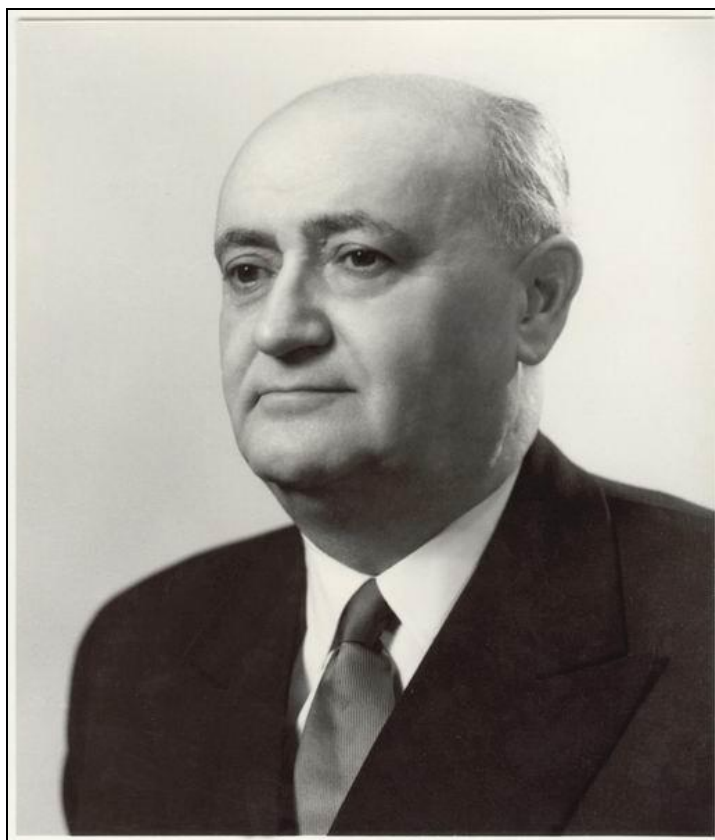


3. 2. A koncepció programja és lényege

Az 1963-as és 1965-ös szállítási válságtól kezdve a mérnökök vizsgálni kezdték az ország közlekedését – forgalomszámlálás az utakon, utasszámlálás stb. –, és megfogalmaztak egy olyan programot, amely új rendszert hozhat létre, így 1968-ra elkészült a közlekedés- és postaügyi miniszter által kért, dr. Bajusz Rezső, Onozó György, dr. Zahumenszky József és Urbán Lajos által megfogalmazott reformprogram, a közlekedéspolitikai koncepció, amelyet 1969-ben ki is adtak egy bemutató kiadványban.³⁹ A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium élén dr. Csanádi György állt, aki először 1956. október 29. és november 3. között a második Nagy Imre-kormányban; valamint 1963. december 7-től egészen 1974. április 27-ben bekövetkezett haláláig⁴⁰ másodjára töltötte be a miniszteri posztot.



2. kép Csanádi György portréja⁴¹

³⁹ CSANÁDI GYÖRGY 1969.

⁴⁰ NÉPSZABADSÁG 1974. IV. 28: 3.

⁴¹ http://www.blogszolnok.hu/tiny_mce/uploaded/1xvolt/2015/Utcak2015/15-nagy1-csanadi.jpg A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

Dr. Csanádi György az Országgyűlés 1968. október 17-i ülésén tartott beszédet a közlekedéspolitikai elgondolásról, ahol röviden felvázolta a programot, amely „*Széchenyi óta az első átfogó kormányzati közlekedéspolitikai koncepció volt.*”⁴² Az Országgyűlés 1968. október 18-án egyhangúan elfogadta Csanádi közlekedéspolitikai tervezetét, ami a Magyar Közlönyben a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány 1024/1968. (X. 31) számú határozataként jelent meg 1968. október 31-én. Mivel az anyag csak a vasútra volt érvényes, így a magyar sajtó – Népszabadság, Magyar Nemzet, Hajdú-Bihar Napló stb. –, vasúti törvényként aposztrofálta a reformot.

A közlekedéspolitikai koncepció elsődleges célja az volt, hogy gazdaságosan kielégítse az igényeket, mind az áru-, mind a személyszállításban, valamint, hogy hatékony munkamegosztást hozzon létre a közlekedési ágak között.⁴³ Emellett fontos célkitűzés volt a munkaerő gazdálkodás kérdésének megoldása is, illetve a közlekedésben való részvétel fokozása az ország fizetési mérlegének tükrében, amivel az állam a gazdaságát növelte volna meg. Ezeknek fontos eszköze volt, hogy a vasútvonalakat felülvizsgálták és a vasút üzemét korszerűsítették, illetve hogy a közúti közlekedést fokozatosan fejlesszék és bővítsék.

Arra hivatkoztak, hogy a közúti közlekedés hatékonyabb, gyorsabb és a teherautó, autó, valamint az autóbusz szén-dioxid kibocsátása a mérnökök szerint „*elenyésző*” illetve, hogy „*nem károsítja a környezetet.*” A koncepció megfogalmazta azt is, hogy a gazdaságtalan vasútvonalak csekély forgalmát tereljék közútra. Ez azt jelentette, hogy a gazdaságilag és társadalmilag alacsony forgalmú vasútvonalakat társadalmi vélemény nélkül, tehát a vonal mentén élő lakosok véleménye nélkül szüntették meg, a síneket felszedték, s így a közúti közlekedést fejlesztették azzal, hogy az autóbuszjáratok számát megnövelték, a nem aszfaltozott földutakat burkolattal látták el, és a teherautóval történő szállítást is növelték.⁴⁴

Az alacsony forgalmú vasútvonalakat kategória szerint csoportosították. Túlnyomóan azok a vasútvonalak estek a terv áldozatul, amelyek egyvágányúak voltak, az évi átlagot a szállítási kapacitásuk nem érte el, és a számstatisztika alapján kevés utazóközönséget mozgattott. A közlekedéspolitikai koncepció a gazdaságpolitikára fókuszált, alapvető célja a „*közlekedés arányos fejlesztésével és a szállítási feladatok célszerű megosztásával a népgazdaság*

⁴² FRISNYÁK ZSUZSA 1996: 52. Megjegyzés: A teljes beszédét lásd az 6. 5-ös számú mellékletben

⁴³ FRISNYÁK ZSUZSA 2001: 239.

⁴⁴ HEGEDŰS GYULA 1995: 349.

*mindenkori szállítási szükségleteinek hatékony kielégítése” volt.*⁴⁵ Az alapvető céloknak minden közlekedési ágban és az országos közlekedésben is érvényesülnie kellett. A koncepció egy egységes közlekedési rendszert akart kialakítani a vasúti áruforgalom körzetesítésével, de nem törekedett a közlekedés és a gazdaság központosítására, ezzel a körzeti MÁV igazgatóságokat erősítette meg. Létre akarta hozni az arányos szállítást, vagyis a forgalom megosztását, társadalmilag és gazdaságilag egyaránt, kötöttpályán és közúton, tehát a személy- és a teher- vagy áruszállítás lebonyolításának megkönnyítése volt a program fő célja.

A terv nem csak a gazdaságtalan vasútvonalak átterelését akarta megvalósítani, hanem a gazdaságosak korszerűsítését és fejlesztését is, mint például a kétvágányusítást és a villamosítást. A 1968-as közlekedéspolitikai koncepció programja a települések forgalmára is hatást gyakorolt, a városok illetve Budapest közlekedése pedig a városfejlesztéshez tartozott. *„A közlekedéspolitikai koncepció jóváhagyása után a megyei-városi önkormányzatok mégis hiányolták a kifejezetten városi közlekedési szakismereteket kívánó iránymutatást. A forgalomátterelés vagy a tervezett közútfejlesztés helyének megválasztása alapvetően érintette az adott településkörzet érdekeit. A városok és településkörzetek érdekei általában összefonódnak, ezért érthetően hiányolták a koncepcióból az utalást a településfejlesztés-politika és közlekedéspolitika összefüggéseire.”*⁴⁶ A magyar városok és a főváros közlekedésnek átforgalmazási lehetősége viszont az 1950-1970-es években a városi tanács és a városfejlesztési osztály kezében volt, így sokszor tanácstalanul alakították át közlekedésüket, majd rájuk vonatkozóan új irányelvet fogadtak el az 1971. március 16-án hatályba lépett országos településhálózat fejlesztési koncepciót.⁴⁷

Ennek hatására 1971. október 23-án dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter a Magyar Közlönyben kiadta a 8/1971. (X. 23.) KPM számú rendeletét, a városi közlekedéspolitikai koncepciót. Alapja az 1968-as közlekedéspolitikai elgondolás volt, amelyet bővebben kifejtett és mellékletként, mintegy iránymutatóul, a rendelethez is csatolt.⁴⁸ A tervezet voltaképp a közlekedés gazdasági és társadalmi ellátását állította helyre, amelyben a motorizációt támogatták és az egyvágányú, alacsony ellátású vasút- és villamos vonalakat felszámolták. A közúti forgalom előnye az volt, hogy ahol nem épült ki a vasút, azokon a területeken is tudtak közlekedni aszfalt- és földúton egyaránt. Fejlesztésképpen a földutat leasz-

⁴⁵ HEGEDŰS GYULA 1995: 349.

⁴⁶ HEGEDŰS GYULA 1995: 350.

⁴⁷ MAGYAR KÖZLÖNY 1971/17. szám, 1007/1971. (III. 16.) számú határozat. 272-275.

⁴⁸ Megjegyzés: A városi közlekedés célkitűzéseinek megvalósítását lásd a 6. 2-es számú mellékletben

faltozták, ezzel társadalmilag és gazdaságilag egyaránt kielégítve a vasútvonal nélküli területek igényeit is. A tervezet készítői és a pártállam politikusai legtöbbször arra hivatkoztak, hogy a gépkocsik a Szovjetunióból származó olcsó olajjal közlekednek.

A 148 kilométer hosszú, 400 milliméter átmérőjű Barátság I. kőolajvezeték 1962-ben készült el, majd 1972-ben a 600 milliméteres átmérőjű Barátság II. kőolajvezeték is kiépült. Így valóban ellátták az országban közlekedő gépjárműveket olcsó szovjet olajjal, ami részben alapja lett a koncepciónak oly módon, hogy az 1949. február 8-án született Ikarus Karosszéria- és Járműgyár termékei, a világszínvonalú Ikarus autóbuszok érvényesülni tudtak a városi, a helyközi és távolsági járatok révén ott, ahol a gazdaságtalannak ítélt vasútvonalakat megszüntették.

Ha az előző fejezetben leírtakat megvizsgáljuk, jól látható, hogy az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció szinkronban volt az új gazdasági mechanizmussal, illetve a reform az új gazdasági mechanizmus „terméke” volt. A Közlekedési Filmhíradó 1970. évi 13. számában így számoltak be az elgondolásról: „A gazdaságtalan vasútvonalak megszüntetésével és a forgalom közútra terelésével fokozatosan javulni fog közlekedésünk hatékonysága és gazdaságossága.”⁴⁹

Az országban és a városokban az egyvágányú vasút- és villamos vonalak megszűnése után még több autóbusz-viszonylatot létesítettek, az áru fuvarozást a teherautók vették át, kiszorítva így ezáltal részint a vasúti teherszállítást. Viszont 1968-tól nőtt a gépkocsivásárlók igénye, illetve a kerékpárral közlekedők száma is. A koncepció programja alapján a motorizáció folyamata erősödött, viszont a hetvenes években megjelentek a motorizáció pro és kontra hatásai is. Az egyik az 1973-as és 1979-es olajválság volt, amely során egyre drágább lett az üzemanyag ára és az állam már csak látszólag tudta ellátni olcsó szovjet nyersanyaggal a motorizált, gépkocsival rendelkező társadalmat. A másik a környezetszennyezés fokozatos növekedése az országban. A tervezet megfogalmazásakor a gépkocsikon és a közúti járműveken lévő kipufogón kiszivárgó szén-dioxid kibocsátást még elenyészőnek tartották, amely nem károsította volna elvileg a környezetet sem, aztán az 1970-es években mégis kimutatták, hogy a kipufogón kiömlő szén-dioxid, szén-monoxid stb. és korom károsítja a levegőt és a környezetet.

⁴⁹ Lásd még: KÖZLEKEDÉSI FILMHÍRADÓ 1970. évi 13. szám: https://www.youtube.com/watch?v=axVvyG_hRyU Vasút helyett autóbusz közlekedés Veszprém és Alsóörs között: 0:12 - 3:49. Idézet szöveg: 3:38 - 3:47. között. Az oldal utolsó megtekintése: 2020. I. 27.

A közlekedéspolitikai elgondolást sikeresnek ítélte meg mind a Magyar Szocialista Munkáspárt, mind a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium. Így az 1978. október 26-27-i ülészen elfogadták az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció folytatását, amely 1979. május 16-án a Magyar Közlönyben, mint a Minisztertanács 1011/1979. (V. 16.) számú határozata jelent meg.⁵⁰ Az 1978-as továbbfejlesztett közlekedéspolitikai terv hasonló, de a hiányosságokat és a hibákat kijavító programja az 1989-es rendszerváltásig volt érvényben.



1-2. térkép A Barátság kőolajvezeték Közép-Európában⁵¹ és Magyarországon⁵²

3. 3. A koncepció hatása a vasútra

A vasúti törvényként is alkalmazott közlekedéspolitikai koncepció az olcsó olajárakra alapozva és a közúti közlekedésre való átállás miatt több ezer kilométer normál⁵³ és keskeny nyomtávú⁵⁴ vasúti szárnyvonal felszámolását irányozta elő. Az 1200 kilométer kisforgalmi normál nyomközű vonal és az összes gazdasági vasútként üzemelő keskeny nyomtávú kisvasút felszámolásának oka az volt, hogy a tervezet szerint azok neheztették a személy- és áruszállítást. A helyi érdekű vasúti szárnyvonalak közül a legtöbb áldozatul esett az elgondolásnak, az így felszabadult pénzügyi forrásokat pedig a közúti kiváltásra fordították.

⁵⁰ Megjegyzés: A Magyar Közlönyben megjelent Minisztertanács 1011/1979. (V. 16.) számú határozatának szövegét lásd a 6. 3-as számú mellékletben

⁵¹ <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d1/Druzhba.jpg> A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

⁵² https://felvidek.ma/wp-content/uploads/2015/02/51671_t%c3%a9rk%c3%a9p.jpg A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

⁵³ Megjegyzés: A normal nyomtáv mérete 1435 mm

⁵⁴ Megjegyzés: A keskeny nyomtáv gyakrabban 760 mm, emellett létezik 1000 mm-es és 385 mm-es arányú is. Lásd még: <https://hu.wikipedia.org/wiki/Nyomt%C3%A1vols%C3%A1g> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.