

Kötőttpályás közlekedés, és közlekedési tervek Rákosmentén

Rákosmente kötőttpályás kapcsolatai Budapesttel igen szűkösek. Gyakorlatilag csak a Budapest- Hatvan – Miskolc 80a számú, illetve a Budapest-Újszász 60-as vonal szeli keresztül a városrészt. Egyéb kötőttpályás kapcsolat nincs a belvárossal.

Ami megvalósult

Budapest- Hatvan 80a vonal

A Budapest – Hatvan vasút előmunkálataira az engedélyt 1862. évi május hó 6-án kapták meg az építetők, amit aztán hamarosan követett a végleges engedély is (1863. évi január hó 19.). A vasúti engedély 90 évre szólt azzal a feltétellel, hogy az első szakaszt (Pest – Losonc) az engedély kiadását követő három, míg a Losonc – Besztercebánya szakaszt további négy éven belül elkészítik. Az engedély birtokában társulatot alakítottak, mely Császári és Királyi Szabad Pest – Losonc – Besztercebányai Vasút és Kőszénbánya-társulat nevet vett föl, alakuló ülését 1863. szeptember 15.-én tartották. A pályaépítés 1863 októberében kezdődött meg. Az 1866. évi november hó 3.-án tartott közgyűlés a régi név helyett »Magyar Északi Vasút« nevet vette fel. A vállalkozás 1865. július 10- én a csődöt jelentett. A kormány 1866. szeptember 10.-én kötött szerződés alapján nyújtott segítséget.

A pályaépítés két szakaszban történt meg. Az első Pest és Hatvan között 1867. április 2-án nyílt meg 68,0 km hosszan. A második szakasz, Hatvan – Salgótarján alig egy hónappal később, 1867. május 9-re lett kész (57,6 km). A teljes hossza 126 km lett, a forgalom 1867. május 19-én indult meg. A két végpont. Pesten a Józsefvárosi pályaudvar, akkori nevén Losonci indóház, Salgótarjánban a József rakodó.

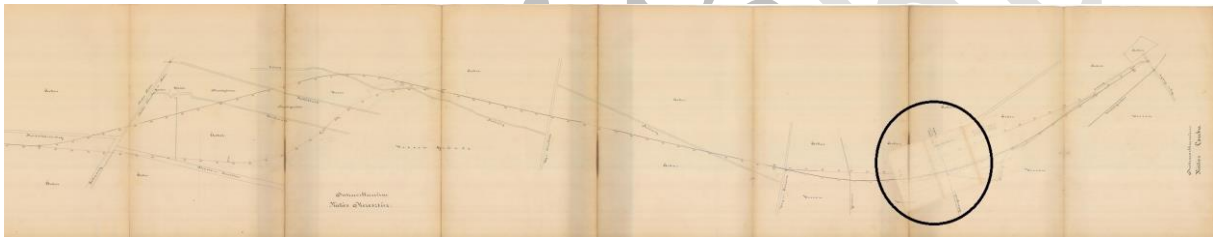
1868. július 1. a kormány megvásárolta a Pest-Salgótarján vasútvonalat üzemeltető, nehéz pénzügyi helyzetbe került Magyar Északi Vasutat. 1869. október 31.-én Mikó Imre közmunka és közlekedésügyi miniszter kiadta a Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) alapító levelét, amely az állami pénzből épülő, vagy államosított vasútvonalakból állt. Az első vasútvonala a Pest – Salgótarján – Losonc vonal lett.

Budapest- Újszász 60 vonal

A Rákos – Újszász vasútvonal megépítésének gondolata már 1880-ban felmerült. A korai elképzelések szerint a kiindulópontja Pécel – Rákoscsuba között lett volna.

A vasútvonal létrejöttét az indokolta, hogy a Tiszavidéki-vasút vonalának az ország fővárosával való közvetlen összeköttetésbe szerették volna hozni.¹

A részletes tervekől, illetve felvételekből kitűnt azonban, hogy a törvényben megjelölt irány, mely szerint az új vasút a Budapest- Hatvani vonalnak Pécel és Csaba állomásai közti részébe ágazzék be, célszerűen nem hajtható végre. „A kijelölt, pécel-csabai vonalon ugyanis a legkedvezőbb beágazási pont a csaba-keresztúri állomás lett volna, de minthogy ez is 9°/oo emelkedést tételezett fel s azon felül az innen kiinduló vonal, (mely hegyi pálya jellegével bírt volna) csak 275 méteres ívsugarakkal lett volna létesíthető. Ez irányt el kellett ejteni,



1. térkép. Csaba – Keresztúr állomás. Az eredeti terveken a 179 – 181 vasúti kilométernél tervezték.

Feltehetően ez a mai Rákoscsuba állomás és Rákoscsuba – Újtelep közé esett volna.

Helyette, a tanulmányok szerint a jó megoldás az lett, hogy az új vonal a rákosi állomásból kiindulva, Ecser és Maglód alatt Nagykátánál keresztül, Újszásznál a hatvan - szolnoki vonalra ágazik be, mely vonal 5°/oo-os emelkedés és megfelelő ív-sugarak alkalmazását tette lehetővé.² Ez utóbbi valósult meg. A vonal teljes hosszát 75.898 km -ben határozták meg.

Helyi érdekű vasút szárnyvonalak építési terve

A kereskedelemügyi magyar királyi miniszter 1904. január hó 23-án 27,208/904. szám alatt kelt rendeletével gróf Pejacsevich János földbirtokos, rákospalotai lakosnak vasútépítéshez előmunkálati engedélyt adott. A tervezett vasút nyomvonala Budapesttől Rákospalota irányában Fótig, s e vonalból kiágazva Pusztaszent-Mihályig (ma Rákosszentmihály) tervezett vasút folytatásaképp Fóttól Mogyoród és Pusztaszent-Jakab érintésével Szadág akarták megépíteni. A tervezett vasútvonal része lett volna egy, a pusztaszentmihályi szárnyvonal folytatásaként Mátyásföld, Batthyány-telep, Rákosliget érintésével a MÁV Rákoskeresztúr állomásáig vezetendő villamos vagy autómotor üzemű vasútvonal is.

1929-ben Popper József³ a Magyarország vasúti személyforgalmának hiányairól és célszerű átszervezéséről című cikkében felvetette az egyes B. H. É. V. vonalak meg-hosszabbítását és azok egymásközi összekapcsolásának gondolatát. Ebben javasolta a Kerepesi út - cinkotai vonal meghosszabbítását Rákosligetig, illetve az 1904-es Pejacsevich gróf által tervezett vonalak újragondolását a következőképpen:

¹ Magyar Vasúti Évkönyv 1882. Szerkesztette: Vörös László 235. oldal

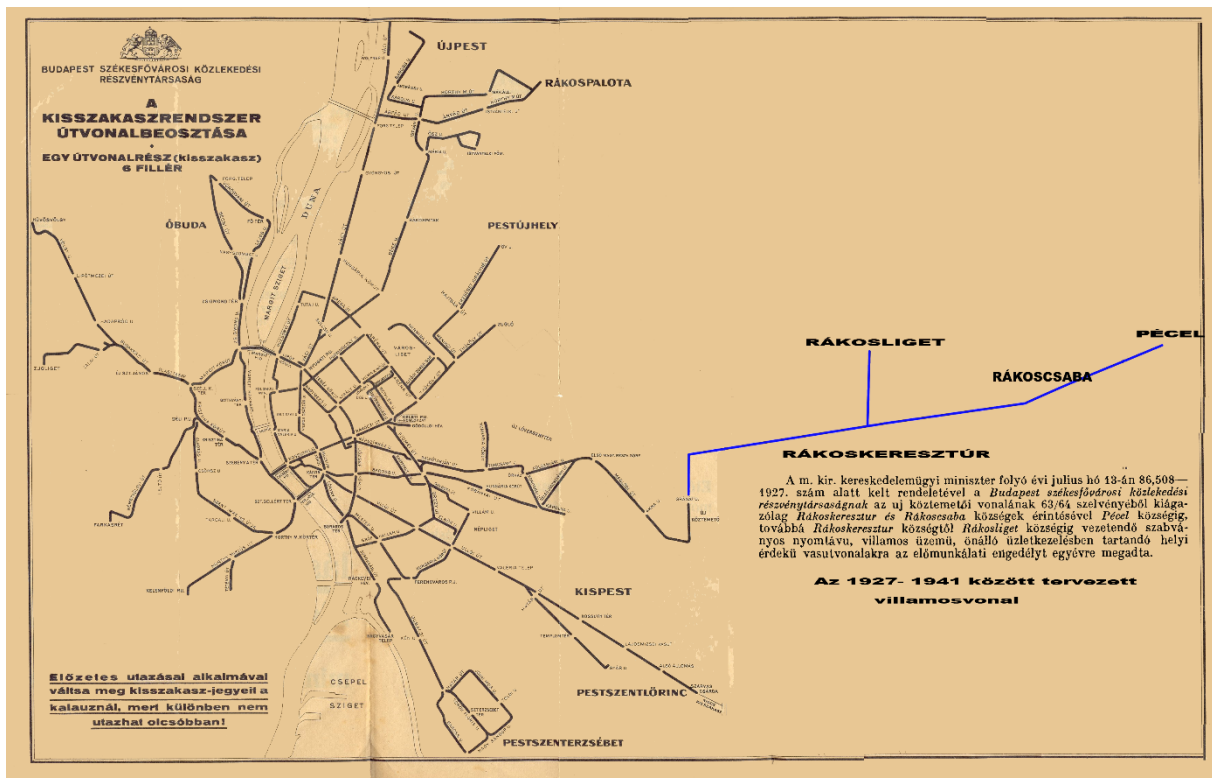
² Magyar Vasúti Évkönyv 1882. Szerkesztte: Vörös László Budapest 1883. 236. oldal

³ Vasúti és Közlekedési Közlöny, 60. évf. (1929) 1929.01.27. 8. szám

A Kerepesi út—gödöllői vonalat Aszódig,
a Kerepesi út – csömöri vonalat Pécelig, illetve északi irányban Rákospalota—Újpestig,
a Kerepesi út – kerepesi vonalat Isaszegig,
a Kerepesi út –mogyoródi vonalat Fóthon keresztül Dunakeszi-Alagig kellene meghosszabbítani.

Végül összekötni javasolta Pécel—Maglód—Üllő—Ócsa településeket.

Villamosvonal Pécelig



A tervet a BSZKRT kezdeményezte egy szabványos nyomtávú villamosvasút megépítésére 1927-ben. A tervezés igen hosszúra sikeredett, hiszen egészen 1941-ig folyamatosan megújította a minisztérium az engedélyt.

Elkészültek a gyorsvasút részletes tervei

de szó sem lehet megvalósításukról, mert 400 millióba kerülne

Új villamosvonalak a környékbeli községekbe

A Független Budapest néhány hét előtt megírta, hogy a főváros vezetőségének többszöri sürgetésére a BSzKRt. igazgatósága végre beterjesztette a gyorsvasút építkezésére vonatkozó terveit. Ez ugyan még nem jelenti azt, hogy ezzel a lépéssel csakugyan elérkezett volna a megvalósulás küszöbére a gyorsvasút építése, csupán annyit jelent, hogy az illetékes tényezők nem hagyják a napirendről lekerülni ezt az ügyet és amint az alkalmas pillanat elérkezik, a budapesti gyorsvasút valósággá válik.

A BSzKRt. igazgatósága terjedelmes jelentésében, amelyet a vázlatos tervekhez csatolt, bejelenti, hogy

körülbelül 400 millióba kerülne a gyorsvasút építése

és ilyen hatalmas összeg előteremtése a jelenlegi gazdasági viszonyok közt a lehetetlenséggel határos. De különben is ma közlekedésügyi szempontból még nem olyan sürgős a gyorsvasút megvalósítása, mert a meglévő közlekedési eszközök egy ideig még le tudják bonyolítani a forgalmat.

A villamosvasutak igazgatósága mindezek ellenére komolyan foglalkozik a nagyhorderejű kérdéssel és

amint kedvezőbbek lesznek a viszonyok,

azonnal hozzákezd a gyorsvasútépítés előkészítéséhez.

Az előmunkálatok egyébként folynak és a BSzKRt. gondosan őrködik azon, hogy a concesszió ne veszítse hatályát. Az előmunkálati engedély már néhány év óta a BSzKRt. tulajdonában van és a most lejárt engedélyt a kereskedelmi miniszter további egy évvel meghosszabbította.

A BSzKRt. foglalkozik azzal a tervvel is, hogy vasúti hálózatát a közeli községekbe is kiterjeszti.

Számos terv áll megvalósításra készen, amelyek szintén a pénzügyi viszonyoktól függenek. Így többek közt a rákoskeresztúri temető villamosvonalát Rákoskeresztúr és Rákoscsaba érintésével Pécelig és Rákosligetig akarják meghosszabbítani. Az előmunkálati engedélyt 3 évvel ezelőtt kapta meg a főváros és most újabb egy évvel hosszabbították meg annak érvényét.

A BSzKRt. tervei között szerepel a szentlőrinci villamosvonal meghosszabbítása, Soroksárpéteri érintésével Soroksár községig. Ennek a vasútvonalnak a megépítésére 1926-ban kapott engedélyt a BSzKRt. és a kereskedelmi miniszter az engedélyt most egy évvel meghosszabbította.

A pálya megépítését a kőbányai gyárak munkásainak munkahelyre jutása indokolhatta. A vasutat igénybe vevőket szerették volna elcsábítani a villamosra.

Utazási szokások a XX. század első felében

Ruisz Rezső 1932-ben vizsgálta a nagyvasutak hatását a perifériák urbanizálódására. Ebben tette a következő megállapítást:

„Ha már most azt nézzük, hogy a települések lakosságának átlagosan hány százaléka utazik naponta Pestre és átlagosan hány százalék a napi nyolc órai munkaidőnek, úgy látni fogjuk, hogy ezt 3.7%-ban, illetőleg az időnek 27.4%-ában kapjuk. A valószínűség már most az, hogy ahonnan az átlagnál kevesebbet kell utazni, azokból a településekből a lakosság számának az átlagnál nagyobb százaléka lesz pesti munkás. Ez így is van: Alag, Albertfalva, Békásmegyér, Budaörs, Cinkota, Csömör, Dunakeszi, Ecser, Felsőgöd, Gyömrő, Kistarcsa, Maglód, Pécel, Pesterzsébet, Pestszentlőrinc, Pestújhely, Rákoscsaba, Rákoshegy, Rákos-keresztúr, Rákosliget, Rákospalota, Rákosszentmihály, Solymár, Sashalom, Soroksárpéteri, Törökbálint, Újpest, Üröm és Vecsés községek településeinél.”

Kevés munkás utazik be aránylagosan a települések közlekedésileg elfoglalt helyzete dacára Rákosligről. Oka ennek a településnek inkább tisztviselők által való lakottságában van.⁴

A munkásság utazásai Budapest vonzáskörzetében (1930).

	Lélekszám		Beutazott munkás 1929 dec. 15-én	A lakosok %-a	Menet		Menetidő, csak ide perc	Az uton oda-vissza töltött idő az átlag 8 óra, %	Az összes munkások uton töltött ideje percben
	1880- ban	1930- ban			gyalog	vasuton			
					km				
Rákosesaba	1,480	8,209	430	5.3	—	17	55	22.0	23,650
Rákoshegy	—	4,198	223	5.3	—	14	46	18.4	9,598
Rákoskeresztúr	2,444	7,546	439	6.0	—	13	40	16.0	17,560
Rákosliget	—	3,110	79	2.6	—	15	48	19.2	3,802

Foglalkozási statisztika az egyes településekre 1920-ban.

	1.	2.	3.	Köz- lekedés, kiemelve a 2. főcso- portból
	Ös- termelés	Bányá- szat ipar- forgalom	Köz- szolgálat	
	sz á z a l é k b a n			
Alag	13	45	5	10
Albertfalva	4	79	8	10
Békásmegyer	22	59	10	4
Budaörs	64	30	3	3
Cinkota	13	63	10	13
Csömör	63	30	4	3
Dunakeszi	32	54	4	14
Ecser	63	29	3	8
Felsőgöd	7	73	7	17
Gyömrő	25	60	4	12
Kispest	1	85	7	16
Kistarcsa	29	60	3	2
Maglód	44	44	3	15
Pécel	20	56	5	25
Pesterzsébet	1	80	7	10
Pestszentlőrinc	6	74	8	10
Pestujhely	1	75	11	15
Rákoscaba	16	65	5	27
Rákoshegy	3	67	11	18
Rákoskeresztúr	42	44	4	7
Rákosliget	1	65	14	24

„Nem abszolút számában, hanem a település lakosságához viszonyítva Magyarországon a legforgalmasabb vasút-állomás Rákosliget. A vasútállomáson olyan sok utas szállt fel a vizsgálat

⁴ RUISZ REZSŐ: A nagyvasutak hatása a perifériák urbanizálódására. Vasuti és Közlekedési Közlöny, 63. évf. (1932) 1932.05.08 37. szám

céljaira választót 1937 esztendőben, hogy számításunk szerint a település minden egyes lakosának legalább 308.8-szer kellett vonatra szállnia.

Ez az érték azonban olyan szembeszökően magas, hogy további vizsgálatokat kellett eszközölnünk. Tudjuk jól azt, hogy olyan település aligha van, ahonnan minden hétköz-nap minden egyes lakos utaznék. Ezek szerint- ugyanis Rákoslígeten hétköznapokon nem tartózkodnék senki sem, még a betegek és az összes gyermekek is vonatra szállnának és beutaznának valószínűen Budapestre, de esetleg más valahová. Ez azonban annál kevésbé lehet, — bár Rákoslígeten feltűnő kevés gyerek van a népszámlálás szerint, — miért ez a település jórészt nyugdíjasokat foglal magában, akiknek különben sem sok célja van az utazással.

Rákoslíget viszonylagos nagy utasforgalmát sokkal inkább magyarázza az a tény, hogy ezen az állomáson nem-csak Rákoslíget település lakosai szállnak vonatra, hanem nagyobb tömegekben szállnak fel más, közeli idegen települések lakosai, akik azután az átlagos utazási készséget kifejező értéket nagymértékben növelik. Oka Rákoslíget vasútállomás hatalmas forgalmának nagyrészen arra vezethető vissza, hogy ez az állomás Budapest-Keleti pálya-udvartól éppen 15 kilométer távolságra esik és a közeli Rákoscsaba lakosai a viteldíjkülönbözet miatt szívesen gyalognak el másfél-két kilométert és utaznak Rákoslíget állomásig és állomástól.

Rákoslígeten pl.- az ingavándorlók száma rendkívül alacsony. Mint már fentebb említettük, ebben a közületben feltűnő sok nyugdíjas lakik, ez a település bírja százalékosan a legtöbb nyugdíjast és itt a legidősebbek az emberék. Ennek következtében az ingavándorlásban kevesen vesznek részt, az összes felszállt utasoknak mindössze 10.5%-a számítható csak ide.”⁵

Utazási készség néhány város és község lakosságában. 1937.

Város, község	Lélek-szám 1930-ban ezrekben	Ingaforgalomban részvesz		Felszállt a kapcsolt vasútállomá- sokon ezer utas	Utazási fejtálg	Az ingavándorló népesség utazásai	
		lakos	%-ban			ezrekben	a felszállt utasok %-ában
Rákoslíget	3	325	10.4	924	308.8	97	105.0
Torbágy	2	304	13.4	408	204.0	91	22.3
Rákoshegy	4	625	14.9	805	201.0	187	23.2
Felsőgöd	3	373	12.3	407	186.0	112	27.5
Úröm	2	233	17.5	242	121.0	85	35.1
Rákoscsaba	8	1.030	12.5	918	115.0	310	33.8

A XXI. század terve: METRO Rákosmentére

Régi vágya a kerületnek a Metro kiépítése. Tervek már születtek, a megvalósítás pedig egyre tolódik. Kissé a BSZKRT által tervezett és meg nem valósult villamosra emlékeztet az ügy.

⁵ Vasúti és Közlekedési Közlöny, 71. évf. (1940) 1940.02.25 20. szám pages143-145

