

Infrastrukturális szolgáltatási ágazatok fejlődése

A főváros infrastrukturális-szolgáltató hálózata a háború előtt elmaradt az európai nagyvárosok átlagszintjétől. A felszabadulást követő évtized első felében sem következett be lényeges változás. Ennek oka az, hogy az erre a célra rendelkezésre álló pénzeszközöket lényegében a helyreállítási munkák kötötték le. A peremtelepüléseknek a fővárossal 1950-ben történt egyesítése következtében az ellátottsági színvonal erősen romlott, ugyanis a csatolt települések nagy része minden téren nagyon elmaradott volt. Az ötvenes évektől kezdődően mind nagyobb összegeket fordítottak az infrastruktúrát bővítő beruházásokra.

A helyi közlekedés

Az infrastrukturális-szolgáltatás egyik legfontosabb ágazata a közlekedés, mely 1950 óta úgy mennyiségileg, mint minőségileg sokat javult a fővárosban. A nagyarányú fejlesztést nemcsak az elmaradás pótlása tette szükségessé, hanem a gazdasági élet fellendülése, az új lakótelepek létesítése és nem utolsósorban a foglalkoztatottság és a nappali népesség ugrásszerű növekedése.

Az első ötéves tervidőszakban a hálózatfejlesztés alapvető feladata volt a peremtelepülések egymásközi és a belső városrészekkel való közlekedési kapcsolatának megteremtése, továbbá a belső kerületekben levő szűk, de forgalmas utcákban (Nagymező, Majakovszkij, Baross, Bethlen utcák stb.) a villamosjáratok megszüntetése és helyettük a trolibusz-közlekedésre való áttérés. Autóbuszjárat létesült a többi között Csepel—Pesterzsébet, Zalka Máté tér—Rákoskeresztúr, Rákosliget—Rákoshegy, Rákoskeresztúr—Rákoscsaba, Nyugati pályaudvar—Újpest, Móricz Zsigmond körtér—Budafok között. 1950-ben villamos-összeköttetés létesült az Árpád-hídon át Óbuda és a Váci út, trolibuszjárat a Dózsa György úti aluljárón keresztül a Keleti pályaudvar és a Váci út között. 1951-ben megépült a Boráros teret Csepellel összekötő gyorsvasút. A Szabadság-híd pesti hídfőjénél megépített aluljárón át a 2-es villamosjárat útvonalát a Boráros térig meghosszabbították. 1952-ben a Marx tér—Thököly út és a Marx tér—Keleti pályaudvar között trolibuszvonallal létesült. Az 1952 novemberében megnyílt Petőfi-hídon keresztül meghosszabbodott a Nagykörúton közlekedő villamosok útvonala a budai hídfőig, illetve a Móricz Zsigmond körtérig. Az Orczy tér és a Március 15. tér között trolibuszjárat indult. E tervidőszak utolsó évében a 3-as járat útvonalát Újpest, Fóti útig meghosszabbították; Rákospalotán a Czabán Samu térről a Mexikói út—Thököly út sarkáig új járat indult és üzembe helyezték a Népliget és a Váci út között a 75-ös trolibusz-

járatot. 1950-ben kezdődött el a metróhálózat építése; anyagi eszközök hiánya miatt azonban az építési munkákat 1954-ben leállították.

1950 január 1-től 1954 végéig a villamospályák hossza 14,7 km-rel, a trolibuszoké 25,6 km-rel, az autóbuszhálózat pedig 176 km-rel nőtt. A trolibuszok száma 29-ről 154-re, az autóbuszoké 397-ről 597-re szaporodott, a villamosállomány ugyanakkor 1751-ről 1705-re csökkent.

1955-től a közlekedés fejlődése meggyorsult. Ekkor nyitották meg az autóbuszvonalat Kispest—Rákoskeresztúr között; a Keleti pályaudvar—Jászai Mari tér útvonalon trolibuszjárat, a Flórián tér—Filatorigát, az Üllői út—Máza tér között villamosjárat létesült. A 40-es villamosjárat útvonalát Pestimre alsó vasútállomásig, a Bosnyák tér—Mogyoródi úton közlekedő villamosvonalát a Füredi utcáig meghosszabbították. 1956-ban a 44-es villamos útvonalát meghosszabbították meg Rákospatakig. 1957-ben Kispest, Malinovszkij út és a Fogarasi út között új villamosvonal épült. 1959-ben a Schönherz Zoltán utcán át létesült villamos-összeköttetés a Nagykörútról a Fehérvári úton át Budafok forgalmi telepig. A 13-as járat vonalának meghosszabbításával Pesterzsébet—Kispest—Kőbánya között létesült közvetlen villamosvonal. 1960-ban a Nagy Lajos király útján át a Füredi utcáig új villamosvonalszakasz épült, melyet a következő évben a Kerepesi útig meghosszabbítottak. 1963-ban a Fehér úti vágányszakasz elkészültével Kőbánya és Zugló között jött létre a közvetlen közlekedési kapcsolat. 1960-ban a Ferihegyi repülőtér—Vörösmarty tér között autóbuszjárat indult. Az elhasználandó villamosvágányokat fokozatosan újakkal cserélték ki és korszerű felépítményekre helyezték.

A második ötéves terv időszakában az autóbuszforgalom megindult a József Attila telep és a Deák tér között. Megkezdődött a korszerű, nagy befogadóképességű, automatikusan csukható ajtókkal ellátott villamosok és autóbuszok forgalomba állítása. S bebizonyosodott, hogy az állandóan növekvő utasforgalmat a felszíni tömegközlekedési eszközökkel már nem lehet zökkenőmentesen lebonyolítani; a zsúfolt utazások megszüntetése egyedül a metró kiépítendő vonalrendszerének megvalósításától várható. Ezért 1963-ban nagy lendülettel ismét megindult a tíz évig szüneteltetett metróépítés. Ennek eredményeként a kelet—nyugati metróvonal első 6,5 km hosszú szakaszát, a Fehér út és a Deák tér között, 1970. április 4-én átadták a forgalomnak. Az ennek folytatásaként a Deák teret és a Déli pályaudvart összekötő 3,6 km hosszú vonalszakasz pedig 1972. december 22-re készült el. Ezzel egyidőben megkezdődött az észak

—déli metróvonal építése. Ennek a Deák tér és a Nagyváradi tér között épülő első 4,5 km hosszú szakasza, a tervek szerint, 1976 végére készül el. 1974 elején a metró járműállománya 100 kocsi volt, 17 800 fő befogadóképességgel.

A metró üzemelésével a Kossuth Lajos utcai és Rákóczi úti villamosközlekedés megszűnt. 1973-ban a millenniumi földalatti vonalát 1,2 km-rel, a Mexikói útig meghosszabbították, jelzőberendezéseit és a régi kocsikat korszerű csuklós motorkocsikkal cserélték ki. Az 1874. július 24-én üzembe helyezett fogaskerekű vasút pályája és járműparkja elavult, ezért szükségessé vált annak rekonstrukciója. Ennek során 1973-ban a régi kocsikat korszerű szerelvényekkel cserélték ki. A tömegközlekedés mellett fontos szerepet tölt be a kényelmi igényeket is kielégítő taxiközlekedés. A taxiállomány 1950-től 1974 elejéig közel háromszorosára nőtt.

1950. január 1-től 1974. január 1-ig a fővárosban a villamospályák hossza 17,8 km-rel, a trolibuszoké 22,9 km-rel, az autóbuszhálózat pedig 360,7 km-rel gyarapodott. Ugyanakkor a trolibuszok száma 130-cal, az autóbuszoké 1248-cal szaporodott, a villamoskocsik száma pedig 137-tel csökkent. 1974 elején a nagyobb befogadóképességű, csuklós járművek száma: 169 villamos, 53 trolibusz és 567 autóbusz. A fővárosi közlekedés fejlődéséhez tartozik még a forgalmasabb útkereszteződéseken létesített gyalogos-aluljárók és a nagyobb csomópontokon a járművek gyorsabb és biztonságosabb áthaladását szolgáló felüljárók megépítése, továbbá korszerű automatikus jelző- és biztosítóberendezések létesítése.

Vízszolgáltatás

A főváros várható nagyarányú fejlődését és a vízfogyasztás nagymérvű növekedését is számításba véve, már a 3 éves terv időszakában megkezdődött a víztermelő telepek és a csőhálózat fejlesztése. 1948. október 20-ig megépült a horányi II. sz. vízműtelep, 1949-ben elkészült az új monostori I. sz. vízműtelep 69 csökúttal és megkezdték a cinkotai vízműtelep építését, melyet 1952 júliusában helyeztek üzembe.

Az első ötéves terv időszakában a Margitszigeten hét, Csepel-szigeten — Szigetszentmiklós térségében — hat csáposkút épült. E tervidőszakban épültek a gellérthegyi, az Eötvös úti, a Budaörsi úti és a törökbalinti vízmedencék. A főnyomóhálózatot 25 km-rel, az elosztóhálózatot pedig 174 km-rel növelték. Az első ötéves terv-időszakot követően, 1955—1956-ban Szigetszentmiklóson újabb öt csáposkút épült és folytatták a margitszigeti csáposkutak építését. A zuglói vízellátásban jelentkező

zavarok megszüntetése céljából a Rákospatak mentén közel 8 km hosszú, 600 mm átmérőjű, a krisztinavárosi átemelőteleptől az Orbán téren levő vári övezeti medencéig 1 km hosszú, 500 mm átmérőjű főnyomóvezeték épült.

A főváros területének megnövekedése, a lakosság, valamint a fürdőszobás lakások számának emelkedése és az ipar nagyarányú fejlődése következtében állandóan növekvő vízigényeket talajból vett vízzel már nem lehetett kielégíteni. Ezért a káposztásmegyeri vízműtelep mellett, Palotaszigeten 1957—60 között — kísérleti jelleggel — napi 15 ezer köbméter ivóvíz és 10 ezer köbméter iparvíz ellátására alkalmas felszíni vízművet létesítettek. E tervidőszakban a nagykőrüti 1200 mm-es főnyomóvezetékét meghosszabbították, továbbá a Ferenc körút, Petőfi-híd, Schönherz Zoltán utca nyomvonalán közel 6 km hosszú, 800 mm átmérőjű csővezeték épült. A vízigények rohamos növekedése miatt — a kísérleti üzem eredményeit be sem várva — a fővárostól északra, a Szilas-patak torkolata fölött, 1959-ben elkezdték a nagy felszíni vízmű építését. Ennek első szakasza — napi 100 ezer köbméter teljesítménnyel — 1962 első nyegében kezdte meg az üzemelést. A második, az előzővel azonos kapacitású szakasz 1964 és 1967 között épült meg.

A második öt éves terv időszakában fejezték be a Pócsmegyeren 1960 áprilisában megkezdett 3 vízműtelep építését. Nagyarányú hálózatbővítést valósítottak meg; ennek során Kőbányán 2,5 km hosszú, 800 mm átmérőjű, a Fehérvári úton 1,7 km hosszú, 500 mm átmérőjű, 1 km hosszú, 450 mm átmérőjű és 2 km hosszú, 400 mm-es csővezetékét fektettek le. Ekkor kezdték építeni a III. sz. főnyomóvezetékrendszert, amely a káposztásmegyeri főtelepről kiindulva, a kelet-pesti fogyasztási körzetekhez szállítja a vizet. Az első szakasz építése 1963-ban, a másodiké 1965-ben, a harmadik szakasza pedig a harmadik öt éves terv időszakában fejeződött be. Nagyobbították a szigetszentmiklósi vízművet és ennek során további 60 csőkutató telepítettek. A negyedik öt éves terv időszakában Káposztásmegyer és a Boráros tér között megépült a IV. sz. főnyomóvezeték, leágazásaival együtt, továbbá a 80 ezer köbméter befogadóképességű gellérthegyi víztároló.

1950 és 1973 között a főváros vízcsőhálózata 1605,8 km-rel (79,9%-kal) bővült, a vízfogyasztás pedig ugyanezen idő alatt több mint két és félszeresére emelkedett; ezen belül a háztartásoké 88,6%-kal. 1970 elején a vízvezetékkel ellátott fővárosi lakások aránya 84,5 százalék volt.

Csatornahálózat

Egy város megfelelő csatornázottsága a közegészség egyik legfontosabb alapja. A fővárosban a felszabadulás előtt a csatornázottság foka nagyon kedvezőtlen volt. 1949-ben 100 lakóház közül a régi Budapesten 66, az 1950-ben hozzácsatolt peremtelepüléseken pedig mindössze 9 lakóház volt bekapcsolva a közcsatornahálózatba. A népesség állandó gyarapodása, az ipartelepek fejlesztése következtében a vízfogyasztás emelke-

dése nagymértékben megnövelte az elvezetést igénylő szennyvizek mennyiségét. Súlyosbította a helyzetet az a körülmény, hogy a belső kerületek sűrűbb csatornahálózatának nagy része a múlt században épült, elavult és építési anyaga korszerűtlen volt. A helyreállítás évei után nyomban hozzálatk a csatornahálózat folyamatos kiépítéséhez és az elavult csatornahálózat átépítéséhez. Ennek eredményeként a közcsatornahálózat hossza az 1950. évi 1604 km-ről 1974 elejéig 2335,4 km-re nőtt, vagyis 731,4 km-rel gyarapodott. A fejlesztések 45,3 százaléka (331,4 km) a peremkerületekre jutott. Ezenfelül igen sok elavult közcsatornát átépítettek. A csatorna-építések jelentős része az új lakótelepek ellátásával függ össze. Napjainkban a lakások háromnegyed részénél is több van bekapcsolva a közcsatornahálózatba.

A hálózatfejlesztés mellett tovább fejlődtek és újjakkal gyarapodtak a szennyvízát- emelő- és tisztítótelepek. 1954-ben épült az újpesti, 1958-ban a budafok-hárosi szivattyútelep; a csepelit 1950-ben, a nagyté- tényt pedig 1960-ban teljesen átépítették. Ezenkívül 1951 óta több kis kapacitású, automatikusan működő átemelőtelep léte- sült. 1970-ben helyezték üzembe a dél-bu- dai szivattyútelepet.

Az ipari üzemek által kibocsátott nagy mennyiségű szennyvizek mind nagyobb arányban tartalmaznak olyan vegyi anyagokat, amelyek károsan hatnak a befogadó folyóvizek öntisztuló képességére. Az élő- vizek tisztaságának megőrzése, a termé- szeti környezet megvédése szükségessé tette biológiai tisztítóberendezések építését. Az első ilyen szennyvíztisztítótelep 1952- ben épült Pestlőrincen, egyelőre kísérleti jelleggel. Az itt szerzett tapasztalatok nyomán három további szennyvíz-tisztító-telep épült. Ezek közül a legnagyobb kapacitású a dél-pesti, melyet 1966-ban helyeztek üzem- be és bővítése most folyik. Ez a telep a dél- pesti peremvárosrészek szennyvizeinek biológiai tisztítására szolgál, a soroksári Duna- ágba való bebocsátása előtt.

Gázszolgáltatás

Az első öt éves tervben már jelentős ösz- szegű előirányzattal szerepelt a fővárosi gázszolgáltatás fejlesztése, mely a későbbi években állandóan fokozódott. Mivel a ki- lenc peremkerület közül hatban egyáltalán nem volt vezeték gáz, alapvető feladat volt, hogy a belső kerületek gázellátásának növelése mellett a peremkerületekre is ki- terjesszék a vezetékes gázszolgáltatást. A nagyobb arányú fejlesztést szükségszerűvé tette még a főváros levegőszennyezettségé- nek csökkentésére irányuló törekvés is. A fejlesztések során a csőhálózat hossza az 1950. évi 1290 km-ről 1974 elejéig 2026 km-re emelkedett, tehát 736 km-rel bő- vült. Ez utóbbiból 631 km a főcsőhálózat. Ezenkívül mintegy 100 km elhasználdott és méreteiben már nem megfelelő régi cső- vezeték cseréltek ki. A gázcsőhálózat fejlesztéséből a peremkerületek több mint 187 km-rel részesültek.

A gázvezeték-hálózat fejlesztése elsősor- ban az állami lakóházépítkezésekhez, majd — a földgázprogram végrehajtásának meg-

kezdésével — a földgázfelhasználás nagy- arányú kiterjesztéséhez kapcsolódóan tör- tént. A hálózatfejlesztés s a termelő kapaci- tás növelése révén nemcsak a lakosság kényelmét szolgáló háztartási gázellátás bővült jelentős mértékben, hanem az ipari üzemeké és egyéb intézményeké is. A gáz használatát 1965-től fokozatosan kiterjesz- tették a lakások hőellátására; ekkor kezdő- dött el a földgáz ipari felhasználása is. A fejlesztések eredményeként 1950 és 1973 között 227 ezerrel nőtt a vezetékes gázt fogyasztó háztartások száma; ezzel elérte a 373 ezret. Jelenleg több mint 120 ezer la- kásban fűtenek városi illetve földgázzal. Ezenfelül a külső kerületekben több mint százezer háztartás részesült palackos gáz- ellátásban.

A gázszolgáltatás ugrásszerű emelkedé- sét mutatják a következő adatok: 1973-ban a fogyasztóknak szolgáltatott gázmennyiség (egységesen nyolcezer kalóriás fűtőérték- kel számolva) 1 125 millió köbméter volt, közel 22-szerese az 1950. évinek. Az egy háztartásra jutó értékesített gáz mennyi- sége 1973-ban két és háromnegyedszerese volt az 1950. évinek.

A felszabadulás utáni első évtizedben, amikor a városi gáztermelés még sok nehé- séggel járt, a háztartások ellátása volt az el- sődleges szempont. Ez megmutatkozik a gázfogyasztás arányaiban is. Később a föld- gáznak a fővárosba juttatásával elkezdődött az ipari igények évről évre növekvő mér- tékű kielégítése. Az ipar gázfelhasználása 1950-ben az összes értékesített gáz egyne- gyede, napjainkban pedig már kétharmada.

Villamosenergia-fogyasztás, közvilágítás

A felszabadulás előtt a régi Budapesten a villanyvezetékekkel felszerelt lakások aránya megközelítette a 100%-ot. A peremtelepü- léseken azonban minden ötödik lakásból hiányzott a villany. 1973 végéig a háztartási fogyasztók száma megkétszereződött, az egy háztartási fogyasztóra jutó villamos- energia-fogyasztás pedig — az elektromos készülékek elterjedése miatt — közel hét és háromnegyedszeresére emelkedett. A főváros összes villamosenergia-fogyasztása 1974 elején nyolcszorosa, ezen belül a ház- tartások fogyasztása tizenötszöröse volt az 1949. évinek. A fejlesztések során vala- mennyi nagybudapesti lakásba eljutott a vil- lany.

A főváros közvilágításának folyamatos fejlesztésére és korszerűsítésére az elmúlt három évtizedben nagy gondot fordítottak. A lámpahelyek számát 1974. január 1-ig több mint kétszeresére emelték. Az izzó- lámpák nagyrészt a korszerűbb fénycső- vekkel és higanygőzlámpákkal cserélték ki. 1974 elején 64 704 fémmizzós, 26 528 higany- gőzizzós és 12 484 fénycsöves lámpahely volt a főváros területén felszerelve. Ma már több mint 211 ezer fényforrás világítja meg Budapest utcáit és tereit. A lámpatestek kibocsátott fényenergiája mintegy tizen- kétszerese a háború előttinek. A korszerű közvilágítás mellett jelentősen emeli a fő- város esti látképének szépségét egyes épü- letek, szobrok, emlékművek, a budai Vár és a Lánchíd díszvilágítása.