

# Budapesti Helyiérdekű Vasút

A Budapesti Helyiérdekű Vasút (BHÉV) Budapest agglomerációjában közlekedő vasút. Négy vonalból áll, amelyeken a Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV) bonyolítja le a forgalmat. A klasszikus helyiérdekű vasútvonalaktól eltérően elővárosi vasútvonalként, a magyar főváros agglomerációjának tömegközlekedési rendszerében él tovább, és a „HÉV” rövidítés ezeknek az elővárosi vonatoknak a köznapi neve lett.

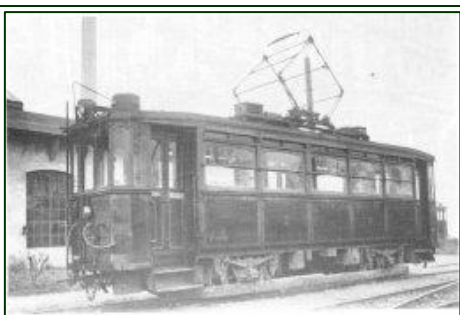
A négy vonal jelenleg nem alkot egységes hálózatot: Csepel és Ráckevét délről, Gödöllőt északkeletről, Szentendrét északról kötik össze Budapest belvárosával. A budapesti elővárosi HÉV normál nyomtávolságú pályákon, 1000 V egyenáramú vontatási feszültséggel működik.

## Budapesti HÉV vonalak építése (1887-1919)

Sorszám	Vonalszakasz	Vonalhossz (km)	Forgalomba helyezés éve
1.	Budapest – Szentlőrinc	12	1887
2.	Budapest – Haraszti	15,5	1887
3.	Budapest – Szentendre	16,3	1888
4.	Budapest – Cinkota	10,3	1888
5.	Haraszti – Ráckeve	27,4	1892
6.	Budapest – Budafok	9	1899
7.	Cinkota – Kerepes	9,8	1900
8.	Budafok – Nagytétény	5,4	1909
9.	Kerepes – Gödöllő	12,8	1911
10.	Erzsébetfalva – Csepel	40,8	1912
11.	Rákosszentmihály – Rákospatak	12,4	1912
12.	Budafok – Budaörs – Törökbálint	13,3	1914

## Favázás HÉV motorkocsik

A Budapest-Budafoki Helyiérdekű Villamos Vasút (BBVV) U típusú kocsijait a vonal Nagytétényig való kiépítésével kapcsolatban szerezte be a cég. A járművek vizsgáztatása elhúzódott, volt olyan kocsi, amit csak 1916-ban tudtak levizsgáztatni.



*A 2031-es M IV-es (BBVV-s típusmegjelölése szerint U típusú) savázás motorkocsi Budafokon.*



*A C 3036-os pótkocsi Vágóhídon, a '30-as évek körül*

Az 1925-től bevezetett BHÉV típusmegjelölés szerint a kocsik az M IV-es típusjelet kapták, és a pályaszámaik elé egy 20-as került (30-37 → M 2030-M 2037). A kocsiszekrény megegyezett a BKVT V villamoskocsikéval, de itt két kocsiosztály is volt.

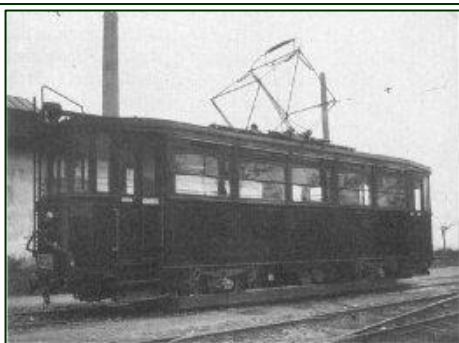
Érdekes módon eredeti berendezésükkel nem sokáig közlekedtek az M IV-es motorkocsik. 1926-tól kezdve pótkocsiként használták, mivel az új E típusú járművekkel meg lehetett szervezni az ezidőtájt gyérülő forgalmat. 1930-tól viszont újonnan vásárolt a BHÉV acélvázás négytengelyes pótkocsikat - ezek kapták a P XII-es típusjelet. Ezeknek a nehezebb járműveknek a vontatására az M IV-esek erősebb motort kaptak, új villamos berendezéssel: TC 7,5/14 - 1100 V-os 105 LE-s, átszellőzött házú motorokat, és BBC gyártmányú büttyköstárcsás menetkapcsolóval szerelték fel őket.

A Ganz gyártmányú TC jelű motorsorozat a későbbiekben igencsak elterjedt a BHÉV-en. A menetkapcsolót tekintve: ez volt az első büttyköstárcsás kapcsoló a budapesti villamos-járművek között - ez a kapcsolótípus nagyobb teljesítmény kapcsolására alkalmas. Az 1000 V-os berendezést egyben az is indokolta, hogy a nagytérenyi vonalon is már tervezték az 1000 V-os táplálás bevezetését, azonban erre csak 1938-ban került sor: ettől kezdve Budafok, Forgalmi teleptől kezdve kifelé 1000 V-os táplálás volt, a belső szakaszon azonban továbbra is csak 550 V volt.

Két M IV-es motorkocsi (M 2036, M 2037 → C 3036, C3037) azonban véglegesen pótkocsivá lett alakítva, P X-es típusjellel. Ezek a '30-as években átkerültek a dél-pesti vonalcsoporthoz, a csepeli és a pesterzsébeti vonalon jártak.

A BBVV E típusú kocsijait a törökbálinti vonal megnyitásával kapcsolatban szerezték be. Ezen a vonalon Budafok elágazástól eleve 1000 V-os táplálást terveztek, ezért vettek 1000 V-os motorkocsikat. Azonban a kocsik üzembe helyezése nagyon elhúzódott az első világháború miatt, így az utolsó 15 motorkocsi üzembe helyezésére csak 1921-28 között került sor. Emellett a törökbálinti vonalra sem jutott elég 1000 V-os motorkocsi, emiatt itt 1920-ig kölcsönzött 1000-

es motorkocsikkal pótolták a hiányzó vonatokat. Ezzel együtt késett az 1000 V-os táplálás bevezetése is a Törökbálinti vonalon.



*A BBVV 47-es E típusú motorkocsi Budafok kocsiszínben. Első pillantásra szinte nincs is különbség az M IV-esekhez képest*



*Csoportkép a Körtérén az '50-es évekből: az 1623 (M VI), a 2019 (M V) és az acélvázazás 2004-es (M IV).*

A BHÉV 1917-től átvette a BBVV-t, ekkor hasonlóan az U kocsikhoz egy 20-as számot festettek pályaszámuk elé. 1925-től típusjelük M V-re módosult. Négy kocsit átcsoportosítottak a BHÉV dél-pesti vonalaira (főként a Vágóhid-Csepel vonalra). Az M 2042-es a világháború alatt Vágóhídon megsemmisült.

1952-től kezdve majdnem mindegyik motorkocsi az FVV-hez került a budafoki vonalcsoporttal. Az M IV-M V-ösök a 2000-es pályaszám-csoportba kerültek, majd az M V-ösök acélvázazásával ezek az 1900-as sorozatba lettek átszámozva. 1958-tól ismét visszakapták az M V-ösök eredeti pályaszámukat, az M IV-esek az M 2030-as sorozatból az M 2070-es sorozatba kerültek számvégződéjük megtartásával.

Az '50-es években három motorkocsi (M 2038, M 2039, M 2043) egy-egy háromkocsis, két vezérlőpótos szerelvény középső, vezetőállás nélküli motorkocsija volt. Ezeket a szerelvényeket hívták akkoriban „Micsurin-vonatoknak”. Közülük 1953-ban az M 2043-ast két M VI-os (később 1600-as) vezérlő pótkocsival átadták az FVV-nek. A másik két szerelvény a Pesterzsébet-Csepel vonalon járt (az M 2039-es a két P X-es pótkocsival - ez a szerelvény igen harmonikus képet mutathatott három egyforma szekrényű kocsijával).

## Észak–déli regionális gyorsvasút

Az Észak–déli regionális gyorsvasút egy Budapestet érintő vasútfejlesztési elképzelés, amelynek eredményeként a párizsi RER-gyorsvasúthoz hasonló elővárosi gyorsvasút jönne létre a szentendrei, a ráckevei és a csepeli HÉV vonalak Belváros alatti összekötéséből. A tervet hangzatosan 5-ös metróként is említik.

Az 1990-es években az elővárosok lakosságának növekvését nem követte az elővárosi tömegközlekedés fejlesztése. Az elővárosi lakosság növekedése érintet-

te az észak-budai és a csepel-szigeti régiót is, ám az elővárosokat a belvárosokhoz kötő tömegközlekedési fejlesztések nem követték az igényeket. Az innen érkező HÉV-vonalak a belváros peremén értek véget, felesleges átszállásokra kényszerítve a városközpontba igyekvőket. Kézenfekvőnek tűnt a HÉV-vonalak Belváros alatti összekötése.

Demszky Gábor 2002-ben beszélt először a fejlesztés tervéről a sajtónak. Az ötös metrónak elkeresztelt projekt tervezésére Budapest önkormányzata 2005-ben 100 millió forintot különített el. A városvezetés 2007-es kezdéssel EU-források bevonásával szeretne volna 2010-re a projektet megvalósítani, ez azonban megghiúsult. 2007-ben Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes ismét beszámolt arról, hogy a városvezetés szeretné elkezdni ún. ötös metró tervezését. 2008 februárjában a VEKE készített négy nyomvonalváltozatot tartalmazó tervet a metró kivitelezésére. A 2014 és 2020 között elérhető uniós forrásokból tervezik megvalósítani a vonalat.

## Vonalvezetése



A gyorsvasút nyomvonalára egyelőre több elképzelés is létezik. Az elképzelések szerint egy olyan gyorsvasúti rendszer jönne létre, amelybe a két dél-pesti és a szentendrei HÉV mellett esetleg az esztergomi vasútvonal tartozna.

A városba beérkező csepeli és ráckevei HÉV-vonalakat a Nemzeti Színház előtt a föld alatt kötnék össze egymással, majd onnan a felszín alatt közlekedő metróként folytatnák az útjukat a Haller utca (új megálló) és Boráros tér felé (megszüntetve a jelenlegi zárványt, amely gátolja a kapcsolatot a Millenniumi városnegyed és a Duna-part között). Innen a vasút a továbbra is a föld alatt folytatná az útját, a Kálvin térnél keresztené a 3-as és a 4-es, az Astoriánál pedig a 2-es metró. A vonalnak – a legfrissebb tervek szerint – külön megállója kötné össze a Margitsziget bejáratát a Szent István parkkal, majd megérkezne a budai oldalra és kapcsolódna a szentendrei HÉV-vonalhoz.

A vonalat egyes elképzelések egy a német S-Bahnhoz hasonlítható elővárosi jellegű vasútfejlesztéssel egészítenék ki. E tervek szerint az ötös metró vonalain a kiskunlacházi és az esztergomi vasútvonalakról befutó szerelvények is közlekednének.