

Előzmények és tanulságok a vasúti ingatlanfejlesztés történetéből • 1. rész

Köller László

e-mail: laszlo.koeller@gmail.com

Absztrakt

A cikksorozat a vasúti területek ingatlangazdálkodásáról szól a rendszerváltozástól napjainkig. A piacgazdaságban az ingatlan szerepe visszanyerte a gazdaságban a hagyományos szerepkörét, jelentősége a vasúti területek használatában is megnőtt. Ennek alapján a cikk bekívánja mutatni a vasúti ingatlangazdálkodás szerepkörét és célkitűzéseinek változásait a kezdetektől a komplex vasút- és ingatlanfejlesztési tervek kidolgozásáig. Konkrét példákon keresztül ismerteti a vasúti területek hasznosítási kérdéseit és az ezekből levonható tanulságokat. Külön csoportban kerülnek tárgyalásra a vasútállomások, személypályaudvarok és az ettől némileg eltérő adottságú árufuvarozási területek, rendezőpályaudvarok területének hasznosítási tervei és azok eredményei, kudarcai. A cikksorozat végén a konkrét példák alapján összefoglalásra kerülnek az eddigi gyakorlatból levonható általános következtetések, javaslatok, aminek aktualitását adja a sajtóban utóbb elhíresült Rákosrendező térségi barnaövezeti fejlesztési program.

Az 1. részben a vasúti ingatlanfejlesztés általános kérdései és a konkrét példák közül a Nyugati pályaudvar bemutatása szerepel.

Kulcsszavak: vasúti ingatlangazdálkodás, kincstári tulajdonú vasúti területek, részvénytársasági tulajdonú vasúti területek, vasúti területek ingatlanhasznosítása, vasúti barnaövezetek, komplex vasút- és ingatlanfejlesztési tervek, vasúti területek integrálása, vasút és területfejlesztés

DOI:<https://doi.org/10.24228/KTSZ.2025.4.2>

1. AZ INGATLANGAZDÁLKODÁS ELŐZMÉNYEI

A magyar vasúti hálózat az európai fejlődéssel összhangban a 19. század második felében épült ki az akkori korszak technikai, vasútüzemi igényeinek megfelelően. Az így kiépült gerinchálózat folyamatosan bővülve képes volt betölteni az iparosodó társadalom igényeit, egyben mintegy motorját képezte a korabeli fejlődésnek. Napjainkra a vasút társadalmi szerepe ugyan módosult, de továbbra is meghatározó a közlekedési munkamegosztásban. Ugyanakkor a vasúti személy- és áruszállítási igények változása és a technikai fejlődés együtt lényegesen módosította a vasútüzemi technológiát és ezzel összefüggésben a vasúti területek használatát. A vasútvillamosítás általánosabbá válása, az ütemes közlekedési rendszer megjelenése, a motorvonatok fokozatos elterjedésével az ingavonati rendszerre való áttérés, új vonali és állomási biztosítóbereendezések telepítése, automatizálás, az áru fuvarozási trendek és az elegyrendezési technológiák megváltozása mind visszahatnak a területgazdálkodásra is. A változások hatása különösen a 20. század második felétől volt tapasztalható. Az 1989-től bekövetkezett társadalmi-gazdasági rendszerváltozás e területeket is alapjaiban érintette.

Ezek a folyamatok tették szükségessé a vasúti ingatlangazdálkodás, ezen belül a terület-használat újragondolását. A MÁV ingatlangazdálkodási szervezetének követni kellett az átalakulásokat. Első lépésként a zártkörű részvénytársasággá alakulást a korábban homogén vasúti ingatlanvagyonra a kincstári és részvénytársasági tulajdonra való szétválasztással oldották meg. Az alapelv, hogy a vasútüzem közvetlen lebonyolításához tartozó területek kerültek a kincstári vagyonba, míg a kiszolgáló létesítmények és egyéb funkciók területei részvénytársasági tulajdonba.

A vasútüzemi technológiaváltás lehetővé, sőt sürgetővé tette a vasúti ingatlanhasznosítás alapelveinek kidolgozását. A technológiai fejlődés révén jelentős, a továbbiakban a vasútüzem számára nem szükséges területek szabadultak fel, el kellett kerülni az elavult vasútüzemen alapuló területpazarló gazdálkodás konzerválását.

A jól szervezett ingatlangazdálkodás, mint jelentős tartalékforrás javítja a vasút gazdaságosságát, és az ingatlanhasznosítási bevételeken túlmenően átfogó projektekkel a város- és vasútfejlesztési érdekek egyesítésével a vasút versenyképességét fokozzák.

A vasúti területek ingatlanhasznosítási szempontból három fő csoportba oszthatók:¹

1. 1. Nyíltvonali területek

A nyíltvonali területek alapvetően a vasúti pálya és tartozékai helybiztosítására szolgálnak, így amíg forgalom van ezek a területek nem idegeníthetők el. Területhasznosításra a vonalas jellegből eredően csak korlátozottak a lehetőségek, elsősorban a nyomvonal menti kiszögelések, mint pl. funkcióját veszített vasúti őrházak, a megszűnt vasúti átjárók körzete vagy az egyéb okból már a vasútüzemhez nem szükséges területsávok jelentettek lehetőséget. Az ingatlangazdálkodás első körében ezek felmérésre kerültek, és ingatlanrendezésük folyamatosan megtörténik. Ezek a sávok a párhuzamos utak szélesítésénél, a kerékpárutak elhelyezésénél jöhetnek számításba. Korlátozó tényezőt jelent a vasúttal párhuzamos különféle vezetékek helyzete. Jellemzően ezek a területek MNV Zrt. tulajdonában vannak, és kezelője a vasúttársaság, összességében ingatlanhasznosítási szempontból érdektelenek.

1. 2. Állomási és megállóhelyi területek

Ingatlanhasznosítási szempontból a legjelentősebbek az állomási és megállóhelyi területek. E téren jelentős területtartalékokkal, alulhasznosított területekkel számolhatunk, egyben jellegükönél fogva többnyire a település szempontjából központi helyet foglalnak el, és jó lehetőség kínálkozik a városszerkezetbe való beillesztésre. Az ingatlanhasznosítás kezdetén alapvetően rövid távú és elsősorban bérleti hasznosítás volt a jellemző akár a technológiaváltás miatt felszabaduló területekre, akár az utasforgalmi épületek kihasználatlan részeire vonatkozóan. A bérleti szerződések ugyan bevételt képeztek a vasút gazdálkodásában, de a hosszú távú érdekeket figyelmen kívül hagyó, kellően nem előrelátó

1 A hazai közlekedési hálózatok hatékonysága, versenyképessége növelésének lehetőségei a nemzetközi tapasztalatok alapján" (HAVER) 2003. MTA Világgazdasági Intézet

módon megkötött szerződések későbbi fejlesztések akadályát is képezhetnék. Első körben a könnyen felszabadítható ingatlanrészek kerültek bérlet vagy elidegenítés útján hasznosításra, amelyek közül a leghasznosabbnak az állomási, megállóhelyi területek mentén kialakított P+R és B+R parkolóok telepítése bizonyult, gyakran az önkormányzatokkal közös fejlesztésként. Erre az áru fuvarozási technológia megváltozása révén a korábbi rakodóterületek és rakodók területének felszabadulása adott a legtöbb esetben lehetőséget és főleg az elővárosi forgalmat lebonyolító vonalakon egyben jelentős utasforgalmi vonzerőt képez a vasút számára.

1. 3. Üzemi területek

A vasút egyben ipari húzóágazat is volt, a vasúti létesítmények gyártására, karbantartására szakosodott üzemek telepítésével. Ma ezek egy része kihasználatlan kapacitással rendelkezik, funkcióváltásra, sőt sok esetben bezárásra is sor került. Ilyen üzemi területet képeznek a járműjavító bázisok, gépészeti létesítmények vagy pl. a vasúti kertészetek, amelyek az adott településen egységes tömböt képeznek, és ingatlanhasznosításukra funkcióváltás esetén kerülhet sor. Ezek a létesítmények döntően a települések külső övezeteiben az ún. barna övezetben helyezkednek, amely átalakuló övezetben a funkcióváltásra kijelölt vasúti ipari létesítményeknek is szerepük van. Átfogó fejlesztési program hiányában ugyanakkor ezeknek a területeknek, létesítményeknek csak a bérleti hasznosítása jellemző, ami a rövid távú érdekek miatt az ingatlan fokozatos leamortizálásához vezet.

2. KOMPLEX VASÚT- ÉS INGATLAN- FEJLESZTÉSI TERVEK KIDOLGOZÁSÁNAK SZEMPONTJAI²

Az ingatlangazdálkodás „hőskorának” tapasztalatai hozták meg az igényt a hosszú távú célokat alapul vevő komplex vasút- és területfejlesztési tervek kidolgozására, mivel hatékony és versenyképes ingatlanfejlesztés csak az adott település területfejlesztésével összhangban dolgozható ki eredményesen. Erre elsősorban a nagyforgalmú vasútállomások, a lecsökkent

kapacitású vagy üzemben kívüli rendezőpályaudvarok és a használaton kívüli üzemi létesítmények alkalmasak.

2. 1. A vasúti területek településszerkezeti adottságai

A kiépítés időszakában a vasút a korszak meghatározó alpinfrastruktúráját jelentette, ami alapja volt az adott város, település gazdasági, ipari, közigazgatási és kulturális fejlődésének. A gyorsan kiépült vasúti infrastruktúra ma behálózta a főváros és a vidéki nagyvárosok területét, törekedve arra, hogy a megépült állomások, fejpályaudvarok az utasokat a város belső területéig elvigyék, amely lehetőség utaslogisztikailag kedvező.

Ugyanakkor a vasúthálózat kiépülése óta a városszerkezet a nagyvárosokban jelentősen megváltozott. A vasút közelsége pozitív tényezőként jelentett a befektetők számára, emiatt a túlnyomórészt beépítetlen területeken át vezetett vasútvonalak környezete fokozatosan beépítésre került. A külső övezetekben a vasúti szállításra berendezett ipari létesítmények nem okoztak városszerkezeti gondot, sőt már a 19–20. sz. fordulójától megkezdődött a vasúti területek mentén a lakóövezetek létesítése a jó közlekedési lehetőség, később az alacsonyabb telekár miatt. Ez a tendencia elsősorban a fővárosra és a megyeszékhelyek többségére vonatkozik.

Napjainkra a vasútvonalakra való ráépülés elsősorban környezetvédelmi gondot jelent, amit tovább terhel a külső övezetben lévő összefüggő ipari telepek funkciómódosulása. Ennek oka, hogy a volt ipari üzemek területén gyakran lakóparkok, új lakóövezetek létesültek a vasúttal párhuzamos területeken. Ezekre a helyszínekre fokozottan érvényes, hogy az új létesítmények építetőjének a feladata a vasútüzemből eredő környezeti hatások kivédése, ami az új létesítmény megfelelő távolságban való elhelyezésével, tájolásával, szükség esetén zajvédő szerkezetek létesítésével érhető el.

Ma a vasút egyrészt tovább őrzi és a tervezett elővárosi fejlesztések révén növelheti érték- növelő szerepét egy-egy adott körzet személy- és áruszállítási funkciója révén, másrészt a

2 A budapesti személypályaudvarok, kiemelt állomások komplex vasút- és ingatlanfejlesztési javaslata 2004. MÁV Zrt. Vezérgazgatóság Fejlesztési és Forrásallokációs Főosztály

beépítettség révén egyre fokozódó elválasztó és környezeti befolyása miatt értékcsökkentő hatása is van. Sok esetben a város túlnötte vasúthálózatát. Ez az ipari övezetek funkciómódosulásával tovább erősödik.

A motorizáció rohamos fejlődésével, a közúthálózat volumene és terhelése dinamikusan növekszik, emiatt a szintbeni közúti–vasúti keresztvezetések nagy száma egyre több gondot okoz.

Ugyanakkor nem támogatható a vasút kitelepítése a városból, hanem korszerű eszközökkel a városszerkezetbe való integrálást kell biztosítani, aminek eszköze a komplex vasúti és ingatlanfejlesztési tervek elkészítése. Ez közös érdeke az utazó közönségnek, a vasúti környezetben élőknek, az adott településnek és a vasútnak egyaránt.

2. 2. A komplex ingatlanfejlesztési tervek kidolgozásának előfeltételei és módszere

A komplex ingatlanfejlesztési tervek készítésével érintett kiemelt állomások, fejpályaudvarok esetében elsődrendű feladat a pályaudvar távlati szerepének tisztázása. Ennek ismeretében el kell készíteni az állomás távlati vasútfejlesztési tervét, amely rendezi a pályaudvar végleges vágányhálózati képét, megadja az ehhez szükséges fejlesztési (visszafejlesztési) területet.

Ezzel párhuzamosan meg kell határozni a pályaudvaron, állomáson nem nélkülözhető vasúti funkciókat. Fel kell mérni az adott vasúti területen a meglévő funkciókat, és csoportosítani a következők szerint:

- a pályaudvar, állomás működtetéséhez nélkülözhetetlen, helyben biztosítandó funkciók,
- a pályaudvar, állomás területétől független, de pótlandó, megmaradó funkciók,
- pótlás nélkül megszüntethető funkciók és kihasználatlan területek.

A pályaudvar, az állomás vasútfejlesztési terve és funkcióvizsgálata alapján lehet kezdeményezni az állomás közvetlen környezetére is kiterjedő szabályozási terv elkészítését, ami a vasútüzemi kérdések – mint alapadottság – tisztázása után lehetővé teszi a hasznosítható területek városszerkezetbe való beillesztését. Általános

tapasztalat, hogy az egyes pályaudvarokon, állomásokon nincs közvetlen hasznosítható terület. A legtöbb vasúti területszáv valamilyen funkcióval rendelkezik, így felhasználásuk pótlási, kitelepítési költségek nélkül nem kalkulálható. Ugyanakkor tény, hogy a funkcióval kitöltött területek zöme alulhasznosított és rossz a kihasználtságuk, és akár helyben akár más vasúti területen való pótlásuk kisebb területen is megoldható.

A városszerkezetileg értékes belső övezetekben a ma alulhasznosított területek feltárásán kívül a városszerkezetbe való integrálás másik módja a pályaudvar, állomás felülépítése. Ebben az esetben az előzőekhez hasonlóan kell eljárni, de jóval nagyobb körütekintéssel, mivel egy felülépítés után a vágányhálózat utólagos korrekciójára, módosítására nem lesz mód. A vágányhálózati terv kidolgozásánál már figyelembe kell venni a felülépítés szempontjait, és a vágány elrendezésnél biztosítani kell ehhez az építéshez szükséges pillérkiosztás helyigényét. Fontos a vasútépítési és városfejlesztési munkák ütemezhetőségének, megvalósíthatósági szakaszokra való bontásának meghatározása, mivel ez lényegi befolyással van a közös vasúti-, városfejlesztési projekt gazdaságosságára.

Ezek előre bocsajtása mellett vizsgáljuk meg, vajon adottak-e a vasútfejlesztési feltételek a barna övezeti hasznosításra. Elmondható, hogy a kiemelt vasúti csomópontok szinte mindegyike rendelkezik vasútfejlesztési koncepcióval, tervvel, a fővárosi vasúthálózatnak minden időszakban volt átfogó vasútfejlesztési stratégiája. Ennek alapidokumentuma a fővárosban a Budapesti Vasútfejlesztési Koncepció és továbbfejlesztett változatai. A koncepció fontosságát jelenti, hogy korábban ezt a közlekedési tárca, a MÁV és a Főváros közösen fogadta el. Az újabban készült koncepciókra ez ugyan már nem mondható el, de minden esetben egyeztetésre került sor az egyes szereplők között. Néhány példa az elmúlt évekből: MÁV Zrt. vállalati szinten kidolgozott elővárosi koncepció, rendezőpályaudvari koncepció, majd ezek alapján a tervezői konzorciumok által készített S-Bahn Koncepció, Nemzeti Közlekedési Stratégia és Országos Vasútfejlesztési Koncepció, Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS). A koncepciók készítése mellett természetesen szükség van a részletesebb tervekre.

Néhány példa a közelmúltból a vasúti barna övezetek feltárását is szolgáló műszaki tervekre: Nyugati vonalcsoporthoz engedélyezési terve, Keleti vonalcsoporthoz tanulmányterve, V0 projekt MT, NSV budapesti átvezetés EMT, nyugat-magyarországi masterplan, kelet-magyarországi masterplan. Természetesen ezek a koncepciók, stratégiák nem pótolják a pontos vágánygeometriát, így területhasználatot megszabó részletes műszaki tervek elkészíttetését sem.

Ezek előre bocsajtása után nézzük meg, hogy az elmúlt években – a teljesség igénye nélkül – milyen komplex vasút- és ingatlanfejlesztési tervek, esetenként projektek születtek, és melyek ezek tanulságai. Elsőként a személypályaudvarok ingatlanfejlesztési lehetőségei, majd külön fejezetben az ettől kissé eltérő rendezőpályaudvari és üzemi területek hasznosítási lehetőségei kerülnek bemutatásra.

3. SZEMÉLYPÁLYAUDVAROK, KIEMELT VASÚTI CSOMÓPONTOK KOMPLEX VASÚTI- INGATLANFEJLESZTÉSI VIZSGÁLATAI

3. 1. Nyugati pályaudvar – siker és kudarcok

A komplex vasút- és ingatlanfejlesztési tervek közül elsőként a Nyugati pályaudvar kerül ismertetésre, mivel itt érdemi megvalósulásról is beszámolhatunk, továbbá hazánkban egyedülállóként itt került sor vágányzóna felülpépítésére, továbbá a legszerteágazóbb, legtöbb tanulságot adó kezdeményezések itt történtek. A pályaudvar fejlesztése azonban csak kisméretben teljesült, a további próbálkozások és tervek viszont számos tanulsággal szolgálnak.

Budapest-Nyugati pályaudvar a Budapest–Vác–Szob és a Budapest–Cegléd–Szolnok–Nyíregyháza, valamint az azokból kiágazó vonalak, mint az esztergomi, veresegyházi és a lajosmizsei vonalak budapesti végpontja. Az agglomerációs utasforgalom lebonyolítása mellett részt vesz a nemzetközi, illetve a belföldi távolsági forgalom lebonyolításában is. A nemzetközi és IC forgalom mértéke a mindenkori menetrendi szerkezet szerint módosul, de állandó tényezőnek lehet venni a pályaudvar forgalmi összetételében az elővárosi forgalom meghatározó szerepét.

A pályaudvar tömegközlekedési kapcsolatai jók, városszerkezeti adottsága a nemzetközi szakirodalomban is példaértékűként szerepel. A pályainfrastruktúra az időszakonként megtörtént felújítások ellenére átépítésre szorul, az infrastruktúra elemek közül a legkritikusabb az avult biztosítóberendezés, aminek cseréje csak komplex infrastruktúra-fejlesztés keretében hajtható végre. A pályaudvar vágányhálózata és területhasználata jórészt ma is őrzi még a kiépítéskori állapotot, ami területpazarló módon az akkori technológiának megfelelően legyezőszerűen szétterülő vágányhálózattal, tolási mozgások miatt sok tárolóvágánnyal és ma már nem használatos kiszolgáló létesítményekkel valósult meg.

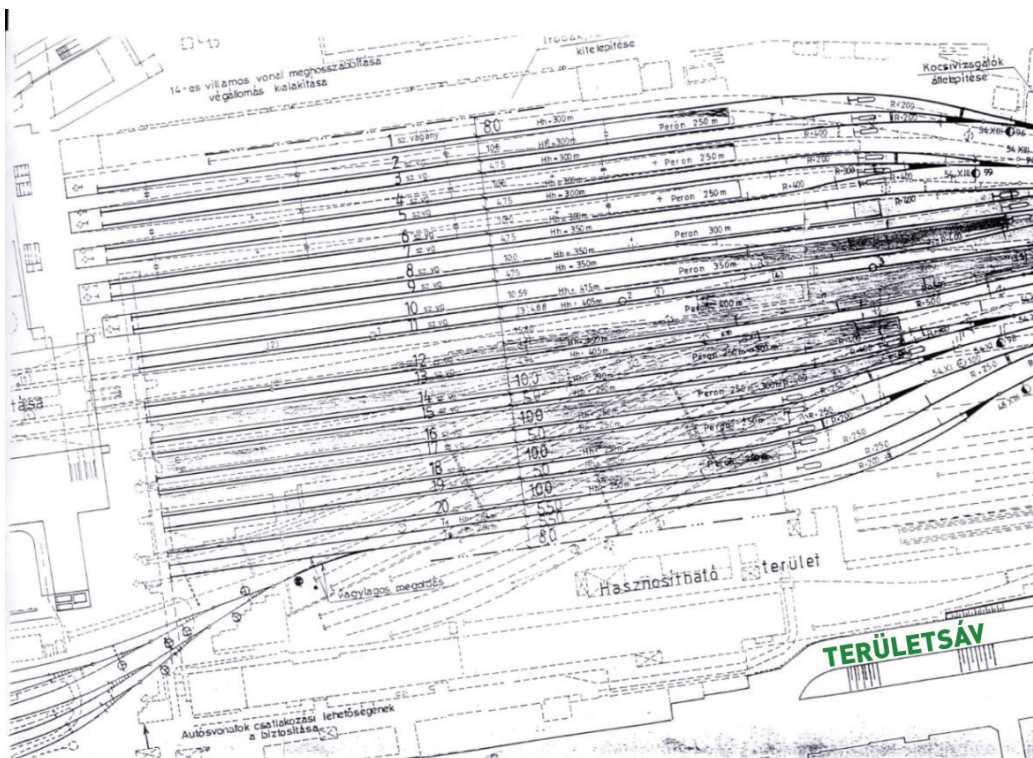
A pályaudvar fejlesztése:

3. 1. 1. Kezdetek

A pályaudvar átépítésére több fejlesztési terv, koncepció készült, amelyeknek alapját a 270/1997. számú tanulmányterv adja, 20 peronos vágánnyal 251-415 m-es használható hosszakkal. A terv megoldja a peronos vágányok végleges helyükre kerülését, illeszkedik a távlati vonali fejlesztési koncepciókhoz – ceglédi irány III., IV. vágány csatlakoztatása –, biztosítja a forgalom által igényelt tárolókapacitást és az ingavonati rendszerű közlekedés feltételezésével egyben ingatlanfejlesztésre alkalmas területeket szabadít fel (1. sz. ábra)

3. 1. 2. WESTEND projekt

Ez a terv tette lehetővé a WESTEND fejlesztést és a pályaudvar mindkét oldalán további ingatlanhasznosítási területsávok biztosítását. A WESTEND projekt keretében értékesítésre kerültek a Váci úti oldalon felszabadítható területek, továbbá elsőként itt valósult meg felülpépítéssel párosult ingatlanhasznosítás (2. sz. ábra). A fejlesztés keretében az elővárosi funkciót betöltő 1-6. sz. vágányok kerültek a végleges helyükön átépítésre, míg fölötté tetőterasz és parkoló került kiépítésre. A projekt városképi eredménye, hogy az intenzív beépítéssel a Váci út vasút felőli oldala integrálódott a városszerkezetbe, a korábbi, belső városias területbe nem illeszkedő kereskedelmi telep felszámolásával.



1. sz. ábra: Nyugati pu.270/997 fejlesztési terv részlet (forrás: MÉLY-KÖZ Kft.)



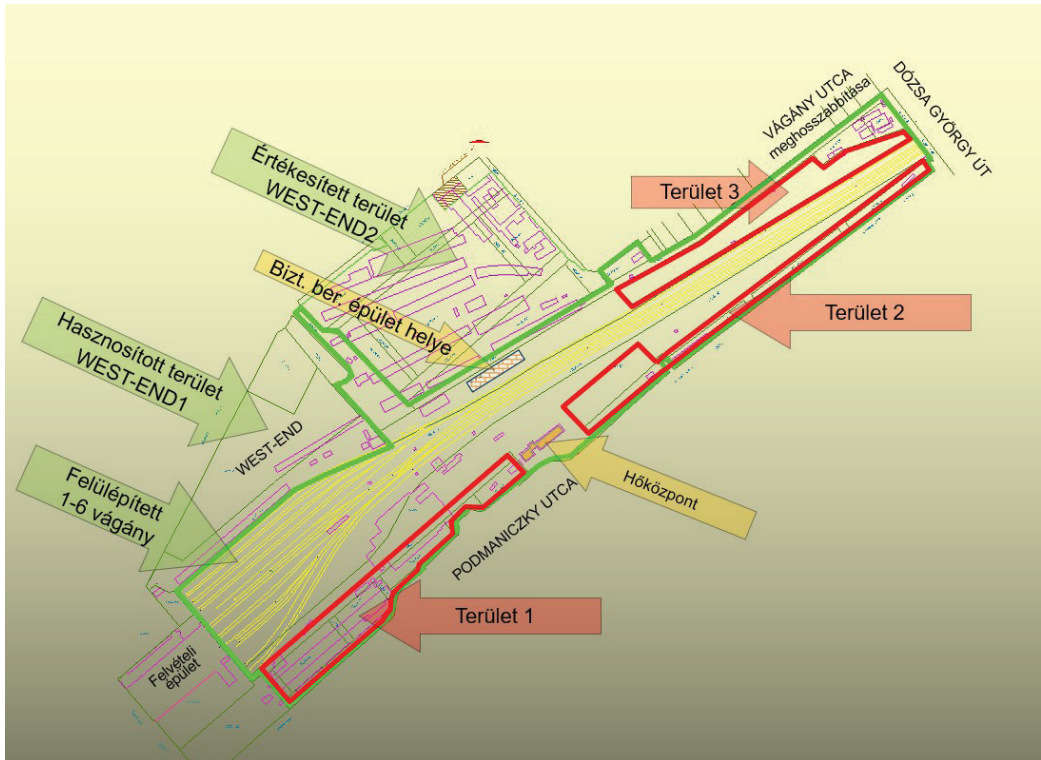
2. sz. ábra: Nyugati pu. felülépített vágányok, tetőterasz és parkoló a vágányok fölött (forrás: saját)

A felülépítés érdekében a korábbi vasútfejlesztési terv aktualizálásával véglegesítésre került a pályaudvar vágányhálózata az 1–6. vágányok és a rendezési tervben előirányzott további felülépítési lehetőségekkel a pillérkiosztásnak megfelelő vágánykiosztással. A vasútfejlesztési terv és az ezen alapuló Kerületi Szabályozási Terv

(KSzT) három további ingatlanhasznosítási területet tárt fel (3.sz. ábra):

1-es terület: Podmaniczky utcai oldal felvételi épület Ferdinánd híd közötti szakasz

Az ingatlanhasznosítási területen műhelyek, irodák, a kormányzati motorszín és vágányai,



3. sz. ábra: Nyugati pu. ingatlanfejlesztése a WESTEND időszakában (forrás: saját)

valamint 7 tároló-tisztítógátány volt. Ezek egy része nem kapcsolódott szorosan a vasútüzemhez (anyagellátó központ, pályafenntartási főnökség, a nagyrészt már funkcióját veszített központi osztószertár épületei). A vasúti vágányok a fejlesztési terv szerint megszüntetésre kerülhetnek és az ingatlanfejlesztéshez szükséges terület felszabadításához a vágányok a teljes kiépítés előtt is visszabonthatók.

2-es terület: Podmaniczky utcai oldal Ferdinánd híd Dózsa György út közötti szakasz

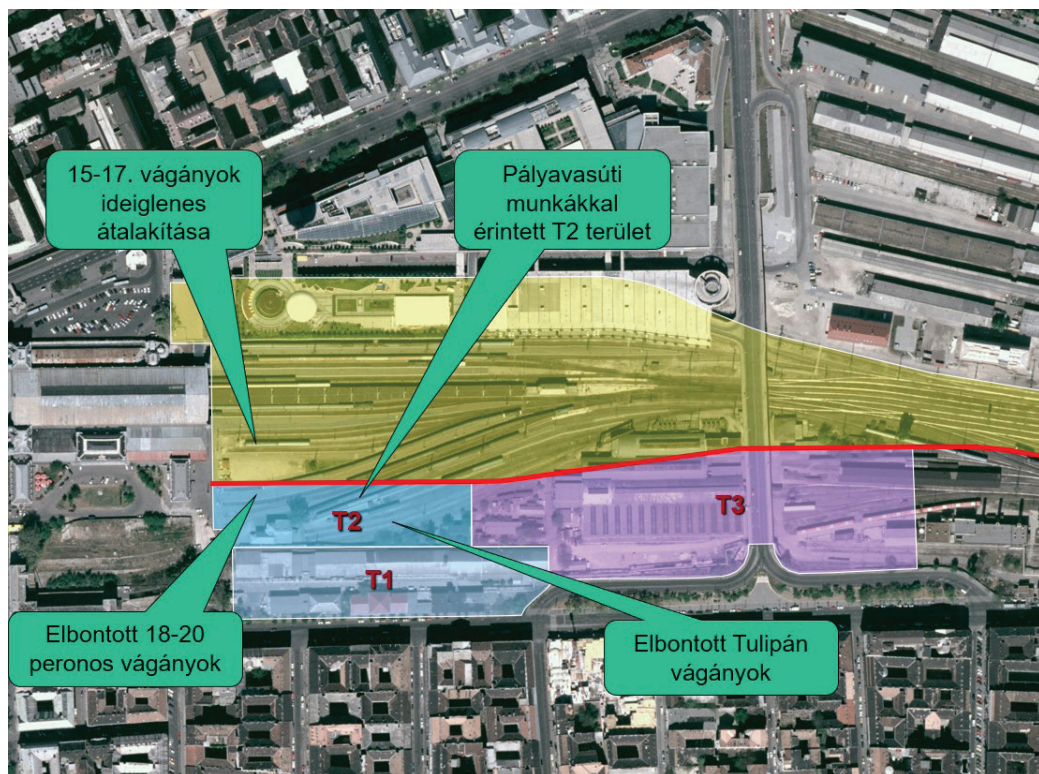
A KSzT a Podmaniczky utca mentén a beépítés folytatásával kívánja elérni a vasúti terület építészeti lezárását és egységes városi utcakép kialakítását. A hőközpont és a Dózsa György út közötti elkeskenyedő területsávban raktárak irodák, a MÁV Jegynyomda, üzemelő vágányok, valamint bérbe adott terület voltak. A beépítés a vágányhálózat helyén csak az állomási rekonstrukció megvalósítása után ütemezhető.

3-as terület: Vágány utca menti terület a Ferdinánd híd – Dózsa György út között

A vasútfejlesztési terv a Vágány utca mentén is szabadít fel a Dózsa György út felé kiszélesedő területsávot ingatlanfejlesztésre, amit a lecsökkenthető tárológátány kapacitás tesz lehetővé, az ingavonati közlekedésre való áttérés előfeltételével. A területsáv döntő része a KSzT előírása szerint a Vágány utca meghosszabbítására használható fel, övezeti besorolása is közlekedési célú maradt (KLVA).

3. 1. 3. Kormányzati Negyed projekt

A WESTEND beruházást követően újabb lépést a Kormányzati Negyed létesítésének ötlete hozott a pályaudvar életében. A Podmaniczky utca mentén, a KSzT szerinti 1-es ingatlanhasznosítási területen tervezett épületkomplexum létesítéséhez aktualizálásra került a pályaudvar fejlesztési terve. Itt jól megmutatkoztak a beruházói és a vasútüzemeltetói érdekelletetek. Készültek 14-16-18-20 vágányos változatok, végül a 18 vágányos lett a kompromisszum, és meghatározásra került a felszabadítható terület határa, amely



4. sz. ábra: Nyugati pu. Kormányzati Negyed projekt előkészítő munkái (forrás: saját)

határvonal a mai napig érvényes a pályaudvar menti barna övezeti hasznosítások terén. A fejlesztés számolt az átépítésre kerülő forgalmi vágányok és a tárolóvágányzóna felülépítési lehetőségével, aminek helyigényét a tervezett vágánygeometria biztosította.³

A projekt a terület jogi rendezése, MNV Zrt.-hez való kerülése, a pótlási, kitelepítési és vágány átalakítási munkák elvégzéséig, valamint a beépítés nemzetközi tervpályázatáig jutott el. Az előkészítő munkák során a fejlesztési terület biztosításához elbontásra kerültek a területet metsző 18-20-as peronos vágányok, pótlásukra pedig kiépítették a 15-17-es ideiglenes vágányokat (4. sz. ábra), mivel végleges helyükre csak a végleges állomási geometria megvalósításával kerülhettek volna.

A nagyszabású terv „zöld” településfejlesztési célokat is kitűzött, amelyet az épületekre kiírt nemzetközi tervpályázat eredménye, valamint

a felülépítendő vágányzóna zöldövezeti hasznosítása tükröz, megteremtve a vasút által választott két területsáv közötti környezetbarát átjárási lehetőséget. A városszövethöz való illeszkedést az 5. sz. ábra látványterve szemlélteti. Módosult a terv szerint a közúti átvezetés is a Ferdinánd híd helyett térszint alatti kialakítással. A projekthez így számos kapcsolódó fejlesztés társult, amelyek jelentősen növelték a létesítmény tervezett forrásigényét. Ez közrejátszott a projekt elhalásában.

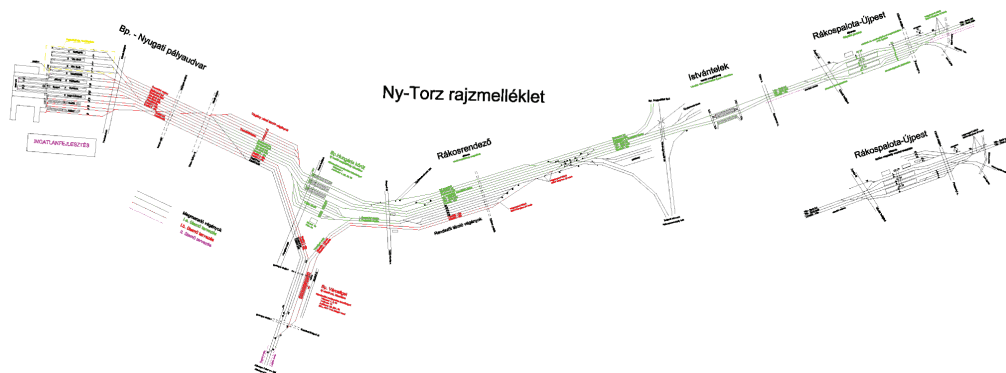
3. 1. 4. „S-Bahn koncepció

A budapesti elővárosi vasúti forgalom továbbfejlesztését szolgáló ún. „S-Bahn” koncepció megalapozásként a MÁV Zrt. kidolgoztatta Nyugati vonalcsoport I/A és I/B ütem néven a vasútvonal fővárosi bevezető szakaszának átfogó fejlesztési tervét. Ez a fejpályaudvar fejlesztésén kívül tartalmazza a becsatlakozó

³ Budapest-Nyugati pályaudvar Kormányzati Negyed létesítésével összehangolt rekonstrukciója 2007. MÁV Zrt. Vezérigazgatóság Fejlesztési Főosztály



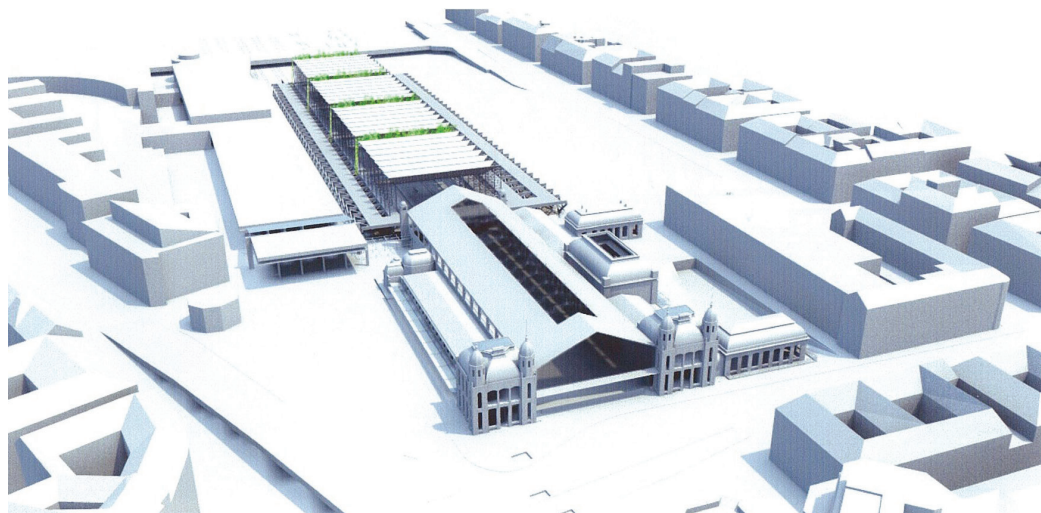
5. sz. ábra: Kormányzati Negyed látványterve (forrás: Építészfórum)



6. sz. ábra: Nyugati vonalcsoport fejlesztési terve (forrás: GEOVASÚT Kft.)

vasútvonalak kritikus szakaszainak fejlesztését is: Budapest-Nyugati pu /bez/ - Rákospalota-Újpest /bez/, ill. a ceglédi irányban Városliget mh /bez/, szakaszokat. A fejpályaudvari rekonstrukció ugyanis önmagában nem képes megoldani a bevezető vonalszakaszok kapacitásproblémáját (6. sz. ábra).

Építési ütemezési szempontból célszerűen az I/A ütemmel a Hungária körútnál tervezett új vasúti megálló és Rákospalota-Újpest közötti szakasszal indítandó a rekonstrukció, majd ezt követi az I/B ütem a fejpályaudvar átépítésével. A peronos vágányok vágányspecifikációja biztosítja, hogy az egyes vonalakra érkező/induló vonatok forgalma azonos peroncsoportról



7. sz. ábra: Nyugati pu. tervezett új csarnoképület (forrás: MÁVTI Kft.)

történjen. A pályaudvari peronos vágányokhoz 10 vonali vágány csatlakozik. Az állomás tervezett vágánygeometriája biztosítja a távlati menetrend lebonyolításához szükséges párhuzamos vágányutakat. A vágánytengely-távolságok 20-25 m-es áthidalással lehetővé teszik a vágányzóna felülépítését, továbbá már ekkor figyelembevételre került a Kelenföldet a Nyugattal összekötő vasúti alagút felszíni kilépési helyének biztosítása is. A projekt az ún. Állatkerti deltában új forgalmi-üzemi épület létesítését is tartalmazta, ahol a tervezett elektronikus biztosítóberendezés létesítményei is helyet kaphatnak. Az engedélyezési tervszinten kidolgozott fejlesztés kiterjedt Nyugati pályaudvaron a korábbi felülépítés helyett az Eiffel épület folytatásában új csarnoképület létesítésére. A tervezett impozáns épület azonban városkeresztileg visszalépést jelentett, mivel fizikai akadályt képezne a két kerület közötti átjárásban a korábban tervezett felülépítés helyett (7. sz. ábra).



3. 1. 5. Liget2 projekt

A Nyugati vonalcsoport fejlesztése forráshiány miatt a 2014-2020-as uniós ciklusban nem indult el. Ugyanakkor a vonalcsoport vasútfejlesztési terve lehetőséget adott a pályaudvar és tágabb körzete városszerkezeti tovább gondolására. A neves építész, Finta József dolgozott ki Liget2 projekt néven új megoldást a pályaudvari rekonstrukció városfejlesztési célokkal összehangolt megvalósítására. A merész javaslat célja az Eiffel épülettől kezdődően a vasúti vágányok lefedésével és a szélső szabad területek igénybevételével, továbbá az Állatkert tervezett bővítésével együtt a Városligetig húzódó összefüggő zöld zóna kialakítása, benne a Podmaniczky utca mentén a „zöldbe rejtett” épületekkel (8. sz. ábra).



8. sz. ábra: Liget2 projekt látványterve (forrás: Finta Stúdió)

3. 1. 6. BAVS fejlesztési program

A közelmúlt fejleménye, hogy kidolgozásra került a **Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS)**, amely a budapesti elővárosi vonalak fejlesztésére irányuló ún. „S-Bahn” koncepciót váltotta fel. A BAVS célja a fővárosba befutó mind a 11 vasútvonalon és a 4 HÉV vonalon versenyképes vasúti szolgáltatással, és az ezt lehetővé tevő infrastruktúra-fejlesztéssel a forgalom megduplázása.

Eszközei:

- az elővárosból 15 perces járatsűrűség biztosítása valamennyi vonalon az ehhez szükséges kapacitásbővítéssel,
- a fejpályaudvari végállomásos rendszer meghaladása,
- a módváltási lehetőség biztosítása, átjárhatóbb, átszállásmentes hálózat.

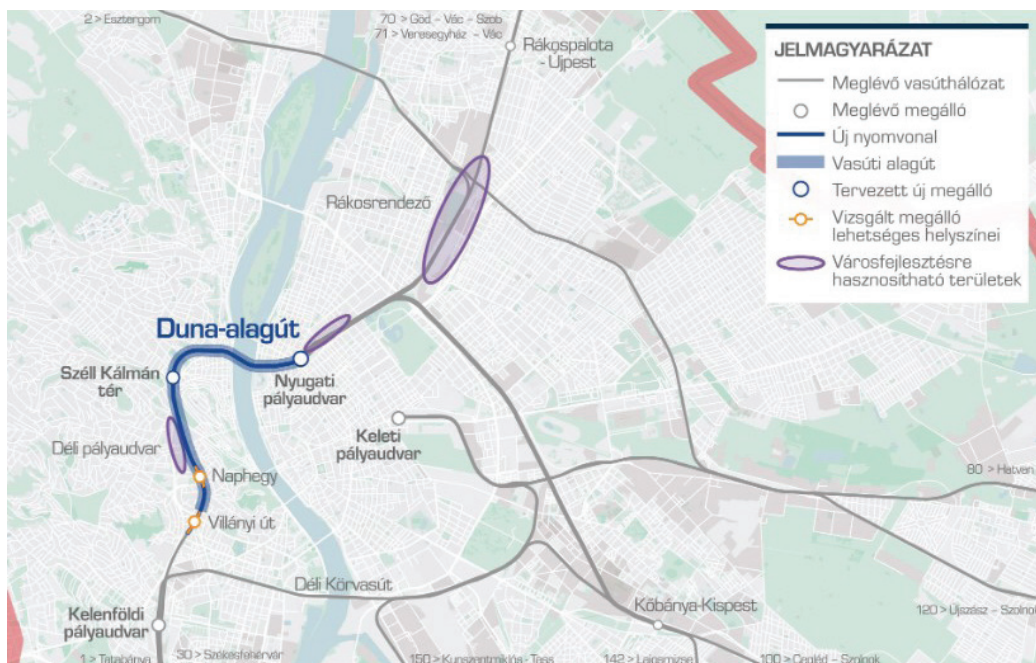
Ezek teljesítése érdekében szükséges:

- a főváros belső vasúthálózatának átalakítása a Déli és a Külső Körvasút fejlesztése,
- a Kelenföld és a Nyugati között tervezett vasúti alagút létesítése (9. sz. ábra),
- a szentendrei, ill. csepeli/ráckevei hévek belváros alatti összekötése (5-ös metró),

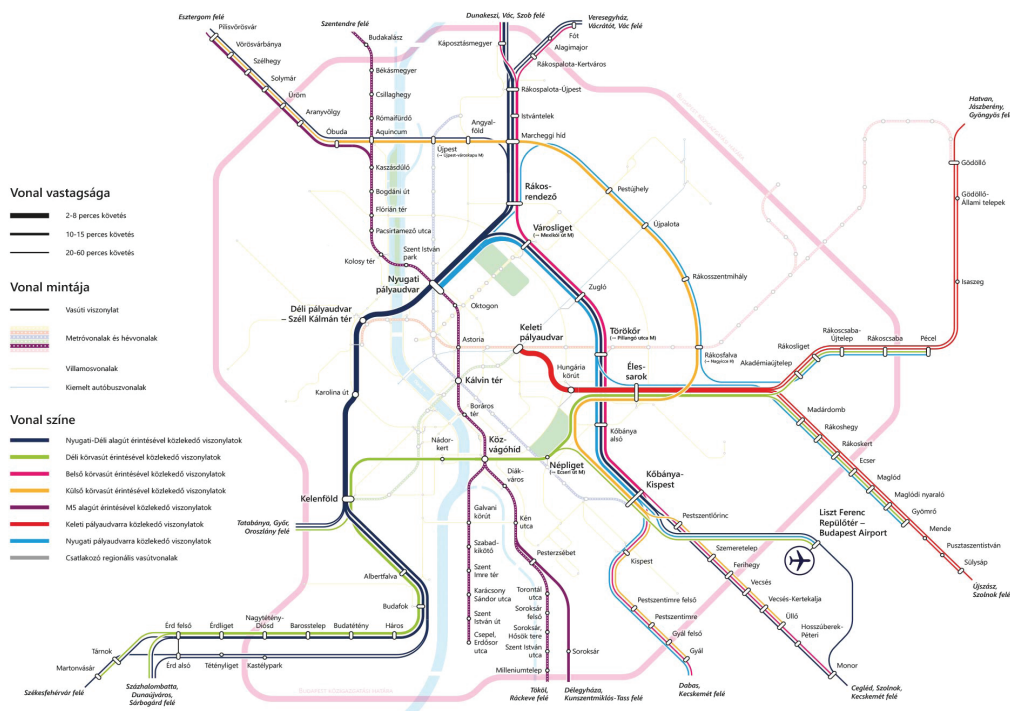
- új megállók létesítése,
- akadálymentes, klimatizált járművek beszerzése,
- tarifaközösség,
- digitalizáció, központi forgalomirányítás, jegyértékesítés.

A fejlesztések megvalósítása révén új menetrendi kapcsolatok jöhetnek létre, a főváros belső vasúti hálózata is aktívan szerepet tud vállalni a közösségi közlekedésben és egy komplex, az elővárosi régiót kiszolgáló forgalmi rendszer jönne létre új viszonylatokkal (10. sz. ábra).

Az előző célkitűzések alapvetően meghatározzák a Nyugati pu. fejlesztését. Szükségessé vált a korábbi tervek felülvizsgálata elsősorban a Kelenföld - Déli - Nyugati alagúthoz és a körvasúti közlekedéshez való jobb illeszkedés szempontjából. Egyrészt a vasúti alagút részletesebb tervének birtokában, másrészt a vonali vágányspecifikáció helyett személyszállítási szegmens szerinti specifikáció vizsgálatával. A felülvizsgálat eredményeként kidolgozásra került a pályaudvar új fejlesztési terve. Döntés született, hogy a vasúti alagút csak személyszállításra kerül kiépítésre, így az „S-Bahn” koncepcióban már vizsgált alagút felszíni kilépési helye módosult, és a Nyugatinál egy kétszintű pályaudvar került



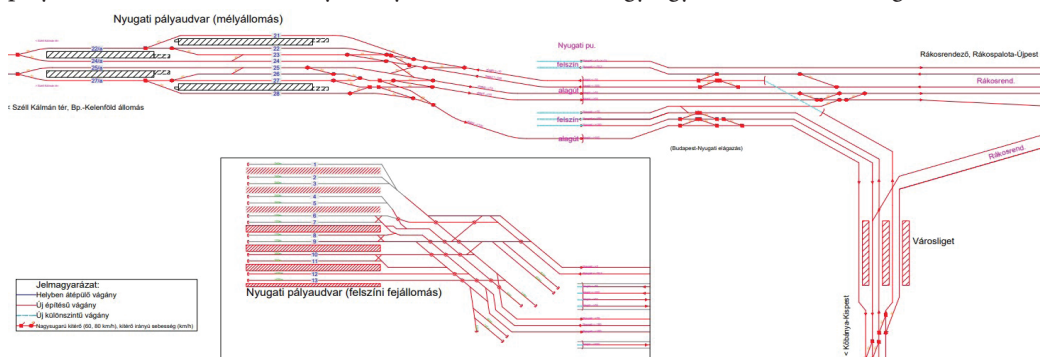
9. sz. ábra: A tervezett vasúti alagút nyomvonala (forrás: BFK)



10. sz. ábra: Budapesti Agglomeráció Vasúti Stratégia (BAVS) tervezett menetrendi viszonylatok (forrás: BFK)

megtervezésre. A térszínt egy 13 vágányos fejállomás és egy négyperonos mélyállomást terveztek olyan vágányhálózattal, amely a Nyugati pályaudvar elérését valamennyi irányból bizto-

a keleti oldalon található, az egykori kormányzati negyed jelenleg használaton kívüli területei, a jelenleg vasúti járműkarbantartásra, tárolásra vagy egykor rakodásra szolgáló területek,



11. sz. ábra: A kétszintű Nyugati pályaudvar torzított helyszínrajza (forrás: BFK)

sítja (11. sz. ábra). A tervezett kétszintű kialakítás látványtervét a 12. sz. ábra szemlélteti.

Az új pályaterv is olyan nagy kiterjedésű területeket tárt fel, amelyek a fent leírt feladatok megvalósítását követően felszabadíthatók, úgymint

amelyek funkcióváltást követően felszabadíthatók, további üresen álló vagy funkció nélküli és jelenleg bérbeadott, az egységes területhasználat érdekében kijelölt javasolt területek. Az így felszabadítható terület elérheti az állomás területének akár 30-40%-át is.⁴

⁴ BAVS Felszabaduló vasúti ingatlanok hasznosítási lehetőségei Nyugati pályaudvar 2021 BFK



12. sz. ábra: Nyugati pályaudvar kétszintű kialakításának látványterve

A Nyugati pályaudvar ingatlanfejlesztési programja a megvalósult WEST-END projekt és felülépítés révén sikeresnek tekinthető, másrészt kudarc, mivel ennek továbbvitele forráshiány, költségvetési szerepvállalás elmaradása és a célkitűzések többszöri változása miatt eddig elmaradt.

E számunk lektorai

Dr. Füleki Péter
Dr. Katona András
Dr. Majdán János
Dr. Tóth László



Background and Lessons from the History of Railway Property Development. Part 1

Keywords: railway property management, real estate utilisation, treasury-owned railway land, joint-stock company-owned railway land, utilisation of railway land for real estate, railway brownfield sites, complex plans for the development of railways and real estate, integration of railway land and land development.

This series of articles is about property management in railway areas from the change of regime to the present day. In a market economy, real estate has regained its traditional importance in the economy, its importance in the use of railway areas has also increased. Building on this, the article explores the evolving role and objectives of railway property management, from the beginning to the development of complex railway and property development plans. Through concrete examples, it describes issues relating to the use of railway land and the lessons that can be learned from them. Railway stations, passenger stations, and freight transport areas, marshalling yards, which have slightly different characteristics, are discussed in a separate group, along with their utilization plans and results and failures of them. At the end of the article series, the general conclusions and suggestions drawn from the practice so far are summarised based on concrete examples. At the end of the series of articles, general conclusions and recommendations based on specific examples will be summarized, which are particularly relevant considering the recently publicized brownfield development program in the Rákosrendező area.

In Part 1, general issues of railway property development are discussed, and the Western Railway Station is presented as an example.