

Előzmények és tanulságok a vasúti ingatlanfejlesztés történetéből • 4. rész

Köller László

e-mail: laszlo.koeller@gmail.com

Absztrakt

A cikksorozat a vasúti területek ingatlangazdálkodásáról szól a rendszerváltástól 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 4. rész a rendezőpályaudvarok fejlesztési kérdéseit, azon belül Ferencváros állomás helyzetét vizsgálja.

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, rendezőpályaudvar

DOI:<https://doi.org/10.24228/KTSZ.2026.1.1>

4. RENDEZŐPÁLYAUDVAROK FEJLESZTÉSI ÉS INGATLANHASZNOSÍTÁSI KÉRDÉSEI

4. 1. Rendezőpályaudvarok, elegyfeldolgozó állomások helyzete

A vasúti árufuvarozás elmúlt évtizedekben bekövetkezett változásai alapvetően módosították a magyar vasúthálózat elegyfeldolgozási

rendszerét, amely a kiépült rendezőpályaudvari hálózat funkcióváltását is eredményezte, potenciálisan nagymértékű hasznosítható területeket szabadított fel.

A rendszerváltás időszakában a vasúti árufuvarozási teljesítmény a korábbi időszak 130 millió tonna/évről mintegy harmadára csökkent, majd az 1990-es évek közepén 45 millió tonna/év körül stabilizálódott. A vasúti árufuvarozás visszaesésének főbb okai: a nagy szállítási igényű

ágazatok forgalmának visszaesése, a kelet-európai piac összeomlása, a nemzetgazdasági szerkezetváltás, a nagy ipari és mezőgazdasági komplexumok szétesése, a konkurens szállítási alágazatok térnyerése, a vasút szállítási igényekkel szembeni viszonylagos rugalmatlansága voltak. A szállítási volumen csökkenése mellett kedvezőtlen tendenciává lett a fuvarozási igények elaprózódása és a hagyományos vasúti áruáramlatok átrendeződése. A mennyiségi átalakulás mellett módosultak a fuvaroztatók minőségi igényei is, amire az akkori kocsipark sem volt felkészülve. Gyakorlatilag a nagy elegyáramlatokra berendezett vasúti rendezőpályaudvarok teljesítménye nagymértékben csökkent, az elegytovábbítás addigi szerkezete megbomlott. Mindez párosult a rendezőpályaudvarok avult infrastruktúra helyzetével, a megváltozott körülmények között fenn tarthatatlan elegyföldolgozási kapacitással.

A kilencvenes években a szállítási struktúra és volumen változásai az egész hálózati munka ártérkékelését és az Elegytovábbítási Rend átdolgozását tette szükségessé. A gazdaságos szállítás és a fuvarpiac megtartásának prioritása új, minőségi változásokat eredményezett, amely indokoltta tette az állomások szerepének ártérkékelését. A MÁV Zrt. 1997-ben végezte el ezt a felülvizsgálatot, és az akkori vezetői döntés szerint a korábbi 16 db rendezőpályaudvarral szemben négy hálózati szintű rendezőpályaudvar került kijelölésre, amelyeknek nemzetközi és hálózati szintű vonatképzési funkciójuk is megmaradt, egymással közvetlen irányvonati összeköttetéssel:

- Bp. Ferencváros
- Fényeslitke
- Miskolc
- Dombóvár

A hálózati szintű feladatokat is ellátó rendezőpályaudvarok munkájának kiegészítésére további tíz ún. körzeti elegyföldolgozó állomás került kijelölésre a korábbi rendezőpályaudvarokból, ahol a gurítók bezárása után az elegyföldolgozást síktolatással végezték (34. ábra).

A meghozott döntés után elkészült a hálózati szintű rendezőpályaudvarok és a körzeti elegyföldolgozó állomások fejlesztési és rehabilitációs programja, de érdemi fejlesztés még felújítási szinten sem történt. A hálózaton a

nagy kapacitású és költségigényű ún. gurítás Budapest-Ferencváros és Miskolc kivételével megszűnt, mivel a gurításos technológia hatékonysága 1000 kocsi/nap teljesítmény alatt megkérdőjelezhető. A rendezési feladatok megoldására a kisebb költségigényű, de időben lényegesen hosszabb ideig tartó síktolatás került előtérbe. Ennek következménye az lett, hogy az addigi szállítási és kereskedelmi sebesség tovább csökkent.

A meghozott racionalizálás ellenére a kívánt hatás csak részben érvényesült. Az elegytovábbítás lényegesen nem javult, aminek legfőbb oka a technikai elmaradottság. Emiatt a 2000-es évek elején szükségessé vált egy új, hálózati szintű elegyrendezési koncepció kidolgozása, amely figyelembe veszi a megváltozott forgalmi igényeket, az időközben kiépült logisztikai hálózatot, az elegyföldolgozási technológiák változását, az áru fuvarozási liberalizáció hatásait, az ezekből adódóan az elegyáramlás hálózati szintű módosulásait, ill. módosítási lehetőségeit. A MÁV Tervező Intézet Kft. által készített K+F tanulmány lényege az elegyföldolgozás további koncentrálása az ehhez szükséges fejlesztések megvalósítása. Vizsgálva az áru fuvarozási tendenciákat megállapításra került, hogy az áru fuvarozáson belül a meghatározó a tranzitszállítás lett, ami az összes áruáramlat közel 80-90%-át adja és elsősorban a nemzetközi folyosókat terhel. A fő tranzit útirányokat a magyar vasúthálózaton – akkori nevükön – a IV. és V. páneurópai korridorok vonalain egy ÉNy – DK irányú és egy DNy – ÉK irányú forgalom adja, amit kiegészít az ország nyugati és keleti részén lebonyolódó É – D irányú forgalom (35. ábra).

A hálózat sugaras és Budapest centrikus felépítéséből eredően az áramlatok a fővárost és az odavezető fővonalakat terhelik. Ezen főáramlatok elegyrendezési feladatainak koncentrált elvégzésére a tanulmány két megoldási javaslatot adott:

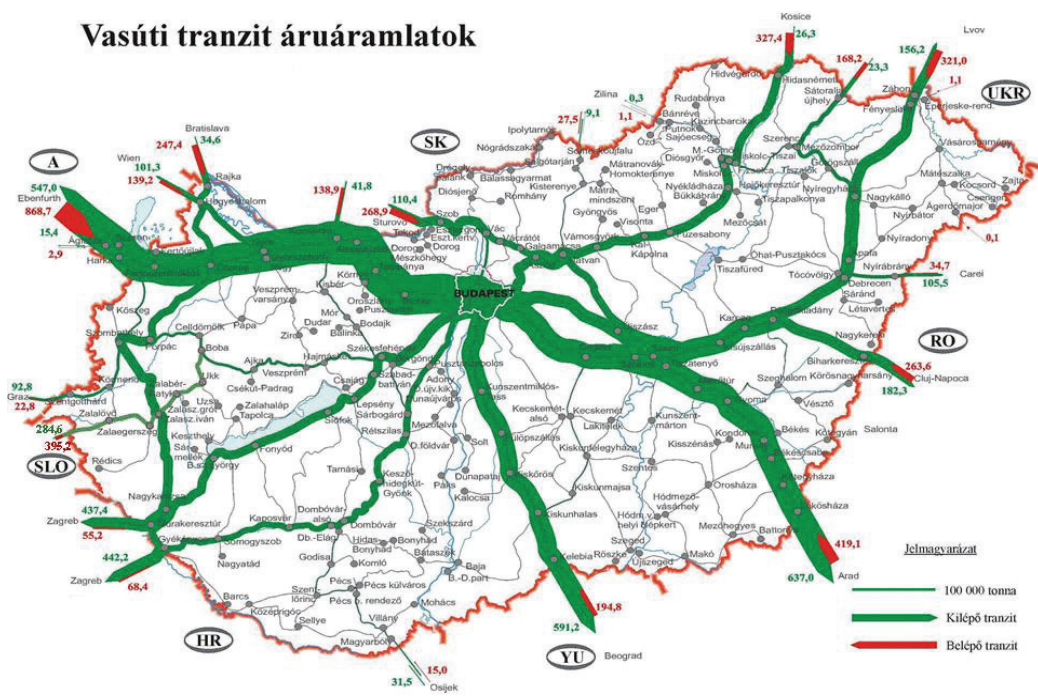
- Ferencváros hálózati szerepének megőrzésével tervezett változat,
- Budapestet elkerülő, ún. „V0” áru fuvarozási vasútvonal kiépítésével tervezett változat.

A Ferencváros, mint központi rendezőpályaudvar fejlesztésére épülő változat a hagyományos áru fuvarozási rendszeren alapul. Esetében megmarad az áru fuvarozási viszonylatban nem indokolt főváros centrikus elegyföldolgozási



34. ábra: Hálózati rendezőpályaudvarok és körzeti elegyfeldolgozó állomások az 1997-es koncepció szerint (forrás: saját)

Vasúti tranzit áruáramlatok



35. ábra: Árufuvarozási tranzit útirányok (forrás: MÁVTI Kft.)

rend, a fővárosba vezető fővonalak forgalmát a teherforgalom továbbra is terheli, konzerválva a jelenlegi gazdaságtalan struktúrát. Megmarad a jelenleg legnagyobb probléma a főváros és környékének vegyes forgalma (személy és teher), ami az elővárosi személyforgalom rendszerének fejlesztésével tovább fokozódik.

A változat főbb fejlesztési elemei és hatásai:

- Ferencváros állomás marad árufuvarozás szempontjából a központi pályaudvar, de ehhez szükséges a gurító átalakítása, új kapcsolatok kiépítése, a belső szerkezet teljes átalakítása,
- budapesti finomrendező kialakítása,
- Miskolc és Fényeslitke gurító, a körzeti pályaudvarok közül Szolnok, Dombóvár, Komárom és Celldömölk továbbra is ellátnak körzeti elegyrendezési feladatot.
- További központi pályaudvar nem szükséges, viszont a teherforgalom fővárosi centralizálása és terhelése megmarad.

Az említett rendezőpályaudvari fejlesztéseken felül járulékos beruházként, a kapacitáshiány megszüntetésére szükségessé váló vonali fejlesztések:

- Bicske – Kelenföld vonalszakasz kapacitásbővítése,
- Bp. Soroksári út – Kunszentmiklós-Tass között 2. vágány,
- Kőbánya-Kispest – Monor között 3., 4. vágány létesítése.

Ferencváros csomópont fejlesztésével tervezett elegyrendezési modell a 36. ábra szemlélteti.

A Budapestet elkerülő ún. „V0” vasútvonal kiépítésével tervezett változat kidolgozását az teszi szükségessé, hogy a Tehervonati Közlekedési Rend elemzése során megállapításra került, hogy a vizsgálatkor a fővárost érintő 162 tehervonat/nap mennyiségből a fővárosi rendeltetésű mindössze 8-10 vonat/nap. A tehervonatok döntő hányada tehát a főváros elkerülésével is közlekedtethető. A budapesti elegyáramlatok elemzésénél látszott, hogy a főváros vasúti szállítási igénye rohamosan csökken, valamint a saját célú vágányok (iparvágányok) száma és a fuvarozandó áruk mennyisége is szűkül. Budapestre már nem települnek a régi értelemben vett nagy szállítást, anyagbeszállítást igénylő ipari centrumok. Ezek felszámolásra kerültek, a beépítettség ilyen irányú fejlesztést nem is tesz lehetővé. Jogos tehát az a feltételezés, hogy

Budapest-Ferencváros fejlesztésével tervezett változat



36. ábra: Budapest Ferencváros fejlesztésével tervezett elegyrendezési modell (forrás: saját)

a főváros vasúti áruáramlatainak növekedését nem a belső igények kényszerítik ki, hanem az alábbi tényezők okozzák:

- a fővonalak Budapesten összefutó sugaras elrendezése,
- a központi elegyrendezés Ferencváros rendezőn történik,
- a villamosított vonalakon olcsóbb a szállítás,
- az átlós vasútvonalak alacsony műszaki szintje, a 225 kN tengelyterhelés hiánya,
- az egyetlen hálózati jelentőségű vasúti átkelő a két országrész között a Dunán.

A V0 kiépítésével az ország közép-vonalában egy átlós vasúti útvonal alakítható ki, ami összeköti a nyugati és a keleti országrész áramlatait, míg Budapestet csak a célirányos forgalom terheli (37. ábra).

az áruforgalom nagy részétől az agglomerációs vonalszakaszokon,

- a főváros belső vonalhálózatán jelentős környezetterhelés-csökkentést eredményez, főleg a zajterhelés szempontjából kritikus éjszakai órákban,
- jelentős, összefüggő barnaövezeti területet szabadít fel a funkcióját veszített rendezőpályaudvarokon.

A fejlesztési javaslat végső távlati kiépítésű célja egy kétvágányú, villamosított, 225 kN tengelyterhelésű, legalább 120 km/h-s engedélyezési sebességű árufuvarozási útirány kiépítése. A „V0” dunántúli szakaszán az útirány döntően a meglévő vonalszakaszok felhasználásával történhet. A dunai átkelés új vasúti Duna-híd és a hozzávezető vonalszakasz megépítését igényli. A keleti országrészben a kelebiai vonal bekötését követően a meglévő vonalszakaszok részbe-



37. ábra: A „V0” létesítésével tervezett elegyrendezési modell (forrás: saját)

A „V0” projekt kiépítésének számos előnye van:

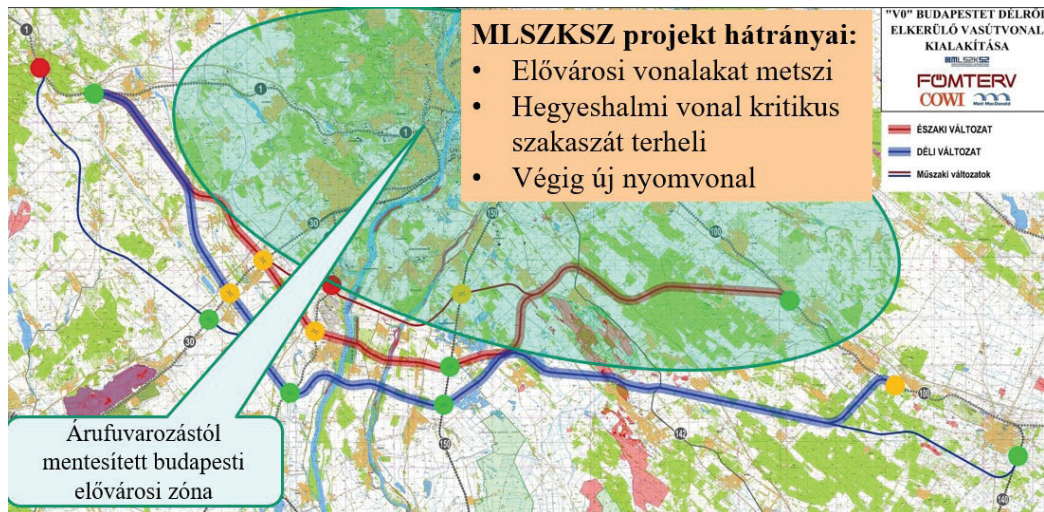
- gyorsítja a Magyarországon áthaladó vasúti tranzitforgalom lebonyolítását,
- optimalizálja a jelenleg elszárt hálózati elegyrendezési technológiákat,
- terhelmentesíti a fővárosba befutó vonalakat

ni felhasználásával, vagy a ceglédi vonali becsatlakozásig végig új vonal építésével építhető meg a „V0”. A tanulmány részletesen elemezte mindkét változat előnyeit-hátrányait, ami alapján a Budapestet délről elkerülő árufuvarozási folyosó létesítési javaslata („V0” projekt) került további tervezésre elfogadásra. A nagyobb közvetlen forrásigény árán a „V0” kiépítése mellett

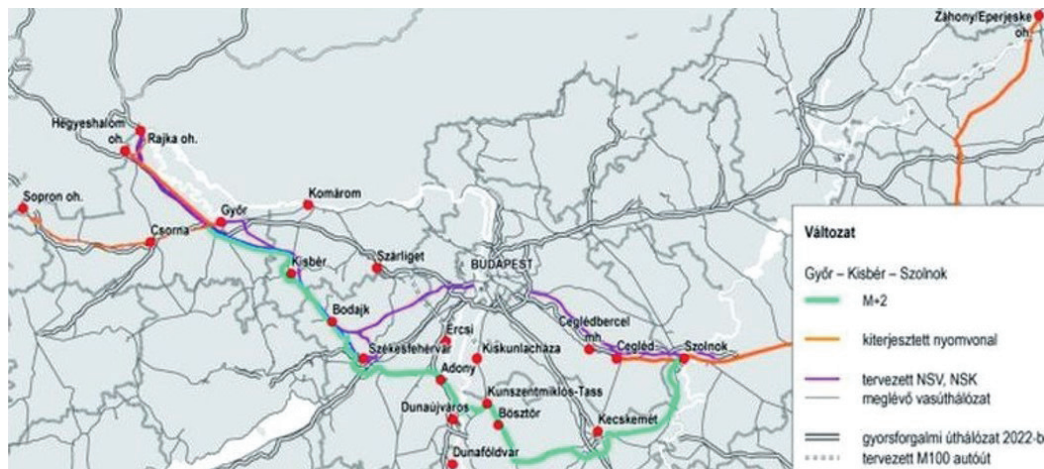
szól, hogy a hálózat egészét tekintve komplexebb megoldást nyújt, elsősorban a fővárosba bevezető frekvenciált elővárosi vasútvonalakat tehermentesíti, továbbá jelentős és értékes fővárosi, ma vasútüzemi célú területek felszabadítását teszi lehetővé.

közei Bicske–Ercsi–Albertirsa/Cegléd és a Herceghalom–M0 térsége–Üllő/Monor nyomvonal-sáv került részleteiben kidolgozásra (38. ábra)

A szakmai körökben vitatott megoldás hátránya, hogy metszi a fővárosba bevezető előváro-



38. ábra: A „V0” nyomvonal a 2012-es MT szerint (forrás: saját)



39. ábra: 2022. évi tervezett „V0” nyomvonalasáv (forrás: internet)

A döntést követően elkészültek a „V0” létesítésének részletesebb tervei. Elsőként az MLSZKSZ megrendelésére készült Megvalósíthatósági Tanulmány, mely a dunántúli szakaszon elvetette a meglévő vasútvonalak felhasználásával javasolt tanulmánytervi változatot, és a mintegy 30-50 lehetséges nyomvonalváltozat közül a fővároshoz

si vasútvonalakat, ezek tehermentesítését csak korlátozottan tudja szolgálni, végig új nyomvonal létesítését igényli és a hegyeshalmi vonali becsatlakozásnál vonali kapacitásbővítést tesz szükségessé Szárliget–Tatabánya között.

A továbbiakban a V0 létesítéséről új MT és engedélyezési szintű terv készült, amely visszatért az eredeti tanulmánytervi javaslatához, de figyelembe vette az újabb nemzetgazdasági hatásokat Kecskemét, Dunaújváros, Székesfehérvár, Győr térségét érintő nyomvonallal (39. ábra).

4. 2. Rendezőpályaudvari ingatlanhasznosítási lehetőségek, vizsgálatok

Az árufuvarozási tendenciák, a változó technológiák és az ezeken alapuló fejlesztési célok lényegesen meghatározzák a rendezőpályaudvarok jövőbeni sorsát és az ebből adódó ingatlanfejlesztési lehetőségeket. A továbbiakban az ingatlanhasznosítási szempontból legrelevánsabb rendezőpályaudvarok komplex vasút- és ingatlanfejlesztési lehetőségei kerülnek példaként bemutatásra.

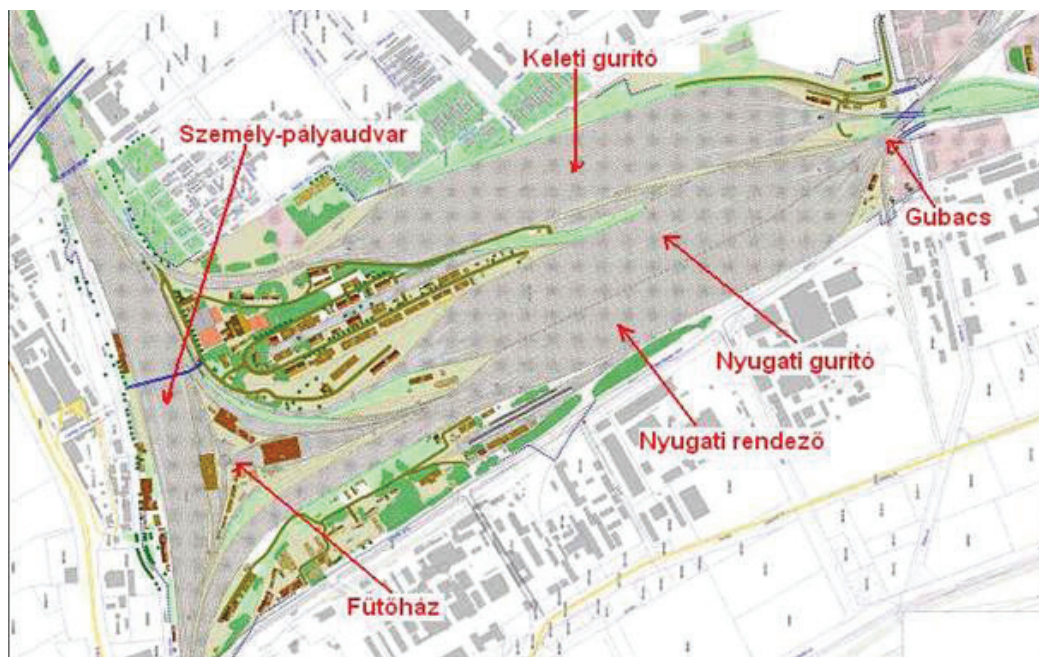
4. 2. 1. Ferencváros vasútállomás – Az aranytartalék

Ferencváros rendezőpályaudvar iskolapéldája annak, hogy a vasútfejlesztési tervváltozatok, vagy a fejlesztési stratégiák módosulásai milyen döntőmértékben befolyásolják az ingatlanhasznosítási lehetőségeket.

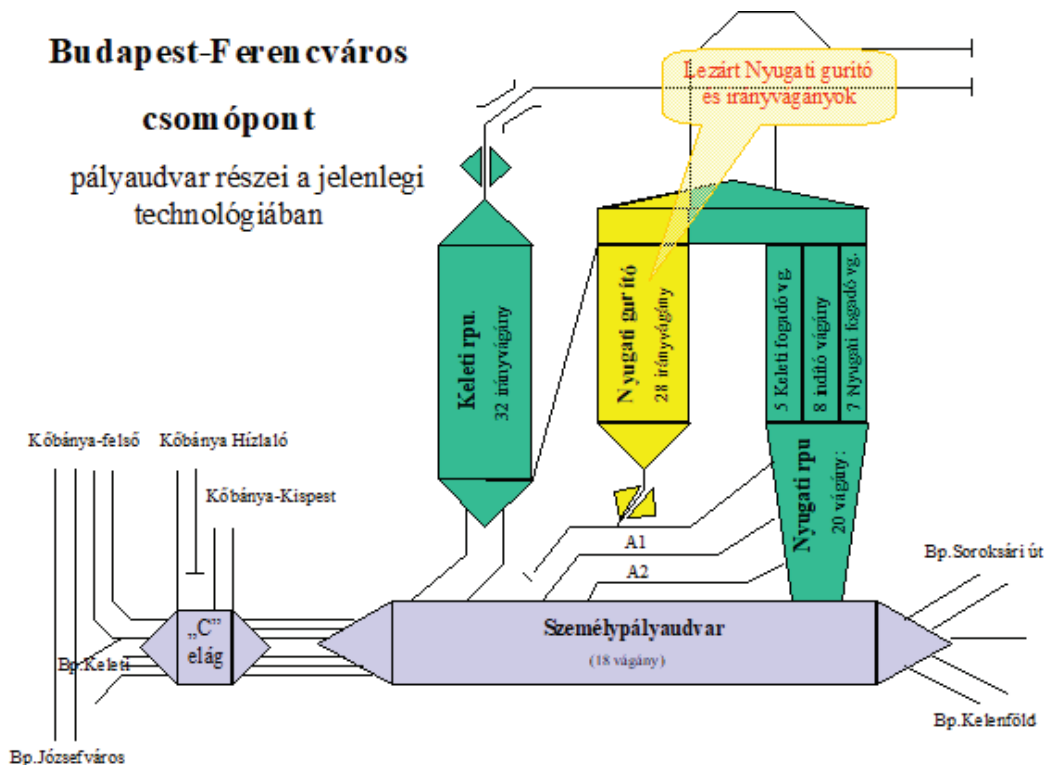
Ferencváros az ország elsőrendű rendezőpályaudvara „fordítókorong” szerepet tölt be a keleti és nyugati országrész vasúthálózatán. A vasúti csomópont több eltérő funkciójú állomásból áll (40. ábra), amelyek szerepe időszakonként módosult, és a nagy forgalmú rendezőpályaudvar technológiája az évtizedek során, az állomás hálózaton betöltött szerepével párhuzamosan folyamatosan változott.

A **Nyugati rendezőpályaudvar és gurító** második világháborút megelőzően történt megépítése (20 + 28 vágány) alapozta meg Ferencváros hálózati szerepét, ezen időszakban a keletről és nyugatról érkezett vonatokat egyaránt a nyugati gurítódomb dolgozta fel.

A **Keleti rendező és gurító** az ötvenes évek elején a megnövekvő forgalom miatt került kiépítésre, ami technológiaváltással járt, miszerint a két irányból a Nyugati rendezőbe érkezett vonatokat közül a K-Ny irányú elegyet a nyugati gurítón dolgozták fel, és átalítással külön indító vágánycsoportról indították, míg a Ny-K irányú elegy feldolgozása az új keleti gurítón történt meg és a vonatokat keleti irányba közvetlen az irányvágányokról indították.



40. ábra: Budapest-Ferencváros vasúti csomópont (forrás: MÁVTI Kft.)



41. ábra: Ferencváros rendező Nyugati gurító megszüntetése utáni technológiája (forrás: saját)

Az elegyfeldolgozási feladatok csökkenése és a nyugati gurító műszaki állapota miatt 1996 októberben a nyugati gurító bezárásra került, ami ismét technológiaváltással járt. A bezárást követően az érkezési műveletekben nem történt lényegi változás, az elegyfeldolgozás azonban a nyolcvanas években felújított keleti gurítódombra tevődött át. A 32 irányvágányos Keleti rendezőben a vonatindítás megszűnt, és az itt összegyűjtött elegymennyiséget teljes egészében átadják Nyugati rendezőbe, ahol a vonatindítási tevékenységet végzik.

Ez a technológiaváltás eredményezte azt az ingatlanhasznosítás szempontból kezelhetetlen helyzetet, hogy a Nyugati gurító bezárásával ugyan jelentős terület szabadult fel, de ezt minden oldalról üzem alatti vágányok veszik körül (41. ábra).

A Keleti rendezőpályaudvar és gurító Világbanki hitelből 1987-ben megtörtént rekonstrukciója ellenére a 2000-es évekbe ismét felújításra szorult, aminek kezelésére a MÁVTI Kft. több változatból álló vasútfejlesztési tanulmánytervet készített.

Az 1. sz. változat a meglévő technológián alapul és a meglévő infrastruktúra felújítására irányul, így ingatlanhasznosítási szempontból nem történik előrelépés, mivel a Nyugati gurító vágányok visszabontásával felszabaduló 9 ha-os, vágányok által közbezárt terület csak más vasúti célra hasznosítható (42. ábra).

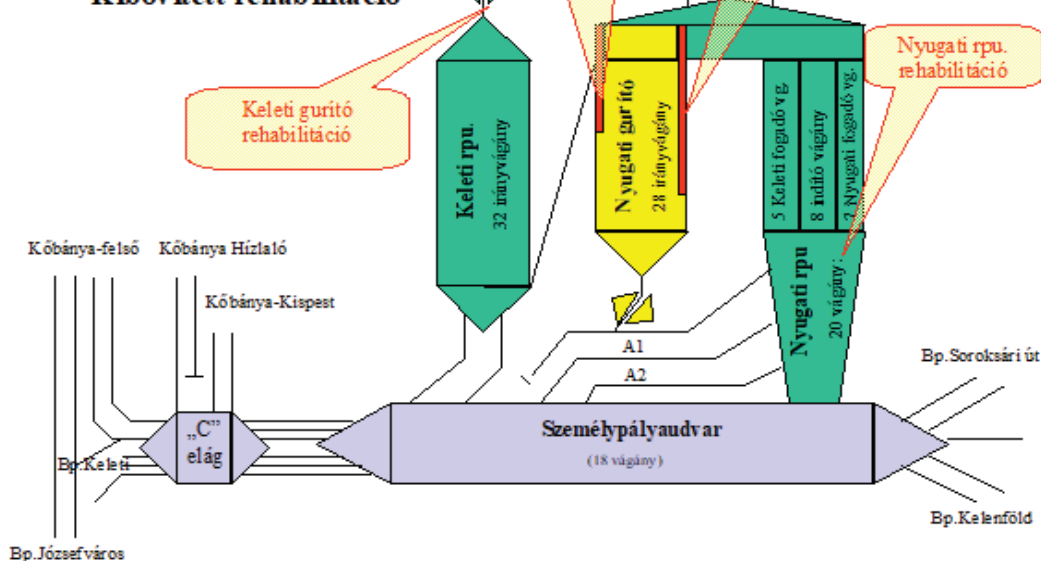
A 2. sz. változat a Nyugati rendező felújításával, a Nyugati gurítóvágányok és gurító újraélesztésével és az irányvágányok kibővítésével számol a Keleti rendező bezárása mellett. A fejlesztés ingatlanhasznosítási pozitívuma, hogy mintegy 13 – 14 ha terület szabadítható fel értékesítésre a külső Mester utca mentén, de az így elérhető bevétel nincs arányban a többletbefektetéssel (43. ábra).

A 3. sz. változat lényege, hogy visszaállítással kerül a Nyugati gurító bezárása előtti technológia, azaz a két dombon történik a gurítás, de célszerűen lecsökkentett irányvágányokon (44. ábra). Területfelszabadításra mindkét gurítónál lehetőség van: Keleti rpu. I-X. vágányai visszabontásával 4,3 ha, ill. Nyugati rpu. I-X. vágányai

Budapest-Ferencváros rpu.

1.sz. Fejlesztési változat

Kibővített rehabilitáció

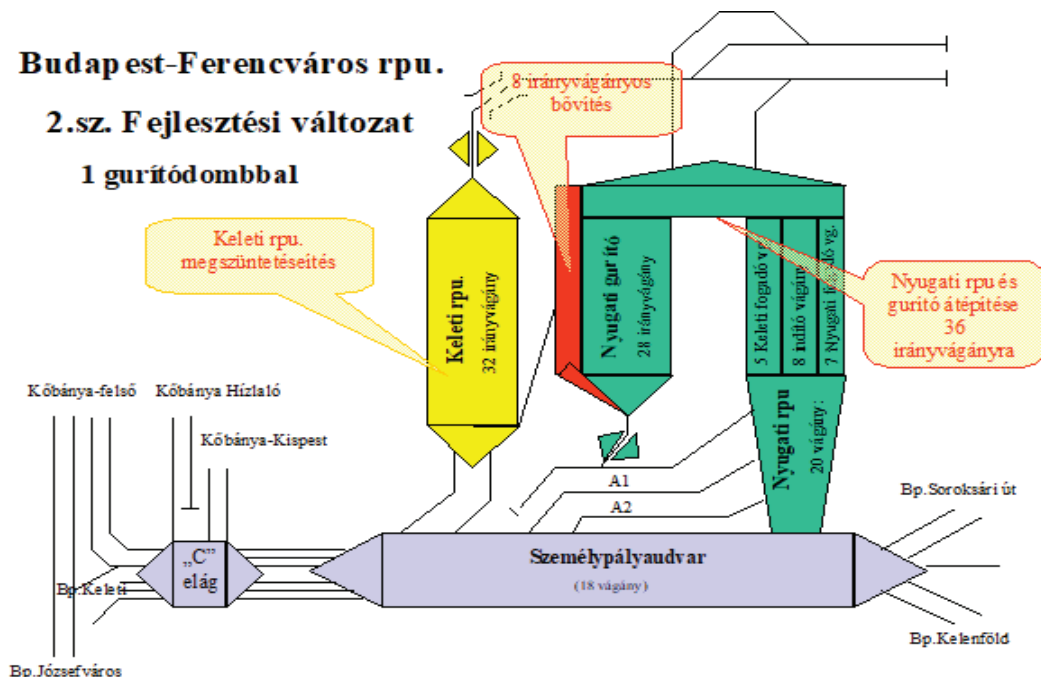


42. ábra: Ferencváros rendező fejlesztése 1. sz. változat (forrás: saját)

Budapest-Ferencváros rpu.

2.sz. Fejlesztési változat

1 gurítódombbal

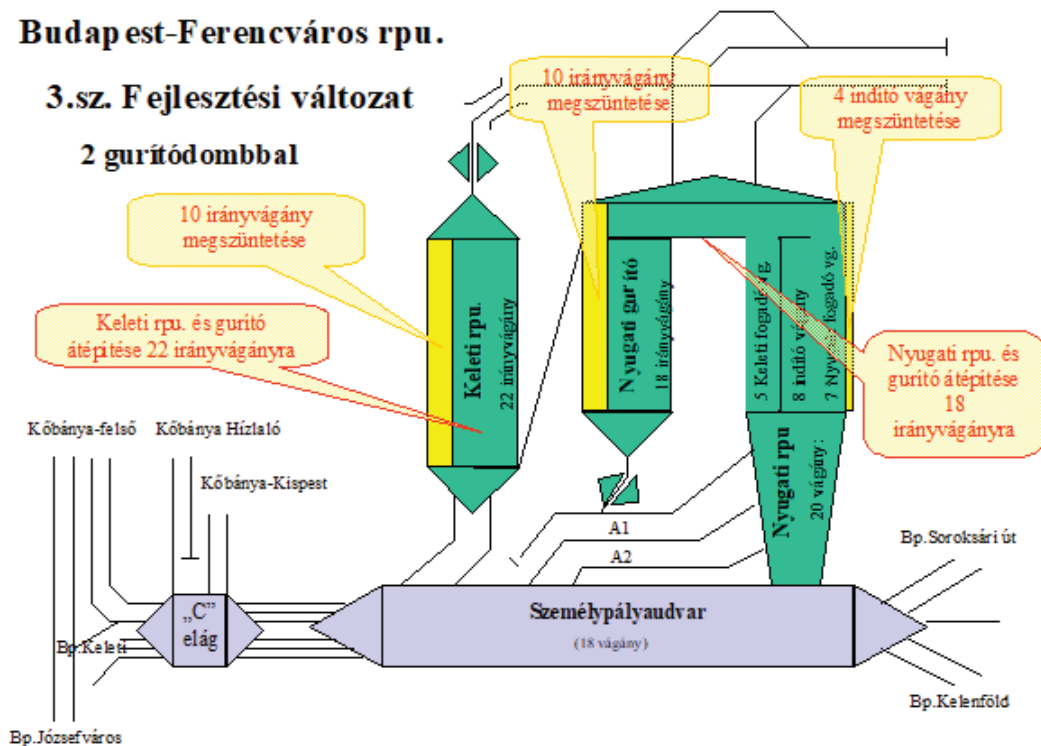


43. ábra: Ferencváros rendező fejlesztése 2. sz. változat (forrás: saját)

Budapest-Ferencváros rpu.

3.sz. Fejlesztési változat

2 gurítódombbal



44. ábra: Ferencváros rendező fejlesztése 3. sz. változat (forrás: saját)

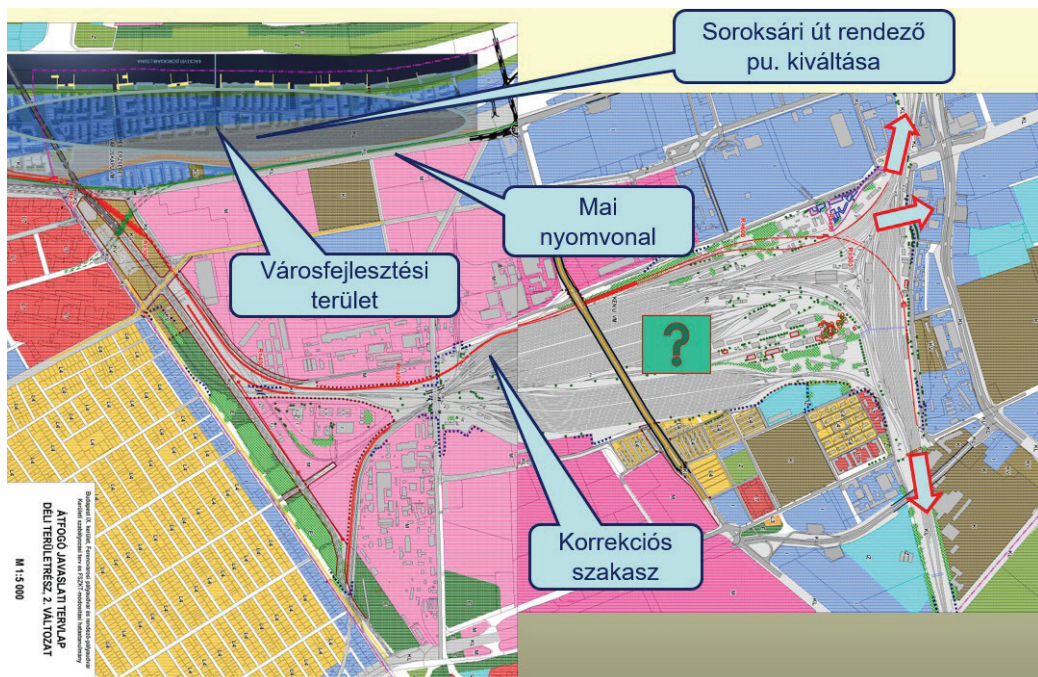
területén 4,3 ha, továbbá 1,8 ha a Nyugati rpu. 4 indítóvágánya helyén. A pályaudvar két szélén felszabaduló terület ingatlanhasznosításra felajánlható.

A tanulmánytervi változatok közül a hálózati elegyrendezési koncepció készítésekor a 2. sz. változat került aktualizálás mellett továbbtervezésre elfogadásra, de elsődlegesen forráshiány miatt erre nem került sor. A tervezett rekonstrukció halasztásában a forráshiány mellett több tényező is közrejátszik. Az árufuvarozási technológia megváltozása, a jellemzően irányvonalat rendszerre való áttérés nagymértékben csökkentette az elegyrendezési, ezen belül pedig a gurítási technológia iránti igényeket. Emellett stratégiai szintű változást jelentett az árufuvarozás terén a fővárost délről elkerülő ún. „V0” árufuvarozási tranzitútvonal tervezése. Ennek megvalósítása lényegileg Ferencváros rendező megszüntetését eredményezheti, mivel a csak budapesti rendeltetésű áruvolumen kezelése más helyen is elvégezhetővé válik. Ebben az esetben Ferencváros rendező teljes területe városfejlesztési célra felszabadíthatóvá válik, ami egy új

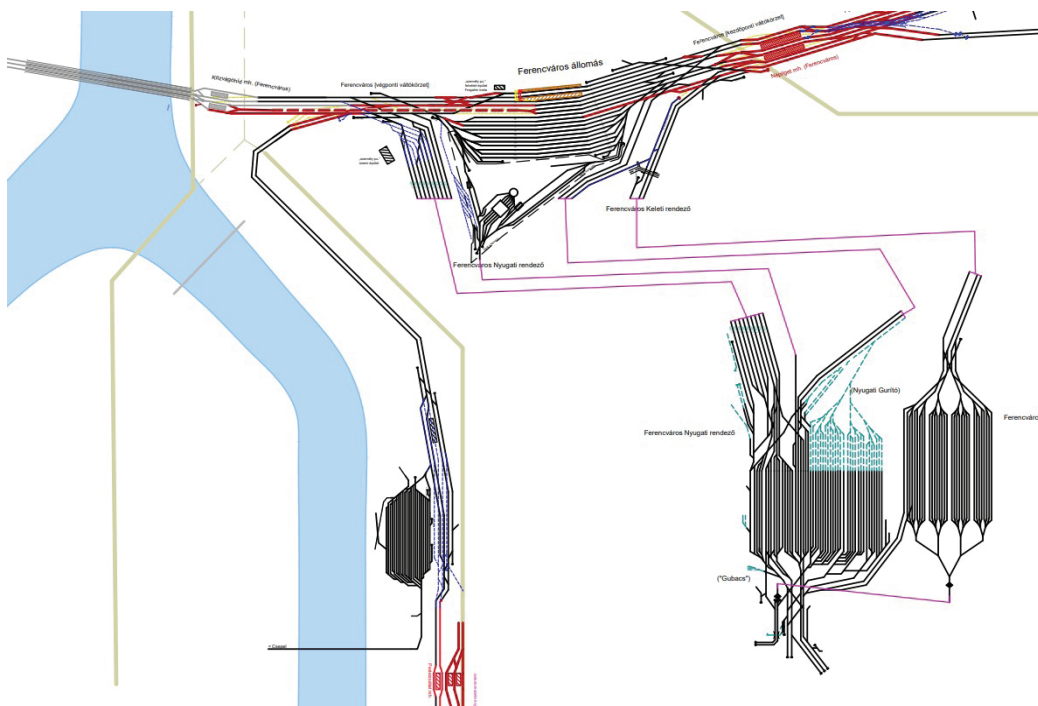
városrész kialakítását tenné lehetővé. Megnyílna az út olyan fővárosi projektek előtt, mint a Ferencvárost keresztező tervezett Külső-Kerületi Körút gazdaságos helybiztosítása. Az elvégzett vizsgálat szerint Ferencváros rendezőpályaudvar területén való közúti átvezetés, a szélső vágányokat számítva, mintegy 460 m hosszban jelentkezik, aminek külön szintben való kiépítése a meglévő vasúti vágányok megmaradása esetén gazdaságtalan lenne.

Ferencváros rendezőpályaudvar jövőbeni sorsa tehát egy komplex vasút- és városfejlesztési kérdés, ami közlekedési szempontból egy a „V0” létesítésén alapuló hálózati szintű árufuvarozási koncepció alapján dönthető el.

Ferencváros átalakítása a „V0” projekt megvalósítása előtti átmeneti időszakra a kelebiai vonal fejlesztése előkészítése során is felmerült. A kelebiai vasútvonal Ferencváros állomás és Soroksár közötti fővárosi bevezető szakasza a korábban már átépített vonalrészén van, de utóbb felmerült a belső városi vonalszakasz korrekciója a Ferencváros csomóponton át tervezett új



45. ábra: A keletibei vonal fővárosi bevezető szakaszának átvezetése Ferencváros területén (forrás: MÁVTI Kft.)

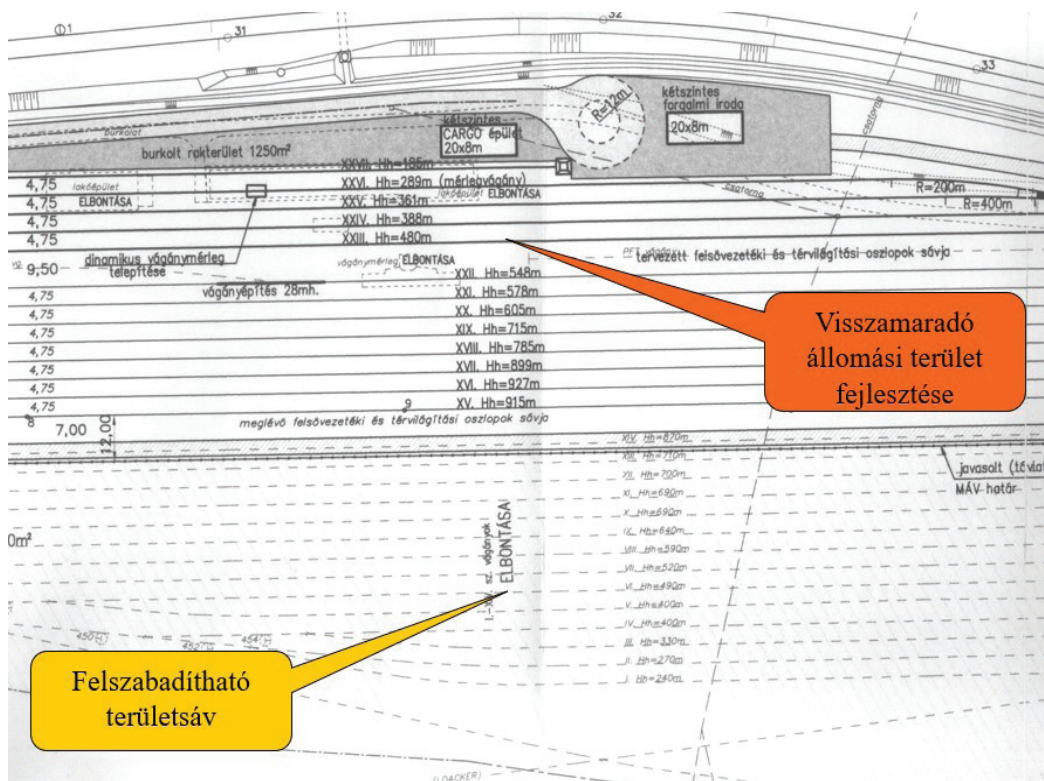


46. ábra: Ferencváros csomópont átalakítása a BAVS projektben (forrás: FÖMTERV Zrt.)

nyomvonallal. Erre a MÁV Zrt. 2018-2019-ben engedélyezési tervdokumentációt készített. Ezzel a fejlesztéssel biztosítható a kelebiai vonal sarokforduló nélküli közvetlen kapcsolata a dunántúli fővonalakkal, és fejpályaudvar érintése nélkül közvetlen Bécs–Budapest–Belgrád nemzetközi járatok indítása. Városszerkezeti szempontból fontos, hogy a kelebiai vonal Határ út térségétől kezdődő korrekciója egyben kiváltja a dunántúli fővonalak felé kapcsolatot biztosító ún. „OBI deltavágány” korábban javasolt kiépítését. A fejlesztés további hatása a vasútvonal áthelyezésével a Soroksári Duna-ág mentén alulhasznosított barnaövezeti területek városfejlesztési célú hasznosítási lehetősége. A vonal személyszállító vonatainak fogadó- indító állomása Keleti pályaudvar, de a BAVS készítése során felmerült az elővárosi vonatok Kálvin térig való bevezetése a HÉV vonal térszint alatt tervezett korrekciójával (45. ábra). A vizsgálatok ellenére a Ferencvároson átvezető nyomvonal-javaslat megvalósítása végül nem került be a kelebiai vonal most folyamatban lévő projektjébe.

A főváros és térsége vasúti közlekedését átformáló Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) Ferencváros csomóponttal, a stratégia alapcélkitűzéseivel összhangban elsődlegesen a személyszállítás tervezett forgalmi modelljére koncentrált. Ennek megfelelően a Ferencváros csomópontot érintő fejlesztési javaslatok Ferencváros személypályaudvar átalakítására és a Népligetnél egy új megállóhely létesítésére irányulnak, míg a rendezőpályaudvar lényegében megmarad a jelenlegi elrendezésében (46. ábra).

Ferencváros rendezőpályaudvaron ingatlanfejlesztésre akkor kerülhet sor, ha kidolgozásra kerül egy a BAVS-hoz hasonló hálózati szintű áru fuvarozási stratégia és döntés születik a tervezett „V0” projekt megvalósításáról, annak várható ütemezéséről. Így az itt felszabadítható területeket addig mintegy „aranytartálékként” lehet kezelni.



47. ábra: Soroksári út Rendező visszafejlesztési vizsgálata (forrás: MÉLYKÖZ Kft.)

4. 2. 2. Soroksári út vasútállomás – Amikor a kicsi a nagytól függ

Soroksári út állomás két részből áll, a személy- és a rendezőpályaudvarból. A személyszállítási funkciók a Soroksári út mellett helyezkednek el jellemzően átalakuló ipari övezetben, Budapest Soroksári út rendezővágányai pedig a Ráckevei (Soroksári) Duna mentén húzódnak. A rendező visszafejlesztése a Soroksári Duna-ág menti területek beépítése és az ezzel kapcsolatos Kerületi Szabályozási Tervek készítése kapcsán merült fel. A rendezői vágányok visszafejlesztése több ütemű fejlesztésként került előtérbe. A 2002-ben készült forgalmi- üzemi vizsgálat és tanulmányterv max. 5 vágány feladását tette lehetővé. A vizsgálat szerint további vágányok területe, később pedig a rendező teljes forgalmának Budapest-Ferencvárosba való áthelyezése elvben megoldható, de jelentős fejlesztési forrás és többletüzemelési költségviselés mellett. A Soroksári út rendezőn biztosított síktolatói funkció a Nyugati gurító helyén való kialakításával áthelyezhető, de az áttelepítés ebben az esetben sem lenne teljes, mivel a Csepellel való összeköttetés miatt egy vágány meghagyása továbbra is szükséges (47. ábra).

Soroksári út Rendező áthelyezésének újabb lendületet a 2024-es olimpia megrendezése előkészületei adtak a Soroksári Duna-ág mentén tervezett olimpiai falu elhelyezése kapcsán. A fejlesztési javaslat a rendezői funkciók áttelepítését és a kelebiai vonal Ferencváros csomóponton való átvezetését tartalmazta a Budapest-Ferencvárost bemutatott 4.2.1. fejezet 41. ábrája szerint. A BAVS a térség áru fuvarozási kiszolgálásán érdemi módosítást nem tartalmaz, Soroksári út Rendezőt a ferencvárosi technológia kiszolgálására lényegileg változatlan formában meghagyja (lásd: 46. ábra).

A rendező területe városszerkezetileg értékes vasúti barnaövezeti terület, de megvalósíthatóságát alapvetően Ferencváros fejlesztési módja határozza meg, tehát érvényes rá a kijelentés, hogy „a kicsi a nagytól függ”.



Background and Lessons from the History of Railway Property Development. Part 4

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, marshalling yard

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 Rákostesztő area.

Part 4 examines the development issues of marshalling yard, including the situation of Ferencváros station.