

AZ ÚJ VÁROSHÁZA

AZ ÚJ VÁROSHÁZA ügyében felmerült viták indokolttá teszik, hogy a Magyar Szemle is foglalkozzék ezzel a kérdéssel, mert mindig figyelemmel kísérte a főváros rendezésének főbb állomásait és különösen olyankor lépett előtérbe tárgyilagos bírálatával, amikor különböző egyoldalú vélemények zavarták össze a közönség Ítéletét.

Az új Városháza építése olyan kérdés-csoportot foglal magában, ahol egyrészt a városi polgárság jelentős vagyonának felhasználásáról van szó, másrészt dönteni kell egy olyan városrész kialakításáról, ami nemcsak az utcaképet befolyásolja, hanem a város belső szerkezetére is kihat és hosszú időn át több generáció életkörülményeit fogja érinteni. Természetesnek és egészségesnek kell találnunk ezért, hogy sokan foglalkoznak a gondolatokkal és különböző felfogások különböző megvilágításba helyezik a kérdést.

Ahhoz, hogy önálló és mégis tárgyilagos véleményt alakítsunk ki ebben a közérdeklődést kiváltó vitában, előbb szükségünk van olyan támpontokra és irányelvekre, amelyek szigorú levezetésekén keresztül átfogó és tudományos alapokon szűrődnek le. Az így kielemezett irányelv szűkíti a megoldások és lehetőségek körét, de nem annyira, hogy tág teret ne biztosítson az egyéni felfogásoknak. Érmek a rövid eszme-futtatásnak tehát az a célja, hogy ismer-

tesse mindazokat a körülményeket, melyeket a mai városrendezési tudomány ebben a kérdésben mérvadónak ítél.

Tudjuk, hogy a főváros pár hónappal ezelőtt tervpályázatot írt ki a Városháza átalakítására. A pályázat lényege a következő volt. A mai Városháza területén lebontásra kerülnek az összes épületek, kivéve a Városházutcai részt, amely műemlék-jellegű. A lebontások révén felszabadult területen kell elhelyezni az új Városházát és a városi közüzemek székházait. Az új építkezés kapcsán a Károly király-utat ki kell szélesíteni. A lezajlott pályázat eredményéből megállapítható volt, hogy a Városháza kibővítése és az üzemi székházak elhelyezése egy olyan új épület felépítését jelenti, amely kb. két és félszer akkora területet foglal el, mint a régi Városháza megmaradó része és annak 3 emeletével szemben 9 vagy 10 emeletes. Nyilvánvaló, hogy a megmaradó műemléki rész el fog törpülni a hatalmas épületkolosszus mellett. Végeredményben az építkezés gigantikus mérve volt az, ami felrázta a közvéleményt és egymás után jelentek meg cikkek, értekezések és hozzászólások az új Városháza felépítésének kérdéséhez. Ezek közül kell említenünk bárcziházi Bárczy István gondolatát, aki az új Városház helyét a Ferenc József-híd és Horthy Miklós-híd között a Dunaparton jelöli meg, főleg városképi szempontokat hangoztatva. Árkay Bertalan pedig az Erzsébet-híd és a Ferenc József-híd közötti Dunapart városképét kívánja az új Városházával megjavítani. A múltban felvetődött gondolatok közül szintén csak a lényegesebbeket említsük fel. Hoepfner Guidó az Erzsébet-térre kívánta emelni az új Városházát, tornyával az Andrássy-út tengelyében, Vargha László pedig a Károly király-út másik oldalán, a Madách Imre-tér közelében tervezte az új Városháza és egyéb középületek csoportját. Vágó László az újlipótvárosi Dunaparton képzelte el az új Városházát. A Magyar Mérnök- és Építészegylet egy ankét keretében akarja összegyűjteni az elgondolásokat, hogy abból leszűrje a helyes megoldások eredményét.

Véleményem szerint az egyenként igen érdekes gondolatokat mindaddig nem lehet összehasonlítani és tárgyilagos képet készíteni róluk, amíg nem tisztázzuk előzetesen, hogy melyek azok a szilárd pontok, melyekhez a mérlegelés során igazodnunk kell. A következőkben megállapíthatjuk azokat az irányelveket, amelyek eddig a középületek elhelyezésében mérvadók voltak.

Az öntudatos városrendezés eddigi történetében háromféle általános vezérszempontot találunk a középület elhelyezésére vonatkozóan. Kezdetben, a múlt század második felében a szépészet, a századfordulón a pénzpolitika, míg a közelmúltban a közlekedési követelmények adták meg a vezérlő szempontokat. Az építészetben elterjedt cél- és okszerűségi irányzatokkal párhuzamosan, időben kissé elkésve, hasonló törekvések mutatkoztak a városrendezésben. A mai modern városrendezés minden téren a célszerűségi szempontokat ismeri el elsősorban, így a középületek elhelyezésénél is; a közlekedést, pénzpolitikát és a szépészetet a célszerűségi szempontok alá rendeli. Ezt a megállapítást vegyük az első kiinduló pontnak és vizsgáljuk meg egy kissé alaposabban.

Mit jelent a célszerűség az elhelyezésben? Az építészetben a célszerűség az épület használhatóságát jelenti a falakon belül. A városrendezési célszerűség viszont abból áll, hogy az épületet igénybe vevő közönség teljessége legkönnyebben és legegyszerűbben tudja az épületet megközelíteni. Vizsgáljunk meg egy példát: határozzuk meg egy létesítendő iskolának a legcélszerűbb helyét. Egy nagyobb körzetet kell tüzetes vizsgálat alá venni, lehetőleg az egész várost. Az egyes iskolák bizonyos számú tanuló befogadására vannak méretezve. A laksűrűségi statisztika segítségével meg tudjuk állapítani, hogy a tanulóknak ez a száma mekkora körzeten él. Ez a terület jelenti az iskola hatókörzetét. Az egyes iskolák hatókörzeteit a város térképén megfelelő nagyságú körökkel ábrázolni tudjuk. A körök között kimaradó részek jelentik azt a területet, amelynek lakossága nem rendelkezik megfelelő távolságú

iskolával. Nyilvánvaló, hogy a körök között lévő legnagyobb terület igényli leginkább az új iskolát és hogy ennek az új iskolának legcélszerűbb elhelyezése a kimaradó terület mértani középpontjában van. A Városháza hatókörzetét lényegesen egyszerűbb megállapítani, mert hiszen az egyenlő a város közigazgatási területével. Sokkal nehezebb azonban a Városháza hatókörzetének célszerűségi középpontját meghatározni. A Városháza akkor van célszerűen elhelyezve a városban, ha ez nemcsak a mértani, hanem a laksűrűségi és a közlekedési súlypont közelében fekszik. A célszerűségi középpont meghatározása mérnöki feladatnak nevezhető, mert hiszen a mértani középpont, a laksűrűségi középpont és a közlekedési legfőbb gócpont számszerűen meghatározható. Mielőtt ezt a középpontot meghatároznók, gondoljuk még át, hogy milyen egyéb szempontokat kell majd az elhelyezésnél figyelembe venni. A Városházának több évszázadon keresztül kell teljesítenie a reábizott feladatokat, tehát nem elég, ha a célszerűségi középpontot a mai város életében határozzuk meg, hanem meg kell állapítanunk azt is, hogy ez a középpont a jövőben milyen változásoknak lehet kitéve. A célszerűségi középpontnak a jelenben és a jövőben való meghatározása után kell, hogy számításba jöjjenek azok az irányelvek, amelyek a múltban vezérszerepet játszottak, tehát a közlekedés, a pénzügy és a városkép szépsége. Mind a három alárendelt szempontnál ugyanúgy kell eljárunk, mint a helymeghatározásnál, vagyis nemcsak a jelenre, hanem a jövőre is kell gondolnunk.

Ezek után próbáljuk megállapítani a jelen városának célszerűségi középpontját. Amint mondtuk, ez három részből áll, területi, laksűrűségi és közlekedési középpontokból. Ez a három különböző helyre kerülő pont háromszöget alkot a város belsejében és ennek a háromszögnek a belsejében, valószínűleg a mértani súlypontjában található a Városháza célszerű helye.

Budapest jelenlegi területének mértani középpontja a Szabadság-tér déli felére esik. A mai laksűrűség középpontja a Royal-szálló és a Magyar Színház közötti területre. Közlekedési középpontja kevésbé határozható meg matematikailag, mint az előbbieket, azonban a távolsági főforgalmi utak irányát is figyelembe véve, megállapítható, hogy a főváros forgalmi középpontja az Apponyi-tér környékére esik. Ha ezt a három középpontot mint háromszöget képzeljük el, akkor megállapíthatjuk, hogy a mai Városháza jó helyen fekszik.

Vizsgáljuk meg ezek után, hogy ez a célszerűségi középpont a jövőben milyen mozgásnak lesz kitéve. Vizsgáljuk meg elsősorban területileg. A közigazgatási határok megváltoztatásának a kérdése már nagyon sokszor szőnyegen forgott, de még máig sem vagyunk tisztában azzal, hogy egy általános változás, Nagy-Budapest kialakítása a fővárosra és környezetére előnyös volna-e? Bármiképp változnék meg azonban a városnak közigazgatási területe, mindenkor figyelembe kell venni, hogy a város egyensúlya emiatt lehetőleg fel ne bomoljék. Mint ahogy az eddig tervbevett nagy-budapesti határ kialakítása a mértani középpontot lényegesen nem is mozdítaná el. Nem így állunk azonban a laksűrűségi középponttal. A laksűrűségeket a jövőben többféle szempont befolyásolhatja. Egyik az az általános törekvés, hogy lakások céljára mindinkább igénybe veszik a jó levegőjű budai részeket. Ez nyilvánvalóan azt fogja eredményezni, hogy a laksűrűségi középpont keletről nyugat felé mozdul el. Ősi városrendezési törvény az, hogy a folyammenti városok a vízfolyás elleni irányban fejlődnek. Ösztönös törekvés ez, melyben az emberi természet keresi a tisztább és nem szennyezett víz környezetét. Ugyanígy keresi azt a környéket is, ahonnan a jobb levegő áramlik a város felé. Mind a két tétel azt bizonyítaná jelen esetben, hogy Budapest a jövőben a vízfolyás ellen északra, illetve az általános szélirány felé, észak-nyugatra fog fejlődni. Ezt az elméletet alátámasztja és megerősíti az a tény, hogy Óbudán az új híd építésével újonnan szabályozott,

ma még igen ritkán beépített területek várnak betelepülésre. Mindazonáltal ezekkel a szempontokkal ellentétben nem szabad elfeledkezünk arról, hogy a város lakosságának zöme a munkahelyek felé húzódik, már pedig a gyár- és iparvidék délkeletre való telepítésével számolnunk kell azzal, hogy a lakosság is ebben az irányban keres majd újabb lakóhelyet. Az újabb sűrű lakótelepülésre pedig úgy a VIII., mint a IX. kerület külső részeiben, valamint a még be nem épített lágymányosi részeken bőven van tér. Ha ezeket a szempontokat figyelembe vesszük, azzal a kissé szubjektív megítéléssel, hogy a gazdasági szempontok mindig hatásosabban érvényesülnek, nyugodtan megállapíthatjuk azt, hogy a laksűrűségnek dél felé való vándorlása valószínűbb.

Hasonló szempontok irányítják a közlekedési gócpont megváltoztatását is. Az ipari- és gyárvidék forgalma dél felé kell, hogy húzódjék, az e célra kijelölt övezetek irányában. A személyforgalom terén a ma még igen elhanyagolt állapotban lévő Kelenföldi pályaudvarnak gócponttá való kiépítésére kell gondolnunk, legvégül pedig arra, hogy a Ferihegyi-repülőtér és a hozzávezető építés alatt lévő gyorsforgalmi út és délfelé tereli a forgalmi közép-pontot.

Ezek után megállapíthatjuk, hogy a mai városháza helye a jövőben is meg fog felelni és amennyiben mégis más helyre épülne, az csak attól délre, vagy délnyugati irányban képzeltető el célszerűen.

Vizsgáljuk meg ezek után az alárendeltebb szempontokat, a közlekedési, pénzügyi és szociális kérdéseket. Előbb azonban még egy új fogalommal kell megismerkednünk: a pozitív hatókörzet fogalmával. A negatív hatókörzet vizsgálatánál megállapítottuk, hogy melyik helyen célszerű a középület elhelyezése. A pozitív hatókörzet ezzel szemben azt a területet jelenti, ahol az új középület felépítése mélyreható változásokat fog előidézni a közlekedési téren, a telekértékekben és a városképben. Amint tehát a közlekedés, pénzügyi és szociális kérdéseit vizsgáljuk a jövőben, akkor tulajdonképpen a pozitív hatókörzetet állapítjuk meg és ebből vissz következtetés útján egy újabb szilárd pontot nyerünk a középület helykijelölésénél.

A közlekedés vizsgálatát két részre kell bontanunk, a forgalmi és a várakozó-helyek kérdésére. A Városháza esetében a helyi forgalmi kérdés egyszerű. A mintegy 80 m-re kiszélesített Károly király-út és a Vilmos császár-út a várható forgalmi követelményeknek a jövőben is meg fog felelni. Az üzemek székházaival bővített Városháza azonban távolabbi forgalmi következményekkel is jár, ami a szabályozási tervek módosítását, vagy gyors keresztülvitelét teszi szükségessé. Így a tervezett középületsorozat sürgősen a Berlini-tér megoldását, az Andrássy-út belső torkolatának kialakítását, a Deák-tér és a Dunapart forgalmi kapcsolatának megteremtését és kihatna a belső körút, Rákóczi-út és a Kálvin-tér kialakítására is. Általában megállapítható, hogy a tervezett középületsorozat nélkülözhetetlenné tenné a Vilmos császár-út és a Kiskörút alatt lefektetendő földalatti gyorsvasút megépítését.

A várakozóhelyek jó megoldása is nehéz feladat volna az adott esetben. Nem vehetjük számítási alapul a mai forgalmi követelményeket, mert hiszen a jövőben kétségtelen fejlődésre kell számítanunk. Tapasztalat szerint 15—20 év alatt ér hozzánk a kisebb amerikai városok fejlődési periódusa. Ezekben a városokban manapság hasonló méretű középület előtt 4000 várakozó kocsira számolt területet. Amennyiben mi nem biztosítanánk hasonló várakozóteret, akkor a következő nemzedéket állítjuk megoldhatatlan, vagy igen költséges kérdések elé. Félős, hogy ha ma szűkkeblűen oldjuk meg a kérdést, akkor a jövőben kényszerrendszabályokhoz kell majd folyamodni, egészséges megoldások helyett. Amerikában, a tíz millió lakosú Pennsylvánianak pár-százezer lakosú fővárosában, Harrisbourg-ban hasonló tömegű középületsorozatot építettek, mintegy két évtizeddel ezelőtt. Nem számoltak a jövő forgalmi kívánalmaival. Ma már a környező utcák nem bírják a forgalmat levezetni és nincs megfelelő számú várakozóhely sem. Ahhoz

a nem kívánatos megoldáshoz kellett tehát folyamodni, hogy a különböző ügyosztályokon a hivatalos órákat másképp osztották be. A hivatalok nem 9-kor kezdődnek, hanem 8—11-kor és délután 5 helyett 4—7 között fejeződnek be. Így a csúcsforgalmakat 3 órára szórták szét. Az előrelátás hiánya miatt a forgalmi kérdések türehető rendezése érdekében a közönségnek vállalnia kellett az ezzel a rendszerrel járó kényelmetlenségeket. Hasonló rendszabályokhoz kell majd nyúlnia a következő nemzedéknek, ha ma nem gondoskodnánk megfelelő várakozóhelyekről. Jelen esetben még az a veszély is fenyeget bennünket, hogy a jövőben a közlekedési követelmények az Erzsébet-tér kertjét már teljes egészében várakozóhellyé alakítják át. Kocsitárolás szempontjából a városközi teleknek kétharmadrészét szabadon kellene hagyni az esetben, ha az egyharmadrész tízemeletes irodaházakkal épülne be. Még ez esetben is valószínű, hogy a jövőben földalatti várakozóhelyeket kellene létesíteni, ami mindezt a világon megbukott, mert kényelmetlen.

Látjuk ezek szerint, hogy a forgalmi kérdések vizsgálatánál a mai Városház helye nem bírja el egy középületcsoport felépítését, hanem csak a Városháza modernizálását és kibővítését. Mint kétségtelen tény állapítható meg, hogy a beépítés mérvének csökkentése a felvetődő közlekedési problémákat is csökkenteni fogja. Meg kell most vizsgálnunk közlekedési szempontból, mit jelentene, ha a Városházát nem a jelenlegi helyén építenék fel. A negatív hatókörzet vizsgálata alkalmával megállapítottuk, hogy az új Városháza jelenlegi helyétől célszerűen csak délre, illetve délnyugatra helyezhető el. Ennek következtében csak két felvetett gondolattal foglalkozunk, mégpedig a Gellértheggyel és a Műegyetemmel szemben lévő pesti Dunapartra tervezett elgondolásokkal. Mind a két esetben a forgalmi kérdések megoldása a dunaparti főközlekedési útvonalra kell, hogy támaszkodjék. A kisebb körzet forgalma és a mögöttes területek bekapcsolása városszabályozással megoldható. Mind a két javasolt hely mögött ugyanis elavult városrészek állnak, amelyek újraépítését éppen egy új középületcsoport tudná megindítani. A régi Városháza helyén felépülő középületcsoport a közlekedési problémákat fokozza és olyan megoldásra váró feladatokat teremt, amelyeket önmagukban kell megoldani. A Városháza áthelyezése esetén a közlekedési kívánalmak kielégítése összefonódik a nagy városszabályozási problémákkal, tehát a forgalmi kívánalmakat a pozitív hatókörzet ereje szerinti szabályozással lehet megoldani. Ezenkívül az áthelyezett Városháza pozitív hatókörzetében a főváros forgalmi rendszerét is átalakítja és ezzel módot ad arra, hogy az új forgalmi góc elterelő hatásával a túlterhelt és nem szélesíthető útvonalaknál a forgalom enyhítését idézzük vele elő.

A pénzpólitikai kérdések vizsgálatán felületesen kell áthaladnunk, többféle szempontból. A részletes és általános vizsgálat külön és ennél lényegesen terjedelmesebb tanulmányt tenne szükségessé. Az egyes kiragadott részek vizsgálata pedig téves következtetésekre adna alkalmat. Az ideális megoldást az ezidőszertint rendelkezésre álló anyagi erőktől függetlenül kell megállapítani. A mostani anyagi lehetőségekhez igazítani évszázadokra kiható létesítmények megoldását lehet tetszetős és reális, de sohasem okszerű és indokolt. A város anyagi lehetőségei aránylag a világ gazdasági politikájával együtt gyorsan változnak. Ami ma pazarlás és illúzió, a jövőben kisszerű és túl szerény lehet. Viszont ami ma gazdaságosnak látszik, lehet, hogy a jövőben tékozlásnak bizonyul. A pénzpólitikai kérdések vizsgálatánál tehát, ahol a nem szakértő leginkább véli megtalálni a szilárd pontot, amihez igazodni kell, ott találjuk a legtágabb lehetőségeket. Papíron be lehet igazolni, hogy a tervezett épületcsoport máshová helyezése 10—20, vagy 100 milliós többletkiadást jelent, de ugyancsak igazolható, hogy a pozitív hatókörzetben lévő városrendezési erők révén ezt a többletkiadást jövedelemmé lehet átformálni. Szakszerű és helyes megoldás egy átfogó és

tudományosan megindokolt program alapján azt a részletet megcsinálni, amire az anyagi lehetőség módot ad. Az anyagi kérdések vizsgálata annál kevésbé nyújt határozott bírálati alapot, mivel felbecsülhetetlen értékekkel és szerteágazó eredményekkel kellene számolni. Ez azonban már beletartozik a harmadik kérdéscsoport, a szépművészeti szempontok vizsgálatába.

A szépművészeti szempontok mérlegelésénél külön kell tárgyalnunk a hagyományt és a monumentalitást. A régi városházi részhez hozzáépített új városházi rész szépművészeti bírálatának tradicionális alapon, a műemlékek megbecsülésén és kiemelésén kell nyugodnia. Jelen esetben ez kétségtelenül ütközik az új rész monumentális, kiemelkedő hatásával. Általános megállapítás, hogy a beérkezett pályatervek szerint az üzemi székházakkal bővített Városháza önálló, monumentális, kiemelkedő létesítmény volna s ebben az esetben a műemléki rész szakszerűségi szempontból súlyosan kifogásolható helyzetbe kerülne. Azon a helyen, ahol megőrizni való akad a múltból, ott óvatosan kell bánni a hozzáépítés tömegeivel és méretezésével. A régi városházi rész finom, alárendelt és tapintatos kibővítése kitűnő alkalom volna egy művészi teljesítményre, a műemléki rész kiemelésével egy patinás új városház felépítésére. Egy határozott példa indokolja és megerősíti ezt a felfogást, ez a példa pedig a székesfehérvári városháza átépítése. Pár évtizeddel ezelőtt már készen állottak a tervek arra, hogy a lebontandó régi székesfehérvári városháza helyén felépítsék szecessziós stílusban az új monumentális városházát. Szerencsére akkor nem volt rá elég fedezet, az építkezés elmaradt és a műemlék-jellegű városházát nem rombolták le és nem is építették agyon. Így vált lehetővé a közelmúltban artisztikus, finom városházátépítés és bővítés, amely nemcsak a városnak büszkesége, hanem az egész országnak értéket jelent.

A szépművészeti kérdések vizsgálata határozottan szilárd pontot nyújt abban az értelemben, hogy műemlékhez nagyobb tömegű épületcsoportot hozzáépíteni az építészeti törvények megsértése nélkül nem lehet. Amint egy olyan épületcsoport építéséről van szó, amely lényegesen meghaladja a rendelkezésre álló műemlék-jellegű épületek tömegét, akkor már új városkialakító erőkként állunk szemben. Azt is városépítészeti alaptörvénynek ismerjük el, hogy egy önálló városrész kialakítására alkalmas épületcsoportot vagy egy új városrész létesítésére, vagy egy régi városrész megszüntetésére kell felhasználni. Városszépművészeti irányelvként kell megállapítanunk azt is, hogy a középületeket ma már nem szokták egy helyre csoportosítani, mivel ezt a város egyetemes szépsége minden esetben megsínyli. A középületek pozitív hatókörzete van hivatva arra, hogy a különböző városrészeket széppé, érdekessé és idővel rendezetté tegye.

Az a kérdés, hogy egyes üzemek székházai milyen különböző városépítészeti problémákat oldhatnának meg a maguk helyén, valamint hogy a tervezett dunaparti megoldások közül melyik lenné városképileg előnyösebb, már olyan kérdés, ami egyéni hozzászólás kifejtését igényelné, pedig ez jelen sorainkkal kapcsolatban nem célunk. Célunk csak az volt, hogy szigorú okfejtésekkel a további viták tárgyilagosságát és a helyes megoldás kiérlelését mozdítsuk elő.

Míg szerkesztőségi és nyomdai okokból a novemberben megírt fenti cikk csak most lát napvilágot, azalatt az abban megemlített mérnökegyeleti ankét lezajlott. Az ankét végén Sándy Gyula, volt műegyetemi tanár felszólalt s mint a Mérnök- és Építészegylet egyik legrégebbi tagja, kijelentette, hogy ilyen értékes, színvonalas akciója a Mérnökegyletnek még nem volt. Tudatában annak, hogy az egylet nagyon kevés kivétellel a világ legrégebbi mérnökegyesülete, nyugodtan állapíthatjuk meg, hogy egész rendkívüli, még külföldi érdeklődésre is számottartó kari megmozdulásról van szó. Bár valószínű, hogy a Magyar Szemle külön cikk keretében

fog ezzel a mozgalommal foglalkozni, mégis nem lesz érdektelen a dkk alap gondolatával kapcsolatban egyes részletekre rávilágítani.

Véleményem szerint a cikk nyújt valamit, amit az anketon — annak természeténél fogva — nélkülözniünk kellett: a léptékhelyességet. Az egyes előadások kitűnően, magas színvonalon világították meg a kérdést egyes szempontokból, csak a különböző szempontok egymáshoz viszonyuló értékéről nem kaptunk összefoglaló előadást. Utolsó előadásban Magyary Zoltánt hallottuk, aki a közigazgatás célszerűségének szempontjait tartotta egyedül döntőnek és mérvadónak. Kijelentette, hogy a Városház építése építési feladat, de az elhelyezése nem város-tervezési, hanem csak közigazgatási és matematikai kérdés.

Tekintve, hogy gondolatmenete cikkünkkel egyezően indul, — félreértések elkerülése végett — pár szóval ki kell, hogy térjünk rá. Magyary Zoltán sokkal pontosabban kifejtette a város-súlypont kérdését, mint azt a cikk keretében tettük, azonban egy szót sem szólt arról, hogy ezek a súlypontok állandóan változnak, hogy mozgásukban bizonyos törvényszerűség van s hogy pályájuk sorsa összefüggésben van és irányítható a városrendezés által. Abban a percben, mikor a mozgásuk kutatásába vagy irányításába fogunk, már nem a közigazgatás célszerűségének tudományáról van szó, hanem városrendezésről, amit a cikk keretében igyekeztünk kifejteni. Magyary Zoltán nagy tudással és felkészültséggel tartott előadásán a megérzést kiküszöbölte, illetve az érzést logikájának szigorú és pontos szítáján szűrte keresztül, ellentétben úgyszólván az összes többi előadóval, akik a tudásukat szűrték keresztül szubjektív érzéseiken. Leginkább megérzett ez az átszűrés Kriszta Pál előadásán, aki a kérdés pénzügyi részét fejtegetve, bebizonyította, hogy a dunaparti megoldások legdrágábbika sem kerül többbe, mint a jelenlegi Városház lebontásra ítélt területének értékesítése. Számításának adatai bizonytalanok, éppúgy mint Petrovác Gyulának hasonló számítás alapján kihozott 100 milliós többletköltsége. A 100 milliós különbséget kitevő ellentétes nézetek a cikkünk pénzügyekre vonatkozó részének igazolására szolgálnak. Az, hogy a jobbik megoldás 20—30 millióval többbe kerül, az ebben a kérdésben nem számít. Ha ennek a városnak a polgársága tabáni viskók kisajátítására, homályos célért több, mint 30 millió jó koronát tudott áldozni, akkor a Városháza építésénél nem szabad, hogy megtorpanjon egypár millió különbségért, a legjobb megoldás érdekében.

Az anyagi kérdések gazdaságossá tétele, a szükséges eszközök előteremtése és a munkamenet sorrendjének évezredekre való eldöntése a városrendezés feladata. Az új Városház elhelyezésének kérdése, közigazgatási célszerűsége és pénzügyi szempontból való elbírálása is egy magasabbrendű, az önkormányzat jogainál sokkal magasabban fekvő városrendezési feladat.

A mémőkegyleti anket megállapította, hogy ennek az országos jelentőségű kérdésnek elvi eldöntésére a Fővárosi Közmunkák Tanácsa volna hivatva és ilyenirányú pályaterv kiírására fel is kérte.

Az anket bevezető előadásán vitéz Szerényi Zoltán, a polgármester álláspontjának tolmácsolója, kijelentette ezzel szemben, hogy a Városháza terveihez a Fővárosi Közmunkák Tanácsa már hozzájárult. Itt éppúgy, mint az anketon tettem, ki kell jelentenem, hogy a Közmunkatanács az új Városháza építéséhez, vagy elhelyezéséhez még elvben sem járult hozzá, már azért sem, mert azt nem is tárgyalta. A Károly király-úti városházi rész átépítésének kérdésével kapcsolatban megállapította a szabályozási vonalat, de még ennek az eldöntése előtt is szükségesnek tartotta nagyobb kiterjedésű terület szabályozására egy nyilvános tervpályázat kiírását.

Joggal feltételezhető, hogy az új Városháza elhelyezésének kérdésében a Közmunkatanács széleskörű — a fővárost és környékét is figyelembevevő — tervpályázat kiírása és elbírálása után fog dönteni, hogy ebben a kétségtelenül országos jelentőségű városrendezési kérdésben a szakembereket is megnyugtató döntést hozzon.

KAFFKA PÉTER