

Előzmények és tanulságok a vasúti ingatlanfejlesztés történetéből • 2. 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 2. részben a Déli, a Keleti és a Józsefváros vasúti 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.2025.5.3>

3. 2. DÉLI PÁLYAUDVAR – AZ ÖRÖK DILEMMA

A Nyugati pályaudvarhoz hasonlóan a Déli pályaudvar tervezett ingatlanhasznosításának is több évtizedes előzménye van, aminek érdekessége, hogy a javaslatok a teljes megszüntetéstől kezdve a legdrágább megoldásokig terjednek a vágányok részleges vagy teljes lefedésével.

A Déli pályaudvar a Dunántúl felől befutó vasúti fővonalak fejállomása. A pályaudvar első sorban a belföldi, ezen belül a távolsági forgalom és a hivatásforgalom lebonyolításában vesz részt, de fontos a nemzetközi forgalomban betöltött szerepe is.

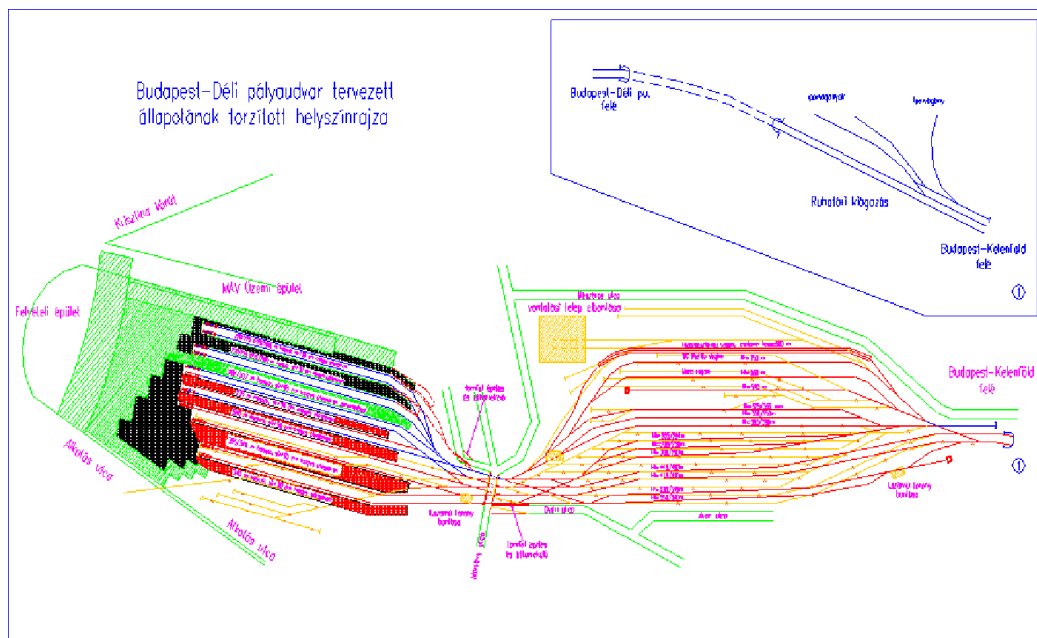
A pályaudvar vasúti infrastruktúrája teljes rekonstrukcióra szorul. Átfogó átépítése az 1970-es években a MÁV – metró kapcsolat kiépítése kapcsán kezdődött meg az új utascarnok és üzemi épület létesítésével, valamint az 1-6 számú peronos vágányok végleges helyükön való átépítésével és az akkori igényekre megépült dízelszín telepítésével. A pályaudvar további rekonstrukciója azonban abbamaradt. Elsősorban a vasútüzem lebonyolítását segítő és az avult berendezések cseréjét szolgáló fejlesztések maradtak el.

A vasútüzemi problémák kezelésére, a félbemaradt átépítés befejezésére a kilencvenes évek végén szükségessé vált egy új vasútfejlesztési terv kidolgozása. A Déli pu. tervezése volt az első eset, ahol már a kiinduláshoz a vasút- és ingatlanfejlesztési célok együtt kerültek meghatározásra, és a pályatervvel párhuzamosan készült a Kerületi Szabályozási Terv (KSzT). A képen jól látszik, hogy Nyugatihoz hasonlóan a szétterülő vágányhálózat helyett egy területtakarékos peron- és tárolóvágnycsoport került megtervezésre (13. sz. ábra).

A 2000-ben készített pályaterv fő célkitűzései az alábbiak voltak:

- a peronos személyvonati fogadó- indítógányok rekonstrukciója a 6–12. sz. peronos vágányok végleges helyükön való kiépítésével, továbbá az 1-6. sz. vágányok használható hosszának növelése a vágánycsoport állomási lírájának átépítésével,
- a háromvágányos ún. „Márvány utcai torok” negyedik vágányúttal való kibővítése,
- a T1-T2 átmenő-fővágányok középre helyezése a kedvezőbb állomási technológia érdekében,
- új elektronikus biztosítóberendezés telepítése,
- a jelenlegi alagút meglévő funkciójának megtartása mellett, vis maior esetre, egy távlati új alagúthoz való csatlakozási lehetőség biztosítása,
- a tárolóvágányok átépítése,
- a felülepítés lehetőségét biztosító állomási vágányhálózat kialakítása,
- a pályaudvar területén a vasútüzemileg nélkülözhetők és városszerkezetbe nem illeszkedő funkciók ki-, illetve áttelepítése.

A pályaudvar MÁVTI Kft. által tervezett vá-
gányhálózata a jelentkező forgalmi igényeket
hosszabb távon is kielégíti. A későbbi tervezé-
sek, felülvizsgálatok alapját is ez a terv képezte.



13. ábra: Déli pályaudvar vasútfejlesztési terve (forrás: MÁVTI Kft.)

Egyben lehetővé tette a pályaudvar városrendezési szempontból értékes területeinek nem vasúti célú hasznosítási javaslatainak kidolgozását.

A pályatervvel párhuzamosan készítette el a BFVT Kft. a Kerületi Szabályozási Tervet (14. sz. ábra). A párhuzamos tervezés révén ideális helyzet alakult ki a tervezői kooperációval, mivel egymás igényeit kölcsönösen figyelembe véve kerültek kijelölésre az ingatlanfejlesztésre felszabadítható területsávok. A városfejlesztési szempontok alapján felmerült az átépítésre kerülő végleges vágányzóna felülepítési igénye is. Ennek megfelelően a vágánykiosztás biztosította az átépítésre kerülő teljes vágányhálózat felülepíthetőségét¹.



14. ábra: Déli pályaudvar és környéke Kerületi Szabályozási Terve (forrás: BFVT Kft.)

1.) Alkotás út menti terület

Az Alkotás út és a fejlesztési terv szerinti szélső vágány közötti részben vasúti, részben fővárosi terület alulhasznosított. Négy tömbben itt közvetlen térszínről indított ingatlanfejlesztésre vált mód az ott lévő építmények szanálása, szükség esetén pótlása, kitelepítése mellett.

2.) Peronos vágányrész felülepítése

A pályaterv szerint megmaradó vágányzóna 44.650 m² – területe különleges, intézményi funkciókkal vegyes használatú közlekedési terület (KV-IK) lett – többszintes területfelhasználással 60%-os beépítettséggel és parkoló létesítéssel.

3.) Tároló vágánycsoport felülepítése

A terepadottságok a felülepítéshez kedvező feltételeket biztosítanak, bár a vasúti úrszelvény biztosítása itt is a környezetnél magasabb térszintet eredményez. A felülepített terület övezeti besorolása I – Intézményterület.

4.) Mészáros utca menti terület

A pályaudvari terület racionalizálásával mód nyílt a Mészáros u. mentén egy 30 m-es területsávban közvetlen a terepszínről indított ingatlanhasznosításra. A jóváhagyott gépészeti technológia terv szerint itt véglegesen megszüntethető a volt dízelszín, a kocsijavító vágánycsoport és a gázolaj feladókút. Az ingatlanfejlesztésre átadható terület övezeti besorolása I – Intézményterület.

Az ingatlanfejlesztés megvalósítására a tervkészítést követően volt befektetői érdeklődés, de az erre szánt mintegy 10 Mrd Ft-os összeg nem fedezte az ingatlanfejlesztés vasúti átalakítási, pótlási, kitelepítési munkáinak együttes forrásigényét. Ez az eset iskola példája annak, mikor mindent az üzleti szférára utalva kívánunk megoldani, ami végül a projekt halálához vezet. A költségek mellett probléma volt a tulajdonviszonyok rendezetlensége is. A 15. sz. ábrán látszik, hogy a sárgával jelölt vasúti terület és a tényleges területhasználat nincs szinkronban. Bebizonyosodott, hogy az ilyen rendezetlenségnek szintén elriasztó hatása van a befektetők számára.

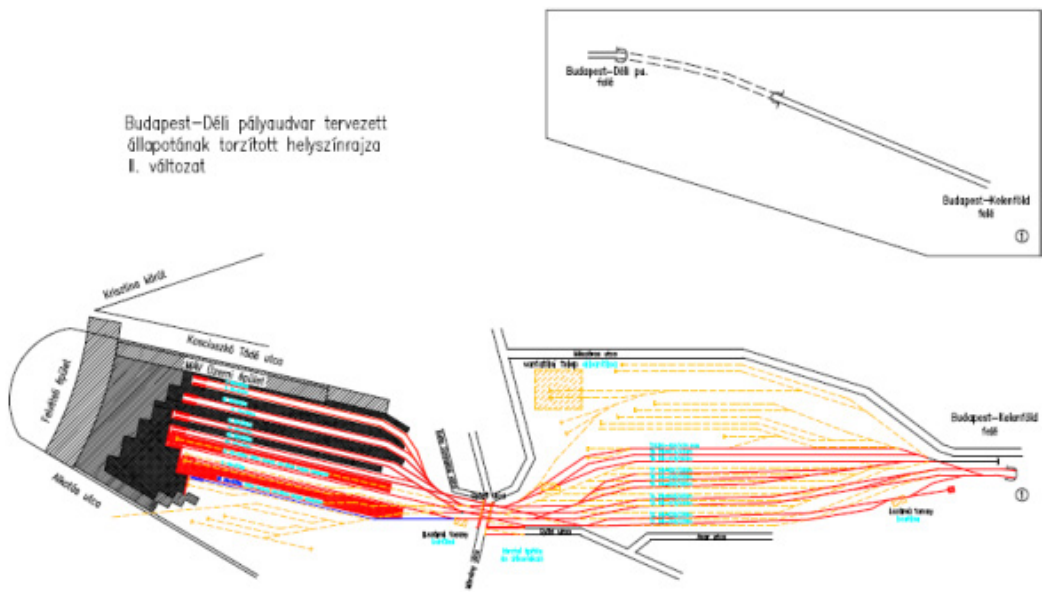


15. ábra: Déli pályaudvar ingatlanrendezési feladata (forrás: MÁV Zrt.)

A Déli pályaudvar 2000. évi alaptervét több ízben aktualizálták, igazodva a megváltozott körülményekhez, ingavonati rendszer elterjedése, ami a korábbinál kisebb üzemi területhasználatot eredményezett a peronos- és a tárolóvágányok számának csökkentésével, a Márvány utca „toroknál” a 4. vágányút elhagyásával (16. ábra).

A Déli pu. esetében nem szabad kihagyni a pályaudvar teljes bezárására irányuló folytonosan visszatérő kezdeményezéseket.

¹ Budapest Déli pu. helyzete és jövőbeni feladatai 2001 MÁV Zrt. Igazgatóság



16. ábra: Déli pályaudvar aktualizált vasútfejlesztési terve 2009 (forrás: MÁVTI Kft.)

2001-ben a 4-es metró projekt keretében merült fel a metróvonal Kelenföldre való kivezetése és egyben a Déli pályaudvar megszüntetése. A számos tervező intézet és szakértő (FŐMTERV, UVATERV, Közlekedés Kft., BFVT Kft., BME, MÁV Zrt.) megállapításával végzett vizsgálat eredménye az volt, hogy a pályaudvar bezárásához szükséges fejlesztések, pótlási kitélepítési munkák nincsenek arányban az így elérhető eredménnyel.

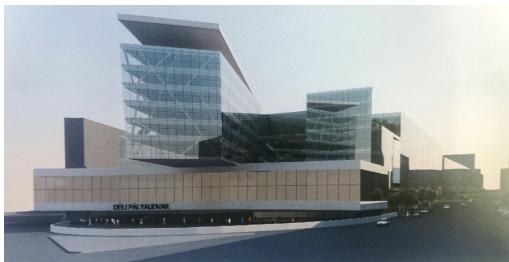
2015-ben az alagút támfalnál történt földcsuszamlás során (17. ábra), a február 1 és április 3 közötti átmeneti forgalomkizárás tapasztalatai alapján vetődött fel újra a pályaudvar végleges bezárása, funkcióinak Kelenföldre való áthelyezése. Az újabb munkabizottsági vizsgálat megerősítette a korábbi megállapítást, kiegészítve azzal, hogy időközben az átépített Kelenföld állomáson és körzetében a vágányok pótlásához szükséges fejlesztési terület sem áll rendelkezésre.

A tervek alapján a kormányzat hozott döntést, ami szerint a személyforgalom a Déliben megmarad, ugyanakkor a bel-budai területhez nem illeszkedő funkciók kitélepítésre kerülnek Kelenföld állomásra a korábban erre a célra kijelölt fejlesztési területen. A felszabaduló terület ingatlanfejlesztésére a BME Urbanisztikai Tanszéke készített erről diplomaterveket, a



17. ábra: Alagút támfal földcsuszamlása (forrás saját)

személypályaudvari résznek városképbe való illesztésére pedig a FINTA Stúdió adott javaslatot (18. ábra).

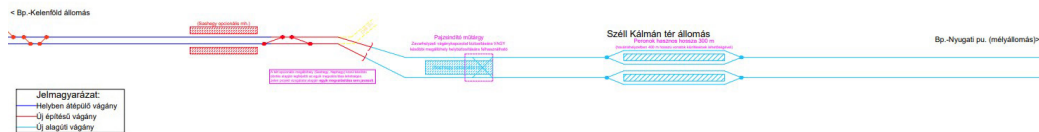


18. ábra: Déli pu. városzerkezeti integrálása építészeti vázlat és látványterv (forrás: Finta József)

Köller L.

23

Alagúti vonalszakasz



19. ábra: Alagúti vonalszakasz javasolt megállási helyei (forrás: FÖMTERV)

A BAVS vasúti ingatanok hasznosíthatóságának vizsgálata a Déli pályaudvar jövőbeni szerepkörére megállapítja, hogy a stratégia alátámasztja a felszínen a Déli pályaudvar megszüntetésének lehetőségét, amennyiben a Déli pályaudvar térségén keresztül a Nyugati pu-ig vasúti alagút épül, és a pályaudvar vonatforgalmát egyben át lehet máshova terelni. Ehhez a szükséges infrastrukturális beavatkozás az állomás és vágányhálózatának teljes elbontása. A felvételi épületnek más funkciót kell találni, a többi üzemi épület sorsát tételesen kell felülvizsgálni. Számos épület funkciója megszűnik, más épület szerepét át kell helyezni, több épület pedig akár már jelenleg is bontható lenne. Az állomás teljes területén felszabadítható mintegy 100.000 m².² A vasútfejlesztés járulékos hatásaként a hasznosítható vasúti területek, de a környező területek is ingatlanfejlesztési szempontból jelentősen felértékelődnek.

Összességében kijelenthető, hogy a Déli pályaudvar ingatlanhasznosítási lehetőségét alapvetően meghatározza az örök dilemma, hogy megszüntetjük vagy fejlesztjük a vasúti infrastruktúrát? Ez a sok évtizedes kérdés ma is fennáll a vasúti alagút megvalósítási idejének bizonytalansága miatt.

3. 3. BUDAPEST-KELETI PÁLYAUDVAR – SZÚK HATÁROK KÖZÖTT

A három üzemelő budapesti fejpályaudvar közül a Keleti pályaudvar számít a hazai és fővárosi vasúthálózat egyik legfontosabb elemének. Kiemelt szerepét mutatja, hogy ezen a fejpályaudvaron koncentrálódik a nemzetközi és az InterCity forgalom, de emellett jelentős távolsági és elővárosi személyforgalmat is lebonyolít. Budapest–Keleti pályaudvar a Budapest–Miskolc–Nyíregyháza, a Budapest–Újszász–Szolnok–Békéscsaba, illetve az ezekből kiágazó vasútvonalak induló állomása, továbbá ide fut be a hegyeshalmi és a kelebiai

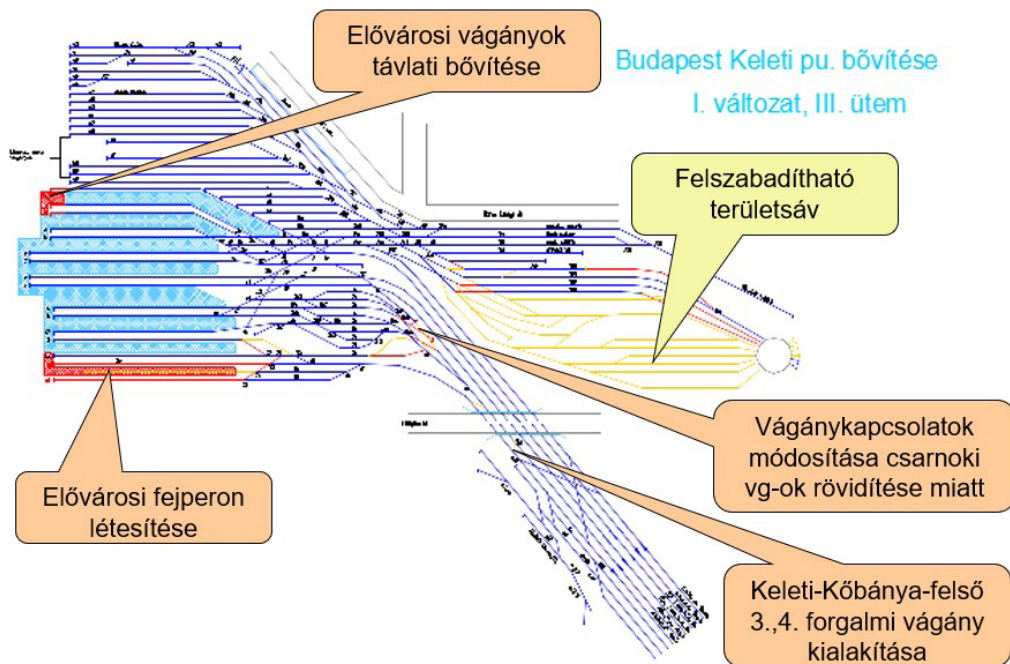
vasútvonalak járatainak többsége. A pályaudvar átfogó fejlesztésére 1988-ban került sor új D.70. típusú tolató vágányutas, egyközpontos, váltó- és vágányfoglaltságot ellenőrző biztosítóberendezés telepítésével. A berendezéssel érintett vágányok ugyan átépítésre kerültek, de jellemzően a meglévő vágánygeometria megőrzésével. Ezzel a biztosítóberendezés élettartamáig mintegy konzerválásra került a pályaudvar vágányhálózata, és a továbbiakban csak a biztosítóberendezés cseréje nélküli kisebb fejlesztések, felújítások történtek meg. A fejpályaudvar fejlesztési terve is ezen kötöttségek mentén került kidolgozásra (20. sz. ábra).

A pályaterv a csarnoki vágányok rövidítését és az állomásfej ezzel kapcsolatos átalakítását, a Verseny utcai oldali vágányok későbbi ütemű meghosszabbítását, a Kerepesi úti oldalon a józsefvárosi személyforgalom akkor még csak tervezett átterelése érdekében egy négyvágányos fejperon kiépítését tartalmazta, amely javaslatok itt is egy egységes fejperon kialakítását célozták. Emellett a terv biztosította a távlati vonali 3., 4 vágányok fogadását és a fűtőház területének felszabadításához szükséges vágánykapcsolati módosításokat.

A fejpályaudvar környezetének beépítettsége mellett az állomási vágányok átalakításának korlátozott lehetősége közrejátszott abban, hogy a három fejpályaudvar közül itt nyílt a legkisebb mód ingatlanfejlesztési javaslatok adására. A MÁV Zrt. ennek ellenére számba vette az ingatlanfejlesztésre felajánlható területeket (21. sz. ábra)

Az I. terület a fejpályaudvaron megszüntethető fűtőházi létesítmények terülsávja. A hasznosíthatóságát rontja, hogy a fűtőház vágányokkal közrezárt, nehezen megközelíthető területen van.

² 4. BAVS Felszabaduló vasúti ingatanok hasznosítási lehetőségei Déli pályaudvar

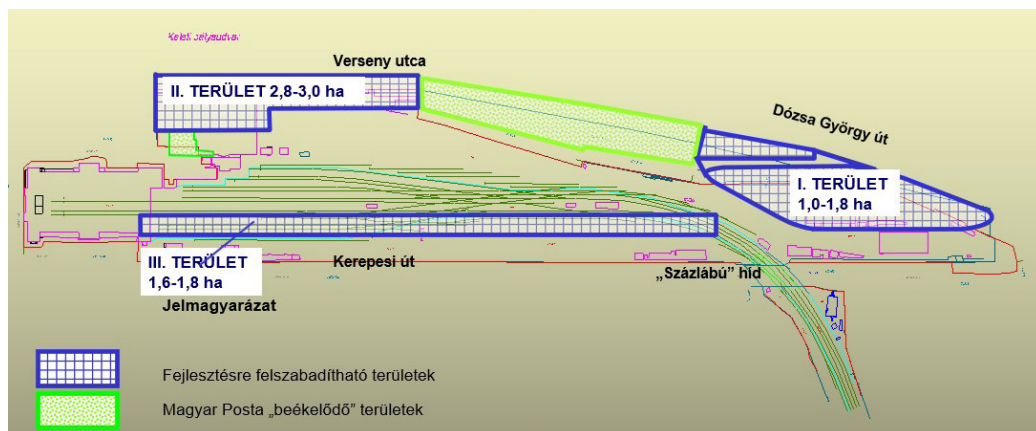


20. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar vasútfejlesztési terve (forrás: MÁVTI Kft.)

A II. sz. ingatlanhasznosítási terület a Verseny utca mentén lévő kocsijavító térségét foglalja magába. A területet vasútfejlesztési terv közvetlen nem érinti, de előfeltétel az ott lévő létesítmények funkcióvizsgálatát követő pótlási-kitelepítési kötelezettségének elvégzése, vagy felülépítéssel való hasznosítása.

A III. terület a Kerepesi út mentén tervezett új elővárosi vágánycsoport felülépítésével volt tervezhető.

2005-ben – fejlesztés megvalósítása nélkül – a meglévő menetrendi szerkezetbe beillesztve megtörtént Józsefváros pályaudvar bezárása és részben a forgalmának a Keletibe való átertelése.

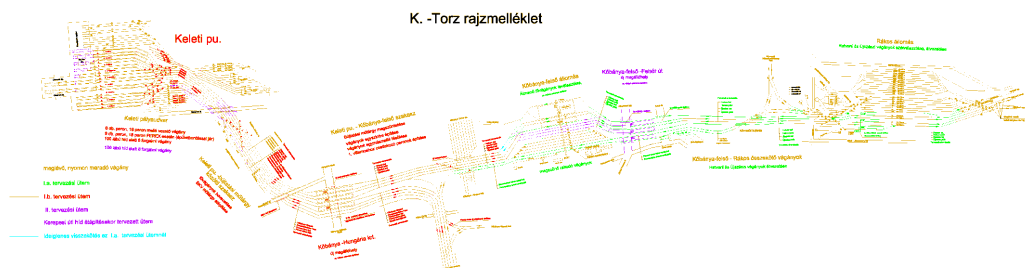


21. ábra: Budapest-Keleti pályaudvar vasútfejlesztési terve (forrás: MÁV Zrt.)

A Keleti pályaudvart ugyanakkor több előkészítés alatti vasúti projekt közvetlen érintette, amely további kapacitásnövelő fejlesztési célkitűzések megvalósítása mellett szólt, mint a Személyszállítási Üzletág által tervezett, az ütemes közlekedési rend (ITF) bevezetése és az elővárosi járatsűrűség növelése, továbbá a tervezett ferihegyi gyorsvasúti járat opcióként felmerült Keleti pályaudvari fogadásának kidolgozása. Mindezek az új fejlesztési igények szükségessé tették a pályaudvar vasútfejlesztési tervének aktualizálását. Az „S-Bahn” koncepció itt is felvetette a fejpályaudvar csatlakozó vonalain jelentkező szűk kapacitás oldását biztosító átfogó terv készítését. A Keleti pályaudvar MÁVTI Kft. által készített tervéből kiindulva a GEOVASÚT Kft. elkészítette a Keleti vonalcsoport fejlesztési tervét, amely a Keleti – Kőbánya-felső – Rákos vonalszakaszra terjed ki (22. sz. ábra). A fejlesztési javaslat tartalmazza a szükséges vonali kapacitásbővítést (3., 4. vágány), megoldja a józsefvárosi személyforgalom teljeskörű átvételét, az elővárosi járatsűrűség növelését és a ferihegyi járatok Keleti pályaudvari fogadását. Az átfogó pályafejlesztési javaslat Keleti pályaudvar ingatlanhasznosítási lehetőségét azonban közvetlen

A 2021-ben készített Budapesti Agglomeráció Vasúti Stratégia (BAVS) a Keleti pályaudvarra vonatkozóan is új helyzetet teremtett. A BAVS funkcióvizsgálata három alapváltozatban vizsgálta a fejpályaudvarok, ezen belül a Keleti pályaudvar jövőbeni helyzetét.³

Az 1-es funkcionális változat a meglévő fejpályaudvari rendszer megtartásával számol, ill. bővítését tartalmazza. Ezen belül az 1. a. változat szerint a távlati, megkezszerződő vonatforgalom a jelenlegi szisztémát megtartva, a fejpályaudvarokra kerül bevezetésre és mindhárom fejpályaudvar távolsági és elővárosi forgalmat egyaránt lebonyolít a jövőben is. Ez a fejpályaudvarok nagymérvű kapacitásnövelését tenné szükségessé, amire a fejlesztési terület biztosítása is problematikus. Az 1. b. változat a három fejpályaudvarnak a fizikai határig való bővítését irányozza elő, a fennmaradó forgalmat pedig különböző viszonylatok összekötésével kezeli a fejpályaudvarok érintése nélkül. Ennél a változatnál a Keleti pályaudvar távolsági főpályaudvar szerepet kapna. Az 1-es változat esetén a fejpályaudvaroknál ingatlanfejlesztésre terület nem szabadul fel.

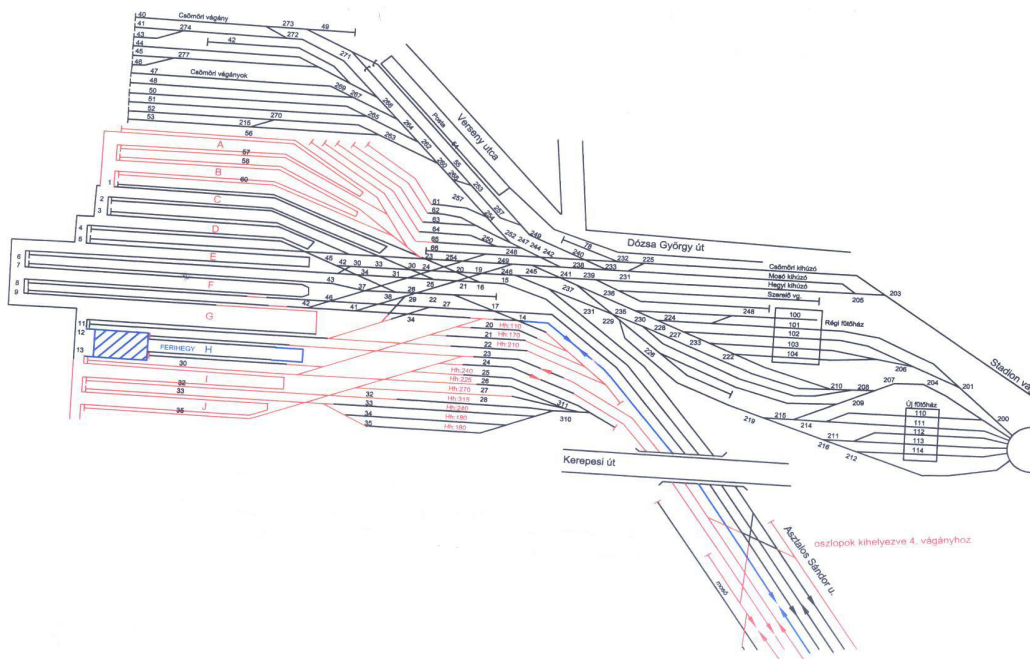


22. ábra: Keleti vonalcsoport fejlesztési terve (forrás: GEOVASÚT Kft.)

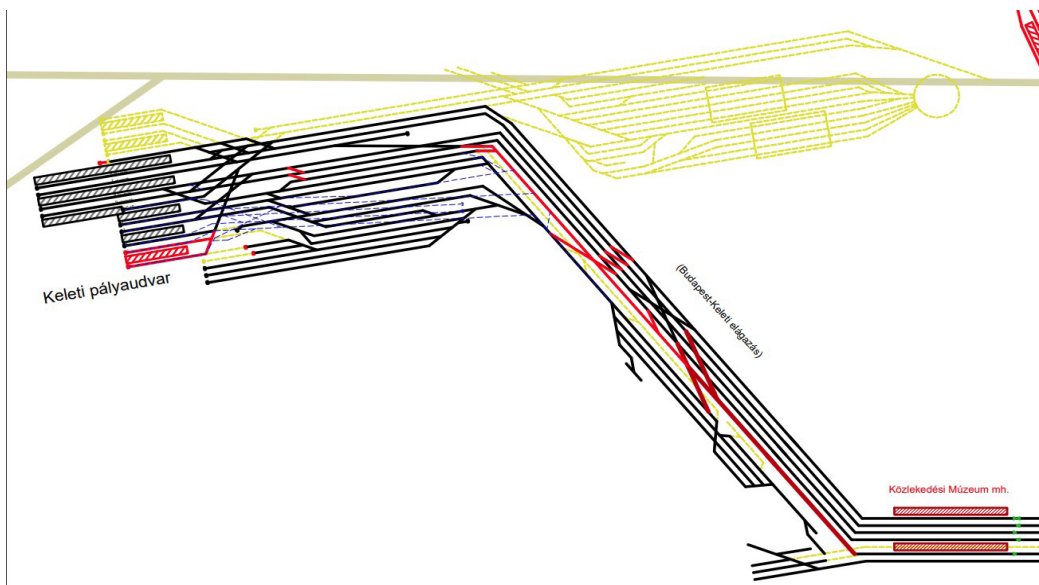
nem érinti (23. sz. ábra), mivel a vasútfejlesztési területigény a csarnoképület és a „százlábú híd” között változatlan, eltérés a pályaudvar területén kívüli vonali csatlakozásnál van. Az állomás területén a pályafejlesztési igény változatlansága azonban nem jelentette, hogy nem szükséges a felvételi épület rekonstrukciójának és az ingatlanhasznosítási koncepció korábbi terveinek újragondolása, amit az akkori elképzelések szerint a ferihegyi járatok Kerepesi úti oldalon tervezett vágánybővítésnek erre a célra való részbeni tervezett felhasználása indokolt.

A 2-es funkcionális változat, a Déli – Nyugati vasúti alagút létesítésével, valamennyi elővárosi vonat a számára legkedvezőbb vonalon a Nyugati, ill. Déli pályaudvarok felé közlekedik az alagúton keresztül átmenős viszonylatok létrehozásával, míg a távolsági forgalom a Keleti pályaudvarra irányul. A Keleti pályaudvaron a karbantartási tárolási funkciók Rákos állomásra kerülnek kitelepítésre, így területfelszabadításra mód nyílik.

3 4 BAVS Funkcionális változatelemzés



23. ábra: Keleti pályaudvar fejlesztési tanulmányterve (forrás: GEOVASÚT Kft.)



24. ábra: Keleti pályaudvar átalakítási terve (forrás: FŐMTERV Zrt.)

A 3-as funkcionális változat, a Budapestet elkerülő tehervonati változat esetében a nem Budapest célú teherforgalom a fővárost elkerülő tervezett nyomvonalra kerül, ami elsődlegesen főváros belső vasúti hálózátát, ezen

belül a Ferencváros – Kelenföld vonalszakaszt tehermentesítené, de a fejpályaudvarok terhelése az 1.b. változattal hasonló lenne, ami Keleti esetében nem járna hasznosítható terület felszabadításával.

A BAVS változatelemzés a vasúti alagút létesítését hozta ki legkedvezőbbnek. A vasúti alagút tervezett kiépítése a Nyugati pályaudvar átmenőpályaudvarra való átalakítása alapjaiban módosítja a Keleti pályaudvar eddigi jelentőségét, de a távolsági forgalomban megmarad főpályaudvari jellege. A Keleti pályaudvar tervezett átalakítását a 24. sz. ábra szemlélteti.

Ingatlanhasznosítási szempontból ez azt jelenti, hogy a korábban felmerült területsávok ingatlanfejlesztése kedvezőbb feltételekkel, esetenként azokat kibővíve valósíthatók meg. A BAVS ingatlanhasznosítási vizsgálata a kocsikarbantartás kitelepítését követően lát lehetőséget jelentős területfelszabadításra, előfeltétele még továbbá a jelenlegi mozdonyszínen található bérlemények felmondása is, aminek hiányában a felszabadítható terület csökkenne. További kisebb hasznosítatlan vagy bérbeadott területek is találhatóak a pályaudvar területén, de ezek – csekély területüknél vagy kedvezőtlen elhelyezkedésüknél fogva – érdemben nem hasznosíthatók. A felszabadítható területek nagysága hozzávetőleg a pályaudvar teljes vizsgálatban szereplő területének 30-40%-ára terjedhet.⁴

A Keleti és körzetének ingatlanhasznosítási lehetőségei szűk határok közé esnek, mivel a pályaudvari vágányhálózat átépítése önmagában nem jár jelentős területfelszabadítással. Hasznosítási lehetőséget a kiszolgáló funkciók kitelepítése, bérlemények megszüntetése adna, de többnyire ezek csak lokális ingatlanfejlesztést tesznek lehetővé.

3. 4. JÓZSEFVÁROS PÁLYAUDVAR – EGY ELSZALASZTOTT VÁROS-RÉS

A 2005-ben bezárt Budapest–Józsefváros pályaudvar a Budapesti Körvasút egyik fejlődése volt, amely a Körvasúthoz Kőbánya-felső és Budapest–Ferencváros állomásokon keresztül kapcsolódott. A pályaudvar a fővárosi hivatásforgalom lebonyolításában vett részt. Vonatindító állomás szerepét töltötte be a Budapest–Újszász–Szolnok és a Budapest–Kunszentmiklós–Tass vasútvonalakon.

A személypályaudvar avult pálya- és biztosítóberendezése miatt teljes rekonstrukcióra szorult. A pályaudvar fejlesztésénél a megfelelő

városi közlekedési kapcsolatok hiánya jelentette a legnagyobb nehézséget. Az állomás kedvezőtlen helyzete miatt már a 2005. évi bezárás előtt jelentkezett az állomás megszüntetésének gondolata, természetesen az így kieső funkciók pótlása mellett.

Józsefváros pályaudvar felszámolásánál az alábbi szempontok merültek fel:

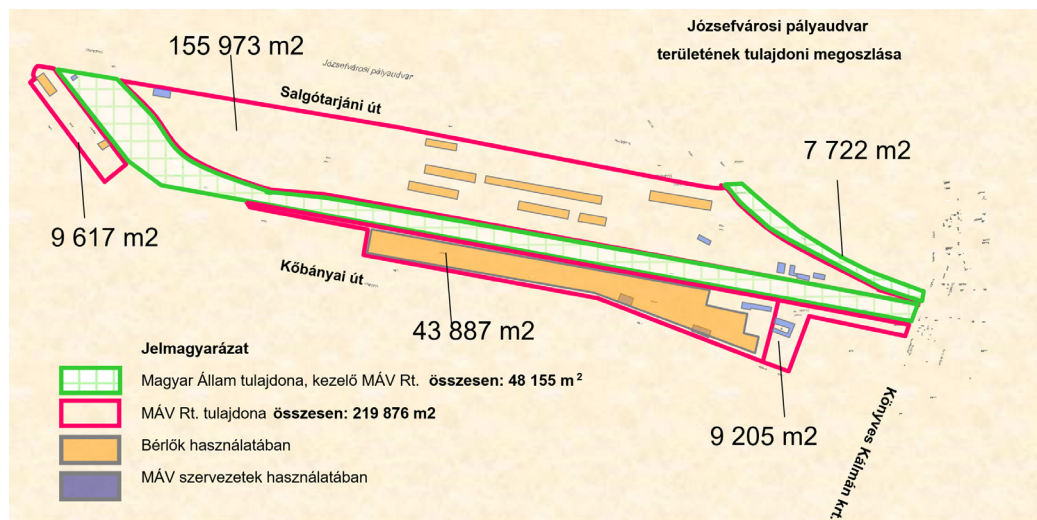
- Elmaradhat a pályaudvar működtetésének összes költsége, illetve a Keleti pályaudvarra átcsoportosítandó feladatok ott kisebb költséggel elláthatók.
- A BILK Komplex Program megvalósulása révén felszabadul a pályaudvaron működött Budapest Józsefváros Kombiterminál területe és a pályaudvar áru fuvarozási szerepe is megszüntetésre kerülhet
- A személyforgalom áttérítésével a teljes terület értékesíthetővé válik
- Az utasforgalom áthelyezésével az utasok jó tömegközlekedési kapcsolathoz jutnak, ezáltal nő az utasok száma és többletbevétel képződik.

A fentiek alapján született meg a döntés Józsefváros állomás visszafelépítésére, és személyforgalmának a Keleti pályaudvarra történő áthelyezésére.

A bezárt 25,8 ha nagyságú terület több egységből állt. A 25. ábrán zöld színnel jelölt kincstári tulajdonú területen a személypályaudvari vágányok voltak. A személyvonati fogadó vágányok, peronok íves elhelyezkedéssel mintegy elvágták a hasznosítható területeket. A Kőbányai út mentén bérleti szerződéssel hasznosított terület („kínai piac”) volt, míg a Salgótarjáni út mellett működött a konténer terminál, a Fiumei út mentén pedig az állomásépület területe.

A területhasznosításra a bezáráskor átfogó koncepció, Kerületi Szabályozási Terv nem állt rendelkezésre, továbbá a kincstári tulajdoni terület hasznosításának jogi rendezése is akadályt képezett. A településszerkezeti szempontból is hátrányos helyzetű terület hasznosítása vonatottan történt. A felvételi épület és környezete holokausz emlékhelyként került kialakításra, míg a felhagyott terület keleti felén a Sándor Károly Labdarugó Akadémia

4 4 BAVS Felszabaduló vasúti ingatlanok hasznosítási lehetőségei Keleti pályaudvar



25. ábra: Budapest-Józsefváros pályaudvar tulajdoni megoszlása

sportlétesítményei valósultak meg. A kettő között visszamaradt zárványterület hasznosíthatóságát a Magyar Posta Hírlap Logisztikai Központ létesítményei is rontják a rossz megközelíthetőség miatt.

Ez jól példázza, hogy egy összefüggő nagy terület optimális hasznosításához átfogó városfejlesztési vízióra van szükség, az ennek hiányában a megtörtént részbeni területhasznosításokkal egy új városrész megteremtését szalasztották el.



Background and Lessons from the History of Railway Property Development. Part 2

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 Rákosszentmihály area.

Part 2 covers the presentation of Déli, Keleti and Józsefváros railway stations.