

Nagy Dávid*

PÉCS VÁROSSZERKEZETÉNEK VÁLTOZÁSA ÉS ENNEK HATÁSA A HELYI TÖMEGKÖZLEKEDÉSRE A 20. SZÁZAD MÁSODIK FELÉBEN



Abstract

Transformations in the urban structure of Pécs and their effects on local public transport in the second half of the 20th century

The city of Pécs fortunately survived the World War II without major damage and began to evolve dynamically from the 1950s. Industrialization based on the development of coal and uranium mining led to a significant demographic expansion. At the same time, residential construction started and urban districts emerged. The road network connected the new housing estates to the urban fabric, however, the growing number of commuters posed an increasing challenge for the organization of local transport.

The aim of this study is to trace the improvement of local transport in Pécs from the period of intensive growth in the second half of the 20th century up to 1990. The research primarily focuses on bus transport with particular emphasis on changes in the spatial extent of the network. In addition, it illustrates how population growth and expanding local vehicle fleets have generated changes in road transport.

Describing these processes and analysing their spatial relationships contributes to a better understanding of the development of the city's core transport network and the roots of certain organizational difficulties in transportation that still exist today.

Keywords: Pécs, local transport, bus transport, changes in urban structure

* Tudományos munkatárs, HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete.

A pécsi közösségi közlekedés kialakulásának körülményei

Pécs kialakulásában a közlekedésnek komoly szerepe volt, ezt pedig földrajzi elhelyezkedése határozta meg. A Mecsek hegység déli lábán kialakult település már a római korban fontos kereskedelmi utak találkozási pontjaként azonosítható. Mivel a megtelepedésre a heglábfelszín volt leginkább alkalmas, a város bővülése kelet–nyugati irányban volt lehetséges.¹ Északról a Mecsek erdőségei, délről pedig vizenyős, mocsaras területek határolták a várost. A munkavégzés és a lakhatás helyszínei sokáig nem különültek el egymástól, a szénbányászat kialakulásakor ennek megfelelően a bányák közelében alakultak ki új lakóövezetek.

A város növekedésének a szénbányászat fejlődése mellett lényeges momentuma a vasút megjelenése. A várost délről körülölelő, vizenyős területen kiépített töltésre telepített vasúti pálya és a vasútállomás máig meghatározó eleme a város szerkezetének és közlekedési rendszerének. A szintvonalakhoz igazodás és az üszögi vasút fekvése miatt a főpályaudvar a várostól távol fekvő területen épült meg.² Az akkori városmag és a vasút vonala közötti terület beépítésével jelentősen megnőtt Pécs kiterjedése, a Belváros és a pályaudvar közötti szállítási viszonylat pedig egy jelentős helyi közlekedési igényt idézett elő. Ez az útvonal és a történelmi kelet–nyugati közlekedési tengely jelentette az 1910-es években kiépülő villamasközlekedés alapját, amelynek hagyományos központja a Széchenyi tér volt. A villamasközlekedés tapasztalatai, az utasforgalom folyamatos növekedése hamar felvetette a hálózat bővítésének lehetőségét. Ugyanakkor a személyszállítási igényekre gyors és hatékony választ tudott adni az autóbusz-közlekedés. Részből a domborzati adottságok, részben a vasútvonal ekkor már jelentkező elválasztó szerepe eredményezte, hogy a helyi autóbusz-közlekedés jelentős szerepet kapott. A gazdasági világválság nehézségei miatt csak lassan haladt a helyi tömegközlekedés fejlesztése, az egyre növekvő igények kielégítése – jelentős beruházások hiányában – mindig részmegoldásokkal történt. A második világháború tapasztalatai, a hiánygazdaság, elsősorban az üzemanyag- és gumiabronchhiány rámutattak az autóbusz-közlekedés sérülékenységre. A szinte zavartalanul működő és csak kisebb károkat szenvedő villamasközlekedéssel szemben a pécsi autóbusz-közlekedés katasztrofális károkat szenvedett. A teljes járműállomány megsemmisült, kezdetben hadi célokra használták az autóbuszok egy részét, majd a város megszállásakor a kiürítést szolgálták, csak a roncsaik kerültek elő. A háborút követően elképesztő erőfeszítések árán,

1 CSALÁNOSI 1982. 62.

2 ERDŐSI 1968. 67.

a megtalált roncsokból építkezve sikerült talpra állítani a buszforgalmat, amely elsősorban a városban meglévő autóbuszépítési hagyományoknak volt köszönhető. Egy szűk kiterjedésű és elavult villamosközlekedésre és egy a pusztulásból újjáéledő autóbuszparkra várt a feladat, hogy az 1950-es évektől kezdődő robusztus iparfejlesztési és népességnövekedési folyamatok kihívásainak megfelelően.

Pécs városfejlődése és a helyi közlekedés kihívásai az 1950-es években

A második világháború során Pécsét szerencsés módon elkerülték a jelentősebb harcok és bombázások, így az infrastruktúrát nem érte jelentős kár. 1949-ben Pécs közigazgatási területe 8372 hektár, lakosságának száma 77 617 fő volt, ami az 1941-es adathoz képest mintegy 1000 fős csökkenést jelentett.³ A háborút követő években megkezdődött az ország újjáépítése, amelyben a mecseki szénbányászatnak is fontos szerep jutott. Pécs az 1949-es alkotmány és az 1950. évi I. tanácstörvény eredményeként megszűnt törvényhatósági jogú város lenni és közvetlenül a megyei tanács alá rendelték.⁴ Az évtized elején a Komló–Mohács szén- és acélipari vertikum fejlesztése átmenetileg háttérbe szorította a pécsi beruházásokat. A magyar–jugoszláv viszony megromlása után a vasmű építése Dunapentelén folytatódott, ugyanakkor a szénbányászat kiemelt fejlesztése Komló mellett Pécssett is nagy hangsúlyt kapott. Ennek hatására Pécs-Keleten új városrészek építése kezdődött (új-meszési és fehérhegyi lakóövezet). A lakótelepek helyszínének kijelölésekor még mindig nagy szerepet játszott a munkahelyek, konkrétan az üzemi aknák közelsége. A Komlói útra, mint észak–déli tengelyre felfűzve a kor városépítészeti elveinek megfelelően új városrész született, amelynek északi részén a Hősök tere töltött be decentrum szerepet. Ezzel párhuzamosan a Belváros körüli övezetekben folyamatosan épültek a lakóépületek, ennek egyik fő színtere az akkor „Déli városrésznek” nevezett terület (2. ábra).⁵ A város növekedésének újabb jelentős állomása 1954-ben az úgynevezett „Nagy-Pécs” létrehozása, amely során Vasas, Málom, Mecsekalja becsatolásával a város közigazgatási területe 1451 hektárral nőtt, csaknem megduplázódott. Az iparosításnak és a beruházások volumenének további lökést adott az ércbányászat megindítása, amely az 1955-ben a Bauxitbánya Vállalat megalapításával, szovjet irányítással zajlott.⁶ Ebben, a nehézipar fejlesztését aránytalanul előtérbe helyező, erősen központosított politikában a helyi közlekedés fejlesztésének csak marginális szerep jutott, az 1956-os forradalom és annak pécsi eseményei

³ KSH 1949. 15.

⁴ HAJDÚ 1996. 39.

⁵ HAJDÚ 1996. 41.

⁶ HAJDÚ 1996. 42.

azonban új korszakot eredményeztek. A forradalom leverése után a korábbi gazdaság- és településpolitika megváltozott, a nehézipari beruházások korábbi eltúlzott mértékét és Budapest kiemelt fejlesztését igyekeztek korrigálni. Az évtized végén a VÁROSTERV elkészítette Pécs fejlesztési programját, amely jelentős lakásépítési programot, a helyi közlekedés átszervezését és egy új városrész, Újmecsekalja (a későbbi Uránváros) megépítését is tartalmazta.⁷

A háborút követően az autóbusz-közlekedést gyakorlatilag a semmiből kellett újjáépíteni, a villamos üzem viszont csak kisebb károkat szenvedett, először ez tudta újrakezdeni működését. Mivel nem voltak autóbuszok, roncsok felújításával sikerült fokozatosan üzembe állítani a járatokat. Az erőfeszítéseket hátráltatta a központi források hiánya, a hiánygazdaság és a hiperinfláció is. A forint bevezetésének és a buszépítő műhely sikeres működésének köszönhetően azonban lassan stabilizálódott a városi közlekedés. 1949 augusztusában a Belügyminisztérium rendelete értelmében az addig külön üzemként működő villamos- és autóbusz-közlekedés egyesítésével létrejött a Pécsi Közlekedési Községi Vállalat. Az igazgatóság a Zólyom utca 2., a központi forgalmi iroda a Széchenyi tér 16. szám alatt működött.

1.	Köztemetői (Málomig)	6,2 km
2.	Pécsbányatelepi	5,3 km
3.	Mecseki	5,1 km
4.	Gyárvárosi	7,9 km
5.	Ürögi	7,5 km
6.	Kokszműi	4,1 km
7.	Nagymeszei	4,1 km
8.	Bálicsi	3,9 km
9.	Tettyei	3,4 km
10.	Postavölgy-Nagyárpádi	6,5 km
11.	Mártírok útja-i	2,5 km
12.	Pécsszabolcsi	1,4 km
	Összesen	57,9 km

1. táblázat: Az 1949-ben Pécsen működtetett járatok útvonalának hossza, 1949⁸

1949-ben Pécsen 12 járat működött, az útvonalak hossza a központi állomástól mérve 57,9 km volt (1. táblázat). A leghosszabb egybefüggő útvonal sem érte el a 8 km-t. A gépkocsipark állományának biztosítása 1952-ig a folyamatos ígéretek ellenére saját kivitelezésben felújított buszok révén történt, ebben az évben azonban megérkezett az első hat IKARUS 30-as (2. táblázat).

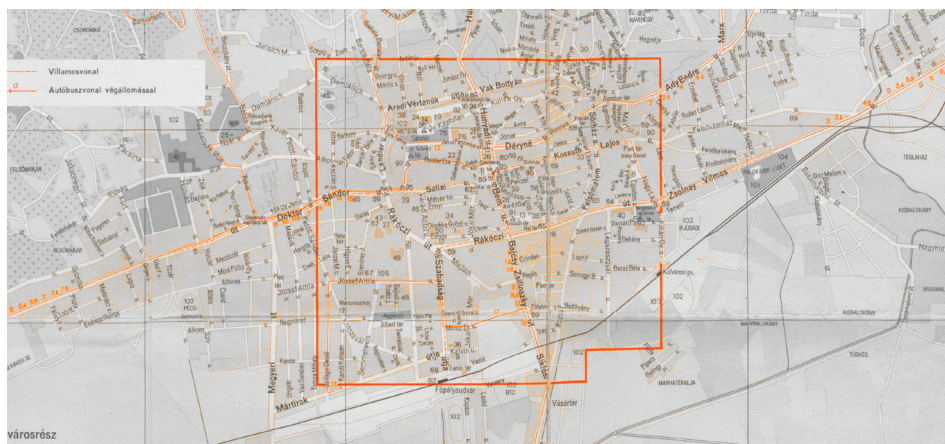
⁷ HAJDÚ 1996. 42.

⁸ SZAKONYI–TEGZES 1979. 37.

IKARUS 30	6 db
RÁBA Speciál	3 db
MAN Diesel	12 db
MAGIRUS	3 db
BÜSSING	6 db
Összesen	30 db
Férőhelyek száma	1581 db

2. táblázat: A pécsi gépkocsiüzem kocsiparkja 1952-ben⁹

Az új viszonylatokkal 95 km-re bővült az útvonalhálózat hossza, elindult a pelérdi, a donátusi és a vasasi járat is. A forgalom folyamatos növekedésével nehezen bírt az elavult gépkocsipark. Az 1953-ban érkező 8 db IKARUS 30-ast 1954-ben további 5 új ilyen típusú autóbusz követte. Ezzel párhuzamosan folyamatosan vonták ki az elavult, korábban helyreállított gépkocsikat. 1955-ben jelentek meg a nagyobb kapacitású IKARUS 601-es típusok, amelyekből 12 db-ot kapott a vállalat. Ebben az évben már 11,7 millió utast szállítottak és 2 millió km-t futottak a pécsi autóbuszok.



1. ábra: Pécs Megyei Jogú Város, Kartográfiai Vállalat Budapest, 1957¹⁰

Miután az 1956-os forradalom eseményeit nagyobb károk nélkül vészelte át a vállalat, 1957-től újabb autóbuszok érkeztek. Ebben az évben kezdődött meg a távolsági és helyközi közlekedést biztosító MÁVAUT-tal való munkamegosztás bevezetése. Három külső útvonal átadása mellett a Komlóról érkező autóbuszok

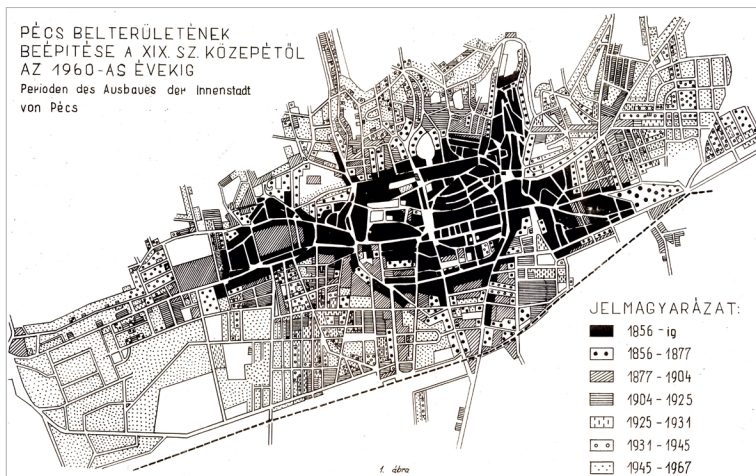
⁹ SZAKONYI–TEGZES 1979. 39.

¹⁰ Digitalizált alaptérkép: CSGYK HGY PA 1145. Szerkesztette: Szabó Tamás és Nagy Dávid.

segítették a Hősök teréről induló járatok tehermentesítését. Ekkor került kijelölésre a Bacsó Béla utcai telephely, amit a megnövekedett autóbuszpark tett szükségessé (1. ábra). A folyamatos forgalomnövekedés következtében 1959-ben már 20 millió főt meghaladó volt az utasforgalom.¹¹ Ráadásul a Széchenyi tér és a Főpályaudvar közötti vonal autóbuszjáratokkal történő kiváltásával, 1959-ben megkezdődött a villamosközlekedés felszámolása.

Új városrész születik, Pécs autóbusz-közlekedése az 1960-as években

Az 1950-es évek radikális ipar- és városfejlesztési politikája eredményeként Pécs lakossága 1960-ra 114 655 főre emelkedett, viszont területe jelentősen nőtt, aminek hatására a népsűrűség 792 fő/km²-re csökkent. Ennek oka a környező községek becsatolása és a természetes szaporodás mellett elsősorban a vándorlási nyereség volt. 1949 és 1960 között 6200 lakás épült Pécsen, számuk ezzel 32 500-ra emelkedett, ami 24%-os növekedést jelentett.¹²



2. ábra: Pécs belterületének beépítése a 19. sz. közepétől az 1960-as évekig¹³

A dinamikus fejlődésnek újabb lendületet adott az 1960-ban elfogadott, országos 15 éves lakásépítési program, amely Pécsen összekapcsolódott az uránbányászathoz kapcsolódó új városrész, Újmecsekfalja kiépítésével, mely a vasúttól északra fekvő, jelentős szabad területen, az egykori lőtér és repülőtérre való-

¹¹ SZAKONYI–TEGZES 1979. 43.

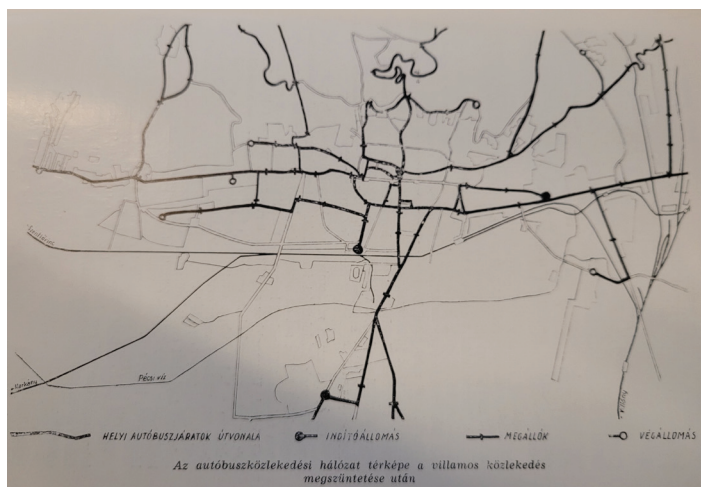
¹² KSH 1960. 137.

¹³ ERDŐSI 1968. 145. (térképmelléklet)

sult meg.¹⁴ Emellett a II. ötéves tervben Pécs esetében elsősorban a női munkaerőt igénylő könnyű- és élelmiszeripart preferálták. A település területét tovább növelte volna a városi és a megyei tanács által 1961-ben jóváhagyott újabb közigazgatási egyesítés, amely Cserkút, Kővágószőlős, Kővágótöttös és Bakonya csatlakozását indítványozta, de ezt a központi szervek elutasították. Az 1968-as gazdaságirányítási reformmal szorosan összekapcsolódott a település- és területfejlesztési politika újragondolása, Pécs megőrizte kiemelt nagyvárosi szerepkörét.¹⁵

A vázolt folyamatok, a népesség és a közigazgatási terület növekedése, a népsűrűség csökkenése és az olyan társadalmi változások, mint a nők foglalkoztatásának növekedése komoly kihívást eredményeztek a helyi közlekedés megszervezésében.

Ezekre reagálva 1960-ban megkezdődött a helyi tömegközlekedés átszervezése. A fő probléma a villamoshálózat és járműpark korszerűtlensége, az úthálózat nem megfelelő áteresztő képessége, a Belváros forgalomterhelése és mindenekelőtt a növekvő utazási igények egyre nehezebb kielégítése volt. Több javaslat is született, a VÁTERV (Városépítési Tervező Iroda) a Budapesten már kipróbált trolibusz-közlekedés kiépítését javasolta. A Közlekedéstudományi Egyesület a villamoshálózat korszerűsítését és kettősvágány kialakítását vetette fel. A tanács végül az UVATERV (Út- Vasúttervező Vállalat) által kidolgozott átalakítás mellett döntött, amelynek lényege a villamosvonalak felszámolása és autóbuszokkal történő kiváltása volt. Emellett a tervben szerepelt a Széchenyi téri forgalmi centrum terhelésének csökkentése is (3. ábra).



3. ábra: A pécsi autóbusz hálózat 1960-ban¹⁶

14 Trócsányi 2006. 12.

15 Hajdú 1996. 44.

16 Adonyi 1961. 187.

A vonalak egy részének végállomása átkerült a Kossuth térre, a gyárvárosi indítóállomás fejlesztésére pedig 22 új autóbusz beszerzését írták elő. Ez volt az első komoly lépés a helyi autóbusz-közlekedés decentralizálására.

1960. augusztus 31-én teljesen megszűnt a villamosközlekedés a városban. A legjelentősebb kelet-nyugati vonal kiváltása azonban nem volt zökkenőmentes. Miközben zajlott a villamossínek felszedése, leburkolása, a kelet-nyugati forgalom a korábban átadott 6-os főút és a mecsekaljai építkezések miatt egyre növekedett. A megfelelő számú autóbusz biztosítása az Ikarus-gyár késedelmes szállítása miatt nem valósult meg időben, így újra a távolsági autóbuszok beszerzését kérték a MÁVAUT-tól. Év végére sikerült 86 autóbuszra bővíteni a gépkocsiparkot, amelyek közül 37 db Ikarus 30-as és 49 db Ikarus 60-as típus volt. 1961-ben már 99 autóbusz 32,8 millió utast szállított 29 útvonalon, és megjelentek a kalauz nélküli perselyes járatok is.¹⁷

A következő években a forgalom folyamatos növekedése mellett a hálózat decentralizálásával igyekeztek csökkenteni a Belváros forgalomterhelését. Egyre több végállomásból indultak járatok, elkészült Újmecsekalján is az autóbusz-állomás. Az uránércbánya és a kapcsolódó munkahelyek utasforgalmának bonyolítása is egyre nagyobb kihívást jelentett. Ez a feladat többször gazdát cserélt, a helyi és távolsági buszközlekedés egymást váltva látta el, előrevetítve az együttműködés szükségességét. Problémaként jelentkezett az ekkorra már kizárólag Ikarusokból álló géppark gyors amortizációja, folyamatos karbantartási igénye, amit a nagyfokú igénybevétel eredményezett. Megjelentek az Ikarus 620-as és 55-ös típusok, sőt próbaüzemeltetésre a 180-as csuklósbusz prototípusa is Pécsen közlekedett a 27-es járat vonalán (egykori villamos-fővonalon).¹⁸

1962. január 1-én a megyei közlekedési vállalatok egyesülésével létrejött a 12-es Autóközlekedési Vállalat (AKÖV), ami 1964. április 1-jén egyesült a Pécsi Közlekedési Vállalattal (PKV). Az összevonástól az együttműködés erősítését és a hatékonyság növelését várták, illetve a jegyrendszer egységesítését és kettős megállóhelyek létesítését is lehetővé tette. Szintén előrelépés volt a forgalomirányítás összehangolása és az utastájékoztató fejlesztése, aminek a legfőbb eleme a menetrend kiadása volt.

IKARUS 30	1 db
IKARUS 31	16 db
IKARUS 556	1 db
IKARUS 60	7 db
IKARUS 66	9 db

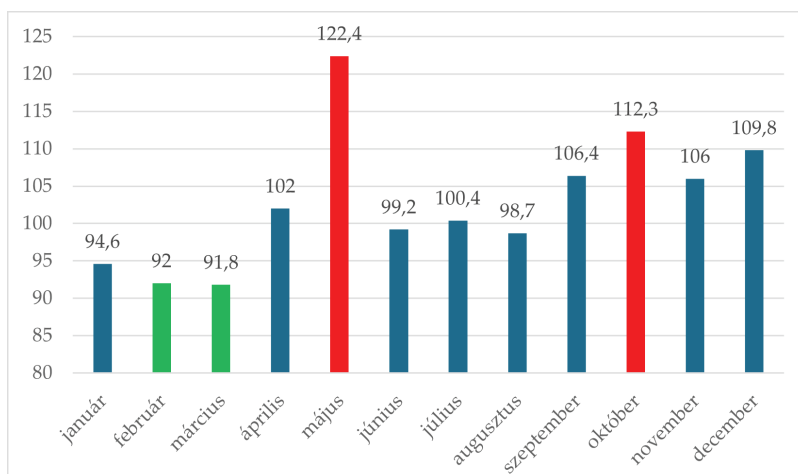
¹⁷ SZAKONYI–TEGZES 1979. 44.

¹⁸ SZAKONYI–TEGZES 1979. 45.

IKARUS 601	11 db
IKARUS 620	62 db
IKARUS 180	1 db
FAÜ cs.	4 db
Mikró	1 db
Összesen	113 db

3. táblázat: A pécsi helyi közlekedés gépkocsiparkja 1965-ben (12. AKÖV üzemeltetésében)

1965 szeptemberében a helyi autóbuszközlekedés futásteljesítménye elérte a 477 ezer km-t és közel 3,9 millió utas vette igénybe a szolgáltatást. Éves összehasonlításban az év első három hónapjában és nyáron kevesebb utas volt, míg a csúcsidezőszakok májusra és októberre estek.¹⁹



4. ábra: Az utasok megoszlása hónapok szerint az éves átlaghoz viszonyítva, 1965²⁰

Az 1965-ben, a Közlekedéstudományi Egyesület Munkabizottságának irányításával elvégzett utasszámlálás adatai szerint, amely egy adott napon az utasok 73,7%-ának megkérdezésével készült, az utasok 48,6%-a munkába, 8,6%-a iskolába, 7%-a bevásárolni, 35,8%-a egyéb célból szállt autóbuszra. Az utazás iránya szerint az utasok 33,5%-a a Belvárosba, 21%-a a nyugati városrészbe, 20,9%-a a keleti városrészbe, 15%-a az északi városrészbe, 9,6%-a pedig a déli városrészbe kívánt eljutni. Az utasok túlnyomó többsége kelet-nyugati irányban utazott, az észak-déli irányt csak a közlekedők negyede választotta.²¹

¹⁹ SZAKONYI et al. 1965. 62.

²⁰ SZAKONYI et al. 1965. 62.

²¹ SZAKONYI et al. 1965. 75.

Az 1967-es pécsi autóbusz-menetrend szerint 36 vonal üzemelt, amelyek a Kossuth térről (20 vonal), Újmecsekaljáról (9 vonal), a MÁVAUT állomásról (3 vonal) és a főpályaudvarról (4 vonal) indultak.²²

A város déli irányú terjeszkedése az 1970-es években, bővülő vonalhálózat a pécsi tömegközlekedésben

Pécs lakossága 1970-re elérte a 145 335 főt, amivel a negyedik legnépesebb város lett az országban. A közel 27%-os növekedés elsősorban a betelepülő új lakosoknak volt köszönhető. A lakások száma elérte a 44 608-at, ami 1960-hoz képest 12 ezres növekedést jelentett.²³ A város dinamikus növekedése az 1970-es években folytatódott, amely az 1969-ben elfogadott Országos Településhálózat-fejlesztési Keretterv (OTK) alapján egy erősen megyeszékhely-centrikus fejlesztési politikát jelentett.²⁴ Az évtized elejére a mecseki hegyláb felszín és a vasút közötti nagy kiterjedésű szabad területek beépültek, a nyugati és keleti irányba történő terjeszkedés a bányászati, katonai, vízbázisvédelmi és ipari területek elhelyezkedése miatt korlátozott volt. Ennek eredményeként épült meg a Lvov-Kertvárosnak elnevezett paneles lakótelep. Ennek sajátossága az volt, hogy nem valódi decentrumként jött létre, a lakófunkcióhoz képest minden más alárendelt szerepet játszott.²⁵ A Kertváros betelepítésével a vasútvonal elválasztó szerepe a város közlekedésének egyik alapproblémájává vált. Jóval kisebb mértékben, de megindult az északi városrész beépítése, a Mecsekoldalon villasorok és családi házas övezetek alakultak ki.²⁶ A Mecsekoldal lakosságának növekedésével bővíteni kellett az autóbusz-közlekedés kapacitását is, ám itt a terepviszonyok és az úthálózat áteresztő képessége kezdett gondokat okozni. A Belváros túlterheltsége, elsősorban a 6-os főút növekvő áthaladó forgalma új széles nyomvonal kialakítását tette szükségessé, amely az évtized egyik jelentős közlekedési beruházása volt.

Az 1973-as vonalhálózat (5. ábra) jóval kiterjedtebb, mint az 1960-as állapot (5. ábra), feltűnő a mecseki városrészek és a Pécshez csatolt települések integrálódása. A Belváros központi szerepe lecsökkent és Újmecsekalja, a Főpályaudvar és a Budai állomás lett a legjelentősebb indító- és végállomás. Ekkor még az új Kertváros építése zajlott, a Vásártér állomás szolgálta ki a közlekedőket. Ebben az időszakban a kelet-nyugati közlekedés jelentősége tovább nőtt. A belvárosi funkciók kitelepítésében sikerült eredményeket elérni, elsősorban a 6-os főút

²² CSGYK HGY PA 1832/1967. Autóbusz menetrend, 1967.

²³ KSH 1970. 40., 67.

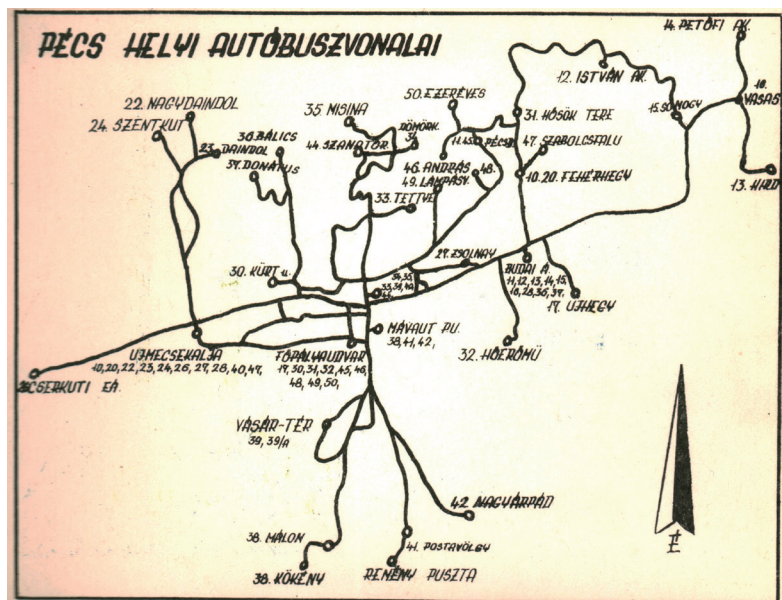
²⁴ HAJDÚ 1996. 46.

²⁵ TRÓCSÁNYI 2006. 12.

²⁶ CSALÁNOSI 1982. 103.

mentén, kisebb részben Újmecekalján épültek intézmények, kereskedelmi és közlekedési létesítmények. 1970-től az autóbusz-közlekedésért a Volán 12-es Vállalat felelt, továbbra is összevonva a helyi és távolsági személyszállítás feladatait.

Fontos megjegyezni, hogy a városi közlekedésben az évtized során folyamatosan nőtt a személygépkocsik száma. Országosan a gépjárművek száma az 1960-as 30 ezerrel 1970-re 240 ezerre nőtt, majd 1980-ra meghaladta az 1 milliót.²⁷ Pécsen 1976-ban 5969 személygépkocsi üzemelt, ami az 1972-es adathoz képest 167%-os növekedést jelentett, megelőzve ezzel Budapest és a vidéki városok ellátottságát is.²⁸ Egy 1977-ben végrehajtott lakossági kérdőíves felmérés alapján a pécsiek napi utazásaik 56,7%-át autóbusszal (napi 240 000 utas), 30,6%-át gyalogosan, 8%-át személygépkocsival, a fennmaradó 4,1%-ot egyéb módon tették meg.²⁹ Elmondható, hogy ekkorra már nem az autóbusz-ellátottság lett a fő probléma, hanem az utak túlterheltsége és a növekvő utazási igények kielégítése gazdaságilag fenntartható módon.



5. ábra: Autóbusz-menetrend Pécs város helyi járatairól, 1973³⁰

Az évtized végére részben kiépült Löv-Kertváros és a Siklósi városrész, amivel az észak-déli közlekedés szerepe megnőtt. Ez a korábban is meglévő problémát,

²⁷ Romsics 1999. 447.

²⁸ Szabó 1979. 19.

²⁹ Hámoriné 1979. 7.

³⁰ CSZGYK HGY PA 1832/1973. Autóbusz menetrend, 1973.

a vasút elválasztó szerepét felnagyította és a pécsi közlekedés egyik alapkérdésévé tette. Megjelent az a vélekedés, hogy a város déli irányú terjeszkedésének korlátot szab a tömegközlekedés kapacitása. Szükségessé vált a Siklósi úton egy felüljáró építése, amelynek elhúzódó munkálatai 1974-re is csak részben fejeződtek be. Jelentős gondot okozott a kelet–nyugati közlekedési tengely túlterheltsége, amely elsősorban a belvárosi szakaszon, csúcsidőben jelentkezett. Ezt fokozta a Kertvárosból a Siklósi úton beérkező forgalom, ami miatt a Kossuth téri állomás terhelhetősége kritikussá vált. A problémát a felüljárók és új utak építése, valamint a buszpályaudvarok áthelyezése csak részben tudta a későbbiekben orvosolni.

Az autóbusz-közlekedés fejlesztésének eredményeként értékelték ugyanakkor a buszpark korszerűsítését, a férőhelynövelés megvalósítását, a lépcsőzetes munkavégzés bevezetését, valamint a járművek vezénylésének számítógépes optimalizációját.³¹ A vonalhálózat – amelyen 45 viszonylaton 37 állandó járat közlekedett – hossza 1979-re elérte a 135 km-t. A viszonylatok hossza összesen 337,8 km volt, tehát egymással jelentős átfedést mutattak, átlagos hosszuk 7,66 km volt. A megállók száma összesen 195, távolságuk átlagosan 690 m volt (6. ábra).

Az 1970-es években átlagosan évi 3,5–4%-kal növekedett az utasforgalom, a szállított utasmennyiség pedig 80–85 millió fő/év körül alakult. Egy 1977-ben elvégzett utasforgalmi felmérés szerint az utasok negyede munkába indult, másik negyede tanulás, bevásárlás és egyéb célból utazott és természetesen minden második utas hazafelé igyekezett (4. táblázat).³²

Munkába	24,2%
Oktatás	7,3%
Vásárlás	7,8%
Ügyintézés	2,1%
Egészségügy	1,3%
Egyéb (szórakozás, sport)	9,9%
Haza	47,4%

4. táblázat: Az utazók utazási indok szerinti megoszlása, 1977³³

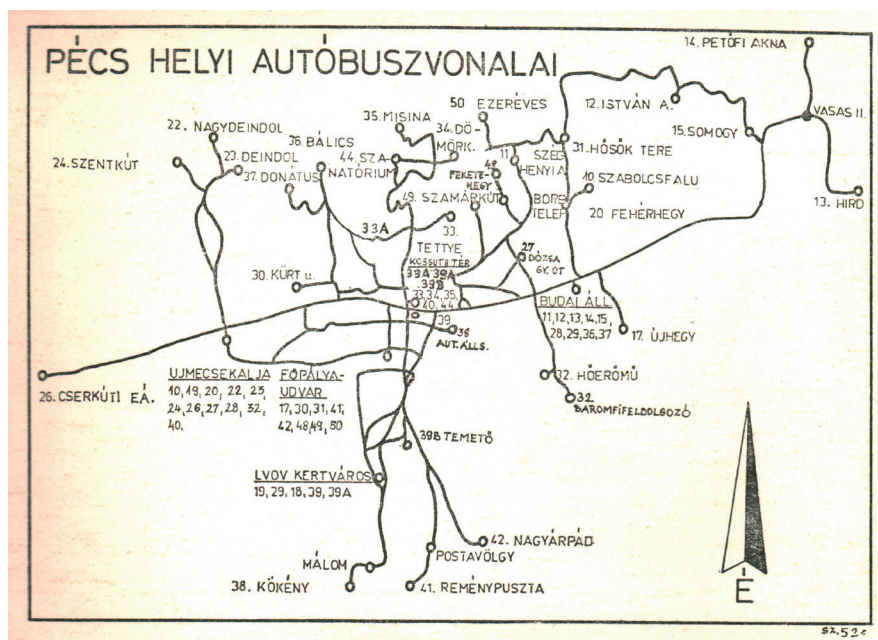
Az autóbusz-közlekedés térbeli jellemzőit jól szemlélteti a felmérés indulási és érkezési helyre vonatkozó kérdésponájának a kiértékelése. Ennek alapján a legtöbbször a reggeli csúcsidőszakban a keleti (33,2%) és a nyugati városrészből (31,6%) indultak, a fő céljuk pedig a Belvárosba (30,7%), illetve a keleti (28,7%) és a nyugati (26,1%) városrészbe való eljutás volt (5. táblázat).

31 LOVAS 1979. 2.

32 HÁMORINÉ 1979. 7.

33 HÁMORINÉ 1979. 7.

A városszerkezetből és a városrészek eltérő funkciójából adódóan az autóbusz-közlekedés forgalma területi egyenatlenségeket mutatott. Ekkorra már a viszonylatok átfedései, a csomópontok túlterheltsége egyre nagyobb problémákat okozott. Felmerült bizonyos egyszerűsítések bevezetése, a viszonylatok lerövidítése, a forgalmas útvonalak kevesebb, de nagyobb kapacitású járatokkal történő ellátása. Az a lakossági igény, hogy minél kevesebb átszállással jussanak el a céljukhoz, ezekkel a törekvésekkel sokszor szembement.

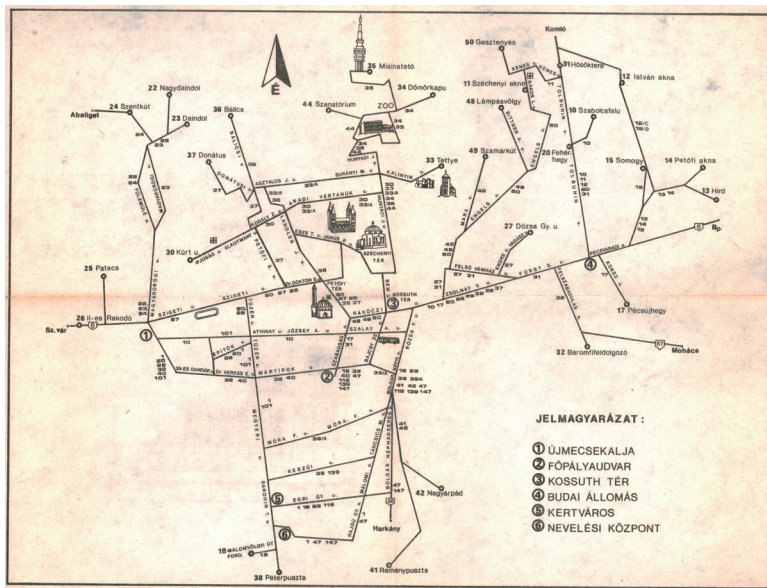


35 CSGYK HGY PA 1832/1979. Autóbusz menetrend, 1979.

Az 1980-as évek: tetőzés és a városszerkezet megszilárdulása

Pécs lakossága 1980-ra 168 715 főre nőtt, majd az évtized közepén tetőzött és 1990-re 170 039 főre csökkent. A természetes fogyást a még mindig pozitív vándorlási különbözet tudta kompenzálni. A lakásállomány ezen időszak alatt lassuló bővülést mutatott, 1980-ban 52 845 lakás volt a városban, ami 1990-re 60 624-re módosult, de a jelentős állami lakásépítések korszaka lezárult.³⁶ Az államszocializmus időszakában töretlenül folytatott koncentrációs településfejlesztési politika és a gazdaság területi szerkezete 1985-től megkérdőjeleződött, a város gazdasági szerkezetváltásának szükségessége egyre egyértelműbbé vált.³⁷

Ugyanakkor az 1980-as években tovább folytatódott a motorizáció bővülése, 1990-re a személygépkocsik száma országosan megduplázódott és elérte a 2 milliót.³⁸ A lakásépítések folytatódtak a Siklósi városrészben, Mecsek-Nyugaton és Kertváros déli részén. Egyre inkább kezdett beépülni a Mecsekoldal is. Jelentős infrastrukturális beruházásként 1981-ben elkészült a Tüzér utcai felüljáró, amely nagyban hozzájárult Kertváros forgalmának elvezetéséhez. Ez eredményezte az autóbusz-vonalhálózat legjelentősebb módosulását is (7. ábra).



7. ábra: Menetrendi tájékoztató Pécs város helyi és helyközi járatairól, 1985³⁹

36 KSH 1990. 6., 62.

37 HAJDÚ 1996. 47.

38 ROMSICS 1999. 447.

39 CSGYK HGY PA 2272. Menetrendi tájékoztató, 1985.

Itt említem meg a trolibusz-közlekedés kialakítására vonatkozó terveket, amely a villamosközlekedés megszüntetése óta többször felmerült, de ebben az időszakban került látszólag elérhető közelségbe. Az 1979-es közlekedésfejlesztési tervben az autóbusz-üzemág mellett a trolibusz-üzemág bevezetésével is számoltak. A trolibusz-közlekedést a forgalmas és gyakori járatok (2–10 perc közötti gyakoriság) esetében javasolta a tervezet. A trolibusz-közlekedés bevezetése csak állami támogatással valósulhatott volna meg, ennek költsége előreláthatóan 548,4 millió Ft lett volna (szemben az autóbusz-üzemág 334,3 millió Ft-os költségigényével). Az üzemeltetési költség 173,6 millió Ft (15 évre vonatkozóan 1995-ös árszinten) lett volna, szemben az autóbusz-hálózat 224,8 millió Ft-os üzemeltetési költségével.⁴⁰ A megtérülési idő ezek alapján 4,2 év, de az elérhető számítások felületesek, részletes alátámasztó dokumentáció nem került még publikálásra. A szándék komolyságát mutatta egyes utak szélességének és a közvilágítást biztosító oszlopok helyének tudatos megválasztása (pl. Aradi vértanúk útja), de mágnak a Tüzér utcai feljárónak nagy teherbírására építése is.



8. ábra: A tervezett trolibusz hálózat főbb elemei, 1979⁴¹

Végül a megyei és a városi tanács az autóbusz-közlekedés fejlesztése mellett döntött, a kisebb költséggel és gyorsabban megvalósítható beruházást választva. 1985-re hat helyi autóbusz-állomás működött a városban. A legtöbb vonal az Újmecekalja (16) és a Nevelési Központ (11) állomásokról indult, de jelentős maradt a Főpályaudvar (9) és a Budai Állomás (10) is, viszont csökkent

⁴⁰ CSGYK HGY PD 2362. Pécs közforgalmú közlekedési hálózatának fejlesztése, 1979. 10.

⁴¹ CSGYK HGY PD 2362. Pécs közforgalmú közlekedési hálózatának fejlesztése, 1979.

a terhelése a Kossuth tér (7) és a Kertváros (3) állomásoknak. Ekkor összesen 55 autóbusz-útvonal üzemelt. A társaságot 1985-től Pannon Volánnak nevezték. Pécs tömegközlekedését 1993. június 1-től a Pécsi Tömegközlekedési Rt.-be szervezték.⁴² Területileg vizsgálva egyértelműen a Déli városrész tömegközlekedése fejlődött, a Tüzér utcai felüljáróval pedig javult az úthálózati kapcsolat a Nyugati városrészrel. Az évtized közepén tetőzött a helyi autóbusz-közlekedés kapacitása és forgalma, ekkor közel 180 autóbusz közlekedett, az utasszám pedig minden korábbi mértéket meghaladt. A közutak forgalmi terhelése kritikus mértéket öltött, elsősorban a Belvárosban csúcsidőben rendszeresek a dugók. A légszennyezettség is jelentős problémává vált, bár ezért elsősorban nem a tömegközlekedés volt felelős. A gondokat a város gazdaságának gyors hanyatlása és a népesség csökkenése enyhítette, de számos akkor meglévő nehézség a városszerkezetre vezethető vissza és máig kísért. Ezek közül kiemelhető a vasút elválasztó szerepe, amelyet a felüljárók és vasúti átkelők nem tudnak megfelelően feloldani. A városszerkezethől adódik a kelet-nyugati közlekedés kiemelt szerepe. Napjainkra az autópálya és az elkerülő utak a regionális átmenő forgalomtól a várost nagyrészt mentesítették, de a belső városrészekben és kiemelten a Belváros északi és déli peremén továbbra is zsúfoltak a fő kelet-nyugati közlekedési folyosók. Szintén nem oldódott meg, sőt a növekvő beépítettség miatt csak fokozódott a Mecsekoldal közlekedésének problémája. Az utak szűk keresztmetszete számos helyen nem teszi lehetővé a kétsávos utak kialakítását és megnehezíti a tömegközlekedés megszervezését.

Összefoglalás

Pécs város közlekedése természetes módon igazodott a városszerkezethez, a viszonylatok kialakulását a lakóterületek és munkahelyek elhelyezkedése alapvetően határozta meg. Az autóbusz-közlekedés nagy előnye volt, hogy gyorsan és költséghatékonyan tudott alkalmazkodni a változó és növekvő igényekhez. A fejlődést elsősorban az állam centralizációs törekvései eredményezték, ami helyi szinten a lakásépítés és a népességnövekedés számain követhetők nyomon. A kötött pályás közlekedés fejlesztésének magas beruházási igénye miatt nem tudott fennmaradni a villamos-, és kialakulni a troliközlekedés a városban. Az 1950-es és 1960-as évek pécsi tömegközlekedésének fő problémája a gépjárműpark bővítése és üzemben tartása volt. Az 1970-es és 1980-as évekre már a közúthálózat áteresztő képessége, a közúti forgalom gyors növekedése jelentette a fő problémát. Ezeket a jelentős infrastrukturális beruházások és a forgalom-

⁴² ROSZPRIM 1998. 55.

szervezés megújítása ellenére sem sikerült megoldani. 1990-re kialakultak a városszerkezet fő elemei és az ehhez illeszkedő tömegközlekedés infrastruktúrája. A társadalmi és gazdasági változások új kihívásokat hoztak a város közlekedésében is, de a városszerkezetből adódó problémák (vasút elválasztó szerepe, kelet-nyugati közlekedési folyosók kapacitása, Mecsekoldal megközelíthetősége) továbbra is kihívást jelentenek a közlekedés és ezen belül a helyi tömegközlekedés megszervezésében.

Források

Csorba Győző Könyvtár Helyismereti Gyűjtemény (CSGYK HGY)

- PA 1145 *Pécs térképe utcajegyzékkel.* [Pécs megyei jogú város]: [Pécs belső területe] (1957). Pécs, 1960.
- PA 1832/1967 *Autóbusz menetrend Pécs város helyi járatairól: érvényes 1967. január 1-től.* [Pécs], [1966].
- PA 1832/1973 *Autóbusz menetrend Pécs város helyi járatairól: érvényes 1973. október hó 28-tól.* [Pécs], [1973].
- PA 1832/1979 *Autóbusz menetrend Pécs város helyi járatairól: érvényes 1979. szeptember 2-től.* [Pécs], [1979].
- PA 2272 *Menetrendi tájékoztató Pécs város helyi és helyközi járatairól: érvényes 1985. szeptember 2-től.* [Pécs], [1985].
- PD 2362 *Pécs közforgalmú közlekedési hálózatának fejlesztése. Összeáll.: UVATERV. [Budapest], 1979., térkép melléklettel*

Népszámlálások – Központi Statisztikai Hivatal (KSH)

- KSH 1949 *1949. évi népszámlálás 1. Előzetes adatok.* Budapest, 1949.
- KSH 1960 *1960. évi népszámlálás 5. Demográfiai adatok.* Budapest, 1962.
- KSH 1970 *1970. évi népszámlálás 9. Baranya megye és Pécs adatai II.* Budapest, 1972.
- KSH 1990 *1990. évi népszámlálás 4. Baranya megye adatai.* Budapest, 1992.

Irodalom

- ADONYI 1961 ADONYI Károly: A helyi és távolsági autóbuszközlekedés kérdései. In: ERDÉLYI Ernő (szerk.): *Az épülő Pécs városrendezési kérdései.* Pécs, 1961. 186–190.
- CSALÁNOSI 1982 CSALÁNOSI Sándor: *Pécs funkcionális településmorfológiai sajátosságainak fejlődése és jelenlegi képe.* Pécs, 1982.

-
- ERDŐSI 1968 ERDŐSI Ferenc: *A pécsi városszerkezet fejlődése és a városrészek funkcióinak alakulása a kapitalizmus korában*. Pécs, 1968.
- HAJDÚ 1996 HAJDÚ Zoltán: Pécs az országos település- és településhálózat-fejlesztési politikában (1949–1989). In: VONYÓ József (szerk.): *Tanulmányok Pécs történetéből* 2–3. Pécs, 1996. 37–52.
- HÁMORINÉ 1979 HÁMORINÉ MÁGORI Judit: Pécs tömegközlekedésének távlati fejlesztése. *Pécsi Műszaki Szemle*, 24. (1979):3. 5–11.
- LOVAS 1979 LOVAS Attila: A közforgalmi közlekedési hálózat felülvizsgálatának szükségessége Pécsen. *Pécsi Műszaki Szemle*, 24. (1979):3. 2–3.
- ROMSICS 1999 ROMSICS Ignác: *Magyarország története a XX. században*. Budapest, 1999.
- ROSZPRIM 1998 ROSZPRIM Nándor (szerk.): *Fél évszázad: A Pannon Volán Autóbusz-közlekedési Részvénytársaság múltja és jelene*. Pécs, 1998.
- SZABÓ 1979 SZABÓ Éva: Pécs város tömegközlekedési igényprognózisa 1985-ig. *Pécsi Műszaki Szemle*, 24. (1979):3. 18–22.
- SZAKONYI–
TEGZES 1979 SZAKONYI Lajos–TEGZES Béla: *Pécs helyi közlekedésének fejlődése (villamos, autóbuszjáratok alakulása, kifejlődése 1913-tól napjainkig)*. Kézirat. Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Könyvtára, [1979]. K79.
- SZAKONYI et al. 1965 SZAKONYI Lajos et al.: *Pécs tömegközlekedése (munkabizottsági zárójelentés)*. Közlekedéstudományi Egyesület Pécsi Szervezetének Munkabizottsága, 1965.
- TRÓCSÁNYI 2006 TRÓCSÁNYI András: Pécs városszerkezetének változása, a kulturális főváros projekt térformáló hatásai. In: KERTÉSZ Ádám–DÖVÉNYI Zoltán–KOC SIS Károly (szerk.): *III. Magyar Földrajzi Konferencia. Absztrakt kötet*. Budapest, 2006. 12.