

**KÁPOSZTÁSMEGYER INTERMODÁLIS KÖZLEKEDÉSI
CSOMÓPONT
TANULMÁNYTERVE**

Tervező: Rhorer Ádám

01-3157

Ügyvezető igazgató: Várady Tamás

Budapest, 2011. augusztus

Tartalomjegyzék

I. Közlekedési vizsgálat

1. Közúti hálózati kapcsolatok
2. Közösségi közlekedési kapcsolatok
3. Utasforgalom
4. Vasúti közlekedés

II. Káposztásmegyer intermodális csomópont ütemezett kialakítása

1. Káposztásmegyer vasúti megálló főbb paraméterei
2. Az I.ütemben szükséges kapcsolódó fejlesztések
 - 2.1. Villamos végállomás
 - 2.2. Az autóbuszhálózati kapcsolatok és a végállomás kapacitásának meghatározása
 - 2.3. P+R és B+R parkoló
 - 2.4. Különszintű gyalogos kapcsolatok
 - 2.5. Megyeri út – Dunakeszi út / Felsőkert utca kapcsolat kialakítása
 - 2.6. Az intermodális csomópont-hoz kapcsolódó beépítési lehetőségek
3. II.ütem
 - 3.1. A 3-as metróvonal Újpest-Káposztásmegyer szakasza
 - 3.2. A Káposztásmegyeri járműtelep kapacitásigényének meghatározása, javasolt kialakítása
 - 3.3. A II.ütemhez kapcsolódó közlekedési fejlesztések
 - 3.4. Vasúti fejlesztés
4. A Káposztásmegyer intermodális központ várható utasforgalmának meghatározása
5. 5.Költségbecslés

Tervjegyzék

- | | | |
|-----|--|-----------------|
| 1. | Jelenlegi közösségi közlekedési hálózati kapcsolatok | M=1:10000 |
| 2. | Jelenlegi közúti hálózati kapcsolatok | M=1:10000 |
| 3. | Jelenlegi forgalmi rend | M=1:2000 |
| 4. | Közösségi közlekedési hálózati kapcsolatok I.ütem | M=1:10000 |
| 5. | Közösségi közlekedési hálózati kapcsolatok II.ütem | M=1:10000 |
| 6. | Közúti hálózati kapcsolatok I.ütem | M=1:10000 |
| 7. | Közúti hálózati kapcsolatok II.ütem | M=1:10000 |
| 8. | Közlekedési javaslat I.ütem | M=1:2000 |
| 9. | Intermodális csomópont helyszínrajza I.ütem | M=1:1000 |
| 10. | Közlekedési javaslat II.ütem „A” változat | M=1:2000 |
| 11. | Közlekedési javaslat II.ütem „B” változat | M=1:2000 |
| 12. | Megyeri úti közúti aluljáró hossz-szelvénye | M=1:1000, 1:100 |
| 13. | Megyeri úti közúti aluljáró mintakeresztmetszelvénye | M=1:100 |
| 14. | Vasúti megálló „0” ütemű kialakítása | M=1:1000 |

(+4 forgalmi ábra)

I. Közlekedési vizsgálat

1. Közúti hálózati kapcsolatok

Káposztásmegyer országos főúthálózati kapcsolatait az M0 autópálya biztosítja, az M0 felől a terület megközelítése a Szilágyi utca északi végén a Dunakeszi csomópontban, illetve a Megyeri híd pesti hídfő csomóponttól a 2/A út – Óceánárok utca irányban lehetséges.

Dunakeszi felől a MÁV Bp-Vác vonalának mindkét oldalán 2 x 1 sávú út épült ki:

- A nyugati oldalon a Szilágyi utca meghosszabbításában Dunakeszi déli vállalkozási területének főútja a 2. sz. főúttig vezet
- A keleti oldalon Dunakeszi-Szabadságtelepen átvezetve a város keleti részéről, illetve Fót felől érkező forgalom útvonala.

Káposztásmegyeren belül a másodrendű főúthálózat részén: a Szilágyi utca, Megyeri út és Óceánárok utca.

A Szilágyi utca a városrész észak-déli forgalmi tengelye az útpálya az Óceánárok utcától összesen 2 x 2 sávú szélességgel épült meg, az Újpest Árpád út felé eső szakasza 2 x 1 forgalmi sávú. Az út forgalma a csúcsidőszakokban 800-1200 Ejármű/óra/irány között változó. Csomópontjainak jelentős része jelzőlámpás szabályozású, elsősorban az út keleti oldalán haladó 14-es villamosvonal megállóinak gyalogos keresztezéseinél.

A Megyeri út Káposztásmegyer északi városrészét a Váci úttal köti össze. Az útpálya 2 x 2 forgalmi sávú, egyes helyeken 2 x 1 sávra szűkül. Az út forgalma dél felé növekszik, a terhelés 5-900 Ejármű/csúcsóra/irány között változó. Az út csomópontjai a Homoktövis utcai körforgalmat kivéve jelzőlámpás szabályozással működnek.

Az Óceánárok utca Káposztásmegyer déli határán a sugárirányú főutakat köti össze. Az útpálya 2 x 2 sávú épült ki, de 2 x 1 sávú útként működik, a forgalmi igényeknek megfelelően. Csúcsidei forgalma szakaszonként nagy mértékben változik, a Szilágyi utcánál 5-600 Ejármű/óra/irány. A főutakkal alkotott csomópontjai jelzőlámpás szabályozásúak.

Káposztásmegyeren a Szilágyi utcához 2 ponton is kapcsolódó Homoktövis utca a lakóterületek gyűjtőútja. A déli városrész Szilágyi utcához kapcsolódó közútjai korlátozott forgalmú lakóutcák.

A MÁV váci és veresegyházi vasútvonalai közötti területen, a XV. kerületben nem alakult ki összefüggő úthálózat.

A Dunakeszi felől kiépült Felsőkert utca csak a veresegyházi vonaltól keletre kapcsolódik a Károlyi Sándor úthoz. A 2 x 1 sávós út forgalma nem jelentős, 2-300 Ejármű/óra/irány. A vasút menti Harsányi Kálmán utcának nincs összeköttetése a Felsőkert utcával.

A Töltés utca – Közvágóhíd utca útvonal az Óceánárok utca rákospalotai folytatásában mindkét vasútvonalat szintben keresztezi, ez a kapacitását nagy mértékben csökkenti, forgalma a csúcsidőszakokban 3-400 Ejármű/óra/irány.

A vasútvonalon külön szintű közúti átjárást – a Fóti úttól északra – csak Budapest és Dunakeszi határán a vasúti pálya alatti csökkentett úrszelvényű közúti aluljáró biztosít. Az aluljáró csak 1 sávós, az ellentétes irányú forgalmat jelzőlámpa szabályozza. Jelentős torlódásokat okoz az aluljárón áthaladó 400-450 jármű/óra/irány forgalom szabályozása és Szilágyi utcai kapcsolata forgalmának kb. 75%-a déli irányban a Szilágyi utcán halad tovább, 25% az M0 csomópont felé.

A járműtelep területének közúti megközelítése jelenleg a XV. kerület felől, a Sipos téri szintbeni vasúti átjárón történik, ez az igen kis forgalom miatt nem okoz problémát. A területen belül csak földutak vannak.

2. Közösségi közlekedési kapcsolatok

A területen áthaladó MÁV Budapest-Vác-Szob vasútvonal kétvágányú, villamosított fővonal, a Káposztásmegyerhez legközelebbi vasútállomás Rákospalota-Újpest 1,5-3,0 km-re van, így a területnek nincs közvetlen vasúti megközelítés.

A városrész fő közösségi közlekedési kapcsolata a 14-es villamos, Káposztásmegyer és a XIII., Lehel tér között közlekedik, 11 km hosszú vonalon. Káposztásmegyer utasforgalma szempontjából legjelentősebb Újpest Városközpontban az átszállási lehetőség a 3-as metróvonalra. A metróig a vonalhossz 5,2 km, az eljutási idő 15 perc a káposztásmegyeri végállomástól. A villamos követési ideje a reggeli csúcsidőszakban 4,8 perc, délután 6 perc.

A villamosvonal Megyeri úti végállomása egyvágányú, a jelenlegi forgalomhoz kis kapacitású.

Káposztásmegyer és Újpest, illetve a 3-as metróvonal közötti utasforgalmat 3 autóbuszjárat bonyolítja le:

- Az északi városrészből Újpest-Városkapuig közlekedik a 122-es járat, 18 perc menetidővel, csúcsidőben 15 perc, napközben 30 perc követési idővel (hétfőn nem közlekedik)
- A 30-as járat szintén a Megyeri úton éri el Újpestet, de a Városközpontban van csatlakozása a 3-as metróhoz. Közvetlen eljutást biztosít a XIII. kerület és a Keleti pályaudvar felé. Csúcsidőszakban 10, ill. 15 perces követéssel közlekedik.
- A déli városrészt az Óceánárok utcán érinti a 20E járat, csúcsidőben reggel 5,5 délután 7,5 percenként közlekedik.

Káposztásmegyer belső kapcsolatait és a ráhordást a villamosvonalra a 126 és 126A járatok biztosítják.

Káposztásmegyeren 2 autóbuszvégállomás van, a városrész déli határán a Szilágyi utca – Óceánárok utca csomópontnál, illetve az északi határon a Szilágyi utca – Homoktövis utca csomópontnál.

A déli autóbuszvégállomás kapacitása a jelenlegi igényeket meghaladja, az északi végállomást csak tárolásra veszik igénybe, a 30, 122 és 126A járatok hurokszerűen vannak kialakítva, csak érintik a végállomást.

3. Utastforgalom

Káposztásmegyer II. ütem és Homoktövis lakókerületének utastforgalma közel egyenlően oszlik meg a 14-es villamos (1300 utas/nap/irány) és a Megyeri úton közlekedő autóbuszok (1000 utas/nap/irány) között. Ennek oka, hogy az utazási idő közel azonos az Újpest Városmegye és Újpest Városmegye metró állomásokig. A 14-es villamos végállomása 300 m gyaloglási távolságon belül Káposztásmegyer II. ütem Sárpatok u- Székes utcai tömbjéből és a Megyeri út 201-207 lakótömbből érhető el közvetlenül (kb. 900 lakás).

A 14-es villamos utastforgalmának jelentős részét Káposztásmegyer I. ütem területéről veszi fel, itt a villamos 4 megállója a terület feléről közvetlen rágyalogási távolságon (300 m) belül van. Az Óceán-árok utcai keresztmetszetben a villamos utastforgalma a Megyeri úti végállomásának 8-szorosa (14200 utas/nap/irány). A villamosvonal a legterheltebb a reggeli csúcsidőszakban, a 3750 utas/óra/irány kapacitás a legjobban kihasznált az Újpest-Városmegye metróállomástól északra (85%).

A fővárosban készült utolsó célforgalmi felvétel szerint a Káposztásmegyerről kiinduló közösségi közlekedési forgalom megoszlása:

Célterület	utas/nap	%
1. Újpest	3625	26
2. Pest Hungárián belül	3917	28
3. Észak-Pest +agglomeráció	2987	21
4. Dél-Pest +agglomeráció	709	5
5. Észak-Buda +agglomeráció	1307	9
6. Dél-Buda +agglomeráció	460	3
7. Káposztásmegyer	<u>1132</u>	<u>8</u>
	14137	100

A felmérés alapján megállapítható, hogy az utastforgalomnak kb. 1/3-a irányul a IV. kerületen belülre. Hasonló nagyságú (28%) a főváros központja irányában tett utastás

a 3-as metróvonalra átszállva, további mintegy 15%-a főváros más területeire metrószállással irányuló forgalom.

II. Káposztásmegyer intermodális csomópont ütemezett kialakítása

A MÁV Budapest – Vác vonalán Káposztásmegyernél vasúti megálló létesítése először 1989-ben merült fel, 1990-ben előtanulmány készült a megállóhoz kapcsolódó közlekedési hálózatfejlesztési lehetőségekről (Közlekedés Kft.) Már ezt megelőzően 1987-ben döntés született arról, hogy a 3-as metróvonal a Szilágyi út vonalára, a járműtelep mellé kerül, annak következtében, hogy a főváros lemondott a Káposztásmegyer II. ütem területén korábban tervezett, további mintegy 10000 lakás építéséről. A közúti kapcsolatok kialakításának előzménye, hogy a Szilágyi út – Megyeri út csomópont már 1986-ban annak figyelembevételével épült, hogy a Megyeri utat aluljárón át lehessen vezetni a vasútvonal alatt.

A káposztásmegyeri intermodális csomópont kialakítását tartalmazza Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve és a IV. kerület fejlesztési terve is. A Budapesti agglomeráció elővárosi vasúti (S-Bahn) közlekedési rendszerének fejlesztésére készült megvalósíthatósági tanulmány (2007-8 FÖMTERV-Közlekedés) javaslatot adott az intermodális csomópont közlekedési létesítményeinek elhelyezésére. Az intermodális csomópont közösségi hálózati kapcsolatai, a metróhálózat fejlesztésének lehetőségei és a várható beruházási költségek figyelembevételével ütemezetten alakíthatók ki.

Az intermodális csomópont kialakításának 2 fő üteme:

- I. ütem Káposztásmegyer vasúti megálló építése
- II. ütem 3 metróvonal meghosszabbítása a Megyeri útig

1. Káposztásmegyer

Vasúti megálló főbb paraméterei:

- A vasúti megállót, az előzetes tanulmányoknak megfelelően a Csömöri pataktól délre levő egyenes szakaszon javasoljuk elhelyezni. A megálló a Dunakeszi alsó megállóhelytől 1700 m távolságra kerül, Rákospalota-Újpest állomásig a távolság ~2900 m.
- 250 m hosszú peron
- peronszélesség 8,5 m
- A peron(ok) keresztmetszeti elrendezésére 2 változatot vizsgáltunk:
 - = 1. változat: a jelenlegi jobb vágány megtartásával, a bal vágány korrekciójával kialakított középperon
 - = 2. változat: a jelenlegi vágányok megtartásával két szélső peron.
- A 2.változat előnye, hogy a megálló megvalósításához a vágányok átépítése nem szükséges. Az előnyt csökkenti, hogy a közúti és gyalogos aluljárók építéséhez ebben az esetben is provizórikus vágány építése szükséges, ez az 1.változatban a korrigált nyomvonalon vezetett bal vágány lehet.
- A megálló 300 m gyaloglási távolsággal kb. 7-800 lakást szolgál ki, 500 m távolságon belül kb. 1600 lakás van.

2. Az I. ütemben szükséges kapcsolódó fejlesztések:

- 2.1. A 14-es villamos végállomás kapacitásbővítése két vágányosra.
- 2.2. Autóbuszvégállomás építése
- 2.3. P+R és B+R parkoló építése
- 2.4. Különszintű gyalogos kapcsolatok létesítése a vasútvonal alatt
- 2.5. A Megyeri úti közúti aluljáró és csomópontjainak építése
- 2.6. Az intermodális csomóponthoz kapcsolódó beépítési lehetőségek.

A kapcsolódó létesítmények kialakításának szempontjai és javaslata:

- 2.1. A villamos végállomást a Megyeri úti csomópont és a Csömöri patak közötti területen célszerű elhelyezni,
 - forgalomtechnikai-üzemi szempontok miatt
 - Káposztásmegyer II. ütem minél nagyobb területének közvetlen kiszolgálása érdekében.

- a jelenlegi egyvágányos végállomás kapacitásproblémáinak megoldására, a második vágány és kettős vágánykapcsolat építését javasoljuk, így a mai 4,8 perces csúcsidei követés sűrítése esetén is megfelelő kapacitás biztosítható.

A végállomás kialakításánál 54 m szerelvény-hosszal számoltunk.

A Megyeri úttól délre elhelyezett autóbuszvégállomás jó átszálló kapcsolatának kialakítására új megálló szükséges (végállomástól 250 m).

2.2. Az autóbusz hálózati kapcsolatok és a végállomás kapacitásának meghatározása

Javasolt viszonylatok:

- A Homoktövis utcai végállomás áthelyezése
A végállomáson a 30-as és 122-es járat járművei üzemszüneti tárolására max. 2-3 férőhely szükséges.
- Az Óceánárok utcai végállomástól 126, 126A áthelyezése
Az Óceánárok utcai végállomáson a 20E, 296 viszonylatok végállomásának és a meglévő közúti kapcsolatok megtartását javasoljuk, a 126/126A járatok járműtárolása az új végállomáson biztosítható.
- Rákospalota felől a 170-es járat meghosszabbítása
A 170-es végállomása az intermodális csomópont keleti oldalán is biztosítja a vasúti kapcsolatot, de káposztásmegyeri oldalon a tervezett végállomásra áthelyezve közvetlen átszállási lehetőség jön létre a IV. kerületi viszonylatokkal. A vonal a Megyeri úti közúti aluljárón áthaladva, kb. 400 m-rel hosszabbodik meg.
- Új járat indítása az Íves út menti területekről
Káposztásmegyer ÉNy-i, Íves út menti területeire készült szabályozási terv szerint, mintegy 500 lakás, 150000m² iroda és sportközpont elhelyezésére kerül sor. Ennek várható utasforgalma az Aquaworld-öt érintő autóbuszjárat indítását teszi szükségessé, csúcsidőben kb. 5-6 perces követéssel.
- Észak-Buda felőli kapcsolat M0 hídon

Észak-Buda felől a 204-es járat mellett, a Káposztásmegyer vasúti megállóhoz csatlakozó járat új utasforgalmi kapcsolatot hoz létre.

- Káposztásmegyer és Dunakeszi között a 126-os járat csak a kereskedelmi központ forgalmát bonyolítja le. Dunakeszinek a vasútvonal keleti oldalán levő településrészei felől lehetséges új autóbusz-kapcsolat kialakítása.

Az autóbuszvégállomás elhelyezése:

- A Megyeri út keleti meghosszabbításától délre, a járműtelep területének csökkentésével kialakított helyen
- Közúti kapcsolata a Szilágyi úton jelzőlámpával szabályozott csomópontból
- Magassági elhelyezése a járműtelep jelenlegi szintjén (109-110 mBf)

2.3. P+R és B+R parkolót a vasútvonal mindkét oldalán célszerű kialakítani

- a szolgáltatási színvonal növelése érdekében
- a Megyeri úti közúti aluljáró forgalmának csökkentése érdekében.

A P+R parkoló szükséges kapacitásának meghatározásánál figyelembe kell venni a meglévő adottságokat és a várható fejlesztéseket:

- igényt növelő hatású az M0 autópályához közelsége
- igényt csökkentő hatású, hogy a MÁV váci és veresegyházi vonala mentén P+ R rendszer épül ki.

A vasútvonal rákospalotai oldalán a vasúti pálya és a Harsányi Kálmán utca közötti területen 250 kapacitású parkoló alakítható ki terepszinten. Az igények növekedése esetén egy parkolólemezzel a kapacitás 500 férőhelyre növelhető.

A káposztásmegyeri oldalon a javasolt beépítés pinceszintjén tervezett parkoló egy részét (mintegy 250 fh) célszerű P+R funkcióra fenntartani.

- A terület kerékpáros kapcsolatát a Szilágyi út mentén meglévő kerékpárút biztosítja. Ehhez kapcsolódva, a Megyeri úti közúti aluljáró

déli oldalán kerékpárút kiépítésével a XV. kerületi oldal is megközelíthető kerékpárral.

A B+R parkolókat a XV. kerületi oldalon az északi, vasút alatti aluljárónál helyeztük el.

- 2.4. - Különszintű gyalogos kapcsolatot a vasút magassági helyzete (110 mBf) és a Szilágyi út – villamosvégállomás (107 mBf), illetve a XV. kerületi oldal (108 mBf) szintje miatt gyalogos aluljáróval célszerű kialakítani. A gyalogos aluljáró javasolt járószintje 106,5 mBf.
- A városi közlekedési végállomások és P+R parkolók elhelyezhetősége miatt a Megyeri úti közúti aluljáró mindkét oldalán szükséges kapcsolat.
- 2.5. A Megyeri út és Dunakeszi út – Felsőkert utca kapcsolat kialakítása a Főváros és a IV. kerület hálózatfejlesztési terveiben szerepel az 1980-as évek óta:
- Szilágyi úti csomópontja, a Szilágyi úti összehangolt jelzőlámpás rendszer miatt leggazdaságosabb négyágú jelzőlámpás csomóponttá fejlesztéssel. A Szilágyi úti oldalfekvésű villamos miatt is jelzőlámpás szabályozás szükséges (Körforgalom a Megyeri úttól délre kialakított villamosvégállomás esetén lehetne)
 - XV. kerületi csomópontja a Dunakeszi út és Harsányi Kálmán u. bekötését biztosítja, más csomópontoktól független (Szilágyi úttól 300m), ezért körforgalom a javaslat.
 - Az aluljáró keresztmetszete 3-4 sáv, a csomóponti kapcsolatoktól függ, becsült forgalom 2020-ban 900 Ejármű/csúcsóra/irány.
 - A tervezett aluljárót az 50 km/h tervezési sebességnek megfelelő magassági paraméterekkel alakítottuk ki:
6 % max. esés, R = 800 m magassági lekerekítő ívek
 - A Megyeri úti közúti aluljáró lehetővé teszi a városhatárnál a Dunakeszi utat és a Szilágyi utat összekötő egysávós, balesetveszélyes aluljáró megszüntetését.
Az aluljáró gyalogos kerékpáros forgalomra megtartható.
 - A járműtelep területének közúti megközelítését biztosító Sipos téri közúti aluljáró megszüntetése a vasúti fejlesztéssel egyidőben, csak

akkor lehetséges, ha a területre a behajtást vagy a Töltés utca felől, vagy észak felől kialakítják.

2.6. Az intermodális csomópontához kapcsolódó beépítési lehetőségek

A Káposztásmegyeri intermodális csomópontához kapcsolódóan a váci vasútvonal, a javasolt metró nyomvonal és a Szilágyi út közötti sávban mintegy Br 75000 m² szintterületű beépítés lehetséges. A beépítés jellege irodai munkahelyek Br 55000 m² és szolgáltató funkciók (Br 15000 m²).

A beépítéshez az OTÉK szerinti parkolóigény mintegy 2000 férőhely, a gyorsvasúti kapcsolat figyelembevételével 1000 parkoló a jelenlegi előírások szerint az 50%-os kedvezmény csak a metróépítés után, II. ütemben lehetséges. A káposztásmegyeri oldalon javasolt 250 P+R parkoló és beépítés közlekedési kapcsolatai számára a Szilágyi úthoz csatlakozóan 4 kapcsolati lehetőséget jelöltünk ki:

- A Megyeri úttól északra levő kapcsolat I.ütemben a villamos végállomást északról kerüli el, biztosítja a beépítés alatti P+R parkoló megközelítését. II.ütemben ide csatlakozhat a metró járműtelep közúti kapcsolata a Megyeri út felett átvezetve.
- A Megyeri úttól délre, az autóbusz végállomás megközelítését biztosító út a Szilágyi úthoz a (78561/219 hrsz.) út csomópontjába csatlakozik. A csomópontot jelzőlámpával kell szabályozni.
- Az autóbusz végállomástól délre 2 tömb beépítése ütemezetten történhet. Kapcsolatait a metróvonal mentén kijelölt közút a Szilágyi út – Böröndös utcai csomópontjánál, illetve a 2 tömb határán a Homoktövis utcai csomópontban biztosítja.

A területen a javasolt beépítés irodaházakból és szolgáltató létesítményekből áll.

Az OTÉK szerinti parkolóigény tömbönként:

				P			P
telek	A	N iroda	3920 m ²	196	N szolg	918 m ²	46
	B		6044 m ²	302		2200 m ²	110
	C		10427 m ²	521		3012 m ²	151
	D		9560 m ²	478		3285 m ²	164
	Össz.:			1497			471

A parkolóigény alapján a 100%-os parkolóellátottság figyelembevételével a várható csúcsidei forgalom – a hasonló beépítések forgalmi mérési alapján – mintegy 4-500 jármű/óra/irány, a napi forgalom 2000 jármű/nap. Ez a forgalom a 4 közúti kapcsolaton megfelelően lebonyolítható. A Szilágyi út kapacitástartaléka elegendő a forgalom szétosztásához.

3. II. ütem

A fejlesztés II. ütemének fő létesítményei a 3-as metróvonal Újpest Városcsúcs-Újpest Városcsúcs-Káposztásmegyer Megyeri út szakasza, illetve a Káposztásmegyeri járműtelep.

3.1. A 3-as metróvonal Újpest-Káposztásmegyer szakasza

A metróvonal meghosszabbításának indokai:

- Káposztásmegyer kb. 28000 lakosa számára a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának növelése
- Az intermodális csomópont szolgáltatásainak fejlesztése
- A 3. metróvonal járműtelepi igénye
- A villamospálya már a metróvonal előrehozott ütemeként épült.

A meghosszabbítás ellen ható tényezők:

- A vasúton a Káposztásmegyer megálló megvalósításával kb. 15 perces városközponti kapcsolat jön létre.
- A vasútról a 3. metróvonalra Rákospalota-Újpest állomásonál is átszálló kapcsolat hozható létre (metróvonalon + 2 állomás)
- Az intermodális csomópont XV. kerületi oldalán nincs nagy utasforgalmat generáló fejlesztés.

A várható utasforgalom figyelembevételével Újpest-Városcsúcs és Káposztásmegyer között nincs szükség a városközponti metró-kapacitásra, elegendő minden második szerelvényt a Megyeri úti végállomásig közlekedtetni.

A végállomás elhelyezésének változatai:

A változat Vasúti megállóhoz közel, a metróvonalnak a tervezett járműtelep terület nyugati oldalára helyezésével

B változat Szilágyi út mentén, a jelenlegi villamospálya fejlesztésével.

Az „A” változat jelentős előnye, hogy a metróvonal és a Szilágyi út között mintegy 50000 m² terület válik beépíthetővé, a Szilágyi út felőli közvetlen megközelítéssel. Az I. ütemben megvalósítandó autóbuszvégállomás közúti kapcsolata is megtartható.

További állomás elhelyezése a szakaszon a metró utazási sebességét kedvezőtlenül csökkentené, viszont a Járműtelep utcai állomás biztosítja a Káposztásmegyer I.ütem területének 60%-áról az 500 m gyaloglási távolságon belüli közvetlen metró kapcsolatot.

Káposztásmegyer utasforgalma szempontjából a B változat kismértékben kedvezőbb, kb. 100 m gyaloglási távolság, a különbség. A vasútról átszálló utasforgalom várhatóan kisebb mint a lakóterület forgalma.

A metróvonal javasolt állomáskiosztása Káposztásmegyer I. ütem mentén:

- Óceánárok utca = a kapcsolat a városrész alközpontjával
- Járműtelep utcánál = Káposztásmegyer I. ütem tengelye

Az állomások mindkét végén célszerű a gyalogos kapcsolatokat biztosítani, a gyaloglási távolságok csökkentése érdekében. A Szilágyi út gyalogos keresztezése szintben és gyalogos alul vagy felüljárón is kialakítható, az utasforgalomtól és a szolgáltatási színvonalától függően.

A javasolt kialakítással az állomástávolságok:

- Rákospalota/Újpest vasútállomás – Óceánárok utca 1250 m
- Óceánárok utca – Járműtelep utca 650 m
- Járműtelep utca – Megyeri úti végállomás 940 m

3.2. A Káposztásmegyeri járműtelep kapacitásigényének meghatározása, javasolt kialakítása

Káposztásmegyer járműtelep területét 1980-as évek elején Káposztásmegyer városrendezési terveinek és a metró III/B szakaszának tervezése keretében jelölték ki.

A MÁV Budapest – Szob vonala, a Szilágyi utca és a Megyeri út keleti meghosszabbítása által határolt területen a járműtároláson kívül jelentős üzemi – szolgáltató, és főműhelyi létesítmények elhelyezésével számoltak.

A járművek, a karbantartási igények és technológiák valamint a hálózatfejlesztés változása következtében a járműtelep területigénye is módosul, területe csökkenthető.

A 3-as metróvonal jelenlegi tárolási jellemzői

A 3-as metróvonal jelenlegi 16,4 kilométeres hosszúságú vonalát a déli végén Kőbánya-Kispestről megközelíthető Kőér utcai járműtelep szolgálja ki. A vonalon jelenleg 29 a forgalmi szerelvéyszám, az állományi szerelvények száma 35. A járműtelepen a csarnokban a tárolókapacitás 14 vágányon 2-2 szerelvény a 28, tehát min. 7 szerelvényt a vonalon tárolnak üzemszünet idején. A járműtelepen a tároláson kívül főműhelyi funkciók vannak, 7 szerelőaknás vágány, mozgóvágány, mozgólépcső főjavító stb.

A 3-as tervezett meghosszabbításainak figyelembevételével a Káposztásmegyeri járműtelepi kapacitás meghatározása

Az Újpest-Városközpont-Káposztásmegyer, Megyeri út vonalhossz 5,2 km. A vonalszakaszon az utasforgalmi igények alapján elég minden második vonatot járatni. Ezt figyelembe véve a hosszabbítás állományi szerelvénytársulása 6.

A vonalnak a főváros hálózatfejlesztési terveiben szereplő Határ út – Ferihegy 2 vonalhossza 12,7 km, az állomások száma (7-12, részletes utasforgalmi vizsgálattól

függően). Az előzetes elképzelések szerint a követési idő az elágazó vonalszakaszon a belső szakasznak a fele. Így 12 forgalmi, 14-15 állományi szerelvény szükséges.

Mindezeket figyelembe véve 20 tárolóvágánnyal és 3-4 szerelőaknás vágánnyal biztosítható a teljes vonal kiszolgálása.

A járműtelep közúti megközelítési lehetőségét meghatározza, hogy a vasútvonalon és metróvonalon szintbeni közúti átjáró nem létesíthető. Ennek megfelelően a járműtelep közúti kapcsolatát az északi végén a Megyeri út felett átvezető hídon a Szilágyi úthoz kapcsolódó úton javasoljuk biztosítani.

3.3. A II. ütemhez kapcsolódó közlekedési fejlesztések

A metróvonal építésével a 14-es villamosjárat megszűnik. Megmarad a jelenlegi nyomvonalán a 12-es járat, amely a XIII. kerületi szakaszon a 14-es helyett közlekedik.

A metróvonal Újpest-Városközpont/Káposztásmegyer szakaszának megvalósításakor – amennyiben a MÁV váci és veresegyházi vonalának rekonstrukciójával összefüggésben nem épül meg – meg kell szüntetni a Töltés utcai közúti kapcsolatot a IV. és XV. kerület között. A szintbeni átjáró helyett, a főváros fejlesztési terveiben szereplő pesti külső kerületeket összekötő másodrendű főút részeként a IV. ker. Óceánárok utca és a XIV. kerületi Közvágóhíd utca – Mogyoród útja útvonalat összekötő, a vasútvonalak alatt átvezető, 2 x 1 sávós közúti aluljáró építését tartalmazza az érintett terület szabályozási terve.

3.4. Vasúti fejlesztés

Vasúti üzemi okokból Rákospalota – Újpest vasútállomás és Dunakeszi alsó között a meglévő kétvágányú pálya mellett további 2 vágány kiépítése szükséges, olyan módon, hogy különbszintű átvezetést biztosítson az átmenő fővágányok, keleti és nyugati oldala között. Az erre vonatkozó tanulmányterv (V-Plan Kft.) szerint a 2 új vágány Dunakeszi – alsó és Sipos téri közúti aluljáró között a meglévő pálya két

oldalára kerül, attól délre a nyugati oldalon vezet mindkét vágány, a külön szintű átvezetés a jelenlegi pálya alatt történik.

4. A Káposztásmegyer intermodális központ várható utasforgalmának meghatározása

Az intermodális csomópont utasforgalmának előbecslésénél Káposztásmegyer jelenlegi lakosságán kívül, a területi fejlesztések hatásait, a P+R rendszerű közlekedést és az autóbuszos ráhordást lehet figyelembe venni:

- A jelenlegi lakosság utasforgalmi igénye a II. ütem területéről az utazási célokat figyelembe véve a
 - o vasúton utazók: 800 utas/nap/irány
 - o a villamoson utazók: 1000 utas/nap/irány
- Káposztásmegyer Ives út menti fejlesztési területének várható utasforgalma a tervezett 500 lakást, és mintegy 150000 Br m² szintterület munkahelyet figyelembe véve kb. 2000 utas/nap/irány, amelynek autóbuszos ráhordással mintegy 25-30 %-a terheli az intermodális csomópontot = max. 600 utas/óra/irány.
- Az autóbushálózat módosítása alapján további 4 viszonylaton összesen 2000 utas/nap/irány forgalom megjelenése várható.
- A P+R parkolók kapacitása alapján (500 férőhely) 600 utas/nap/irány forgalommal lehet számolni.
- Az intermodális csomóponthoz közvetlenül kapcsolódó tervezett beépítés várható utasforgalma, 50-50%-os egyéni-közösségi közlekedési arány feltételezésével 1100 utas/nap/irány.

Az intermodális csomópontban a várható 2 irányú utasforgalom 14000 utas/nap.

Tájékoztató költségbeclés

A költségbeclés nem tartalmazza a területigénybevételek, valamint a magasépítési létesítmények (és a kapcsolódó közlekedési) költségeit.

I.ütem

- Vasúti megálló	250 mFt
- Megyeri úti aluljáró hídépítés	408 mFt
- Vasút alatti gyalogos aluljárók	150 mFt
- Megyeri úti közúti aluljáró útéptés	440 mFt
- 14-es villamos végállomás átépítése	630 mFt
- Autóbuszvéggállomás (BKV épület nélkül)	570 mFt
- P+R és B+R parkolók (IV.kerületi oldal nem tartalmazza a szerkezetépítést)	320 mFt

II.ütem

- A 3-as metróvonal Újpest Központ – Káposztásmegyer közötti szakaszának (4,7 km, 5 állomás) BKRFT szerinti költsége 52 mrdFt