

**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 csomópontához 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 autóút 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 sávós út épült ki:

- A nyugati oldalon a Szilágyi utca meghosszabbításában Dunakeszi déli vállalkozási területének főútja a 2. sz. főútig 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 sávós szélességgel épült meg, az Újpest Árpád út felé eső szakasza 2 x 1 forgalmi sávós. 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 sávós, 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 sávval épült ki, de 2 x 1 sávós 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. Utast forgalom

Káposztásmegyer II. ütem és Homoktövis lakóker területének utast forgalma közel egyenlően oszlik meg a 14-es villamos (1300 utast/nap/irány) és a Megyeri úton közlekedő autóbuszok (1000 utast/nap/irány) között. Ennek oka, hogy az utast zsi idő közel azonos az Újpest Városközpont és Újpest Városkapu 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 utast forgalmának 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 utast forgalma a Megyeri úti végállomásának 8-szorosa (14200 utast/nap/irány). A villamosvonal a legterheltebb a reggeli csúcsidőszakban, a 3750 utast/óra/irány kapacitás a legjobban kihasznált az Újpest-Városközpont metróállomástól északra (85%).

A fővárosban készült utast zsi célforgalmi felvétel szerint a Káposztásmegyerről kiinduló közösségi közlekedési forgalom megosztása:

Célterület	utast/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 utast forgalomnak kb. 1/3-a irányul a IV. kerületen belülre. Hasonló nagyságú (28%) a főváros központja irányában tett utast zsi a 3-as metróvonalra átszállva, további mintegy 15%-a főváros más területeire metró átszállással 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 autóút 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 csomóponthoz kapcsolódó beépítési lehetőségek

A Káposztásmegyeri intermodális csomóponthoz 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 Városcsopont-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 állomásnál is átszálló kapcsolat hozható létre (metróvonalon + 2 állomás)
- Az intermodális csomópont XV. kerületi oldalán nincs nagy utasforgalmat generáló fejlesztés.

A várható utasforgalom figyelembevételével Újpest-Városközpont 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 szerelvényt, 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 szerelvényigénye 6.

A vonalnak a főváros hálózatfejlesztési terveiben szereplő Határ út – Ferihegy 2 vonalhossza 12,7 km, az állomások száma (7-12, részletes utasforgalmi vizsgálatról 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 meglevő kétvágányú pálya mellett további 2 vágány kiépítése szükséges, olyan módon, hogy különszintű 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 meglevő pálya két oldalára kerül, attól délre a nyugati oldalon vezet mindkét vágány, a különszintű átvezetés a jelenlegi pálya alatt történik.

4. A Káposztásmegyer intermodális központ várható utasforgalmának meghatározása

Az intermodális csomópont utasforgalmának előrebecslésénél Káposztásmegyer jelenlegi lakosságán kívül, a területi fejlesztések hatásait, a P+R rendszerű közlekedést és az autóbuzsos 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 autóbuzsos 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 útépités	440 mFt
- 14-es villamos végállomás átépítése	630 mFt
- Autóbuszvégállomás (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