

HOZZÁSZÓLÁSOK DISKUSSIONSBEITRÄGE

DR. BORSOS JÓZSEF

A konferencián eddig tárgyalt kérdésektől eltérő jellegű két problémához

- a városi közlekedés és
- a közművesítés szerepéhez

szeretnék néhány megjegyzést tenni. Bár ennek a két feladatnak a megoldása főként mérnöki tevékenység, a városok rekonstrukciója során a legszorosabb kapcsolatba kerül a városépítési, városképi szempontokkal.

A városodás, vagyis a városi lakosság számarányának növekedése világszerte jelenség, ami egyúttal az egyes városok lakosságának gyors gyarapodását is jelenti. A közép- és nagyvárosnak pedig a lakosság kommunális ellátásáról magas színvonalon kell gondoskodnia. Az ellátás korszerű megoldása az életszínvonal emelésének velejárója. A városokat városiasá is kell tenni.

A városodás és városiasodás kettős, párhuzamosan alakuló folyamata a városi ellátás, a városépítési együttes egyes elemeinek egyre fokozódó technizálódásához vezet. E folyamatokkal a magyar történelmi városokban és azok városépítési szempontból értékes központjaiban is számolnunk kell. Az optimális megoldások kialakításához véleményem szerint meg kell vizsgálni a következő kérdéseket :

- a) miként és milyen nagyságrendben jelentkeznek ezek a mérnöki jellegű szükségletek a kérdéses városokban,
- b) milyen módszerekkel és eszközökkel lehet az igényeket kielégíteni,
- c) szükségszerű-e, hogy e téren a mérnöki racionalizmus és a hagyományokat, műemléki együtteseket ápoló városesztétikai szemlélet szembe kerüljenek egymással, végül
- d) találhatók-e reális lehetőségek a *mindkét szempontot kielégítő megoldások* megvalósítására?

A négy felvetett kérdésre sajnos — ilyen irányú hazai kutatási anyag hiányában — csak *általánosságban* elvi szempontok szerint kereshetem a választ. Mégis igyekszem a *magyar viszonyok* néhány mozaikszerű adatcsoportjának elemzésével a jelentősebb tényezőkre rávilágítani.

Mindkét vizsgálandó feladatkör szorosan összefügg :

- a) a település teljes lakosságával,
- b) a történelmi városközpontok (belterületek) kiterjedésével és bruttó laksűrűségével, valamint

c) az ott foglalkoztatott dolgozók, vagy más céllal oda bejárók (szórakozás, vásárlás) számával.

Városaink jövő fejlődését ezért elsősorban a lakosságszám alakulásának szempontjából kell mérlegelni.

Dr. Perényi Imre és dr. Faragó Kálmán vizsgálatai szerint hazánkban a racionalis városnagyság 60—120 000, esetleg egyes kivételes esetekben 180—200 000 fő körül alakítható ki. Tudomásom szerint városhálózatunk távlati fejlesztési terve sem irányozza elő ennél nagyobb település egységek kialakítását. Mivel vizsgálatainkból — mint azt dr. Perényi Imre professzor is leszögezte — a *világvárosi* méretet eleve *kizártuk*, hiszen Budapestünk csak egy van, Miskolcnál (150—160 000 fő) csak kevéssel nagyobb, de többségükben 100—120 000, illetve ennél kevesebb lakosságszámú városokkal kell számolnunk. Jellegzetesen történelmi városmaggal rendelkező városaink, Győr és Székesfehérvár kivételével rohamos fejlődésre nem számíthatnak.

A magyar városközpontok, mint azt a beszámolók is megállapították, *horizontális jellegűek* és még legvárosiasabb településeinkben sem érik el az átlagos 2 emeletes beépítési magasságot. Ha tehát ezeket eredeti jellegükben meg akarjuk tartani, a bruttó laksűrűség a városközpontokban 200 fő/ha alatt fog maradni. A laksűrűség értékének csökkenése várható, ha középületek, irodaházak, üzletek foglalják el a terület nagyobb részét. Ez természetesen újabb fontos kérdéseket vet fel. Ott maradjon-e a városközpont ahol a történelem folyamán kialakult, vagy a beépítési súlypont eltolódásának megfelelően új élő városközpontokat alakítsanak-e ki és a régi muzeális rezervátumként változatlan maradjon? Ez a probléma meghaladja elhatárolt hozzászólásom keretét.

A két feladatkört külön-külön vizsgálom.

Városi közlekedés

A városi közlekedés két főtenyezője :

- a) az egyedi járművek és gyalogosok,
- b) a tömegközlekedés forgalma.

Egyedi közlekedés

A közúti járművek és gyalogosok közlekedése felveti az utak teljesítőképességének, a közlekedési terület elégtelenségének problémáját. A megoldás különösen a szűk utcákkal rendelkező régi városközpontokban nehéz.

A vizsgálatokhoz szét kellene választani :

az *átmenő* és a helyi *célforgalom* járműveit.

Adatom sajnos csak 1953—57. évekről van. Az akkori forgalomszám-lálási eredmények szerint az átmenő forgalom viszonylag kevés volt. A legmagasabb arányszámmal Hatvan 30%, Gyöngyös 28%, Székesfehérvár 25% szerepelt. A gépjárműközlekedés azóta bekövetkezett erős fejlődését is tekintve ezek a számok már túlhaladottnak tekintendők.

Az átmenő forgalmat a történelmi városközpontok előtt le kell választani (Pécs, Vác, Kecskemét, Gyöngyös sikeres kísérletek). Ez a művelet viszonylag kis áldozattal mindenütt elvégezhető.

A jövő fejlődésében a gépjárművek aránya, különösen az ipari és idegenforgalmi centrumokban rohamosan növekszik, de hovatovább a mezőgazdasági jellegű városokból is kiszorítja az állati erővel vontatott járműveket. A gépjárműveknél a kerülő út alig jelent idővesztést, így mindenképpen módot kell találni arra, hogy az átmenő forgalom ne a történelmi központon haladjon keresztül.

Belterületen nagyobb átvágásokat ne tervezzünk, a csak *közlekedési szempontból kezdeményezett szanalás* rendszerint nem gazdaságos. Két pont közt a menetidőt a városi közlekedésben nem a két pont távolsága, hanem az utazási sebesség határozza meg, ezt pedig számos más tényező nagyobb mértékben befolyásolja, mint a távolság.

A belső városrészek úthálózatának *teljesítőképességét a jövőben* feltétlenül növelni kell.

Ennek két módja van :

- a) forgalomtechnikai eszközök, korszerű közlekedésrendészeti tervezés,
- b) bontási-, építési munkálatok végrehajtása.

Az Egyesült Államokban — ahol köztudomás szerint a közlekedési terület hiánya a legégetőbb probléma — beható vizsgálatokat végeztek a közlekedéstechnikai eszközök hatásának felmérésére.

A Washingtoni Állami Terv- és Szabványbizottság megállapítása szerint az utcák teljesítőképessége a következő arányokban növelhető :

a) nagyíves bekanyarodás megszüntetése	9%
b) főúton hosszabb zöld jelzés adása	14%
c) autóbuszforgalom kitiltása	14%
d) teherforgalom kitiltása.....	25%
e) egyirányú forgalom bevezetése	23%
f) az úttest egyik oldalán parkolási tilalom	67%
g) a parkolás teljes megtiltása, kétirányú forgalom	78%
h) a parkolás teljes megtiltása, egyirányú forgalom	134%

Mint látjuk, kevés költséggel és főként a műemlék épületek kímélésével is elérhető a forgalom javítása. Ezzel szemben a rendkívül költséges 2 forgalmi sávra kiterjedő úttestszélesítés csak 75%-os javulást hoz. Bontással és építéssel tehát csak akkor kísérletezzünk, ha a többi lehetőséget már mind kimerítettük.

Szűk belterületi utcákban gyakran alkalmazott módszer az ún. árkádositás (teljes, részleges, egy- vagy kétoldali). Ez csak akkor hatékony, ha teljes forgalmi sávszélesítésre nyújt lehetőséget. Korlátozott célja lehet a gyalogos forgalom javítása, egyes szűkületek megszüntetése is.

Az árkádos megoldást megnehezítik:

- a) a határoló épületek traktusmélységeinek, emeletmagasságainak különbségei,
- b) lejáróküszöbök, lépcsőházak, ha benyúlnak az árkádositási sávba,
- c) az épületek állékonyságának biztosítása (régii vegyes falazatoknál a veszély fokozódik),
- d) városképi, műemlékvédelmi szempontok érvényesítése,
- e) közművezetékek elhelyezése (ez kapcsolódik a közműalagutak problémájához, melyre még visszatérek).

Tömegközlekedés

Elsősorban azt a városképi szempontból fontos kérdést vetem fel, szükség van-e a magyarországi történelmi városközpontokban *vezetékes tömegközlekedési eszközre* (villamos, trolibusz). A válaszom egyértelmű, egy két kivételtől eltekintve, NINCS.

Megállapítottuk, hogy egy 100–120 000 lakosú városban megfelelő vonalelosztás mellett egy-egy vonal mentén a csúcsórában is óránként legfeljebb 5000 utas jelentkezik. A korszerű csuklóautóbusz teljesítőképessége egy vonalon 8000 fő/óra. Két-három jól vezetett és járművel megfelelően ellátott autóbuszvonat tehát a forgalmat le tudja bonyolítani. Jó példa erre Pécs, ahol a korszerűtlen, részint egyvágányú villamosközlekedést két ütemben megszüntették. Az autóbuszok a forgalmat nagyobb zökkenő nélkül átvették.

Vidéki városaink közül Miskolcon kiugróan nagy a fajlagos utazási igény, 1959-ben lakosonként 574 év volt. Ha ezt 600-ra felkerekítem és egy 100 000 lakosú városra vetítem, napi 165 000 utazást kapok. Ebből kedvezőtlen 2,5-es egyenlőtlenégi tényezővel számolva a csúcsóra utasszáma 17–18 000 fő. Ezt három vonalra szétosztva egy vonalra 6000 utas jut. A valóság tehát közeljár az elméleti úton meghatározott 500 fő/óra értékhez.

Miskolc a kivételek közé tartozik. Településszerkezete egy irányban hosszban elnyúlt. Vasútállomása és a nagy tömegeket foglalkoztató munkahelyek az elnyúlt település két ellentétes végén fekszenek. Hosszirányú közlekedési vonala csak egy van, itt tehát továbbra is szükség lesz a nagyobb teljesítőképességű villamosra. Szeged és Debrecen területi kiterjedése igen nagy, a villamosközlekedés ezekben a városokban is indokolt, de a villamos elkerülheti a történelmi városmagot.

Az elmondottak alapján javaslataimat az alábbiakban foglalom röviden össze :

1. Az átmenő forgalmat a történelmi városközpont elkerülésével kell keresztülvetetni.

2. A belső úthálózat teljesítőképességét olcsó, főként forgalomtechnikai eszközökkel kell növelni. Nagy bontások elkerülhetők, az árkádosítás lehetőségét meg kell vizsgálni.

3. A tömegközlekedést korszerű, nagy teljesítőképességű, jó vonalvezetésű autóbuszjáratokkal kell kiszolgálni

4. A városközpont bruttó laksűrűséget a rekonstrukciós tervezés során az ésszerű határok alatt kell tartani.

5. Kerülni kell sokmunkahelyes üzemeknek, vállalatoknak, nagy látogatottságú tömegszórakozóhelyeknek a történelmi városrészekben való elhelyezését.

6. Fel kell tárnai a gépjármű parkolás lehetőségeit a városközponton belül, de főként annak peremén.

7. Az utakat régies jellegű útburkolatokkal kell ellátni (kiskockakő, esetleg mintás színes kivitelben).

Közműellátás

Közművek alap-, illetve központi berendezéseit belterületen csak kivételes esetekben telepítik. Villamos erőművek, gázgyárok, gáztartók elhelyezése ipari területen történik. A vízellátás és csatornázás alaplétesítményeinek a helyét már a természeti adottságok befolyásolják, de rendszerint ezek sem

kerülnek a városközpontba. Előfordulhat esetleg az, hogy régi tornyokat víztoronyként használnak fel, ilyen esetben azonban a városképi követelmények kielégíthetők. A közműveknél a kapcsolat tehát nyilván a vezetékhalózatra szorítkozik.

Városképi szempontból a felszín fölötti látható vezetékeket, tartóoszlopokat kerülni kell. Ahol mód van rá, a vezetékeket oszlopok helyett az épületekre kell felfüggeszteni, bár még a huzal átfeszítés is zavaró. Külön kell foglalkozni a közvilágítás megfelelő megoldásával. Szűk, régies utcákban előnyös lehet a stílusosan kialakított lámpákban elhelyezett gázvilágítás (pl. budai várnegyed). Forgalmasabb útvonalakon ez a világítástechnika már nem elegendő, itt igyekezni kell a kielégítő fényerejű gázkisülésű csöveket a városrész hangulatát nem zavaró keretbe beilleszteni. A legkedvezőbb színhatás elérésére is törekedni kell.

A szűk utcákban új vezetékek elhelyezésénél problémát főként a helyhiány jelent. Gyakran van szükség az előregedett vezetékek (főként régi víz-elvezető csatornák) kicserélésére. Új fővezetékekkel el kell és rendszerint el is lehet kerülni a történelmi városközpontokat.

Új közművezetékek elhelyezését súlyosbítják az új szabvány előírásai.* A szűk utcákban nem lehet betartani a vezetékek közt előírt távolságokat, és a mélységi elrendezés is nehézségbe ütközik. Kedvező előfeltételek esetén előnyös lehet az árkadosítás ebből a szempontból is.

Műszakilag legtökéletesebb megoldás a *közműalagút*.

Előnyei:

1. Kis helyen sok vezeték helyezhető el.
2. Az útburkolatok gyakori bontása elmarad, ami előnyös
 - a) forgalom ritkább zavarása,
 - b) a baleseti veszély csökkenése,
 - c) a mentők, tűzoltók járműveinek akadálytalan közlekedése,
 - d) a bontások után elkerülhetetlen utólagos üledések és a kapcsolatos kátyúképződés elmaradása, végül
 - e) az út ismételt helyreállítási költségének megtakarítása szempontjából.
3. A közművezetékek egy térben vannak, így
 - a) állapotuk, működésük ellenőrzése könnyebb,
 - b) javításuk, cseréjük olcsóbb,
 - c) kapacitásuk növelése akár csere, akár második vezeték elhelyezése révén egyszerűbb,
 - d) a víz- és gázvesztések a jobb fenntartási lehetőségek miatt csökkennek, a vezetékek élettartama nő.

Ezekkel az előnyökkel szemben azonban több *hátrány* is jelentkezik:

1. Az építési költségek magasak,
2. A beruházás nincs megfelelően kihasználva, tehát nagy az amortizáció, mert
 - a) a méretek a járhatóság biztosítása érdekében főlegesen nagyok,
 - b) a távlati fejlesztés céljaira is szabad teret kell fenntartani.

* M. Sz. 7487/1—8. lapok.

3. A gázvezetékek, ha azok is a közműalagútban kapnak helyet, károkat okozhatnak, mert:

- a) erősebb a többi vezeték korróziója,
- b) a gázszivárgás robbanási veszélyt jelent.

4. A vízvezeték szabadon van, csőtörés esetén az egész alagutat pillanatok alatt elönti a víz.

5. Közel vízszintes terepen a csatorna — mert állandó esésben kell vezetni — mélyebbre kerül és kibújik az alagútból.

6. A gyenge- és erősáramú vezetékek túlközel kerülnek, egymás működését zavarják.

7. Nagyobb a fagyveszély, mert az alagút állandó szellőztetéséről kell gondoskodni.

8. A házi bekötéseket beépítetlen ingatlanokra is előre el kell készíteni, ha el akarjuk kerülni az útburkolatok felbontását, ez pedig megint kihasználatlan beruházásokkal jár.

9. Fenntartási munkák közben a közművek dolgozói egymás vezetékeit megsérthetik, ami állandó vitákra ad okot.

Ha az előnyök és hátrányok mérlegét elkészítjük, azt kell mondanunk, hogy közműalagutak építését csak abban az esetben tervezzük, ha ez a megoldás elkerülhetetlen.

A közműprobléma megoldásának vizsgálata nem korlátozható a történelmi városközpontokra. Az egész település közművesítésének kerettervére van szükség. Csak ennek és a távlati fejlesztés szempontjainak ismeretében lehet a legmegfelelőbb megoldásokat megtalálni.

Különösen a vízgazdálkodási közművek megoldása veti fel a problémák egész sorát. Gázellátás egyelőre kevés városunkban van, távfűtésnek a történelmi városközpontokba való bevezetése valószínűtlen, ez főként a nagyobb új lakóegységek kérdése. Az elektromos és távközlő vezetékek megfelelő vezetése nehézséggel nem jár, ezért néhány szóval még a *vizellátás* és *csatornázás* szempontjaival foglalkoznék.

Vidéki városaink víz- és csatornázási ellátottsága nagyon el van hátrálva. Különösen érvényes ez a megállapítás a csatornázásra.

A 62 város lakosságának 57,2%-a, mint *vízzel ellátott* szerepel a statisztikában. Ez nem sok, de a való helyzetnél még mindig kedvezőbb képet mutat. Ebben a számadatban ugyanis a közutaktól 200 m távolságban lakók is benne vannak. A vízvezetékhalózatba bekötött ingatlanok az egész ingatlanállománynak csak 21,7%-át alkotják.

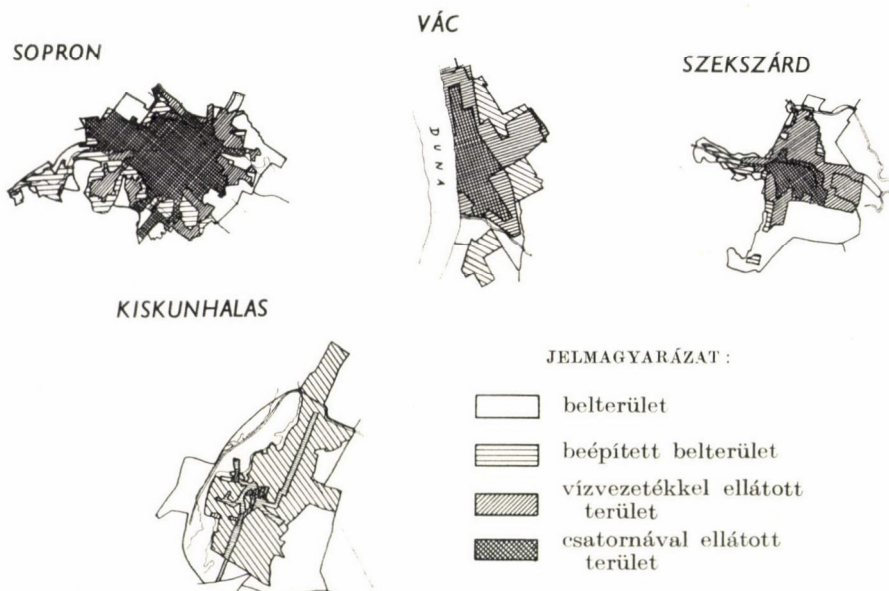
A *csatornázási ellátottság* jellemző 2 számadata: 39,6% a lakosság-számhoz és 16,7% az ingatlanok számához viszonyítva. A közeljövőben tehát mindkét területen *hatalmas fejlesztési munkákra* van kilátás.

Vizsgáljuk meg, mennyiben érinti ez a fejlesztés a történelmi városközpontokat. Mint már említettük, vizsgálatainkat elegendő a vezetékhalózatra korlátozni. A vezetékhalózat fejlettségét az 1 ha-ra jutó vezeték-hossz az ún. „fajlagos sűrűség” jellemzi. A 62 város átlagában ez a mutatószám *vízvezeték csőre 30 fm/ha, csatornára 16,7 fm/ha*. Ha a történelmi jellegű és értékes városmaggal rendelkező városainkban megnézzük ezt a két mutatószámot, azt találjuk, hogy a vízcsőhálózat sűrűsége legnagyobb — 99 fm/ha — Esztergomban és legkisebb — 44 fm/ha — Szegeden. A csatornahálózat legnagyobb sűrűsége Székesfehérváron 54,5 fm/ha, Debrecenben 21,5 fm/ha.

Eszerint a történelmi városokban *mindkét közműnél a minimális sűrűség is nagyobb, mint az országos átlag*. Ha a két közműfajta együttes sűrűségi mutatóit kiszámítjuk, ennek sorrendjében a legsűrűbb hálózattal rendelkező városok a következők:

Vác	Keszthely
Székesfehérvár	Eger
Esztergom	Győr
Sopron	Veszprém
Pécs	Miskolc

A történelmi városok tehát *víz- és csatornahálózattal jól el vannak látva*, amiből az következik, hogy a fejlesztési munkák során ezek központjaiban viszonylag kevesebb vezetéképítésre lesz szükség.



Ugyanerre az eredményre jutunk, ha a beépített területek és a víz-, illetve csatornahálózattal ellátott területek kiterjedését és elhelyezkedését vizsgáljuk.

A mellékelt ábrán *Sopron* és *Vác*, tehát két történelmi város, *Szekszárd* egy régi megyeszékhely és *Kiskunhalas* egy mezőgazdasági jellegű kisváros területi ellátottságát tüntettük fel. Az ábra szerint:

a vízzel ellátott területek mindenütt nagyobbak a csatornával ellátottnál,

a teljes beépített terület nagyobb a közművesített területnél,

a történelmi városokban az ellátott terület zárt és a városközpontot magában foglalja,

a mezőgazdasági jellegű városban az ellátott területek viszonylag kicsinyek, csatornázva csak egyes szigetek vannak, a vízellátás pedig sávos, a főbb útvonalak mentére szorítkozik.

Ezek a megállapítások megerősítik azt, hogy a történelmi városközpontokat *a vezeték építések kevésbé fogják érinteni.*

A javaslatok a következők:

1. A városközpontokba központi közműlétesítményeket lehetőleg ne telepítsünk.

2. A fővezetékekkel meg kell kerülni a városmagot.

3. A városközpontok laksűrűsége ne növekedjék, illetve közműigényes intézmények ott elhelyezésre ne kerüljenek. Így elkerülhető, hogy a még használható vezetékhalozatot a kapacitás elégtelensége miatt kelljen átépíteni.

4. A közművezetékeket lehetőleg térszín alatt kell elhelyezni. A térszín fölötti létesítményeket be kell illeszteni a városképbe.

5. A közvilágítást esztétikusan és a városépítési együttes hangulatának megfelelően kell megoldani.

6. Szükség esetén közműalagutat lehet tervezni esetleg árkadosítással kombinálva.

Azt hiszem, hogy befejezésképpen az eddig elmondottak alapján válaszolhatok az önmagának feltett kérdésekre is. A válaszok a következők:

ad 1. A kiválasztott két mérnöki jellegű igény a magyar városokban nem jelentkezik túlzott mértékben.

ad 2. Hazai viszonyaink közepette gondos mérlegeléssel megtalálhatók a megfelelő műszaki megoldások.

ad 3. A mérnöki igényeknek és a városépítési szemléletnek a szembenállása nem szükségszerű.

ad 4. A mérnöki és városképi igény egyaránt kielégíthető, a szempontok egybehangolt érvényesítése révén.

DR. JÓZSEF BORSOS

Der Prozeß der Urbanisation erhöht die Bedeutung der technischen Konstruktionen in der Struktur des Städte. Es muß geklärt werden ob der technische Rationalismus und die städteästhetische Anschauung notwendigerweise antiästhetisch sind oder nicht. Diese Frage wird unter Berücksichtigung vom Verkehr und von der Versorgung mit öffentlichen Werken der ungarischen historischen Provinzstädte analysiert.

Die Verkehrskapazität des engen Straßennetzes vom Stadtkern läßt sich mit verkehrstechnischen Mitteln um 9 bis 134% erhöhen. Auch die Möglichkeit der Arkadenbildung kann in Betracht gezogen werden. Nach unseren Angaben werden die historischen Stadtzentren vom Durchgangsverkehr — besonders vom Frachtverkehr — in erheblichem Prozentsatz vermieden. Die Verkehrsinteressen benötigen in den Innengebieten der Provinzstädte sogar in der fernerer Zukunft keine größere Abbruchsarbeiten.

Die Analyse der Angaben des Massenverkehrs zeigt, daß in einer Stadt von 100 000 Einwohnern, selbst bei der Verkehrsspitze, nur mit 6000 Passagieren zu rechnen sei. Der moderne Autobusverkehr entspricht der Beförderung von solchen Menschenmassen, und somit können jene Verkehrsmittel die das Stadtbild mit gebundener Bahn und mit Oberleitungen sehr beträchtigen, vermieden werden.

Redner empfiehlt den Durchgangsverkehr vom historischen Stadtzentrum abzuleiten, die Verkehrskapazität des inneren Straßennetzes mit verkehrstechnischen Mitteln und mit Arkadenbildung zu erhöhen, und für den Massenverkehr Autobusse einzusetzen. Es ist jedoch angezeigt, im Stadtzentrum die Brutto-Wohndichte nicht über gewisse rationelle Grenzen hinaus zu erhöhen, keine größere Massen beschäftigende Betriebe und keine Vergnügungslokale dort anzulegen und für die Parkierung einer großen Anzahl von Kraftfahrzeugen am Rande des Zentrums, entsprechende Vorbereitungen zu treffen.

Die Probleme der Errichtung von Kommunal-Werken analysierend, wird festgestellt, daß mit Rücksicht auf das Stadtbild das Anlegen von Leitungen über dem Terrain zu vermeiden ist. Man muß prüfen ob in den engen Gassen nicht die Notwendigkeit und Möglichkeit bestehe durch Tunnelbau die Schwierigkeiten des Anlegens von Kommunal-Werken zu lösen (viele Leitungen in einem kleinen Raum, das häufige Aufreißen des Straßenpflasters unterbleibt, die Erhaltung der Leitungen ist einfacher). Von den Leitungen der Kommunal-Werke nimmt die Fernheizung den größten Raum ein, deren Einführung in das historische Stadtzentrum aber selbst in der ferneren Perspektive nicht wahrscheinlich erscheint, da diese Arbeiten die innere Umgestaltung unter Denkmalschutz stehender Gebäude notwendig machen würden. Die spezifische Dichte des bestehenden Wasser- und Kanalisierungsnetzes ist in den historischen Stadtzentren hoch, so daß der Bau von neuen Leitungen voraussichtlich nicht notwendig sein wird.

Die Gestaltung der versorgten Gebiete wird auch mit Abbildungen veranschaulicht. Die Erhöhung der Wohndichte ist natürlich auch vom Gesichtspunkt der öffentlichen Werke nicht wünschenswert. Die öffentliche Beleuchtung soll und kann im Einklang mit dem Stadtbild gelöst werden.

Seiner Ansicht nach können auf dem Gebiete des Verkehrs und der Anlegung von Kommunal-Werken in ungarischer Beziehung die entsprechenden technischen Lösungen mit sorgfältiger Planung gefunden werden, so daß die Konstruktionen das Stadtbild nicht stören und die technischen und architektonischen Gesichtspunkte in Einklang gebracht werden können.