

CSEPEL KÖZLEKEDÉSE EGYKOR ÉS MA

Tantárgy felelős: Fleischer Tamás

A dolgozatot készítette:

Szabó Szilvia (V. évf., szociológia szak)

Budapest, 2003.06.07.

Tartalom:

Bevezető.....	2
A kezdetek.....	2
Századforduló, gyors ütemű fejlődés.....	3
A gyorsvasút.....	6
Mai helyzetkép.....	7
Összegzés.....	9
Felhasznált irodalom.....	9

Bevezető:

Csepel, a főváros XXI. kerülete a Csepel-sziget felső végében terül el. Három oldalról a Duna határolja, délen pedig közigazgatási határral rendelkezik. A terület alacsony, homokos síkság, mely éghajlatát tekintve is nagyalföldi. A történelem tanúságai szerint már évezredek óta lakott terület, több királynak is kedvelt lakó-, illetve pihenőhelye volt.

A XIX. századi kis község az idők során város nagyságúvá nőtte ki magát, s 1950 január elsejével, 22 másik településsel együtt a fővároshoz csatolták. Ennek ellenére gyakran hallani, hogy nem itt élők "levidékeznek" Csepelt. Kétségtelen, hogy bár itt sem mindennapos, de olykor még előfordulnak, láthatók olyan dolgok, amelyek a belvárosban természetesen elképzelhetetlenek lennének. Néhány éve például az egyik kereskedelmi rádió szenzációként, műsorát megszakítva mondta be a nagy látványosságot: "Csepelen a II. Rákóczi Ferenc úton szamaras kocsik közlekednek, feltartva ezzel a forgalmat. Aki arra jár, ne mulassza el megnézni!" Azért természetesen itt sem ez a jellemző.

Mára, a főváros több részéhez hasonlóan, a kerületben is jelentős problémákat okoz az autó- és teherforgalom megnövekedése. Bár a kerület lakónépessége 1998-hoz képest közel 5 %-kal csökkent, mégis a közlekedési állapotok - a bekövetkezett útfejlesztések ellenére, az átmenő forgalom jelentős növekedése, valamint a csepeli gerincút megépítésének elmaradása miatt - romlottak.

A dolgozat elején röviden a "kezdetekről" szólok, a múlt század eleji közlekedési viszonyokról, lehetőségekről. Egy kis történelem. Majd a HÉV-ről, mely az első számú (tömeg)közlekedési kapcsolat Pest és Csepel között, végül pedig a mai körülményekről, nehézségekről és a várható fejlesztésekről.*

A kezdetek:

Az Ó falu utcái szűkek, a község kiterjedése pedig egészen kicsiny volt. 1838-ban azonban a 119 épületből 117 az árvíz martalékává vált, így a községet újra kellett építeni, amihez még az adott évben hozzá is fogtak egy Bécsből küldött mérnök tervei alapján, aki nem takarékoskodott az utcák, terek kimérésével. A falunak kezdetben három hosszabb, és egy rövidebb utcája volt. A "Fő-út" (ma II. Rákóczi Ferenc út), az "Erzsébet-út" (a mai Kossuth Lajos utca), a "Felső Szent János-út" (ma Csögyár utca) és a "Pesti-út" egy darabja. A Király (ma Petz Ferenc u.) és a "Templom-utca" 1893 -ban (tehát csupán 45 évvel később) úgy keletkezett, hogy a község a Fő út és az Erzsébet út között lévő beltelkeknek a középső

* Ezúton szeretnék köszönetet mondani a Csepel Galéria és Helytörténeti Gyűjtemény dolgozóinak, akik lehetőséget nyújtottak a dolgozat megírásához szükséges irodalmak betekintésébe.

részét az utca céljaira kihasználta. Így épült ki lassan a központ a Szent Imre tér körül, ahol a templom már a XVIII. század óta áll.

Az említett Fő, Erzsébet és Felső Szent János utcák a mai Ady Endre úttól a Karácsony Sándor utcáig terjedtek. Dél felé a Fő út folytatása a Tököli út volt. Az észak felé vezető út végén pedig a "Kis Dunai rév" volt található, mely az 1872-ben készült zárógát és zsilip megépítése előtt a legforgalmasabb út volt.

A "Kis Dunai rév" területe ártér volt, ahol a Duna jelentősen kiszélesedett s lassan folyt. Itt keltek át kompon azok a lakosok Pestre, akik árujukat szerették volna értékesíteni. A "Nagy Dunai rév" a Kert Ófalu dűlőnél volt, s Budafokra, Albertfalvára kelhettek ott át. A budai oldalon jobbágyföldek, urasági földek, szőlők voltak, így inkább az ott dolgozó népesség vette ezt az átkelőhelyet igénybe. A zárógát és zsilip elkészítése után Csepel mindinkább vesztett szigeti jelentőségéből: a Kis Dunai rév megszűnt, a Nagy Dunai pedig hanyatlott.

1872-től a zárógáton keresztül, Pesterzsébetre vezető úton zajlott le Csepel összes kocsis közlekedése. 1912 előtt (mikor megépült az első "villanyos vasút") lóvonatú omnibusz szállította az utasokat Pesterzsébetre, hogy onnan villanyoson Budapestre mehessenek.

A XIX. században tehát két rév biztosította az átkelést a "szárazföldre", majd 1872 után veszítettek jelentőségükből. Ami szintén jelentős volt (bár nem a személyforgalmat szolgálta), az a Soroksári Dunaágban lezajlott élénk víziközlekedés volt. Ez jobbra vontatóhajókat jelentett, melyek főleg élelmiszert vittek Pestre. Működése 1872-ben megszűnt, s csak 1931-ben indult meg újra.

Századforduló, gyors ütemű fejlődés:

A századfordulón felgyorsult az iparosodás folyamata, különböző gyárak telepedtek le Csepelen, aminek következtében a lakosság száma megnőtt, a település terjeszkedett s így szükség volt - az építkezések mellett - a közlekedés fejlesztésére is.

A legjelentősebb gyárak az 1892-ben alapított Weiss Manfréd¹ gyár, az 1921-ben alapított Magyar Posztógyár és az 1923-ban létrehozott Papírgyár voltak.

Az ipar növekvő munkaerő szükségletének kielégítésére - mely nem csupán Csepelen, hanem természetesen a városban is jelentkezett - a város peremén kívül eső kisebb települések bekapcsolása a város keringésébe felgyorsította a helyi érdekű vasutak fejlesztését, üzembe helyezését. A városkörnyéki személy- és áruszállítások teljesítése érdekében a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) helyi érdekű vonalak kiépítését kezdeményezte. Az első a Közvágóhíd és Soroksár között épült meg, 1887. augusztus 7-től került forgalomba, s Ráckeveig történő meghosszabbítása 1892. november 6-ára készült el. A csepeli HÉV 1951-es átadása előtt a csepeli lakosok is ezen a vonalon tudtak bejutni Pestre. A vonal kiépítésével megvolt a lehetősége, hogy a termények eljussanak a fővárosba, a piacokra. Teherforgalom

¹ Weiss Manfréd 1857-ben született, kereskedőcsaládban. Tanulmányai befejeztével Hamburgba került, ahol egy nagy exportcégnél állt alkalmazásban három évig, melynek 19 évesen már a vezetője is lett. 20 évesen tért haza, s bátyjával együtt konzervgyárat alapított. Kezdetben csak polgári szükségletekre, majd 1885-től a hadsereg számára is termeltek. Később a konzervgyártáshoz szükséges bádoglemezeket is ő kezdte el gyártani, s ez a fémfeldolgozás lett az alapja a csepeli gyárvárosnak. A lőszergyártást 1899-ben kezdte, s rögtön külföldi megrendeléseket is kapott. Kezdetben 30-40 férfi és 100-110 női dolgozója volt, az első világháború végére azonban ez a szám elérte a 30 ezret. Weiss Manfrédnak az volt a célja, hogy a szükséges vas- acél- és fémanyagokat maga állítsa elő, s ne függjön másoktól. Ezért 1896-ban megalapította a csepeli gyár fémműveit, 1911-ben pedig acélművet létesített. Kiválóan szervezte meg a hadi termelést, majd a háború utáni átállást is. 1922 karácsonyán hunyt el. A városért tett kimagasló teljesítményéért a következő kitüntetésekben részesült: 1896-ban magyar nemes lett "csepeli" előnévvel, 1916-ban főrendiháztagnak, 1918-ban báró, 1995-ben pedig Tóth Mihály polgármester Csepel Díszpolgára posztumusz címet adományozta neki.

céljára 1896. IV. 3-án került átadásra a Vágóhíd állomást a MÁV Duna parti teher pályavonalával összekötő vágány.

A XX. század első felében a következő közlekedési eszközök álltak a lakosok rendelkezésére:
"Helyiérdekű Villamos Vasút" (HÉV):

Létrehozására mozgalom már 1906-ban elkezdődött, de a vonal csak 1912-ben létesült, kizárólag a Weiss Manfréd gyár teheráruinak szállítására. Kezdetben mint iparvágány a Szent Imre térig, illetve az I-es számú kapuig közlekedett, de amint a személyforgalom megkezdődött, a vonatok a mai végállomástól indultak ki. Az első világháború alatt a vállalat nagy teher és személyforgalmat bonyolított le. Annak befejezése, de méginkább a Magyar Állam Vasút és az autóbuszjáratok létesítése miatt a személy- és teherforgalom is a minimumra csökkent. Ennek egyik oka volt a magas díjtétel is. (1932-ben a HÉV a főváros kezelésébe ment át.)

Székesfővárosi Autóbusz Üzem:

1928 novemberében még a Horthy Miklós utcáig (a mai Ady Endre út) szállította az utasokat, a HÉV-nél olcsóbban, ezért kedvelt közlekedési eszköznek számított és meg is hosszabbították a vonalát, végállomását a Szent Imre térre helyezték át. A népszerűség ellenére egy csőd szélére került vállalat gondozásába engedték át.

Pestvidéki Autóbuszfuvarozó Rt:

1929-től Csepel - Tököl között (és Budapest - Kispest között is) naponta több buszjáratot szerveztek.

Magyar Királyi Államvasút:

1924-ben, miután a Gubacsi-hidat átadták a forgalomnak, indította meg a Magyar Államvasutak igazgatósága Csepelen az első tehervonatot. A Weiss Manfréd gyár, a Petróleum és a Vámmentes kikötőbe a vasúton érkezett vagy küldött árut a HÉV helyett ezen vasút szállította. Mindhárom helyre külön vágányokat raktak le.

A Soroksári Dunaágban a viziközlekedés egy pesterzsébeti vállalkozó jóvoltából indult újra 1931-ben. "Csernátony Budapest - Ráckeve - Dömsöd Hajózási Vállalat" volt vállalkozásának neve, s a teherszállítás mellett a dunai személyforgalmat is fellendítette. Csepelen is szeretett volna állandó kikötőt létesíteni, de a község nem járult ehhez hozzá, így a csepelieknek a pesterzsébeti kikötőt kellett használniuk.

Azonban nem csak utasszállítás, hanem kirándulóhajók is futottak a Dunán. Budapestről indulva például a Kvassay- és a Tassi-zsilip érintésével körbe lehetett hajózni a szigetet.

A korábbi Csepel - Budafok összeköttetést biztosító "Nagy Dunai rév" szerepe lehanyaglott, a két háború között csak egy motorcsónak közlekedett a Dunán, ha volt éppen utasa. A háború után aztán kompjárat szállította az utasokat.

A közlekedés lehetőségeiben beálló változásokat döntően befolyásolta a Duna szabályozása, a hidak, védművek építése. A megnövekedett rakodóforgalom miatt már 1896-ban felmerült egy kikötő létesítésének a gondolata, amely az eliszaposodott Soroksári Dunaág mélyítésével és hajózhatóvá tételével 1910-ben megkezdődött, de a háború miatt megakadt, s csak 1922-ben folytatták.

A Gubacsi-híd 1919-1924 között épült fel. Háromvágányos, kocsiközlekedésre alkalmas közúttal és gyalogjáróval bírt. A Kvassay-zsilip 1928-ra készült el, a felsőtorkolati közúti vasúti hidat pedig 1930-ban adták át a forgalomnak.

A xx. század első felében tehát egyre bővültek a tömegközlekedés lehetőségei. Villamos vasúton, Pesterzsébeten keresztül be lehetett jutni Pestre, hajóval és busszal pedig északi és déli irányba is létesült összeköttetés. A község főbb utcáit szilárd burkolattal kezdték bevonni, ez azonban elég lassan ment, mivel rendkívül költséges volt. A letelepedések miatt folyamatosan terjeszkedett a község. Különböző telepeket hoztak létre (Szabó telep, Csillagtelep, Legelőtelep, Új telep), legnagyobb az 1923-ban felparcellázott, az erdő felé terjeszkedő Kertváros volt, de ezek között a településrészek között akkoriban természetesen még nem volt semmiféle szervezett közlekedés, fontosságát azonban már akkor is hangsúlyozták. Perényi a Kertvárosról a következőképpen ír: "Valamikor Csepel községnek ez lesz a legszebb része, különösen, ha az épülő vízvezeték is elkészül és a közlekedési eszközök közül a Budapesti Autóbusz Közlekedési Részvénytársaság autóbusz járatait, (...), kivezetik, vagy ha majd villamos járata lesz." (Perényi 1934, 100.o.)

A gyorsvasút:

A csepeli gyorsvasút, a mai HÉV 1951. április 29-ei átadása óriási jelentőségű volt Csepel, akkor már mint fővárosi kerület számára. Mint ahogy arról már korábban volt szó, villamos közlekedéssel be lehetett jutni Csepelről Budapestre, de csak Pesterzsébeten keresztül, ami Fő utca - Horthy Miklós út - Soroksári út - Vágóhid út vonalat, valamint 40-45 perces menetidőt jelentett. A gyorsvasút kiépítésével, melyet április 30-án adtak át a forgalomnak, negyed óra alatt be lehetett érni Csepelről, s nem is csupán a Közvágóhidig, hanem egészen a Boráros térig.

Ács András, a MÁV mérnök-főtanácsosa irányította a vonal építését. Az '50-es évek elején, a Mélyépterv által tervezett variációk közül kettő maradt meg. Az egyik a Soroksári út MÁV rendező mellett vezetett, lényegében a Pesterzsébet - Csepel HÉV vonal mellé csatlakozó és a megvalósult új vonal terve. Engedélyezési tervszinten az új vonal egyik végállomása a Kálvin téren, a csatlakozási állomás a szigetszentmiklói vonalon, a Dunahíd után lett volna. A Kálvin tér - Ráckeve összeköttetésére tervezett vonal azonban csak Boráros tér és Csepel között valósult meg. a Kálvin térre történő bevezetést akadályozták a Petőfi-híd város felőli oldalán lévő (azóta már szanált) közraktár épületek és iparvágány, valamint a Fűszért raktárak, melyek még ma is ott csúfoskodnak.

A Boráros téri felvételi épületet akkor még a vágányok végére építették, ami a hetvenes években egy nagy tömegszerencsétlenség forrása lett. Azután került az épület a sínek mellé. Az építkezés során - számos egyéb feladat mellett, mint például iparvágány átépítés, megszüntetés, kábel alagutak módosítása, bontása, a teherpályaudvaron tükörkészítés, stb. - a Lágymányosi-híd és a Kvassay-zsilip között, majd egészen Csepelig, a II. Rákóczi Ferenc utcáig töltést építettek. A töltéseket "békákkal" tömörítették. A kitermelt földet elszállították, a helyére pedig a Csepel Vas- és Fémművekből szállítottak salakot. Az építkezés során több előre nem várt nehézségekkel is szembe kellett nézni. (Például bizonyos helyeken sok ürgelyuk volt, s lesüllyedt a töltés. Vagy pl. nem volt a töltésről lejáró, s a munka befejeztével a gőzhengert daruval kellett leemelni a töltésről.) Jó néhány műtárgy átalakítására is sor került.

A Kvassay-zsilipnél kétvágányú acélhidat kellett építeni. Az építés vezetője Koltai Lajos volt. A csepeli gyorsvasút az első ötéves terv egyik jelentős közlekedési beruházása volt, körülbelül 50 millió forintos költséggel készült el. (Itt alkalmazták először a MÁV rendszerű hosszláncos felső vezetékét.) Nyomvonala 6,7 km, megállóhelyei a következők (voltak):

Csepel vá. - Karácsony Sándor utca (II-es kapu) - Tanácsház tér (ma Szent Imre tér) - Szabadkikötő - és Boráros tér vá.

A gyorsvasút megnyitásával változások történtek a dél-pesti vonalcsoporton: megszűnt a Vágóhid és Csepel, valamint a Pacsirta-telep és Csepel közötti közvetlen közlekedési kapcsolat. Helyettük 55-60 vonatként közlekedett Pesterzsébet és Csepel között. Járt még ezen kívül a villamos viteldíjjal közlekedő 19-es autóbusz is a Határ út - Csepel útvonalon. A forgalmi változással a közvágóhídi HÉV-végállomás felszabadult, a kisebb vonatforgalom miatt csökkenteni lehetett az állomás vágányainak a számát, s ez kapóra jött a Soroksári út szélesítésekor. A gyorsvasút üzembe helyezésével feleslegessé vált, így megszüntették a korábbi 21-es autóbust, mely annak idején a HÉV vetélytársának számított.

A kilencvenes évek végére már halaszthatatlanná vált a gyorsvasút felújítása, mivel a rossz műszaki állapot miatt csak sebességkorlátozással közlekedhettek a vonatok. 1996 és 2000 között a Fővárosi Önkormányzat és a BKV Rt. a csepeli HÉV vonalán teljes rekonstrukciót hajtott végre, mely 2,14 milliárd forintba került. (13,5 km vágány felújítás, valamint csere, hídfelújítás, átjárók, megállóhelyek rekonstrukciója, állomásépítés, vonatok belsejének megújítása, korszerű vasútbiztosító berendezések telepítése, stb.)

A HÉV továbbépítése azóta sem valósult meg.

Mai helyzetkép:

A Pestre való leggyorsabb bejutás lehetőségét - hétközben - ma is a HÉV biztosítja, melynek vonalán 2001-től eggyel több megálló (Lágymányosi-híd) van. Az autóbuszok közül a 79-es az, amely a Közvágóhídig közlekedik, de ez nem igazán jelenős járat. A 48, 51, 151-es buszok Kőbánya-Kispestig, az 59-es Erzsébetig szállítja az utasokat, a többi buszjárat a kerületen belül közlekedik. (Kivéve a 38-as buszt, mely dél felé elhagyja a kerületet és Budafokra megy, valamint a sárga Volánbuszokat, melyek a sziget többi településével tartják fenn a kapcsolatot.) A kerület különböző területei nincsenek közvetlenül összeköttetésben buszok által, a járatok a központban futnak össze.

Az autósforgalom számára megépített utak, a Kvassay-hídon 2x2 sáv, a Gubacsi-hídon pedig 2x1 sáv nem bírja el a forgalmat, mely az utóbbi években, a szuburbanizáció hatásainak következtében még nagyobbra növekedett. Az egyre nagyobb autótömeg természetéhez híven "utat tör magának", ami azt jelenti, hogy a fő út (Kossuth Lajos utca) melletti utakra is egyre többen mennek, s ezért a múlt év végén már két új lámpás kereszteződés kiépítésére vált szükségessé (Táncsics Mihály és Ady Endre utca, valamint a Táncsics Mihály és Tanácsház utcánál). Jelenleg a Táncsics Mihály és a Szent István út kereszteződésének kiépítése zajlik. Ami az utakat illeti, a kerületben meglehetősen sok még ma is a földút, de az aszfaltozást csak csatornázás után végzik. A kettő együtt pedig nagy költséggel jár, így a folyamat viszonylag lassan halad.

A kerékpár-közlekedés a kerületen belül nem ütközik akadályokba, a jármű "parkoltatása" azonban már problémát jelent, ami sokakat visszatart a bicikli ilyen rövidtávú használatától. Aki pedig Pestre szeretne bekerekézni, az csöppet sincs könnyű helyzetben, hiszen a Szabadkikötő út mellett húzódó járda, ami elvileg kerékpárútnak minősül, elég minősíthetetlen állapotban van (az úttal együtt), így a kerékpározók általában az útra kényszerülnek, ami elég veszélyes. Talán ez a probléma is megoldódik majd most, hiszen az előzetes várakozások szerint a Szabadkikötő út teljes felújítása (nem foltozása!) ez év júliusa és októbere között meg fog történni.

Másik két fontos dolog Csepel közlekedése szempontjából, az elkerülő út, valamint az ún. gerincút megépítése lesz. A Csepeli Önkormányzat Középtávú Városfejlesztési Programja szerint: "Elindul a tervezése a volt Csepel Művek területén megvalósítandó, ún. elkerülő

útnak, amely a pénzügyi feltételek megteremtése függvényében, ütemezetten valósítható meg. Folytatjuk az erőfeszítéseket a kerület további fejlődése szempontjából meghatározó - fővárosi beruházású - un. Csepeli gerincút építésének megkezdése, illetve mielőbbi befejezése érdekében." Jelen pillanatban 2005-re várják az út elkészültét, az időpont azonban meglehetősen képlékeny ezügyben. "A kerület fejlődése szempontjából alapvető fontosságú a fővárosi hatáskörbe tartozó tömegközlekedés fejlődése, fejlesztése. A Csepeli út építésének befejezését, a Csepeli Temető fővárosi beruházásban történő, rövidesen megvalósuló bővítését követően szükséges az 59-es busz járat temetőig történő meghosszabbítása. A városközpontban a parkolók számának további bővítése elkerülhetetlen. A kerület forgalomtechnikai felülvizsgálatának befejezését követően elsősorban az un. párhuzamos közlekedési feltételek fejlesztését, illetve a lakótelepek közlekedési, parkolási gondjainak enyhítését tervezzük. Kerületünknek nagyobb mértékben kell számolnia a környező települések (Szigetszentmiklós, Halásztelek) fejlődéséből adódó közlekedési terhek növekedésével. Lehetséges, hogy a Csepeli gerincút, és az un. elkerülő út megépültéig a teherforgalmat korlátozó intézkedések bevezetése is szükségessé válik. A városközpont rehabilitáció kapcsán mindenképpen vizsgálandó a városközponti buszpályaudvar mielőbbi áthelyezésének lehetősége. A közlekedés feltételrendszerét javítva az akadálymentesítés területén - a kerületi terv elfogadását követően - a városközpontban és a legfontosabb közintézményekben 2006-ra jelentős eredményeket kell elérni." Budafokkal való összeköttetést már a komp nem biztosítja, átjutni az MO-s autóúton lehet. Ehhez a komphoz hasonlóan a víziközlekedés máshol is megszűnt.

Összegzés:

A XX. század első felében (a II. világháború előtt) a vonalak létrejöttét gazdasági-, üzleti tényezők határozták meg. Ezután már a közlekedés teljesítményének növekedését a "tömeg" igények befolyásolták. A mai helyi tömegközlekedés viszonylag kielégítőnek mondható, az utakkal kapcsolatban már több probléma merül fel. A fejlesztési tervek között szereplő elkerülő út, valamint a gerincút megépítése már több mint időszerű, hiszen a Kossuth Lajos utca és a közvetlen környék esetében már felmerül a "közlekedni vagy lakni" problémája. Úgy gondolom, hogy nem szabad, hogy ez a két dolog kizárja egymást. Az elkerülő út megépítésével legalább a teherforgalom miatti környezeti ártalmak csökkenése várható. Az pedig kérdéses, hogy a megnövekedett átmenőforgalom okozta nehézségek megoldhatók lesznek-e, s ha igen, hogyan és mikor.

Felhasznált irodalom:

- 50 éve közlekedik a Boráros tér és Csepel között a gyorsvasút Aba Botond, 2001.
- Dr. Bodnár Gyula: A Csepelsziget körül Budapest Székesfőváros Iskolai Tanulmányi Kirándulásai, Budapest, 1941.
- Balla Dezső: Monográfia I. Csepel Füzetek 3., 1976.
- A Csepeli Önkormányzat Középtávú Városfejlesztési Programja In: www.csepel.hu
- Nagy közlekedési beruházások kezdődnek Csepelen In: www.csepel.hu
- Perényi József: Magyar Városok Monográfiája: Csepel Magyar Városok Monográfiája Kiadóhivatal, Budapest, 1934.

