt az egyik legújabb felvetett javaslat ajánlja — a Rákóczi út alatt egy kéregvasút építése, mind *irreális és beláthatatlan távlatba tolja el a megvalósítás lehetőségét.* Ez idő szerint csaknem irreálisnak kell tekintenünk a keresztezési ponton majdan kiépítendő aluljáró azonnali megvalósítását is, melynek létesítési költsége 40—50 milliót tenne ki. A csomópont árkadosítása ezzel szemben csupán mintegy 1 200 000—1 500 000 forintot igényel és az egész Rákóczi úti árkadosítás is összesen csak 10—12 millió forintnyi összeget fog felemészteni.

A fokozottabb takarékoságot követelők számára viszont azt kell válaszolnunk, hogy az árkadosításnál kevesebbet csinálni csak úgy lehet, ha semmit sem csinálunk. Viszont kérdés, hogy ez a megoldás valóban takarékoságot jelentene-e? A baleseti statisztika adatai, a közlekedő sok tízezer embernek elvesztett sok-sok fél perce, az ideges tülekedés a

gyalogjárdákon, a feltorlódtott járművek utasainak türelmetlensége, mind olyan tényezők, amelyek a másik serpenyőbe helyezve, *azt hiszem a mérleg nyelvét átbillentik.*

Még csak néhány rövid szót az árkadosítás városesztétikai vonatkozásairól. Egyesek szerint az árkadosítás elcsúfítja a Rákóczi utat. Az igazság az, hogy a Rákóczi út, sajnos, a múltban sem volt szép és szerencsére a jövőben sem válik csúffá. Nem az első eset és nemcsak Budapesten fog előfordulni, hogy meglevő épületeket árkadosítunk. Hogy nem menjünk túlságosan messzire, hivatkozunk Prágára, melynek számos üzleti utcáját, éppen forgalmi okokból, utólagosan árkadosították és az árkadosítás sem funkcionálisan nem mondott csődöt, sem a városképet nem rontotta el. Egy kétségtelen azonban: az árkadosítást jól, elsőrendű iparos munkával és szépen kell megcsinálni. Meggyőződésem, hogy ebben az esetben az árkadosítás nem fog sem felesleges pénzpocsékolást eredményezni, sem utólagos elmarasztaló bírálat alapjául szolgálni.

Heim Ernő,

a fővárosi tanács VB városrendezési és építészeti osztályának főmérnöke