

# **VASÚT A VÁROSBAN: ROZSDAÖVEZETI REGENERÁCIÓ ÉS ÚJ SZEREPKÖRÖK**

Fleischer Tamás<sup>1</sup>

## **BEVEZETÉS**

A vasútvonalak kiépítése a 19. század közepén elsősorban az országos kapcsolatok megteremtésének a lehetőségében jelentett nagy változást. Előtte a szárazföldi közlekedés a gyaloglástól eltekintve a ló, vagy más állat által vontatott szekereken, hintókon illetve a folyóvizeken mozgatott járműveken történő utazásra korlátozódott. Ezek a mozgási módok egyrészt leszűkítették azokat a kapcsolati irányokat, ahová a szállítás egyáltalán lehetséges volt, másrészt távolságban is erősen korlátozták a rendszeresen elérhetőnek tekinthető célpontokat. A vasút kiépítésével kerültek az ország különböző régiói kölcsönösen kiszámítható fizikai kapcsolatba egymással. Ennek megfelelően a vasúti hálózat korai fejlesztésekor a távoli kapcsolatok megteremtésén, ha úgy tetszik az országos gerincvonalak lefektetésén volt a hangsúly, ez volt a vasút elsődleges szerepe.

Az első évtizedek tapasztalata volt, hogy a vasútvonal mentén a kapcsolatok föl-erősödtek, mégpedig a vasútállomás körzetét alkotó húsz-harminc kilométeres vonzaskörzethez képest is, ahonnan továbbra is a hagyományos módokon lehetett az állomást megközelíteni. Kiderült, hogy a 'térképre kerüléshez' a szállítási hálózatba való bevonódáshoz ezeknek a vonzaskörzeti háttérterületeknek is szükségük van vasúti kapcsolatokra, a fő vonalakat elérő mellékhálózatokra.

Míg az országos hálózat fejlesztése országos, birodalmi, stratégiai érdek volt, addig a kimaradó háttérterületek érdeksérelmeit elsősorban az adott régióban élők, ottani

---

<sup>1</sup> kutató, Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont

gazdák, vállalkozók, termelők érezték. Eltérő érvelésre, és eltérő finanszírozási konstrukcióra volt szükség ahhoz, hogy a helyi szükségleteknek megfelelő vonalak megépítése egyáltalán szóba kerüljön.

#### A HELYI ÉRDEKŰ VASUTAK PÁLYAÍVE

Az 1880. évi XXXI. sz. törvény teremtette meg a jogi hátteret ahhoz, hogy az ezt kezdeményező területi társulások a saját költségeikre részvénytársasági formában megépítsék – a fővonalai követelményekhez képest egyszerűbb műszaki paraméterekkel – az általuk szükségesnek ítélt helyi hálózatszakaszokat, majd üzemeltetésre adják egy erre felkészült vasúttársaságnak. Az így megépült helyi hálózatok alkották a különböző *helyi érdekű vasutakat*, HÉV-eket. A finanszírozási és jogi részletektől eltekintve funkciójában a legkorábbi hazai HÉV a már a vonatkozó törvény életbelépése előtt 1877-ben megépült Arad–Körösvölgyi vasút volt, míg az eddigi legutolsó hazai HÉV szakasz a Szeged–Hódmezővásárhely közötti, divatosan tram-train-nek nevezett, 2021. szeptemberi átadásra épülő vonal.

A helyi érdekű vasutak hosszú idő alatt megtérülő infrastrukturális beruházások, melyeket ehhez képest rövidebb élettartamú helyi vállalkozásokban, termelési kapcsolatokban, gazdasági perspektívában gondolkodó helyi polgárok fizettek, és számos esetben csődbe mentek, – esetleg a saját vállalkozásuk változásai miatt, de később a gépkocsi megjelenésével esetenként a vasúti ránhordó funkció fölöslegessé válásától is. A helyi érdekű vasutak hol kényszerből, hol rendelkezés nyomán fokozatosan a MÁV hálózatához kerültek.

Bár egyelőre hasonló végeredménnyel, de eltérő pályát jártak be a főváros környéki HÉV vonalak.

#### A BUDAPESTI ÉS KÖRNYÉKI HELYI ÉRDEKŰ VASUTAK

A főváros környékén a helyi érdekű vasutak eleve két technológiai partner közvé szorulva működtek: az egyik a máshol is jelen lévő nagyvasút, a MÁV, míg a másik a HÉV-ekkel lényegében egyidőben kiépülésnek indult villamosok. Emellett, ahogy a villamosok, és korábban a vasút esetében is, az alágazaton belül is több konkurens HÉV vállalat harcolt egymással is a megfelelő útvonalak koncessziós jogainak a megszerzéséért. Intézményi szempontból a budapesti HÉV-ek története csődök, beolvadások, átnevezések, és főleg három, négy vagy több betűs rövidítések végelláthatatlan története. (ld. Budapesti helyiérdekű vasút). Ha valami trend kiolvasható a változásokból, akkor az a helyi politika és a központi politika viszonyának a mindenkori tükröződése. Erősödő fővárosi hatáskör idején a villamosüzem vonta magához HÉV vonalak kezelését, míg az erős és centralizáló központi politika (pl. 1952 MÁV-BEV, 2017 MÁV-HÉV) rendre a MÁV-hoz csatolta a HÉV-ek tulajdonosi jogait.

A fővárosi HÉV hálózat másik jellegzetessége, hogy karakteresen nem vasútállomásokra ráhordó szerepet lát el (mint általában a HÉV rendszerek) hanem inkább a fokozatosan kiépült, a fővárosból szétsugárzó vasútvonalak közötti területeken, (esetenként vasútvonal mentén) szintén sugár irányú, előváros–város kapcsolatot biztosító szerepet hordoz.

Kilenc vonalcsoporthat érdemes megkülönböztetni, amelyek – az esetleg hozzájuk kapcsolódó szárnyvonalakkal együtt – valamely időszakban HÉV formában üzemeltek, vagy ma is üzemelnek. Ezek közül kettő, a Szentlőrinc és a Budafok csoport teljes egészében villamosként működik. További három csoport pedig, így a Lajosmizse, az Esztergom és a Veresegyház irányúak nagyvasuti üzemmé váltak. Négy hálózatrész, a szentendrei (H5), a ráckevei (H6), a csepeli (H7) valamint a gödöllői (H8 és H9) működik ma is HÉV formában.

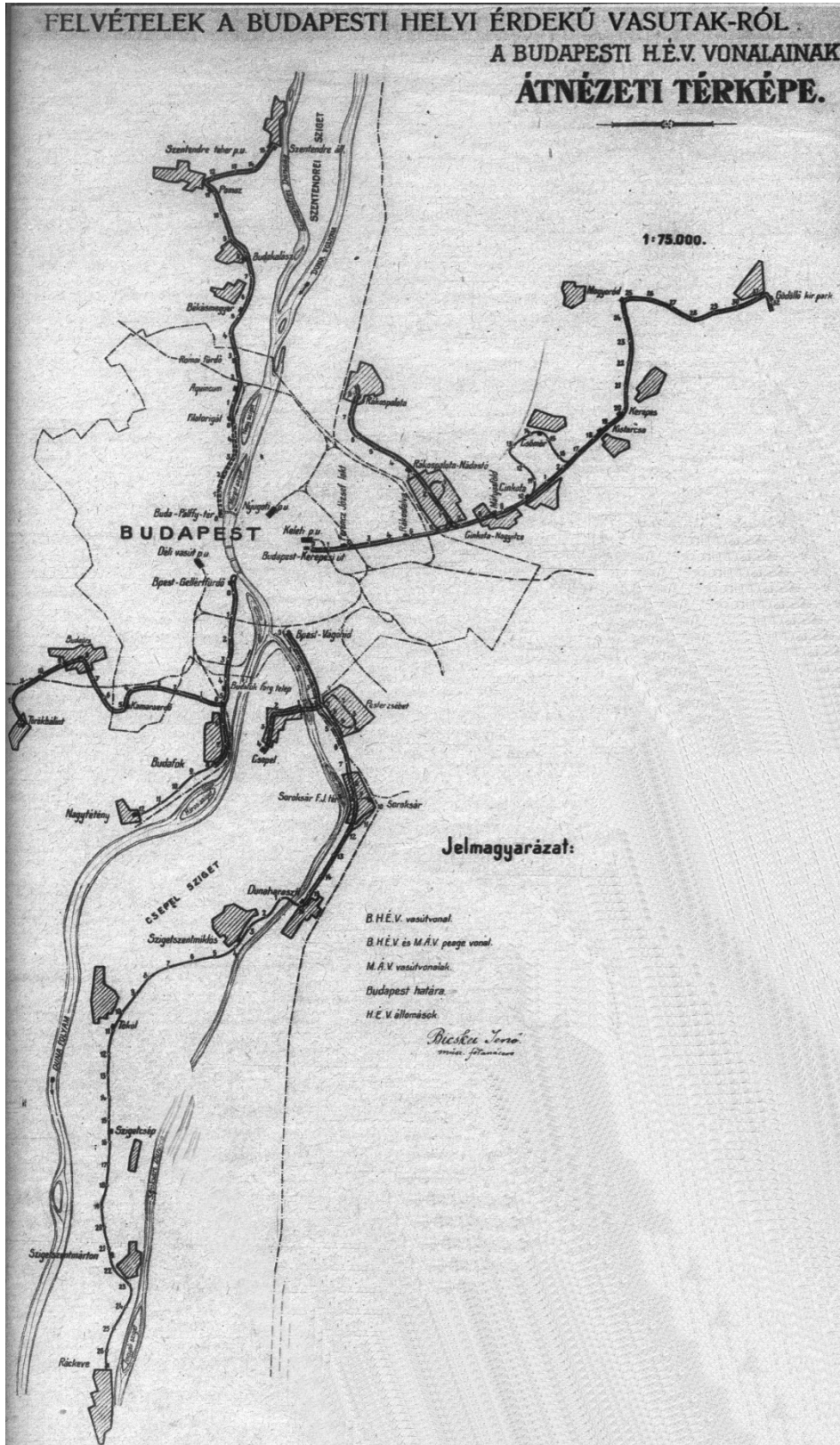
A Nagyvárad tértől Pestszentlőrinc felé az Üllői úton 1887 tavaszán megnyitott vonal volt a legelső, még az első budapesti villamost is megelőzte néhány hónappal. Későbbi elágazása a kispesti oldalon az Ady Endre úti ág. Befelé bővítésekkel a Ludovikától, majd a nyolcadik kerületet harántolva a Népszínház utcán át a Rókus kórháztól indult, gyakorlatilag a BSZKRT keretében is már villamosként, bár formálisan csak 1949-ben szűnt meg névleg is a viszonylatokat fenntartó HÉV vállalat. Külső szakaszain ma az 50-es illetve a 42-es villamos jár.

A Gellért tér és Budafok közötti HÉV vonal 1899-ben nyílt meg, 1909-re Nagytétnyig, 1914-re pedig Törökbálintig terjedő ágakkal. 1942-ben a belső végállomása a Móricz Zsigmond körtérre került, 1963-tól 43 illetve 41-es villamos vette át a viszonylat kiszolgálását, utóbbi csak Budaörsig, a további szakasz megszűnt.

Budapest Ferencváros és Lajosmizse között 1889-ben nyílt meg HÉV vonal, a Császárfürdő és Esztergom között pedig 1895-ben. Utóbbi belső vége 1896-tól az akkor elkészült hídon át Angyalföld majd a Nyugat pályaudvar lett. 1931-ben mindkét vonal a MÁV hálózatának a részévé vált. A Rákospalota–Újpest–Veresegyház–Vác HÉV vonal 1911-ben nyílt meg, már pár év múlva a MÁV üzemeltette, de formálisan 1949-ig HÉV státuszban működött.

A ma is HÉV-ként működő vonalak közül a ráckevei első szakasza, a Közvágóhíd és Soroksár között 1887-ben nyílt meg. A hosszabbításokon kívül 1912 és 1978 között egy csepeli, 1958 és 1976 között egy taksonyi szárnyvonal is tartozott hozzá.

A Kerepesi út és Cinkota között 1888-ban létesült HÉV vonal, gödöllői fő ága és a csömöri szárny mellett a tizes évektől rákosszentmihályi és rákospalotai szárnyvonalai is működtek, utóbbiakat villamos vette át, majd részben megszűntek.



### 1. ábra. Átnézeti térkép a főváros helyi érdekű vasútairól, az 1930-as évekből

Ugyancsak 1888-ban épült ki a Filatorigáttól Szentendrére a HÉV. 1929 és 69 között egy Aquincum–Óbuda szárny is tartozott hozzá. Belső vége 1895-től a Margit hídhoz, 1970-től a Batthyány térre került.

A Boráros tér és Csepel között 1951 óta jár a gyorsvasút, 1959 és 68 között egy hárosi szárnyvonala is működött.

Az 1930-as években készült Átnézeti térképen (1. ábra) nem szerepelnek a MÁV vonalak, (ahol a Lajosmizséig, Esztergomig és Vácrátótig terjedő szakaszok egyértelműen sugaras irányok); nincs rajta a szentlőrinci villamos (mind a két ága sugár irányú); és értelemszerűen nem lehet rajta a húsz évvel később épült csepeli gyorsvasút (szintén sugaras kapcsolat). A térképen feltüntetett szentendrei és ráckevei HÉV szintén sugaras irányú, ahogy a gödöllői és budafoki HÉV fő ága is.

Azt lehet tehát mondani, hogy a HÉV vonalak és a korábban HÉV vonalként megépült vonalak döntően átmetszik, és nem feltárják vagy összekapcsolják a Budapest belső kerületeit körülvevő átmeneti zónát, a korábbi ipari területeket, mai barna zónát, vagy rozsdá övezetet. Egyes szárnyvonal szakaszokról mondható el, hogy merőlegek a fő sugár irányokra, azaz a barna övezeten belül létesítenek kapcsolatot. Ilyen a Budán a Budafok–Budaörs szakasz, a Csepel szigeten a Pesterzsébet–Csepel, Pesten pedig külső körvasúttal párhuzamos Nagyicce–Rákospalota szakasz. Virtuálisan ezek a szakaszok akár össze is lennének kapcsolhatók, hiszen egy azonos külső körvasúti gyűrű mentén helyezkedtek el, – azonban sajnos a múlt idő használata indokolt, mert ezek a szakaszok nem léteznek, felszámolt, vagy ahhoz közelálló egykori villamosvonalak rövid szakaszairól van szó.

Ahhoz, hogy a rozsdáövezet rehabilitációja meginduljon, arra is szükség van, hogy e területek ne passzív függő helyzetben legyenek máshol elhelyezkedő városi központoktól, hanem a zónán belül is kialakuljanak komplex funkciókkal rendelkező alközpontok. A közlekedés azzal tudja támogatni alközpontok képződését, ha elősegíti, hogy a térség egyes részei kapcsolati góccokká válhassanak. Ehhez többirányú kapcsolatok találkoztatására van szükség.

A Budapesti Mobilitási Terv gyűrű irányú kapcsolatok kialakításával javasolja elérni azt, hogy az átmeneti zóna térsége alközponti szerepkört legyen képes magához vonzani. Természetesen nincs olyan követelmény, hogy minden közlekedési alágazat magában hozzon létre csomópontokat, azaz, hogy feltétlenül a HÉV hálózaton belül kellene ezt a feltételt teljesíteni. Az elemzés arra rámutatott, hogy a HÉV hálózaton mennyire felszámolódtak a korábban kialakult elágazások, amelyek potenciális csomópontokká is válhattak volna. A tennivalók megállapításához viszont komplex közlekedési áttekintésre van szükség,

## A BUDAPESTI VASÚTI HÁLÓZAT

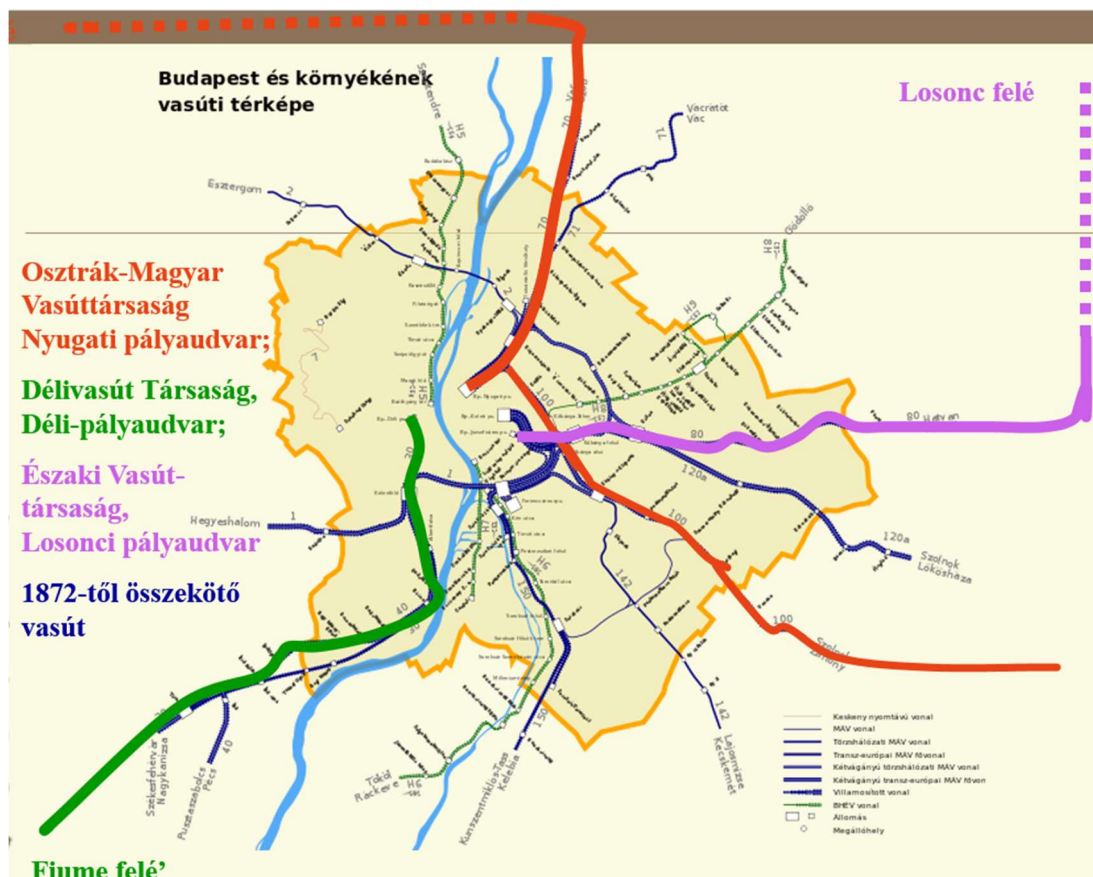
A főváros vasúti hálózatának a gerincét a távolsági vonalak fővárosi kiindulása jelenti. Széchenyi nagy érdeme volt, hogy már a pályák kiépítése előtt átlátta, hogy a vasút nem egyszerűen az addig központi szerepet játszó folyami és tengeri szállítás kiegészítő eleme, hanem a szárazföldi közlekedés eljövendő gerince. Ennek megfelelően nem a korábban felmerült feladatot kell sürgősen megoldani (azaz a Duna legközelebbi pontját, Vukovárt összekötni a fiumei kikötővel, ahogy Kossuth szorgalmazta)<sup>2</sup>, hanem az ország egészét fizikailag egybekapcsoló hálózatot kell megteremteni, egyúttal az ország fővárosát, Budapestet Bécshez fogható központi szerepbe emelni. Ennek megfelelően 1848 januárjában a Helytartótanács számára készített tervezetében (ma azt mondanánk, közlekedéspolitikai dokumentumban; Széchenyi 1848) alapvető szempont volt, hogy minden vasútvonal Pestről vagy Budáról induljon ki, hogy a hálózat megerősítse ennek a várospárnak a központi helyzetét. Ez a elképzelés és az azt következetesen betartó fejlesztés tökéletesen igazolódott, a szakpolitika sikeres volt: ezen semmit nem változtat az, hogy mai megítélésünk szerint az első világháború után harmadára csökkent országon belül a főváros túlzott súlyt képvisel, ráadásul az ezt követő időszakok mindenkorai központosító politikái számára a túlsúly megtartása, sőt fokozása vált hatalmi érdekké, így nagyon kevés lépés történik a területi egyensúly elősegítése irányában.

Maga a vasútépítés magántársaságok küzdelme volt különböző koncessziók elnyeréséért, így az elsőnek 1846-ban megnyílt Pest–Vác szakasz is a Pest–Bécs Duna balparti vasútvonal nyitó szakaszaként épült.

A 2. ábra jól mutatja, hogy a vasútépítések első évtizedei után a városegysítés idejére Budapestet egymástól független vasúttársaságok elkülönült vonalszakaszai hálózta be. Az 1870-es évektől nem csak a város, hanem a hálózatok összekapcsolásáról is gondoskodni kellett. Ha ez tulajdonjogilag sikerült is, a különböző pályaudvarokhoz kiépült szakaszok kapcsolata ma is nehézkes, például a belső körvasút megépült szakaszai sem alkotnak egy folyamatosan végigjárható egységet. Emellett mind a belső, mind a külső körvasút befejezetlen, a kettő együtt vasúti oldalról végigjárható, de városszerkezeti szempontból össze nem tartozó térségeket kapcsol egybe, míg az átmeneti zónát feltáró íve, ezzel a város szempontjából jól hasznosítható funkciója hiányzik. A problémákat a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) bemutatkozó prezentációi is elemzik (3. ábra)

---

<sup>2</sup> „Másik fényes példája a töredékes intézkedés balkövetkezéseinek a vukovár-fiumei vaspálya tervezete, mellyben több vidékek érdekeinek keresett kiegyenlítése soha nem menthető balfogásokra vezethető vala az országot, tán csak azért, mert nem a közlekedés egész rendszerét, s az egyetemese érdeket, de vidékekét fogta fel, s ez által a haza központjának, sőt nemzetiségünknek érdekeit is megfoghatatlanul mellőzte, mint ez alább bővebben is kitéjük.” (Széchenyi ib. id.)



Forrás: saját összeállítás

2. ábra. Budapest vasúti vonalainak kiépítői: az első három évtized

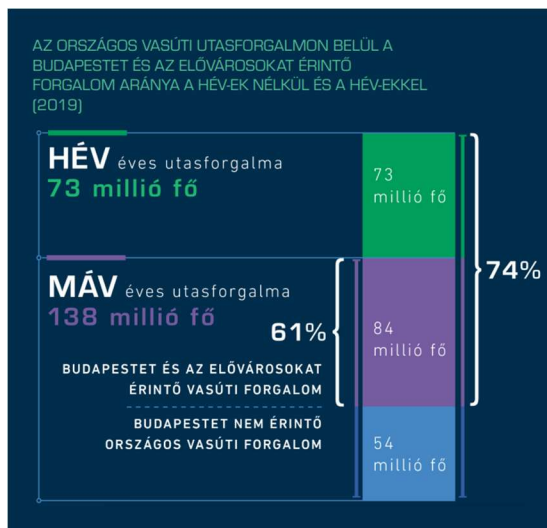


Forrás: Vitézy 2021

3. ábra. Az elavult struktúra néhány jellegzetes problémája

- Az átszállási lehetőségek száma jelenleg korlátozott, sok helyen a vonatok megállás nélkül haladnak át metrók, villamosok fölé.
- A gőzmozdonyok korából örökölt, zsákutcát jelentő fejváltóvárosok akadályai a vonatok sűrítésének.
- Kevés és túlterhelt a Dunát keresztező kapcsolat. A forgalom a két összekötő vasúti hídon bonyolódik:
  - Az Újpesti vasúti hídon csak az esztergomi vasútvonal elővárosi vonatai közlekednek.
  - A Déli összekötő vasúti híd az ország egyik legterheltebb vasúti vonalszakasza. Jelenleg egyedül ez a híd bír olyan hálózati kapcsolattal, mely képes lebonyolítani a két országrész közötti vasúti forgalmat.

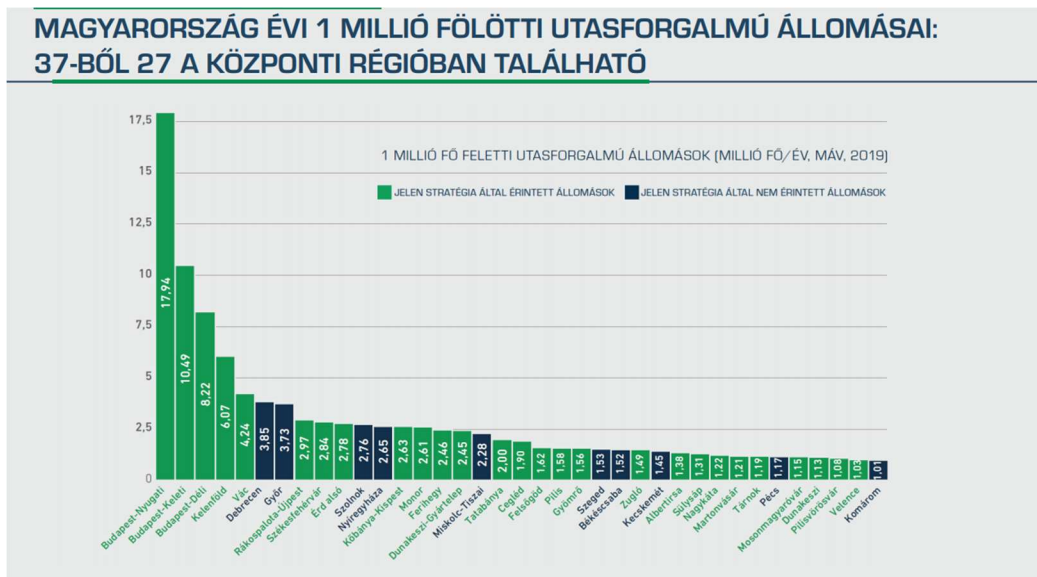
Az új vasúti stratégia (BAVS) fontos erénye, hogy (az utóbbi évtizedek valameny-nyi vasútfejlesztési stratégiájától eltérően) esetenként együtt is elemzik a MÁV és a HÉV forgalmát és hálózatát. A 4. ábra rámutat arra, hogy utasszámokban a teljes országos vasúti utazóközönség háromnegyede (74%-a) a fővárosi agglomerációban jelenik meg, mégpedig 39,6% a MÁV és 34,4% a HÉV vonalain.



Forrás: Fürjes 2021

**4. ábra. Az országos vasúti utasforgalom utasszámokban (2019-es adatok)**

Hasonlóan kiemeli a főváros és környéke szerepét a vasútforgalomban az egymillió fős forgalmat meghaladó MÁV állomások sorbarendezése (5. ábra)

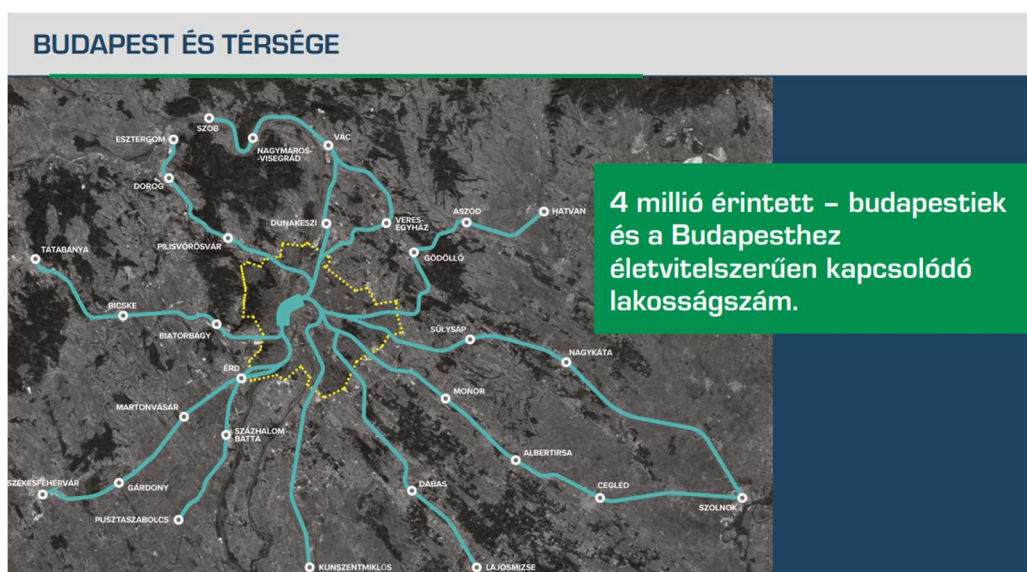


Forrás: Vitézy 2021

**5. ábra. A vasútállomások utasforgalma (2019-es adatok)**



A vasútállomások listája még nélkülözi is a HÉV állomásokat, ahogy az agglomerációs vasúthálózatot térképen bemutató 6. ábra is. Ugyanakkor az ábra jól szemlélteti, hogy a belső körvasút, és ennek megfelelően a hálózatát javító elhatározott nagyszabású fejlesztések is, mennyire a fővárosnak is a belső területein koncentrálnak, és mennyire harántirányú kapcsolat nélkül hagyják a peremkerületeket, nem beszélve az agglomerációs településekről. A fentebbi fejezetekben láttuk, hogy (a térképen nem szereplő) HÉV vonalak azaz a helyi érdekű kapcsolatok sem oldják ezt az anomáliát, azaz a rozsdadövezeti vagy más külső gócpontok, alközpontok kialakulását egyelőre a vasúthálózat szerkezete kevésbé képes elősegíteni



Forrás: Fürjes 2021

6. ábra. A fővárosi agglomeráció vasúthálózata

#### HIVATKOZÁSOK

Budapesti helyiérdekű vasút [https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapesti\\_helyi%C3%A9rdek%C5%B1\\_vas%C3%BAt](https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapesti_helyi%C3%A9rdek%C5%B1_vas%C3%BAt)

Budapesti BHÉV vonalak, 1920-as évek [https://hu.wikipedia.org/wiki/Helyi%C3%A9rdek%C5%B1\\_vas%C3%BAt#/media/F%C3%A1jl:H%C3%89V\\_t%C3%A9rk%C3%A9p.jpg](https://hu.wikipedia.org/wiki/Helyi%C3%A9rdek%C5%B1_vas%C3%BAt#/media/F%C3%A1jl:H%C3%89V_t%C3%A9rk%C3%A9p.jpg)

Gróf Széchenyi István: (1848) Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről. Pozsony január 25-dikén.

Fürjes Balázs (2021) BUDAPESTVASÚT 2040: Vasútfejlesztés, mint a budapesti közlekedés aranytartáléka. Előadás Budapest Fejlesztési Központ 2021. 02. 04.

[https://budapestvasut2040.hu/?utm\\_source=mandiner&utm\\_medium=link&utm\\_campaign=mandiner\\_202103](https://budapestvasut2040.hu/?utm_source=mandiner&utm_medium=link&utm_campaign=mandiner_202103)

Vitézy Dávid (2021) Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS) Előadás Budapest Fejlesztési Központ 2021. 02. 04. [https://budapestvasut2040.hu/wp-content/uploads/2021/02/VD\\_prezi\\_v4.pdf](https://budapestvasut2040.hu/wp-content/uploads/2021/02/VD_prezi_v4.pdf)

BAVS (2020) Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia. Trenecon–Főmterv–KTI <https://budapestvasut2040.hu/wp-content/uploads/2021/01/Strategia.pdf>

*Budapest, 2021. május 17.*