

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.<sup>50</sup> 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-Európában<sup>51</sup> és Magyarországon<sup>52</sup>

### 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 normál<sup>53</sup> és keskeny nyomtávú<sup>54</sup> 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.

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

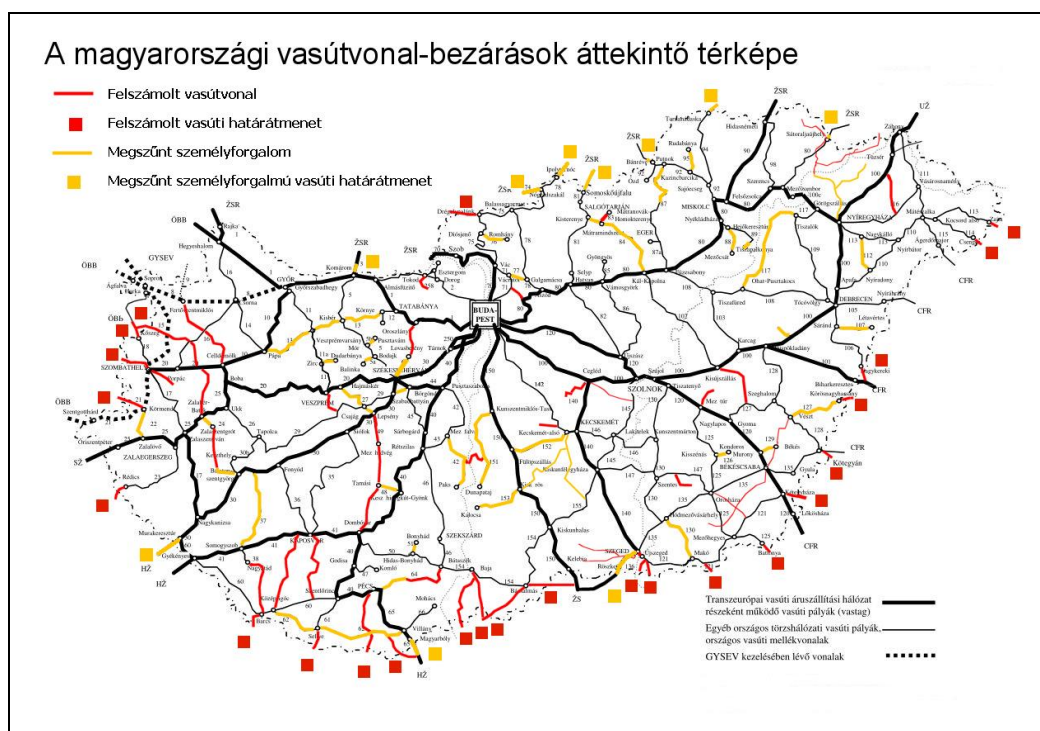
<sup>51</sup> <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d1/Druzhba.jpg> A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

<sup>52</sup> [https://felvidek.ma/wp-content/uploads/2015/02/51671\\_t%c3%a9rk%c3%a9p.jpg](https://felvidek.ma/wp-content/uploads/2015/02/51671_t%c3%a9rk%c3%a9p.jpg) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

<sup>53</sup> Megjegyzés: A normal nyomtáv mérete 1435 mm

<sup>54</sup> 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.

Felmérések alapján a fővonalakat, a gazdaságilag fenntartandó mellékvonalakat A, B és C kategóriákba, a szárnyvonalakat alacsonyabb osztályokba sorolták. Ugyanúgy a gazdaságtalan megszüntetendő mellékvonalakat is kategorizálták, néhányukra fejlesztési tilalmat is alkalmaztak. Mindegyik vonalat hosszabb vizsgálat – utasszámlálás, idő stb. –, alá vetették, mielőtt azokat felszámolták. A leállított, megszünt és bezárt vasútvonalak vágányait 1 év elteltével szedték föl, a döntés, hogy egy vasútvonalat végleg megszüntessenek, vagy sem, ekkor azonban még nem zárult le. Ha a helyi érdekek képesek voltak agitálni a megszűnés ellen és megvédeni a bezárt vasútvonalat, akkor újból felméréseket végeztek a közlekedésmérnökök. Így összesen 18 vasútvonalat tudtak sikeresen megmenteni összesen 612 kilométer hosszúságban <sup>55</sup> Egyes források szerint 24 nagyvasúti vonalat szüntettek meg 727 kilométer hosszán <sup>56</sup>, más források viszont 28 nagyvasúti vonalat emlegetnek. A közlekedési koncepció alapján 1982-ig 634 kilométer hosszban zártak be vasútvonalakat.



3. térkép A magyarországi vasútvonal-bezárások áttekintő térképe <sup>57</sup>

<sup>55</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g\\_megsz%C5%B1nt\\_vas%C3%BAtvonalainak\\_list%C3%A1ja](https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_megsz%C5%B1nt_vas%C3%BAtvonalainak_list%C3%A1ja) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

<sup>56</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g\\_megsz%C5%B1nt\\_vas%C3%BAtvonalainak\\_list%C3%A1ja#Megsz%C3%BCntetett\\_vas%C3%BAtvonalak](https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_megsz%C5%B1nt_vas%C3%BAtvonalainak_list%C3%A1ja#Megsz%C3%BCntetett_vas%C3%BAtvonalak) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

<sup>57</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Vonalbez%C3%A1r%C3%A1s\\_t%C3%A9rk%C3%A9p.png](https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Vonalbez%C3%A1r%C3%A1s_t%C3%A9rk%C3%A9p.png) A letöltés ideje: 2018. VI. 1.

Normál nyomtávolság (összesen: 634 km)	
1969	Veszprém külső - Alsóörs, 11 km
1970	Veresegyház - Gödöllő, 11 km Sellye - Drávasztára-Zaláta, 9 km Kerekegyháza - Elek, 7 km
1971	Harkányfürdő - Drávaszabolcs, 8 km Baja - Gara, 19 km Kisújszállás - Dévaványa, 30 km Kaba - Nádudvar, 10 km
1972	Veszprém külső - Meggyespuszta, 11 km Fábiánsebestyén - Árpádhalm, 9 km Baja - Hercegszántó, 31 km
1973	Moha-Rakodó - Kincsesbánya, 4 km Kisvárdá - Baktalórántháza, 27 km
1974	Sármellék - Zalaszentgrót, 33 km Sárvár - Répcevis, 41 km Szombathely - Rum, 22 km Hetényegyháza - Kerekegyháza, 9 km
1975	Zalabér-Batyk - Bajti elágazás, 38 km Mezőtúr - Túrkeve, 16 km
1976	Tokod - Annavölgyi-bánya - Sárísáp, 8 km Pécs - Harkányfürdő, 32 km Nagyatád - Barcs, 39 km Kaposvár - Szigetvár, 54 km
1978	Cegléd - Hantháza, 20 km
1979	Celldömök - Fertőszentmiklós, 56 km Kaposmérő - Középrigóc, 50 km
1980	Zalalövő - Bajánsenye, 19 km
1982	Nagyharsány - Beremend, 10 km
Keskeny nyomtávolság (az ekkor megszűnt gazdasági vasutak nélkül)	
1969	Pusztaföldvár - Mezőkovácsháza, 20 km
1970	Diósgyőr-Pereces - Kossuth akna, 21 km
1971	Békéscsaba - Békéssámszon, 60 km
1973	Cegléd - Tiszajenő - Vezseny, 33 km
1975	Szeged - Pusztamérges, 43 km Kunhalom - Halastelki iskola, 27 km
1976	Sárospatak elág. - Zemplénagárd, 51 km
1977	Debrecen-fatelep - Nyírbéltek, 49 km
1979	Kecskemét Rávagy tér - Kecskemét átrakó, 7 km
1980	Sárospatak - Füzérkomlós, Sárospatak - Kenézlő Tisza-part, 56 km

1. táblázat A koncepció keretében bezárt vasútvonalak 1968-1982. között <sup>58</sup>

<sup>58</sup> <http://somogyivasutak.hu/index.php?show=csanadi-koncepcio-1968.htm> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. XII. 21.



3. kép „Gyászba borult” mozdony a Fertővidéki Vasút 1979. május 16-i megszűnésének napján <sup>59</sup>

Egyes vasútvonalakat felszámoltak, más vasútvonalakat csak leállítottak, de nem szedték fel a síneket. Néhány vasútvonalat részletesen is felsorolok, amit az 1968-as közlekedési koncepció szüntetett meg:

- A Székesfehérvár és Bicske közötti vonalat 1898. november 23-án nyitották meg, ami az államosításig helyi érdekű vasútként üzemelt mint Bicske - Székesfehérvár - Sárbogárdi HÉV. A Lovasberény és Bicske közötti szakaszt 1979. május 26-án szüntették meg. Nem mellesleg Moldova György: Akit a mozdony füstje megcsapott című könyvében szerepel ez a vasútvonal. A síneket felszedték, viszont Lovasberény és Székesfehérvár, valamint Bicske és a HM olajraktár között az 1980-as években felújították, amit mind a mai napig teherszállításra használnak. A régi vonal mentén 2016. április 30-án ünnepélyes keretek között átadták a volt felcsúti állomás mellett közlekedő, nagy politikai visszhangot kiváltó Vág-völgyi kisvasutat is. <sup>60</sup>

<sup>59</sup> NAGY TAMÁS 2012: 34. Megjegyzés: A gőzvontatást csak 1984-ben szüntették meg Magyarországon

<sup>60</sup> <https://hu.wikipedia.org/wiki/Bicske%E2%80%93Sz%C3%A9kesfeh%C3%A9rv%C3%A1r-vas%C3%Batvonal> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

- A Veszprém és Alsóörs közötti vasutat 1909. július 8-án adták át, ami a mai 11-es számú, Győr - Veszprém vonal részeként működött. A koncepció alapján 1969. december 31-én Alsóörs és Meggyespuszta; 1972. március 31-én Meggyespuszta és Veszprém-külső között számolták fel, azonban a személyforgalmat már 1969. október 1-től megszüntették. Az autóbusz közlekedést 1970-ben indították el, amelyet dr. Csanádi György közlekedési- és postaügyi miniszter ünnepélyes keretek között adott át a Volán dolgozóinak és az utazóközönségnek.<sup>61</sup> „A közlekedéspolitikai koncepció elfogadása óta ez az első nagyobb jelentőségű forgalom áttérelés a kisforgalmú, gazdaságtalanul működő vasútvonalakról a közutakra.”<sup>62</sup> Az autóbuszvonal olyan új községeket kapcsolt be a forgalomba, amelyeket korábban nem érintett a Veszprém és Alsóörs közötti vonat.
- Hajdú-Bihar megyében egy szakasz személyforgalmát szüntették meg 1971-ben. A Kaba-Nádudvar között lefektetett síneket 1904. június adták át a forgalomnak, amely az államosításig helyi érdekű vonalként üzemelt. A koncepció alapján 1971. december 31-én szűnt meg a személyszállítás, de a sínek mind a mai napig megvannak.<sup>63</sup> Emellett a Debrecen környékén lévő kisvasút kapott egyfajta kegyelemdöfést.<sup>64</sup> A közlekedési koncepció kiadványában, valamint Frisnyák Zsuzsa 2011-ben megjelent *Közlekedés és politika, 1945-1989* című könyvében egy térképben be van jelölve a Debrecen - Sáránd - Létavértes és a Debrecen - Sáránd - Nagykereki vonal, mint megszüntetendő szakasz, de mindez egészen 1980-ig nem következett be. A létavértesi vonalat majd csak jóval később 2009. december 12-én szüntette meg az állam pénzügyi problémák miatt.

<sup>61</sup> <https://hu.wikipedia.org/wiki/Als%C3%B3%C3%B6rs%E2%80%93Veszpr%C3%A9m-vas%C3%BAtvonal> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

<sup>62</sup> KÖZLEKEDÉSI FILMHÍRADÓ 1970. évi 13. szám: [https://www.youtube.com/watch?v=axVvyG\\_hRyU](https://www.youtube.com/watch?v=axVvyG_hRyU) Vasút helyett autóbuszközlekedés Veszprém és Alsóörs között: 0:12 - 3:49. Idézet szöveg: 0:39 - 0:49. Az oldal utolsó megtekintése: 2020. I. 27.

<sup>63</sup> <https://hu.wikipedia.org/wiki/Kaba%E2%80%93N%C3%A1dudvar-vas%C3%BAtvonal> Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

<sup>64</sup> Megjegyzés: A Zsuzsi Erdei Vasút történetét lásd bővebben a monográfia 3-ik fejezetében



4. térkép Az 1968-as Közlekedési Koncepció alapján megszüntetendő vasútvonalak kék színnel jelölve <sup>65</sup>

Mivel maga a koncepció foglalkozott a fejlesztéssel – kétvágányúsítás, villamosítás – is, így rohamosan látták el árammal a fő vasútvonalakat. Záhony térsége, mint fontos határátelőkölőhely, kapu a Szovjetunióra, kiemelt szereppel bírt a fejlesztés során. A Budapest-Keleti pályaudvar - Hatvan - Miskolc - Szerencs - Nyíregyháza vonalat 1956 és 1967 között villamosították, ehhez csatlakozott az 1967. december 29-én átadott Nyíregyháza - Záhony villamosított vonal is. A Budapest-Nyugati pályaudvart, Szolnokot, Debrecen és Nyíregyházát érintő 100-as fővonalat 1968-1970 között villamosították, ami magyar-csehszlovák kooperációval készült el.

Budapest és Cegléd között 1968-ban, Cegléd és Szajol között 1969-ben látták el árammal a szakaszt, később 1970-ben pedig egészen Nyíregyházáig villamosították a vonalat, amelyet Szajol és Karcag között július 12-én, Karcag és Debrecen között november 1-én, Debrecen és Nyíregyháza között pedig december 19-én adtak át a forgalomnak. <sup>66</sup> Ekkor dr.

<sup>65</sup> CSANÁDI GYÖRGY 1969. Térkép melléklet

<sup>66</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/A\\_magyarorsz%C3%A1gi\\_vas%C3%BAtvillamos%C3%ADt%C3%A1s\\_t%C3%B6rt%C3%A9nete](https://hu.wikipedia.org/wiki/A_magyarorsz%C3%A1gi_vas%C3%BAtvillamos%C3%ADt%C3%A1s_t%C3%B6rt%C3%A9nete) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.

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.<sup>67</sup>

### 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 ára a piaci keresletnek megfelelően alakulhattak;
- a központilag meghatározott bérrendszer helyét egy flexibilisebb, bizonyos korlátok között a vállalatok által meghatározott szabályozás váltotta fel.”<sup>68</sup>

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.

<sup>67</sup> 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

<sup>68</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%9Aj\\_gazdas%C3%A1gi\\_mechanizmus](https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%9Aj_gazdas%C3%A1gi_mechanizmus) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VI. 1.