

312253

STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK

SZERKESZTI: DR. ILLYEFALVI L. LAJOS

A BUDAPESTTEL SZOMSZÉDOS KÖZSÉGEK ÚT- ÉS KÖZLEKEDÉSI VISZONYAI

ÍRTA

RUISZ REZSŐ

77. KÖTET

1. SZÁM

KIADJA: BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS STATISZTIKAI HIVATALA

Ára 5 pengő

Stat. O. 997/77.

STATISZTIKAI KÖZLEMÉNYEK

SZERKESZTI: DR. ILLYEFALVI L. LAJOS

A BUDAPESTTEL SZOMSZÉDOS KÖZSÉGEK ÚT- ÉS KÖZLEKEDÉSI VISZONYAI

ÍRTA

RUISZ REZSŐ

BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS HÁZINTOMDÁJA

300353

TARTALOMJEGYZÉK.

Bevezetés

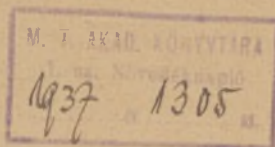
A Budapesttel szomszédos községek útiügyi viszonyai

	Oldal
1. Budapest és a szomszédos községek úthálózatának vonalvezetése	6
2. A Budapesttel szomszédos községek belső úthálózatának vonalvezetése	14
3. A Budapesttel szomszédos községek települési jellege	24
4. A Budapesttel szomszédos községek úthálózatának hossza és kiterjedése	28
5. A Budapesttel szomszédos községek útburkolatai	33
6. A Budapesttel szomszédos községek útfenntartási költségei	36

A Budapesttel szomszédos községek közlekedési viszonyai

1. A tömeges személyszállítás céljait szolgáló közlekedési eszközök vonalvezetése a Budapesttel szomszédos községekben	48
2. Gyorsvasút, közuti vasút, trolleybusz és autobusz szerepe a fővároskörnyéken ...	61
3. Viteldíjképzés a fővároskörnyéki forgalomban	64

Befejezés



Bevezetés.

Budapest legégetőbb problémája, a harminc év óta megoldásra váró kérdés mindfokozottan követeli napjaink során is megoldását. Budapest világvárosi fejlődése során hamar szűknek vélte különben bőre méretezett határait és túl futott messze perifériáiba. A település szétszóródásának első és legfontosabb oka talán épen a bőre méretezettségben rejlett, illetőleg abban, hogy a felesleges területek felett a város vezetősége nem tudott eléggé uralkodni.

Célunk azonban nem lehet most az, hogy a szertetelepültség okait kutassuk és a másfélmilliós agglomeráció fejlődésének útját fejtegessük, hanem hogy az újra felbukkant problémával szembenézzünk. Szembenézzünk, de nem azzal a céllal, hogy a megoldás mikéntjét kutassuk, hanem elsősorban azért, hogy feltárjuk azt a helyzetet, amely épen ma fentáll. Nem szabad a kérdés felvetésével egyidejűleg állást is foglalnunk, az első és legfontosabb feladat az, hogy az összes adottságokat részleteiben feltárjuk és megismerjük Nagy-Budapestet, úgy, amint van.

A Nagy-Budapest problémát ezerszer vizsgálták már a multban is és a legkülönbözőbb vélemények hangzottak el megoldása érdekében. Valamennyi megoldás nélkülözötte azonban az alapos tárgyilagosságot, nélkülözötte a helyszíni ismereteket és megelégedett apró, rendszerint átutazóban szerzett benyomásokkal vagy egy-egy főutcán látottakkal. Pedig Budapest környéke épen úgy megérdemli a helyszíni tanulmányokat, mint ahogy az ilyenek a főváros egyes részeiről már nem egy esetben végeztek. Ahogy Budapest kerületeinek megvan a maga egyéni, érdekes jellegzetessége, úgy a főváros környéke is sok és újszerűen jellegzetes részből tevődik össze és csatlakozik a település igazi magjához, hogy azzal együtt jelentse Budapest agglomerációját.

Mert, hogy *a valóságban Budapest peremvárosaival egyet alkot*, ma már kétségen kívül tény és az egyesítés- vagy bekebelezésellenesek által is elismert. Ez önmagában is elég eredmény, mert még a közelmultban is voltak számosan olyanok, akik síkra szálltak a Budapestet környező községek önálló települési jellegének elismeréséért és azt állították, hogy teljesen különálló közületekről, egymással csak igen tág kapcsolatokban levő településekről van szó.



Amikor 1908-ban a *Bárczy—Harrer-féle javaslat először foglalkozott Budapest környékének kérdésével*, a közvélemény ezt a problémát még felfogni sem volt képes, nemhogy hamar magáévá is tudta volna tenni. A közbejött események a kérdést félretolták, sajnos tízegynéhány éven át mással kellett foglalkoznunk és amikor túl voltunk a reánk nézve oly szerencsétlen világháborún és az azt követő idők borzalmain, a probléma ijesztő jellegűvé fokozódva meredt szembe velünk.

Bárczy—Harrer még csak 120.000, a határokon kívül letelepedett lakossal és 14.000 lakóépülettel számoltak, napjainkban a fővároskörnyék már 26.241 hektár területet, közel félmillió lakost és 54.000 önálló épületet jelent. És a kitelepülés még korántsem veszített fejlődésének erejéből, amit leginkább bizonyít az, hogy már 1934-ben az adóösszeírásokon alapuló becslések tekintetbe vételével *Pestszenterzsébet lakossága elérte a 80.000-et*. Négy esztendőn belül 20%-os népességszaporodás az amerikai fejlődésű, de igen sokszor csak balkáni nivójú perifériákon azt jelenti, hogy 1940-ben Budapest környékén közel egymillió lakost számolhatunk meg és a megoldásra váró kérdések oly hatalmasokká növekszenek, hogy azokkal szembenézni már senki sem fog merni.

A problémák tömege és nagysága horribilis, tanulmányunkban pusztán az út- és közlekedési kérdések megvilágítására törekszünk és ennek ellenére is sokezernyi szerteágazó apróbb és nagyobb összefüggésnek létezését tudtuk végig vezetni. Kétségtelen, hogy ugyan épen a közlekedési kérdések képezik a kitelepülések életének legjelentősebb faktorait, *az út- és közlekedési viszonyok rendezése jelentheti elsősorban a teljes megoldás felé való haladást*, de ezek önmagukban még korántsem jelentik annak a munkának egészét, amit Nagy-Budapest érdekében rövidesen végezni kell.

A Budapesttel szomszédos községek útiügyi viszonyai.

A települések érhálózatát az utak és az utakban vezetett közlekedési hálózat alkotják. *Az úrendszer hálózatának milyensége és méretezettsége, nemcsak hogy sokban hozzájárul, hanem egyenesen döntő abban, hogy a település életfeltételei milyenek lesznek.* Mindenegybes településen belül lényegesen nagyméretű forgalom zajlik állandóan napról-napra, szinte mondhatnók, hogy a forgalom lüktető ereje nyújtja a település létének alapjait. A forgalom méretei pedig a település jellegéhez és nagyságához mértén változnak és rendszerint mértani arányban növekszenek annak fejlődésével még akkor is, ha időközben a közlekedési eszközök jellegében semminemű változás sem megy végbe. Igen természetes, hogy a közlekedési eszközök jellegváltozásával együtt fokozottan növekedett meg a települések úthálózatának fontossága.

Más alkalommal már kifejtettük azt, hogy település és közlekedés között a kölcsönhatások mily szövevényes hálózata áll fent, hogy ezek a kérdések mennyire egybekapcsolódnak és mennyire elválaszthatatlanok.¹⁾ Az úthálózati és közlekedési kérdések fontosságát mi sem hangsúlyozhatja jobban ki, mint ez a megállapítás, amit félszázadnál hosszabb időszakra vonatkozó megfigyelések tökéletesen igazolnak és alátámasztanak. A részletek bemutatása helyett elegendő talán csak arra rámutatni, hogy a nagyvárosfejlődés a gőzvasutak feltalálása előtt elképzelhetetlen lett volna és mai méreteiben az elektromos vasút, majd a gyorsvasút nélkül soha ki nem alakulhatott volna. De az alig egy évtizede forgalomba állított autobuszok egészen újszerű fejlődési irányt hoztak magukkal a települési formákba. Általánosságban mondhatjuk, hogy a településformák kialakításában sokkal nagyobb szerepe volt mindenkor a közlekedési eszközöknek, mint bármely más faktornak. Ebből a megállapításból azonban hamar következik az is, hogy a közlekedési hálózat megalkotásával mód van előre meghatározni egyes területek településeinek fejlődési irányát is.

¹⁾ *Ruisz Rezső* : Közlekedés és település kölcsönhatása Budapesten. Városi Szemle. 1933. 161.

Amikor tehát az út és közlekedési problémák megvilágításának munkáját végezzük, sohasem tehetjük ezt a nélkül, hogy rá ne mutassunk a települések jellegére gyakorolt befolyások szerepére és egyben arra, hogy a közlekedési kérdések irányításánál milyen szerepet kell szánni egy céltudatos és észszerű telepítési politika szempontjaiból.

1. Budapest és a szomszédos községek úthálózatának vonalvezetése.

Ha Budapest és a vele szomszédos községek térképére csak egy pillantást is vetünk, azonnal könnyen megállapíthatjuk, hogy azokban jelentősebb városrendezési munkákat soha végre nem hajtottak. Az úthálózat nem a forgalom érdekében jött létre, hanem azért, mert a házakat egy oldalukkal valamerre mégis csak fordítani kellett. A lakóutcák ezreivel szemben sehol sem látunk fontosabb forgalomvezető útvonalakat, melyek hivatva vannak összegyűjteni tágabb területeknek más területek felé vezető áramlását. Budapesten belül a körutak, a *Nagykörút* és a *Hungária-körút* vonalvezetése mutat egyedül valami célszerűséget, egyébként csak a középkor közlekedési igényeinek megfelelő és már akkor kialakult radiális utak szóródnak szét a *pest-budai rév csomópontjából*. *Váci-út*, *Kerepesi-út* és *Üllői-út* a fentemlített körutakkal képezik a hatalmas agglomeráció úthálózatának legfontosabb tagjait, úgy helyzetüknél, mint a rajtuk lebonyolódó forgalom méreteinél fogva is. Sajnos ezek nem mindegyike tud megfelelni ma már annak a céljának sem, ami tulajdonképpen kellene, hogy legyen, egy-egy a fővárosba torkolló országút belső szakasza. Ezeknek a városon való áthaladás szempontjából fontos utaknak kell nálunk a belső forgalmat is felvenniök, így például a váci országúton nemcsak a Vácon túli országrészek és a nemzetközi forgalom éri el a fővárost, hanem a vele egybetelepült Újpest forgalma, azon keresztül Rákospalota és Fót, Alag, szinte helyinek nevezhető minden napos sűrű és intenzív forgalma torlódik egybe és zsúfolódik. Szerencsére a Váci-út budapesti szakaszának méretei egyelőre még bírják a forgalmat, de hova-tovább mindinkább érezhetővé válik annak szüksége, hogy Újpest, Palota stb. helyi forgalma céljából más bevezetőutakról is kell gondoskodni. A Budapesthez — a Duna balpartján — északról csatlakozó peremvárosok lakossága ma már a százezret jóval meghaladja és az anyavárossal állandó sűrű forgalmat tart fenn, amelyet teljes egészében egy egyébként is forgalmas útra zsúfolni nem lehet.

A Váci-útnak forgalmi sűrűsége¹⁾ az 1927. és 1928. évben végrehajtott forgalmi felvétel adatai szerint 1578 jármű, 4243 tonna terheléssel, az Erzsébet királyné-útjába torkolló Fóti-úton ugyanekkor 1273 jármű érte el a fővárost 3017 tonna terheléssel. A Fóti-út forgalmának egy részét Újpest felé vitte

¹⁾ A bevezető országutak forgalmára vonatkozó adatok Elischer, Haag, Münnich : Budapest szabályozása a közúti forgalom szempontjából c. munkájából származnak.

tovább, ahol az *újpesti Árpád-útra* 1411 jármű, 3295 tonna terheléssel jutott el. Bevezető országutaink forgalma mind hatalmasabb arányokat ölt. A városok felé irányuló forgalom nagy része szívesen kerüli el a vasutat és veszi igénybe fokozottan javuló országos úthálózatunkat. Főként áll ez a személyforgalomra és a pestkörnyéki kertészetekből, konyhakerti gazdaságokból a főváros piacaira irányuló teherforgalomra. Egy 1933. évi megfigyelés szerint¹⁾ a váci országúton napi 1000 személyautó, 400 teherautó és 800 szekér jutott el Budapestre, a fóti országútról pedig az Erzsébet királyné-útra 280 személyautó, 100 teherautó és 1000 szekér haladt át, míg a Fóti-út másik ágán Újpestre naponta 400 személyautó, 140 teherautó és 1000 szekér jutott el. Az egész forgalom tehát közel húsz százalékkal növekedett meg alig hat esztendő alatt és az 1935. őszén megindult újabb közúti forgalomfelvétel minden bizonnyal még inkább meggyőz bennünket arról, hogy a bevezető országutaknak mily hatalmas szerepük van.

Újpest, Rákospalota, Pestújhely és Budapest határai között ma csak három kapu van, a már említett Váci-út, a Szent László-út folytatásában nemrég megnyílt vasúti aluljáró és az Erzsébet királyné-út végén levő átjáró. Nem számítható ide a Béke-utca villamosvasúti aluljárója, melyen ugyanis közúti forgalom át nem mehet. Az átjárók egymástól való távolsága két-két kilométer és mind a három esetben forgalomtechnikailag teljesen helytelenül vannak kiképezve. Éles törések vannak a nyílegyenesen kivezető utaknak Budapest határán túl levő szakaszain, az utak hirtelen összekeskenyednek, burkolattal ellátott részük rendszerint a felére csökken a budapesti szakasz méreteinek és nemében is megváltozik. Pedig a forgalom méretei jelentősen megnövekednek a határon túl, mert a peremvárosok helyi forgalma is odakoncentrálódik, amivel szemben a kivezető utak budapesti szakaszain a határhoz közeledve már csak nagyrészt interurbán forgalmat észlelhetünk.

A forgalom levezetésének jobb megoldása érdekében való törekvések sohasem Budapest szándékain buktak el. A Béke-utcának továbbépítése céltalannak mutatkozik mindaddig, amíg Újpest a maga részéről nem hoz áldozatot a vasúti átjáró kiszélesítése ügyében és ezzel kapcsolatban nem szélesíti meg az újpesti Pozsonyi-utat, egyben pedig nem biztosítja ennek továbbvezetését akár az Erzsébet-, akár a Mária-utcán keresztül. Ugyanez a helyzet a Szent László-útnál is, ahol a főváros részéről teljesen hiába való minden fáradozás, mert a főváros határáig kivezető útvonal továbbvezetését mi sem biztosítja.

De ugyanez a helyzet az Andrássy-út folytatását illetően Rákospalotával szemben is. Jó folytatást talál a Rákos-útban, de az utóbbinak szűkre mérete-

¹⁾ Az 1933. évi adatok nem rendszeres felvétel eredményei, hanem a javadalmi őrségnek és az útkaparó személyzetnek megfigyeléseire támaszkodnak.

zettsége távolabbi perspektívát nem enged nyújtani már arról, hogy egy esetleges süllyesztett pályatestű gyorsvasúti vonalat itt elhelyezzünk. Az *Erzsébet királyné-útnak* helyzete ugyanez, a főváros határait elhagyva megszűnik fő forgalmi útvonal jellege és az addig nagyforgalmú útvonal folytatása egy szűk, keskeny és vakon végződő lakóutca.

Pestújhellyel szemben új összeköttetést nyújtana a *Telep-utca* is, főként azért, hogy *folytatása a pestújhelyi gróf Andrássy Gyula-út* ugyancsak keramitos burkolattal bír. Egy egyszerű vasúti átjáró mentesíthetné az Erzsébet királyné-utat a rajta torlódó forgalomtól, habár a Telep-utca befelé még nem nyújt teljesen ideális vezetést.

Budapest még nem építette ki a *Csömöri-utat*, mely mint a Thököly-út, sőt ezen keresztül a Rákóczi-út egyenes folytatása jelentős forgalomra számíthatna. Az út kiépítését azonban mindaddig, amíg Pestújhelyen nem mutatkozik annak folytatását illetően építési készség, mi sem teszi indokoltá, mert vakon végződő fővárosi utakról nem is egyről számolhatunk be.

A pesti oldal északi településeivel való kapcsolatok száma ma három, ezek mindegyike a peremvárosokban korrekciókra szorul, egyikük nemzetközi főútvonal. A *helyi kapcsolatok megkönnyítése céljából még négy újabb összeköttetés volna létesítendő*. A fővárosi oldalon ezek érdekében minden készen áll, talán egyedül a Csömöri-út kiépítése okozna gondot. Megnehezíti azonban a kapcsolatot a szomszédos városok nemtörődömsége és az összeköttetés megnyitása érdekében való munka elhanyagolása.

Az összefüggő úthálózat vonalvezetési hiányosságai a Rákóczi-út folytatásában, az anyavárostól keletre elterülő településekkel kapcsolatban ugyancsak fellépnek. Rosszak a belső városrészekben, de sok hiba van a határokon is. Amint az északra elterülő városrészek egész forgalmi volumenje a *Berlini-térre* torkollik, ugyanígy fut egybe a *Baross-téren* a keletről bevezető utak forgalma és a *Calvin-térre* a déli országutak minden kocsija. Igen természetes, hogy minél közelebb vannak ezek az osztóterek a város középpontjához, annál nagyobb rajtuk a forgalom és ennek levezetése annál több problémát okoz. A terek rendezése sokban hivatott megoldani a felmerült nehézségeket, de önmagában ezzel nem érhetjük el a kívánt célt, mert az alapokban rejlő hiba csak Budapest és szomszédos településeinek együttes városrendezésével és forgalmi hálózatának kiépítésével küszöbölhető ki. *Újpestnek, Rákospalotának ma a Váci-útra egybezsúfolódó forgalma nem kerülheti el a Berlini-teret, de ha Rákospalota és ezen keresztül a Fóti-út újabb összeköttetést kap, azonnal visszaesik a Váci-út forgalma és ezzel megszűnik a Berlini-tér túlszűfolttsága is.*

A *Rákóczi-útra* nemcsak a Kerepesi- és Thököly-utak forgalma torlódik, hanem az északi szektorból az Erzsébet királyné-útról, a déli szektorból a Kőbányai-útról és ezen keresztül a jászberényi országútról is ide áramlik a forgalom. A Thököly-útnak a Csömöri-útban egyelőre még hiányzik

folytatása. A Telep-utca nem pótolja ezt a hiányt, mert neki vezet a Zsolnay-gyár kerítésének és azon túl a körvasút töltésének, bár pestújhelyi folytatása készen volna. Ennek ellenére hatalmas forgalom gyűl össze a Thököly-úton és ennek csak igen csekély része vezetődik le a Hungária-körúton, majd a Stefánia-útnál és végül az Aréna-úton.

A Rákóczi-út forgalmának zöme a Kerepesi-út felől érkezik. A Kerepesi-úton a fővárost elérő forgalom sűrűsége 1927. és 1928. években végrehajtott három forgalmi felvétel átlagos adatai szerint 1124 jármű, 2221 tonna terheléssel volt. Hat év alatt a forgalom volumenje húsz százalékkal növekedett meg és 620 személyautó, 130 teherautó és 600 szekér volt a napi átlagban megfigyelhető. Ezek a számok azonban még nem fejeznek ki mindent, mert a Kerepesi-úton a BHÉV segítségével a keleti városrészek 34.000 lakója kapcsolódik a fővároshoz. Budapest részéről kifogásolható, hogy a Thököly-út segítségével *nem törekedett már a múltban szétválasztani a Kerepesi-út nemzetközi jellegű és országos forgalmát a helyi, belső forgalmi áramlatoktól. A Thököly-útnak, illetőleg az ehhez kapcsolódó és ma még kiépítetlen Csömöri-útnak, továbbá a transzverzális vezetésű Álmos vezér-útnak ezen a téren igen nagy hivatása volna.* A főváros részéről nem csodálható, hogy sem ezeket, sem a Rákosszentmihály szempontjából oly fontosnak ítéltető *Fogarasi-utat* eddig még nem építette ki, mert mit érnek ezek az utak mindaddig, amíg a szomszédos közületek részéről nem mutatkozik hajlandóság ezekbe bekapcsolódva az utak továbbvezetését biztosítani.

Az anyavároshoz keletről csatlakozó peremi települések egy kisebb csoportja, a *Rákos-vidék*, a Jászberényi-úton át kapcsolódik be. A Jászberényi-út, tekintve kisebb forgalmát, megfelel rendeltetésének. Az 1927 és 1928. évi felvételek szerint a forgalmi sűrűség napi átlaga 803 jármű, 1521 tonna terheléssel. A fővárosba torkolló utak közül ennél az egy útnál nem tapasztalható a forgalom lényegesebb növekvése, mert 1933-ban is csak 125 személyautó, 75 teherautó és 600 szekér volt megfigyelhető. A Jászberényi-út jelentősége azonban a tervbe vett államosítással minden valószínűség szerint növekedni fog, mert tervek vannak oly irányban, hogy *jászberény—heves—tiszafüred—debreceni irányban egy transzverzális országút épüljön ki*, mely nagyrészt hivatva volna átvenni a mai debreceni országút amúgy is igen nagy forgalmának egy jelentős részét.

De a jászberényi út Budapesten belüli szakaszán vannak vonalvezetési hiányosságok is. Nagy hátránya a jászberényi útnak, hogy csak a Kőbányai-úton át juthat be és ezen keresztül a hihetetlenül szűk Baross-utca jelent számára folytatást.

A Budapesthez délről csatlakozó peremvárosok szintén két útvonalon át érhetik csak el az anyavárost. Igen természetes, hogy *mindkét útvonal ismét nagy nemzetközi jelentőségű főút*, melyről igen ideális volna a helyi jellegű sűrű és terhes forgalmat elvezetni, számára jobb kapcsolatokat biztosítani.

Pestszenterzsébet, Kispest és Pestszentlőrinc, továbbá az ugyancsak ideszámítható Csepel végeredményben közel 200.000 lakosú városrész forgalmát nyújtják és zsúfolják össze erre a két útvonalra. A ceglédi országúton át naponta 1788 jármű érte el a fővárost 4077 tonna teherterheléssel és hat év alatt a forgalom mennyisége 28%-kal növekedett, 1933-ban a napi átlag már 950 személyautóban, 420 teherautóban és 1000 szekérben volt rögzíthető. Dacára a forgalom hatalmas méreteinek, annak, hogy ezen az egy úton át ma már több mint százezer ember kapcsolódik az anyavároshoz, még mindig nyoma sincsen olyan elgondolásoknak, melyek Kispestet és Pestszentlőrincet Kőbányán át újabb úttal kívánnák a fővároshoz vezetni. A főváros a Gyömrői-útnak burkolattal való ellátásával sokban előbbre vitte ezt a megoldásra váró kérdést, de munkája egyelőre csak lokális jelentőségű maradt; az úthoz Kispest nem nyújt csatlakozást. Ugyancsak nagyrészt hiábavaló munkának mutatkozott a főváros munkája, amikor kiépítette a Gyáli-utat és ennek folytatását, mert Kispest és Pestszenterzsébet határain még mindig nincs burkolattal ellátott forgalmi út, amelyen keresztül ismét Pestszentimre nyerhetne egészen új kapcsolatot a főváros felé. Ez az új útvonal, habár abban a szervi hibában szenved, hogy ugyanoda vezet, ahova az Üllői-út, nagyon sokat jelenthetne. Tulajdonképpen nem is annyira a szomszédos községeknek, mint inkább a megyének lenne szerepe ebben a vonalvezetésben, egy egészen Nagykőrösig vezető utat kiépíteni, amelyen át ennek a vidéknek jellegzetes konyhakerti, belterjes mezőgazdasága találna megfelelő utat a nagyvárosi piac felé.

A helyzet teljesen azonos Pestszenterzsébet felé is, amint arra már egyrészt rá is mutattunk. Százezer lélekszámú község alakult ki és nincs más kapcsolata az anyavárossal, mint egy állami út. A Budapesttel szomszédos községek fejlődésük során eddig még nem tudtak újabb utakat nyitni, valamennyien rajta függnék az állami úthálózatnak a fővárosba sugárszerűen befutó hálózatán. Akárhogyan készítette elő a főváros az újabb kapcsolatok kialakítása érdekében az új utakat, a határain sehol sem nyúlnak azok túl, megszűnnek, mert a fővároskörnyéki községek megelégedtek az állami úthálózattal, amit ingyen kaptak és zavartalanul használhattak helyi, belsővárosi forgalmuk céljaira is.

Amint az Üllői-út kiegészítése céljából sürgős szükség mutatkozik egy a Kőbánya—Gyömrői-út felé irányuló útnak megvonalozására, a nagykőrösi országútnak kiépítése Pestszenterzsébet szempontjából is igen fontos, de meg kell találni a lehetőséget ahhoz is, hogy Pestszenterzsébet kapcsolatot nyerjen valahogy Rudolf-utcájának folytatásában, a Ferencvárosi teherpályaudvar által védett vonalban és gondoskodás történjék abban az irányban is, hogy a Gubacsi-út se végződjék ismét csak vakon. A főváros környéki községeknek a városfejlesztési, rendezési kérdések iránti nemtörődömségének klasszikus példája látszik a Gubacsi-út továbbvezetési megoldásának

mai lehetetlen voltában. A Soroksári-út átlagos napi 1153 járművének egy jelentős része szaladhatna ma a Gubacsi-út—Mester-utca irányában, ha a legelemibb vonalvezetési elgondolás létezett volna a gubacsi pusztá fel-parcellázása idejében. Ma már nem elegendő áldozat a költséges útburkolat kiépítése, sokkal nagyobb befektetések és igazán mérhetetlen áldozatok kellenek ahhoz, hogy a soroksári transzkontinentális út forgalma részleges elvezetés útján legalább részben csökkenthető legyen.

Valamennyi említett országút Budapesttel szomszédos községi szakaszainak együttes hibája az, hogy minden városfejlesztési céltudatosság nélkül a közületek vezetősége nem fordított gondot sohasem arra, hogy *ezek az utak ne épüljenek teljesen be.* A Váci-út újpesti szakasza, a Kerepesi-út mátyásföld—cinkotai szakasza, az Üllői-út kispeszt—szentlőrinci szakasza, a soroksári országút pestszenterzsébeti szakasza végig teljesen be van építve, *a házsorok egészen az út árka mellé települtek, úgyhogy az utak esetleges kiszélesítése, amire pedig egyes esetekben már ma feltétlenül szükség van, csak horribilis áldozatok útján érhető el.* Ugyancsak meggondolatlanul létesültek a fontos és méreteiben is *jelentős forgalmat lebonyolító utak sűrű keresztutcákkal való metszései is.*

A felsorolt utakból lakóutcákat csináltak, holott azok rendeltetése elsősorban is forgalmi útvonal, mégpedig nemcsak a periferikus település, hanem egyben az ország minden egyes pontja és a főváros között. A forgalomnak a közútra való terelődése egyre inkább súlyosabbá teszi a helyzetet és az érdekeltségek részéről akció indult meg a főforgalmi útvonalaknak átépítése érdekében, vagy ha ez a jelen rossz pénzügyi viszonyok között még nem volna megvalósítható, legalább abban az irányban, hogy az útvonalak túlzott mértékű beépítését a kormányzat ne engedje továbbra is szabadon folyni.

A kereskedelmi minisztérium illetékes osztályai teljes mértékben tudatában vannak az utak beépítettségének hátrányaival és köztudomású, hogy újabb vonalvezetések felé törekvések tétettek. Azonban az országos irányítás és a főváros áldozatkészsége mellett sehol sem látjuk a környéki községek kezdeményezését, abban az irányban, hogy ezeket előbbre is vigyék. A ceglédi, bécsi és balatoni országutak bevezető szakaszainak új vonalvezetése jöhet elsősorban tekintetbe. *Azt, hogy a balatoni országút elkerülje Albertfalvának, Budafoknak, Budatéténynek az országútra kapaszkodott házsorait, egyedül a fővárosnak kell megvalósítania.* Az új vonalvezetés ugyanis úgy alakul, hogy a kiépítendő új szakasz legnagyobb része fővárosi területre jut. Kétségtelen, hogy ennek igen nagy előnyei vannak Budapestre nézve, de *végéredményben indokolt lenne, ha az új vonalvezetés költségeiben a felsorolt közületek is részt vennének,* mert a régi út most helyi jelentőségű lesz és tisztára az anyaváros és a peremi települések közötti kapcsolatot fogja szolgálni.

Albertfalva, Budafok, Budatétény és Nagytétény geográfiai helyzetüknél fogva ugyanis szintén egy útvonallal kapcsolódnak a fővároshoz.

Az útvonal forgalma 1927. és 1928. évek átlagai szerint 1383 jármű volt, 3160 tonna terheléssel, hat év alatt jelentős növekedéssel a napi átlag 700 személyautóra, 300 teherautóra és 700 szekérre emelkedett. Az épülő új útvonal jelentőségét nem kell részletezni, a nagy távolsági forgalmat lebonyolító út új szakasza nem lesz túlterhelve helyi forgalommal, mert az megmarad a régi vonalvezetésben. *Remélhetőleg sikerül elérni azt, hogy a hatalmas költséggel megépülő út egyedül a távolsági forgalom céljait szolgálja és ne létesüljenek újabb lakótelepek annak mindkét oldalán.* Sajnos törekvések vannak már most oly irányban, hogy a főváros létesítsen ezen új útvonalon környéki autobuszjáratot, hogy Budatétény fejlődése lehetővé váljék. Ha az útvonal beépülését és a környéki forgalomnak mesterséges ideterelését nem sikerül megakadályozni, akkor az új útvonal jelentősége elvész és odasüllyed, ahol ma van a Fehérvári-út és annak folytatása.

Budafok, illetőleg a Kelenvölgy és a Rózsavölgy új összeköttetéshez juthat a főváros által már kiépített *Ercsi- és Tétényi-utakon át*, ha ezekhez Albertfalva, illetőleg Budafok a szükséges folytatásokat megépítenék. Ezzel smét jelentős mértékben csökkenne a Fehérvári-út forgalma és teljes mértékben sikerülne azt a megfelelő keretekbe visszaszorítani.

A *Budaörsi-út* megfelelő jó összeköttetést nyújt a szomszédos mezőgazdasági jellegű települések felé és csak abban szorul korrekcióra, hogy a *Kelenföldi pályaudvar felett vagy alatt való átvezetés segítségével a Horthy Miklós-útba kellene bekötni*, mivel a ma még megteendő kerülő sok nehézséget okoz. A balatoni országút kiépítése során előreláthatólag erre sor kerül és akkor tökéletesen megfelel ez az útvonal rendeltetésének. *Forgalmi sűrűsége* további munkálatokat nem igényel, még 1933-ban is a napi átlag 60 személyautó, 25 teherautó és 500 szekér volt csak.

A *zsámbéki országútnak*, bár forgalma lényegesen nagyobb, mint a bicskeinek, jelentős korrekcióra szoruló részei nincsenek. A budakeszi-útnak az Olaszfator, de Budakeszi területén levő része is megfelelő a napi átlagos 600 személyautó, 400 teherszekér és 30 teherautó forgalmának. Nem is csodálható ez, mert sem a bicskei út, sem a budakeszi út nem kapcsolnak a fővárossal több nagy lélekszámú községet, százezret meghaladó lakossággal, ipartelepekkel stb. Magában véve ez a két útvonal bizonyítja azt, hogy az elővárosoknak a fővárossal való önálló összeköttetésének hiányából származnak azok az összes nehézségek, melyek bevezető útvonalainkat sajnos oly annyira jellemzik.

Buda északi részén ismét nem csatlakozik az anyavároshoz jelentős lakosszámú település. Három fontosabb útvonal éri el erről Budapestet, úgymint a *Hidegkúti-út, a Bécsi-út és a Szentendrei-út*. Utóbbi kettővel a főváros belső területén van inkább baj, Budapest határain túl terjedő szakaszaik nem szorulnak lényegesebb korrekcióra, bár célszerű lenne jelentős mértékben odahatni, hogy az útvonalak beépítettsége ne csapjon túlzásokba.

A *Hidegkúti-út forgalma* csak néhány kisebb mezőgazdasági jellegű településből adódik és a főváros turisztikai forgalmának főere. Átlagosan napi 280 személyautó, 350 szekér és 100 teherautó halad végig rajta, nem egész 2000 tonna terheléssel. Vezetése nem szorul korrekciókra, de célszerű lenne a *Törökvész-út folytatását kiépitni*, ha remény van arra, hogy ennek Budapesten túli folytatása is létrejön és újabb forgalmi vonal nyerhető. Különösen akkor lesz erre szükség, ha a bécsi útnak Óbudán át bevezető forgalmát ide akarjuk áttérlni. A Hidegkúti-út mindkét út együttes forgalmát lebonyolítani nem fogja tudni, de ha a Törökvész-út folytatása kiépül, úgy egyszerre két útvonal fogja szolgálni majd ugyanazon irányok bekötését a főváros felé.

A Bécsi-útnak fővároson túli szakaszával kevesebb baj van, mint a főváros határán belüli résszel. A *Bécsi-út nem képes a rajta lebonyolódó forgalom egyre növekvő méreteivel megbirkózni*. A szűk útvonal szerencsétlen tagolása folytán (a középén vezetett és szegélykövel elhatárolt villamos vasút lehetetlenné teszi az előzést és a személyautók kénytelenek a teherszekerek után döcögni) teljesen hasznavehetetlen. *Átlagos napi forgalma az 1927. és 1928. évekkel szemben 22%-kal növekedett meg hat év alatt és napi átlagban 300 személyautó, 250 teherautó és 700 szekér volt.* A *Zsigmond-tér új kiképzése*, mely a bontás alatt álló malmok helyén fog létrejönni, csak a legbelső szakasz helyzetén segíthet. Ahhoz, hogy a Bécsi-út fővárosi szakasza hasznavehető legyen egész házsorok lebontása volna szükséges, de szerencsére kézenfekvőbb egy új útvonal létesítése.

Közel ugyanez a helyzet a *Szentendrei-úton*, mely a még szűkebb és kanyargós Lajos-utcán át érhető csak el a Zsigmond-tér felől. *Fővároson kívüli szakasza az utóbbi években egyre jobban beépült*, úgyhogy célszerű lenne ez ellen még idejekorán fellépni. Az útvonal forgalma, napi 325 személyautó, 110 teherautó és 400 szekér, nehezen küzd meg a belső részek szűk utcasoraival. Remélhetőleg Óbuda rendezése során a *Lajos-utca helyére is egy széles útvonal fog kerülni*, de a Dunapart is megkapja a maga széles stradáját, melyhez folytatólag Békásmegyiernek kell gondoskodnia egy megfelelő útvonal létesítéséről. Az épülő Nánási-út már ennek érdekében sokat jelent és a római-part néven ismert üdülőhelynek forgalmát sokban hivatott fellendíteni.

Budapest és szomszédos községei között az első és *legfontosabb feladat* *önálló, helyi forgalom céljaira alkalmas új összeköttetések, útvonalak létesítése*. Abban az esetben, ha Budapest környékét bekebeleznék, úgy igen természetes, hogy ezen feladatokat a fővárosnak kellene megoldania. Minthogy nem valószínű, hogy a bekapcsolt területek a közteherviselésben arányosan vennék ki részüket, a szükséges összegeket Budapest polgárságának kellene viselnie. Későbbiek során, amikor a kérdésnek pénzügyi részét bontjuk fel a maga teljes részletességében, alkalmunk lesz az erre vonatkozó elgondolásokat megfelelő kritikai szemszögbe beállítani.

2. A Budapesttel szomszédos községek belső úthálózatának vonalvezetése.

A szomszédos községek és a főváros közötti úthálózat összefüggésének hiányaira rámutatva megemlékeztünk arról, hogy az utak vonalvezetése nem mindenkor ideális a környező községek határain belül sem és nincsenek azok egymással sem megfelelő módon egybekapcsolva, hacsak nem egy-egy országúton függnék egymáshoz tapadva. A szomszédos községek Budapesthez való csatolásának bármely módja esetén is az első és legfontosabb feladat az anyaváros és elővárosai közötti utaknak helyes megvonalazása és kiépítése. De sürgősen követnie kell ezt az egyes városok és községek egymás közötti kapcsolatait biztosító utak megépítésének is, mert különben ezek forgalma csak az anyaváros amúgy is jelentős forgalmat viselő útjaira zsúfolódik egybe.

Azonnal felmerül ennek során az a gondolat, hogy vajjon milyen szerepet tölthetne be egy Nagy-Budapest körül húzódó hatalmas körút. Jól tudjuk, hogy a körutaknak jelentősége korántsem olyan nagy, mint azt a múlt század várostervezői hitték. Az átlós vezetésű utaknak szerepe sokkal fontosabb, ezeket azonban már beépített városrészekben át most megépíteni igen súlyos problémát jelent, pótlására inkább egy körutas megoldással kell a helyzeten segíteni. Igen nagy tévedés lenne azt hinni, hogy Újpestnek nincs forgalma Pestszenterzsébettel vagy Budafoknak pl. Békásmegygyerrel. Sajnos a két Dunapart mellett nem vezet zavartalan forgalmat biztosító széles, gyorsforgalom céljaira szolgáló ideális útsáv és ez a forgalom mind a főváros szűk és keskeny utcáin át torlódik, zsúfolódik és szűrődik keresztül vagy a Hungária-körutat használja fel. Ezzel kapcsolatban rá kell mutatnunk arra, hogy a Hungária-körút szerepét nálunk igen sokan teljesen tévesen ítélik meg. A Hungária-körúton Budapest teherforgalmának igen tekintélyes hányada bonyolódik le és igen kár, hogy ennek a forgalomnak méreteit eddig még számszerűen sohasem figyelték meg.

A létesítendő új körútnak közel kellene maradnia Budapest határához, sőt Újpest felől jövet a Kerepesi-úton túl részben Budapest területére is kellene, hogy jöjjön, hogy Kőbányát átmetszve Kispestet, majd Pestszenterzsébetet érje el. Az új körút létesítésének azonban igen jelentős akadályai vannak. Újpest nem rendelkezik egyetlen olyan utcával sem, mely alkalmas lenne főútvonallá való átépítésre Rákospalota MÁV-telep felé. Újpest Rákospalotával csak a főti úton át érintkezhetik, vagyis a két peremváros egymással csak igen nagy kerülőn át találkozhatnak. Rákospalota Pestújhellyel közel egybeépült és jó kapcsolatot nyert. A létesítendő körútnak nyomait véljük fedezni a palotai Szentkorona-utcában, mely egyenes folytatása a pestújhelyi Báthory György-útnak, mely viszont tovább vezet és a rákosszentmihályi Rákóczi-, majd Farkas-utcába megy tovább Sashalmon át, amíg a Kerepesi-útba nem kapcsolódik. Ennek az útnak kiépítése most folyik, sajnos csak 4 méteres koronaszélességű makadám pályát létesít a törvényhatóság, pedig ezen út-

vonat forgalma állandó burkolatot és nagyobb szélességet fog igen rövid időn belül igényelni. Remélhető, hogy ugyanezen időig a BHÉV-nek párhuzamos vonalát felszedik és alapépítménye egy jobb út kiépítésére alkalmassá válik.

A Kerepesi-úttól tovább haladva Budapest területére kell belépni és *a még ki nem épített Nagyté-utcán át kell kapcsolatot keresni a Rákos-állomás bejárata előtti vasúti felüljáróig, majd azon keresztül a Drasche-téglagyár kertése mellett futó Tátra-utcán, azután az Akna-utcán át a Noszlopy-utcaig.* A Noszlopy-utca tekintélyes része ugyan még agyaggödrök felett vezet el, de kiépítése nem késhetik soká. A Noszlopy-utca ismét egy állomásnak, Kőbánya—Kispestnek bejárata előtt vezet át. Itt azután még keresni kell a leginkább megfelelő kapcsolatot Kispest utcáihoz. *A legideálisabb megoldás az lenne, ha a Hunyadi-utcával kapcsolat volna elérhető és ez az utca jelentős mértékben megszelídíthető lenne, mert ekkor csak egy, a személtvasúti vonal alatt megépítendő aluljáró hiányoznék ahhoz, hogy Pestszenterzsébet legfontosabb keresztirányú útvonalát a Nagy Sándor-utcat elérjük. A körút teljes hossza 20 kilométer lenne, ennek tekintélyes részén a vonalvezetés biztosítva is van, csupán esetleg szélesítésekre lenne szükség.* Tény ugyan, hogy ott, ahol a vonalvezetés még nincs biztosítva, csak jelentős áldozatokkal lehet azt majd elérni. Burkolva ennek az útvonalnak csak egy igen csekély része van, de előreláthatólag a Kerepesi-úttól Rákospalotáig rövidesen használható út lesz és ez már bizonyítani tudja majd azt, hogy *milyen jelentősége lehet egy a fővárost elkerülő körútnak, mely egybeköti a peremi településeket és kapcsolatot nyújt a sugárirányban összecsomósodó országutak között is.*

A budai oldal településeit morfológiai okok miatt nem lehet körültal egybefogni, de ezen az oldalon ilyen vonalvezetésre sokkal kevésbé is mutatkozik szükség, úgyhogy most már módunk lesz a továbbiakban az egyes települések belső úthálózatát vonalvezetés tekintetében vizsgálat tárgyává tenni.

Alag teljesen önálló úthálózattal rendelkezik, miután a Fóti-út átmenő szakaszának nem nagy jelentősége van. Alag útjaival egyáltalán nem kapcsolódik sem Budapesthez, sem a vele szomszédos Újpesthez, illetőleg Rákospalotához. A községnek a vasútállomástól délre elterülő része a Magyar Lovaregylet egytagban fekvő tulajdona, úgyhogy a település lakóutcai erre kapcsolatot nem is kaphatnak. A Fóti-út vasúti felüljáróján át lehet csak a budapest—váci állami úthoz jutni és azon keresztül áthaladva Dunakeszi lakott területein Újpestre. Alag településének jellegénél fogva más kapcsolatot nem is kíván.

Újpest utcahálózata és közlekedési vonalvezetése a tervszerűtlenséget messziről elárulja. Egy észak—déli és kelet—nyugati irányú főbb útvonal metszi át, ezek azonban nem valahol a város közepén, hanem annak egy szögletében találkoznak. *A váci állami út és a fóti törvényhatósági út Újpesten*

Árpád-utca néven képezik a forgalmi hálózat két legfontosabb erét. A Váci-út rendkívül keskeny, a rajta lebonyolódó forgalmat sűrűn zavarják meg hegyesszögben betorkolló mellékutcák és az amúgy is keskeny úttestet túlságosan mértékben veszi igénybe a villamos vasút és a villamos vontatású teherforgalom, mely az erre az útra települt gyárak forgalmát látja el. Feltétlenül sürgősen el kell innen a villamost távolítani és vezetéséről más irányban gondoskodni. Kézenfekvő erre a célra a Baross-utcai ág, melynek kapcsolatai ma még igen rosszak, de remélhetőleg ez könnyebben lesz korrigálható. A Baross-utca sem jelenti a legtökéletesebb megoldást, de Újpesten jó forgalomvezetés el sem képzelhető másként, mint csak úgy, ha a fél várost teljesen leromboljuk. Az utcahálózat kusza, meggondolatlan vonalvezetése egyenesen ijesztő és sokban hozzá fog járulni ahhoz, hogy Újpest elveszíti a pestkörnyéki városok között elfoglalt jó helyzetét. Újpestnek egyetlen utcája vezet helyes irányban, a Vasút-utca vonalvezetése megfelel a követelményeknek, de mivel a Vasút-utcahoz eljutni már igen nehéz, forgalma messze alatta marad annak, amit lebonyolítani képes lenne. Másik hibája pedig az, hogy Rákospalota felé minden folytatást nélkülöz és az újpesti vasútállomásnál véget ér. Sajnos Újpest az utóbbi években sem fordított gondot arra, hogy megfelelő vonalozású utcahálózatot létesítsen az egyre nagyobb mértékben Megyer felé terjeszkedő új településekben. Újpest forgalma évről-évre jelentősen növekszik és ezt a növekvő forgalmat hovatovább nem fogják levezetni tudni mai útvonalai, beépítettsége pedig csak igen hatalmas áldozatokkal engedi majd meg azt, hogy újabb vonalvezetések létesüljenek.

Rákospalota úthálózata szerencsére már nem ilyen nehézkes és bonyolult, sőt az átvezető főti törvényhatósági úton kívül már saját főforgalmi vonala is van. A Rákos-út jelentősége igen nagy, mert hosszában fut végig a város egészen és a főti útról is levezetést ad a főváros felé. Forgalma igen jelentős, bár sajnos számszerű adatok alapján nem ismerjük pontosan azt, hogy Budapestet az Erzsébet királyné-útnál elérő forgalomnak mily része származik innen. Rákospalota keresztirányú forgalma a Szentmihályi-úton bonyolódik le, mely ismét a Főti-útba kapcsolódik be. A Szentmihályi-út igen messze fekszik a főváros határától és így nem viszi azt a forgalmat, ami a városban keresztirányban is kifejlődik, így ez a forgalom megoszlik a határhoz közelebb fekvő kisebb jelentőségű utcákban, mint pl. az Arany János-utcában. A Szentmihályi-útnak szerepét nagymértékben volna hivatott a Szentkorona-utca átvenni, ha a fentebb említett körút megvalósulhatna. A Budapest határát jelentő körvasútsor közvetíti a Rákos-útról a budapesti Erzsébet királyné-út felé irányuló forgalmat. Rákospalota forgalmi hálózata megfelel a célnak, bár az említett Szentkorona-utca kiépítése sokban hozzájárulna ahhoz, hogy teljesen tökéletes is legyen az. Kár, hogy a Rákos-utat a még be nem épített Honfoglaló-telepen át nem kapcsolták be közvetlenül az Erzsébet királyné-út folytatásában levő vasúti aluljáróhoz.

Pestújhely sokkal kisebb település és jellegénél fogva sem kívánja meg azt, hogy főforgalmi úthálózattal bírjon. Tisztára lakótelep és így teljesen elegendő számára az, hogy egy oldalon, a *Gróf Hadik János-úton*, középen pedig az *Andrássy-útban* főforgalmi hálózata eleget tegyen a városka forgalmi szükségleteinek. A fővároskörnyéki községeket egybefogó körút kiépítése során keresztirányban nagyszerű útvonalat nyer. Jelentős kérdés ugyan még az, hogy Rákosszentmihálynak Pestújhelyen át való bekapcsolása a fővároshoz, mily mértékben fogja megnövelni ezeknek mai forgalmát. Ha Rákosszentmihály felismeri a Kerepesi-úttal szemben az Erzsébet királyné-úti útvonal helyesebb vezetését, meglehet, hogy Pestújhely fentebb felsorolt utcái szűkeknek fognak bizonyulni. Sajnos itt újabb vonalak vezetésére csak nagy áldozatok árán kerülhet sor és csak azzal lehet majd segíteni a bajon, ha Rákosszentmihály a fővárossal a Fogarasi-úton át újabb kapcsolatot is nyer.

Rákosszentmihály utcahálózata megfelel egy szigorúan kertvárosszerű település utcahálózatának. A főváros határával párhuzamos utcák között azonban egy sincs olyan, mely szélességi viszonyainál fogva alkalmas lehetne arra, hogy főbb útvonallá fejlesztessék. Szerencsére ebben az irányban azokra nincs is olyan nagy szükség, talán egyedül a körút érdekében kell majd házsoroknak hátrábbtolásáról gondoskodni. Ezzel szemben a keresztirányú utcák között kettő is, úgymint a *Károly király-út* és a *Rákosi-út* alkalmas arra, hogy radiális vezetésű főútvonallá alakíttassék. Mindkettőnek egyben szerencsés folytatása adódik a főváros területén is, úgyhogy a későbbi jövő folyamán a tervbevett Fogarasi-út kiépítésével Rákosszentmihály egészen új és értékes összeköttetést nyerhet, sőt rajta keresztül alkalom kínálkozik a gödöllői országútnak új, kevésbé terhelt szakaszokon keresztül való bevezetésére is.

Az egybeépült *Sashalom, Mátyásföld és Cinkota* sem rendelkezik önálló főforgalmi úthálózattal, a miskolci állami út és az isaszegi törvényhatósági közút képez mindent, amit főforgalmi úthálózatnak lehetne nevezni. Ezzel szemben *Cinkota* már érzi, hogy szüksége lenne egy útvonalra *Rákoscaba felé* és *Mátyásföld szeretne Kőbánya felé új utat kapni* vagy létesíteni. *Sashalom* számára elegendő a Kerepesi-út, mert egészen annak két oldalára települt, vagy pedig csak Rákosszentmihályon keresztül nyerhet újabb kapcsolatokat. A fentebb javasolt körút sokat javíthat úgy *Sashalom*, mint *Mátyásföld* helyzetén, bár utóbbinak más összeköttetést is kell keresnie a körúthoz, mert a Kerepesi-utat erre felhasználni nem lehet.

A sashalmi *Gizella-út* kiépítése abban az esetben, ha a főváros ennek folytatásában saját területén belül utat nyit, célszerűnek fog mutatkozni, mert akkor a létesítendő budapesti *Álmos vezér-útján* át a *Thököly-út* felé nyílik meg egy egészen új transzverzális kapcsolat lehetősége. *Cinkota* nem szorul önálló főforgalmi úthálózatra, egyedül az isaszegi országútból volna

fontos, ha Rákoscaba felé új összeköttetés nyílna. A Rákosvidéki négy község amúgy is kívül marad a tervezett körúton. A körutat érdekükben nem mutatkozik célszerűnek kivezetni, minthogy mind a négy település lényegében nem oly jellegű, mint az eddig felsoroltak bármelyike is. Egészen messze kitolt lakótelepekről, nagyrészt inkább még ma is mezőgazdasági jelleggel bíró közületekről van szó. Ha azonban ezeket Cinkotával összekapcsoljuk, úgy belekerülnek a létesítendő körútnak vonalába, mert egyrésztől Újpest felé, másrészt a már meglévő rákoskeresztúr—pestszentlőrinci kavicsolt megyei úton Erzsébet felé bármikor eljuthatnak.

A négy rákosvidéki község: Rákosliget, Rákoscaba, Rákoskeresztúr és Rákoshegy sem egymás között, sem önmagukon belül nem épített ki, de ki sem jelölt fontosabb forgalmi útvonalat. Rákosliget még csak nem is kapcsolódik be az állami vagy megyei úthálózatba. Rákoskeresztúron keresztül halad a jászberényi törvényhatósági közút, ennek egy szárnyvonala Pécel felé megy Rákoscabán át, egy másik szárnya Pestszentlőrincnek Rákoshegyen át. Egyébként csak a lakó utcák kusza halmaza és két vasúti hozzájáró út van itt. Az említett cinkotai kapcsolatnak kiépítésén kívül nincs is másra szükség, legfeljebb a Szentlőrinc felé vezető út burkolatának elkészítése indokolt.

Pestszentlőrinc főforgalmi úthálózata sem nevezhető ideálisnak, bár lényegesen több, átmenő forgalom szempontjából is jelentős útvonala van. Az Üllői-út szerepét kiemelni nem szükséges, azzal már a megelőzők során foglalkoztunk. Sajnos ma már Vecsés határáig, sőt azon is túl a vecsési Ganz-telepen is teljesen beépült mindkét oldalán, úgyhogy az útvonal esetleges kiszélesítése meglehetősen súlyos anyagi áldozatok árán lesz csak lehetséges.

A már fentebb is említett *Elischer-féle javaslat* szerint a közeljövőben szükségessé váló útszélesítés helyett sokkal célszerűbb lenne közvetlenül a Ganz-telepnél, még a vasúti átjáró előtt, a meglévő országutat a Gyömrői-út és Keresztúri-út találkozási pontjához átvezetni. Minthogy az egész terület² ma szántóföld, az út kihasítása nem jelent olyan nagy anyagi áldozatot és egyszer s mindenkorra el van kerülve a forgalmi nehézségeket okozó elővárosi átkelési szakasz, mely megmarad a helyi forgalom céljaira. Az országútnak a Gyömrői-útba való bekapcsolása a főváros szempontjából semmiféle áldozattal nem járna, egyedül Pestszentlőrinc területén kellene egy új 5 kilométeres útszakaszt kiépíteni. A Gyömrői-út helyenkint 20 méter szélességben keramittal burkolt útteste minden nagyobb forgalmi igényt ki tud elégíteni és minthogy a vonatkozó szabályrendeletek szerint ezen a vidéken csak gyárak létesülhetnek, biztosítva van, hogy a nagyforgalmú ceglédi országútnak Nagy-Budapest területére eső bevezetőszakasza nem fog lakóutcává átalakulni. A fővároskörnyéki községeknek Budapesthez való csatolása esetén ennek az új öt kilométeres vonalszakasznak minden költsége természetesen az új közületet terhelné, mert Budapest egy pillanatig sem hagyhatná meg

ezt a mai helytelen állapotot, hogy a legfontosabb és legnagyobb forgalmat lebonyolító országút több mint 20 kilométeren beépített területen át haladjon. Az új vonalvezetés megkívánja, hogy a budapesti Vaspálya-utca kiszélesíthessék, a Szállás-utca is kiépüljön, bár a Barabás-utca és Pongrác-út is jó összeköttetést nyújtanak.

Pestszentlőrincnek a ceglédi-út után legfontosabb útvonala a Pestszentimre felé vezető, még csak részben kiépített út. Ennek természetes vonalvezetése az lenne, ha az Üllői-útból a Dugonics-utcánál ágaznék ki és a Kápolna-utcán át a Szemere-major mellett elhaladva lépné át a szemétkasatot és érné el Pestszentimrét. A vármegyei tervek ezzel szemben az új utat tovább viszik az amúgy is túlszűrt ceglédi állami úton és csak a Petőfi-utcán át vélik kivezetni és a gloriét túl újonnan megépíteni. Nem veszik észre azt, hogy a cél elsősorban az kellene, hogy legyen, hogy ha már új összeköttetést építünk (ez az új út nemcsak Pestszentimrét kapcsolná Budapesthez, hanem egyben egészen Nagykőrösre volna kiépíthető, tehát a fővárosba irányuló mezőgazdasági áru-fuvarozás legfontosabb útvonala lenne), akkor azzal a meglevővel a lehetőségekhez képest minél jobban tehermentesítsük és minél nagyobb területet kapcsoljunk be annak vonzóterületébe. A nagykörösi törvényhatósági utat épen ezért nem is volna szabad az Üllői-útra rávezetni, hanem Kispest és Pestszentimrét határán kellene végig hozni. Egészen új területek nyernének kapcsolatot ilyen irányú vonalvezetés kiépítése esetén. A főváros részéről a bevezető szakasz már készen áll a nemrég kiépített Gyáli-útban, illetőleg ennek folytatásában. Kispest és Pestszentimrét szempontjából ennek az útnak mérhetetlen előnyei lennének és mindkét közület régebben megépítette volna azt, ha az útépités terén nagyobb önállósággal rendelkezhetett volna.

A radiális, bevezető főutakra keresztben fekvő utak száma Pestszentlőrincen sem sok. Az Üllői-útról a lőrinci vasútállomásra vezető Vilmos császár-út jöhet csak mint ilyen számításba, míg *fokozott jelentősége van az Üllői-utat metsző Petőfi-, Vármegye-utca vonalvezetésnek, mely a ceglédi vasút-vonalat szintmentesen metszve jut folytatáshoz a keresztúri útban és vezet Rákoskeresztúrhoz. Az előbb említett Cinkota—Rákosliget összeköttetés kiépítése után tehát remény lehet arra is, hogy egy Pestszentimréig vezető új útvonalunk lesz. Mint transzverzális forgalmi útvonal említésre méltó a Kápolna-utca, mely a fővároskörnyéki városok egyik legszerencsésebben vezetett útvonala.*

Kispest úthálózata úgy alakult, mintha egy teljesen önálló lakótelepülés céljaira készült volna. Egyforma szűk, sűrűn egymásután következő lakóutcák, úgy a ceglédi országúttal párhuzamosan, mint arra keresztben. Történt ez annak ellenére, hogy a város egyik oldalával két kilométernél messzebb nyúlik el az Üllői-úttól. A másik főutca jellegű út, a Szent Imre-út közel párhuzamosan előbbivel, attól legfeljebb 700 méternyire mer eltávolodni, vagyis még egy 1300 méter széles terület marad rajta túl, minden főközle-

kedési vonal nélkül.¹⁾ *A Nagykőrösi-út belső szakaszának kiépítése tehát igen indokolt lenne és Kispest számára mérhetetlen előnyt jelentene.* Nem kell itt másra gondolnunk, mint arra, hogy ezen az útvonalon Kispest legelhanyagoltabb vidékén, ahol a legközelebbi villamos megálló 1300 méteren túl van, autobusz vonalat lehetne létesíteni.

Egy keresztirányú útvonal létesítésének fontossága hasonló. Ebből a célból már most *meg kellene minden eszközt ragadni arra, hogy a Hunyadi-utca szélesítése keresztülvihető legyen.* A Hunyadi-utca képezi ugyanis Pest-szenterzsébet egyetlen keresztirányú útvonalának, a Nagy Sándor-utcának folytatását és a fentebb javasolt körútnak ez lenne a legideálisabb vonalvezetése. Sajnos a Hunyadi-utcának már az Üllői-úton túl nincs egyenes folytatása, amint egyetlen-egy utca sem halad át azon törés nélkül. Minthogy azonban a Hunyadi-utca egy térre torkollik, ezen keresztül folytatása számára már könnyebb új útvonalat létesíteni és itt egy igen rövid transzverzális szakaszra gondolunk, melyet a Vasgyár- illetve a Noszlopy-utca felé már javarészában a fővárosnak kellene kiépítenie. Igen természetes, hogy mindaddig, amíg Kispest az útvonalnak saját határai közé eső részét meg nem csinálta, Budapest részéről korai lenne minden építkezés vagy csak kisajátítás megindítása is.

Pestszenterzsébet főforgalmi úthálózata épen úgy, mint Kispesté egyáltalán nem alakult még ki. Jobb helyzetben van, mint szomszédja, mert a keresztirányban szükséges vonalvezetés a Nagy Sándor-utcában, mely egyébként is törvényhatósági út, biztosítva van. Sajnos a megye nem ismeri fel ennek az útvonalnak fontosságát és az még burkolattal sincs ellátva. Vagy talán az vezeti a megyét, hogy nem burkolja az egyes települések lakóutcait, mert ez könnyen odavezethet, hogy hasonló igényekkel lépnek fel más közületek is? Bár ez a Kispest és Pestszenterzsébet határát jelentő Nagykőrösi-út kiépítésére már nem vonatkozhatnék, mégsem kerülhetett sor ennek burkolására. Pestszenterzsébet egyébként ismét csak lakóutcák hálózatával rendelkezik, főforgalmi útvonalnak elégnék hitték telepítése során és sokan még ma is a Soroksári-utat, a zimonyi államutat, mely most egyben a transzkontinentális útnak kivezető szakasza is. *Főforgalmi vonal céljaira alkalmas lenne a Török Floris-utca, akár a Család- vagy Ferenc József-utca is.* Nem érdektelen, hogy az 1935 végén legalább részben burkolt, illetve kavicsozott utcák sorában ezek egyike sem szerepel, annak ellenére, hogy pl. a Ferenc József-úttal szemben a város határán túl a főváros már kiépítette a megfelelő összeköttetést. Semmi sem bizonyítja jobban, mint ez a tény, hogy *a fővároskörnyéki városokban komolyabb értelemben vett városfejlesztési elgondolás eddig nem volt. A Ferenc József-út pl. a kecskeméti transzkontinentális úttól*

¹⁾ Igen érdekes, hogy ennek a területnek a közlekedési hálózatba való kapcsolása érdekében, annak lakossága Budapest polgármesteréhez fordult és kérte támogatását. (1935. nov. 22-én).

épen két kilométernyire fekszik és közben nincs egyetlen egy burkolt vagy akár csak kavicsozott útvonala, mely megfelelné ennek a célnak, mert a Jókai Mór-utcának egyrészt nincs megfelelő folytatása, másrészt szélességéből sokat elvesz a közúti vasút vágánya. Ha rátekintünk Pesterzsébet burkolattal ellátott útjainak térképére, beleértve a kavicsozott utcákat is, azt látjuk, hogy minden mesterségesen a zimonyi országút felé kapcsol vagy egészen közel ahhoz párhuzamosan vele halad. Ezzel szemben a Jókai Mór-utcán túl kora ősztől egészen késő tavaszig a feneketlen sár honol. Pestszenterzsébetnek és Kispestnek a fővárosi szeméttvasút mindkét oldalán elterülő területei modern értelemben vett kertes lakótelepek létesítésére sokkal inkább alkalmasak, mint a két bevezető országút melléke. De ezek a területek sohasem juthatnak megfelelő közlekedés révén a fővároshoz közel, messzebb fekszenek, mint Monor vagy Vác és a legélelmesebb és tökeerős autbuszvállalkozó sem kezdhet semmit a főváros határán túl hiányzó utak miatt. Sajnos e két közület egyike sem tudta mindeztideig felismerni, hogy mit jelenthetne számára egy főforgalmi útvonálnak ilyenként való vonalvezetése és kiépítése.

Pestszenterzsébet meglévő főútvonalai is rettenetesekek. Elegendő *a Baross-utcán végig haladni. Annak ellenére, hogy a Horthy Miklós-útban végig húzódó állami út után itt bonyolódik le a város forgalmának legnagyobb része és villamos vasút is halad benne, keskeny, kanyargós, hullámos vonalvezetésű. Az Erzsébet-, Török Flóris-, Jókai Mór-utca legalább egyenesen, minden töréstől mentesen haladnak, bár a terepviszonyok kiegyenlítetlensége folytán ezek sem a legjobbak. Városépítészeti szempontból még jól vezetett lakóutcáknak sem ismerhetők ezek el.*

Ha a budapesti Hungária-körút megfelelő kapcsolatot nyer — amint az már tervbe is van véve — a Csepel-sziget északi végén lévő új hídhoz, akkor Csepel és a főváros közötti kapcsolatok teljesekek és a legjobb vonalvezetésűek lesznek. *A mai helyzetnek ugyanis az a hátránya, hogy a csepeli gyárvidék is végeredményben a Soroksári-útra szorul és azon keresztül kénytelen bejönni.* Csepel egyébként, mióta a vámmentes kikötő kiépült, nagyon jól kapcsolódik úgy a főváros, mint Pestszenterzsébet felé. Belső utcahálózata településének jellegénél fogva megfelelőnek ismerhető el. A Pesti-utca és a Bárány Weisz Manfréd-út, továbbá a Gyár-utca képezik a főforgalmi vonalakat. A kikötői Fő-út már a Budapesthez csatolt területen vonul végig és az említett utak ehhez jól vannak kapcsolva. Ha valamikor Csepel-sziget és Budafok között áthidalás jönne létre vagy csak állandó kompközlekedés tartatna fent, ennek hozzávezető útja is biztosítva van a Pesti-utca folytatását képező Báthory-utcában.

Amíg a pesti oldal peremi településeinek főútvonala-vezetését morfológiai tényezők sehol sem befolyásolták (egyedül Pestszenterzsébet homokdűnnéi vannak zavaró befolyással), addig *a budai oldal szomszédos községeiben* ezekkel sokszor kell komolyan számolni. A Budapesttől délre elterülő

négy közület: Budafok, Albertfalva, Budatétény és Nagytétény egybefüggő települést alkotnak. Albertfalva és Budafoknak kelenvölgyi, valamint rózsavölgyi része teljesen be van ékelve Budapest testébe, úgyhogy a forgalmi úthálózat megvonalozásánál nem szerepelhet ez a terület külön. Albertfalva valamennyi útja már könnyű burkolattal bír, mégsem fordítottak eddig gondot arra, hogy egyrészről a Budafoki-út meghosszabbítása, másrészről az Ercsi-útnak folytatásában főforgalmi szempontokból is jelentős utcahálózat alakuljon. A Kelenvölgy és a Rózsavölgy szintén az Ercsi-út tovább-építését kívánják, hogy a Fehérvári-úttól függetlenül érhessék el a fővárost és egyben saját településeik között is főforgalmi vonalat nyerjenek.

Budafokot annyira a Dunához szorítja a tétényi plató, hogy újabb összeköttetést legfeljebb a Dunaterület rovására nyerhet. Ennek oly sok előnye volna, hogy feltétlenül megfontolást igényel az a régebbi terv, mely erre szándékozta vezetni a balatoni országutat is. A balatoni országútnak a Kamaraerdőn át való vezetése és kiépítése után nem valószínűtlen, hogy ezt az újabb utat mégis csak meg kell majd csinálni, ha nem is a balatoni forgalom jobb levezetése érdekében, de Budafok szempontjából.

A balatoni országút nem fogja érinteni Budafokot, hanem végig halad Budapest területén a Kamaraerdő mögött és közvetlenül *Budatétény* területére jut. Budatétényt átszelve, kapcsolódik azután be *Nagytétény* házsorait megelőzőleg a mai vonalvezetésbe. Az új út tehát csak utóbbi két közület szempontjából jelentős, ezek azonban jellegüknél fogva amúgy sem állanak oly sűrű és intenzív kapcsolatban a fővárossal. Budatétény és Nagytétény utcahálózata egyébként megfelelő, minthogy elsősorban is csak arról lehet szó, hogy Budapest felé legyen egy jó útjuk, máskülönben a községeken belül nagyobb forgalom sehol sem alakul ki.

A budai oldal északon fekvő peremi közületei, *Pesthidegkút és Békásmegyer* egymástól teljesen függetlenek. Összekapcsolásuk morfológiai nehézségekbe ütközik, de arra egyébként sem sok szükség mutatkozik. *Pesthidegkút* forgalmi igényeit a *Máriaremetei-út* és a *Gróf Klebelsberg Kunó-út teljes mértékben ki is elégítik*. Újabb összekötő úthálózat kiépítése semmi esetre sem fontos, csak biztosítani kellene azt, hogy a Gróf Klebelsberg Kunó-útból, a sportteleptől kiágazólag, Kővár és Vöröskővár csúcsai között a jövőben egy út kiépítése ne okozzon komoly nehézségeket a Látói hegyi-út elérése céljából. Ez az új útvonal volna hivatva a főváros turisztikaforgalmát vinni a pilisi és a még távolabbi hegyvidékek felé.

Békásmegyer tulajdonképpen két részből áll: a főváros határa mellett elterülő Csillaghegyből és a tulajdonképeni közséből. A Szentendrei-út a leghelyesebb irányban halad és Csillaghegyet jól kapcsolja. A Római-part fürdő-forgalmának hatalmas növekedése azonban szükségessé tette a Nánási-út kiépítését is, amit a vármegye tanulmányunk megírása közben meg is indított. A Nánási-út a fővárosi Emőd-utcán át jó kapcsolattal bír a Szent-

endrei-úthoz, de szükségesnek mutatkozik a csillaghegyi Vasút-sornak a Dunapartig való meghosszabbítása és kiépítése is. A régi településen belül újabb útvonalak kiépítése nem mutatkozik szükségesnek, mert a mezőgazdasági jellegű község forgalma ilyen nem kíván meg. Célszerűnek mutatkoznék még egy transzverzális útnak kiépítése a község régi magja (a Hősök emlékművétől) és Csillaghegy között, mert ma csak egy földút biztosítja a legrövidebb kapcsolatot és egyébként csak a szentendrei országúton át lehet közlekedni.

Miután végigmentünk a fővároskörnyék mind a huszonkét községén és részleteiben is feltártuk azokat a tennivalókat, melyekre sürgős szükség mutatkozik egy egészséges, modern-forgalmú úthálózat létrehozatala érdekében, megállapíthatjuk, hogy a tennivalók száma igen nagy. Budapest, mióta Buda, Pest és Óbuda városaiból egyesítettet, több mint hatvan éven át tartó munkával tudta csak elérni azt, hogy összefüggő szerves úthálózat kösse össze lakótelepeit és vegye fel az egyes lakóutcák, de más-résről az egyes betorkolló országutak forgalmát is. Egy esetleges egyesítés azt jelentené, hogy Budapest újabb hatvan éves probléma előtt állana. *A fővároskörnyéki községek ugyan modernebb időkben alakultak ki és érték várossá, mint Óbuda, Buda és Pest, de sokkal elmaradottabb viszonyok között élnek még ma is, mint éltek annak idején a középkorból, tatárdúlásból világvárosnak induló települések.* A fővároskörnyék ugyanis a múltban, de még a jelenben is elmulasztott mindent, ami az észszerű és tudományos városfejlesztés célkitűzései közé sorolható rendezési vagy akár csak tervezési munka volna. Elmulasztotta azért, — az anyagiak hiányán kívül — mert soha sem volt alkalom arra, hogy *a fővároskörnyék összes községei egyszerre és egy időben dolgozzanak ki, közös elgondolások figyelembe vétele mellett egy mindenre kiterjedő városrendezési tervet.* Tudjuk, hogy Pestszenterzsébet lakosságszaporulata még 1930 óta is évi 4—5%-os és 1940-re megfogja közelíteni a százezres lélekszámot, vagyis hazánk második legnagyobb városa lesz, területileg szorosan beékelten Budapest és Kispest között, de nincs egyetlenegy olyan elgondolása sem, mely ezekkel karöltve próbálna valamilyen városfejlesztési problémát megoldani. Sem az utak rendezése, vonalvezetésük megválasztása, sem a közlekedési hálózat kiépítése tekintetében a peremi városoknak nincs önálló elgondolásuk. Ha ilyenre már mérhetetlenül fontos szükség mutatkozik, felkeresik a fővárost és annak kiépítését szorgalmazzák, de ez is csak igen ritka esetben történik meg. A maguk részéről megelégszenek azzal, hogy területük évről-évre egyre jobban betelepül, lakosságszámuk fejlődik, de hogy ezek részére új kapcsolatokat létesítsenek a fővárosi munkacentrumok felé, arra már sor nem kerül.

Budapest szempontjából tehát semmiesetre sem mutatkozik célszerűnek a mai helyzetben a fővároskörnyék bekebelezése, mert a megoldásra váró kérdések egyszerre a főváros nyakába szakadnának. Az első és legfontosabb tennivaló *a fővároskörnyék huszonkét közsületének városfejlesztési szempontból való*

egységesítése, és minthogy a városfejlesztés pénzt, sőt igen sok pénzt és befektetést is igényel, ez egyet jelentene a vármegyei fennhatóság alól való kivonással. A huszonkét község és város számára ekkor lehetne városfejlesztési tervet készíteni, mely természetszerűleg a főváros terveivel összhangban próbálná megoldani a Budapestkörnyék problémáit. Ahhoz azonban, hogy fejtegetéseinket tovább vezessük a végső konklúziók irányába, kutatásainknak még további eredményeit kell ismertté tennünk.

3. A Budapesttel szomszédos községek települési jellege.

Ha egy település főforgalmi úthálózatának tervezéséről van szó, az első tisztázandók közé tartozik az, hogy a település egészének, de egyes apróbb részeinek is milyen jellege van. Tisztára lakótelepülések számára egészen más utcahálózat kell, mint ipartelepek részére, mert ezek más és más jellegű forgalmat alakítanak abban ki. Útvonalaknak szűz területekre való tervezése pedig kihathat egy később oda települő közület összetételének alakulására is.

1. táblázat. A Budapesttel szomszédos községek beépített területeinek laksűrűsége.

Város, község	Terület ha-okban	Ebből lakterület ¹⁾ ha	A lakosság száma 1930-ban	Népsűrűség	
				általában	a lakott területen
Alag	1.021	227	3.015	2·9	13·3
Újpest mv.	1.733	700	67.400	38·9	96·3
Rákospalota mv.	2.628	500	42.949	16·3	85·9
Pestújhely	142	142	11.340	79·9	79·9
Rákosszentmihály	792	792	14.083	17·8	17·8
Mátyásföld	2.122	345	8.449	4·0	9·7
Cinkota		530			
Sashalom	325	319	11.792	36·3	37·0
Rákoscsaba	2.341	730	8.189	3·5	11·2
Rákosliget	89	70	3.112	35·0	44·5
Rákoskeresztúr	3.128	270	7.550	2·4	28·0
Rákoshegy	274	190	4.198	15·3	22·1
Pestszentlőrinc	2.072	1.000	30.611	14·8	30·6
Kispest mv.	748	748	64.512	86·2	86·2
Pestszenterzsébet mv.	1.215	798	67.907	55·9	85·1
Csepel	1.349	401	22.901	17·0	57·1
Nagytétény	1.968	420	7.160	3·6	17·0
Budatétény	344	344	2.546	7·4	7·4
Budafok mv.	1.268	1.100	19.691	15·5	17·9
Albertfalva	305	305	3.331	10·9	10·9
Pesthidegkút	1.323	469	6.030	4·6	12·9
Békásmegyér	1.054	483	8.447	8·0	17·5
Összesen	26.241	10.883	415.213	15·8	38·2
Budapest	20.675	7.324	1.006.184	48·7	137·3

¹⁾ Az adatok részben a M. kir. Térképészeti Intézet által 1923-ban felvett és 1928-ban kiigazított 1 : 25.000 méretű térképen feltüntetett területrészek felmérése útján, részben pedig az egyes községeknél elfekvő és a földadó alapját képező kataszterből kiemelt eredmények szerint állapították meg. (L. dr. Melly József: Nagy-Budapest közegészségügyi vonatkozásban. Statisztikai Közlemények. 79. kötet, 2. szám.)

A település jellege tehát meghatározza az utak szerepének fontosságát. *A település jellege azonban sok ezernyi apró tényező egybejárásából alakul ki, de talán leginkább kifejezésre jut a terület beépítettségében és lak-sűrűségében.* A vonatkozó adatokat táblázatba foglaltuk össze (1. táblázat), hogy a bemutatott főbb eredményeken felül a részletekre is mindenkor világosságot vethessünk.

A Budapesttel szomszédos huszonnégy község 26.241 hektár területet foglal el, vagyis a peremi városok jelentősen túlhaladják a fővárosnak 20.675 hektár kiterjedésű területét. Nagy-Budapest ezek szerint közel ötvenezer hektár kiterjedésű lenne. A legnagyobb kiterjedésű Rákoskeresztúr, mely egyenlő nagy területet foglal el Budapest egyhatodával, a legkisebb Rákosliget, mely csak valamivel nagyobb, mint a Belváros, de kisebb területet foglal el, mint a Városliget.

A városok, illetőleg községek azonban nem egész területükben lakottak és egybegyűjtöttük az erre vonatkozó adatokat is. Ezek szerint *Budapestnek alig valamivel több, mint egyharmada szerepel csak mint lakott terület, összesen 7324 hektár. A fővároskörnyék településeiből 10.883 hektár területen laknak. A lakott területek kiterjedése Budafokon a legnagyobb és ismét Rákosligeten a legkisebb.*

Amíg Budapest lakossága 1930-ban 1,006.184 volt, addig a főváros-környéki települése lakosság száma összesen 415.213-rar ugott és bár nem minden közületben sikerült a lakosság számát 1935-re vonatkozóan megközelítő pontossággal sem megbecsülni, mégis közel egy félmilliónak tartjuk azt 1935. év végén, amikor Budapest lakosság száma az előzetes eredmények alapján 1,060.720 volt. A legtöbb lakosa Pestszenterzsébetnek és Újpestnek volt, a legkevesebb Budatéténynek.

A lakosság számának ismeretében, a lakott területek megállapításával mód kínálkozott *a tényleges népsűrűség megállapítására is.* Ezekből a számokból azután a település jellege már mindenkor könnyen levezethetővé válik és a következőkben az egyes településeknek először az általános, majd a lakott területekre vonatkozó népsűrűségét ismertetjük.

A lakosság sűrűbb együttélése folytán már egészen *városiasnak* nevezhető:

Kispest	hektáronként	.....	86.2 lakossal
Pestújhely	«	.....	79.9 «
Pestszenterzsébet	«	.....	55.9 «
Újpest	«	.....	38.9 «
Sashalom	«	.....	36.3 «
Rákosliget	«	.....	35.0 lakossal,

ezzel szemben már fokozottan *mezőgazdasági* jelleget árul el:

Pesthidegkút	hektáronként	.....	4.6 lakossal,
Cinkota	«	.....	4.0 «
Nagytétény	«	.....	3.6 «
Rákoscsaba	«	.....	3.5 «
Alag	«	.....	2.9 «
Rákoskeresztúr	«	.....	2.4 lakossal.

Ezek a számok azonban igen távoli végletekből alakulnak, ezért szükségesnek látszik azt is vizsgálni, hogy *a lakott területek határain belül minő eloszlásban találjuk a peremi települések népességét.* A lakosságnak a lakott területeken belül való megoszlása feltétlenül többet árulhat el, mivel *ebben már inkább kifejezésre jut a népesség életmódja, az a tény, hogy emeletes házakban lakik-e, vagy ha földszintesekben is, úgy lakóházaihoz mi csatlakozik, díszkert, veteményes kert vagy talán éppen mezőgazdasági művelésre szolgáló belsőség.*

Az új szempontok szerint véghez vitt vizsgálatok sok új és érdekes tényt tártak fel. *A lakott területeken belül a legsűrűbben élnek:*

Újpesten	hektáronként	.....	96·3 lakossal
Kispesten	«	.....	86·2 «
Rákospalotán	«	.....	85·9 «
Pestszenterzsébeten	«	.....	85·1 «
Pestújhelyen	«	.....	79·9 lakossal,

majd messze ezalatt, mintegy *második csoportban* következnek:

Csepel	hektáronként	.....	57·1 lakossal
Rákosliget	«	.....	44·5 «
Sashalom	«	.....	37·0 «
Pestszentlőrinc	«	.....	30·6 «
Rákoskeresztúr	«	.....	28·0 «
Rákoshegy	«	.....	22·1 «
Rákosszentmihály	«	.....	17·8 lakossal.

Aki jól ismeri a Budapesthez simuló községeket, azonnal észre veszi, hogy mennyire *egységesek a csoportokon belül a községek és mennyire eltérők ezek a csoportok egymással szemben.* Az *első csoport tagjai elővárosok, külsővárosrészek, ipari és kereskedelmi jelleggel.* Lényegében ezek hasonlítanak legjobban Budapesthez, amit kifejez az is, hogy Budapest átlagos népsűrűségét, ha azt csak a lakott területekre vonatkoztatjuk, egyedül ezek közelítik meg.

A *második csoportban vannak az előretolt kertes lakónegyedek, önálló megélhetési lehetőségek nélkül (kivéve Csepelt), ahol az emberek csak lakóhelyüket találják meg és onnan járnak be a fővárosba dolgozni.* Nem véletlen, hogy ezekben vannak a szellemi foglalkozásúak is inkább képviselve.

Ezekhez csatlakoznak a fővároskörnyékhez csak helyzetük folytán sorolható, egyébként *önálló mezőgazdasági jellegű települések:*

Békásmegyér	hektáronként	.....	17·5 lakossal
Alag	«	.....	13·3 «
Pesthidegkút	«	.....	12·9 «
Rákoscсaba	«	.....	11·2 «
Albertfalva	«	.....	10·9 «
Cinkota ¹⁾	«		9·7 «
Budatétény	«	.....	7·4 lakossal.

¹⁾ Mátyásfölddel együtt.

A felsoroltak között a vizsgálat tárgyává tett huszonkét község közül csupán Budafok (hektáronként 17-9 lakossal) és Nagytétény (hektáronként 17-0 lakossal) nem szerepelnek. Ezeknek egészen speciális jellegű települései nem illenek be a fenti hármastagozódásba, bár például közlekedési vonatkozásaiknál fogva bátran az utóbbiakhoz sorolhatók.

A fenti hármastagozódásba közlekedési vonatkozások is belejátszanak, sőt bátran állíthatjuk, hogy a közlekedési kapcsolatok milyensége dönti el egy városperemi településnek lakossággal való betelepülését és annak sűrűsödését.

Az első csoportba sorolt községeket közúti vasút köti össze a fővárossal, közlekedésileg tehát ezek a fővárosnak éppen olyan szerves részét alkotják, mint például Kőbánya, melynek belső részein, nem véletlenül, ezekhez közel álló számú népsűrűség van. Kőbányának a Kolozsvári-utca, Belső Jászberényi-út és Korponai-út közé fogott háromszögén a népsűrűség 1930-ban ugyanis 107-2 volt.

A közúti villamos vonalainak a főváros határáig való nyújtása, illetőleg azon át való vezetése volt az egyetlen tényező, amely nemcsak elősegítette, hanem lehetővé tette azt is, hogy a peremi városok előbb kialakuljanak, mintsem az anyaváros egész területe benépesedett volna. *A lakott területek népsűrűsége igazolja ezt az állításunkat, mert az első csoportban felsorolt közületek mindegyikébe közúti vasútvonal vezet, illetőleg Pestújhelyet teljes mértékben megközelíti, egyben pedig villamos vasúti vonal a második csoport tagjai közül egyedül Pestszentlőrincre megy. Ez azonban, a fővárossal csupán másodsomszéd lévén, nem eshetik azonos megítélés alá.*

A második csoport településeinek közlekedési helyzete már rosszabb és ritkábban lakott voltak egyedül erre vezethető vissza, mert különben éppen úgy közvetlenül szomszédosak a fővárossal, mint az első csoport tagjai. Helyzetük rosszabb, mert közúti vasúttal szerves kapcsolatuk nincs, de azért kedvezőbb helyzetben vannak a harmadik csoport településeinél, mert fekvésüknél fogva a közforgalomra szánt tömeges közlekedési eszközök vonalvezetésében érintve vannak.

A harmadik csoport települései nem közvetlenül csatlakoznak Budapesthez, kivéve Albertfalvát és Pesthidegkutat és közlekedési kapcsolatuk akár BHÉV akár MÁV vonal mellett is jekűsznek sokkal rosszabb, mint az előbb említetteknek.

A közlekedéspolitikának a településpolitikára gyakorolt befolyása tehát kétségtelenül megállapítható. Ennek a meghatározásnak igen nagy hordereje van, mert ez a későbbiek során sokszor kell, hogy mint vezérelv álljon előttünk megállapításainkban és célkitűzéseinkben, amikor a peremi települések és a főváros közlekedési kapcsolatainak racionális vonalvezetését és a vonalvezetésen belül az egyes közlekedési eszközök szerepét kijelöljük. Ennek rendkívül fontos szerepe van viszont a létesítendő utak vonalozási, szélességi és burkolati viszonyainak megállapításánál. Ezek azonban már inkább közlekedési problémák, azért velük tanulmányunk második felében kívánunk csak foglalkozni.

4. A Budapesttel szomszédos községek úthálózatának hossza és kiterjedése.

A főforgalmi úthálózat ismertetése során már említettük, hogy az egyes települések utcahálózata is, függetlenül a főforgalmi utak vonalozásától teljesen önállóan és jellegzetesen alakul. A peremi települések úthálózatának hossza és sűrűsége a 2. táblázat anyagában nyert egybefoglalást.

2. táblázat. A Budapesttel szomszédos községek úthálózatának hossza és kiterjedése.

Város, község	Az utcahálózat kiterjedése km ² -ben	Burkolatok hossza km	Burkolatok hossza az utcaháló- zat %-ában	kiterjedése ha-okban	
				Az utca- hálózat ¹⁾	A burkolt útfelületek ²⁾
Alag.....	28	5.2	18.5	28.0	3.12
Újpest mv.....	96	58.9	61.4	²⁾ 126.8	²⁾ 41.79
Rákospalota mv.....	103	26.0	25.2	103.0	15.60
Pestújhely.....	24	4.5	18.8	24.0	2.70
Rákosszentmihály.....	150	6.2	4.1	150.0	3.72
Mátyásföld.....	29	4.5	15.5	29.0	2.70
Cinkota.....	25	5.8	23.2	25.0	3.48
Sashalom.....	32	4.8	15.0	32.0	2.88
Rákoscsaba.....	90	3.0	3.3	90.0	1.80
Rákosliget.....	25	4.0	16.0	25.0	2.40
Rákoskeresztúr.....	48	3.8	8.0	48.0	2.28
Rákoshegy.....	44	2.4	5.5	44.0	1.44
Pestszentlőrinc.....	130	13.1	10.1	130.0	7.86
Kispest mv.....	80	6.0	7.5	80.0	3.60
Pestszenterzsébet mv.....	160	9.4	5.8	160.0	5.64
Csepel.....	91	13.5	14.8	91.0	8.10
Nagytétény.....	60	6.5	10.8	60.0	3.90
Budatétény.....	12	2.8	23.3	12.0	1.68
Budafok mv.....	28	18.2	65.0	28.0	10.92
Albertfalva.....	11	5.1	46.4	11.0	3.06
Pesthidegkút.....	50	7.5	15.0	50.0	4.50
Békásmegyér.....	18	6.4	35.5	18.0	3.84
Összesen.....	1.334	217.6	16.3	1.364.8	137.01
Budapest.....	1.640	760.0	46.4	1.638.4	759.88

A 26.241 hektár kiterjedésű fővároskörnyéknek utcahálózata mindössze 1334 kilométer hosszú, amivel szemben magában a fővárosban, mely csak 20.675 hektár területet foglal el 1640 kilométer hosszú út van. Tekintve azt, hogy az utakra elsősorban a lakott területeken van szükség, helyesebb úgy szembeállítani a dolgot, hogy amíg a fővároskörnyék 10.883 hektárnyi lakott területére 1334 kilométer út, addig a főváros 7324 hektárnyi lakott területére 1640 kilométer út jut. Amíg tehát a fővárosban egy hektárnyi területre 224 méter hosszúságú út jut, addig a fővároskörnyéken, mely lényegében több úttal kellene, hogy rendelkezzen, mint tisztán lakóterület, egy hektárra csak 123 méter út esik.

¹⁾ Csak átlagos útszélesség alapján volt meghatározható.

²⁾ Az utak kiterjedése nem átlagos útszélesség alapján nyert megállapítást, hanem felvétel alapján. Az utcák 126.8 ha kiterjedéséhez csatlakozik még a terek és parkok 17.7 ha kiterjedése, úgyhogy a közterületek összesen 144.5 ha területet foglalnak el.

Az úthálózat kiterjedését azonban helyesebb talán a község területének arányában kifejezni. A harmadik táblázatban már ennek alapján soroljuk fel a községeket és nemcsak átlagban a fővároskörnyék egészére, hanem annak minden egyes tagjára megadhatjuk a vonatkozó értékeket. Budapest ritka és egyetlen betelepülése érezteti ezen számokon belül hatását, bár még mindig nagyobb arányú utcaterülete van, mint az egész fővároskörnyéknek. *Budapest területének 7·9%-a útterület: a fővároskörnyék területének csak 5·2%-a az.* Mindkét érték végletekből adódik. Budapest egyes kerületeinek vonatkozó adatait nem kívánjuk részletezni,¹⁾ elegendőnek tartjuk csak a végleteket megemlíteni. *A Belváros területének 31·8%-a és Óbudának 5·3%-a volt útterület, vagyis a fővároskörnyék átlagos útsűrűsége ritkább, még mint Óbudáé is.*

3. táblázat. A Budapesttel szomszédos községek területe, lakossága és úthálózata közötti összefüggések.

Város, község	Útterület	Burkolt útterület	Egy km		Egy ha burkolt út- felületre jut lakos
			útra	burkolt útra	
	a község területének %-ában	jut lakos			
Alag	2·7	0·3	107	580	967
Újpest mv.	7·3	2·4	702	1.144	1.613
Rákospalota mv.	3·9	0·6	416	1.652	2.753
Pestújhely	16·9	1·9	472	2.520	4.200
Rákosszentmihály	18·9	0·5	94	2.271	3.785
Mátyásföld	2·5	0·3	155	820	1.367
Cinkota					
Sashalom	9·8	0·8	368	2.457	4.095
Rákosszaba	3·8	0·1	91	2.730	4.550
Rákosliget	28·1	2·7	124	778	1.297
Rákoskeresztúr	1·5	0·1	157	1.987	3.310
Rákoshegy	16·0	0·5	95	1.749	2.915
Pestszentlőrinc	6·3	0·3	235	2.337	3.895
Kispest mv.	10·7	0·5	806	10.752	17.920
Pestszenterzsébet mv.	13·2	0·4	424	7.224	12.040
Csepel	6·7	0·6	251	1.696	2.827
Nagytétény	3·0	0·2	119	1.101	1.835
Budatétény	3·5	0·5	212	909	1.515
Budafok mv.	2·2	0·8	703	1.082	1.803
Albertfalva	3·6	0·8	303	653	1.088
Pesthidegkút	3·8	0·3	120	804	1.340
Békásmegyér	1·7	0·3	469	1.320	2.200
Átlag ...	5·1	0·5	311	1.908	3.030
Budapest	7·9	3·6	613	1.324	1.324

A Belváros útsűrűsége a fővároskörnyéki települések közül egyedül *Rákosliget* közelíti meg, ahol a község egész területének 28·1%-a volt utca, azután következik Rákosszentmihály (18·6%), Pestújhely (16·9%) és Rákoshegy (16·0%); tehát a leginkább kertes elővárosi jellegű lakótelepülések

¹⁾ Lásd a vonatkozó adatokat *Ruisz Rezső*: Budapest utcáinak kiterjedése és burkolatai című tanulmányában. (Városi Szemle XX. évf.).

vannak a legsűrűbben utakkal behálózva. A peremi települések között a legritkább utcahálózata Rákoskeresztúrnak (1·5%), Békásmegyernak (1·7%), Alagnak (2·7%), Cinkotának (2·5%), Nagytéténynek (3·0%), Budatéténynek (3·5%), Albertfalvának (3·6%), Pesthidegkútnak (3·8%), Rákoscsabának (3·8%), és Rákospalotának (3·9%) van, vagyis a mezőgazdasági jellegű településeknek, ami igen természetes is, miután a mezőgazdasági termelés, még belterjes gazdálkodás esetén is jelentősen ritkább úthálózatot igényel, mint egy lakott terület. Nem érdektelen, hogy a területében nagyrészt erdőkkel borított Óbudának útsűrűségét Újpest és Pestszentlőrinc is alig múlják felül.

Egy-ez kilométer útra a fővároskörnyéken 311 lakos jut, a legkevesebb Rákosszentmihályon, ahol 94 lélek, Rákoshegyen 95, Rákoscsabán 91, Alagon 107, Nagytétényben 119, Pesthidegkúton 120 lakos jut egy-ez kilométer útra. A mezőgazdasági jellegű településekben tehát, annak ellenére, hogy viszonylagosan is kevesebb úttal rendelkeznek s úthálózataik ritkábbak, nem sok lakos jut egy-ez kilométer útra. Mármint, ha az átlagot adó végletek másik oldalát vizsgáljuk, azt fogjuk tapasztalni, hogy az utak egységére a legtöbb lakos a leginkább városiasodott településekben jut. Az úthálózat kiterjedésének egy egységére ugyanis a legtöbb lakos (806) Kispesten jut, utána következik Budafok 703, Újpest 702, Pestújhely 472, Pestszent-erzsébet 424 lakossal és csak Békásmegyer keveredett véletlenül — Csillaghegy révén — ezek közé. Az átlag felett áll még Sashalom 368 és Rákospalota 416 lakossal.

Az út azonban még nem jelenti minden esetben azt, hogy közlekedésre alkalmas útvonallal állunk szemben. Sajnos a peremi települések úthálózata csak házsorok között üresen hagyott területeket jelent, igen gyakran járdák teljes hiányában, burkolt kocsiúttestokról pedig alig eshetik szó. A főforgalmi úthálózat részletes ismertetésénél, de még inkább az egységes hálózat tervezése során többször említettük, hogy burkolatuk csak az állami bevezető utaknak, vagy pedig egyes törvényhatósági utaknak van, a községek saját úthálózatából burkolattal csak egy csekély töredék, az összes településekben mindössze 217·6 kilométer van ellátva. Ezen felül egy sereg kavicsozott út is van, amit ezekben a községekben, mint jó utakat szoktak emlegetni, de amelyeket mégsem sorolhatunk a burkolattal ellátott utak közé.

A 217·6 kilométer burkolattal ellátott út, az összes utaknak 16·3%-ával azonos. Ezzel szemben a fővárosban 760 kilométer út van burkolva, ami az egész utcahálózat kiterjedésének 46·4%-ával egyenlő. Igen természetes, hogy úgy a fővároskörnyékre, mint a fővárosra vonatkozó érték átlagot jelent csupán. Budapesten az utakból a legtöbb van burkolva a Belvárosban, a legkevesebb Óbudán, ahol az összes utcaterületnek csak 21·1%-a van burkolattal ellátva. Hogy a főváros milyen mértékben burkoltatta utcáit, arra nem mondhatunk mást, mint csak azt, hogy már 1920-ban a főváros területén levő összes utcaterületből — kivéve az I., III. és X. kerületet, de bent hagyva a még

jelentős külsőségekkel rendelkező egyéb kerületeket — nem kevesebb, mint 70% burkolattal ellátott volt. *A hetven százalékos arányt a fővároskörnyék egyetlen egy városa sem tudja elérni. Újpest útjai közül van a legtöbb burkolattal ellátva, ahol egyébként a peremi városok legnagyobb kiterjedésű burkolt utcahálózatát is találhatjuk.* Sajnos ez a jó burkolatokkal ellátott utcahálózat vonalvezetési szempontból rossz, amint azt annak idején részletesen kifejtettük. *Újpestnek 96 kilométeres utcahálózatából 61·4% van burkolva, de még ezt is felülmúlja Budafok, melynek utcahálózatából 65·0% van burkolattal ellátva.* A többi községben már nem találunk ötven százaléknál több burkolattal ellátott utcahálózatot, *a legközelebb álló értéket Albertfalva éri el 46·4%-kal, majd Békásmegyer következik 35·5%-kal, ezt követi Rákospalota 25·2%-os értékkel.* Vissza kell tekintenünk azokra az összeállításainkra, melyekben a települések jellegét kíséreltük levezetni és ahol a település jellegéből a közlekedési helyzetre is következtettünk. A visszapillantás arról fog meggyőzni, hogy azok a községek, illetőleg városok, ahol a lakosságszámának gyors szaporodása a településben uralkodó jellegzetes életkörülmények folytán nagyobb mértékű útburkolást kíván, ott vannak a legrosszabb értékek.

Kispest, Pestújhely, Pestszenterzsébet igen ritkán van burkolt utakkal behálózva annak ellenére, hogy helyzetük és települési jellegük folytán ezek azok, melyek leginkább tarthatnak számot arra, hogy Budapesttel egyet alkossanak. Burkolattal ellátott útjaik aránya messze alatta marad az átlagos értéknek, egyedül Pestújhely múlja azt felül, ahol burkolattal van ellátva az utcahálózat 18·8%-a, de már *Kispesten csak 7·5%-a, Pestszenterzsébeten pedig csak 5·8%-a.* Kár, hogy az illető városoknak az alkalmatlan pénzügyi ellenőrzési és adópolitikai rendszer hatása alatt nem volt módjuk végrehajtani a legegyszerűbb városfejlesztési munkát.

Úthálózatához viszonyítva *a legkevesebb útburkolattal bír Rákosszabá ; az összes utak hosszának 3·3%-ával, Rákosszentmihályon csak 4·1%-a, Rákoshegyen 5·5%-a, Pestszenterzsébeten 5·8%-a, Kispesten 7·5%-a, Rákoskeresztúron 8%-a van az utaknak burkolva.* Pestszenterzsébet és Kispest itt is feltűnő módon kiválik, mindkettő a legnagyobb peremi városoknak sorába tartozik, utcáik ennek ellenére sincsenek kellő arányban burkolva, egyenesen falusias nívón állanak úgy forgalmi vonalaik, mint lakóutcáik.

Az egészséges kertes lakótelepekben az utca pora lep el mindent, von sűrű fátyolt a házsorok és a kertek fölé. A por egészen speciális nagyvárosi korommal színezett homok, mely egy-egy lovasszekér után is átláthatatlan vastagságban borít be mindent. A kérdésnek közegészségügyi szempontból is rengeteg hátránya van, Kispest és Pestszenterzsébet közegészségügyi viszonyaira nem kívánunk itt kitérni, de minden bizonnyal kifejezésre jut utcáinak burkolatlan volta a tüdőbajok elterjedésében is. Amíg száraz időben vastag, sűrű, gőzfelhőkre emlékeztető porréteg áll az utca sorokban,

addig esős időben nem lehet közlekedni a sártól, amit ugyan a lassan-lassan előrehaladó csatornázás némiképen mégis csak csökkent.

A burkolt útterületeknek a község területéhez való viszonya ismét érdekes képet mutat. (3. táblázat.) *Budapest egész területének 3·6%-a burkolattal ellátott utca. A fővároskörnyéki községek területének már csak fél százaléká van útburkolattal fedve.* Első helyen áll a legtöbb úttal bíró Rákosliget, ahol a község területének 2·7%-a van burkolva, ezt követi Újpest 2·4%-kal, majd Pestújhely, melynek 1·9%-a van burkolva. A többi községekben egy százalékon felüli értéket már nem találunk. *Pestszenterzsébet területének csak 0·4, Kispestnek 0·5, Rákospalotának 0·6%-a burkolt.* Ezeknél nagyobb arányú és pedig 0·8% Sashalom és Budafok útburkolata.

A burkolt utaknak hosszanti kiterjedését azonban az egyes települések lakosságszámához is szükségesnek látszott viszonyítani, úgy amint azt az összes utcahálózat hosszának vizsgálata során is megtettük. A sorrend természetesen egészen más, mint abban az összeállításban volt és ezek szerint Alagon van a legtöbb burkolattal ellátott út, mert ott annak minden egyes kilométer hossznyi szakaszára csak 580 lakos jutott. Albertfalván a burkolt úthossznak minden egyes egységére 653, Rákosligeten 778, Pesthidegkúton 804, Cinkotán 820 és Budatétényben 909 lakos jutott. A mezőgazdasági jellegű falvak ritkább lakossága sokkal inkább megoszlik a burkolattal ellátott utakon, még az esetben is, ha azok kiterjedése nem oly jelentős.

A legtöbb lakosság a burkolt utak minden egyes kilométerére Kispesten jutott, ahol egy kilométer burkolt út mellett 10.752 lakos volt felsorolható, ezt követi Pestszenterzsébet 7224 lakossal. Messze kiemelkedő érték jellemzi ezt a két várost, melyek nagyon elmaradtak utcahálózataik rendezése és burkolása terén. Újpest és Budafok a kisperesti érték egy tizedét is alig múlják felül, előbbi burkolattal ellátott úthálózatának minden egyes kilométerére 1144, utóbbiéra 1082 lakos jut. Ezek a legmegfelelőbb értékek, melyeket a fővároskörnyék településeiben várhatunk. Nem messze vannak ettől Rákospalota és Csepel vonatkozó adatai.

A fővároskörnyéki városok és községek útügyi adatait sajnos nem mindenhol sikerült teljes mértékben feltárnunk. Főként az utak szélességi viszonyaira vonatkozó pontos ismeretünk hiányában csak becslésen alapszanak a 2. és 3. táblázatnak a burkolatok kiterjedésére vonatkozó adatai. Különösen nehezen nélkülöztük ezeket az adatokat, minthogy Budapestén ezzel szemben — igen helyesen — csak területi értékek szerepelnek, az ügyekre vonatkozó adat-közlemények során és így nem volt módunkban ezekben is összehasonlításokat végezni. Egyetlen egy adattal, az egy-egy hektár útfelületre jutó lakosság számával kívánunk csak most foglalkozni. A főváros burkolattal ellátott útjainak minden egyes hektárnyi kiterjedésére 1324 lakos jut. A fővároskörnyéki városokra és községekre vonatkozó átlag ennek több, mint két-

szerese, egészen pontosan 3067. Budapestnél alacsonyabb értéket Alag 930, Albertfalva 1088 és Rákosliget 1297-tel mutat. A felső végletek ismét messze kiugranak Kiszepstre és Pestszenterzsébetre vonatkozó adataiknál. A többi városokra és községekre vonatkozó számok meglehetősen közel állanak egymáshoz.

5. A Budapesttel szomszédos községek útburkolatai.

A 217·6 kilométer hosszúságú burkolattal ellátott úthálózat legnagyobb része makadámos útból áll. Nem kevesebb, mint 71·4 kilométer volt makadám-pálya, azaz az összes burkolatok hosszának 32·8%-a. Sajnos Budapesten sem sokkal jobb a helyzet, mert itt az összes utak területi kiterjedésének 30·7%-a volt makadámburkolat. A makadámutak jelentőségét megközelítik a kövezett utak kiterjedései, mert kockakövel, kiskövel és fejkövel együttesen 81·7 kilométer volt burkolva. A kövezetek között a leggyakrabban a kockakő szerepel, a terméskövel burkolt utak hossza nem oly jelentős. Amíg Budapesten az összes burkolatoknak 40·9%-a volt kövezet, addig fővároskörnyéken már csak 37·5%. A pormentes burkolatok aránya a periferikus településekben magasabb, mint a fővárosban, mert aszfalt szerepel burkolatként 15·0% arányban, a fővárosi 11·5%-kal szemben és keramit van 13·8%-án az összes utaknak a budapesti 6·8%-kal szemben. Nem egészen egy százalékkal szerepel a beton a főváros környéken, míg a fővárosi betonutak nem szerepelnek kimutatásainkban, minthogy csak 1933. után létesített a főváros betonutakat. A modernebb útburkolatoknak a fővároskörnyéken inkább való elterjedését az indokolja, hogy a peremi városok csak a legutóbbi években kezdték el burkolási programjaikat végrehajtani és ennek során már módjukban állt olyan burkolatokat választani, amelyeket annak idején, amikor a főváros legtöbb utcáit burkolták, még nem ismertek vagy azok mérhetetlen drágák voltak. Adatainkban alig jut ez még kifejezésre, minthogy ezek többsége még az 1933—34. évekre vonatkozik.

A keramitburkolatok jelentős elterjedése nagyrészt a keramitot gyártó ipartelepek sajátos üzletpolitikájára is vezethető vissza. Keramitburkolatok létesítése egyidőben lényegesen kedvező hitelezési műveletek alapján volt megkönnyítve a fővároskörnyéki közületek számára. Főként Csepel, Pestszenterzsébet, Rákospalota és Pestújhely utcáit jellemzik a sárga keramitkockák, melyek úgy a vasabroncsos, mint a gumikerekes járművek céljaira igen megfelelőek.

Az aszfaltburkolatok hossza túlhaladja a keramitok kiterjedését, mert 32·6 kilométer hosszban vannak a fővároskörnyék utcái aszfalttal bevonva. Az aszfaltos utak főként Újpestre jellemzőek, ahol 10 kilométernél több utca van aszfalttal ellátva, de jelentős mértékben vannak aszfaltozva Rákospalota utcái is, míg Pestszentlőrincen is számottevők az aszfalttal burkolt utcák. Feltűnő az aszfaltburkolatok aránya Pesthidegkúton.

4. táblázat. A Budapesttel szomszédos községek úthálózatának burkolatai.

Város, község	Kerámít	Aszfalt	Terméskő	Kockakő	Makadám	Kiskő	Betón	Összesen
a) Kilométerekben.								
Alag.....	—	—	—	—	5.2	—	—	5.2
Újpest mv.	7.5	10.4	1.9	34.5	4.6	—	—	58.9
Rákospalota mv.	4.8	6.5	3.2	2.0	7.6	—	1.9	26.0
Pestújhely	3.5	—	—	—	1.0	—	—	4.5
Rákosszentmihály	—	—	—	0.4	5.8	—	—	6.2
Mátyásföld	—	1.0	—	1.5	—	2.0	—	4.5
Cinkota	—	1.0	—	0.8	2.0	2.0	—	5.8
Sashalom	—	—	—	1.3	1.1	2.4	—	4.8
Rákoscsaba	—	—	—	—	3.0	—	—	3.0
Rákosliget	—	—	—	—	4.0	—	—	4.0
Rákoskeresztúr	—	—	—	—	—	3.8	—	3.8
Rákoshegy	—	—	—	—	2.4	—	—	2.4
Pestszentlőrinc	—	6.4	—	—	6.7	—	—	13.1
Kispest mv.	—	3.0	1.0	1.0	1.0	—	—	6.0
Pestszenterzsébet mv.	5.7	0.8	—	2.9	—	—	—	9.4
Csepel	8.0	—	—	—	5.5	—	—	13.5
Nagytétény	—	—	—	—	3.5	3.0	—	6.5
Budatétény	—	—	—	—	2.8	—	—	2.8
Budafok mv.	0.5	—	7.7	2.6	3.8	3.6	—	18.2
Albertfalva	—	—	—	—	4.0	1.1	—	5.1
Pesthidegkút	—	3.5	—	—	4.0	—	—	7.5
Békásmegyér	—	—	—	—	3.4	3.0	—	6.4
Összesen	30.0	32.6	13.8	47.0	71.4	20.9	1.9	217.6
b) Százalékban.								
Alag.....	—	—	—	—	100.0	—	—	100.0
Újpest mv.	12.7	17.7	3.2	58.6	7.8	—	—	100.0
Rákospalota mv.	18.5	25.0	12.3	7.7	29.2	—	7.3	100.0
Pestújhely	77.8	—	—	—	22.2	—	—	100.0
Rákosszentmihály	—	—	—	6.5	93.5	—	—	100.0
Mátyásföld	—	22.2	—	33.3	—	44.5	—	100.0
Cinkota	—	17.2	—	13.8	34.5	34.5	—	100.0
Sashalom	—	—	—	27.1	22.9	50.0	—	100.0
Rákoscsaba	—	—	—	—	100.0	—	—	100.0
Rákosliget	—	—	—	—	100.0	—	—	100.0
Rákoskeresztúr	—	—	—	—	—	100.0	—	100.0
Rákoshegy	—	—	—	—	100.0	—	—	100.0
Pestszentlőrinc	—	48.9	—	—	51.1	—	—	100.0
Kispest mv.	—	50.0	16.6	16.7	16.7	—	—	100.0
Pestszenterzsébet mv.	60.6	8.5	—	30.9	—	—	—	100.0
Csepel	59.3	—	—	—	40.7	—	—	100.0
Nagytétény	—	—	—	—	53.8	46.2	—	100.0
Budatétény	—	—	—	—	100.0	—	—	100.0
Budafok mv.	2.7	—	42.3	14.3	20.9	19.8	—	100.0
Albertfalva	—	—	—	—	78.4	21.6	—	100.0
Pesthidegkút	—	46.7	—	—	53.3	—	—	100.0
Békásmegyér	—	—	—	—	53.1	46.9	—	100.0
Összesen	13.8	15.0	6.3	21.6	32.8	9.6	0.9	100.0
Budapest	6.8	11.5	1) 40.9		30.7	—	—	2) 100.0

1) Kiskő, kockakő és terméskő együtt. — 2) 0.2% fakocka- és 9.9% egyéb burkolattal együtt.

A terméskőnek útburkolásra való felhasználása Budafokra jellemző, ahol az utcák egy tekintélyes részét hegyvidéki jellegüknél fogva nem is mutatkozott célszerűnek mással burkolni. Rákospalotán van még csekélyebb mértékben szerepe ennek a burkolatfajtának.

A nehézforgalom céljaira megfelelő kockakőburkolatú utcák hossza 47-0 kilométer, ennek kétharmada Újpesten van, míg többi része az átvezető országúti szakaszokba van beépítve. Nagyobb hosszban még csak Pest-szenterzsébeten ismerik a kockakövet, mint útburkoló anyagot és Budafokon, ahol a kővel burkolt utcák szerepe egyébként is sokkal magasabb, mint bárhol másutt.

A kiskő ismét az állami utak átkelési szakaszainak leginkább használt burkolatfaja. Az összesen 20-9 kilométer hosszúságú kiskőpálya ennek következtében meg is oszlik az egyes érintett községek között. A Mátyásföld—Cinkota—Sashalom átkelési szakasz egymagában több mint hat kilométert emészt ebből fel, ugyancsak tekintélyes hosszt foglal el a balatoni út régi szakasza is, mert Albertfalván, Budafokon és Nagytétenyen át 7-7 kilométer hosszúságban kiskővel van a balatoni vonalvezetés burkolva. A fentmaradó 3-8 kilométer a jászberényi utat jelöli Rákoskeresztúron és 3-0 kilométer a szentendrei utat Békásmegyeren. A fővároskörnyéki községek kiskockaburkolatot eddig még sehol sem létesítettek. Rákospalotának van közel két kilométer hosszú betónútja a MÁV telep lakóházai között.

A makadám, mint könnyű útburkoló fajta, sajnos nemcsak a jelentéktelenebb forgalmú utcákban, hanem igen gyakran hatalmas forgalmat vivő utakon is használatos. A makadám szerepe a rákosvidéki községekben, Budatétényben és Alagon egyeduralgó. Albertfalvára, Nagytétényre, Pesthidegkútra és Pestszentlőrincre nézve igen jellemző, míg elenyészően csekély mértékben szerepel Újpesten és Kispesten. Remélhetőleg most már nemcsak Budapest, hanem a fővároskörnyéki községek is megfogadták, hogy a jövőben makadámos pályákat csak ott építenek, ahol az egyben a leginkább megfelelő burkolatot is jelzi. A makadámutakba fektetett tőke ugyanis elvesz alig néhány éven át, míg egy állandóbb pormentes, síma burkolat értéke hosszan tartó. Sajnos a megye által épített utak legnagyobb része még mindig makadámos, mint már említettük négyméteres koronaszélességű makadámos pályák építése folyik ma is, igen sűrű forgalmat viselő útszakaszokon. A megye nem mindig tartja szem előtt, hogy a budapestkörnyéki utak forgalma egészen más, mint a tisztán mezőgazdasági jellegű vidékeken, ahol azonban épenúgy célszerűtlen ma már makadámot építeni, mint itt.

Végezetül még a burkolattal ellátott utakat fenntartóik szerint külön is csoportosítottuk és az 5. táblázatban soroljuk ezeket fel. A 217-6 kilométer úthálózatból a községek tartanak fenn 127-9 kilométer hosszt, a vármegye viseli gondját 57-3 kilométernek és állami út 32-4 kilométer. Százalékban kifejezve az összes utak 58-8%-a községi, 26-3%-a vármegyei és 14-9%-a állami út.

5. táblázat. A Budapesttel szomszédos községek burkolattal ellátott úthálózata a fenntartó közületek szerint.

Város, község	Az útburkolatot megépítette és fenntartja ... km hosszúságban		
	a község	a vármegye	az állam
Alag	1.2	4.0	—
Újpest mv.	50.4	2.5	6.0
Rákospalota mv.	15.4	10.6	—
Pestújhely	4.5	—	—
Rákosszentmihály	4.4	1.8	—
Mátyásföld	2.0	—	2.5
Cinkota	0.8	3.0	2.0
Sashalom	1) ¹⁾ 1.3	1.1	2.4
Rákoscsaba	—	3.0	—
Rákosliget	4.0	—	—
Rákoskeresztúr	—	3.8	—
Rákoshegy	2.4	—	—
Pestszentlőrinc	2.6	5.7	4.8
Kispest mv.	3.0	—	3.0
Pestszenterzsébet mv.	6.0	—	3.4
Csepel	8.5	5.0	—
Nagytétény	—	3.5	3.0
Budatétény	—	2.8	—
Budafok mv.	14.0	—	4.2
Albertfalva	4.0	—	1.1
Pesthidegkút	—	7.5	—
Békásmegyér	3.4	3.0	—
Összesen	127.9	57.3	32.4

A községi utak burkolatai, bár ezek jelentős hosszúságban szerepelnek kimutatásainkban, sajnos nem olyan számottevők. A burkolattal ellátott községi utak 127.9 kilométeréből 50.4 kilométer esik Újpestre, 15.4 kilométer Rákospalotára és 14.0 kilométer Budafokra. A többi község már csak elenyésző csekély mértékben végezte el saját maga utcáinak burkolását. Vannak községek, így Rákoscsaba, Rákoskeresztúr, Nagytétény, Budatétény és Pesthidegkút, melyek községi utcákat eddig egyáltalán nem burkoltak és csak állami átkelési szakaszaikon, illetőleg főként törvényhatósági útjaikon van burkolat.

A vármegyei burkolt utak kiterjedése Rákospalota és Pesthidegkút helyzetén javított sokat. Az állami úthálózat mindenhol csak a Budapestre vezető országutak átkelési szakaszait jelenti.

6. A Budapesttel szomszédos községek útfenntartási költségei.

Az utaknak burkolatokkal való ellátása, a burkolt úthálózatnak fenntartása mérhetetlenül nagy összegeket emészt fel. A fővároskörnyéki közületek úthálózatának burkolatlansága egyedül pénzügyi nehézségeken múlt, illetőleg talán inkább azon, hogy ezeket a pénzügyi nehézségeket eddig még nem sikerült megfelelő módon áthidalni. A peremi városok háztartásai nem

¹⁾ Fővárosi-út.

tudtak kellő fedezetet kijelölni az utak burkolásának, a burkolt utcák fenntartásának céljaira szolgáló kiadások számára. Ennek következtében nincs mód újabb utakat burkolni, elég gondot okoz a meglévő úthálózat fenntartása is.

6. táblázat. A Budapesttel szomszédos községek útfenntartási költségei.

Város, község	Községi utak fenntartására fordított költségek		Egy km		A község egy lakosa fizet	
	pengőben	Az összes községi kiadások %-ában	útira	burkolatra	községi	megyei
			jut pengő		utak fenntartásáért (P)	
Alag	3.000	2.0	107	577	1.00	3.96
Újpest mv.	136.000	4.5	1.416	2.309	2.02	4.46
Rákospalota mv.	20.000	2.0	194	769	0.47	3.46
Pestújhely	4.000	2.7	166	888	0.34	2.55
Rákosszentmihály	8.000	3.5	53	1.290	0.56	3.83
Mátyásföld	4.000	10.5	138	888	0.68	3.34
Cinkota	1.800	1.7	72	310		
Sashalom	7.500	5.2	234	1.563	0.64	2.78
Rákoscsaba	1.500	3.0	16	500	0.18	3.55
Rákosliget	1.000	1.1	40	250	0.32	4.24
Rákoskeresztúr	2.500	15.0	52	658	0.33	1.96
Rákoshegy	1.200	3.3	27	500	0.28	4.14
Pestszentlőrinc	37.500	6.8	288	2.863	1.23	3.72
Kispest mv.	6.600	0.4	82	1.100	0.10	2.67
Pestszenterzsébet mv.	20.000	1.0	125	2.128	0.30	3.21
Csepel	22.542	3.4	247	1.670	0.99	2.57
Nagytétény	2.000	2.0	33	308	0.27	2.62
Budatétény	500	1.1	42	178	0.20	3.21
Budafok mv.	53.628	7.5	1.915	2.947	2.72	3.87
Albertfalva	—	—	—	—	—	4.98
Pesthidegkút	5.000	5.5	100	667	0.83	3.27
Békásmegyér	8.000	6.1	444	1.250	0.94	3.28
Összesen	346.270	—	259	1.591	0.83	3.38
Budapest	1,800.000	1.1	1.097	2.370	1.79	—

A Budapesttel szomszédos községek 1934. — illetőleg egyes községeknél 1935-re vonatkozó adatok szerint — évi útfenntartási kiadásai 346.270 pengőre rúgtak. Egy kilométer burkolattal ellátott útra 1591 pengő jutott, az összes utak egy kilométerére 259 pengő.

Budapest ezzel szemben 1,800.000 pengőt fordít meglévő útjainak jókarbantartására, vagyis a burkolattal ellátott úthálózat minden kilométer hosszúságú szakaszára 2370 pengő jut. Az összes utak egy-egy kilométerére pedig 1097 pengőt fordítottak, amivel szemben a fővároskörnyék ennek csak egy negyedét, 259 pengőt költött. A 346.270 pengős tételben ismét Újpest és Budafok veszi ki leginkább részét, előbbi ugyanis 136.000, utóbbi pedig 53.628 pengőt fordított útfenntartásra.

A községi utak fenntartási kiadásai az összes kiadásokhoz viszonyítva alakulnak a legjellemzőbben. Budapest összes kiadásainak 1.1%-át fordította erre, ezzel szemben a szomszédos községek valamennyie — Kispestet és Pestszent-

erzsébetet kivéve — nagyobb arányban fordított erre a célra összegeket. Kispest kiadásainak 0·4%-át, Pestszenterzsébet 1·0%-át adta az utak céljaira, míg Budatétény és Rákosliget ugyancsak 1·1%-át. Kispest és Pestszenterzsébet útügyi helyzete egyenesen katasztrófális, elképzelhetetlen, hogy két, egyenkint közel 70.000 lakosú város — utóbbi a 100.000-res lélekszámot is hovatovább megközelíti, — még mindig nem volt képes saját utcáinak végleges burkolatokkal való ellátására. Elismerjük, hogy a községeknek vannak más, talán ennél sokkal fontosabb feladataik, de az adott helyzetben mégis csak kellene valamely módon lehetőségeket találni ahhoz, hogy a tanulmányunk első részében vázolt főforgalmi úthálózat egy csekélyebb része láttassék el végre burkolatokkal.

Viszonylagosan a legtöbbet fordítja útjainak jókarbantartására Rákoskeresztúr és pedig összes kiadásainak 15·0%-át és Mátyásföld összes kiadásainak 10·5%-át. Az utak fenntartására fordított összegnek az összes kiadásokhoz való aránya általában 3 és 6% között mozog, egyedül Pestszentlőrinc 6·8%-a és Budafok 7·5%-a haladják ezt túl, Újpest 4·5%-os aránya képviseli a legjobb átlagot.

Már említettük, hogy a költségek alakulása a burkolatok kiterjedésével minő összefüggésben van és milyen arányban állanak az útfenntartási kiadások a burkolt utak hosszával úgy Budapesten mint a szomszédos községeknél. A részletek azonban többet mutathatnak, minthogy ezen számokban jut leginkább kifejezésre az, hogy útjainak burkolatát mennyire értékeli egy-egy község. Meg kell jegyeznünk, hogy Albertfalvának nincsenek útfenntartási költségei, minthogy a községi kezelésben lévő utak burkolatait mind hosszabb, többéves garanciával létesítették és azok javítási, fenntartási költségei egyelőre még a vállalkozót terhelik.

Budafok és Újpest szerepelnek ismét az élen, ez a két község fordítja a legnagyobb összeget útjainak minden egyes kilométerére. Budafok nem kevesebb, mint 1915 pengőt, Újpest 1416 pengőt, mindkettő jóval többet, mint maga a főváros vagy bármely más, a vizsgálódás keretébe vont község. Budapest 1097 pengős értékét ugyanis csak nagyon távol követi Békásmegyer 444 pengővel, hogy majd azután már 300 pengőn alul következzenek Pestszentlőrinc, Csepel, Sashalom és Rákospalota. Száz pengőn aluli értékével kitűnik ismét Kispest, de Pestszenterzsébet is csak 125 pengőt fordított kilométerenként útjaira. A legkevesebbet áldozza a községi utak céljaira Rákoscsaba, 16 pengőt, de közel áll hozzá Rákoshegy, Nagytétény, Budatétény is.

Ha csak a burkolattal ellátott utakra vizsgáljuk a kiadásokat, természetesen már jobb eredményeket kapunk és a községek összeségének átlaga is közelebb áll Budapest vonatkozó értékéhez. Az átlagon felül szerepel ezek szerint Budafok és Pestszentlőrinc, melyek többet áldoznak burkolt útjaik minden egyes kilométer hosszára, mint maga Budapest is. Az átlagos fővároskörnyéki értéket azonban meghaladja Újpest és Pestszenterzsébet

is, sőt Sashalom is megközelíti azt. A legalacsonyabb értéket 178 pengővel Budatétény jelöli, hasonló keveset fordít útjaira Cinkota, Nagytétény, Rákosliget.

A költségek alakulásának részletezésével szembe kell állítanunk azt, hogy miként szedi össze a község az útfenntartási kiadások fedezetét. Vagyis vizsgálnunk kell, *minő összegek terhelik a szomszédos községek polgárságát útfenntartási adókban és más hasonló illetékekben.*

A kérdést két részre kell osztanunk, annak megfelelően, amint a szomszédos községek polgársága két felé kell, hogy áldozzon az utak fenntartása érdekében. Nem tartjuk szükségesnek azt részletezni, hogy a városok és községek minő bevételeket érnek el útfenntartási címeken beszedett illetékekből, mert meg kell állapítanunk, hogy általában többet költenek annál. A községi póttadónak tekintélyes része minden községben az utak fenntartására fordíttatik. Sokkal célszerűbb tehát a fejtárgyat egyenesen a kiadások alapján meghatározni és egyedül arra lenni tekintettel, hogy mi terheli a címek figyelembe nem vételével a polgárságot az útfenntartásra kiadott összegek után.

Először kiemelhetjük Budapest vonatkozó adatát. *A főváros polgárságának minden egyes tagjára, ügyi kiadások fedezete címén összesen 1.79 pengő teher jut, ezt az összeget teljes egészében a budapesti utcák fenntartására is fordítják. A fővároskörnyéki községek lakossága községének útjaira fejenként ezzel szemben átlagosan csak 0.83 pengőt fizetett.*

A fővároskörnyéki községek polgársága azonban nemcsak saját útjainak fenntartására kell hogy jelentős összegeket fizessen, hanem *hozzá kell, hogy járuljon a megye útfenntartási költségeihez is.* Ezzel szemben városának, községének területén a megye utakat tart fenn, utakat burkoltat, hogy milyen mértékben és hogyan, azt fenti adataink igazolják. *Az átlagos 83 fillér községi útfenntartási teherhez a huszonkét község átlagában fejenként 3.38 pengő megyei útfenntartási hozzájárulása adódik, vagyis amíg Budapest minden egyes polgára évenként 1.79 pengőért a város egész területét behálózó, modern, pormentes, a nagyforgalom céljaira elsőrendűen alkalmas úthálózatot kap, addig a fővároskörnyéken átlagosan 4.21 pengőért nyáron homokmező, ősszel, télen sártenger jelöli az utak és utcák legtöbbjét.*

A vármegye fennhatósága alá tartozó községek polgársága ugyanis a vármegye útfenntartása költségeihez *törvényhatósági úttadó* címén hozzájárulni köteles. Ezenfelül azonban ugyancsak a vármegyét illeti a *közmunkaváltás összegének 80%-a* is, míg a község javára ennek csak 20%-a jut.

A vármegye a Budapesttel szomszédos huszonkét községtől 1935-ben közmunkaváltás címén 311.853 pengőt, ennek egységes kezelésen felüli részéből 27.843 pengőt (ezt az egyenes adót nem fizető zsellér-lakosságra vetik ki) és törvényhatósági úttadó címén 1.070.669 pengőt szedett be. (7. táblázat.) *Együttesen 1.410.365 pengő folyt be a vármegyéhez a Budapesttel*

szomszédos községektől útfenntartási járulékok címén, amivel szemben a vármegye fentiek szerint (5. táblázat) mindössze 57·3 kilométer utat tartott fenn azok területén.

Teljes mértékben elismerjük, hogy a vármegye feladatkörébe tartozik minden a megye területén lévő községnek összekötő, bekötőutakkal való ellátása és azoknak fenntartása is. Sajnos, Pest megye területén még 29 község, 30.927 lakossal nincs bekötve az ország úthálózatába és az őszi esőzések megindulásától egészen tavaszig el van zárva a világtól, mint mondani szokták: a télen született gyereket tarisznyában kell keresztelni vinni. A megyei közületnek természetesen teljesen egyforma mértékben kell viselnie a megyei utak kiépítésével járó terheket, azonban a budapestkörnyéki közületek részére méltányosabb megosztást kellene megállapítani, mert más az, ha egy Kecskemét alatti tanyáról viszik tarisznyában az újszülöttet első útjára és más az, ha ezt a fővároskörnyéki településeknek mégis egy fokkal kulturáltabb, városiasodottabb polgárától várjuk.

Amíg Budapest polgárságát fejenként évi 1·79 pengő útfenntartási teher sujtja, addig a szomszédos községek lakossága átlagosan 4·21 pengőt fizet, ami egy 6 pengő 59 filléres felső végletből (Budafok) és egy 2·29 pengős alsó végletből tevődik össze (Rákoskeresztúr). A Budapest környéke tehát kétszer annyit költ utakra, mint a főváros és annak ellenére lényegesen ritkább úthálózata van, de súlyosbítja a helyzetet az is, hogy ez az úthálózat nagymértékben nélküli a burkolatokat is.

A Budapest környéki községek 346.270 pengőt költenek saját 127·9 kilométer kiterjedésű úthálózatuk fenntartására és 1.410.365 pengőt az 57·3 kilométer kiterjedésű törvényhatósági úthálózatra. A burkolattal ellátott községi utak minden egyes kilométerére 2705 pengő jut (8. táblázat). A vármegyei úthálózat minden kilométer hosszának fenntartása 2000 pengőt emészt fel (8. táblázat), a vármegye tehát a valóságban 114.600 pengőt költ a felsorolt 22 községben húzódó útjaira. Ez az összeg a vármegye ezen a címen származó bevételeinek nem több, mint 11%-ára rúg. A fővároskörnyéki huszonkét község tehát közel 1·3 millió pengővel járul Pest megye egyéb útjainak fenntartásához akkor, amikor határai között a főforgalmi úthálózat is teljesen hiányos és a legtöbbször burkolatlan.

A községi utak fenntartásának terhe legjobban Budafok és Újpest polgárságát sujtja. Előbbinek útfenntartási terhei fejenként 2·72 pengőre, utóbbié 2·02 pengőre rúgnak. Az előbb ismertetett adatok után ezt csak természetesnek ítéltjük, miután épen Budafok és Újpest területén van viszonylagosan is a legtöbb burkolt utca, ezek vannak a legjobb burkolatokkal ellátva és nem is túlnagy lakosságszám jut minden kilométer burkolt útjukra. Budafok és Újpest után Pestszentlőrinc lakosságára esik a legnagyobb fejtárg 1·23 pengő, de a budapesti átlag felett szerepel még Csepel és Békásmegyér is. A fejtárg hihetetlenül alacsony Kispesten 0·10

pengő, Rákoscabán 0-18 pengő, Budatétényben 0-20, Nagytétényben 0-27 és Pestszenterzsébeten 0-30 pengő.

A vármegyei utak fenntartásához fizetett hozzájárulások fejátlaga az egyes községekben már egymáshoz inkább közelebb álló érték. A legtöbbet fizet Albertfalva lakossága, fejenként 4-98 pengő teher jut mindenkire ezen a címen; a legkevesebbet Rákoskeresztúr, melynek lakossága csak 1-96 pengőt áldoz erre a célra. Négy pengőn felüli átlagával kitűnik Újpest, Rákosliget és Rákoshegy. Ezen értékek alakulása természetesen nincs semmiféle kapcsolatban a község területén húzódó törvényhatósági jellegű utakkal.

7. táblázat. A Budapesttel szomszédos községek közönsége által a vármegyének fizetett útdadó és közmunkaváltáság összege 1935-ben.

Város, község	A közmunkaváltáság 80%-a ¹⁾	A közmunkaváltáság egységes kezelésén kívüli része	Törvényhatósági útdadó ²⁾	Összesen
Alag	3.526-36	71-68	8.353-67	11.951-71
Újpest mv.	25.419-12	13.968—	261.266-37	300.653-49
Rákospalota mv.	32.108-80	5.317-44	110.896-92	148.323-16
Pestújhely	8.431-36	68-16	20.411-68	28.911-20
Rákosszentmihály	19.415-20	293-76	34.229-96	53.938-92
Mátyásföld	4.517-12	56-64	11.171-71	15.745-47
Cinkota	5.549-20	76-80	6.932-82	12.558-82
Sashalom	12.218-24	126-72	20.453-52	32.798-48
Rákoscaba	12.738-08	—	16.365-98	29.104-06
Rákosliget	4.289-92	28-80	8.889-90	13.208-62
Rákoskeresztúr	6.090-16	25-92	8.774-91	14.890-99
Rákoshegy	7.419-92	—	9.962-63	17.382-55
Pestszentlőrinc	31.636-80	434-88	81.729-40	113.801-08
Kispest mv.	31.281-60	2.607-36	138.721-03	172.609-99
Pestszenterzsébet mv.	47.379-84	1.913-92	168.822-02	218.115-78
Csepel	15.244-32	594-24	43.001-77	58.840-33
Nagy-tétény	7.261-12	96—	11.449-76	18.806-88
Budatétény	2.648-32	75-84	5.441-22	8.165-38
Budafok mv.	15.978-72	1.888-32	58.566-26	76.433-30
Albertfalva	1.456-64	7-68	15.138-11	16.602-43
Pesthidegkút	7.719-44	—	12.013-13	19.732-57
Békásmegyér	9.523-32	190-80	18.076-28	27.790-40
Összesen	311.853-60	27.842-96	³⁾ 1,070.669-05	1,410.365-61

¹⁾ A közmunkaváltáság alapjait lásd a 10. táblázat ¹⁾ jegyzetében.

²⁾ A törvényhatósági útdadó összegét Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyében a következőképpen számolják: alapul veszik az állami föld-, ház-, 5%-kal kivetett általános kereseti-, társulati- és tantiemadó alapösszegeit, ezeknek a megyei városokban 5-7%-a, a községekben 16-8%-a adja a vármegyei pótdadót. Ugyanezen alapoknak egységesen 16%-a viszont a th. útdadó összege.

³⁾ 1933-ban az egész vármegyétől befolyt útdadó összege 2,654.400 pengő volt, vagyis a Budapestkörnyék fizette az útdadónak 41%-át. A vármegye összes közszolgáltatásból eredő bevétele a felsorolt huszonkét községből hozzávetőlegesen kétfélmillió pengőre rúg évenként, nem számítva az ínségadót és a vigalmi adót.

8. táblázat. A Budapesttel szomszédos községek útfenntartási költségeinek megoszlása.

Város, község	A községi úthálózat fenntartására fordított egy évi összeg	A burkolattal ellátott községi úthálózat egy km-e feleméért	Fizetett vármegyei útdó és közmunkaváltság	A vm-i úthálózat egy km-e feléméért	A vm-i úthálózat községi szakaszára fordított összeg	A község lakossága fizet a vm. egyéb útjainak fenntartására	%
	p e r i g ő						
Alag	3.000	2.500	11.952	2.000	8.000	3.952	33
Újpest mv.	136.000	2.700	300.654	2.000	5.000	295.654	98
Rákospalota mv.	20.000	1.300	148.323	2.000	21.200	127.123	86
Pestújhely	4.000	888	28.911	—	—	28.911	93
Rákosszentmihály	8.000	1.820	53.939	2.000	3.600	50.339	93
Mátyásföld	4.000	2.000	15.745	—	—	15.745	100
Cinkota	1.800	2.200	12.559	2.000	6.000	6.559	52
Sashalom	7.500	—	32.799	2.000	2.200	30.599	93
Rákoscaba	1.500	—	29.104	2.000	6.000	23.104	79
Rákosliget	1.000	250	13.209	—	—	13.209	100
Rákoskeresztúr	2.500	—	14.891	2.000	7.600	7.291	48
Rákoshegy	1.200	500	17.383	—	—	17.383	100
Pestszentlőrinc	37.500	14.400	113.801	2.000	11.400	102.401	90
Kispest mv.	6.600	2.200	172.610	—	—	172.610	100
Pestszenterzsébet mv.	20.000	3.300	218.116	—	—	218.116	100
Csepel	22.542	2.650	58.840	2.000	10.000	48.840	83
Nagytétény	2.000	—	18.807	2.000	7.000	11.807	62
Budatétény	500	—	8.165	2.000	5.600	2.565	31
Budafok mv.	53.628	3.830	76.433	—	—	76.433	100
Albertfalva	—	—	16.602	—	—	16.602	100
Pesthidegkút	5.000	—	19.733	2.000	15.000	4.733	24
Békásmegyér	8.000	2.350	27.790	2.000	6.000	21.790	77
Összesen	346.270	2.705	1.410.366	2.000	114.600	1.295.766	89

Ismételten kiemelhetjük, hogy a fővároskörnyéki községek polgársága viszonylagosan igen magas összeggel járul a megyei utak fenntartásához. *Még Kispest polgársága is 2-67 pengőt költ a megyei utakra, holott területén egyetlen egy méter ilyen jellegű út sincs és saját útjaira annak még egy huszadrészét sem költheti.* Innen származik a fővároskörnyéknek utak terén oly annyira elhanyagolt állapota, mint aminőt fentiek során — sajnálattal — többször is részleteznünk kellett. A vármegyei úthálózat egyáltalán nem érinti Mátyásföldet, Rákosligetet, Rákoshegyet, Kispestet, Pestszenterzsébetet, Budafokot és Albertfalvát, vagy ha igen, burkolatlan vármegyei utakkal állunk csak szemben. Ezek a községek ennek ellenére igen hatalmas összegeket fizetnek be útdó és közmunkaváltság címén. A Budapesttel szomszédos közületeket nem volna szabad azonos nívón tartani egyéb más, feltétlenül szintúgy nagyra hivatott közülettel és terheit másként kellene megosztani. A budapestkörnyéki közületek ezekkel az áldozatokkal sokkal nagyobb úthálózatot építhettek volna ki és láthattak volna el burkolattal, de Pest vármegye is meg tudta volna találni a módját annak, hogy a vármegye más területein a szükséges utakat kiépítse és fenntartsa.

A fővároskörnyék polgárságának bizonyos magasabb igényei jelentkeznek, pusztán a nagyváros közelségének hatása alatt is. Nehezen tudja megérteni

azt, hogy a főváros utcáit síma aszfalt borítja és útfenntartási címen sokkal magasabb adókat fizetve számára még mindig csak por és sár marad az utcákban. A főváros hiába foglalkozik bekebelezési gondolatokkal, addig amíg a fővároskörnyéki községek útjai a maihoz hasonló siralmas helyzetben vannak, a bekebelezés egyet jelentene azzal, hogy hatalmas áldozatokat kellene hozni, mert az elmaradottság hihetetlen mérveket ölt.

A vármegye egyéb útjainak fenntartásához a legnagyobb áldozatot hozzák azok a községek, melyek területén törvényhatósági út egyáltalán nincs és melyeket fentebb soroltunk épen fel. Arányukat megközelíti Újpest, Pestújhely, Rákosszentmihály és Sashalom, továbbá Pestszentlőrinc. (8. táblázat.) Viszonylagosan a legnagyobb része jut vissza a fizetett törvényhatósági útnak Pesthidegkúton, ahol csak 24%-a a befizetett útnak kerül idegen közületekben húzódó utak fenntartására. Ötven százalékos arány alatt marad még Budatétény és Rákoskeresztúr, de a többi községek helyzete már rosszabb, ezek többet áldoznak már más közület részére, mint maguknak.

Ha bárminő rendelkezésből kifolyólag *Pestszenterzsébet a saját céljaira fordíthatná a megyei útnak évenként visszatérő összegét*, mely 1935-ben például 218.116 pengő volt, akkor egyszeriben megszüntethetők lennének azok a visszasságok és szomorú állapotok, melyek épen ezt a várost jellemzik leginkább. *Kispest is sokat tehetne évi százhetvenezer pengőt meghaladó befizetésének saját céljaira való fordításával* vagy Pestszentlőrinc százezer pengős felüli részesedésével.

9. táblázat. Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye közúti költségelőirányzata 1930—1933.

Kiadások	1930.	1931.	1932.	1933.
Személyi járandóságok (P)	935.424	917.010	882.197	849.489
Dologi kiadások "	88.409	79.540	80.473	77.902
Útkaparó házak és szertár "	132.500	109.900	81.000	80.000
Fedanyag "	1,995.150	2,572.562	2,776.446	2,277.221
Hidak javítása "	11.300	4.900	9.000	10.000
Úttest tartozékok fenntart. "	66.240	15.000	10.000	10.000
A fenntartás körüli felügyelet "	10.733	18.832	18.869	18.318
Fenntartási költségek összesen .. "	3,239.756	3,717.744	3,857.985	3,322.930
Új utak és hidak építése "	1,920.500	1,625.696	1,441.810	1,328.224
Nyug- és kegydíjak "	160.436	191.665	167.847	159.407
Államépítészeti hivatalhoz "	62.500	62.500	60.000	60.620
Kölcsönök kamatai "	503.011	482.671	484.141	433.724
Egyebek "	389.813	325.217	332.716	283.650
Előző évben el nem végz. munkák .. "	1,186.889	—	—	—
Előre nem látható kiad. "	100.000	92.000	90.000	83.000
Visszafizetett tart. tőke "	300.842	272.292	390.262	310.721
Kiadások összesen .. "	7,863.747	6,769.785	6,824.761	5,982.276
Az útalapból fenntartott úthálózat hossza :				
kiépített km	1.757.6	1.792.5	1.802.4	1.820.0
kiépítetlen km	921.5	923.7	1.010.7	1.080.0
összesen .. km	2.679.1	2.716.2	2.813.1	2.900.0
A kiépített utak egy km-ére jut fenntartási költség (P)	1.840	2.074	2.140	1.825

A fővároskörnyéki útügyek rettenetes helyzetén semmi sem segíthetne jobban, mintha ezek a közületek egyesülten külön törvényhatóságba jutnának. Ha ennek nagyobb nehézségei vannak, úgy helyesebb lenne az, ha a Közmunka Tanács hatáskörét, melyet más egyéb indítók is megokolnak, kiterjesztenék a pestkörnyékre is, azzal, hogy a Közmunka Tanács által létesítendő építkezések, rendezési munkák költségének fedezésére, az eddig a vármegyének fizetett hozzájárulások nagyobb része a Közmunka Tanácsot illetné. Szükségesnek tartjuk megemlíteni azt, hogy a vármegye egyéb címen is jelentős bevételekhez jut a fővároskörnyéki közületek polgárságától. Sajnos ezeket a tételeket azonban már nem állott módunkban részletezni, épen úgy mint azokat az ügyi költségvetésben beállított bevételeket, melyek vám-díjak, átkelési szakaszok fenntartása címen, érdekeltségi és egyéb hozzájárulások címen bevételként elkönyveltettek. Ezeknek hozzávetőleges súlyára csak távolról következtethetünk a 10. táblázat vonatkozó adataiból.

Budapest szempontjából is igen kívánatos volna, ha a fővároskörnyéki községek elkészítenék egy összefüggő úthálózatnak terveit és biztosítanák annak vonalvezetését, hogy a jövő folyamán létesítendő építmények és végrehajtandó parcellázások ne befolyásolják kedvezőtlen irányokban a főforgalmi úthálózat vonalozását. Eddig a kérdés még nem jelent pénzügyileg meg nem oldható problémákat és sokban hozzájárul ahhoz, hogy a jövő során hatalmas terhektől kímélje meg az érdekelteket.

A főforgalmi úthálózat vonalvezetésének megállapítása után siettetni szükséges annak kiépítését, burkolását. Minthogy ebbe már pénzügyi kérdések is kapcsolódnak, feltétlenül fontos, hogy a fővároskörnyék hovatarthatósága megoldassék. A nélkül, hogy ezen a téren javaslatot tennénk, ki kell emelnünk a vármegyei fennhatóságnak káros oldalait, melyek arra készítetnek, hogy az önálló törvényhatósági megoldás felé törekedjünk. A bekebelezés csak akkor lehet indokolt és észszerű, ha a fővároskörnyék viszonyai is megközelítik Budapest azonos adottságait. Ezt azonban a mai rendszerben igen-igen hosszú ideig nem várhatjuk, mert a fentebbi eredmények szerint a községek — ha nem is valamennyien — elmentek a pénzügyi lehetőség legszélső határáig, de még ezzel sem érhették el a kívánt eredményeket, mert hatalmas összegekkel kénytelenek hozzájárulni idegen közületek útjainak fenntartásához. Ha ugyan-ezeket az összegeket saját útjaik építésére fordíthatnák, a helyzet egészen más lehetne és a bekebelezés gondolata nem is lenne annyira észszerűtlen. A bekebelezésnek ugyanis a fővároskörnyéki községek szempontjából kétségtelenül igen nagy szerepe lenne akkor is, ha városias létesítmények jelentősen magasabb fokon állnának és teljesebbek is lennének mint ma. Igen természetes, hogy a mai időkben, a gazdasági válságból való kibontakozás éveiben lényegesebb munkákra nem szabad azonnal számítani, de feltétlenül igen rövid időn belül meg kell találni a kapcsolatot arra, hogy a szükséges tennivalók pontos körülhatárolása és sorrendiségének megállapítása már addig megvalósulhasson, míg

a gazdasági élet vérkeringésének meggyorsulása következtében meginduló magán-gazdasági tevékenység ismét nem fokozza azokat a nehézségeket, melyek miatt már ma is oly sokszor kell küzdenünk.

10. táblázat. Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye közötti költségelőirányzatának bevételi rovatai.

Bevételek	1930	1931	1932	1933
	pengőben			
Vámbevételek	900.000	790.000	650.000	420.000
Tőkekamat	70.063	45.063	54.093	34.093
Átkeelési szakaszok fenntartása címén	99.620	99.620	99.620	99.620
Érdekeltségi hozzájárulások	352.000	62.000	54.000	54.460
Egyéb hozzájárulások	209.822	207.794	225.528	179.771
Községi közmunkaváltásból ¹⁾	2,341.923	2,385.551	2,388.240	1,747.908
Útadó ²⁾	2,257.060	2,257.060	2,257.060	2,508.792
Kereskedelmi miniszter segélye	180.000	180.000	—	—
Visszafizetett cselekvő tőkék	21.006	21.910	23.301	27.195
Bevételek együtt	6,431.494	6,048.998	5,751.842	5,071.839
Maradt múltévről	1,433.374	722.120	979.270	911.096
Összesen	7,864.868	6,771.118	6,731.112	5,982.935

¹⁾ Ennek alapját képezte: 1930-ban 770.135 kézi-napszám, à 1.60 pengő, 117.600 igavonó-állat à 7 pengő, 12.787 géperejű lóerő. 1931-ben 815.869 kézi-napszám à 1.60 pengő, 1 15.633 igavonó-állat à 7 pengő, 13.188 géperejű lóerő. 1932-ben 845.226 kézi-napszám à 1.60 pengő, 112.702 igavonó à 7 pengő, 12.625 géperejű lóerő. 1933-ban 874.114 kézi-napszám à 1.20 pengő, 109.502 igavonó à 6 pengő, 13.105 géperejű lóerő. Ezeknek 80%-a illeti meg az útalapot.

²⁾ 1930-ban az útadó 14%-a a kivetésalapját képező ált. adók összegének. 1932-ben az útadó 16%-a a kivetés alapját képező ált. adók összegének.

A Budapesttel szomszédos községek közlekedési viszonyai.

A települések területét utcahálózat borítja, ebben a hálózatban helyet foglalnak a legalacsonyabb rendű közlekedési vonalak, a lakóutcák, a magasabb rendeltetésű forgalmi útvonalak és a tömeges személyforgalom céljaira szolgáló főközlekedési vonalak, melyek esetleg külön pályatesttel az előbb említett hálózat tagjain belül helyezkednek el. Amíg a lakóutcák forgalma főként a gyalogos forgalom, addig a főforgalmi útvonalakon a kocsiforgalom minden változata alkotja annak jellegzetességét, a főközlekedési vonalakon pedig vonatok képezik a szállításra szolgáló eszközöket. A vonatok legkülönbözőbb fajait értjük természetesen ezek alatt, úgy a nagyvasutak gőzvontatású helyi személyforgalmát, mint a helyiérdekű villamos vontatású speciális forgalmi vonatkozásait és a közúti vasútnak leggyakrabban csak két kocsiból álló vonatait.

A főközlekedési vonalaknak a város határára való kihatása ma már nem újszerű. *A kertvárosszerű fejlődés korszakában a nagyvárosok határai tulajdonképpen egészen problematikusokká váltak* és egyedül a főközlekedési hálózaton keresztül és annak hatásaiban magyarázhatók meg. Ma már a város kihatását nem is mérjük mással, mint a forgalmi intenzitásnak egy bizonyos fokával, mely a nagyváros környékén egészen jellegzetesen és éles elhatárolással jelentkezik.

Amikor az útügyi viszonyok ismertetése előtt a budapestkörnyéki községek egyéni jellegzetességét fejtegettük, — egy néhány adat segítségével — már rámutathattunk arra is, hogy *a városmaghoz való közlekedési kapcsolatok voltak elsősorban és leginkább kihatással arra, hogy az egyes települések miként fejlődtek ki a multban és mi lesz a jövő sorsuk.* Pusztán a tramway, a vicinális és a nagyvasút közötti különbség alkalmas volt már arra, hogy a települések életének jellegét, a lakosság sűrűségét és összetételét befolyásolja és élesen elhatárolja. Alkalmunk volt már azok során is rámutatni arra, hogy ugyanazon helyzetű települések is másként és másként fejlődtek, csupán azért, mert más jellegű közlekedési eszköz vitte lakosságukat a város magját jelentő munkapiac felé és esetleg könnyítette vagy tette nehezebbé onnan viszont a lakóhely felé való áramlást. A fővároskörnyék fejlődésére a közlekedési eszközök vonalainak térfoglalása olyannyira reá-nyomta bélyegét, hogy talán ha jobban ismert volna helyzetük, még a világ-irodalomban is mindig, mint leginkább igazolt példát mutatnák be.

Újpest és Rákospalota, Kispest és Pestszenterzsébet, melyeket közúti vasút kapcsolt mondhatnók kezdettől fogva Budapesthez, hatalmas mértékben fejlődtek és ezzel szemben a magasan fekvő, egészséges levegőjű, kertváros-telepítésre legalkalmasabb Cinkota, Mátyásföld, Sashalom és Rákosszentmihály messze elmaradtak. Pedig amíg Újpest fejlődését még részben a Duna-völgy vonala is indokolta, addig Rákospalotára ennek már alig lehetett hatása, amint nem jelentkezett ez Pestszenterzsébet és Kispest fejlődésében sem. Magassági különbségek sem fedezhetők fel lényeges mértékben, mert Pestszentlőrinc közel ugyanazon magasságban van, mint Mátyásföld, a telkek felparcellázása pedig kevés kivétellel mindenhol egyszerre, egyformán erősen segítette elő a nagyhatárú anyaváros lakosságának szétszóródását.

A tramway pedig vitte szerteszét Budapest polgárságát és miközben üresen maradtak hatalmas, betelepülésre elsőrendűen alkalmas fővárosi területek, *a villamosok szerte szórták a dömping-feltételek mellett beépíthető fővároskörnyékre a budapesti munkapiactömegeit.* Hogy ennek milyen hihetetlen kárai mutatkoznak, azt még ma sem tudjuk eléggé tisztán, pedig ez irányban magunk is végeztünk egy pár kísérletet.¹⁾ A közlekedési eszközök távoli kivezetése, a közlekedési vállalatok által űzött politika hatása alatt fajult el a helyzet a mai állapotokig, amikor az már oly súlyos, hogy csak igen jelentős anyagi áldozatok árán lehet javulást várni, de ezeket az áldozatokat viszont meg kell hoznunk, mert a jövő folyamán a mai helyzet káros kihatásai még kíméletlenebb formában fognak jelentkezni és a megoldás még nagyobb erőfeszítéseket kíván majd meg.

A Budapestkörnyék még 1920. és 1930. között is 44·2%-kal növelte lakosság számát, ami nem volna annyira feltűnő, ha ugyanezen időszak alatt Budapest lakossága nem csupán 8·2%-kal növekedett volna. A fővároskörnyéki települések évtizedről-évtizedre jobban fejlődnek, mint a főváros és a távolabbi környékkel együtt az agglomeráció fejlődésében Budapest egyre jobban visszamarad. Egy néhány adat érdekes képet tud erről festeni :

Év	Budapest lakosság száma	Szaporodás % -ban	Az agglomeráció lélekszáma ²⁾	Szaporodás % -ban	Budapest az agglom. egészének %-ában
1880	360.551	—	450.000	—	80
1890	491.938	36	616.000	37	80
1900	732.322	50	983.100	59	74
1910	880.880	20	1,356.600	38	65
1920	929.690	5	1,536.600	12	61
1930	1,006.184	8	2,037.740	25	49

¹⁾ *Ruisz Rezső* : Budapest telepítési és közlekedési politikájának befolyása a közteherviselés mérvére. Közgazdasági Szemle. 1935. 3—4. szám, 169—190. oldalak.

²⁾ Az agglomeráció lélekszáma megállapításának módszerét »Közlekedési adottságok Budapest agglomerációjának kialakulásában« (Vasúti és Közlekedési Közlöny 1932. évi 69. és 71. számai) című munkában fejtettük ki.

Budapest lakossága ma az egész agglomeráció lakosságával szemben (ebbe a távolabbi környék lakossága is bele van számítva) már kisebbségben marad és a környék háromszor olyan gyorsan fejlődik, mint az anyaváros. Nem érdektelen figyelembe venni azt, hogy míg 1900 előtt a fejlődést jelző százalékos értékek közel azonosak voltak, addig 1910-re a környék megkétszerezte fejlődésének tempóját, 1920-ra két és félszeres lett és 1930-ra már háromszor olyan gyorsan fejlődik. Ha eltekintünk a gazdasági válság befolyásától, akkor 1940-re hozzávetőlegesen is négyszer olyan gyors fejlődés várható Budapest környékén, mint magában az anyavárosban. A fejlődés tempójára pedig majd az 1935. évi budapesti népszámlálási adatokból következtethetünk.

Napjainkban egyre sürgetőbben lépnek fel a fővároskörnyéki kérdések megoldására irányuló törekvések és ha a fentiekből világosan látjuk azt, hogy a fejlődés mikéntjére a közlekedésnek minő befolyása volt, meggyőződhetünk arról, hogy a problémák megoldása egyedül a közlekedési eszközök vonalvezetésének és tarifaképzésének politikáján keresztül lehetséges.

1. A tömeges személyszállítás céljait szolgáló közlekedési eszközök vonalvezetése a Budapesttel szomszédos községekben.

A közúti vasút már korán, 1866-ban, első vonalával, akkor természetesen még lóvasút formájában, átlépte a főváros határait. Talán akkor követte el a főváros vezetősége a legnagyobb hibát, amikor megengedte ezt a vonalat túl vinni határain, mert gyorsan követte ennek első kocsijait a főváros lakosságának kiáramlása. Újpest fejlődése szorosan összefügg a tramway kiépítésének hatásával és ugyanezt a jelenséget tapasztalhatjuk Rákospalotán, Kispesten és Szentlőrincen, de talán még inkább Pestszenterzsébeten.

A hiba nemcsak abban volt ugyanis, hogy a közúti vasút átlépte a főváros határait, hanem abban, hogy az első vonalak kedvező gazdaságossága arra készítette a konkurens vállalatot, hogy maga is újabb vonalakat nyisson a gyorsan fejlődő települések számára és vonalain nemcsak az újabb letelepültek ezreit, hanem a másik vonal utazóközönségét is szállítsa. Ezt természetesen csak *tarifális versenyben* lehetett elérni, az egyre jobban csökkenő viteldíjak hatalmas összegeket vittek a perifériális közületek teleküzéreinek zsebeibe. Nem véletlen, hogy ezek között a legnagyobb szerepet természetesen a konkurens közlekedési vállalat vagy affiliált intézetei vitték és mód kínálkozott a tarifát hihetetlen mérvben is csökkenteni, mert az esetleges vasútüzemi veszteség bő fedezetet talált az olcsó tarifa hatása alatt kifelé tóduló tömegek által magasra felvert telekárakban. A BSzKRt egyik jogelődje, a BKVT nagyon jól tudta, hogy a közlekedési politika egyet jelent a településpolitikával, de magánvállalati jellegénél fogva ennek csak üzletszerű részére vetette rá magát és gazdagította meg tőkéseit, úgyhogy átmentett vagyonával még ma is egyike a legnagyobb telektulajdonosoknak Budapesten és környékén.

A tarifális kérdésekkel és behatásaival csak a későbbiek során fogunk foglalkozni, de kénytelenek voltunk ezt a kitérést megtenni, mert egyébként némileg érthetetlennek mutatkoztak volna azok a vonalvezetési elgondolások, melyek Budapestre és környékére még ma is rányomják szomorú bélyegüket.

Budapest közúti vasúti vonalhálózata kúsza halmazállapotot mutat. Még a radiális vezetésű és a perifériák felé vezető vonalak is a leghetetlenebb módon vannak vezetve, látszik rajtuk, hogy *tervezésüknél csak egy szempont jutott kifejezésre: miként lehetne lekonkurálni a másik vonalnak forgalmát?* Azonnal szembeűnő a helyzet, ha Budapest villamos közúti vasúti hálózatának térképét nézzük. Az északi szektort — Újpest, Rákospalota, Pestújhely — három helyen éri el a centrumból kiinduló villamosvasúti vonal. A Váci-út, a Béke-utca és az Erzsébet királyné-út villamosvasúti hálózata nyújt ennek a több mint százezer lakosú települési foltnak kapcsolatot a városmag felé. Az első két vonal egy pontból indul ki, a harmadik ugyan egy elég távolabbi pontból, de a Mexikói-úti vonal törése miatt a legszerencsétlenebbül vezetett irányú. *Rákospalota egyedül Újpesten keresztül érhető el közúti vasúttal, annak ellenére, hogy a fővárossal határosan fekszik.* Újpest belső részein pedig a leghetetlenebb módon futnak a vonalak, egymást keresztezve, visszafordulva, metszve és az egyesítés óta eltelt több mint tíz esztendő alatt sem volt még mód pl. az Újpest—Árpád-utca és István-út kereszteződésénél fennálló éles kanyarodásokat sem rendezni. Az észszerű az lenne, ha az »A«-vonal az István-úton tovább haladna, az 55-ös vonal pedig az Árpád-úton. E helyett ezek az egyenes irányból szétágaznak és éles kanyarodókkal futnak tovább. Az Erzsébet királyné-úti vonal erőszakosan véget ér a körvasúti töltés előtt.

Rákosszentmihály, Sashalom, Cinkota, Mátyásföld egyetlenegy vicinális vonalon függnek, gyors betelepülésük következtében ezen a vonalon igen erős forgalom fejlődött ki és a rohamórákban csak nagy nehézségekkel bonyolítható le. A rákosvidéki települések csak nagyvasúti vonalakon kapcsolódnak, Kispest, Pestszentlőrinc több mint százezer főt meghaladó népessége ismét csak egy vonalra van kapcsolva, Pestszenterzsébet pedig Újpesthez hasonlóan két vonallal kapcsolódik, de ez a két vonal egymás mellett, párhuzamosan halad. Csepel helyzete folytán nem juthat kedvezőbb kapcsolathoz.

A budai oldal településeit morfológiai tényezők befolyása alatt ismét egészen speciálisan lehet csak közúti vasúti hálózat segítségével kapcsolni, Albertfalva, Budafok, Budatétény, Nagytétény egy vonalon függnek, Békásmegyer egy külön vicinális-jellegű közúti vasúttal kapcsolódik, míg Pesthidegkútnak csak a fővárosi határon végződő villamos vasúti kapcsolata van.

Láthatjuk tehát, hogy a nagyobb településeket — Újpest, Rákospalota, Pestszenterzsébet — két-két, rendszerint sajnos csak párhuzamosan egymás-

hoz közel futó vonal kapcsolja. Feltűnő azonnal, hogy ezzel szemben Kispest, Pestszentlőrinc egybefüggő és a százezres lakosságszámot ma már meghaladó közületei még a párhuzamos és egymás mellett fekvő dupla vonalat is nélkülözik. A személyszállításban a periférikus forgalmat illetően ezen a vonalon lépnek fel az első és komoly nehézségek.

Ez azonban nem jelenti azt, hogy a párhuzamos vonalakkal rendelkező, fentebb felsorolt települések főközlekedési hálózata nem hagyna maga után igen kirívó kívánalmakat. Magában az a tény, hogy a városmagból szerteágazó vonalak rendszerint nemcsak párhuzamosak, hanem egymáshoz igen közel is fekszenek, olyan nagy hiba, amit kellően kiemelni alig tudunk. Mert mi ennek az eredménye? Az, hogy a két főközlekedési vonal között fekvő szűk terület válik a település bázisává és azon túl fokozatosan oszlik szét a népesség, egészen addig, amíg egy circa 10 perces gyalogúttal mérhető távolságon túl megszűnik minden hatása és egy igen-igen ritka és rossz körülmények között fekvő terület nem alakul. Nem mondjuk, a helyzetet ma már igen nehéz segíteni, mert itt arról van szó, hogy nemcsak a főváros-környéki településekben, hanem magában a főváros területén is több száz kilométer vágányt kellene felszedni és egészen más vonalvezetésben lerakni. Ennek költségei azonban olyan magasak, hogy erre aligha gondolhatunk, még abban az esetben sem, ha teljesen világosan látjuk azt, hogy ebből milyen hatalmas gazdasági és városfejlesztési előnyök származhatnak. Ez azonban nem jelenti azt, hogy ne készítsük el egy ilyen természetű rendezési eljárásnak terveit, hogy a jövőben lépésről-lépésre és ott, ahol arra mód kínálkozik, a szükséges korrekciók végrehajthatók legyenek.

Sajnos, ma még az a helyzet, hogy a BSzKRt-nak ilyen irányú tervei nincsenek, illetőleg teljesen ismeretlenek, pedig elsősorban a közlekedési vállalat szempontjából fontos annak elkészítése, mert városszabályozási kérdéseken felül, rentabilitási vonatkozásai is lehetnek annak. A következőkben nem kívánunk a BSzKRt munkája elé vágni, de nagyobb vonásaiban fel kell vázolnunk, hogy milyen tennivalók várnának a fővárosra az esetben, ha a Budapestkörnyékre is kiterjedne hatósága, illetőleg, milyen korrekciók várnak a létesítendő új törvényhatóságra vagy csak a Közmunkák Tanácsára is, ha egyszer a perifériák rendezését feladatává teszik.

Mindenkor két feladatot kell tisztáznunk, úgymint azt, hogy a fővárossal való kapcsolatok terén mik a tennivalók, másodszor azt, hogy az illetékes településeken belül milyen vonalkorrekciók végrehajtása fontos. Amíg az előbbiekben az áldozatokat a fővárosnak, a közlekedési vállalatnak és a főváros-környéknek együtt kell meghozniok, addig az utóbbi feladatok a közlekedési vállalattal megosztottan az egyes községek költségeit kell, hogy alkossák.

Újpest közúti vasúttal a Váci-úton és a Béke-utcán át kapcsolódik. A kapcsolatot biztosító vonal budapesti vége azonos. Ennek következtében a Váci-útnak a Ferdinánd-tér és Berlini-tér közötti szakaszán a közúti vasút

ma már megközelíti teljesítőképességének határait. Egy Budapesten létesítendő útszintmentes gyorsvasút tárgyában adott véleményünkben megállapítottuk, hogy ezen a szakaszon *a közúti vasút már 1933. őszén elérte maximális teljesítőképességének 83%-át.* Becsléseink szerint 1940-ben, a rohamórákban olyan utastömegre lehet számítani, — a mai tarifális adottságok mellett — ami a villamos teljesítőképességét már túlhaladja és villamossal legfeljebb ideig-óráig lesz a forgalom fenntartható. Azok az eszközök, melyek lehetővé teszik az útszinti villamos vasút teljesítőképességének egy bizonyos fokig való tovább emelését, nem segíthetnek soká ; és ekkor felmerül vagy *egy útszintmentes vasút létesítésének szükségessége vagy gondoskodnunk kell a forgalomnak a túlterhelt szakaszcól való eltereléséről.* Az előbbi megoldás mindenestre célravezetőbbnek mutatkozik és hosszabb ideig biztosítja a forgalom fenntartásának zavartalanságát. Ez azonban igen drága megoldást jelent, amit nem valószínű, hogy közlekedési vállalatunk elbír, különösképen nem akkor, amikor a belső városrészekben más eszközök teljes hiányában feltétlen szükségként lép majd fel a gyorsvasút létesítésének problémája. Itt azután egyben arra is ki kell térnünk, hogy mennyiben mutatkozik célszerűnek perifériális vonatkozásban gyorsvasút létesítése. Nem járhat ez ismét azzal, hogy a főváros lakossága messze szétszóródik előbb, mintsem ma is üresen álló települési foltjai lakottak lettek volna ? Azzal azonban tisztában kell lennünk, hogy a gyorsvasút csak távolsági tarifával képzelhető el, ez esetben pedig jelentős biztosítékunk van ez ellen. De térjünk vissza az adott esethez.

A váci-út belső szakaszának túlterheltsége azt kívánja, hogy legalább is ez a szakasz útszintmentes formában épüljön ki. Ha az útszintmentes formát drágának ítéljük, úgy újabb vonalvezetés kiépítésével kell azt halaszthatóvá tenni. Az új vonal lehetőségeit kell tehát megvizsgálnunk.

Kézenfekvőnek mutatkozik *erre a célra a MÁV nyugati pályaudvar—Rákospalota—Újpest állomás közötti szakaszának felhasználása.* Ez a vonal, mely valamikor, mint marcheeg—bécsi fővonal, igen erős forgalmat vitt, ma meglehetősen rosszul van kihasználva, főként csak helyi jellegű személyvonatok képezik forgalmát az egészen Vácig terjedő kertes előtelepülésekben. Ezeken a vonatokon ma is igen erős helyi forgalom bonyolódik le a fentebb említett szakaszon, mert mindkét érintett település lakossága szívesen veszi igénybe az áthaladó helyi vonatokat. A MÁV részéről azonban igen helytelen politika mutatkozik ebben a vonatkozásban. Olcsó utazási lehetőségeket nyújt ezeknek a településeknek, pusztán azért, hogy a már Rákospalota—Újpest állomást zsúfoltan elérő vonatokra újabb utastömeget vehessen fel és hozhassa be Budapest nyugati pályaudvarra. Tény az, hogy ezen módon *a Vácig, Nagymarosig közlekedő vonatok kihasználtsága lényegesen növekszik,* azonban ez semmi esetre sem azonos azzal a feladattal, amit a nagyvasutaknak a nagyvárossal szomszédos forgalomban nyújtaniok kell.

Célszerűnek mutatkoznék a MÁV részéről ennek a rövid vonalszakasznak villamosítása, de megfelelne akár a nyersolajmótoros vontatású, *kisebb vonategységekben való közlekedés is. A MÁV-nak ezen a vonalszakaszon tramwayszerű forgalomra kellene áttállnia*, az egyes távolsági és helyi vonatok menetrendje között meglehetősen bő időközök állanak ezeknek rendelkezésére, mód kínálkozik állandó sűrű forgalom fenntartására, természetesen nem a mai olcsó tarifarendszerrel, hanem egy megfelelő formában megállapított új tarifális elgondolással, melyben arra is tekintettel kellene lenni, hogy a Beszkárt vonalaira megfelelő átmeneti jegyek is kerüljenek kiadásra. Egészen új utastömegekhez jutna ezzel a MÁV is, de még a Beszkárt is. Nem jelentéktelen azok száma, akik elkerülik a jobban kézenfekvő MÁV vonalat, mert azon nincs megfelelő sűrű közlekedés és ugyancsak komolyan számba lehetne venni azokat is, akik szívesen mondanának le a gyalogútról és váltanának MÁV—Beszkárt átszállójegyet, ha ilyeneket kiadnának és a nagyvasút sűrűbb forgalmat tartana fent. Ezzel kapcsolatban természetesen első és legfontosabb feladat az lenne, hogy tisztázzuk, mennyiben kívánja fenntartani a MÁV a szomszédos forgalmat. Minthogy azonban nem valószínű, hogy a MÁV erről lemondana és azt teljes egészében a közúti vasútnak engedné át, tervezetünket beható tárgyalások alapjává el lehet fogadni. A Váci-út túlterheltsége ezzel nagymértékben csökkenne, a nélkül, hogy a fővárosnak vagy akár a Beszkártnak nagyobb arányú beruházásokat kellene eszközölnie.

A főváros szempontjából azonban nem helyes a kérdés megoldását egyedül a MÁV-ra bízni és fontosnak látszik a további megoldási lehetőségek keresése is. Az első kérdés, ami most felmerülhet az, mi a célja a meghosszabbítandó Andrásy-útnak? *A meghosszabbítandó Andrásy-út, mint azt az útügyek vizsgálata során kifejtettük, a lehető legjobb kapcsolatokat nyújtja Rákospalota számára. Az Andrásy-út jelenlegi vonalában egy útszintmentes vasút vonul végig, kérdés már most az, hogy ez az útszintmentes vasút továbbvezetésének kérdésében milyen álláspontot foglaljunk el?* Az Andrásy-út meghosszabbításában egészen üres területek vannak ma, ennek továbbvezetése tehát nem okozna nagy nehézségeket. Viszont a *földalatti vasút* mai formájában, a városligeti végállomás ferde helyzetének dacára is, jelentős vonalaink egyikét alkotja, tehát *Rákospalotáig való meghosszabbítása rendkívül célszerűnek mutatkozik.* Külön kérdés megint az, hogy a létesítendő földalatti vonal csak a főváros határáig vezessen vagy haladjon azon át és a palotai Rákos-út alatt épüljön ki tovább.

A főváros szempontjából igen célszerűnek mutatkozik az új vonal kiépítése határain belül, mert teljesen szűz terület nyílik meg a további letelepülések számára és ügyes telekpolitikai eszközökkel lényegesen ellensúlyozható a periferiák felé való áramlás. A vonal kiépítését azonban csak abban az esetben célszerű megkezdeni, ha mód kínálkozik a vonalépítés költségeit, mint

telekértékemelkedési adót (betterment) az érdekelt telektulajdonosoktól legalább részben behajtani. A főváros hatalmas közmunkát indíthatna meg, ha ezt a gondolatot kellőleg kivizsgálva megvalósítaná. A vonalnak a határokon túl való vezetése természetszerűleg indokolt lesz, ha Rákospalota is megfelelő formában biztosítja az építést végző közlekedési vállalatot, hogy az építési költségek nagy részét visszatéríti és erre a célra bettermentet vet ki az érintett telkek tulajdonosaira.

Az ilyen módon létesítendő gyorsvasúti vonalnak hatásai kiszámíthatatlan jelentőségűek. Az új gyorsvasút nemcsak Rákospalota forgalmát ragadná magához, hanem Újpest és Pestújhely forgalmának nagy részét is. Feleslegessé válnék az Erzsébet királyné-úti villamos vonalnak oly sokszor sürgetett meghosszabbítása, sőt a rosszul vezetett Erzsébet királyné-úti vonal jelentősége erősen alászállna és nem volna szükség a fentebb említett korrekció keresztülvitelére sem. A földalatti vasútnak Calvin-térig meghosszabbított vonala, — amint azt a Beszkárt új vezérigazgatója, Perczel György beköszöntőjében bejelentette — ezzel még fokozottabb horderejűvé válna, de egyszerűsmindenkorra megfelelő vonalvezetési lehetőség adódna a Budapesthez északról csatlakozó, ma még másfélszáz ezret számoló települések részére.

A létesítendő útszintmentes vasútvonal építési költségeit sehol sem lehet ennél biztosabb alapokon megszerezni, mert a legtöbb esetben rendszerint már erősen beépített területekről van szó, ahol a bettermenttel nem lehet ilyen eredményeket többé elérni. Az összesen közel hat kilométer hosszú vonal építése előreláthatólag közel húszmillió pengőt venne igénybe. Ebből a fővároson belüli szakaszra, mintegy ennek az összegnek fele jut, vagyis 10 millió pengő. Az érintett lakóterület hozzávetőlegesen (tehát tisztán a telkek nagysága együttesen, utcák és közterületek nélkül) 350.000 négyzetöl, átlagosan 30 pengős mai értékkel. A terület értéke tehát közelítően ismét 10.000.000 pengő. Bizonytalan az, hogy a létesítendő gyorsvasút mennyiben fogja a telkek értékét növelni, mert Budapesten még nem volt mód megfigyelni azt, hogy a gyorsvasúti vonal hatása alatt milyen telekárémelkedés következik be. *Pestszentlőrinc és Vecsés határában a villamos vasút meghosszabbításának hatása alatt annak idején a telekárak megháromszorozódtak*, annak ellenére, hogy igen távoli területek telkeiről volt szó. A tízmillió pengős építési költség tehát nagyon könnyen visszatérülhet egy az építés megkezdésének időpontjától tizenöt évre egyenletesen elosztott adóban, melynek megközelítően a felét kell kitennie az elért telekértéknövekedésnek.

Könnyebb a helyzet akkor, ha a terület nagyrésze egy nagytőkésnek kezében fekszik. Ebben az esetben célszerűnek mutatkozik *a gyorsvasút építési költségeihez való hozzájárulásnak előre való pontos meghatározása és az érintett telkekre való bekebelezése.* Ez esetben a vonalépítési költségek a telkek eladásának tempójában gyorsan megtérülnek, mert igen valószínű, hogy a vonal építésével egyidőben a telkek tulajdonoscseréje gyorsabb

tempót ölt. Ennek megvan azután az az előnye is, hogy az építést végző közlekedési vállalat a telkeken javára írt összegek nagy részét előre is felveheti kölcsönök formájában, követeléseinek a kölcsönt nyújtó hitelező javára való átengedése fejében. A mai körülmények között nem mutatkozik más mód gyorsvasúti vonalak finanszírozásának megoldására. Erre a vonalvezetésre pedig igen nagy szükség mutatkozik az előbb említettek szerint több szempontból is, mert először *beépítetlen üres fővárosi területek gyors betelepítése válik lehetővé, másodsor az új vonal mentesíti a Váci-út belső szakaszát a közúti vasúti túlterheltségtől, harmadszor pedig megoldja a hovatovább nem halasztható Erzsébet királyné-úti vonal korrekciójának kérdését.*

A MÁV részéről a forgalom egy részének felvétele és a gyorsvasút kiépítése mellett van még két sokkal kevésbé kielégítő más megoldás is, mindkettő szintén jelentékeny áldozatokat kíván, minthogy azonban a probléma megoldása elől már nem sokáig zárkozhatunk el, azért ezekkel is foglalkoznunk kell. Felvetődheti az a gondolat, hogy a BÚR vasút néven ismeretes vonalat, mely Újpest—Rákospalota felől a Béke-utcánál éri el a fővárost és a Béke-utcán—Figyelő-utcán halad tovább, *nem a Lehel-utcán át vezetjük be. A Hungária-körúti keresztezéstől átvághatunk az élelmezési raktár mögött a Bókay-téren át és a szobi vonal alatti átjáró segítségével, részben az Állatkert területén keresztül feljuthatunk a Podmaniczky-utca-ba, mely mint gyorsforgalmi útvonal könnyen alkalmas arra, hogy tovább vezesse a forgalmat, bár a Ferdinánd-híd felüljárója súlyos akadályt képez még. A kiépítendő vonal hossza az egy kilométert sem haladja meg, azonban kisajátítások válnak szükségessé és egy igen drága vasúti aluljáró megépítése. Ezenfelül a költségek viselését egyedül a vasútvállalat kénytelen magára venni, mert az új vonalszakasz építésével senki sem jut jelentős előnyökhöz.*

A másik, ugyancsak nem kielégítő megoldás az Erzsébet királyné-útra támaszkodik. Az Erzsébet királyné-úti vonalat meghosszabbítva a palotai Szentkorona-utca-ig és ott bekötve a BHÉV erősen deficités szentmihály—palotai összekötő vasútvonalába egészen új közlekedési lehetőség nyílik meg. A kiépítendő szakasz mindössze alig több, mint egy kilométer, tehát költségeiben még kevesebb befektetést igényel, mint a fentebb említett BÚR vasúti új vonalvezetés és megvan az az előnye is, hogy rentabilitássá tehet egy ma igen elhanyagolt vonalat. Nagy hibája ennek azonban, hogy a Mexikói-úti törés után a Thökölyi-út erősen túlterhelt vonalára jut ismét ki. A Thököly-út belső szakaszán a villamosvasút 1933-ban elérhető legnagyobb forgalmának 64%-át vitte, nem mutatkozik ezekután célszerűnek ezt fokozni, miután az úgyis igen erősen növekszik az Alsórákosi-réteknek és a Thökölyi-út és Egressy-út közé eső területnek mindinkább való benépesedése következtében.

Újpesten és Rákospalotán belül is több vonalkorrekció végrehajtása válik szükségessé a jövő folyamán. Újpest villamos vasúti hálózata meg lehetőségen bonyolult, akárcsak utcahálózata, amint arra annakidején rá-

mutattunk. *A Váci-úti, amúgysem igen használt vonalszakasz felhagyása sokat lendíthetne annak forgalmi helyzetén.* Napi forgalma 1933 őszén a 3000 utas napi átlagot meghaladta, míg vele majdnem párhuzamos *Baross-utcában* kétezernél több utas volt. *A két vonal igen könnyen volna egyesíthető egy száz-méternél is rövidebb szakasszal a Károlyi-utcán át.* Ebben az esetben a váci országút kiszélesítése csak alig néhány száz méteren válna szükségessé, míg a villamos vonal azonnal az úttesten kifelé haladva jobboldalon maradhatna és ezzel nem volna szükség a közúti forgalomnak metszésére. Az egyesített két vonal sokkal célszerűbben láthatná el a kapcsolt terület közlekedését és felhagyhatóvá válnék az újpesti városháza és a Baross-utca közötti villamosvasúti vonal is. Az Árpád-úti és István-úti vonalak egységesítése képezik a közeli jövő legfőbb feladatait, miután ennek a korrekciónak még pénzügyi vonatkozásai sincsenek. A Mária-utcában tovább vezetett Pozsonyi-úti ág szintén nem a legszerencsésebb fekvésű, ennek vasúti áthidalásában való folytatása Rákospalota felé azonnal indokoltta lesz a gyorsvasút kiépítése esetén, hogy annak utasgyűjtő szolgálatát végezhesse.

A következő községcsoport településeit tramway nem köti Budapesthez, egyedül a BHÉV cinkota—gödöllői vonalán, illetőleg ennek rákospalotai szárnyvonalán keresztül kapcsolódnak. Sashalom, Mátyásföld, Cinkota szempontjából a helyzet megfelelő, de nem az *Rákosszentmihály lakosságának, amelynek szárnyvonalai helyzete egyben a viteldíjakban is jelentkezik, de kifejezésre jut a menetidőben is.* A három előbb említett település 20.000-et még alig meghaladó lakossága előreláthatólag nem fog olyan méretű forgalmat előidézni a Kerepesi-úton, hogy azt a helyiérdekű forgalma ne bírná és így itt mindennemű vonalkorrekció legfeljebb Budapesten belül előálló okokra vezethető majd csak vissza. De újabb összeköttetésről kell gondoskodnia majd a fővárosnak Rákosszentmihály irányában. A lehetőségek ebben az irányban adva vannak. A Thököly-út Hajtsár-úti végétől kiépített szárnyvonal az Egressy-úton és a Vezér-utcán át ma már eléri a Mogyoródi-utat. Az Alsórákosi-rétek gyors betelepülése hamarosan meg fogja követelni azt, hogy ennek *a vonalnak folytatása a Fogarasi-úton át legalább a körvasút rákosszentmihályi állomásáig kiépüljön* és akkor már megvan a lehetőség arra, hogy Rákosszentmihályra ezt a vonalat a szembefekvő széles Károly király-útra átvigyük. Ezzel kapcsolatban ugyan egy másik, rendkívül fontos szempont merül fel. Célszerű-e olyan ritkán lakott és előreláthatólag mindig kertvárosszerű település részére, mint aminő az Alsórákosi-rétek ez a vidéke és amilyen Rákosszentmihály is, villamos vasutat kiépíteni? Az a tény, hogy a Hajtsár-úti szárnyvonalat kiépítették, még nem jelenti azt, hogy igen. A Vezér-utcaig terjedő villamos vasúti vonal annak ellenére sem fizeti ki magát, hogy az átszállójegyek érvénye — nagyon helyesen — erre a vonalra nem terjed ki, hanem külön díjazás ellenében használható csak. *Sokkal célszerűbbnek mutatkozott volna egy trolleybusz üzem létesítése.* A Beszkárt

kocsiparkja nem olyan hatalmas, hogy feltétlenül indokolt lenne hálózatát növelni, mert a hálózat növelésével együtt új kocsikat is kell beszerezni. Ha már új kocsi beszerzéséről van szó, sokkal célszerűbbnek látszik trolleybusz vonalat létesíteni, melynek üzemköltsége alig múlja felül a villamos vasútét, vonalberuházási költségei pedig csak egy tizedét teszik annak. Nemcsak az alsórákosi rétek említett területe, de még Szentmihály számára is elegendőnek mutatkozik a trolleybusz és célszerűbbnek látszik a mai hálózatot is annak megfelelően átalakítani. A trolleybusz ez esetben a Thököly-úti villamos vonalnak utasgyűjtő szolgálatába fog lépni, ezzel pedig erőteljesen növekedni fog annak forgalma. Mint már említettük, *a belső Thököly-úton a villamos vasút ma teljesítőképességének 64%-át végzi, tehát nem célszerű ezt mesterséges eszközökkel növelni, mert akkor csak könnyebben előáll a villamos vasút teljes csődje. Megfontolandó tehát az Andrassy-út folytatásában kiépítendő útszintmentes vasút építése ebből a szempontból is. Ha ugyanis a meghosszabbított földalatti vasút a mai 67-es viszonylat (Erzsébet királyné-út) és még a Thököly-úti villanegyed forgalmának egy részét is magához vonzza, akkor gond nélkül kapcsolható Rákosszentmihály is a Thököly-útra, annak belső része le tudja még vezetni forgalmát. Ha azonban az Andrassy-út folytatásában nem épül meg az említett vasútvonal, akkor nem célszerű azt is erre irányítani. Minthogy azonban a Keleti pályaudvar fekvése folytán más irány szóba nem kerülhet, az Andrassy-úti útszintmentes vasút vonalvezetésének elejtése egyet jelent azzal, hogy a Thököly-út belső szakaszán kell szintmentes vasút építéséről gondoskodni, mely a Rákóczi-út mentesítése érdekében építendő gyorsvasúti vonalnak lehet folytatása.*

A rákosvidéki település 23.000 lakosa ma csak a nagyvasút hatvani- és szolnoki-vonalán át függ össze a fővárossal. Távoli helyzetük folytán nem mutatkozott mindeztideig lehetőség arra, hogy tramway-szerű forgalom létesüljön összekötésükre, de ilyen iránt semmi szükség sem mutatkozik. Fejlesztésük a fővárosnak soha sem lehet érdeke, sokkal helyesebb, ha megőrzi mezőgazdasági jellegüket és a fővárost konyhakerti növényekkel ellátó belterjes-üzemű területek maradnak.

A fővárostól délre elterülő három város kétszázezer lakosú munkás-települést jelent, melynek kifejezetten nagy forgalmi igényei vannak a fővárossal szemben. A három városnak önálló munkapiaca alig van, Pestszenterzsébet számára sokat jelent ugyan Csepel, de lakosságának legnagyobb tömege mégis Budapestre jár munkába.

Amíg Újpest és Rákospalota két egymástól független vonalon át érheti el a város magját jelentő munkahelyeket, addig *Kispest és Pestszentlőrinc csupán egy ággal vannak kapcsolva és ennek következtében az Üllői-út erősen meg van terhelve. A gazdasági válságnak legsúlyosabb idejében a közúti vasút forgalma elérte maximális teljesítőképességének 57%-át és ugyanazon feltételek mellett is annak 75%-ára lehet számítani 1940-ben. Minthogy*

azonban már napjainkban is jelentős javulás jeleit lehet tapasztalni, jogosan számíthatunk arra, hogy a forgalom itt is eléri a teljesítőképesség maximális értékét. Ennek következtében célszerű már ma olyan lehetőségeket keresni, melyek biztosíthatják azt, hogy Kispest és Pestszentlőrinc számára a forgalom további erőteljes növekedése esetén is megfelelő kapcsolat legyen fenntartható.

Az Üllői-út túlterheltségének megszüntetése szempontjából szokás említeni a *Kispest—Kőbánya közötti összeköttetés kérdését*. Minthogy erre a vonalra egyéb szempontokból is szükség van, célszerűnek látszik ezzel a gondolattal részleteiben is foglalkozni. Tény ugyanis az, hogy *amíg Kispest hatalmas munkástelepülés, addig Kőbánya gyárvidék és igen furcsa a helyzet, hogy ez a két település nincs egymással megfelelően összekötve*. A vonalvezetés céljaira általában a Gyömrői-utat szokás említeni, mely útvonal azonban, mint tudjuk, már inkább a ceglédi út továbbvezetési és budapesti bekötő szakasza számára van fenntartva. Nem mutatkozik helyesnek erre a bevezető országuútra közúti vasúti vonalat tervezni, de ha ilyen irányú összeköttetésre szükség van, amint azt mi magunk is megállapíthatjuk, — akkor elegendőnek kell tartanunk erre egy autobus- vagy trolleybuszrelációt is. Ezen felül kevésbé tarthat számot ez a vonalvezetés a kivitelezésre, már csak azért is, mert *a Kőbányai-úton át az amúgy is szűk Baross-utcán keresztül találhatná meg a közúti vasútvonal folytatását*, viszont napjaink egy sokat hánytorgatott kérdése, hogy minél hamarabb hagyjunk fel a Baross-utca villamos közlekedésével és pótoljuk azt is autbuszokkal. Új vonalat kell Kispest számára keresni, hogy az Üllői-út mellett újabb kapcsolata is nyíljon a főváros felé, mert az egyesítés vagy bekebelezés esetén ez a fővárosnak elsőrendű kötelessége lesz Kispesttel szemben, míg a Közmunkák Tanácsa hatáskörének kiterjesztése esetén viszont ennek kell ezt a kérdést megoldania, mely hovatovább az Üllői-út forgalmának csődjéhez is vezethet.

Az új vonal számára a *Gyáli-út látszik a legkézenfekvőbbnek* a budapesti szakaszt illetően, míg a határon túl a *nagykőrösi útban* lehetne azt célszerűen folytatni. Eddig még *be nem folyásolt közlekedési területek nyílnak meg az új vonal hatása alatt, melyek közelítően 32.000—40.000 embernek nyújtanak közvetlen kapcsolatot, úgy Kispesten, mint Pestszenterzsébeten, mert ezek ma a közlekedési vonalaktól hatszáz méteres távolságon túl települtek*. Nagy hátránya a vonalnak azonban, hogy a Gyáli-út ismét az Üllői-útba csatlakozik és hogy újabb kapcsolatot találjon legalább a Nagykörútig, ahhoz egészen új utca-nyitásokra volna szükség. Hogy ez miként lesz lehetséges, azt igen nehéz meghatározni. Mód kínálkozik ugyan a Hungária-körúti vonalnak felhasználására, de nem sokat jelent az, ha az újonnan létesített vonalat akár a Mester-utca, akár az Üllői-út keresztezése után a Simor-utca felé folytatjuk, mert mindkettő erősen túlzsúfolt, illetőleg ismét ilyen utcák felé vezet. Még *legcélszerűbb-*

nek mutatkozik a Mester-utcai vonalvezetés, mert a Mester-utcai közúti vasútvonal a forgalom maximumának csupán 32%-át vitte 1933-ban, ami előreláthatólag még 1940-re sem fog 44%-fölé emelkedni.

Pestszenterzsébeten rendezni kell a tramway és a BHÉV tramwayszerű forgalma közötti versenyt. Ma már egy vállalat kezében vannak a vonalak és semmi szükség sem mutatkozik abban az irányban, hogy ezek konkurrens-vállalkozás formájában haladjanak. Feltehetjük a kérdést, hogy vajjon nem volna-e célszerűbb egyedül a közúti vasút kezelésében meghagyni a forgalmat és a BHÉV ráckevei vonalának szárnyrészét teljesen átengedni? Fontos szükség mutatkozik abban az irányban, hogy Pestszenterzsébet a Soroksári-út felől is elérhető legyen vagy talán elegendő, ha onnan csak átszállás útján lehet a töle alig száz méterre futó tramwayra átjutni, mely viszont magához ragadhatja a forgalom egészét. Ebben az esetben a BHÉV-nek tekintélyes hosszúságú, igen gyenge felépítményű vonala válhatnék feleslegessé, de viszont úgyis át kell építeni annak Nagy Sándor-utcán túli részét. A pestszenterzsébeti tramway-vonal nyolcása igen célszerűnek mutatkozik, úgyhogy a belső részek kiszolgálására elegendő lenne ez, viszont a Nagy Sándor-utcán túli részek kiszolgálására trolleybusz-vonal is igen jó lenne. A trolleybusznak utasgyűjtő szolgálata igen helyesen juthatna itt, kifejezésre. Két külön trolleybusz-hálózat lenne alakítandó: a tramway Nagy Sándor-utca—Baross-utca kanyarulatától és a Jókai Mór-utca—Nagy Sándor-utcai kanyarodótól. A trolleybusz egyik vonala a Vágóhid-utca—Lehel-utca—Török Flóris-utca—Nagy Sándor-utca kört tehetné meg, a másik viszont a Nagy Sándor-utca—Rudolf-utca—Temesvár-utca—Vécsey-utca, majd ismét Nagy Sándor-utca vonala lehetne. Ehhez azonban útburkolatokra van szükség és ezeket a burkolatokat Pestszenterzsébet községnek kellene megcsináltatnia. Kérdés, hogy miként viselkednének a fővároskörnyéki városok, ha a BSzKRt bármelyik környéki vonalat rentabilitási oknál fogva felhagyni és helyébe akár trolleybuszt, akár pedig autóbust állítani szándékoznék és ehhez a szükséges úttesteket a periférikus közületektől kívánná. Mert a fővároskörnyéki községek csak sorozatos követelésekkel tudnak fellépni Budapesttel szemben és elvárják, hogy számukra utakat is építsen, de mivel ilyeneket nem létesített, legalább villamos vasúti vonalakat kellett határaikba kivezetnie. Az előbbi vonalhossz érdekében 3-9 kilométer, az utóbbi szempontjából pedig 3-4 kilométer elsődrendű útpályának kellene létesülnie. Ez csak hat méter széles burkolatot feltételezve is megközelítően félmillió pengős kiadást jelentene, igaz ugyan, hogy a BSzKRt részéről nagyobb befektetést igényelne a trolleybusz-hálózat felsővezetékeinek szerelése és megfelelő számú trolleybuszmotornak és kocsiszekrénynek beszerzése. Ilyen megoldás esetén azonban mód kínálkoznék ahhoz, hogy a közület és a közlekedési vállalat egygyüttes befektetésével kiépíthető legyen egy kb. hét és félkilométeres úthálózat. Természetesen Pestszenterzsébet betterment útján fedezhetné kiadásait, ami nem is

volna olyan nehezen elérhető, mert bár kis pénzü telektulajdonosoktól kellene azt várni, de igen jelentős kiterjedésű területek nyernek új összeköttetéseket.

Csepelnek, mint önálló gyártelepülésnek, nincs szüksége jobb kapcsolatokra. A BHÉV szárnyvonala kielégíti az autóbusszvonallal együtt a főváros felé irányuló forgalmát, *de Pestszenterzsébetet jobban össze lehetne kötni vele*. Erre annál is inkább szükség mutatkozik, mert a csepeli gyártelepülésnek igen erős kapcsolatban kell lennie a pestszenterzsébeti lakónegyedekkel. Ebből a célból Pestszenterzsébeten keresztirányú összekötő vonalnak kiépítésére van szükség. Az új vonal egyelőre autóbussz is lehetne, mert nem valószínű, hogy a forgalom a fentebb említettek ellenére is igen erős lenne. Természetes, hogy ezt is hamar lehetne trolleybusszal pótolni, de szükség esetén tramway is léphetne helyébe. Sajnos, a főváros határával párhuzamos utcák között egyetlen egy sincs olyan, mely erre alkalmas lenne, egyedül a Nagy Sándor-utca, ez azonban már igen délre fekszik és csak akkor lenne használható, ha egy újabb Duna-áthidalást építenének. Minthogy ez igen nagymértékben hátráltatja az összeköttetés kiépítését, célszerűbbnek mutatkozik helyette a Kossuth Lajos-utca felhasználása és ennek folytatásában új utcát kellene törni. Erre a mód meg van adva és ha azt is végre lehetne hajtani, hogy ez az utca transzverzálisan a Nagy Sándor-utca tengelyét is elérje, úgy a létesítendő vonal Kispesten is, a Hunyadi-utcában tovább lenne vezethető egészen az Üllői-útig, ahonnan a Kossuth-tértől indulna viszont újabb kapcsolat Kőbánya felé. Egyelőre ezt is útburkolási hiányok miatt lehetetlen végrehajtani.

A vámmentes kikötő gyorsan növekedő forgalma könnyen odavezethet, hogy a fővárosnak a mai autóbussz-viszonylat helyett trolleybusz-kapcsolatot kell biztosítania. Minthogy az útvonal kellő formákban ki van építve, nem mutatkozik ennek létesítése előtt különösebb akadály és a területnek Budapesthez való csatolása folytán ez már belső problémává vált amúgy is. Ha a közvágóhíd—pestszenterzsébeti vonalat felhagynák, úgy a trolleybusz-vonal végpontja a Közvágóhíd lehetne, mert a trolleybusz utastömegeit az itt végállomásokkal bíró tramway minden nagyobb nehézség nélkül veheti már fel.

Albertfalva, Budafok, Budatétény, Nagytétény számára elegendőnek mutatkozik a BHÉV. A Budafoki-út meghosszabbításának kiépítése esetén járhatna erre autóbussz is, azonban erre fokozott szükség nem mutatkozik. *Nagytétény* számára előbb volna mód autóbussz-vonalat biztosítani a létesítendő új balatoni országút vonalvezetésében, ha ezt Nagytétény forgalmi igényei megkívánják. Abból a szempontból, hogy jelentősen gyorsabb összeköttetéshez jut ezen a vonalán át, az autóbusszra igen nagy szükség mutatkozik.

Pesthidegkútnak csak határáig visz a tramway és sok kívánság merült már fel abban az irányban, hogy ezt a vonalat a máriaremetei kegyhelyig

meghosszabbítsák. A meghosszabbításnak ellentmond az, hogy a létesített autobusz vonal teljes mértékben el tudja látni a forgalmat, és ha az nagyobb mértékben növekedne, úgy a trolleybusz számára várnának új feladatok.

Békásmegyer felé szintén BHÉV vonal van csak, de elegendőnek is látszik ez. A római-part fellendült vízisportélete következtében itt is közúti vasútnak kiépítését sürgetik. A vízisportnak alig néhány hónapra lokalizálódó idényszerűsége ellentmond ennek, viszont a főváros szempontjából nem mutatkozik célszerűnek a Római-fürdő vidékének gyors betelepülését előmozdítani, mert még üresen áll egész Óbuda közbenső része és a Római-fürdő gyors betelepődése esetén a vízisportterületek csak feljebb vándorolnának. Az autobusz ezen a területen teljesen alkalmas az idényszerűen és igen erős rohamórákban kulmináló forgalomnak lebonyolítására, amiben egyébként újabban a MÁV is igen élelmesen vesz részt, az Újpesti vasúthíd Váci-út feletti megállóhelyétől, Római-fürdő Malom-tér megállóhelyig közlekedő ingajarat segítségével.

Mint a felsorolásból láthatjuk, a megoldandó feladatok száma sok és megoldásaik sokfelé ágazhatnak. Vannak feladatok, melyek elsősorban a fővárost terhelik, de nagyobb számmal szerepelnek azok, melyeket a budapestkörnyéki településeknek kell saját pénzügyi lehetőségeik között megoldaniuk. *A tömeges forgalom céljaira szolgáló közlekedési eszközök vonalvezetéseinek legtöbbször a fővároskörnyéki községek hiányzó útburkolatai képezik a legfőbb akadályt, minthogy ma már a közlekedési eszközök vonalai számára nem feltétlenül kell külön pályatestet építeni, hanem azok a közöttük is alkalmas módon közlekedhetnek. A fővároskörnyéki községeknek igen jelentős mértékben kell utakat építeniük. Az utak vonalvezetése tekintetében csak a BSzKRt-tal egyetértőleg határozhatnak, mert ez szabja ki a főközlekedési vonalak irányait.*

A kiépítendő utak költségeinek előteremtésére szolgáló eszközöket is részleteztük az egyes adott esetekben. A betterment bevezetése sokat segíthetne ezen a kérdésen. A betterment a legigazságosabb adónem, amit különösen akkor, ha új létesítmények költségeinek fedezése céljából vetik ki, a létesítmények által érintett vidék telektulajdonosai szívesen fizetnek. A külföldön már nem egy esetben mutatkozott példa arra, hogy maguk az illetékes telektulajdonosok ajánlották fel a közlekedési vállalatoknak azt, hogy a vonalépítéshez hozzájárulást fizetnek.

A másik eszköz pedig, amely a fővároskörnyék helyes fejlődésének útját leginkább elősegítheti, kiválni a vármegyéből és az eddig a megyének fizetett összes hozzájárulásokat a saját úthálózatba fektetni. Az előbbiek során említettük, hogy Pestszenterzsébetnek sürgős szüksége volna a BHÉV és tramway-vonalak rendezése során hét és félkilométer útra és ennek közel ötszázezer pengőre rúgó költségei igen súlyos terhet jelentenek. De viszont tudjuk azt, hogy két év alatt épen ilyen magas összeget fizet a vármegyének a község lakossága, tehát minden nagyobb nehézség nélkül mód van a

szükséges utak építésére, ha ezt az összeget saját céljaira használhatja fel a város és nem kell a vármegyének kifizetnie.

Az utak kiépítése a fővároskörnyék számára annál is inkább sürgősnek mutatkozik, mert az utolsó két évtizedben a közlekedési eszközök igen jelentős átalakuláson mentek át és a tramway mellé egészen új, közúti pályán haladó közlekedési eszközök léptek, mint versenytársak, illetőleg mint adott esetekben tökéletesebb, gazdaságosabb szállító eszközök. A következőkben egybefoglaljuk a szállítási eszközöknek a fővároskörnyék szempontjából leginkább kiemelhető előnyeit és megkíséreljük megállapítani, hogy helyenkint azoknak melyike dolgozhatnék a legrentábilisabban.

2. Gyorsvasút, közúti vasút, trolleybusz és autóbusz szerepe a fővároskörnyéken.

A hiányzó és kiépítendő vonalak ismertetése során nem minden esetben foglaltunk még állást abban az irányban, hogy a tömeges személyforgalom céljaira szolgáló közlekedési eszközök közül, hol, melyiket és mikor kívánjuk igénybe venni.

A közlekedési eszközök szerepe az utóbbi években jelentékeny módon specializálódott, az egykori közúti vasút mellett ma már a modern nagyvárosok közlekedési kényelmét az útszintmentesen vezetett vasutak, a trolleybusz- és autóbuszok is iparkodnak kielégíteni, de jelentős szerepet játszanak a nagyvasutak is, mert minden nagyváros és perifériáinak összeköttetését részben a nagyvasutak látják el.

A közúti vasút szerepe a régi belső városrészekben teljesen visszafejlődött és igen jelentős vonalhosszakat kell nemsokára Budapesten is felhagyni. Kényes kérdés, hogy mivel pótoltassanak a régi városrészek szűk utcáiról kitiltott villamosok, elegendő-e az, ha csak autóbuszvonalak létesítésével iparkodunk eleget tenni a forgalmi szükségleteknek, vagy pedig drága útszintmentes pályákat kell építeni gyorsvasút céljaira. A belső városrészek forgloma igen sok esetben olyan hatalmas, hogy azt autóbuszokkal épen az említett szűk utcák folytán ellátni nem lehet, épen ezért szintmentes pályák kiépítésének gondolata kell hogy előtérbe toluljon. Nagyon helyes elgondolás vezette a BSzKRt jelenlegi vezérigazgatóját, *Perczel Györgyöt*, amikor a mai földalatti vasútvonalnak a Belvároson keresztül való meghosszabbítását felvetette. *Akkor, amikor a Kecskeméti-utcából, az Irányi-utcából és a Dunapatról a villamost el kell távolítani, sőt jogos panaszok merültek fel a Váci-utca, Petőfi Sándor-utca erős autóbuszforgalma ellen is, — a Vörösmarty-tértől a Calvin-térig terjedő földalatti vasútnak igen nagy jelentősége van.* Ez ugyanis hivatott átvenni a fentebb felsorolt viszonylatok összes utasait, ami mellett kimondhatatlan nagy előny az is, hogy épen a legjobban igénybe vett és igen keskeny utcák válnak tehermentesíthetővé.

Az új szintmentes vasút azonban olyan beruházást igényel, hogy ezt csak igen régi, sűrűn és értékes objektumokkal beépített városrészekben építheti meg a város, ahol minden újabb utcanyitás csak hatalmas áldozatok árán lehetséges és a forgalom bármely irányban való elvezetésére más mód sehogyan sem található.

Perifériális vonatkozásokban útszintmentes vasút csak akkor építhető, *ha a vasút építési költségeit az érintett telektulajdonosok legalábbis nagy részben hajlandók visszatéríteni. De még ebben az esetben is megfontolandó az, hogy gyorsvasúti vonalat építsünk-e, mert nem mutatkozik célszerűnek a külső városrészek gyorsabb elérését biztosítani, mindaddig, amíg a belső, főváros határán belüli egészséges lakótelepülések be nem épültek.*

A közúti vasutak szerepe a perifériális forgalomban teljesen ugyanaz maradt, mint volt. A közúti vasúti kocsik fék- és motorberendezésének megindult rekonstrukciója, az új kocsik beszerzésénél követett eljárások arra engednek következtetni, hogy sikerülni fog a tramway utazási sebességét jelentős mértékben megnövelni. Erre kimondottan nagy szükség is van, mert a 8—10 kilométeres távolságban fekvő perifériális települések gyors megközelítését — a tramway adottságai között — lehetőség szerint biztosítani kell.

Különösen új feladatok várnak azonban a két legújabb közlekedési eszköz számára a fővároskörnyék és a városmag közötti forgalom szolgálatában. *A trolleybuszt és az autóbust gyors és fürge jellege különösen alkalmassá teszi a környéki lakótelepülések forgalmának ellátására.* Mindkét közlekedési eszköz jelentősen alacsonyabb utassűrűség esetén is gazdaságosan tartható üzemben, tehát *ritka lakosságú, nagyobb területeknek bekötésére a már meglévő vagy csak később létesítendő tramway- vagy gyorsvasúti végállomásoktól elsősorban jöhetnek számításba.*

A fővároskörnyéki községeknek újabb közlekedési vonalakkal való behálózása esetén másról szó sem lehet már a jövőben, mint csak autóbusról vagy nagyobb sűrűségű forgalom esetén esetleg más adottságok mellett csak trolleybusról. Az autóbusz és a trolleybusz nem vágányokhoz kötött közlekedési eszközök nem kívánnak saját pályát, hanem az egyéb célokra is szolgáló közúti pályát veszik igénybe. Ennélfogva jóval jelentéktelenebb beruházást kívánnak és előbb jöhetnek mindenkor számításba, mint a közúti vasút.

De a budapestkörnyéki települések, mint ahogy azt tanulmányunk első részében kifejtettük, nem rendelkeznek elegendő utcahálózattal és épen a legfontosabb vonatkozásokban hiányoznak egy-egy autóbusz- vagy trolleybuszvonallétesítéséhez a szükséges előfeltételek, a jó és síma útburkolatok.

Nézzük végig, mit kellene a legközelebbi jövő során a fővároskörnyéki településekben újabb vonalakkal behálózni, illetőleg a végrehajtandó korrek-

ciók során minő javításokra szorul az utcahálózat vagy annak burkolati adottsága.

Újpest számára a Váci-úti és a Béke-utcai kapcsolatok elégségesek, ha Palota forgalmát az új Andrássy-út felé terelhetjük és főként akkor, ha a forgalom lebonyolításában a MÁV is jelentősebb mértékben vesz részt. Az újpesti Váci-úti tramway-vonalat a Baross-utcaiba kell tovább vezetni, — mint ezt már fentebb kifejtettük — ebben az esetben az 1933. évi őszi adottságok szerint napi 6000 utas forgalma valószínű, itt tehát a tramway egyben indokolt is. A Vasút-utcától a megyeri lóversenypálya felé terjedő új település bekötése céljából új vonalat kellene létesíteni. Az új vonal számára alig néhány száz méter új utcaburkolat létesítése válik szükségessé.

Rákospalotán két keresztirányú új vonalra lesz szükség, melyek *egyrészt Újpest, másrészt Pestújhely, sőt továbbmenően egészen Rákosszentmihály felől gyűjtik a létesítendő útszintmentes vasút publikumát.* Ennek érdekében a palotai Szentkorona-utca, a pestújhelyi Báthory-utca, illetőleg ennek folytatása volna megfelelő útburkolattal ellátandó, mert a most épülő, négy méter széles makadámpálya erre a célra nem felelhet meg.

Rákosszentmihályon a legfontosabb feladat előreláthatólag csak a *Károly király-út burkolása*, hogy a Fogarasi-úton kiépülő fővárosi vonalhoz megfelelő folytatást biztosíthasson.

Kispestnek a Gyömrői-út felé kell kapcsolatot biztosítania, ha a régen óhajtott vonalát Kőbánya felé meg akarja kapni, de gondoskodnia kell egyben a Hunyadi-utcának végleges burkolattal való ellátásáról is, hogy Pestszenterzsébet felé egy trolleybusz- vagy akár egy autóbuszvonal létesíthető legyen.

Pestszenterzsébetnek az előbbi folytatását kell a Nagy Sándor-utcában síma, jó burkolattal ellátnia, valamint az előzők során ismertetett vonalkorrekciónak tervek végrehajtásának szellemében kell hét-nyolc kilométer hosszúságú útburkolatot csináltatnia.

Nagyon helytelen politikának minősülne azt remélni, hogy ezeket a vonalakat majd a főváros, akár pedig a BSzKRt szükség esetén megépítteti. *Mert azt el lehet várni egy közlekedési vállalattól, hogy tramway-forgalma részére vágányokat rakjon le, sőt ennek alapépítményeit is megcsináltassa, de azt, hogy közforgalmi célra szolgáló utat építsen egy autóbusz- vagy trolleybusz-viszonylat kedvéért, mégsem lehet kívánni.* A fővárossal való egyesítésnek a problémájában ezek a hiányok nagy szerepet játszanak, mert a főváros számára a pestkörnyéki közületek átvétele ma igen nagy terhet jelent.

A közúti vasút szerepe lényegesen csökkent a fővároskörnyéki relációs vonatkozásokban és a fővároskörnyék csak úgy remélhet a jövő folyamán jobb kapcsolatokat és jobb közlekedést saját határain belül is, ha azért maga is jelentős áldozatokat hoz. *Budapest végre felismerte azt, hogy környékének forgalmát ellátni és biztosítani nem feltétlenül feladata, mert az igen gyakran*

épen érdekeivel ellenkező is lehet. Ez a szempont igen jelentős mértékben fog kifejezésre jutni minden újabb vonalvezetési és építési terv kezdetén és ha nem sikerül a fővároskörnyéki közületek áldozatkészségével a tőkeszükségleti nehézségeket áthidalni, úgy a közlekedés kényelmének fokozására azok nem számíthatnak.

3. Viteldíjképzés a fővároskörnyéki forgalomban.

A tömeges forgalom céljaira szolgáló nagyvárosi közlekedési eszközök viteldíjképzésének sokkalta nagyobb szerepe van, mintsem azt általában hiszik. A szállítás díja az egyes városiakok szempontjából igen lényegesen jön számba, mert a munkahely megközelítése érdekében kiadott költségek állandóan visszatérő kiadást jelentenek, mely végeredményben a munkabérek csökkenését jelenti, mert a munka és a munkabér elérése céljából tett befektetésként fogható fel.

A lakóhelynek megválasztása tehát sokkal súlyosabb kérdés, mint ahogy azt általában felfogni szokás, mert kihatással van a munkabérfelvételek összegszerűségére is. *A modern városfejlődés laposban terjeszkedő irányzata folytán egyre nagyobb távolságok beutazása válik szükségessé és mind nagyobb feladatot kell a vasutaknak megoldaniuk, a közönség pedig azt kívánja, hogy a viteldíjak az egyre nagyobb mértékben növekvő utazási hossz ellenére is azonosak maradjanak.*

A viteldíjképzés lényegileg két rendszer szerint mehet végbe. Az egyik rendszer szerint *a viteldíj egységes* a beutazandó távolságoktól függetlenül és olcsóbban utazik az, aki hosszabb távolságokra megy, mint aki rövidebb vonalon kívánja használni az egyes közlekedési eszközöket. *A viteldíj összegét ebben az esetben úgy szokták megállapítani, hogy az lehetőség szerint alig múlja felül a közepes utazási távolságnak megfelelő önköltséget, mert ellenkező esetben a rövidebb távolságokat utazók nagy része el fog maradni.* Ennek a tarifarendszernek nagy előnye az, hogy a jegykiadás és ellenőrzés munkáját a minimumra csökkenti, miután csak egyféle jegy van forgalomban, egy áron.

Hanyatló gazdasági élet idején az egységes tarifa hátrányai hamar jelentkeznek. A közúti vasutak utastömegének nagyobb része mindig kis távolságok beutazására törekszik s így az egységes viteldíj ezek számára jelent mindig előbb drágulást. Ilyenkor a rövid távolságokra utazók száma hirtelen kiesik, ezzel arányban az átlagos utazási hossz, melyre a viteldíj alapozva volt, megnövekszik. A megnövekedett utazási hosszak nem felel meg a fizetett viteldíjak összege és a közúti vasutak helyzete a legkritikusabb időkben hirtelen megromlik. A bevételek kiesésével nem lehet arányban tartani az üzemi szolgálat csökkenését és semmiféle rentabilitási törekvés nem vezethet célra, mert az alap, amire a viteldíj számítása fel volt építve, teljesen elvesztette egyensúlyát.

Az egységes viteldíjképzéssel szemben áll a *távolsági tarifarendszer*. Ez arra alapítja számítását, hogy minden utastól a nyújtott szolgáltatással egyenlő ellenértéket követel, mely ellenérték nagyságát természetesen az önköltségek figyelembevételével határozza meg. A gazdasági viszonyok bármilyen változása sokkal kevésbé érinti a közlekedési vállalatot, ha ezzel a rendszerrel dolgozik, mert az utaskategóriák bármelyikében beálló változások nem hatnak ki a többiekre, *az átlagos utazási hossz növekedésével együtt jár a bevételek szaporodása is*. Hátrányául tudják be ennek a rendszernek azt, hogy a jegykezelés munkája nehéz és ellenőrzése is külön feladatot képez. Talán egy kis fáradságot mégis csak megér az, hogy mindenkor biztos pénzügyi alapokon nyugszik a vállalkozás.

Ennek a kétféle tarifarendszernek természetesen számtalan válfaja van. Az egységes rendszert, mely nálunk is 1919 óta fennállt, hamar keresztül törték a szakaszjegyek visszaállításával, sőt a kisszakasz-jegyrendszer életbeléptetésével a távolsági viteldíjképzéshez már egészen közel jutottunk.

Nézzük mármost a budapestkörnyéki községek szempontjából a tramwayviteldíj képzésének hatásait.

A *környező települések szempontjából az egységes viteldíjrendszer, mely kiterjed a közúti vasút egész vonalhálózatára, tekintet nélkül a főváros közigazgatási hatáira, rendkívül előnyösnek mutatkozik*. A lakótelepüléseknek a centrumtól mért távolság szerint való klasszifikálódása ezen tarifarendszernél sokkal kevésbé jut kifejezésre, mint távolsági rendszernél, mert a távolabb fekvő területek megközelítése pusztán csak nagyobb időáldozatot igényel, de költségtöbbletet nem okoz. A budapesti munkásság szempontjából pedig az idő szerepe nem szolgál komoly megfontolás tárgyául, sokkal nagyobb jelentősége van annak, ha összecszerűen kérünk szállításáért többet.

Ha azt kívánnók meghatározni, hogy milyen időátlag az, amit egy munkás úton tölthet a nélkül, hogy ezzel nagyobb áldozatot hozna, úgy megállapíthatjuk, hogy az oda és visszautazás együttesen nem lehet több, mint két óra, vagyis az átlagos nyolc órasi munkaidőnek 25%-a.

Az OTI-nál biztosított munkavállalók 13,2%-a érte el csak a legmagasabb napi bérosztályt, ami napi 5-60 pengő keresetnek, azaz 70 fillér órabérnek felel meg. A többség keresete a napi 3-20 pengő alatt marad, tehát az órabér a 40 fillért ritkán haladja meg. A két órasi úton töltött idő tehát nyolcvan filléres veszteséget jelent, de ezt szívesebben vállalják, mint azt, ha a viteldíjat esetleg 10—20%-kal növelnők. *A napi 3-20 pengőt kereső munkás ma utazásra fordítja keresetének 12%-át*, mert ezek többsége 40 filléres munkástértil vagy hetijegyet használ. (Az OTI-nál biztosított ipari munkavállalók átlagos heti bérjövödelme elérte 1934-ben a 20 pengőt. Nem érdektelen ezzel szemben, hogy a német ipari munkásfront kimutatása szerint az átlagos heti munkabér a Németbirodalomban 26 márka.) A tarifának minden öt fillérrel való növelése az elért munkabérnek egy

százalékával nagyobb kiadást jelent a munkás számára, tehát még közel sem olyan nagy összeg, mint ahogy azt egyes oldalról beállítani törekszenek. *A németbirodalmi munkásság átlagos bérjövödelmének 12—16%-át költi közlekedésre*, a szerint, hogy milyen nagy kiterjedésű városokról van szó. Nem sokalhatjuk tehát azt, ha a távolsági forgalomban a munkásjegyek árát olyan mértékben növeljük meg, hogy az a bérjövödelemnek esetleg 12%-a fölé is emelkedik.

A távolsági tarifa bevezetése tehát nem hozhat antiszociális kihatásokat, de ezenfelül egyébként is megvan a mód arra, hogy a foglalkoztatott munkásság lakhelyét szabadon megválasztva közelebb települhessen munkahelye mellé. Több faktor játszik abban szerepet, hogy a munkás hol választja meg lakóhelyét. Szerepe van ebben a munkahelyének, vagy ha nem állandóan foglalkoztatott munkás, úgy a munkapiacnak, de igen gyakran a legnagyobb szerepet játssza ebben a lakbérkérdés. Igen természetes, hogy *a fővároskörnyéki településekben sokkal olcsóbb lakásviszonyok uralkodnak, mint a főváros határain belül. Az építkezések kötetlensége, a közművek hiánya folytán, de nem utolsó sorban azért is, mert a házbérjövödelmet más adókulcs szerint terhelik, olcsóbban lehet lakást kapni az elővárosokban. De közel sem annnyival olcsóbban, mint amilyen olcsón lehetne, mert a háztulajdon sokkal nagyobb jövödelmet biztosít a befektetések után, mint a főváros határain belül.* A perifériák háztulajdonosai ugyanis kihasználják azt a helyzetet, hogy a villamos ugyanazon viteldíjért szállítja a belső területekre a lakókat, mint a bentélőket, akik rövidebb utakat tesznek és ezt a differenciát, ami a vasútnak természetesen kárt jelent, a saját hasznukra kamatoztatják.

Gondoljuk el, hogy mi lenne a helyzet, *ha a közlekedési vállalat, mely Budapest székesfőváros közönségének tulajdona, máról-holnapra tiszta távolsági tarifát vezetne be.* A perifériák előnyös helyzete máról-holnapra megszűnnék, *a perifériákon bérlakásokban élők lassan-lassan visszahúzódní törekednének a főváros felé.* A megindult visszavándorlással egyidőben azonnal rohamosan csökkennének a periférikus közületek bérházainak lakbéréi, ami annál gyorsabban történhetik, mivel a bérek ma indokolatlanul magasak. *A lakberek csökkenése igen könnyen olyan mérvű lehetne, hogy kiegyenlitené a távolsági tarifa hatása alatt megdrágult közlekedési lehetőségeket, vagyis a szociális szempontokból védelemre szoruló ipari munkásságnak lakbérre és közlekedésre fordított kiadásainak együttes összege változatlan maradna.* Be kell ugyanis látnunk azt, hogy a közlekedési költségek és a lakberek mindig csak együttesen vizsgálhatók, mert mindakettő azonos cél érdekében tett kiadás.

Nemzetgazdasági szempontból azonban figyelembe kell vennünk azt is, hogy milyen egyéb vonatkozású kihatása lehet a távolsági tarifának. Felvetődhetik az az elgondolás, hogyha a fővároskörnyéken olcsóbbak lesznek a lakások, akkor ezzel az államkincstárt is kár éri a lakbér után kivetett adóknál. Azonban ez is téves felfogás. *A távolsági tarifa hatása alatt meg fog*

szűnni a lakosságnak a periferiák felé való áramlása, vagyis nem fog csökkenni azoknak a száma, akik után a főváros határain belül 17%-kal számítják a lakbér-adót, míg a fővároskörnyéken ennek kulcsa 15% csupán.

Természetesen a fővároskörnyék lakosságának tekintélyes része nem lakik bérben, hanem *saját családi házában*. Miként érinti ezeket a távolsági tarifa következtében drágábbá tett közlekedés? Ha erre felelni kívánunk, úgy először is azt kell megvizsgálnunk, *miért építkeztek ezek a főváros környékére és miért nem Budapest határain belül, akkor, amikor a főváros területén még bőségesen elegendő hely állott a családi házak, kertvárosok rendelkezésére*, mert hiszen, ma is hatalmas »Kulturwüsté« *között érhetjük el csupán a határokat. A kitelepülés oka az volt, hogy ki akarták használni a fővároskörnyék dömping építkezési feltételeit, vagyis nem szívesen vették azokat a megkötöttségeket, melyek a fővároson belüli építkezéseknél mindig fennállottak és melyek sajnos, ismeretlenek voltak eddig a periferiákon. De a jövőben a periferiákon is csak szigorúbb feltételek mellett lehet telepíteni, tehát azok, akik már házaikat felépítették, joggalalanul előnyökhöz jutottak, olyan előnyökhöz, melyeknek a fővárosra nézve igen nagy hátrányai vannak. Ezeket a hátrányokat közel sem tudja behozni Budapest azzal, hogy a fővároskörnyékre az abszolút gazdaságos számítások alapján és a legtisztább gazdasági elvek mellett távolsági tarifarendszert épít ki és léptet életbe. Budapestnek nem lehet feladata elővárosait olcsón és jól kiszolgálni, — különösképen nem akkor — ha azok, mint ahogy azt már másutt bebizonyítottuk,¹⁾ — jelentős károkat okoztak számára.*

Le kell szegeznünk azt, hogy a nagyvárosi közlekedési eszközök tarifái — legyenek azok akár városi kézben, akár magánvállalkozásban — sohasem a jegykezelés vagy adminisztratív szempontokból választandók ki, sőt *a viteldíjképzésnél még a vállalkozás gazdaságossága sem jöhet figyelembe, hanem egyedül az, hogy a bevezetni szándékolt tarifarendszer miként befolyásolja a város fejlődését.*

A közlekedési eszközök viteldíjképzésének a városfejlődésre gyakorolt kihatása ugyanis igen jelentős. Csak egyetlen példát szeretnénk erre kiemelni. A nagyáruházakat az egységes tarifarendszer hívta életre. Akkor, amikor a közúti vasúton megváltott jeggyel tetszés szerinti távolságok válhatnak beutazhatóvá, mindenki a város belső részei felé igyekszik. A város belső részein létrejönnek a nagyáruházak, az összes üzletek, irodák torlódnak, de torlódik ezzel együtt a forgalom is, mely lassan-lassan elviselhetetlen méreteket kezd ölteni.

Nem így áll a távolsági tarifánál. Minthogy a nagyobb utak beutazása költségesebb, mindenki iparkodni fog szükségleteit a lakhelyéhez legközelebb fekvő üzletekben beszerezni. Ezek az üzletek egyes perifériális gócpontokon, végállomásoknál, egyes vonalak keresztezésénél egészen új, kis, úgynevezett *mellékcityket* alkotnak és a belső városrészek forgalmi zsúfoltsága levezetést

¹⁾ L. Ruisz Rezső : i. m.

nyer. A modern városfejlesztési törekvések nem tudják eléggé kihangsúlyozni a mellékcityk fontosságát, forgalmi, légvédelmi, ellátási szempontokból. *A mellékcityk kialakítását leggyorsabban a távolsági tarifa teszi lehetővé.*

A távolsági tarifát sok minden egyéb szempont is indokolja. Miért fizetjük tulajdonképpen a viteldíjat? Elsősorban azért az időnyereségért, amit a közlekedési eszköz igénybevétele révén elérünk. Ez azonban a gyaloglással szemben annál inkább növekszik, minél hosszabb útról van szó, mert a gyalogos menetsebessége minden egyes megtett kilométer út után természetesen csökken, vagyis, *ha hosszabb úton vesszük igénybe a közlekedési eszközt, aránylag nagyobb időnyereséghez jutunk, mintha egészen rövid távolságról van szó.* Ezzel szemben nem tisztán távolsági tarifánál további előnyök is származnak, mert ha a megtett úttal nem arányosan emelkedik a viteldíj, hanem a távolsági elv fenntartása mellett a nagyobb távolságok viszonylagosan olcsóbbak maradnak, a legtávolabbi perifériák számára még mindig egy bizonyos foknyi előny marad fenn.

A távolsági tarifa a tett szolgáltatással szemben követelt ellenszolgáltatás elvén alapszik, tehát mindenkor igazságos, még akkor is, ha talán bizonyos mértékig antiszociálisnak tűnik fel. A perifériák gyors fejlődésével szemben távolsági tarifarendszert alkalmazni a közlekedési eszközök forgalmában igen természetesnek és indokoltnak látszik.

A kisszakaszos tarifának önmagában még nincs nagy jelentősége a lakónegyedek és munkahelyek közötti forgalomban,¹⁾ legalább is nem olyan, hogy ebből a városfejlődésre is kiható eszköz váljék. A kisszakaszrendszer bevezetése óta is mind jelentősebb mérvben fejlődő periférikus közületek mindenkor megheheztik a közlekedési vállalat rentabilitási számításait. Az egységes tarifarendszer hatása mindjobban kifejezésre jut egyrészt centralizáló hatásában, ami az üzletek és munkahelyek zsúfolódását idézi elő, másrészt a város további feloldásában, ami a lakóhelyeknek a laposban való továbbterjeszkedését jelenti.

A lakónegyedek laposban való terjeszkedése feltétlenül szükséges és indokolt, ez folyik is már Budapesten, de természetesen meg kell szabni ennek is a határait. A határokat egyedül célszerű betelepítési politika irányíthatja, ezt pedig a közlekedéspolitikán, de elsősorban a tarifapolitikán keresztül lehet elérni.

Amikor a tarifának, mint település-szabályozó eszköznek szerepéről beszámolunk és a távolsági viteldíjszabásnak összes előnyeit és hátrányait felsoroljuk, meg kell még említenünk azt is, hogy ez a laposban való terjeszkedést a külföldi példák szerint nem is befolyásolja oly nagy mértékben. Nézzük csak London példáját. London a legnagyobb kertes lakóváros, annak dacára, hogy tisztán teljesítményhez mért kilométrikus tarifával

¹⁾ Bruno Wehner: Grenzen des Stadtraumes vom Standpunkt des Innerstädtischen Verkehrs. Würzburg. 1934. p. 43.

dolgoznak közlekedési eszközei. *A város fejlődése amúgy is túllontúl decentralizálódásra törekvő, olyan mérvű decentralizálódásra, ami igen káros, mert a laposban való település megrágítja az adminisztrációt, a városi közüzemek vonalhálózatának kiépítését és fenntartását, az üzleti kihordó szolgálatot, a közbiztonsági szolgálatot stb. stb. Kell valaminek lennie, ami némiképpen határt szab ennek a fejlődési iránynak és legalább részben biztosítja azt, hogy a centrális elgondolást nem adjuk egészen fel.*

Befejezés.

A Budapesttel szomszédos huszonkét község — talán kettőt kivéve — még ezernyi megoldatlan problémával bírkozik. Tanulmányunk során megállapíthattuk, hogy a legnagyobb nehézségeket az okozza, hogy ezeknek a községeknek nem állott módjukban egybefogó nagyobb koncepciókat kidolgozni és ennek következtében, ha az anyagi eszközök rendelkezésükre is álltak, nem tudtak olyan létesítményeket alkotni, melyek a legcélszerűbbek és legmegfelelőbbek. Ez nemcsak az út- és közlekedési viszonyok terén, hanem az összes városias berendezések terén is így van.

A fővároskörnyéki községek eddigi vezetőinek mindenkor lett volna módjuk arra, hogy az együttműködés legalább eszmeileg kialakítható legyen és nagyvonalú tervekben és előrelátó fejlesztési politika inaugurálásában kifejezésre jusson a fővároskörnyéknek együvértartozandósága. De a szomszédos községek csak a fővárossal szemben tudtak mindenkor együttesen fellépni, egyébként elvárták volna Budapesttől, hogy az együttműködést ő indítsa meg és vezesse.

Semmi esetre sem érhetjük be nagyvonalú terveknek és elgondolásoknak papírra fektetésével. A terveket valóra is kell váltani. A városfejlesztés munkája azonban igen nagy összegeket mozgat meg és ezek előteremtése nemcsak ma, hanem a múltban is, valóban közel lehetetlen volt. Ebben a vonatkozásban a vármegye szerepére, a törvényhatósági útdó egyenetlen megosztására a részletek során rámutattunk. A helyzeten egyedül az segíthet, ha a fővároskörnyék a vármegye fennhatósága alól kivonatik és a vármegye úthálózatához fizetett hozzájárulások teljes összegét a maga útjaiba fektetheti. Mert azaz összeg, amit a fővároskörnyéki városok és községek a megyének ezen a címen befizetnek, bőven elegendő lehetne arra, hogy saját határaik között évenként mintegy 20—30 kilométer utat lássanak el modern és céljaiknak leginkább megfelelő burkolatokkal, rendezhessék az utcatorokat és kiemelve a települések főforgalmi hálózatát, biztosítsák annak a forgalomnak zavartalan lebonyolítását, mely semmi esetre sem tartozik a rajtuk átvonuló nemzetközi vagy országos szempontokból kiépült úthálózatnak átvezető szakaszaira.

Ha látjuk azt, hogy a fővároskörnyéki közületek milyen hatalmas nehézségekkel küzdenek anyagi eszközök hiányában a város úthálózatának fejlesztése terén, akkor bizonyos mértékig el kell ismernünk azt, hogy a fentebb említett tervek meg nem alkotása nem is annyira a nemtörődömségen múltott, mint inkább a helyzetnek teljes reménytelensége miatt következett be. De meg kell találni a módot ahhoz, hogy pénzügyi téren is rendeződjék végre ez a kérdés és mi sem akassza meg fejlődésének útjain.

Budapest szerepe a fővároskörnyéki városok és községek vonalvezetése és burkolása terén semmi sem lehet. A fővárosból kivezető utak egészen a határig megépültek mindenhol, úgy számuk és elosztásuk, mint méreteik és burkolatuk teljes mértékben kielégítő, a továbbvezetés semmi esetre sem lehet a főváros feladata, minthogy ez elsősorban a fővároskörnyéki községek érdeke, de érdeke nem utolsó sorban az államnak is, mint útfenntartó hatóságnak. A fővárosba vezető állami utak magas forgalma igen drága burkolatokat és fenntartást igényel, ebben azonban a legnagyobb része a fővároskörnyék saját belső, helyi forgalmának van. Az államnak, mint útfenntartó hatóságnak tehát ösztönöznie kell az említett közületeket, hogy a kapcsolatok számát szaporítsák és ezzel tegyék lehetővé, hogy az országutak bevezető szakaszain csak a nagy átvonuló forgalom bonyolódjék le.

*

A másik kérdés a személyforgalom céljaira szolgáló közlekedés helyzete és fejlődésének problémája. Ebben a vonatkozásban a feladatok többsége viszont a fővárosra vár. Mert a fővárosnak kezében kell tartania mindig a közlekedési eszközök teljességét, hogy a telepítési politikát ezen keresztül irányíthassa. A fővároskörnyék mai helyzete is sok újabb létesítményt követel már meg a kapcsolatok biztosítása érdekében, mert a peremvárosok gyors lélekszámszaporodása, a munkahelyeknek a főváros belső részein való centralizációja oly méretűvé növelte a tramway utasforgalmát, hogy az egyes útszakaszokon a rohamórakon belül megközelítí tejesítőképességének maximális értékét. Újabb vonalvezetések, gyorsvasút stb. merülnek ezzel kapcsolatban fel, amint azt a részletek során kifejtettük és ezek a feladatok a fővárost terhelik. De megoldásukat nagy mértékben megkönnyíthetné egy célszerűen alkalmazott betterment, mely természetesen kiterjesztendő volna a főváros politikai határain túlra is, azokra a területekre, melyeket az újabb létesítmények érinteni és befolyásolni fognak. E nélkül újabb vonalakat építeni, sem ma, amikor még az egységes tarifarendszer alapján állunk, sem a jövőben, egy létesítendő távolsági tarifa esetén nem szabad. Mert a vonalépítés költségeinek nagyobb részét az érintett és befolyásolt telektulajdonosoknak kell részben viselniök.

Ezzel szemben a fővároskörnyéki községek feladata az, hogy a helyi belső forgalom zavartalanságát biztosító megoldásokat előkészítsék. A jövő során a

fővároskörnyék községein és városain belül nem képzelhető el újabb tramway-vonalak építése, célszerűbbnek mutatkozik az olcsóbb befektetésű és kisebb forgalom vagy utasgyűjtő viszonylatok céljaira olyannyira alkalmas trolleybusz- és autóbuszvonalak kiépítése. Ezekhez azonban burkolt utak kellenek, amiket nem fog a közlekedési vállalat kiépíteni, úgy, amint azt a tramway-pályáknál tette. A fővároskörnyéki huszonkét községnek rossz vonalvezetésű, burkolatlan utcáit tekintve, erre ma alig van mód. De a szomszédos községek nincsenek tisztában ezzel a helyzettel és még ma is Budapest polgármesterét unszolják és kérik, hogy adjon számukra újabb kapcsolatok, építsen ki újabb tramway-vonalakat. Az utak vonalvezetését és burkolását egyelőre még nem kérték, de igen valószínű, hogyha a polgármesteri vizsgálat azt eredményezné, hogy közúti vasút létesítése adott esetekben nem mutatkozik rentabilisnak, *de mód van akár trolleybusz-, akár autóbuszvonalak létesítésére, akkor utakat is kérnének.* Ebből világosan láthatjuk, hogy *mi lenne a helyzet az egyesítés esetén.*

Végezetül a tarifa kérdésével kell foglalkoznunk. A tarifa, mint már említettük, település-szabályozó faktor. A főváros szempontjából a vasutaknak egykézben-tartását semmi sem indokolja jobban, mint az, hogy aktív településpolitikát kíván folytatni. Erre, minthogy az elmúlt harminc évben ennek hiányában ürült ki Budapest, illetőleg konkrétabban megfogalmazva, akadt meg tovább-fejlődése, — igen-igen nagy szükség mutatkozik. A gazdasági viszonyok romlása következtében kieső nagyszámú utastömeg hamar alkalmas volt arra, hogy megbolygassa a közlekedési vállalat pénzügyi egyensúlyát. Ebben igen nagy szerepe volt a tarifarendszernek is, mely mindig jobban kedvezett a fővároskörnyék lakosságának és egyre rosszabb lett a tulajdonos fővárosi közönségnek. Ma már mindenki belátja azt, hogy a helyzet így teljesen tarthatatlan és szükséges lesz egészen új rendszert kiépíteni. Ennek első kifejezője, a kisszakasz-rendszer, a közönséget is meggyőzte arról, hogy az egységes tarifa nem a legcélravezetőbb. Természetes, hogy a továbbiak során ellenvélemények lesznek, de a fővárosnak erről az alapról le kell tértie, saját lakosságának, valamint települési és közüzemi politikájának érdekében.

A főváros közlekedéspolitikája számára várnak ma a legnagyobb feladatok, minthogy ennek hatásai döntik el azt, hogy úgy a közüzemi, mint a települési politika merre haladjon. Meg vagyunk róla győződve, hogy a közlekedéspolitika Budapest érdekeinek szem előtt tartásával egészséges megosztást visz Nagy-Budapest településeibe és biztosítja a főváros minden egyes lakosának a legjobb kapcsolatokat, igazságos viteldíjak mellett, úgyhogy a települések megosztása a közművek vezetése, posta- és telefonszolgálat, közbiztonsági szolgálat szempontjából, de még árukihordási szempontokból is a leggazdaságosabb legyen.



Magyar Tudományos Akadémia
Könyvtára 55324/195.1. sz.

