

BALOGH TAMÁS ZOLTÁN

AZ 1968-AS KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ HATÁSA A DEBRECENI TÖMEGKÖZLEKEDÉSRE ¹

„Hányas villamossal jöttél? Csak nem az 1-el?” – így kérdeztek tréfásan a cívisváros lakói attól, aki villamossal érkezett, mivel a városban hosszú ideig csak az 1-es villamos létezett, amely a Nagyállomástól az egyetemig közlekedik. A 2-es villamos megszületése előtt azonban nem csak az 1-es villamosvonal működött, mégis az idők folyamán a többi valami oknál fogva „*eltűnt*.”² Joggal merülhet fel bennünk a kérdés: miért? És miért csak az 1-es villamosvonal maradt fent 1975 és 2014 között?

1. Bevezetés

A villamosvonalak felszámolásának egyik oka az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció volt, amely megreformálta az ország s Debrecen közlekedési rendszerét is. A másik ok Debrecen korabeli politikai vezetése, pontosabban a Debrecen Városi Tanács Városrendezési Osztályának szakmai tevékenysége volt, amely alkalmazta a közlekedési koncepciót és kimondta az egyvágányú, gazdaságtalan villamosviszonylatok megszünését illetve azt, hogy csak a kétvágányú 1-es villamosvonal maradhat fenn. A megszűnt villamosvonalak helyén autóbuszok közlekedtek, később megjelent a villamosvonalak helyén a trolibusz is. A köztudatban az maradt fenn, hogy erről 1969-ben döntöttek, a levéltári kutatás viszont ezt megcáfolta. Debrecenben már 1960-ban fel akarták számolni a gazdaságtalan villamos szárnyvonalakat, illetve a 6-os vonalat át akarták alakítani kétvágányúra. Ez azonban nem történt meg.

¹ Megjegyzés: Jelen monográfia először szűkebb körben a Debreceni Egyetem Bölcsészettudományi Kar Történelmi Intézet Alapszakának szakdolgozatként láthatott napvilágot 2019-ben. Ezúton fejezem ki köszönetemet, hogy Dr. Szilágyi Zsolt egyetemi adjunktus elvállalta a témavezetői munkát.

² Megjegyzés: A Nagyállomás-Doberdó utca között közlekedő villamos vonalat 2014. február 26-án adták át az utasforgalomnak

Monográfiámban a dr. Csanádi György közlekedésügyi miniszter által kidolgozott 1968-as közlekedéspolitikai koncepciót mutatom be, valamint ennek végrehajtását Magyarországon, különösképpen Debrecen városában.³

„*A múltat végképp eltörölni*” – így énekelték az Internacionáléban, amit komolyan is gondoltak mind a Rákosi-, és mind a Kádár-korszakban. Rengeteg vasútvonalat szüntettek meg, illetve jelöltek ki megszüntetésre, de a vasútvonal környékén lakók „*agitálva harcoltak*” a bürokrata, szocialista berendezésű, a közlekedéspolitikai koncepció programját végrehajtó Közlekedés- és postaügyi minisztériummal, amely nagy nehezen, de végül felhagyott néhány vasút- és villamosvonal felszámolásával. Debrecenben viszont nem ez történt: sokan sajnálták a megszüntetett villamosvonalakat, de még többen örültek annak, hogy a rozoga és elöregedett villamosok helyett kényelmes autóbusszal utazhatnak. Megreformálhatták és felfrissíthették volna a villamos járműállományt is kényelmes és elegáns villamosokkal. Bár ez költségesebb volt, mint a busz, de az akkori gondolkodásmód, hogy az autóbusz nem környezetszennyező, megkönnyítette a villamosvonalak felszámolását. Csak az 1970-es évek közepén tájékoztatták a lakosságot az autóbusz-közlekedés káros hatásairól, de ekkorra már bekövetkezett az olajválság is, ami megnehezítette az üzemeltetést. A debreceniek nyakas cívis gondolkodásmódja, a „*csakazértis*”, „*ha törik, ha szakad*” szemléletmód alapján 1970-1975 között a villamosvonalakat megszüntették, abból kiindulva, hogy egy élhetőbb, szocialista és erős város fog kialakulni...

³ Megjegyzés: Dr. Csanádi György közlekedésügyi miniszter 1956, illetve 1963-1974. között. Lásd még: [https://hu.wikipedia.org/wiki/Csan%C3%A1di_Gy%C3%B6rgy_\(k%C3%B6zleked%C3%A9spolitikus\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/Csan%C3%A1di_Gy%C3%B6rgy_(k%C3%B6zleked%C3%A9spolitikus)) Az oldal utolsó megtekintése: 2018. VIII. 1.