



Ferihegy 1. és 2. terminálok kapcsolata a meghosszabbított 3. számú metróval

**MSZP Infrastruktúra és Területfejlesztési Tagozat
Budapest, 2005. október 26.**

**MSZP
Infrastruktúra és
Területfejlesztési
Tagozat**

**FERIHEGY 1. ÉS 2. TERMINÁLOK
KAPCSOLATA
A MEGHOSSZABBÍTOTT 3. SZÁMU METRÓVAL**

Budapest, 2005. október. 26.

**Balogh Imre
a tagozat elnöke**

TARTALOM

BEVEZETŐ

1. A FERIHEGY 1. ÉS 2. TERMINÁLOK KAPCSOLATA, A A MEGHOSSZABBÍTOT 3. SZÁMÚ METRÓVAL

ZÁRSZÓ

**Melléklet: 3. számú ábra
TH – 1, helyszínrajz.**

BEVEZETŐ

Hazánk lakosságának egyharmada, mintegy 3,3 millió fő él Budapesten és agglomerációs környékére kiterjedő városias településeken.

A térség lakosságának jelentős része ingázó, ami nagy terhelést jelent a kötöttpályás vasúti, villamos, METRÓ, HÉV, Trolis-, valamint a közúti közlekedési hálózatra.

Budapest és vonzáskörzete között, a kötöttpályás hálózatokon, illetve a közúti kapcsolatokon naponta közel 550 ezren közlekednek irányonként. Ez oda-vissza 1,1 millió utast jelent. Budapesten belül összesen megközelítőleg 4 millió utazás valósul meg. Ezen felül, jelentkezik a főváros és környékén közlekedő 380 ezer személygépkocsi, amelyek száma folyamatosan növekszik.

A közforgalmú közlekedés legnagyobb térvesztése a főváros és városkörnyéke relációban következett be.

A közforgalmú eszközök és személygépkocsi használat aránya az alábbiak szerint változott:

- Közforgalmú eszközökön közlekedik 68,4 %
- Személygépkocsin közlekedők 31,6 %

A logisztikai alapú személyi közlekedés fokozatos bevezetéséhez természetesen nemcsak eszközök kellene, hanem:

- Új közlekedési csomópontok kijelölése már a főváros peremén a főközlekedési irányok mentén.
- Parkolók létesítése a csomópontokon
- Gyors elérési lehetőséget biztosító kötöttpályás, és közúti, és vízi közlekedés kombináció harmonizálása.

Tagozatunk a budapesti program közlekedési részének összeállításakor jelezte, hogy az elérhető és átjárható főváros csak úgy valósítható meg, ha a kötöttpályás közlekedés részarányát növeljük, a szükséges infrastruktúra maradéktalan kiépítésével. Az épülő 4. számú metró mellett, a 3. számú metróvonal, mind a kétirányú meghosszabbításával lehet ezt az arányt növelni.

A 3. számú metró meghosszabbítás egyik lehetséges vonalvezetési iránya, a Határ úti kiágazástól a Ferihegy 1. és 2. Terminál fogadó állomásai között, van elképzelve. Érdekes ezt a vonalvezetést újra gondolni. A másik kitüntetett irány, a Kőbánya – Kispest metró végállomástól, a Terminálok fogadóállomásait összekötő vonalvezetés lehet.

A metróvonal meghosszabbításának indokai, hogy:

- Az új lehetséges csomópontok egyike Budapest és Vecsés város határán, a 4. számú főközlekedési út mellett alakítható ki.

- Elkészült a M0 Autópálya repülőtéri szakasza.
- A repülőtér és a főváros központi részei ma, a közösségi közlekedési eszközökkel, több átszállással érhető el, vagy Taxival.
- A XVIII. Kerület Üllői úti szakaszán nincs végig, villamos számára kiépített pálya.
- Autóbuszos közlekedéssel sem lehet csak rész megoldást kialakítani.
- Gyorsvasút épül átmeneti megoldásként Budapest Nyugati pályaudvar és Szemere-telepig, felüljárós közlekedési lehetőséggel, a Terminál épületéig.
- A végleges megoldást jelentő gyorsvasút, mely a Budapest Keleti pályaudvartól, az 1. Terminál érintésével, a 2. Terminálig vezet. A felfutó légi forgalomból jelentkező utasokat és kísérőket, valamint a légi személy és áruforgalom kezelő – kiszolgáló személyzetét csak korlátozottan tudja elszállítani.
- A komfortos, de tömegméretű utas kiszolgálást, csak a metróvonal meghosszabbításával lehet elérni.

Alátámasztásul szolgál, hogy a légi forgalom éves átlagban 5 – 6 % - kal nő Európában. Megnőtt a repülővel történő utazási kedv, mely a kényelmes, gyors légi közlekedés szolgáltatásának igénybevételében mutatkozik meg.

A Budapest Ferihegy nemzetközi repülőtér Termináljainak forgalma a liberalizált, egységes európai uniós légi közlekedés piaci feltételei között dinamikusan növekedett. A két Terminálon 2005. évben várhatóan, több mint 8 millió utas veszi igénybe a légitársaságok szolgáltatásait. Ezen belül jelentős arányt képvisel az alacsony költségű, ún. Fapados légitársaságok forgalmának hirtelen és nagy mértékű növekedése. Az utasforgalmi igények, illetve a kereslet növekedése 2015-ig előreláthatóan meghaladja a 10 -15 % - ot, ami évente 10 millió feletti utas számot eredményezhet.

Az áruforgalmi igények realizálása 2005. évben elérheti a 60. 000 tonna árumennyiséget. A légi áruforgalom 2015 – ig meghaladhatja a 10 % - os felfutást.

Az utas- és áruforgalommal foglalkozók számszerű növekedése is várható és velük utas-ként is számolni kell.

A már most jelentkező utas, kísérő, és kiszolgáló személyzetből adódó személyszállítási növekményt kultúráltnan, a fővárosból, a Terminálokra ki- majd visszajuttatni a rendelkezésre álló infrastruktúrával, a végleges gyorsvasúti kapcsolattal sem lehet torlódások nélkül.

Tagozatunk megalakulása óta (1990) foglalkozik a Ferihegy 1. és 2. Terminálok kötőtpályás komplex közlekedési lehetőségének megoldásával

Javaslataink külön-külön, de együtt is tartalmazzák és jelenleg is tartalmazzák a végleges gyorsvasút mellett, a 3 – as számú metró vonal meghosszabbítását a 2. Terminálig.

A Terminálok átgondolt közlekedésén alapuló, kiszolgáló közlekedési logisztikai szolgáltatások ütemes kiépítése és üzembeállítása nem várható magára. A végleges gyorsvasút kiépítése és a 3. számú metróvonal meghosszabbítása, egymást követően ütemezhető, de kedvezőbb a párhuzamos megvalósítás előkészítése és megvalósítása.

A repülőtér üzemeltetési jogának esetleges magánkézbe adása sem szünteti meg a repülőtérhez tartozó közlekedéspolitikai célrendszer megvalósításához kapcsolódó kormányzati szerepvállalás szükségességét, annak tudatában sem, hogy fejlesztése műszaki – gazdasági kényszerrel jelent.

A 3. számú metróvonal meghosszabbításával nemcsak, a Terminálok minden eddiginél jobb elérhetősége valósulhat meg, hanem az érintett X. és XVIII. Kerületek közösségi közlekedésében is minőségi változás érhető el, az Üllői úton és környezetében.

A 2. Terminálhoz vezető metrószakasz, Vecsés város előtti megállója, a közlekedési csomópontok főváros határáig vitelében és ott parkolók kiépítésével a személygépkocsik városközpont felé irányuló forgalom csökkentésében kulcs szerepet jelenthet.

1. A Ferihegy 1. és 2. Terminálok kapcsolata a meghosszabbított 3. számú metróval.

A 3. számú metró tervezésekor már számolt a tervező azzal, hogy a körülmények kedvező alakulása esetén a vonal meghosszabbításra kerül.

A közösségi közlekedés kiszélesítése a fővárosban, a meg lévő közlekedési rendszer infrastruktúrájára alapozva történhet, és ebből az első helyen a metróépítés jelent komfortos megoldást. Ezt igazolja a 4. számú metró építése, valamint az 5. számú metró építésének tervbevétele.

Az európai uniós tagságunk lehetőséget is nyújt a közösségi közlekedés fejlesztésére, természetesen pályázatos alapon elnyerhető pénzügyi fedezettel.

A lehetőségekkel élve célszerű most a metróvonal meghosszabbítását a két terminál programozni.

A vonal meghosszabbítása nemcsak a Terminálok közvetlen elérhetőségét jelenti, hanem az érintett kerületek közösségi közlekedésében hozta minőségi változást.

Adottságok:

Határ úti kivezető irány:

- A 3. számú metróvonal meghosszabbításához szükséges kiágazás a Határ út állomáson meg lett tervezve és ki is lett vitelezve.
- A meghosszabbítás nyomvonaltervei elkészültek, azok aktualizálhatók
- A Ferihegy 1. Terminál főépületétől, a betonkeverő telepig, kétvágányú vasúti összeköttetés van kiépítve belső rendezővágányokkal.
- A 4. számú főközlekedési út mentén vb. oszlopokon védelmi kerítés került korábban megépítésre, mivel a repülő terek országhatár funkciót is betöltöttek.
- A kétvágányos pályaszakasz mellett, kerítésen belül repülőtéri raktárépületek vannak, vasúti ki – és berakodásra alkalmas rámpákkal
- A raktárépületek közötti terepszakaszokon vegyes építésű kerítés készült, mely határvédelmi funkciót is ellát.

A metróvonal meghosszabbítására kidolgozott tervek azzal egészülnek ki, hogy:

- Az 1. számú Terminál főépületénél, a metróállomás mellett, gyorsvasúti megálló is készül. A 100. számú MÁV. Z.rt. vasúti fővonalról, a Szemere-telep vasúti megállónál felüljáró kerül megépítésre, az utasok számára, a főépületig.

- Az 1. számú Terminál főépülete előtti park átépítésénél, a gyorsvasúti, iparvágányi, metró valamint közúti kapcsolatok helyigényét biztosítani szükséges.
- A 2. számú Terminál felé épülő gyorsvasúti pálya, az iparvágányi kiszolgálást, amennyiben erre a továbbiakban is szükség van, biztosítani tudja éjszakai üzemmódban, a személyszállítás befejezését követően.
- A 2. számú Terminálhoz vezető metróvonalon, Budapest és Vecsés város határánál közbenső metróállomás és gépkocsi parkoló tervezendő.
- A gyorsvasút és metró végállomása lehet közös terű, de elkülönített, mely fejpályaudvarként funkcionálhat, mozgólépcsős, aluljárós, liftes közlekedési és kiszolgáló kapcsolatokkal.
- A Határ út és az 1. számú Terminál közötti vonalszakasz terveinek korszerűségi felülvizsgálatát természetesen el kell végeztetni.
- A metró meghosszabbított vonalának két vágánya az 1. Termináltól, kéregalatti szinten, de felszínen is vezethető akár, a rakodó rámpák bontása után. Szűk keresztmetszetet a belső tó és a mellette lévő üzemi épület jelenthet átmenetileg. Az épület után a gyorsvasúti vágány és a metró két vágánya felszínen egymás mellett is vezethető, a védőtávolságok betartásával, a tervezendő Vecsés metró megállóiig. Innen a metró vonal felszínen, majd kéreg alatt folytatódik célszerűen a 2. számú Terminál közös fejpályaudvaráig.
- Az iparvágány nyomvonalán teljes hosszban a metró rendszerű vasúti pálya építendő ki.

Kőbánya – Kispest kivezető irány:

- A meghosszabbított metró vonal, a Kőbánya – Kispest végállomástól indul. Az állomás végállomás funkciója megszűnik. Természetesen a járműtelepi vágánykapcsolat megmarad.
- A jelenlegi végállomás mögötti metró csonka kétvágányú vonalszakasz, szerelvény visszafordító szerepe, a szerelvény hosszak figyelembe vételével lerövidül.
- A csonka vágányok végei kitérős kapcsolattal egyvágányú pályává kerülnek átalakításra.
- Az egyvágányú pályaszakasz, lejtéssel folytatódik, Pestszentlőrinc vasútállomás irányába. Az új pálya szakasz kéreg alatti vezetéssel keresztezi, a MÁV. Zrt. 142. számú vasútvonalát.
- Az új vonal, a MÁV. Zrt. 100 – as számú fővonalával párhuzamosan vezet tovább, a Pestszentlőrinci állomásig kéreg alatt. Megoldható a metró vonal felszíni vezetése is védőkerítéssel mindkét oldalon lehatárolt módon.
- A kéreg alatti vonalvezetés, azonban kedvezőbb, mert az állomás Kőbánya - Kispest felőli bejáratától, a vonal kéreg alatt keresztezi, a 100 – as számú vasúti fővonalat és a 4 – es gyorsforgalmi utat.
- A metró vonal kéreg alatt érkezik, a Ferihegy 1. Terminál főépülete elé.
- A kéreg alól kivezető szakasz, a repülőtér kerítésén belül csatlakozik a meglévő iparvágányhoz. A csatlakozó helytől, a vonalszakasz a végállomásig, a Határ úti kivezető irány vonalvezetése szerint építhető meg.

A metró és a gyorsvasúti pálya elrendezését a 3. számú ábra mutatja. Az ábrán, a metró kétirányú megközelítési lehetőségét, égszínkék, illetve világoskék szín jelöli. A metró vonal Ferihegy 1. és 2. Terminálok ajánlott vonalvezetését, a torzított TH – 1 számú helyszínrajz mutatja.

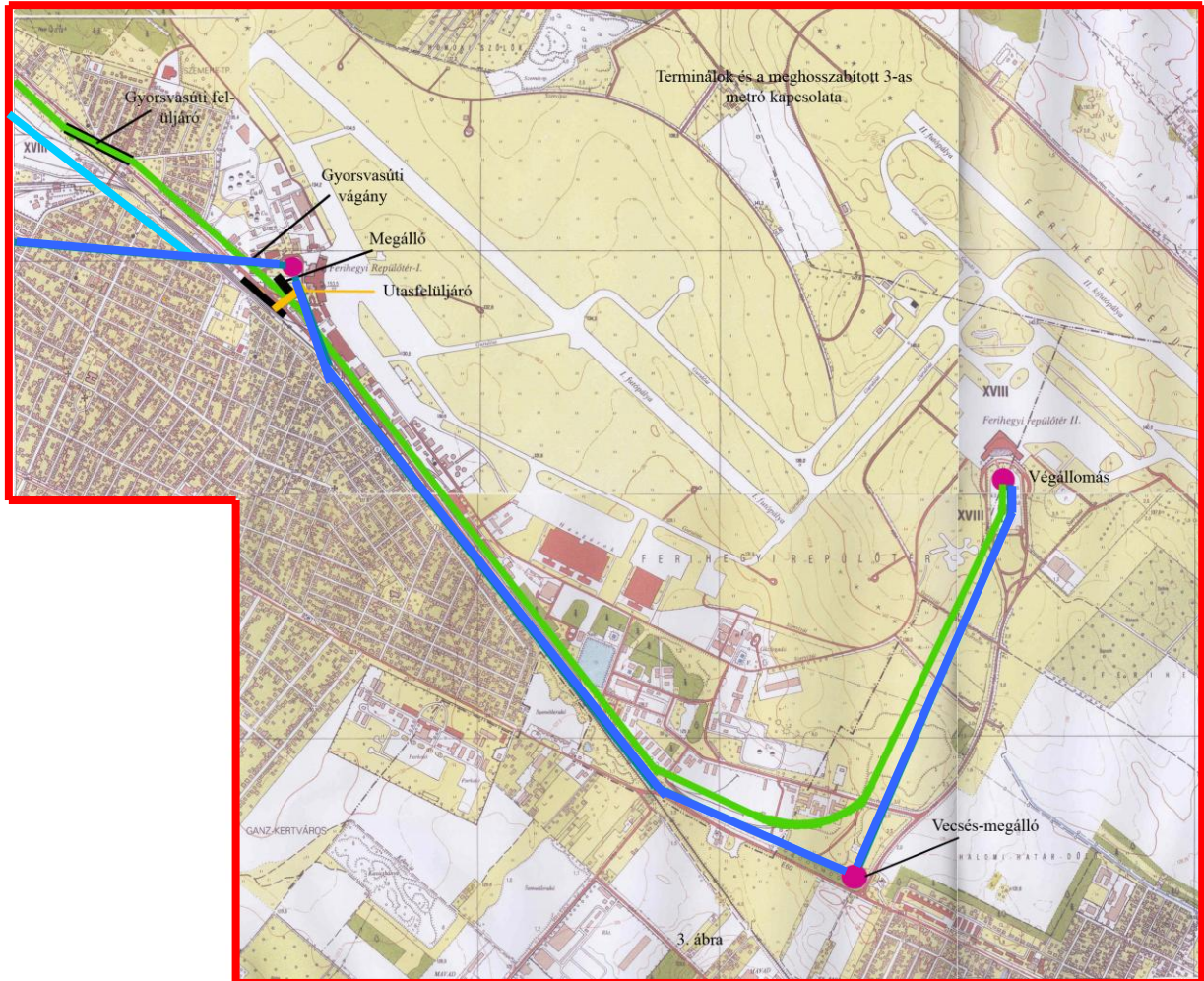
Z Á R S Z Ó

A gyorsvasút, majd a 3. számú metró meghosszabbított szakaszának üzembeállításával nyerhet komfortos utas kiszolgálást a Ferihegy 1. és 2. Terminál.

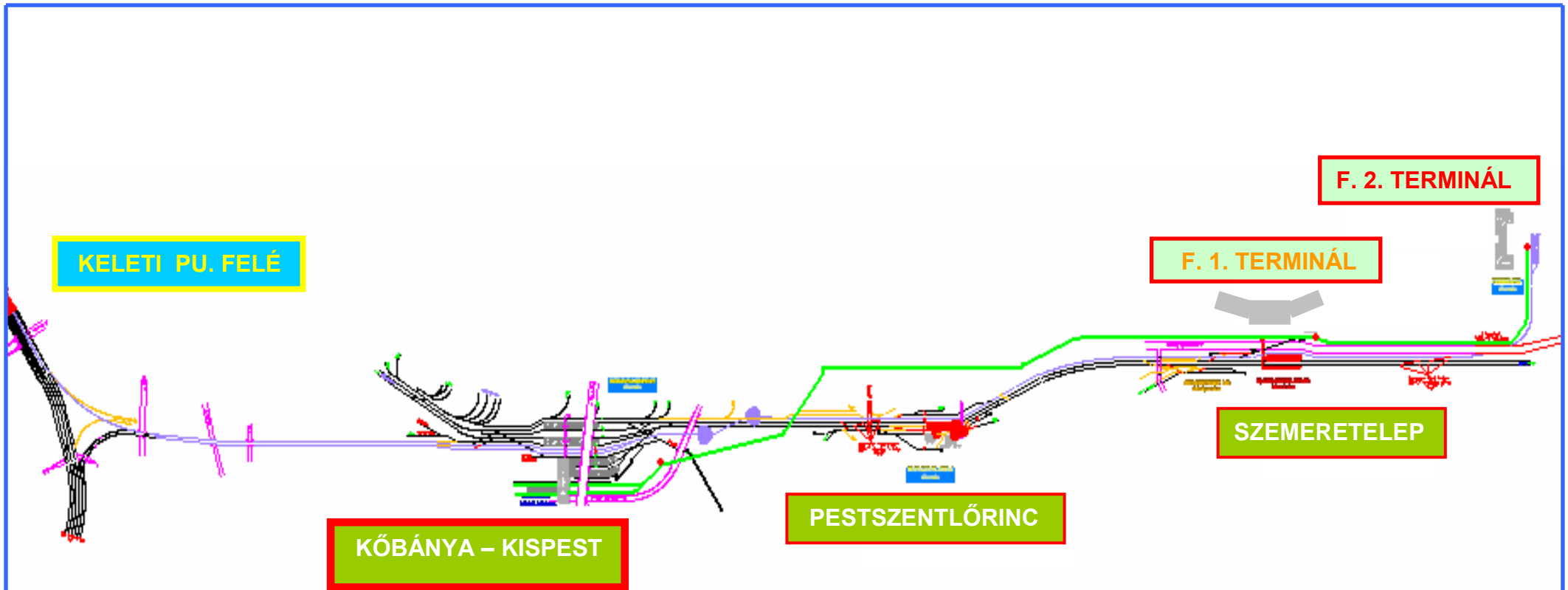
A Szemere-telepen megépülő vasúti megálló és felüljáró funkciója úgy marad meg, hogy a 100. számú vasúti fővonalon menetrend szerint közlekedő távolsági IC, gyors, és - személyvonatok, valamint, az elővárosi vonatokhoz, a fővárosi pályaudvarokhoz, illetve a pálya elágazó- és végpontjához csatlakozást biztosít.

Célszerű a Szemere-telep áthelyezett vasúti megálló mellett kiépülő BKV. autóbusz megállót később is meghagyni.

A gyorsvasút és metró csatlakozás kiépítése együttesen jelentheti a logisztikai alapú kombinált választási lehetőséget az utas számára, mely ezen túl Budapest világvárosi státusát csak erősíti.



3. ábra



A 3 – AS SZÁMÚ METRÓ VONAL MEGHOSSZABBÍTÁS
TORZÍTOTT ÁTNÉZETI HELYSZÍNRAJZA
TH. 1.

Jelmagyarázat

- Meglévő vasúti vágány**
- Meglévő út, műtárgy**
- Meglévő épület**
- Meglévő peron**
- Új metró vágány,**
- Kéreg alá vezetés**