

LEGSIKERESEBB KÖZLEKEDÉSI SZAKPOLITIKÁNK KÉSEI UTÓÉLETE ¹

Fleischer Tamás

Egy szakpolitika sikeréhez elengedhetetlen, hogy világosan megfogalmazott célkitűzése legyen, és a szakmai megállapításai következetesen e célok elérésére irányuljanak. Mindezeknek a követelményeknek maradéktalanul megfelelt az 1848 januárjában a Helytartótanács keretei között Széchenyi István vezetésével 'A magyar közlekedési ügy rendezéséről' címmel kidolgozott közel 150 oldalas dokumentum.

Széchenyi világosan látta, hogy a vasút az az új technikai eszköz, amely képes az ország különböző térségeit egy közös nemzetté összekapcsolni. Külföldi példák alapján úgy találta, hogy ezt az egységet egy nyomatékosan Budapest központú rendszerrel érheti el, egyrészt felvirágoztatva a nemzet fővárosát, másrészt képessé téve arra, hogy a fejlődés eredményeit szétsugározza az egész országra. Fontos szakmai iránymutatást jelentett, hogy a falvak közötti töredékes útszakaszok helyett a fővonalaknak egyenes vonalvezetéssel a kijelölt nagyobb célpontokat kell összekapcsolniuk.

Annak ellenére, hogy az építés kezdete a szabadságharc leverése utáni sötét korszakra esett, a tervet fizikai formájában is a leírtak szerint valósult meg, és hatásaiiban kétségkívül elősegítette azt, hogy a következő fél évszázad az ország fejlődésének az aranykorszakává váljon, az egy várossá egyesült Budapest pedig a századfordulóra közel milliós központtá alakuljon.

A vasúthálózat fejlesztése mellett már 1851-től megindult a későbbi közúti főhálózat alapját képező birodalmi úthálózat kiépítése. Ugyancsak a főhálózatokra vonat-

¹ Budapest 150 – Balaton 160: A főváros és a magyar tenger a társadalmi térben: Területfejlesztési szakmai konferencia a Balatoni Integrációs és Fejlesztés Ügynökség és a MTA Regionális Tudományok Bizottsága Területpolitikai Albizottsága szervezésében. Balatonfüred, 2024. január 26..

