



---

**MAGYAR SZOCIALISTA PÁRT  
ORSZÁGOS INFRASTRUKTÚRA  
ÉS TERÜLETFEJLESZTÉSI  
TAGOZAT**

---

# **AJÁNLÁSOK, JAVASLATOK FERIHEGY 3. TERMINÁL MEGÉPÍTÉSÉHEZ**

BUDAPEST 2007, MÁRCIUS 5.

**BALOGH IMRE  
A TAGOZAT ELNÖKE**

# **TARTALOM**

## **BEVEZETŐ**

## **ELŐZMÉNYEK**

- 1. A FERIHEGY 3. TERMINÁL HELYE ÉS FUNKCIÓJA A MAGYAR LÉGI KÖZLEKEDÉSBEN**
- 2. AJÁNLÁSOK JAVASLATOK A TERMINÁL MEGVALÓSÍTÁSÁHOZ**
- 3. A FERIHEGY 3. KAPCSOLATA, AZ 1. ÉS 2. TERMINÁLOKKAL**

## **ZÁRSZÓ**

## BEVEZETŐ

A Ferihegy 1. és Ferihegy 2. Terminálok közösségi közlekedési eszközökkel történő (kötött pályás vasúti, gyorsvasúti, metró, autóbuzos) elérésének lehetőségeire az ideiglenes és végleges megoldások bemutatásával, utas centrikusan, tagozatunk több ajánlást is készített.

Ajánlásaink mindegyikében az utas- és áruszállítási volumen növekedését emeltük ki, melynek prognosztizált előrejelzései mára realitásokká váltak.

Európában a légi forgalom átlagosan 5 - 6%-kal nőtt. Ez a növekmény hatásában megjelenik a magyar légi közlekedésben is pozitív előjelű adatokkal.

A Budapest Program készítése során javasoltuk, hogy ne csak a terminálok, hanem a közvetlen környezetükben lévő fővárosi kerületek közösségi közlekedésének átfogó alrendszerét is kapcsoljuk be a tevékenítési folyamatba, jelentőségének és adottságainak megfelelő mérlegelésével.

Tagozatunk ezért, a XVII. kerület közösségi közlekedésének bemutatásával külön ajánlást készítettünk a lehetséges közlekedésfejlesztési megoldások módozataira. Az AER - CARGÓ megépítésének gondolata az ajánlások készítésekor már ismert volt, csak a tervezett helyszín került pontosításra. A logisztikai bázis megépítése természetesen új helyzetet teremt a légi közlekedési munkamegosztásban, de a közösségi közlekedés újragondolásában is. A Vecsés és Ecser települések valamint a II. sz. kifutópálya mellett húzódó terület alkalmassá tehető a 3. sz. terminál megépítésére az infrastruktúra átgondolt kiépítésével. A logisztikai központ a személy és áruszállítási igény magas színvonalú kielégítése mellett munkahelyteremtésen túl jelentős kiszolgáló funkciókkal is párosul. Ezek a kiszolgáló funkciók a technikai, technológiai építmények mellett magukban hordják a bevásárló, szórakoztató központ kialakításának lehetőségét, sőt igényét is.

A gyorsvasúti megközelítés, valamint a 2. sz. metró meghosszabbításával, a Ferihegy 3 Terminál elérése, nem utolsó sorban az M 0 körgyűrű és az M 4. autópálya minden eddigi megközelítésénél is kedvezőbb tervezési kiindulási körülményt kínál.

## ELŐZMÉNYEK

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

A térség lakosságának jelentős része ingázó, ami nagy terhelést jelent a kötőtpályás vasúti, villamos, metró, hév, trolis, valamint a közúti közlekedési hálózatra.

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

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

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

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

A logisztikai alapú személyi közlekedés fokozatos bevezetéséhez nem csak eszközök kellene, hanem:

- Új közlekedési csomópontok kijelölése, már a főváros peremén
- Parkolók létesítése a csomópontokon
- Gyors elérési lehetőséget biztosító kötőtpályás, valamint közúti és vízi úti közlekedési kombináció kialakítása
- A légi közlekedési terminálok jobb bekapcsolása a közforgalomba
- Az országos chip-kártya rendszer részenként az egységes jegyrendszer bevezetése

Az élehető, átjárható főváros csak úgy valósítható meg, ha a kötőtpályás közlekedés részarányát növeljük a szükséges infrastruktúra maradéktalan kiépítésével. A 4. számú és 5. számú metró megépítése mellett az 1; 2; 3. számú metróvonalak meghosszabbításával, a gyorsvasutakkal lehet ezt az arányt növelni.

Az európai légi közlekedésben bekövetkezett változások, a nyitott légtér, a privatizációk magyar kapacitások kihasználására jó hatással vannak. Az áruforgalom dinamikus növekedése, mely 2006. évben meghaladta 60 ezer tonnát, 2015-re megközelítheti a 100 ezer tonnát, és 2025-re elérheti a 120 ezer tonnát, arra ösztönöz, hogy az infrastruktúra fejlesztése területén ezekkel számoljunk.

A személyszállítás prognosztizációja, a korábbi ismereteinkhez képest is nagyobb növekedést mutat. A légi forgalom 2006-os évben megközelítette a 10 millió utas számot. Az előrejelzések, 2015-re 15 millió, 2025-re 25 millió utas. A személy- és áruforgalom együttes növekedése jelzésértékű, mert a Ferihegy 1. és Ferihegy 2. Terminálok, (a továbbiakban **F. 1.** és **F. 2.** Terminálok), nagyobb forgalmat jelentős fejlesztéssel tudnak lebonyolítani, környezeti és területi adottságaik miatt.

A Ferihegy 3. Terminál, (továbbiakban **F. 3.** Terminál) megépítése, a befektető erőforrásaival, a kapacitás oldalt jelentősen növelheti, mind személyszállítás, mind áruszállítás, és logisztikai szolgáltatások tekintetében.

Ezzel együtt új kihívások is jelentkeznek, mint az:

- Induló, vagy érkező utasokat, kiszolgáló személyzet a legrövidebb komfortos utazási móddal szállítani kell tudni.
- Az áru fogadása, átrakása, újra feladása, raktározása, kezelése, kiadása a címzett részére modern eszközrendszerrel igényel.
- A katonai célokat is kiszolgáló objektumok, eszközök, felszerelése minden igényt és előírást kielégítő módon, maradéktalanul csak egy új terminál építés kapcsán valósítható meg.

Mindezek együttesen indokolják, hogy az F. 1. és F. 2. Terminálokra, valamint a XVII. kerületre ajánlott fejlesztéseket tovább gondoljuk, megkeresve a legkedvezőbb megoldásokat a növekvő forgalmi igények kezelésére, kielégítésére.

## 1. A FERIHEGY 3. TERMINÁL FUNKCIÓJA ÉS HELYE, A MAGYAR LÉGI KÖZLEKEDÉSBEN

A Budapest Ferihegy Nemzetközi repülőtér termináljának forgalma a liberalizált, egységes európai uniós légi közlekedés piaci feltételei között dinamikusan növekedett.

Az előrejelzések, mind a személyszállítás, mind az áruszállítás várható, szinte megduplázódó növekedést vetítik előre. Ezeket, a megnövekedett igényeket a jelenleg működő F. 2. Terminál még jelentős fejlesztésekkel sem tudja maradéktalanul kezelni és kielégíteni.

Az állam az eddig lefolytatott privatizáció folytán bizonyos pozíciók változatlan megtartása mellett, a magán befektetők bevonásával oldotta fel a működtetés napi és távlati gondjait. Ez természetesen egyben azt is jelenti, hogy a terminálok fejlesztése a továbbiakban a nyertes cégek feladatát képezi döntő mértékben. A 2025 évre jelzett személy - és áruszállítási volumennövekedés a jelenleg két terminál nyújtotta kapacitás, minimum megduplázását igényli.

Ez arányos munkamegosztást feltételezve azt jelenti, hogy 2025-ben

	<b>Személy millió fő/év</b>	<b>Áru tonna/év</b>
<b>Ferihegy 1.</b>	8, 333	40. 000
<b>Ferihegy 2.</b>	8, 333	40. 000
<b>Ferihegy 3.</b>	8, 334	40. 000
	<b>25, 000</b>	<b>120. 000</b>

Az optimális feltételezést és becslést elfogadva, a kockázatokat is figyelembe véve úgy értékeljük, hogy az F. 3. Terminálra, bármelyik befektető is építi, vagy építteti meg, nagyon rövid időn belül szükség van.

Az F. 3. Terminál funkciója, markánsan jelenik meg, nevezetesen:

- Személyszállítási léghidat képez Oroszország, Japán, Kína, Ausztrália, Indonézia és Anglia, Németország, Franciaország, valamint Spanyolország között Budapest hídfővel.
- Áruszállítás vonatkozásában, az előzőekben felsorolt relációkban ugyancsak hídfő szerepe van.
- Az új utazási-, áruszállítási technika, technológia megvalósítója és hordozója.
- A korszerű hadászati előírásoknak megfelelő irányító-és logisztikai vezetési pont itt építhető meg.
- Mindazon szolgáltatások nyújtásának ( szállás, szórakoztatás, szabadidő eltöltés) biztosítása, amelyekkel jelenleg a két terminál nem rendelkezik.
- A vasúti és közúti kapcsolatok kiépítésével minden szempontból, kedvező pozíciót tudhat magának.

## **2. AJÁNLÁSOK ÉS JAVASLATOK, A TERMINÁL MEGVALÓSÍTÁSÁHOZ**

### **2. 1. Telepítési hely kiválasztása**

A F. 1. és F. 2. Terminálok, telepítési környezetüknél fogva az I. és II. számú kifutópályák déli oldalai mentén helyezkednek el. Újabb nagy helyigényű, CARGO – val bővített terminál elhelyezést, az optimális kiszolgálást és kiszolgálhatóságot is figyelembe véve, a beépített környezet még, a meglévő létesítmények esetleges elbontása árán sem tesz lehetővé. A II. számú kifutópálya keleti vége, Vecsés városhoz közel esik, ezért ez a terület is kikerül ma a választékból. A II. számú kifutópálya észak - keleti oldala és Ecsér község által közrefogott Majorsági és Kamenica dűlők, valamint a Ferihegyi dűlő beépítetlen terület. Egyedüli természetvédeltségű terület a Kamencia dűlővel nyugati oldalon határos Merzsa mocsár.

A körvonalazott terület beépítetlensége miatt, mintegy 600 hektár, számottevő infrastruktúrával nem rendelkezik. Ez a fejlesztésre figyelembe vehető terület, a kötöttségek és adottságok mellett is, az F. 3. Terminál, vele együtt, a CARGO logisztikai központ és szolgáltató centrum kialakításra is alkalmas. A már működő két Terminál nem rendelkezik komplex szolgáltatásokkal, mint hotel, parkoló ház, komplett orvosi ellátás, valamint szórakoztató létesítményekkel.

A komplex létesítmény - együttes megépítése növeli a munkalehetőségeket, a közepesen képzett és a magas képzettségekkel, speciális szakmákkal rendelkező szakemberek számára egyaránt. Az üzemeltető és kiszolgáló létszám jelentős részének biztosítása a környező településekre alapozva elképzelhető.

Az M 0 körgyűrű és az M 4 autópálya kapcsolódó csomópontjainak közelsége, abból a 3. számú terminál kiszolgáló útjának kedvező kialakítási lehetősége csak emeli, a helykiválasztás erősségét. Tovább növeli ezt, a vasúti, gyorsvasúti és metró kapcsolatok kombinált kiépítésének megoldhatósága.

## **2. 2. Kööttségek**

A 4. számú főútból, a Vecsés város keleti oldalán lévő konzervhűtő telep mellett kiágazó ecseri összekötő út megosztja a területet. Tovább tagolja azt, az ecseri összekötő út, Ecser alatti íves szakaszából kiágazó, a II. kifutópálya szerviz útját megközelítő út.

Az M 0. autópálya nyomvonala az ecseri összekötő út keleti oldalán vezet, Ecser és Maglód között, a 80-as számú vasútvonal fölötti átvezetéssel Rákoscsaba mellett. Ez nem csak kötöttséget, hanem kedvező adottságot is jelent, de végérvényesen lehatárolja a területet a keleti oldalon:

- A Vecsés - Ecser összekötő út közelében található a Barátság I. kőolaj vezeték.
- A Maglódi 17. számú csatorna tovább osztja a területet, melynek gyűjtő főága, a II. számú kifutópálya keleti végén vezet, a szerviz úton kívül.

Az Ecser község észak-nyugati végétől induló vízgyűjtő csatorna három oldalról fogja közre a területet, áthaladva a Kálvária és Kamencia Dűlők határszakaszán, majd délre fordulva, a Merzse mocsáron átvezet, a II. számú kifutópálya északi oldalán, a szerviz úton kívül és éri el a kifutópálya keleti végét. A vízgyűjtőnek kapcsolata van a Maglódi 17. számú csatornához. A Gyáli 1. számú csatorna és a Maglódi 17. számú csatorna között összekötő árok húzódik, a Konzerv Hűtőház északi oldalán.

## **2. 3. Adottságok**

### **2. 3. 1. Vasúti kapcsolatok**

A beépíthető terület, a 100 – as és a 120 – as számú vasúti fővonalak között helyezkedik el.

Az F. 1. Terminálnak van iparvágányos kiszolgálása, a Szemeretelep vasúti megállóhelynél lévő, a 4 – es számú főúthoz csatlakozó gyorsforgalmi út szintbeli kereszteződésen át. A terminál kerítésén belül, a vasúti pálya kétvágányú. Az egyik vasúti vágány, rakodó a másik kiszolgáló vágányként funkcionál. A kiszolgáló vágány a F. 2. Terminálhoz közeleső betonkeverő üzem rakodó vágánycsoportjáig járható vasúti járművekkel.

A két Terminál vasúti kiszolgálása áru fuvarozás céljából, az iparvágányokról az igék – nyekhez és a közvetlen környezeti adottságokhoz igazodóan alakítható ki.

A gyorsvasúti kapcsolat kiépítésére, - átmeneti és végleges megoldásokra egyaránt – több változatot és ajánlást tartalmazó tervek készültek.

A szemeretelepi új vasúti megálló, mint átmeneti megoldás, várhatóan 2007 július hóra készül el, mely az F.1. Terminálhoz közvetlen gyalogos, az F. 2. Terminálhoz autóbuszos eljutási lehetőséget biztosít. Az F. 1. Terminálig, az átmeneti megoldás, a 100 – as vas fővonal eszközürendszerére alapozott, - pálya, biztosítóberendezés, villamos felsővezeték vonatkozásban, melynek új építményei, az utas peron és a felüljáró. Ezekkel együtt építendő meg az, autóbuzsmegálló is.

A végleges megoldásra, vasúti felüljárós - és alagutas változatok készültek. Mind a két megoldás azonos célt jelöl meg azzal, hogy az F. 1. Terminál főépülete előtt, az iparvágányhoz való csatlakozási lehetőséget megteremtse. Bármelyik változat is készül majd el, az iparvágány nyomvonala alkalmas a gyorsvasút pályájának megépítésére az F. 2. Terminálig.

Természetesen a szemeretelepi új vasúti megálló funkciója továbbra is megmarad, az IC, a távolsági gyors - és személy, valamint elővárosi vonatok fogadásával. A felüljáró komfortja növelhető mozgólépcsővel és mozgó járda utólagos megépítésével.

Az F. 3. Terminált áru fuvarozás és személyszállítás tekintetében, tervezett el – helyezését figyelembe véve, a két nevesített vasúti fővonalról, ( 100 és 120 – as ), célszerű kiszolgálni.

### **2.3.2. Közúti kapcsolatok**

Az F. 1. és F. 2 Terminálok külső közúti csatlakozása, ezáltal elérhetősége, a már kiépített formában, szinte véglegesnek tekinthető. Későbbi korrekciókra, csak a gyorsvasút és a metro megállók kiépítésével összefüggésben kell esetlegesen számolni.

A két Terminál, már az M. 0. körgyűrű eddig megépített szakaszán és a 2007 év végéig megépülő szakaszaival, a belföldi és külföldi utasok és kísérőik, valamint az áru fuvarozók részéről is jól megközelíthető. Az eddig elkészült körgyűrű szakasz, az M.1, M. 5, M. 6 és M. 7 autópályákat fűzi fel. A kivitelezés alatt lévő körgyűrű szakasz és a M. 3 számú autópályát összekötő szakasz csak javít a megközelítési lehetőségeken. Az M. 2 számú autópálya északi szakaszának megépítése 2008 évben, az észak felőli jó közlekedési feltételeket teremt meg. Az M. 4 számú autópálya körgyűrűhöz csatlakozó szakasza teszi teljessé, a repülőtér közúti kapcsolatait.

Az F. 3. Terminál tervezett építési helyéhez legközelebb a Vecsés város és Ecser községet összekötő közút van. Ebből az útból vezet kiágazó szakasz, a Majorsági dűlőn át, a II – es számú kifutópálya északi oldaláig, mely a repülőtér kerítésén kívül ér véget. A repülőtér teljesen körülvevő kerítésen belül, annak vonalvezetését nagy részben követő, szerviz úthálózat van kiépítve.

### **2. 3. 3. Közművek, energiaellátás, szolgáltatások**

A komplex létesítmény csoport megépítésére kiválasztott terület, közművekkel nem rendelkezik. A tervezett építmények, mérnöki létesítmények megvalósításához, működtetéséhez szükséges közműveket, védelmi hálózatokat, gerinc, elosztó, és győjtő vezetéseket, befogadókat, átemelőket, meg kell építeni, a működő vízfolyásokat, szükséges kiváltani. A környezetben már működő közműellátás és szolgáltatás, kiépített mértékadó keresztmetszetei, nem minden esetben rendelkeznek szabad kapacitásokkal. Ezért azok lehetséges bővítésével, vagy teljesen új közmű gerincvezetékek kiépítésével célszerű számolni. Az alkalmazni kívánt technológiák, szolgáltatások, technikai alkalmazások várható legnagyobb egyidejű teljesítményszükséglet alapján tervezhetők az energiaellátó hálózatok és rendszerek.

Az üzemanyag ellátás megoldható saját (tartályokkal, töltő kocsikkal) eszközrendszerrel önellátásra történő berendezkedéssel. Célszerű több



szempontból,- mint környezetvédelem, szállítás, tárolótartályokba fejtés, nem utolsó sorban a tűzvédelmi – megvizsgálni, a saját üzemanyag tároló - és feladó rendszer kiépítése és üzemeltetése helyett, a már működő rendszer szolgáltatásainak igénybevételét.

Természetesen az építési engedélyek megszerzéséhez a közművek tervei, vagy a csatlakozási lehetőség dokumentált megléte a közmű üzemeltetője részéről elengedhetetlen.

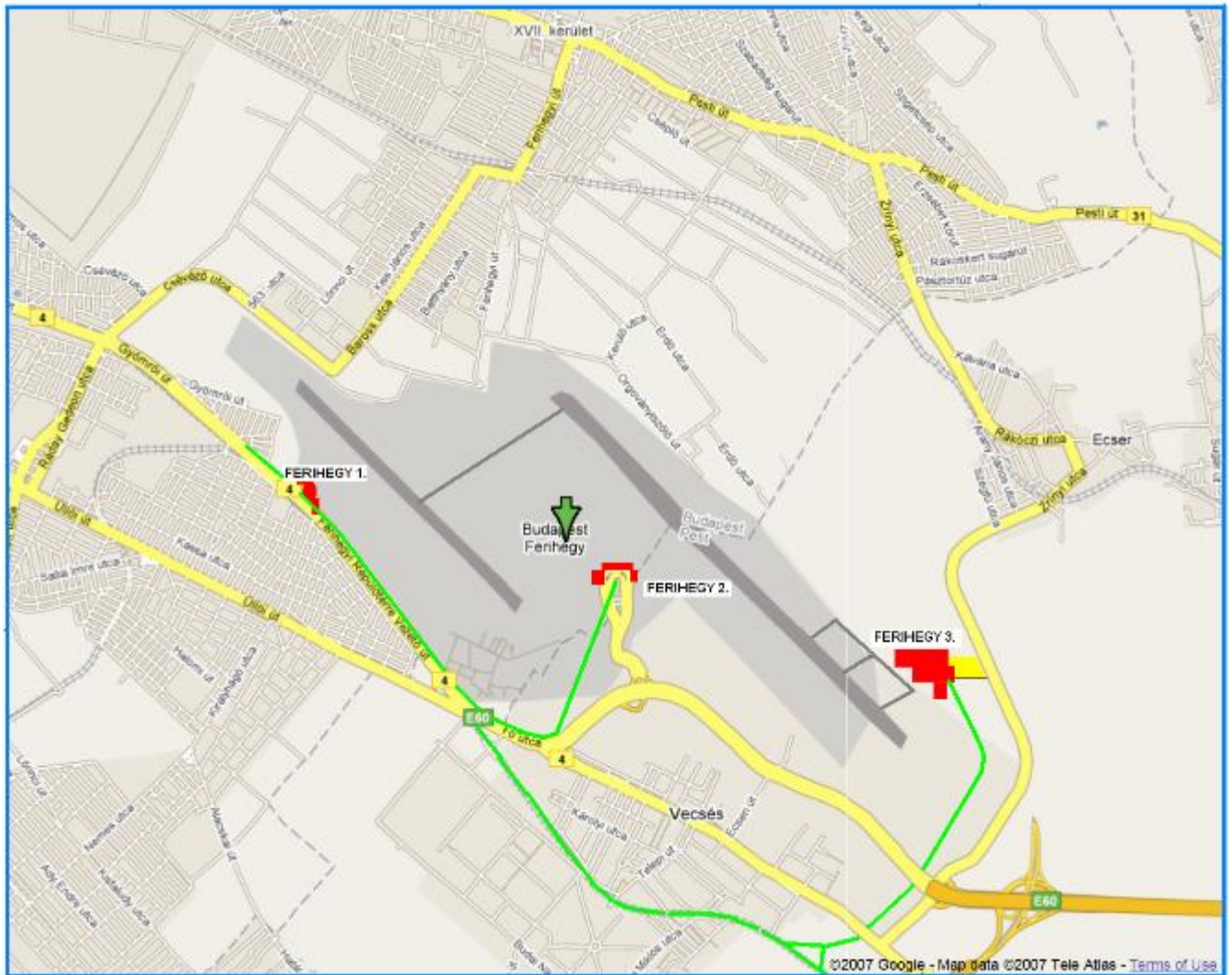
## **2. 4. Lehetőségek a már meglévő és működő közlekedési infrastruktúrához való csatlakozásra, vagy működési hatókörük meghosszabbítására**

### **2. 4. 1. Vasútvonalakat érintően**

A 100 – as és a 120 – as számú vasúti fővonalakból kiágazva, az F. 3.Terminál két irányból is megközelíthető, illetve kiszolgálható, Az ajánlott vasúti vágány kapcsolatokat a következő térképek mutatják be.

#### **Kiágazás a 100 – as számú fővonalból:**

Vecsés város keleti oldalán delta csatlakozással, az **egyik** kapcsolat kialakítható. Az új vasúti pálya nyomvonala, Vecsés város TÚZÉP telepe mellett vezethet felüljáró – rós megoldással, a 4 – es számú főút fölött, a Konzerv Hűtőház nyugati oldalán építhető ki a, Zsellér dűlőn át, a Barátság I. Kőolajvezetékekkel párhuzamosan, a II – es kifutópálya keleti oldalán bekanyarodva, az F. 3. Terminál főépületéhez. A főépület részeként megépített kétvágányos fedett vasúti megálló, a személyszállítás céljait szolgálja, a Terminál napi üzemideje alatt. A vasúti megállótól, a vasúti pálya tovább vezethető, a Terminál kerítésén belül a CARGO fogadó – cserélő vágány csoportjáig. Az éjszakai személyforgalom szünetében, a vasúti teherszállítás forgalmi műveletei elvégezhetők, a Terminálon keresztül. Természetesen a fedett vasúti megállót elkerülő pálya is építhető, a CARGO kiszolgálására. Mindez azonban a külső, kedvezően kialakítható környezet rovására történhet



V. 1. számú térkép

### Kiágazás a 120 – as számú fővonalból:

A **másik** kapcsolat, a 120 – as számú vasúti fővonalból ágaztatható ki, Ecsér község előtt, a Kálvária dűlő északi végénél, ugyancsak delta csatlakozással. A kiágazástól a pálya déli irányba vezethető, a Kamenica és Majorsági dűlők nyugati oldalán. Majd keleti irányú vonalvezetéssel érhető el az F. 3. Terminál főépülete, illetve annak részét képező fedett kétvágányos vasúti megálló.

A Terminál kerítésen belüli fogadó – cserélő vágánycsoport, a Majorsági dűlő nyugati oldalán kialakítható elágazással külön elérhető. A CARGO fogadó – cserélő vágány csoportját, célszerű a főépület fedett vasúti megállójához is bekötni. A

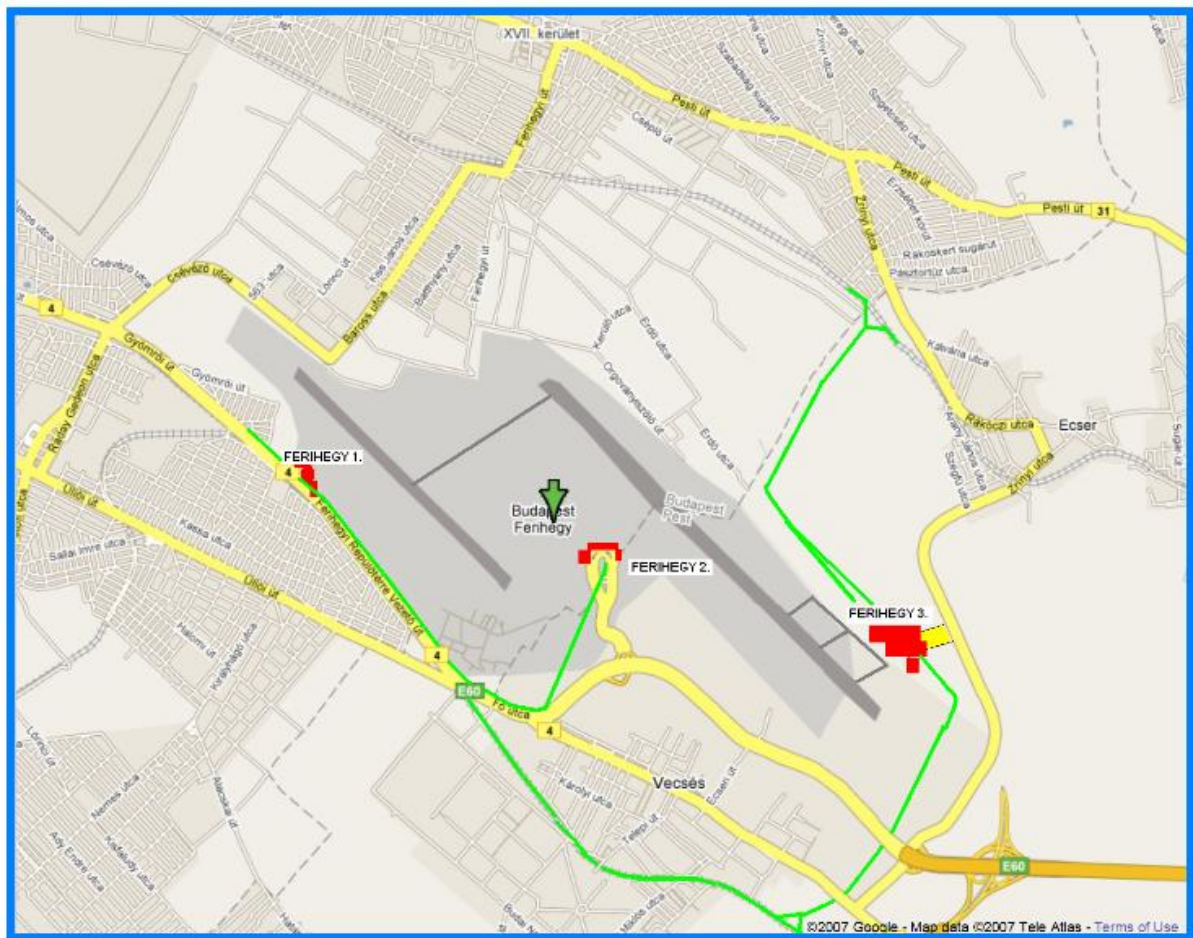
terminál főépületétől kihúzó csonkvágány építhető, a technológiai igényekhez igazodóan.



V. 2. számú térkép

### A kiágazások felhasználásával kétirányú párhuzamos átmenő személy és áruszállítás kialakítása:

A kétirányú kiágazás, fentiekben leírt vasúti pálya kialakítási megoldása kínálja, a terminál fedett kétvágányos vasúti megállójában, az átmenő forgalmat biztosító vasúti pálya egyesítését. A prognosztizált személy – és áruszállítási nagyságrendekre alapozva, az elvárásokhoz igazodó komplex, egyben mint az optimális üzemeltetési feltételeket biztosító vasúti kiszolgálást, csak ez a változat tudja biztosítani, illetve garantálni.



### V. 3. térkép

A leendő gyorsvasúti hálózati rendszer, amely a repülőtér termináljainak kiszolgálá – sát is magában hordozza, olyan új lehetőséget is kínál, a személyszállítás járatainak kialakítása tekintetében, mint :

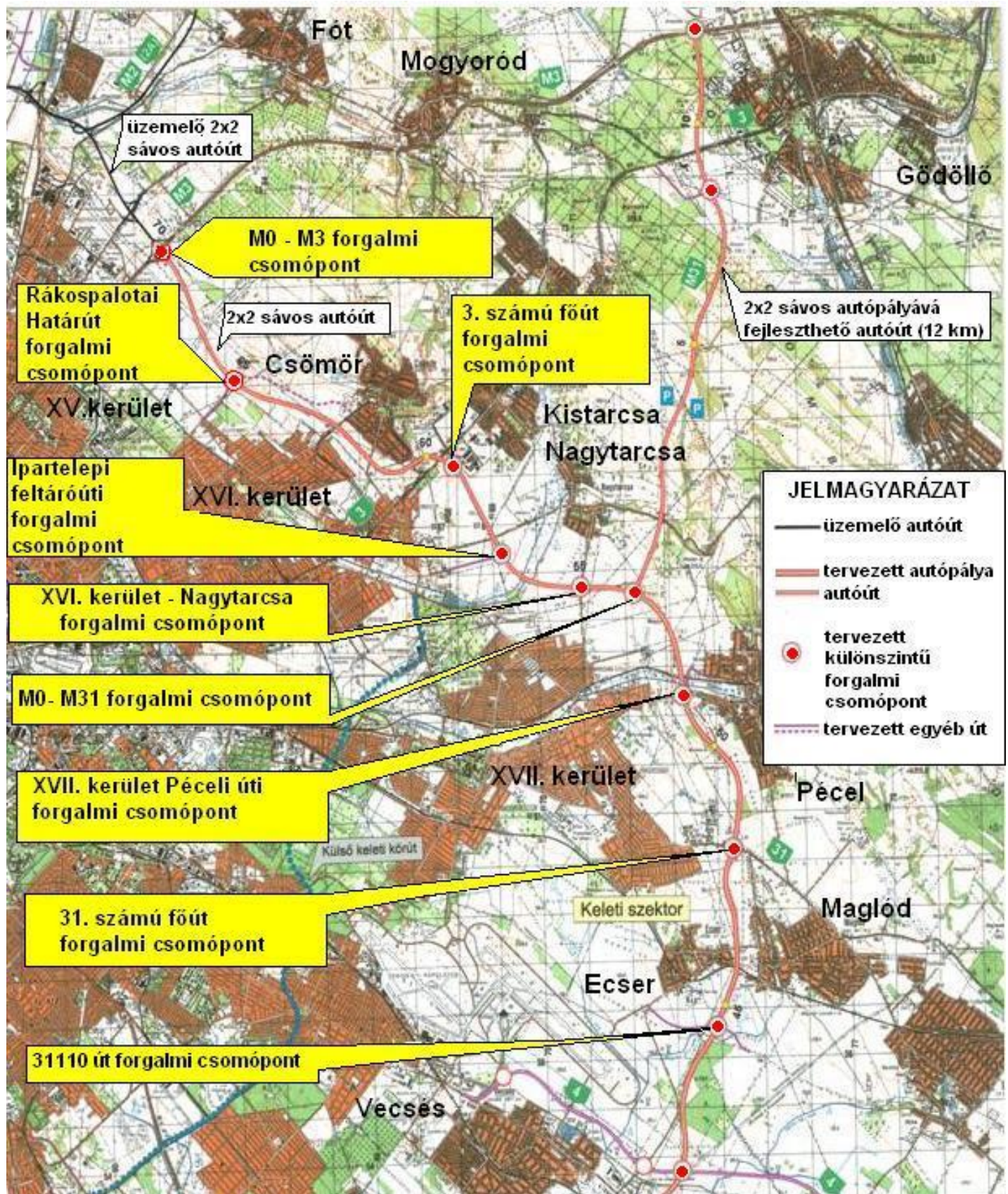
- Budapest Keleti pályaudvarról – Kőbánya Kispest – Ferihegy 1. megálló – Vecsés – Ferihegy 3. megálló – Rákóczi út – Rákóczi állomás – Budapest Keleti pályaudvar vonatkozásban, oda – vissza járat.
- Budapest Nyugati pu. – Kőbánya Kispest – Ferihegy 1. megálló – Vecsés vasútállomás – Ferihegy 3 megálló – Rákóczi út – Rákóczi vasútállomás – Budapest Nyugati pályaudvar vonatkozásban, oda – vissza járat.
- Budapest Keleti pályaudvarról indulva, az előzőekben már felsorolt állomások érintésével érkezés Budapest Nyugati pályaudvarra.
- Budapest Nyugati pályaudvarról indulva, a már felsorolt állomások érintésével érkezés Budapest Keleti pályaudvarra.

Árufuvarozás vonatkozásában, a CARGO fogadó – cserélő vágányairól a 100 – as, a 120 – as vasúti fővonalakhoz, mint meghatározó szállítási folyosókhoz, a közvetlen csatlakozás mind a két irányban biztosítható. A 80 –as számú vasúti fővonalhoz, a kapcsolat Rákos állomáson már adott.

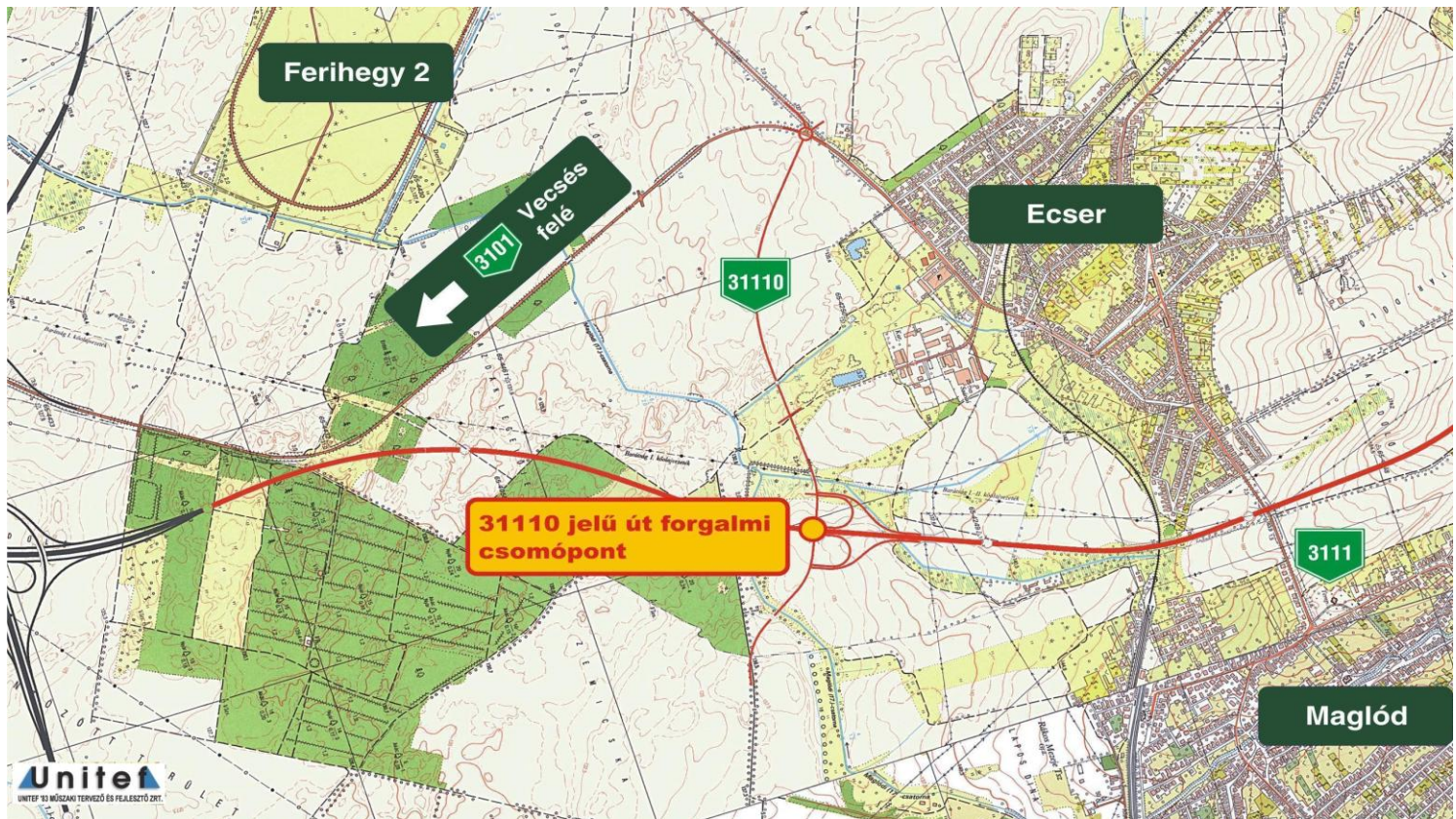
Az ajánlott vasúti vágánykapcsolatokat, a több irányból való megközelítés lehetőségével, mind a személy, mind az áruszállítás céljaira egyaránt, kedvezően lehet felhasználni.

#### **2. 4. 2. Közutakat érintően**

Az M.0 körgyűrű érvégére elkészülő keleti szektora, a legkedvezőbb környezet feltételeket teremti meg, a Ferihegy 3 terminál közúti kapcsolatai számára. Az építkezések befejezése utáni tényállapotot, az alábbi térkép részletek és út kapcsolati blokk-séma, teljes körűen mutatja be, U.1.térkép.

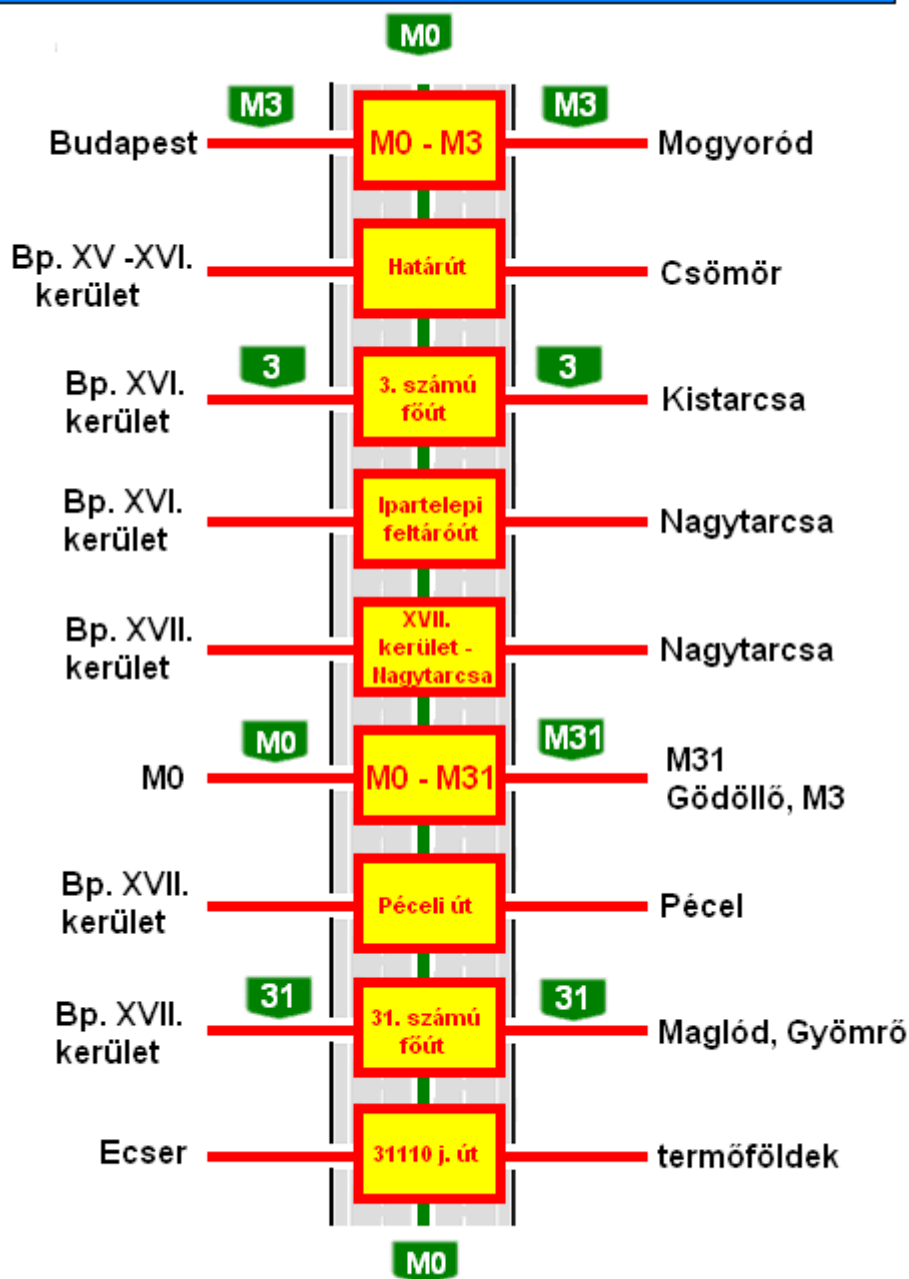


U. 1. térkép



U. 2. térkép

## Az épülő M0 körgyűrű keleti szektor forgalmi csomópontjai



**Blokk séma**

Az új 31110 jelű forgalmi csomópontból kiágazó 31110 számú útszakasz összekötést biztosít, a 3101 számú Ecser – Vecsés településeket összekötő közúttal, valamint a II – es számú kifizetőpályák kerítésén kívüli, a leendő F. 3. terminál területe felé vezető útszakasszal.



A közúti személy – és áruszállítás ( személygépkocsik, autóbuszok és teherszállító járművek ) forgalomszervezésének, alapvető célja kell, hogy legyen az M.0 környűri irányú forgalomterelés. A megvalósíthatósági tanulmánynak természetesen ki kell térjen, egy közvetlen Rákoshegy felé vezető útra és annak kapcsolataira, a XVII. kerületen átvezető Helikopter úttal. Az elemzések és az a-zok alapján készülő értékelés ad választ, hogy erre a kapcsolatra szükség van-e.

### **2. 4. 3. Metrót érintően**

Az F. 1. és F. 2. Terminálok elérhetőségének javítását célzó és az azt szorgalmazó elképzelések, a 3 – as számú metró vonal meghosszabbítását is tartalmazzák. A Határ úti megállóhely úgy került kivitelezésre, hogy a vonal meg – hosszabbítás lehetősége is elkészült kiágazó alagútszakasszal.

Készült ajánlás, a 2 – es számú metróvonal meghosszabbítására, az Örs vezér terétől, a XVII. kerület Ferihegyi elágazásig és azon túli területeket érintően is. Ez a kapcsolat, a Stadionok megállótól kedvezőbb feltételekkel lenne kiépíthető kéreg alatti vezetéssel az Örs vezér teréig, majd onnan mélyvezetéssel, akár az F. 3. Terminál-ig. A Stadionok megállóhely , mint közlekedési csomópont kulcs szerepet tölthet be, mint csatlakozási pont, a metró és a Gödöllő – i hÉv vonal összekötésében.

#### **A lehetséges változatok az alábbiak:**

- A 3 – as számú metróvonal meghosszabbításával, a II – es számú kifutópálya alatt vezetett nyomvonalon elérhető az F. 3. Terminál főépülete.
- A 2 – es számú metróvonal meghosszabbítása a Stadionok megállótól, az F. 3. Terminál főépületéig.
- A mindkét irányú fejlesztési igény eredménye ként, az F. 3. Terminálnál a két metróvonal összekapcsolható.

## **3. AZ F. 3. TERMINÁL KAPCSOLATA, AZ F. 1. és F. 2 TERMINÁLOKKAL**

A légitársaságok szerződéses együttműködése, a megnövekvő forgalom lebonyolításában és az üzemeltetés harmonizált megszervezésében, a vélelmezhető konkurencia ellenére is elengedhetetlen.

A terminálok társasági alapon elkülönülő önálló üzleti vállalkozások, a már kiépített és működő szolgáltatásokkal egyetemben. A párhuzamosan üzemelő és naponta megú – juló tevékenységek és szolgáltatások, eleve nem nélkülözhetik a kölcsönös érdekeken alapuló együttműködést. Nyilván, ez az összetetten bonyolult kapcsolati rendszer, mely már kialakult az F. 1. és az F.2. Terminálok munkamegosztásában, tovább bővül az F. 3. Terminál megépülésével, melyek az alábbiak szerint foglalhatók össze:

### **3. 1. Területi elhelyezkedésből adódóan**

Az F. 1. és az F. 2. Terminálok, ( az F. 2. Terminál, a 2. A. és a 2.B. kapuval), kiépített infrastruktúrával, a működéshez szükséges javító, ellátó és irányítói háttérrel már rendelkezik.

A határőrség, a vám – és pénzügyőrség, valamint a rendészeti szervezetek, folyamatosan, az Európai Unió elvárásainak megfelelően működnek.

A polgári légi irányítás , a katonai légi irányítással harmonizáltan funkcionál

Az előírásoknak megfelelő kerítés és szerviz úthálózat fogja közre a repülőtér teljes

területét.

A két kifutópálya együttesen szolgálja, a napi forgalom lebonyolítását és a következő napi feladatokra való felkészülést.

Az F. 3. Terminál tervezésénél, a már működő rendszerek kompatibilis kibővítése lehet, a rendszerekhez történő illeszkedés alapfeltétele. A két kifutópálya közös használata eleve feltételezi a Társaságok között, a legmagasabb fokú és szintű együttműködést.

### **3. 2. Üzemeltetési és működtetési körülményekből adódóan**

Az alap funkciók ellátásában, üzleti alapon, a Társaságok mindegyikére azonosan érvényes szabályzattal, az együttműködés megteremthető. Ebben a szabályzatban körül írhatók, a közösen használt létesítmények, eszközök és szolgáltatások, az elszámolási díjaikkal együtt.

A kibővített belső szerviz úthálózat, a terminálok közötti utas szállítást, a repülőtér területének elhagyása nélkül biztosítani tudja. Bármelyik terminálra érkező utas, továbbutazóként elérheti járatát, a belső szállítás kiterjesztésével, úti csomagjaival együtt.

A belső szerviz úthálózat, a teherszállítások terminálok közötti lebonyolításában is jelentős szerepet tölthet be.

### **3. 3. Egyéb kapcsolatokból adódóan**

A vasúti, - közúti, - gyorsvasúti és metró kapcsolatok ajánlott változataival, mind a három terminál, a legkedvezőbb megközelítési lehetőségére nyújtanak kínálatot. Az M 0 –ás körgyűrű keleti szektorának készültségi foka és az érvégére várható forgalom felvétel, ideális kiindulási alapokat jelent, a személy és teherszállítás megtervezéséhez.

Az átmeneti állapotot jelentő, Budapest Keleti pályaudvar – Ferihegy 1. vasúti megálló üzemeltetési tapasztalatai, kiemelten az utasok megelégedettségére és kihasználtságára tekintettel adhatnak támpontot, a végleges gyorsvasút megépítését illetően. A Budapest főváros közösségi közlekedésében közreműködő, MÁV. BKV. VOLÁN vállalatok, a Budapesti Közlekedési Szövetség koordinálásával, közösen oldhatják meg jól a személyszállítást. Az árú szállítást, a rendelkezésre álló úthálózatok és azokból kiágazó útszakaszokon, a speditőrök feladata megoldani.

## ZÁRSZÓ

Az F. 3. Terminál építése, a tervezett infrastruktúrával, az ellátó és szórakoztató létesítményeivel, minőségi szint, valamint kínálatváltozást jelent, a hazai és a nemzetközi légi személy és áruszállításban is.

Budapest nemzetközi légi híd funkciójának erősödése, - kontinenseket összekapcsoló közlekedési rendszerek egyik csomópontja ként, - nem csak új munkalehetőséget jelent, hanem a hazai háttérpari szolgáltatások beszállítói és szolgáltatói kapacitásának szélesebb körben történő igénybevételét, nem utolsósorban a turizmus oly régen áhított megélénkülését is eredményezheti. Az egészségügyi ellátás biztosítása, az F. 3. Terminál építése kapcsán, a már működő két Terminál kiszolgálásával további minőségi előrelépést jelent.

Bármelyik befektető társaság, vagy konzorcium vállalkozik az új terminál megépítésére a környezeti adottságok, lehetőségek még részletesebb feltárásával, elemzésével és értékelésével alapozhatja csak meg, ennek a beruházásnak a célrendszerét, szükségességét, valamint eredményes megtérülését.

Ajánlásaink, javaslataink első sorban, a figyelem felkeltésére vonatkoznak, az infrastruktúra adott körülményeit érintően, de megoldási módokat is tartalmaz. Szakembereink készek, a program kidolgozásában és megvalósításában is résztvenni, a megrendelő igénye szerint.