



Mennyivel növeli a lakásárakat a kötőtpályás-közlekedés?

Az elővárosi kötőtpályás közlekedés lakásárakra gyakorolt hatásait vizsgálta az [FHB Lakásárindex](#). Az eredmények azt mutatják, hogy a kötőtpályás közlekedés pozitív hatással van az adott vonal által érintett területek lakáspiacára. Ebben a prēmiumban azonban különbségek mutatkoznak az egyes közlekedési eszköztípusok között az utazási idő rövidülésével és az egyéb közlekedési alternatívák számával összefüggésben. Azokban az esetekben, ahol a közlekedési idő jelentősen lerövidül illetve korlátozott az egyéb közlekedési alternatívák száma, a felár nagyobb.

A külföldi példák is a kötőtpályás közlekedés előnyét mutatják

A kötött pályás közlekedés lakáspiaci hatásait illetően az egyik legjobban megfogható tényező az árak vagy bérleti díjak szintje a környék áraihoz képest. Számos külföldi tanulmány foglalkozott már a vasúti, elővárosi vasúti és a villamoshálózat (elővárosi jellegű) pozitív hatásaival, példák sora bizonyítja, hogy a jobb közlekedési lehetőség növeli a lakásárakat. A kötőtpályás közlekedés két csatornán keresztül emelheti az árakat, egyrészt a jobb közlekedési lehetőségek közelebb hozzák a munkalehetőségeket az adott településhez vagy területhez, másrészt hatására a bevásárlási és szórakozási lehetőségek is javulnak. Különösen ott van ennek jelentősége, ahol az autós közlekedés kevésbé jellemző, akár anyagi okok (vagyis az alacsonyabb jövedelmű társadalmi réteg által lakott területeken), akár az utak túlszűfolttsága miatt, ami nehezíti a bejárást.

Több külföldi tanulmány szerint a kötőtpályás közlekedési lehetőségek pozitív hatása azonban csak egy szűk sávban érzékelhető, általában az adott közlekedési eszköztől 900-1300 méteren belüli lakások esetében jelentős. Az állomás jó autós megközelíthetősége ugyanakkor nem jelentett ilyen pozitív hatást a külföldi vizsgálatok szerint (részletesebben a Mellékletben).

A kötőtpályás-közlekedésnek ugyanakkor nem csak a pozitív hatásai ismertek, több tanulmány negatív hatásokat is feltárt, melyek a forgalommal és a hangzavarral függték össze. Az Eastside Metropolitan Area Express (MAX) esetében az 1986-os megnyitás után a lakásárak 500 méteren belül 10,6 százalékkal magasabbak lettek, mint az 500 méternél távolabb lévőké és annál jobban emelkedett az értékük, minél közelebb helyezkedtek el. Ugyanakkor a közvetlenül az állomás mellett elhelyezkedők esetében a fentínél kisebb volt a prēmium, bár a nettó hatás azért még ott is pozitív maradt.

Magyarországon is prēmiumot biztosít a kötőtpályás-közlekedés

Magyarországon a kötőtpályás közlekedés számos fajtája elérhető. A következőkben a különböző közlekedési eszközök elővárosi lakáspiacra gyakorolt hatását elemeztük több hazai példa alapján. Megvizsgáltuk a vasúti kapcsolat és a HÉV hatását Budapest agglomerációjában, a HÉV-vel történő közlekedési lehetőség árfelhajtó erejét Budapesten belül, illetve a metrókapcsolat hatását szintén a fővárosban.

Vasúti kapcsolat hatása a lakásárakra Magyarországon

A főváros és a környező települések között meglévő vasúti kapcsolat számos előnnyel járhat. A bevezető utak túlterheltsége miatt gyakran előforduló dugók kikerülhetőek, így az utazás gyorsabb és kényelmesebb lehet, az idő rövidülhet. A buszsáv hiánya miatt a dugók okozta menetidő meghosszabbodás a távolsági és BKV buszokat is érinti, a vasúti közlekedésnél azonban nem kell ilyenre számítani, így vonaton gyorsabban, megbízhatóbban érhető el a főváros. Az utóbbi időben a budapesti elővárosi közlekedés komfortjában előrelépéseket hoztak az új járművek és a javított szolgáltatások.

A vasút előnyös tulajdonságai miatt az adott települések lakáspiacára is pozitív hatással lehet, a lakásvásárlók számára is kedvezőbb célpontok lehetnek, a nagyobb kereslet pedig az árakat is felfelé hajthatja. A továbbiakban több vasútvonalat vizsgáltunk meg, ezen belül is olyan települések lakáspiacait, melyek a

budapesti agglomerációban helyezkednek el. Elsőként a **Győr-Budapest közötti vasúti vonal mentén találhatóakat** (Biatorbágy, Herceghalom), **vetettük össze olyan települések piacaival, melyek szintén az adott térségben helyezkednek el, de nem rendelkeznek vasúti kapcsolattal** (Páty, Etyek, Telki, Budajenő, Zsámbék). Megnéztük továbbá a **székesfehérvári vonal** esetében a vonattal elérhető (Nagytétény, Érd, Tárnok, Martonvásár) települések **fajlagos lakásárainak alakulását** a vonattal nem rendelkezőkhöz képest. (Diósd, Tordas, Kajászó, Sósút, Pusztazámor, Pázmánd, Gyúró, Vál és Ráckeresztúr)

A vonatközlekedés hatása a lakásárakra - győri vonal

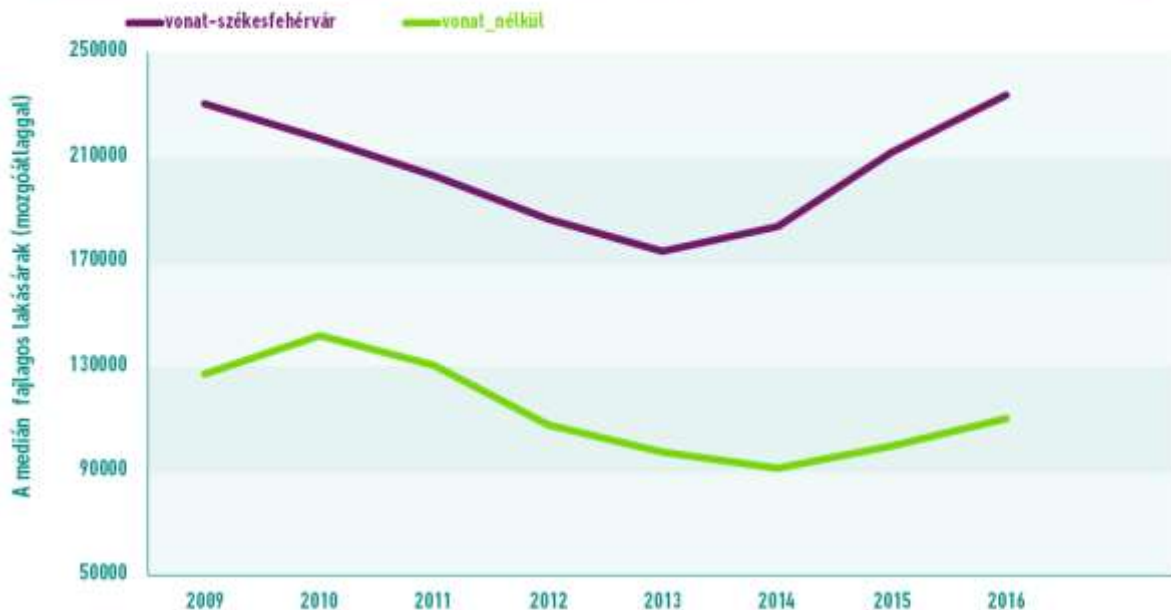


1. ábra. A medián fajlagos lakásárak alakulása Budapest-Győr vasútvonal mentén és attól távolabb található agglomerációs települések esetében mozgóátlaggal (Forrás: [FHB Index](#))

Az eredmények azt mutatják, hogy a **vasúti kapcsolat magasabb fajlagos árakat eredményezhet**. A győri vonalon a vizsgált települések esetében például 2009 és 2016 között végig nagyobbak voltak a fajlagos mediánárak a vonattal elérhető helységeekben. Bár a válság utolsó évében ez a prémium már nagyon lecsökkent, a válság óta tartó felívelés a vasúti kapcsolattal rendelkező településeket sokkal jobban érintette, míg itt az árak valósággal kilőttek, addig azokon a településeken, melyeket a vasút elkerül, inkább a stagnálás volt jellemző.

A **2014-2016-as tranzakciók alapján számolt medián fajlagos árak a vasúti kapcsolattal rendelkező települések esetében 35 százalékkal magasabbak voltak**. A jelentős árprémium azonban vélhetően azért csak részben köszönhető a vasúti összeköttetésnek, a vasút menti települések, mint például Biatorbágy, egyéb infrastruktúrájukban is többet nyújtanak a kisebb településeknél. Ezen kívül pedig a lakások minősége is eltérő lehet a két csoportnál, a kisebb településeken az alacsonyabb minőség eleve alacsonyabb árakat eredményez, ami felfelé torzítja a vasúti vonal prémiumát (1. ábra).

A vonatközlekedés hatása a lakásárakra – székesfehérvári vonal (Diósd nélkül)



2. ábra. A medián fajlagos lakásárak alakulása a Budapest-Székesfehérvár vasútvonal mentén (Martonvásárig tartó szakasán) és attól távolabb található agglomerációs települések (Diósd kivételével) esetében mozgóátlaggal (Forrás: FHB Index)

A győri vonalhoz hasonló eredményeket kaptunk a **Székesfehérvár-Budapest** közötti vasúti vonal esetében is, melynek a Martonvásárig tartó szakaszát elemeztük. **A vizsgált településeken 2009 és 2016 között végig nagyobbak voltak a fajlagos lakás-átlagárak a vonattal elérhető helységeken.** A válság éveiben ugyan némileg közeledtek egymáshoz a fizetendő összegek, a 2014-ben kezdődött felívelés ugyanakkor a vasúti kapcsolattal rendelkező települések prémiumát növelte jelentősen, bár az elmúlt évben a vasúti kapcsolattal nem rendelkező települések is kiemelkedő lakásár-növekedést produkáltak. Ez azonban elsősorban Diósd teljesítményének köszönhető, ahol értékesebb ingatlanok cseréltek gazdát, míg e település nélkül elmondható, hogy tovább nőtt a különbség árazásban a vasúti kapcsolattal rendelkező és nem rendelkező települések között (2. ábra).

A két településtípus-csoport medián fajlagos lakásárai között a különbség 2015-2016-ban 25 százalék körül mozgott. A vonattal rendelkező települések prémiuma ugyanakkor még nagyobb, ha a vonattal megközelíthetetlen települések közül kivesszük a korábban már említett, magas árazású Diósdot. A két csoport között ez esetben több mint 100 százalékos az átlagárak eltérése.

A vasút jelentős prémiuma a lakásárakban a váci és az esztergomi vonal esetében szintén tetten érhető volt a fővárosi agglomerációban, a két helyszínen azonban a kötöttpályás közlekedési kapcsolattal nem rendelkező településeken **a kevés tranzakció nem tette lehetővé a medián átlagárak közötti különbség pontos mértékének meghatározását.** Ugyanakkor már a kevés adásvétel is jelzi, hogy a vasúti kapcsolat hiánya jelentősen csökkenti az adott települések lakáspiaci vonzerejét, **a kisebb kereslet pedig alacsonyabb árakat eredményezhet.**

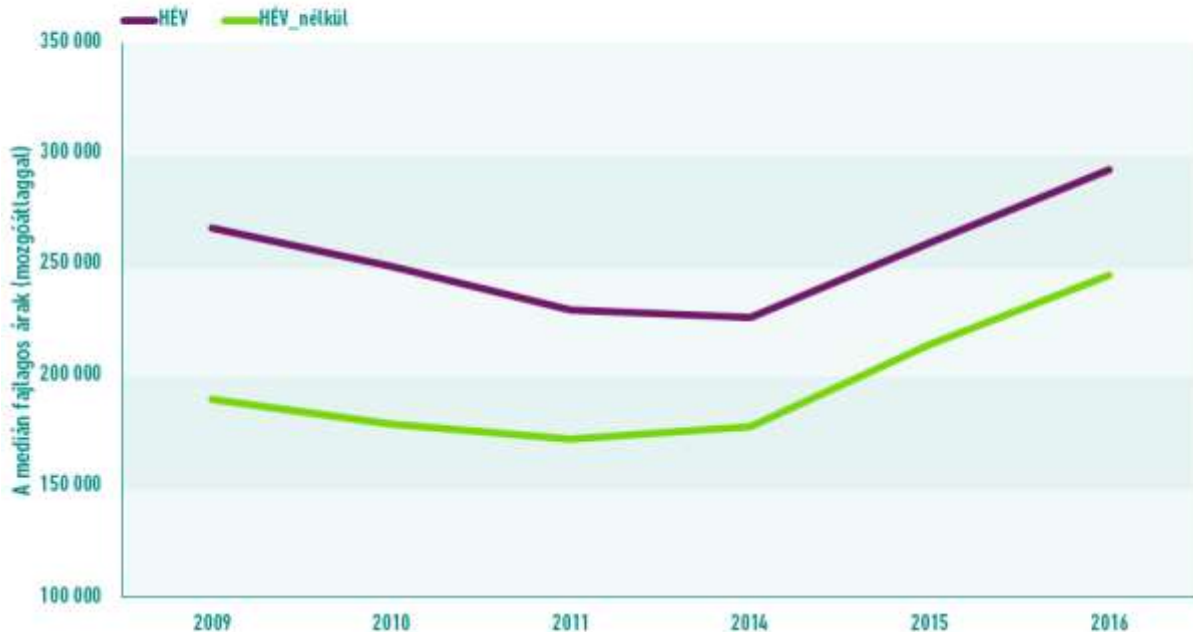
A HÉV és a lakásárak

A HÉV, mint közlekedési lehetőség sokban hasonlít a vasútihoz, a főváros belterületén ugyanakkor a villamosokhoz áll közelebb a felhasználók számára. A vasúti közlekedéshez hasonlóan, a túlterhelt utakon történő autós vagy buszos közlekedés jó alternatívája, amellyel különösen a csúcsidőszakokban gyorsabban, kiszámíthatóbban megközelíthető a város. A jobb közlekedési kapcsolatok növelhetik a környék keresettségét, így a lakásárakra pozitívan hatnak. Vizsgálatunkban a 8-as HÉV egyes szakaszai mentén található térségek lakáspiacait hasonlítottuk össze a centrumtól hasonló távolságra lévő, de ezzel a közlekedési lehetőséggel nem elérhető területek lakáspiacaival.

A HÉV külső szakasza:

A 8-as HÉV esetében a külső helyszínek közül Csömör és Kistarcsa árait vetettük össze a szomszédos Nagytarcsa és Mogyoród áraival, utóbbi ugyan szintén rendelkezik HÉV megállóval és a vasúti közlekedésbe is bekapcsolódik, de az állomás a település szélén helyezkedik el, így a város nagy részéről gyalogosan nem közelíthető meg 15 percen belül. Azt azonban meg kell jegyezni, hogy Mogyoród bevonása a kontroll településcsoportba némileg felfelé torzíthatja az árakat.

A 8-as HÉV hatása a lakásárakra - Budapesten kívül



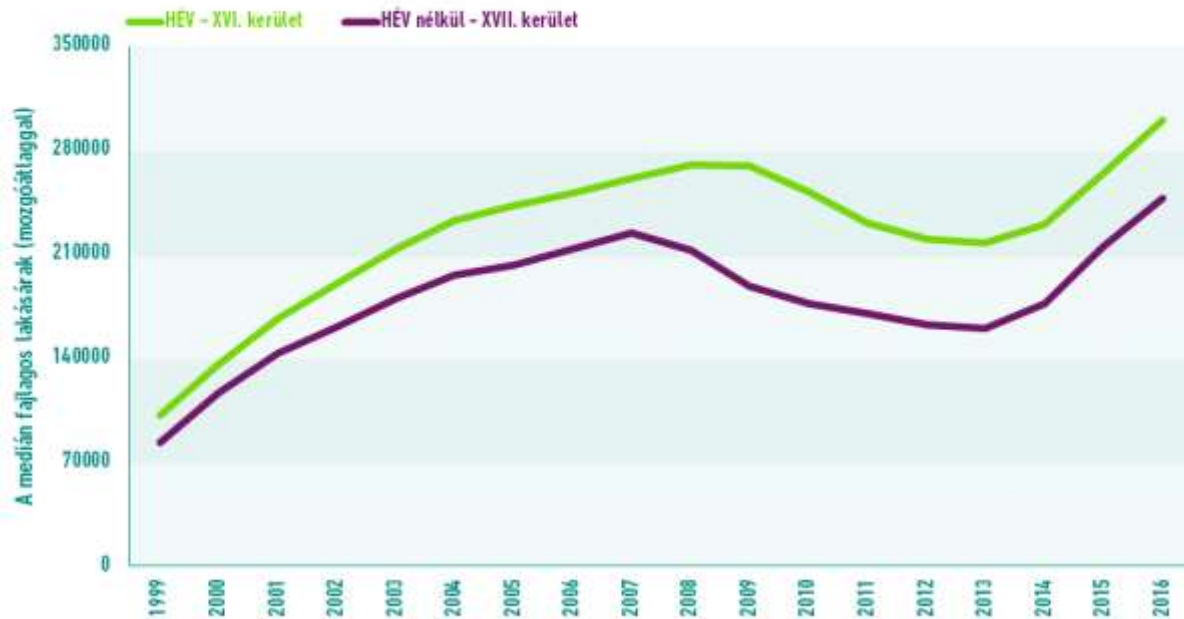
3. ábra. A medián fajlagos lakásárak alakulása a 8-as HÉV mentén található településeken mozgóátlaggal (HÉV-vel érintett, HÉV-vel nem érintett csoport) (Forrás: [FHB Index](#))

Az eredmények azt mutatják, hogy a HÉV-közlekedés is prémiumot biztosít az érintett települések számára, ez a felár a 2014-2016-os lakáspiaci adatok alapján stabilan tartotta a szintjét, annak ellenére, hogy a válság alatt jelentősen csökkentek a lakásárak. 2014 és 2016 között a tipikus fajlagos árak körülbelül 22 százalékkal voltak magasabbak a HÉV-vel elérhető települések és a kontrollnak választott települések csoportja között (3. ábra).

A HÉV fővárosi szakasza:

A HÉV lakásárakra gyakorolt hatását a fővároson belül a XVI. és a XVII. kerületek árazási különbségeivel érzékeltetjük. Mind a két terület a főváros egy-egy külső kerülete, a távolság a belvárostól hasonló, elhelyezkedésük pedig szomszédos. Ennek ellenére a XVI. kerület lakásárai jelentősen meghaladták a XVII. kerületben megfigyeltet, a különbség pedig korábban folyamatos növekedést mutatott. Míg 2000-ben a medián fajlagos árak között a két kerület között csak 12 százalékos volt a különbség, addig **2008 és 2016 között a XVI. kerület árprémiuma átlagosan 28 százalékot tett ki.** Az utóbbi három évben a két kerület közötti különbség némileg csökkent, **2016-ben a fajlagos medián árak 21 százalékkal voltak magasabbak a XVI. kerületben.** A csökkenésben szerepet játszhat az elővárosi-vonat-közlekedés fejlődése is, a XVII. kerületben ugyanis a Budapest-Hatvan közötti vonal több megállója található, ahonnan a Keleti-pályaudvar viszonylag gyorsan elérhető (4. ábra).

A 8-as HÉV hatása a lakásárakra – Budapesten kívül

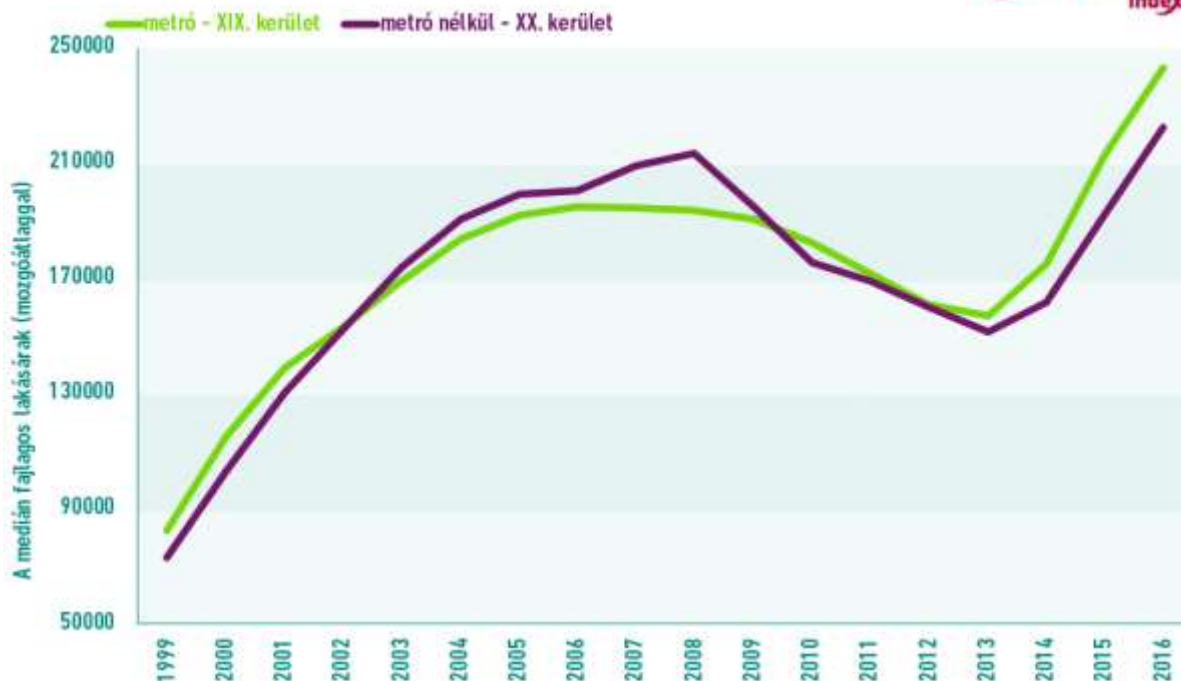


4. ábra. A medián fajlagos lakásárak alakulása a XVI. és a XVII. kerületben mozgóátlaggal (Forrás: [FHB Index](#))

A metró hatása a lakásárakra

A metró a kötőpályás-közlekedési eszközök közül a leggyorsabb összeköttetést biztosítja, a földfelszín alatti közlekedése révén a felszíni közlekedéshez képest ritkábban lehet fennakadásokra számítani, így gyorsasága mellett az egyik legmegbízhatóbbnak is számít. **A metrókapcsolat a környék lakáspiacára is komoly hatással van, növeli a keresettségét, ezáltal magasabb árakat eredményezve.**

Az elővárosi metrókapcsolat lakásárakra gyakorolt hatását két külsőbb kerület, a XIX. és a XX. átlagos fajlagos áraiban lévő különbségekkel mutatjuk be. Fontos azonban megjegyezni, hogy a XX. kerület közlekedési kapcsolatait javítja, hogy szélén fut végig a Ráckevei-HÉV vonala, mely az árakra a korábban bemutatottak szerint pozitív hatással lehet, így az általunk mértnél nagyobb lehet a metró prémiuma. Szintén némileg felfelé torzíthatja a XX. kerület árait, hogy a 2000-es években számos lakáspiaci fejlesztés valósult meg itt, így az eleve magasabb árú újlakások aránya jóval magasabb volt az adásvételek során, mint a szomszédos XIX. kerületben. A jelenség jelentősen növelte a medián tranzakciós árakat, ami azonban nem jelentette a teljes kerület ilyen mértékű megdrágulását.

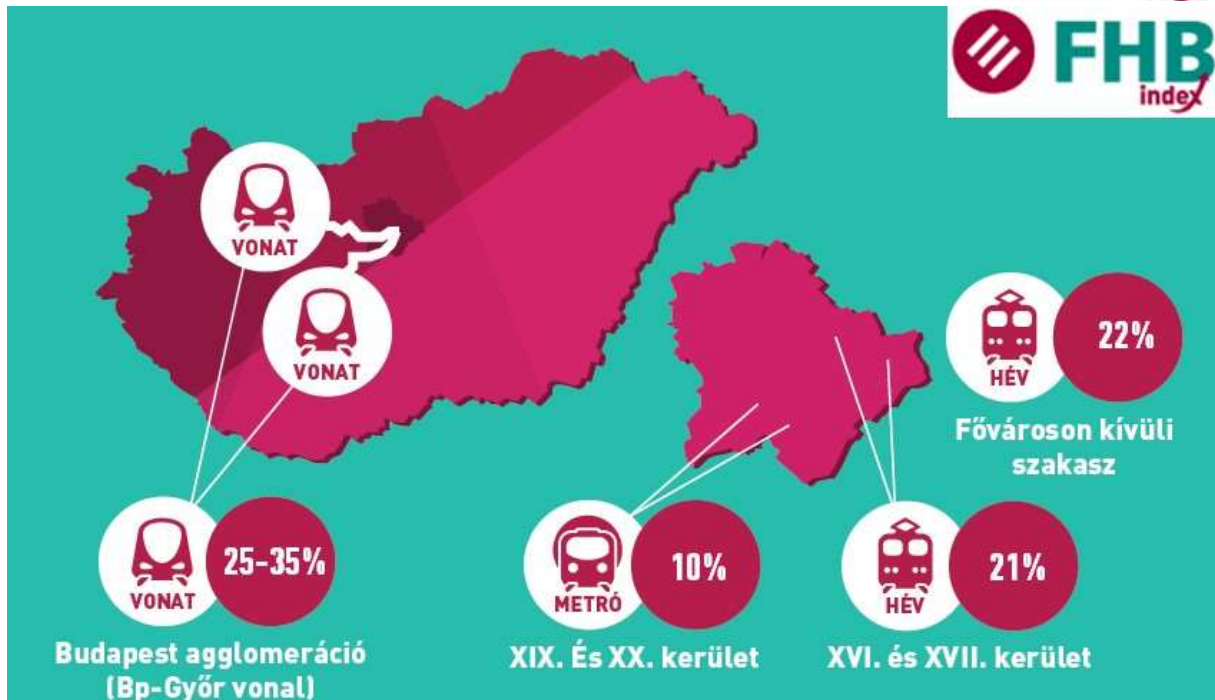


5. ábra. A XIX. és a XX. kerület medián fajlagos lakásárainak alakulása mozgóátlaggal (Forrás: [FHB Index](#))

Az 5. ábrán látható, hogy az ezredforduló éveiben a XIX. kerület drágább volt a XX. kerületnél, ugyanakkor a lakásfejlesztések beindulásával a XX. kerületi árak beérték, majd lehagyták a szomszédos kerületet. Ennek hátterében tehát nem a kerület hirtelen felértékelődése áll, hanem a tranzakciókon belül az újlakások magas aránya húzta fel az átlagos fajlagos árakat. A válság a XX. kerület számára jelentősebb visszaesést hozott, így a XIX. kerület árpriuma ismét növekedésnek indult, ami a felívelés szakaszában is tovább folytatódott. **Míg 2012-ben a tipikus fajlagos árak ismét hasonló szinten mozogtak a két kerületben, 2013-ben már közel 3 százalékos különbség volt kimutatható, míg 2015-2016-ban már 10 százalékkal drágább volt a XIX. kerület.**

Összefoglalás

Az agglomerációs települések életében sokat számít, hogy milyen egy adott település közlekedési kapcsolatai, amiben a kötöttpályás favorit. Ezt mutatja, hogy a vonat és a HÉV külső szakaszain volt a legmagasabb a felára a kötöttpályás-közlekedési eszközök nyomvonalán. Ugyanakkor **a fővárosban – ahol a közlekedési hálózat jóval fejlettebb, kisebb volt ez hatás.** A HÉV fővárosi szakasza mentén fekvő XVI. kerületben 21 százalékkal voltak magasabbak az árak, mint a XVII. kerületben. Bár a korábban említett HÉV kapcsolat miatt a metró okozta árprium a XIX. kerület valamivel magasabb lehet a XX. kerülettel szemben, mint az általunk mért 10 százalék, az eredmény szintén azt mutatja, hogy a fővároson belül már kisebb jelentősége van a kötöttpályás közlekedési eszközöknek, ugyanakkor szerepük az árazásban továbbra sem elhanyagolható (1. grafika).



1. grafika. A kötőpályás-közlekedési eszközök mentén fekvő területek lakásár-prémiuma (Forrás: FHB Index)

Melléklet:

Szerző ¹	Közlekedési mód	Vizsgált terület	Eredmény (vasút hatása)	Következtetés
Boyce, David et al. (1972.)	Nagyvasút	Southern New Jersey (Philadelphia-Lindenwold High Speed Line)	pozitív hatás az árakra (149 dollárral magasabb lakásár minden dollárnyi időmegtakarítással)	
Bajic, Vladimir(1983)	Nagyvasút	Toronto (Spadina Line)	2237 dollár prémium minden átlagos otthonnál	Az időmegtakarítással függ össze leginkább a prémium
Voith (1991)	Elővárosi vasút	Dél New Jersey (PATCO), Philadelphia környéke (SEPTA)	10 százalékos prémium a medián árakban; 3,8 százalékos prémium a medián árakban	
Nelson, Arthur (1992)	Nagyvasút	Atlanta, Georgia (MARTA Keleti vonal)	1000 dolláros prémium 100 lábanként közeledve az állomáshoz az alacsonyabb jövedelmű környéken, enyhén negatív hatás a magasabb jövedelmű környéken	
Al-Mosaind, Musaad, et al. (1993)	villamos	Portland, Oregon (MAX Keleti vonal)	10,6 százalékkal magasabb ár 500 méteren belül	Ahol a tömegközlekedési lehetőségek szerepe kisebb, a hatás is kisebb, a pozitív hatás felülírja a negatív hatást
Gatzlaff, Dean és Smith Marc (1993)	Nagyvasút	Dade County, Florida (Miami Metrorail)	5 százalékkal magasabb ár, mint Miami többi részén	magasabb árazású környékek nagyobb lakásár emelkedés, csökkenő árú környéken nincs pozitív hatás,
Landis, John et al. (1994)	Nagyvasút, villamos és elővárosi vasút	San Mateo County (CalTrain), San Francisco Bay Area (BART); Sacramento (villamos), San Jose (villamos); San Diego (The Trolley (villamoshoz hasonló))	A CalTrainhez közeledve negatív hatás, 2,29 dollárral nő a lakására egy méterrel közelebb a BARThoz Alameda-ban, és 1,96 dollárral Contra Costa Co.ban. ; Sacramento: nincs pozitív vagy negatív hatás, San Joseban 1,97 dollárral csökken az ár a vasúthoz közelebb, de a negatív hatást az iparibb környezet okozza; San Diegoban 2,72 dollárral nő a lakás ára egy méterrel közelebb a Trolley-hoz	A járatok sűrűsége és régiós hozzáférhetősége befolyásolja a hatást

¹ Boderick B. Diaz: Impacts of rail transit on property values (1999) gyűjtése

Cervero, Robert (1996)	(Nagyvasút)	San Francisco Bay Area (Bay Area Rapid Transit)	10-15 százalékkal magasabb bérleti díjak negyed mérföldre a BART-tól	A negyed mérföldön belül található lakásokat 34 dollárral többért lehetett kiadni, mint a távolikat.
Portnov-et al (2009)²	Elővárosi vasút (HÉV)	Haifa, Izrael	A pályától 50-100 m-re 13 százalékos árcsökkenés, a legmagasabb árak a pályától 100-150 méterre, majd 100 méterenként 0,7%-os árcsökkenés	
Cervero (2006)³	Vasút	San Diego Megye USA	Társasházak esetén a vasúti megállók közelsége árnövekedést, míg különálló házak esetében árcsökkenést okoz.	

Melléklet A külföldi tanulmányok eredményei a kötöttpályás közlekedés lakásárakra gyakorolt hatásáról ((Forrás: [FHB Index](#)-gyűjtés)

² Portnov, Boris A., Genkin, Bella, & Barzilay, Boaz (2009). Investigating the Effect of Train Proximity on Apartment Prices: Haifa, Israel as a Case Study *Journal of Real Estate Research*, 31 (4)

³ Cervero, R. (2006). Effects of light and commuter rail transit on land prices: Experiences in San Diego County. *University of California Transportation Center*, <https://escholarship.org/uc/item/75n1b5xc>.

Az FHB Indexhez kapcsolódó szolgáltatásaink

Az FHB Lakásárindexet negyedéves gyakorisággal tesszük közzé. A hazai ingatlanpiaci gyakorlatban ez a mutató mind időintervallumában, mind adatminőségében, mind módszertani megalapozottságában kiemelkedik a magyar lakáspiaci adatok közül. Az első, 2009-es publikálás óta az MNB (Magyar Nemzeti Bank), az RICS nemzetközi szervezete (The Royal Institution of Chartered Surveyors), az IMF, a European Mortgage Federation és az Európai Bizottság is kiemelt lakáspiaci mutatóként hivatkozott már az FHB Indexre.

Rendszeresen publikáljuk az FHB egyedi témát feldolgozó speciális lakáspiaci elemzéseit, az FHB Termőföldindexet és a Lakásárprognózist. Lakáspiaci előrejelzésünk modellen alapuló módszertana az alábbi pillérekre támaszkodik:

- I. Nemzetközi és magyar tapasztalatok alapján azonosítunk összefüggéseket a kiválasztott magyar makrogazdasági indikátorok, pénzpiaci és hitelpiaci környezet mutatószámai, lakáspiaci forgalmi adatai és a lakásárak között. (A makrogazdasági és pénzügyi környezet várható alakulásáról főként a Magyar Nemzeti Bank kiadványaiban szereplő előrejelzések alapján alakítjuk ki képünket.)
- II. Az FHB Bankcsoport közel két évtizede egyik meghatározó szereplője a magyar lakásfinanszírozási piacnak. Működésünk földrajzilag lefedi az országot, a meghatározó ingatlanértékelők széles körétől jutunk információkhoz, melyhez az FHB Ingatlan Zrt. saját szakértői tapasztalata is hozzájárul. Ezért előrejelzéseinkben felhasználjuk a feldolgozott és ellenőrzött lokális helyzetértékeléseket is.

Az FHB Indexhez felhasznált teljes körű magyarországi adatbázis és az Index előállításához elvégzett módszertani fejlesztés lehetővé teszi, hogy a pénzügyi szektor számára kötelező, a fedezeti portfólióban lévő ingatlanok értékének monitorozására, és felülvizsgálatára, gyors és költséghatékony megoldást biztosítson.

Az Európai Parlament és Tanács 575/2013/EU rendelete (2013. június 26.) amely a hitelintézetekre és befektetési vállalkozásokra vonatkozó prudenciális követelményeket szabályozza (CRR), írja elő a fedezeti portfólióban lévő ingatlanok értékének monitorozását, és a rendeletben meghatározott időközönkénti érték felülvizsgálatát. Büszkék vagyunk rá, hogy szolgáltatásunkat már több jelentős hazai pénzintézet is igénybe vette. A bankoknak a jövőben is meg kell felelniük a szigorú felügyeleti követelményeknek, ezért hasznos alkalmazni a nemzetközi standardoknak megfelelő, a hatóságok felé is megfelelően dokumentálható módszertannak megfelelő eljárást.

Számos egyedi igényre készülő elemzési megbízást teljesítünk. Ezekben lakás-, telek- és termőföldpiacról szóló helyi információkat, a prognózisunk mértékére, dinamikájára vonatkozó részletesebb magyarázatot, valamint a teljesülést övező kockázatok vizsgálatát is kínáljuk.

Az FHB Jelzálogbank Nyrt. a szövetkezeti hitelintézeti integráció tagja.

Készséggel állunk rendelkezésükre részletes ajánlattal és további kérdésekkel kapcsolatban.

Molnár Zsolt
vezérigazgató-helyettes
FHB Ingatlan Zrt.
Telefon: +36(1)452-9208
E-mail: molnar.zsolt@fhb.hu

dr. Nagy Gyula
vezérigazgató
FHB Jelzálogbank Nyrt.
Telefon: +36(1)452-9107
E-mail: nagy.gyula@fhb.hu

Az  az FHB Index kizárólagos kutatási partnere.