

Előzmények és tanulságok a vasúti ingatlanfejlesztés történetéből • 3. 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.

A 3. részben a Budapest-Kelenföld vasútállomás és a vidéki vasútállomások ingatlanfejlesztési lehetőségei közül Kaposvár vasútállomás példája 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.2025.6.1>

3. 5. BUDAPEST-KELENFÖLD VASÚTÁLLOMÁS – EGY ELVETÉLT VÁROSKÖZPONT

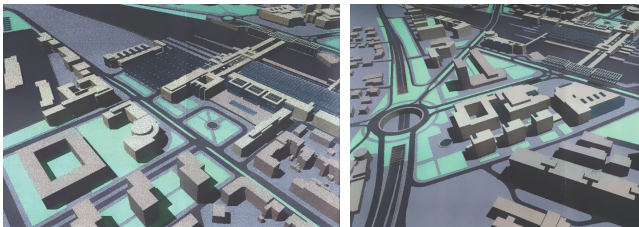
A pályaudvar jellegzetesen keresztező állomás, amit az átmenő forgalom jellemez. A Dunántúl felől a fővárosba befutó vasúti fővonalak gyűjtő és elosztó állomása. Vasútüzemileg Budapest-Kelenföld vasútállomás szoros kapcsolatban áll a Déli pályaudvarral. Az állomás déli, végponti oldalán futnak be a hegyeshalmi,

székesfehérvári és pusztaszabolcsi vasútvonalak, míg a kezdőponti oldalon – az ún. keresztezési műtárgy révén – külön szintben válik szét a Déli pályaudvarra és Ferencváros vasútállomás irányába, ill. a Keleti pályaudvarra menő forgalom, mindez az állomás 1984-ben elkészült I. ütemű rekonstrukciója eredményeként.

1998-99-ben elkészült a Kelenföld állomás új vasútfejlesztési terve, amely már a megváltozott vasúti igényeket tükrözi, és egyben alapját

képezte a 4-es metró kiépítésével összefüggésben párhuzamosan készített Részletes Rendezési Tervnek (26., 27. ábrák). Az elfogadott vasútfejlesztési terv főbb tartalma:

- A vasútfejlesztési terv az átmenő személyforgalmi igények növekedésére biztosítja a távlati „D” peron megépíthetőségét.
- Az elővárosi szerelvényfordulás biztosítására új „A/1” peron létesítését.
- Számol a nagy távlatú Budapest-Ferencváros–Budapest-Kelenföld 3. vágány becsatlakozásával és a Kelenföld–Tárnok 2. vágány kiépítésével.
- Biztosítja az új pályafenntartási telep és a közforgalmú rakodó elhelyezését.
- Fejlesztési területet hagy vasútüzemi funkcióknak, a Déli pályaudvarról kitelepítendő funkciók elhelyezésének és az Etele tér felőli oldalon vállalkozói területsáv kijelölésének.
- A korábbi szándéknak megfelelően helyet biztosít a 4-es metró járműtelepe számára.
- Biztosítja a Somogyi utca átvezetését, mint városzerkezeti igényt.
- A pályaudvar Etele téri és örmezei oldalán új városközpont kialakítására ad lehetőséget P+R kialakítással, kétszintű terület-használattal.
- A terv lehetőséget ad a terepadottságokat kihasználva a vágányok feletti átvezetéssel korlátozott felülépítésre is. Célszerűen ennek fogadóépülete jelentette Budapest-Kelenföld pu. új felvételi épületét.



27. ábra: Az Etele téri és az örmezei oldal látványterve (forrás: KSZT)

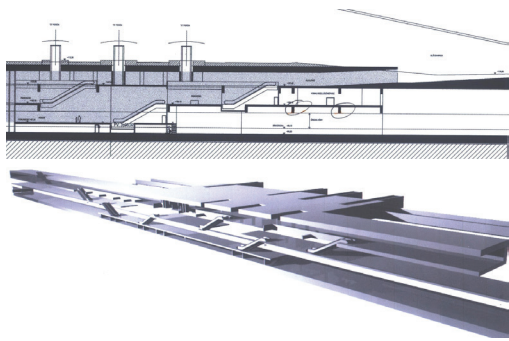
A 4-es metróvonal 2014-ben történt átadásáig az eredeti célok közül több fejlesztési elem módosult, elsősorban városfejlesztési oldalról, költségmegtakarítási szempontból. Kikerült a projektből az M1, M7 bevezető főút Bartók Béla úttal való összeköttetése az állomás felett tervezett felüljáróval. Továbbá nem valósult meg a pályaudvari vágányok részleges lefedése, valamint az Etele tér és az örmezei oldal városközpont jellegű összeköttetése.

Ugyanakkor előrelépés volt, hogy az eredeti tervektől eltérően valós intermodális kapcsolat jött létre a metrószint és a vasúti peronok között. A 4-es metró vasúti engedélyezési eljárására készített terve eredetileg a nagy forgalmú személyvonati fogadó-, indítóvágányok alatt fűrőpajzsos technológia alkalmazását irányozta elő. Ez az építési technológia azonban nem tette lehetővé a metróállomásról a vasúti peronok közvetlen megközelítését. Ez utaslogisztikailag azt jelentette volna, hogy az átszállási feltételek a metró és a vasúti forgalom között kedvezőtlenül alakultak volna. A tervezők és a MÁV Zrt. kezdeményezésére a DB-R Metró Projekt Igazgatóság megrendelésére elkészültek szádfalás eljárással az intermodális műtárgy tervei, amely biztosította a közvetlen átjárást a metró és a vasúti peronok között (28. ábra).

Ugyanakkor továbbra is megoldatlan maradt a metró kijárat kezelése mind az Etele téri, mind az örmezei oldalon. Nem került sor a csatlakozó területek városközpont jellegű kiépítésére a vasúti területek ilyen jellegű hasznosításával. Az intermodális műtárgy Etele téri kijárata nyitott maradt, elmaradt az ezt lezáró, vállalkozói tőke bevonásával is megvalósítható hangsúlyos



26. ábra: Kelenföld Kerületi Szabályzási Terve (forrás: BFVT Kft.)



28. ábra: Kelenföld intermodális műtárgy
(forrás: DB-R Metró Projektigazgatóság)

épület építése, az ebből kiinduló, az állomás két területét összekötő, vágányok feletti széles passzázs létesítésével. Az eredeti vízió azon alapult, hogy Kelenföld állomás mind a főváros, mind a vasúti közlekedés nyugati kapuja. Ezt támasztotta alá a 4-es metróvonal kiépítése és Kelenföld állomás két országrész közötti meghatározó vasúti forgalmi szerepe, ahol az elővárosi forgalmon kívül a nemzetközi, távolsági, az IC forgalom, távlatban pedig a nagysebességű szerelvények egyaránt megjelennek. Ezt a célt szolgáló új városközponttal szemben (29. ábra) az Etele téri metrókijárat lezárása nem történt meg, a hasznosítható területek beépítése pedig jóval szerényebb keretek között valósult meg.



29. ábra: Látványterv Kelenföld városközpont
jellegű kiépítésére (forrás: internet)

Az örmezei oldalon a metróvonal Virágpiacig való hosszabbításának elmaradása miatt szükséges vált nagy kapacitású P+R parkolók kiépítése, ami részben vasúti területen történt meg. Ehhez kapcsolódott a szélső nyolc tehervonati vágány (XXI-XXVIII) és területének 2008-ban történt feladása, amit az állomásból kiágazó iparvágányhálózat időközben történt teljes felszámolása és ebből adódóan a helyi vasúti teherforgalom csökkenése tett lehetővé. Ugyanakkor

a P+R parkoló városszerkezeti integrálása nem történt meg, és a korábbi nagyívű elképzelésekkel szemben ma csak egy sávár területhasznosítás látható (30. ábra).

Kelenföld életében újabb változást a Budapesti Agglomeráció Vasúti Stratégia (BAVS) hozott. A stratégia fejlesztési javaslata a vasúti forgalom megkészszerzése érdekében Déli és Nyugati pályaudvarok vasúti alagúttal való összekötését tervezte, ami Kelenföld állomásról kiindulóan a meglévő állomási vágányhálózat átalakítását is igényli. A nagyszabású projekt megvalósításához a BAVS több ütemre bontva határozta meg a szükséges beavatkozásokat. Kelenföld esetében ezek a következők (4):

Azonnali beavatkozások, amelyek a jelenlegi szolgáltatási szint további fenntartásához is nélkülözhetetlenek, illetve azok, amelyek a beavatkozás mértéke vagy előkészítettsége miatt rövid átfutási idővel megvalósíthatók és a szolgáltatási színvonalban jelentős emelkedést jelenthetnek. Ezek:

- Déli (kiz.) – Kelenföld (kiz.) szakasz korszerűsítése a távlati forgalomnagyságnak megfelelően, ennek részeként Déli pályaudvari alagút kapacitás (úrszelvény) bővítés,
- Ferencváros-Kelenföld kapacitásbővítés
 - Közvágóhid és Nádorkert megállóhely létesítése,
 - a csatlakozó állomásokon kiegészítő kapacitásbővítés.

Rövid távú intézkedések, amelyek az alagút, mint legnagyobb kapacitásbővítő infrastruktúraelem nélkül is legalább részben hasznosulhatnak, illetve amelyek ahhoz szükségesek, hogy más, nagyobb beavatkozások idején a forgalomszervezés lehetőségeit bővítsék. Az ebbe az időtávba kerülésnek szükséges feltétele, hogy a projekt a tízéves időtávban reálisan megvalósítható legyen, továbbá, hogy az adott infrastruktúraelem az alagút pontos műszaki tartalmától függetlenül megfelelően kialakítható legyen.

- Kelenföld állomás és térsége - kapacitás biztosítás átmenő vonatok számára:
 - Megfelelő kapacitás biztosítása az 1, 30, 40 vonalak, illetve az alagút és a Déli körvasút között egyaránt.
 - Fonódó irányok miatt szükségessé váló pufferidők biztosítását lehetővé tevő (peronos) vágánykapacitás biztosítása.

Vasúti közlekedés

- Tehervonatok közlekedtetéséhez megfelelő kapacitás biztosítása.
- Utasforgalmi (utaskiszolgáló) létesítmények fejlesztése (fordítókapacitással összhangban).
- Kelenföld–Törökbálint kapacitásbővítés (távlati nagysebességű vonal bevezető szakasza).

Alagút időtávba azok a projektelemek tartoznak, amelyek önmagukban véve is várhatóan szükségesek lesznek ahhoz, hogy az alagútra szervezett közlekedési rendszer működőképes legyen. Ezen időtávba kerültek továbbá azok az intézkedések is, amelyek az egyes vonalcsoportok fejlesztései esetén szükségesek lennének akár rövid távon is, de az alagút által kínált kapacitásbővítés nélkül önállóan nem hasznosulnának.

- Kelenföld állomás és térsége - fordítókapacitás biztosítása
 - vonatfordítás lehetővé tétele az elővárosi vonalak és az alagút felé (normál üzem, illetve haváriahelyzet), átmenő vonatok számára biztosított kapacitással összhangban

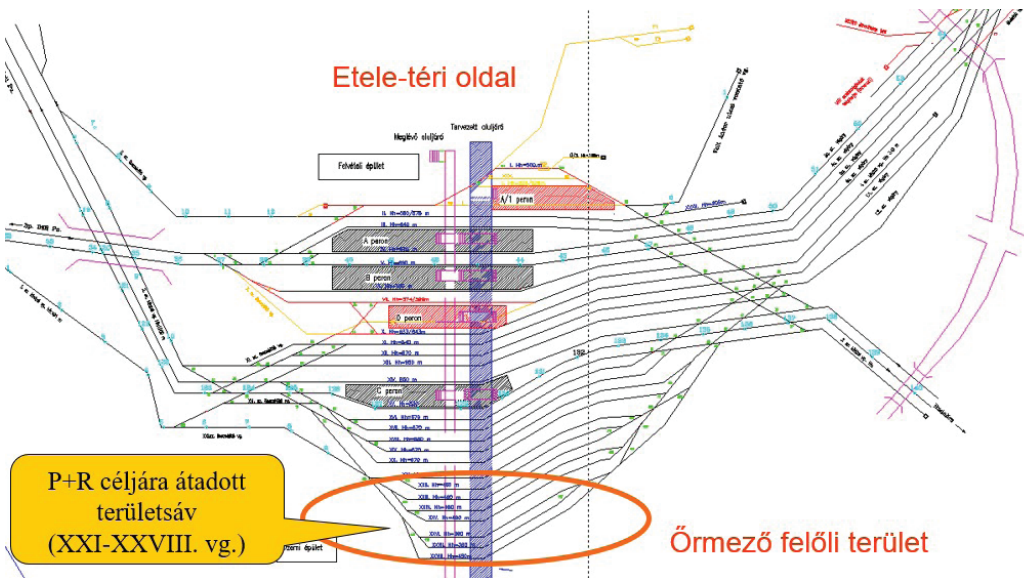
Hosszú távba azok a további intézkedések kerültek, amelyek az alagút működéséhez nem nélkülözhetetlenek, hanem csak azon felül jelentenek további szolgáltatásiszint-emelést, esetleg olyan egyéb tényezőktől is függenek, amelyek várhatóan csak ebben az időtávban valósulnak meg. Ide kerültek azok az intézkedések is, amelyek logikai vagy egyéb függőségeik miatt csak az alagút megépítése után válnak lehetséggé. Ebből az időszámba sorolhatók továbbá olyan, akár rövid távon is kívánatos, de az alagúttal csak együtt



Örmezői oldali P+R parkoló



Etele téri nyitott kijárat

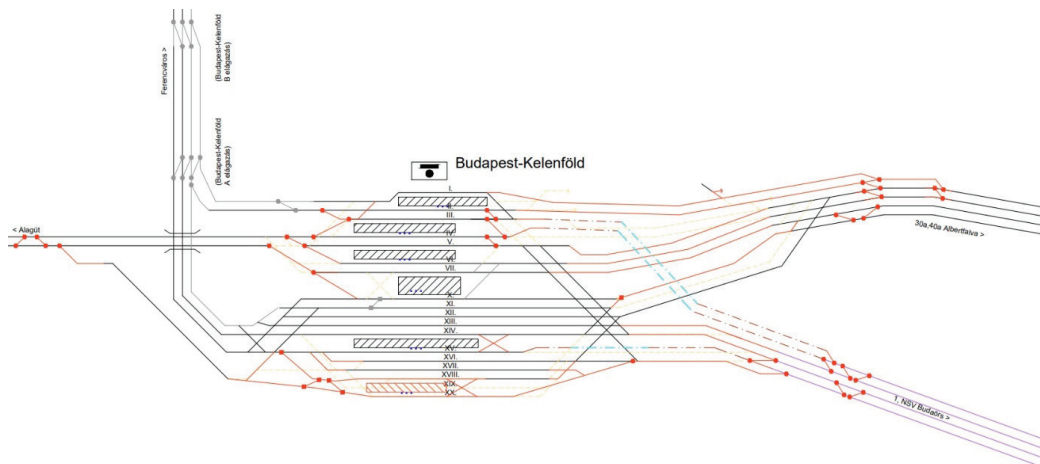


30. ábra: Kelenföld megvalósult „ingatlanfejlesztés” (forrás: internet)

hasznosítható intézkedések is, amelyek előkészítése és megvalósítása műszaki vagy környezeti kockázatok miatt várhatóan a többi hasonló projektnél jelentősen több időt vesz igénybe.

- Kelenföldet érintő beavatkozás nincs.

A stratégia alapján a FŐMTERV Zrt. kidolgozta Kelenföld állomás átalakítási tervét, amely biztosítja a kezdőponti oldalon a vasúti alagút (Déli pályaudvari irány) és körvasúti fejlesztéshez (ferencvárosi irány) való csatlakozást, az állomási vágányhálózat módosítását egy új utasperon létesítését és a végponti oldalon a hegyeshalmi irányból 3., 4. vágány fogadását a BAVS forgalmi modell és távlati NSV forgalom lebonyolításához (31. ábra).



31. ábra: Kelenföld BAVS forgalomhoz tervezett átalakítása (forrás: FŐMTERV Zrt.)

A BAVS projekt megvalósítása finanszírozási okokból az eredeti ütemezéshez képest bizonytalan időszakra halasztódott. Ennek ingatlangazdálkodási következménye, hogy Kelenföldön a már amúgy is korlátozott hasznosítási lehetőségre újabb döntéshozatalig nincs mód, viszont szükséges a BAVS projektben megfogalmazott vasúti infrastruktúra-fejlesztésekhez a fejlesztési terület megőrzése. Ingatlangazdálkodási szempontból további gond, hogy az állomás 1980-as években történt átépítésének területrendezése nem történt meg, a déli szakaszon a telkek még az átépítés előtti állapotot tükrözik.

Összegzőként elmondható, hogy az eredetileg tervezett nagyszabású vasúti barnaövezeti és a kapcsolódó ingatlanfejlesztések helyett egy

elvetelt városközpont jött létre, ami nem teljesíti Kelenföld, mint térszervező erő, a város és a vasút nyugati kapujából eredeztethető funkciókat.

3. 6. VIDÉKI VASÚTI ÁLLOMÁSOK INGATLANFEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI

A fővárosi ingatlanhasznosítási lehetőségek mellett érdemes áttekinteni, hogy milyen adottságai vannak a vidéki személypályaudvaroknak, állomásoknak. A vasúthálózat kiépítésekor jellemzően a történeti városközpont szélén kerültek megépítésre a vasútállomások. A főváros esetében a városfejlődés messze túlnőtte ezt a területet, ugyanakkor a legtöbb vidéki nagyvárosban ez a tendencia csak korlátozott-

tan érvényesült, és a várost kiszolgáló vasútállomást nem veszi körbe intenzív beépítésű városi szövet, ami meghatározó igényt jelentene vasúti területek településszerkezeti integrálása terén. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy nincs mód nagyobb szabású ingatlanfejlesztésre a vidéki állomások esetében, hanem inkább azt, hogy a célkitűzés hangsúlya elsődlegesen a közlekedési módváltást biztosító fejlesztésekre, az ún. intermodális csomópontok (IMCS) kiépítésére irányul. Az IMCS fejlesztések célja a vasútállomás és a város közösségi közlekedése közötti kapcsolat minél teljesebbé tétele, továbbá a város vonzáskörzetét kiszolgáló közlekedési szolgáltatások és a vasútállomás közvetlen kapcsolatának megoldása, a környező utasforgalom rá- és elhordásának hatékony megoldása,

továbbá nagy kapacitású P+R parkolók, kerékpártárolók létesítése. A vasúti technológia fejlődése révén a vidéki nagyvárosok vasútállomásai esetében is jelentős tartalékterületek képződtek, amelyek a gyakran alulhasznosított állomási előterekkel együtt alkalmasak az IMCS fejlesztések megvalósítására.

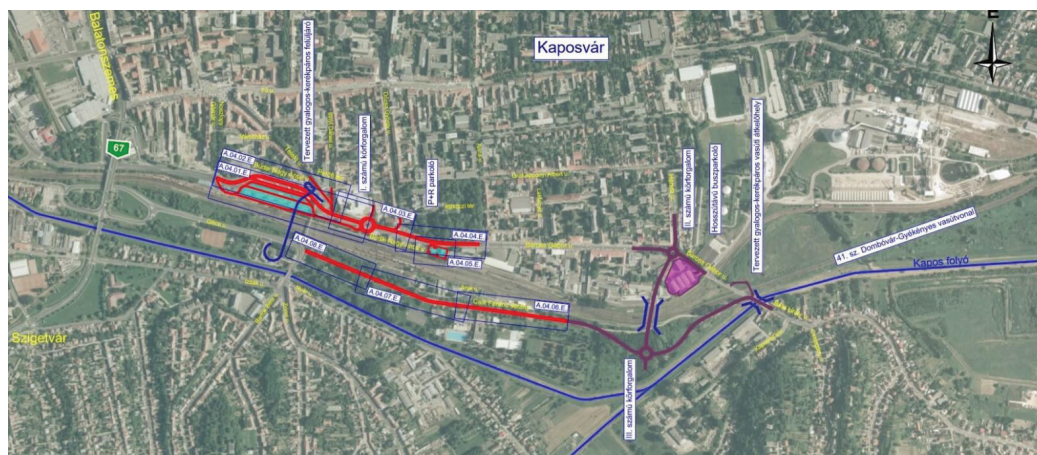
A kormányzat is kiemelten kezelte az IMCS projektek létesítését, és forrást biztosított a megyei jogú városok számára az ehhez szükséges tervek elkészíttetésére.

Kaposvár vasútállomás – álmokból realitás

Példaként az elsők között megvalósult Kaposvár IMCS kerül bemutatásra. A projekt előkészítésére Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány (RMT) készült, aminek kiinduló változata a tehénpályaudvar kitépítésével és a vasúti pálya ívének módosításával teremtette meg a helyét a távolsági és a helyi buszközlekedést egyesítő új pályaudvarnak a vasúti felvételi épület mellett. A projekt nagy forrásigénye szükségessé

közösségi közlekedési fejlesztések értékelemzése és CBA felülvizsgálata. Az intermodális csomópont átépítése során az esélyegyenlőség biztosítása érdekében valamennyi állomási peronsk+55 cm magassággal épült át. A vasútállomás mellett az új buszpályaudvar helyigénye miatt a Budai Nagy Antal utca nyomvonalának korrekciójára volt szükség 450 m hosszban. Az új buszpályaudvar területén 10 csuklós, valamint 24 szóló busz számára szükséges érkező és induló állás, valamint 47 szóló és további 13 csuklós busz tárolási helyét biztosították, beleértve a turista buszok helyigényét is (32. ábra).

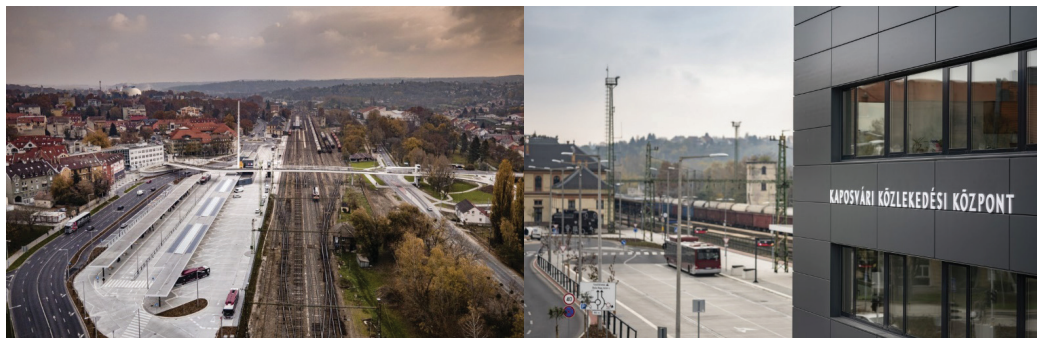
Az egyéni közlekedési módokat használó utasok számára P+R parkolók létesültek a Csik Ferenc sétány, a vasútállomás felvételi épülete, valamint az Újpiac téri körforgalom mellett. A beavatkozás révén az eddig kihasználatlan vasúti területek bevonásával gyakorlatilag megduplázódtak a városi funkciójú területek a térségben. Emellett megtörtént – a kapcsolódó úthálózat fejlesztésével és új gyalogos és kerékpáros híd építésével – az addig elvágott területek összekapcsolása (33. ábra).



32. ábra: Kaposvár IMCS terve (forrás: Magyar Építők)

tette egy „kis IMCS” koncepció kidolgozását, megnevezve azokat a programelemeket, amelyek városi szempontból feltétlenül szükségesek. A karcsúsított program alapelve az volt, hogy a vasúti pálya ne kerüljön átépítésre, helyette inkább a Budai Nagy Antal utca ívkorrekciójával kerüljön a fejlesztési terület biztosítása a vasút közelében. A javaslat alapján elkészült Kaposvár intermodális pályaudvar és kapcsolódó

Kaposvár, de a többi IMCS tervezése, előkészítése során szerzett tapasztalat, hogy önkormányzati oldalról az IMCS projekt keretében kívánták megoldani a település sokszor több évtizede halasztott fejlesztéseit, ami kezelhetetlen mértékű forrásigényhez vezetett. Az elkészült IMCS tervek országosan felülvizsgálatra kerültek, így Kaposváron is egy reálisan megvalósítható terv született, ami lehetővé tette elkészültét.



33. ábra: Kaposvár, a megvalósult IMCS (forrás: MÁV Zrt.)



Sustainability in Bridge Management

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, Budapest Kelenföld railway station, Kaposvár railway station

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 3, Budapest-Kelenföld railway station and among the real estate development opportunities of rural railway stations, the example of Kaposvár railway station is presented.

E számunk lektorai

Aba Attila
 Dr. Katona András
 Dr. Lakatos András Rudolf
 Dr. Timár András
 Dr. Tóth László