

Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter vágta át a szalagot a debreceni Nagyalomás előtti vágányon aki a V43.1086-os pályaszámú villanymozdony által húzott szerelvényen érkezett meg a cívisvárosba.⁶⁷

3. 4. A koncepció hatása egyes hazai városok tömegközlekedésére

A városi közlekedéspolitikai koncepcióról szóló 8/1971. (X. 23.) KPM számú rendelet 1971. október 23-án jelent meg a Magyar Közlönyben. Ezt sokan összetévesztik az új gazdasági mechanizmussal ami a szocialista Magyarország gazdasági irányításának és tervezésének átfogó reformja volt, amelyet az 1960-as évek közepén készítettek elő, és 1968. január 1-jén vezettek be. „A reform három területen hozott lényeges változást:

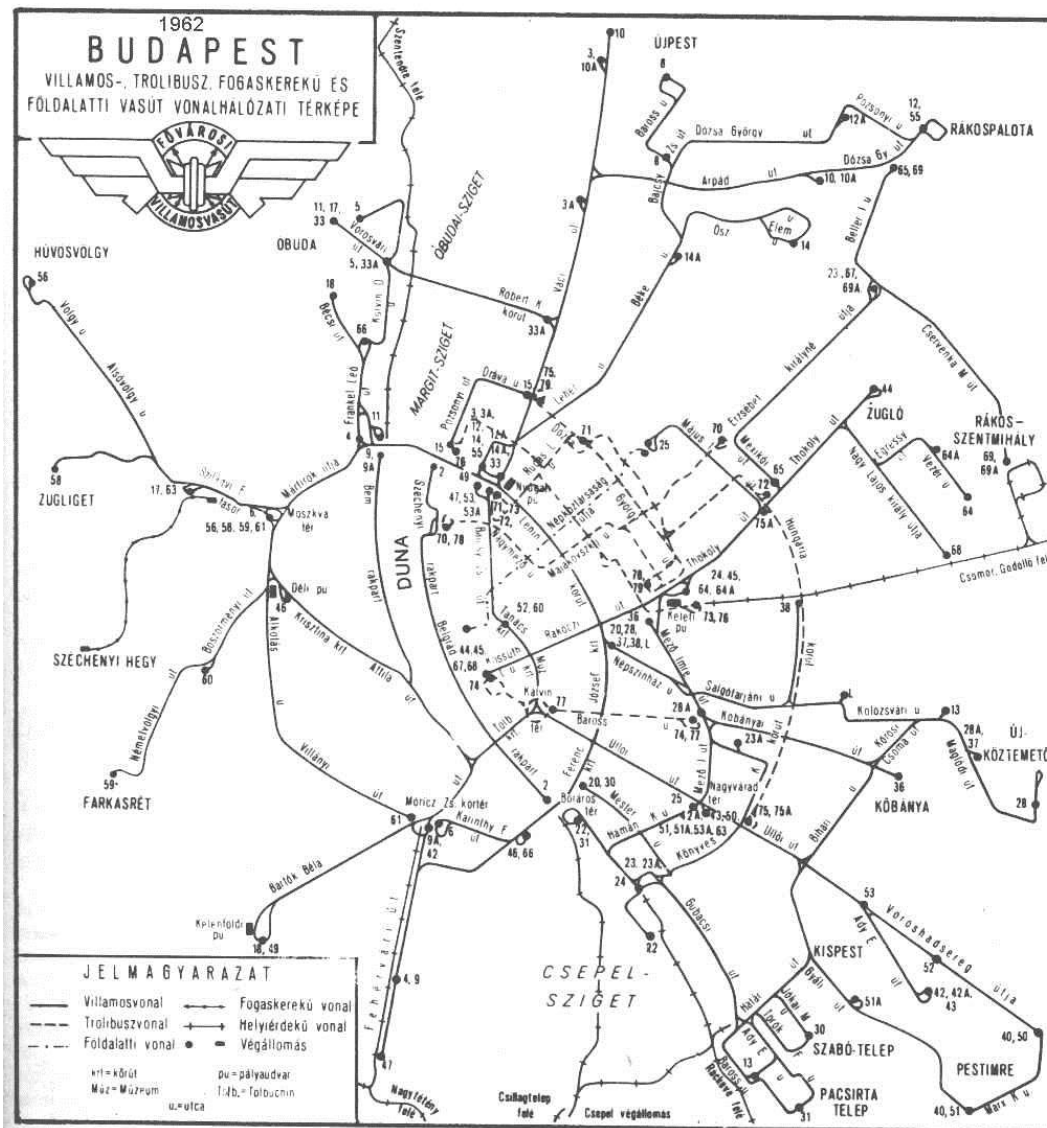
- csökkent a központi tervezés szerepe és nőtt a vállalati önállóság a termelés és a beruházások terén;
- liberalizálódtak az árak, vagyis a hatóságilag rögzített árak mellett egyes termékek árai a piaci keresletnek megfelelően alakulhattak;
- a központilag meghatározott bérrendszer helyét egy flexibilisebb, bizonyos korlátok között a vállalatok által meghatározott szabályozás váltotta fel.”⁶⁸

Ennek mintegy „*hozománya*” lett a közlekedési koncepció. Mint az előző részben kifejtettem, az elgondolás megvalósítása előtt a városi közlekedés fejlesztése a városi tanács, illetve annak autonómiával rendelkező egyik szervezetéhez a főosztályhoz, osztályhoz vagy csoportokhoz tartozott. A közlekedés terén hozott drasztikus változtatásokat a „*fejlett*” tömegközlekedéssel rendelkező városok sem kerülhették el.

⁶⁷ KÖZLEKEDÉSI FILMHÍRADÓ 1971. évi 17. szám: <https://www.youtube.com/watch?v=dhtAJw5A3vI> Megindult a villamosvontatás Budapest és Záhony között. Az oldal utolsó megtekintése: 2020. I. 27. Megjegyzés: A debreceni Nagyalomást 1961. VIII. 20-án adták át

⁶⁸ https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%9Aj_gazdas%C3%A1gi_mechanizmus Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VI. 1.

3. 4. 1. Budapest

5. térkép Budapest villamostérképe 1962. ⁶⁹

A villamos a fővárosi forgalomban a XX. század elejétől túlnyomóan nagyobb szerepet kapott, mint más tömegközlekedési formák. Az első villamosvonal még 1887. november 28-án indult meg a Nagykörúton, a Nyugati pályaudvar és a Király utca között, sikertörténete ezek után pedig töretlen volt. A vonalak apránként behálózták a budapesti utcákat, mint erek az emberi testet, és lassan elkezdtek hozzátartozni a pesti utcaképhez.

⁶⁹ <http://www.villamosok.hu/kep/terkep/fvv1962.jpg> A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

A háború utáni első trolibuszvonalt viszont 1949. december 21-én, Sztálin 70. születésnapján adta át Bebrits Lajos közlekedésügyi miniszter. Az ezután kialakult trolibuszhálózat miatt 8 villamosvonalat kellett megszüntetni – 8, 10, 15, 16, 21, 23, 26, 46 –, ezt nevezhetjük tehát a budapesti villamoshálózat-felszámolás első lépésének. Ezek után a pesti oldalon több trolibuszvonalt is megindult, számuk bővült, de egyeseket közülük 1963-tól már meg akartak szüntetni, mert a főváros számára gazdaságtalanná váltak. Elsősorban szovjet típusú trolikat helyeztek üzembe – MTB-82, ZIU-5 –, de később az Ikarus gyár termékei – IKARUS 60, FAÜ IKARUS 60 –, is szerepet kaptak.⁷⁰ Az autóbusz-közlekedés 1915-től 1945-ig Budapesten még nem volt népszerű: kevesebb autóbuszvonalt volt, mint amennyi villamosvonal. A II. világháború utáni buszhiány kissé mérséklődött azáltal, hogy a főváros a külföldre hurcolt járművek egy részét 1946-ig részben vissza tudta szerezni, így újra beindíthatták a buszforgalmat. Az Ikarus gyár autóbuszokkal látta el a dinamikusan fejlődő fővárost, így 1951. január 1-én megalakult a Fővárosi Autóbuszüzem.⁷¹ A zsúfoltság enyhítésére hamarosan megjelentek a pótkocsis járatok, 1960-ban pedig forgalomba állították az ország – vagy talán a világ –, első csuklós autóbuszát, a FAÜ IKARUS 60-as típust.⁷²

Budapest a FAÜ idején sokkal több autóbuszjáratot rendelkezett, mint valaha. A fővárosban azonban nemcsak villamosok, trolik és autóbuszok voltak, egyéb tömegközlekedési formák is szerepet kaptak. A Millenniumi Földalatti Vasút a kontinensen elsőként 1896 óta üzemel. Az 1950-es években a városfejlesztés azonban új hálózatot kezdett kiépíteni, a legelső metróvonalat – M2: Deák Ferenc tér - Fehér út – viszont csak 1970-ben tudták átadni a főváros lakosságának részére.⁷³ Ezen kívül a budai hegyekben turisztikai szempontból is fontos fogaskerekű vasút és az 1948-ban átadott keskeny nyomtávú Úttörővasút – napjainkban Gyermekvasút –, is közlekedett. Nagy tömegeket szállítanak az 1889-ben Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Rt. (BHÉV) néven létrehozott a főváros közigazgatási határát elhagyó vasútvonalak is,⁷⁴ amik 1933-ban Budapest tulajdonába kerültek, aztán 1952-ben a MÁV irányítása alá vonták azokat, majd 1958-ban ismételtén visszakérültek a fővároshoz.

⁷⁰ https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest_trolibuszvonalt-h%C3%A1ll%C3%B3zata Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

⁷¹ https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest_aut%C3%B3buszvonalt-h%C3%A1ll%C3%B3zata Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

⁷² http://www.old-ikarus.hu/30_60/index_ik60_tipus.html Az oldal utolsó megtekintése 2020. I. 29.

⁷³ https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapesti_metr%C3%B3 Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

⁷⁴ Megjegyzés: Kivéve a csepeli HÉV-et

A Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV), 1968. január 1-ével született meg, amely egy kézben tartotta a kötöttpályás – úgymint: villamos, trolibusz, helyiérdekű vasút, metró –, a közúti – autóbusz –, illetve a turisztikai célú – kishajó, libegő, turista- és mikrobuszok, Budavári sikló, fogaskerekű vasút –, közlekedést is. Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció irányelveit betartva, a gazdaságtalan, egyvágányú villamos-vonalak helyett autóbusz és trolibuszvonalak születtek. Sokszor kiváltásukra meghosszabbodott egy-egy HÉV vonal.

Az Erzsébet hídon és a Rákóczi úton 1972. december 31-én szüntették meg a villamosforgalmat. Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció a fővárosi tömegközlekedésre közvetlenül azonban nem volt hatással. A villamos-, autóbusz- és trolibusz-vonalak nem emiatt szűntek meg vagy lettek rövidebbek. Az M2-es metróvonal miatt ugyanis bezárták a 38, 69, 69A villamosvonalakat, drasztikus változást viszont csak az M2-es második szakaszának építése és a szentendrei HÉV meghosszabbítása okozott.⁷⁵ Szintén sok villamosvonalat szüntettek⁷⁶ vagy éppen rövidítettek meg⁷⁷ 1970-1979 között, néha azonban új villamosvonalak is születtek – 44A, 67A, 57, 2A, 69, 50A.



4. kép Az utolsó Rákóczi úti villamos menete 1972 szilveszterén⁷⁸

⁷⁵ Megszűntek a 9, 9A, 18 villamosvonalak

⁷⁶ Megjegyzés: 52A, 65A, 60A, 41A, 20A, 66, 60, 44A, 67A, 44É, 9A, 4A, 57, 63, 25, 5, 40, 32i, 68, 52, 42A, 58, 20, 15, 15A, 42 villamosvonalak

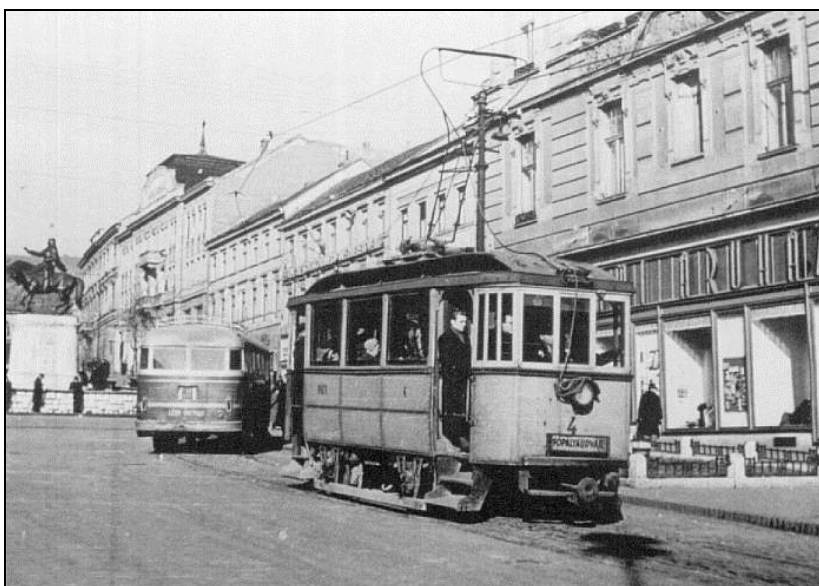
⁷⁷ Megjegyzés: 42, 65, 9, 9A, 44, 67, 68, 41, 43, 31, 14, 20, 23, 42 villamosvonalak

⁷⁸ http://veke.hu/wordpress/wp-content/uploads/2012/12/nzsl_az_utolso_rakoczi_uti_villamos.jpg_d04aa2.jpg
A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

Az 1968-as, illetve 1971-es közlekedéspolitikai koncepció nem csak a főváros közlekedését változtatta meg, hanem más vidéki településeket is. Vannak azonban olyan helységek is, amelyek esetében már jóval a szóban forgó tervezet bevezetése előtt drasztikusan megváltozott a tömegközlekedés.

3. 4. 2. Pécs

Pécsett 1913. október 20-án indult meg a villamosforgalom ⁷⁹ három vonallal – Zsolnay Gyár - Tüzér utca (Hadapród iskola), Zsolnay Gyár - Széchenyi tér - Főpályaudvar, illetve Tüzér utca - Budai külvárosi pályaudvar + kocsiszín –, ⁸⁰ amelyek egyvágányúak voltak. Az idő folyamán a villamosközlekedést korszerűtlennek és öregnek vélték, felújításra nem szorítottak, így a városi tanács pénz szűkében a megszüntetés mellett döntött. A főpályaudvari vonalat 1959-ben, az összes többit pedig 1960. augusztus 31-én megszüntették és felszámolták. ⁸¹ Helyettük a mai napig autóbuszok közlekednek. ⁸²



5. kép Villamos és autóbuzsközlekedés Pécsett ⁸³

⁷⁹ KELLER LÁSZLÓ 1982: 126.

⁸⁰ KELLER LÁSZLÓ 1982: 125-126.

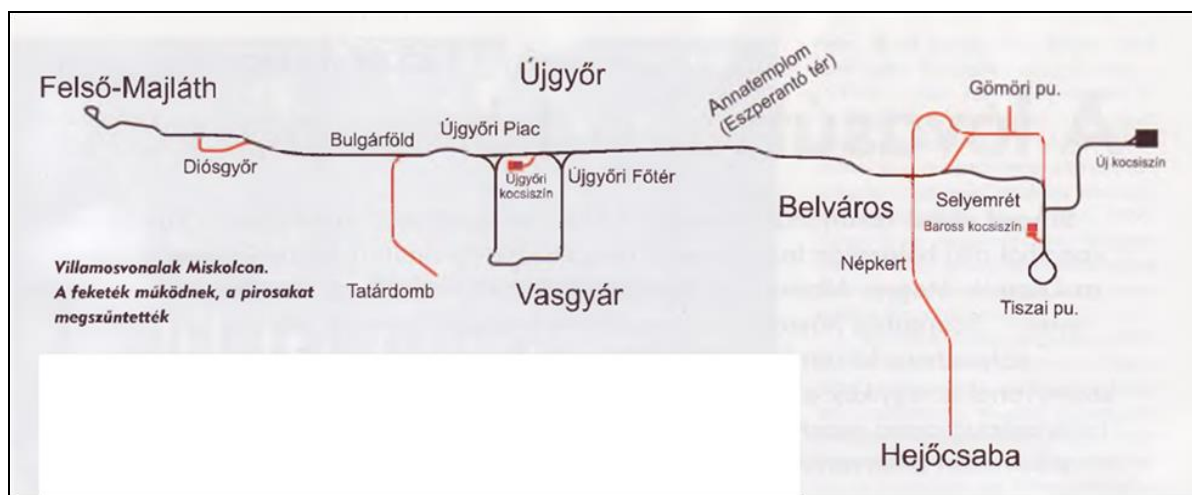
⁸¹ KELLER LÁSZLÓ 1982: 129.

⁸² NÉMETH ZOLTÁN ÁDÁM <http://villamosok.hu/pecs/> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

⁸³ <http://www.villamosok.hu/pecs/pkv4.jpg> A letöltés ideje: 2018. VI. 1. Megjegyzés: NÉMETH ZOLTÁN ÁDÁM gyűjtése

3. 4. 3. Miskolc

Miskolcon villamosvonalakat a koncepció előtt és után is felszámoltak. A hejőcsabai szárnyvonal 1960. augusztus 29-én,⁸⁴ míg a tatárdombi 1976. január 15-én szűnt meg.⁸⁵ Mindkettő egyvágányú volt.



6. térkép Miskolc megszűnt és működő villamos vonalai⁸⁶



6. kép Miskolci csuklós villamos a 4-es vonalon⁸⁷ és a tatárdombi vonal térképe⁸⁸

⁸⁴ KELLER LÁSZLÓ 1978 (A): 281.

⁸⁵ KELLER LÁSZLÓ 1978 (A): 280.

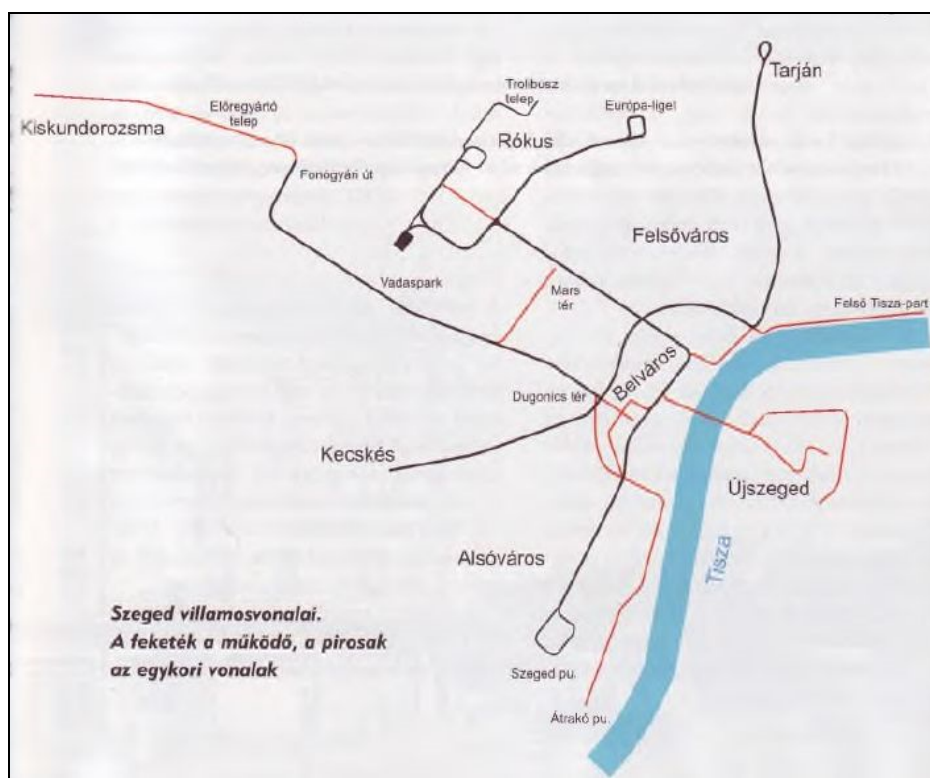
⁸⁶ INDÓHÁZ EXTRA 2012/2: 59.

⁸⁷ <http://www.villamosok.hu/nza/mkv150-4.jpg> A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

⁸⁸ <http://mobilmenetrend.hu/w/wp-content/uploads/2014/01/t%C3%A9rk%C3%A9p.png> A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

3. 4. 4. Szeged

A Tisza-parti várost sem kerülte a változás hulláma. A közlekedési koncepció elfogadása után 1969. február 1-én szűnt meg az 5-ös villamosvonal Széchenyi tér és Újszeged közötti szakasza,⁸⁹ 1977. február 28-án pedig a Felső-Tisza-parti 2-es villamos,⁹⁰ illetve ugyanebben az évben, 1977. július 1-én járt utoljára a kiskundorozsmai 7-es villamos is. Ma már autóbuszok közlekednek helyettük.⁹¹ Annak ellenére, hogy a tervezet célja a kisméretű vasútvonalak megszüntetése vagy kétvágányúsítása volt, Szegeden az egyvágányú 3-as – Vadaspark/Fonógyári út - Dugonics tér, később Tarján –, és 4-es villamos viszonylatot – Kecskés - Tarján –, nem szüntették meg, sőt napjainkban is közlekednek villamosok ezeken az egyvágányú vonalokon. A megnövekedett utasforgalom miatt azonban az elmúlt években már kétvágányúra építették át a Tarján és Dugonics tér közötti szakaszt.⁹²



7. térkép Szeged megszűnt és működő villamos vonalai⁹³

⁸⁹ KELLER LÁSZLÓ 1978 (B): 516.

⁹⁰ KELLER LÁSZLÓ 1978 (B): 516.

⁹¹ KELLER LÁSZLÓ 1978 (B): 516.

⁹² https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged_villamosvonal-h%C3%A1%C3%B3zata

⁹³ INDÓHÁZ EXTRA 2012/2: 61.

Szeged városa nem melleleg olyan példát mutatott, amely a közlekedési koncepció programjával szembe tudott szállni: két egyvágányú villamosvonala napjainkban is megvan és működőképes! A magyar vidéki városok közül először Szegeden indult meg a trolibusz 1979. április 29-én 5-ös jelzéssel – a régi 5-ös villamos vonalán –, a Bartók tér és Újszeged, gyermekkórház között.⁹⁴ A trolibusz használatának jó példáját pedig Debrecen is követte 1985-ben.



2. kép Szegedi csuklós villamos Kiskundorozsmán⁹⁵

3. 4. 5. Nyíregyháza

Voltak olyan városok, amelyek a közlekedéspolitikai koncepció hatására szüntették meg vagy irtották ki teljes egészében a villamos vonalaikat. Nyíregyházán például 1905-ben nyílt meg a városon keresztül haladó keskeny nyomtávú vasút, és ezen a vonalon indították el 1911-ben a villamosforgalmat a vasútállomás és Sóstógyógyfürdő között. A közlekedéspolitikai elgondolás hatására az alacsony utaslétszám és a gazdaságtalanság miatt azonban 1969. május 30-án megszüntették azt, helyette pedig autóbuszjáratot indítottak.⁹⁶

⁹⁴ https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged_trolibuszvonala Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

⁹⁵ <https://m.blog.hu/ha/hamster/image/peterhaseldine/Image%20149.jpg> ,illetve http://1.bp.blogspot.com/-fe9c0CqQWsw/UyV84HgiGGI/AAAAAAAAAEq8/JinZp14FvuA/s1600/1966799_466665183461081_127442954_n.jpg
A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

⁹⁶ NÉMETH ZOLTÁN ÁDÁM 2004. <http://www.villamosok.hu/nza/nyirmot.html> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.



8. kép Nyíregyházi villamos a város főtéren ⁹⁷

3. 4. 6. Szombathely

Ebben a nyugat-magyarországi városban 1897. június 4-én indult el az első villamos, amely a Vasútállomás és a Kálvária utca között közlekedett. ⁹⁸ Az évente 7 millió utast szállító villamos 1974. augusztus 20-án járt utoljára, helyén ma már autóbuszok járnak. ⁹⁹



9. kép Az 1-es számú villamos kiállítva a szombathelyi Smidt Múzeum kertjében ¹⁰⁰

⁹⁷ <http://www.villamosok.hu/nza/nyirmot.html> A letöltés ideje: 2018. VIII. 1.

⁹⁸ KELLER LÁSZLÓ 1981: 130.

⁹⁹ KELLER LÁSZLÓ 1981: 134. illetve NÉMETH ZOLTÁN ÁDÁM 2004. <http://www.villamosok.hu/nza/szombathely/index.html> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

¹⁰⁰ https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/7/79/Szombathelyi_villamos.JPG/800px-Szombathelyi_villamos.JPG A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

