

**BUDAPEST KÜLSŐ KERÜLETEKET ÖSSZEKÖTŐ ÚN.
KÜLSŐ KELETI KÖRÚT
SOROKSÁRI KÖRÚT - FLÓR FERENC UTCA
KÖZÖTTI SZAKASZ
SZABÁLYOZÁSI TERVE
KÖZLEKEDÉSI ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZEK**

Budapest, 2007. március



**BUDAPEST KÜLSŐ KERÜLETEKET ÖSSZEKÖTŐ
ÚN. KÜLSŐ KELETI KÖRÚT
SOROKSÁRI KÖRÚT - FLÓR FERENC UTCA
KÖZÖTTI SZAKASZ
SZABÁLYOZÁSI TERVE KÖZLEKEDÉSI MUNKARÉSZEK**

Készítették:

Szegő János
01-3418

vezető tervező

Hársing Judit
01-3417

tervező

Balogh Balázs

tervező

Ügyvezető igazgató

Várady Tamás

Budapest, 2007. április

ÁBRAJEGYZÉK

1. Átnézeti helyszínrajz	
2. Jelenlegi közúti hálózat	M= 1:20.000
3. Jelenlegi tömegközlekedési hálózat	M= 1: 20.000
4. Távlati közúti hálózat	M= 1: 20.000
5. Távlati tömegközlekedési hálózat	M= 1: 20.000
6. Jelenlegi állapot helyszínrajz	M= 1: 4.000
7. Jelenlegi állapot helyszínrajz	M= 1: 4.000
8. Tervezett állapot helyszínrajza	M= 1: 2.000
9. Tervezett állapot helyszínrajza	M= 1: 2.000
10. Tervezett állapot helyszínrajza	M= 1: 2.000
11. Tervezett állapot helyszínrajza	M= 1: 2.000
12. Hossz-szelvények	
13. Mintakeresztmetszelvények	

1. VIZSGÁLATOK

1.1. A Hungária körúton kívüli körirányú főúthálózat történeti kialakulása

A Hungária körúton kívüli területeken végighaladó külső körút gondolata már 1934-ben a Magyar Touring Club által készített Budapest Székesfőváros Forgalmi Úthálózatának fejlesztési tervében megjelent. A tervben a körút Bécsi út és Maglódi út közötti északi és keleti szakaszát a körvasúton belül jelölték ki (ebben az időben a körvasút volt a főváros határa).

Az 1939-ben a Fővárosi Közmunkák Tanácsa által tervezett főúthálózati javaslat szintén tartalmazza a körút nevét.

Az 1948-ban Vásárhelyi Boldizsár által készített közlekedésfejlesztési terv a főváros körüli teljes körgyűrű kiépítését irányozta elő. A gyorsforgalmi út északi része, a Bécsi út és a Csömöri út között a Körvasút mellett halad, majd Zuglón átvágva, délen az Illatos út – Kondorosi út vonalán éri el a Budaörsi utat. Budán az M0 nyugati szektorának tervezett vonalán záródik a körút.

Az 1975-77 a Metróber által készített tanulmányterv külső körút néven M=1:1000 léptékű tervben részletesen kidolgozta a körút kialakítását. A terv a 10. sz. főút és az M0-es autópálya között városi gyorsforgalmi út építését javasolta. A pesti oldalon a Körvasútsor – Kőér u. – Határ út vonalán húzódó gyorsforgalmi úttól a városhatár felé egy forgalmi út terve is szerepel a tervben, amely a külső városrészek nagy lakótelepeit kötötte össze, ezért ez „lakótelepi körút” néven szerepelt. (Egy újságcikk elnevezése alapján „Munkás körút” néven került a köztudatba).

Az 1978 évi Budapesti Közlekedésfejlesztési Tervben ez a kettős körútrendszer szerepelt, és már megjelent az M0 autópálya terve is. Az 1987 évi főúthálózatfejlesztési terven a körútrendszernek csak kisebb korrekcióira került sor.

A Budapest körüli M0 autópálya tervezése 1974-ben kezdődött. 1976-77-ban tanulmány készült, amely meghatározta a kiépítési ütemnek megfelelő szektorokat. Az 1980-70-es években több nyomvonalterv készült, melynek során a dél- és keletpesti szakasznak a korábbi Budapest közigazgatási határán belül haladó

nyomvonalai fokozatosan kerültek a városhatáron kívülre. Ezért a korábbi belső M0 nyomvonalon került kialakításra az ún. Külső Keleti körút (korábbi neve Ipartelepi feltáró út), amely Budapest külső kerületeinek főútvonalait tehermentesítő körút.

A tervezett útra és annak megvalósítására vonatkozó tervi előzmények

Terv címe	Terv készítője	Terv készítésének időpontja
Külső Keleti körút megvalósíthatósági tanulmányterve	FŐMTERV Rt.	1998.
Budapest, külső kerületek Keleti körút Soroksári út - Helikopter utca közötti szakasz városrendezési vizsgálatok	Tétényi Center Kft. KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft.	2001. január
Budapest, külső kerületek Keleti körút Soroksári út - Helikopter utca közötti szakasz vizsgálatok szintetizálása, javaslatok	Tétényi Center Kft. KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft.	2001. július
Budapest, külső kerületek Keleti körút Soroksári út - Helikopter utca közötti szakaszának kialakításához szükséges előszabályozási tervek I. ütem Szemere telep - Soroksár összekötő MÁV vonal (Nagyburba) megszüntetési és átalakítási lehetőségei - tanulmány	Tétényi Center Kft. KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft.	2001. december
Ipartelepi feltáró út I. ütemének (XVIII. Ipacsfa utca -XVI. Csévésző út közötti szakasz) részletes tanulmányterve	KÖZLEKEDÉS Kft. a Konzorcium vezetője és a FŐMTERV Rt. alkotta Konzorcium	2002. augusztus
Ipartelepi körút előszabályozási terv	Tétényi Center Kft. KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft.	2002. október

A Külső Keleti körút a kelet-pesti térségben egy régóta hiányzó közúti kapcsolatot teremt meg a XXIII. – XVIII. – XVII. – XVI. kerületek között. A kerületek között közlekedő forgalom jelenleg 2x1 sávós másodrendű főutakon és gyűjtőutakon halad. A teherforgalom, és azon belül a nehéz-teherforgalom aránya igen magas, ami a lakóövezetekben (XXIII. Hősök tere, XVIII. Sallai Imre utca, Nemes utca, Királyhágó utca, XVII. Baross utca, Táncsics Mihály utca) rendszeres konfliktusforrást jelent. Az érintett terület sugárirányú utakkal viszonylag jól ellátott, bár a jelenlegi kapacitások több szakaszon nem elegendőek:

- M5 bevezetés (autópálya, elsőrendű főút, 2x2 sáv)

- Nagykőrösi út (másodrendű főút, 2x1 sáv)
- Üllői út (elsőrendű főút, 2x1 sáv)
- Ferihegyi repülőtérre vezető út (elsőrendű főút, 2x1 sáv)
- Gyömrői út (másodrendű főút, 2x2 sáv)
- Pesti út, Jászberényi út (elsőrendű főút, 2x1 sáv)
- Helikopter utca (másodrendű főút, 2x1 sáv)
- Keresztúri út (másodrendű főút, 2x1 sáv)

Jelenlegi sugárirányú utak

M5 bevezetés

Folyópályán 2x2 forgalmi sávós autópálya, 2 x 7,5 m széles aszfaltburkolattal, kétoldali leállósávval, középen 3,0 m széles elválasztósávval kiépített.

Nagykőrösi út

Másodrendű főút, 2x1 forgalmi sávós, 7,5 m széles aszfaltburkolatú főút.

Lőrinci út

2x1 forgalmi sávós, 8,0 m széles aszfaltburkolatú, másodrendű főút.

Péterhalmi út

Másodrendű főút, 2x1 forgalmi sávós, 7,0 m széles aszfaltburkolattal ellátott főút.

Sallai Imre utca

Másodrendű főút, 2x1 forgalmi sávós, 7,0 m széles aszfaltburkolattal ellátott főút.

Üllői út

Elsőrendű főút, 10,0 m széles 2x1 + fordulósáv elrendezésű aszfaltburkolattal ellátott út, oldalfekvésben villamospályával.

Ferihegyi repülőtérre vezető út

2x1 forgalmi sávós, közepes állapotú, aszfaltburkolattal rendelkező főút. Burkolatszélessége 8,0 m. A vele párhuzamos, irányonként elválasztott 2x2 forgalmi sávós Gyömrői úttól fizikailag elválasztott.

Gyömrői út

Másodrendű főút, a Külső Keleti körút térségében irányonként elválasztott, 7,5 m széles aszfaltburkolattal ellátott út.

Csévész utca

6-7 m széles aszfaltburkolatú gyűjtőút. ú

Álmos utca

4,0 m széles aszfaltburkolatú lakóutca.

Helikopter utca

Másodrendű főút, 2x1 forgalmi sávós, 6,5-7,0 m széles aszfaltburkolattal ellátott út.

Pesti út, Jászberényi út

Elsőrendű, 2x1 forgalmi sávós, 7,0-7,5 m széles aszfaltburkolatú főutak.

A körirányú úthálózat ugyanakkor igen hiányos, nem csak a kapacitások nem megfelelőek, de sok helyen a közvetlen kapcsolat is hiányzik.

A körirányú forgalom jelenleg a következő útvonalakon zajlik:

- Határ út – Kőér utca – Vaspálya utca – Kőrösi Csoma Sándor út – Éles sarok – Fehér út
- Nagysándor József utca – Hunyadi utca – Báthory utca (Kisfaludy utca) – Sibrik Miklós út
- Szentlőrinci út – Méta utca – Ráday Gedeon utca – Csévész utca – Baross utca – Táncsics utca – Cinkotai út.

Vasúti hálózat

MÁV Körvasút funkciója a sugárirányú vasútvonalak és a pályaudvarok kapcsolatának biztosítása, ennek megfelelően főként teherforgalmat, kisebb részben személyforgalmat bonyolít le. Jelenleg városi tömegközlekedési szerepe nincs.

A tervezett út által érintett vasúti vágányok ma közforgalmú vasútnak minősülnek, de forgalmát és funkcióját tekintve két részre bontható.

- Pestszentlőrinc Kavicsbánya (Szemeretelep) és a MÁV lajosmizsei vonal közötti vonalszakasz ma az ott lévő ipartelepek kiszolgálását biztosítja. A vonalszakasz sorsa elsődlegesen az iparvágány használók és tulajdonosok igényétől függ. Vizsgálat szükséges az iparvágány használók tényleges forgalmáról, valamint jövőbeni igényükről. A legnagyobb fuvaroztatók a vonalszakasz lajosmizsei vonal felőli végén találhatóak.
- A "Nagyburma" vasútvonal Lajosmizsei vonal (Pestszentimre) és Kispest közötti szakaszán az elmúlt években érdemi forgalom nem volt. A kelebiai vonal átépítése során ideiglenes jelleggel a vágányzári munkák miatt üzemszerűen használták. Korábbi tervezett volt a ceglédi vonal felől a BILK konténerterminál kiszolgálására a Nagy Burma vasútvonal e szakaszának igénybevétele, de ez a forgalom Bp.Ferencvároson át is lebonyolítható. A BILK forgalomhoz szükséges deltavágány kiépítése nem szerepel a logisztikai központ fejlesztési programjában.

Az F.Sz.K.T.-ben rögzített MÁV lajosmizsei vonal XIX. ker. Ady E. u.- Katona J. út közötti területen tervezett korrekciója Kispest állomás új fejlesztési terve és a Méta utcai felüljáró megépítésével aktualitását veszítette. Ma a korábbinál lényegesen kisebb mérvű területigénybevételre van szükség.

Kerékpárút hálózat

A tervezett Külső Keleti körút nyomvonalának térségében, környezetében kijelölt, kiépített kerékpárút nincsen. A kerékpáros forgalom a lakó utcákban bonyolódik le.

2. JAVASLATOK

2.1. A Hungária körút és az M0 közötti terület főúthálózati kapcsolatainak fejlesztése

A Hungária körút – Könyves Kálmán körút útvonal kiépítése, a múlt század végi szabályozás alapján meghatározott közterületen, 2000-ben fejeződött be. Ez jelenleg a pesti oldal legkülső, nagy kapacitású, folyamatos körútja. Ennek megfelelően az országos főutak közötti forgalmon kívül, a főváros külső kerületei közötti forgalmat, a belső városrészek korlátozásai miatti teherforgalmat és az út menti területek forgalmát is lebonyolítja. A 2x3 forgalmi sávú út kapacitása a csúcsidőszakokban már kimerült.

Az M0 autóút 1994-ben készült el az M1 és M5 autópálya közötti déli szektorban, azóta csak az északi, M3 és 2. sz. főút közötti szakaszán épült tovább. Az M5 és 31 közötti keleti szektorban a területelőkészítés elkezdődött. A déli szektorban a jelentős forgalomnövekedés és az összefüggő autópálya-hálózat kialakítására vonatkozó igény miatt a 2x2 sávú autóút 2x3 sávú autópályává fejlesztését a közeljövőre irányozták elő.

Az M0 keleti szektorának tervezése több változat részletes vizsgálata alapján a délkeleti 51. sz. főút és 31. sz. főút közötti szakasz építés alatt van. Ez a nyomvonal az 51. sz. főút és az M5 autópálya között a XXII. kerület és Gyál külterületén, az M5 és a 4. sz. főút között Gyál és Vecsés belterületét elkerülve, Ecser és Maglód között éri el a 31. sz. főutat.

A 31. sz. főút és az M3 autópálya közötti szakaszon az M0 nyomvonalát a fővárosi és agglomerációs tervek rögzítették a főváros határa közelében vezetve, de a lakossági tiltakozások és a hálózati kapcsolatok felülvizsgálata alapján a Péceli út és Gödöllő között az M0 és M3 összekötésére új gyorsforgalmi út nyomvonalat jelöltek ki.

Az M0-hoz kapcsolódóan több főútszakasz kiépítésére kerül sor:

- Kapcsolódó beruházás a 4. sz. főút Vecsés és Üllő belterületét elkerülő szakaszának megvalósítása

- Gyál és Vecsés belterülete között Bp., XVIII. Alacskai út és az M0 kapcsolatát biztosító új út az M0 környezetében várható területfejlesztés forgalmának levezetésére készül.
- A KHVM és a Főváros közötti megállapodás értelmében, a korábbi M0 nyomvonalon, Budapest XXIII., és XVII. kerületeinek forgalmát az ún. Külső Keleti körút („Ipartelepi feltáró út”) fogja lebonyolítani a sugárirányú főutak között, mivel az M0 távolsága miatt – (Budapesttől 4 km) – ezen a szakaszon a városon belüli funkciók ellátására nem alkalmas. A Külső Keleti körút az 5. sz. főút mentén Soroksár belterületének elkerülésére tervezett útból válik ki és Pestszentlőrinc belterületének kivételével – (ahol alagútban vezet át) – beépítetlen területen halad a Nagytarcsai útig.
- Az M0 és a XV.-XVI. kerület kapcsolatának biztosítására, a lakóterületek elkerülésével a Rákospalotai határút Szlovák út és M0 közötti szakaszának kiépítése szükséges.

A Külső Keleti körút kapcsolatainak kialakításához szükséges csatlakozó tervezett főút szakaszok:

- Soroksár belterületét elkerülő út
- XVIII. Ipacsfa u., Nefelejcs u., Álmos u.

A Külső Keleti körút távlati északi továbbfejlesztése a Szilas-patak mentén meglévő útvonalak bővítésével – (Szlovák út, Közdülő utca) – illetve földutak kiépítésével (Mogyoród útja) történik.

A Külső Keleti körút dél-keleti és észak-keleti szakaszán az eltérő funkció és ütemezés elsősorban a két szomszédos tervezett körút, a Körvasút menti körút és az M0 közötti távolság változásából – (dél-keleten 15 km, észak-keleten 5 km) – illetve a környező területek beépítéséből következik.

A Körvasút menti körút és a Külső Keleti körút közötti területen az egyes terület egységek helyi kapcsolatának kialakítására további, a körutakkal párhuzamos útszakaszok szerepelnek a fejlesztési tervekben:

- XX. ker. Alsó határút – XIX. ker. Vas Gereben u.

- X. ker. Tárna utca

A Hungária körút és a Körvasút menti körút közötti területen a fejlesztési terv a körutakkal párhuzamosan a XIV. kerületben a Nagy Lajos király útja bővítését, illetve távlatban Csepel északi részének fejlesztéséhez kapcsolódóan a Galvani út – Illatos út irányú főút és a két Duna-híd kiépítését tartalmazza.

A tervezett főúthálózatra készült forgalmi előrebecslések az összes, eltérő funkciójú körirányú útvonal szükségességét igazolták.

A Körvasút menti körút hálózati kapcsolatai és csomópontjainak kialakítása szempontjából meghatározó a sugárirányú főutak fejlesztése.

A meglévő sugárutak fejlesztésére a vizsgált szektorban nem kerül sor, a legfontosabb – már 10-15 évvel ezelőtt is a sürgős fejlesztési feladatok között szerepeltek:

- Csepeli gerincút
- Külső Üllői út
- XIV. Csömöri út – XV. Drégelyvár u.

A távlati fejlesztési program javasolja a Jászberényi út, Maglódi út, a 3. sz. főút, és a Rákospalotai határút bővítését.

2.2. A Külső Keleti körút szerepe és csomóponti kapcsolatai

Az M0 körgyűrű keleti szektorának fejlesztési koncepciója szerint, a Gödöllő irányú átkötés megvalósításával és a kiépítési paraméterek funkciókhoz igazításával a korábban kiterjedtebb hálózatfejlesztés valósulhat meg. E hálózatfejlesztés „kulcseleme” a párhuzamosan kiépítésre javasolt Külső Keleti körút, amely a főváros érintett külső területszeinek összekötését, fejlesztését célozza.

A körút vonalának dél és észak-keleti hálózati kapcsolódásainál ugyanakkor fontos szempont, hogy az útvonal a tranzit forgalom számára ne jelentsen alternatívát.

A Külső Keleti körút az M0 autópálya és a Körvasút menti körút által közrefogott városterület feltáró útvonala, amelynek célja az érintett kistérség – (X., XVI., XVII., XVIII., XXIII. kerületek) – feltárásának és belső átjárhatóságának javítása.

A körút – elnevezésétől eltérően – nem kör jellegű, sokkal inkább harántoló útvonal az 5-ös út (Soroksár) és a Nagytarcsai út (Cinkota) között. Az általa feltárt terület heterogén, beépítetlen és beépített térségek, erdőterület, mezőgazdasági terület, vegyes hasznosítási terület, ipari terület, lakóterület jellegű részek váltogatják egymást.

Az útvonal kategóriája városi elsőrendű főút, jellemző keresztmetszete 2x2 forgalmi sáv. Az Üllői út kivételével valamennyi fontosabb keresztező sugár irányú útvonallal csomópontot alkot. A csomópontok jellemzően szintbeni jelzőlámpás szabályozásúak, kivéve, ahol a keresztező vasútvonal kötöttsége külön szintű átvezetést igényel (pl. Nagykőrösi út, Ferihegyi út).

A vizsgált – (Soroksári körút – Flór Ferenc utca)– szakaszon tervezett csomópontok:

- Soroksári körút
- Vecsés út
- Majori út
- Bevásárló központ feltáró út
- Nagykőrösi út
- Lőrinci út

A tervezett útvonal az M5 autópálya és az Üllői út kivételével a sugárirányú útvonalakkal csomópontot alkot.

A közlekedésfejlesztési tervek a területek sugárirányú főútszakaszait a városfejlesztési elképzeléseknek megfelelően eltérő módon kezelik. Mivel az M5 autópálya fővárosi bevezető szakaszával nem létesül csomópont, a Nagykőrösi út szerepe a Kispest és Pestimrei kapcsolatok biztosításához felértékelődik. Az Üllői út a XVIII. ker. belső főútvonala marad, ezért a cél az átmenő forgalom más útvonalra történő terhelése.

A tömegközlekedési utasforgalmi igények magas szolgáltatási színvonalon történő kiszolgáltatásának egyik vezérelve az egyes hálózati elemeknek az utasforgalmi igények súlypontjában történő vezetése.

A Külső Keleti körút a lakosság életminőségének védelme érdekében a sűrűn beépített nagy laksűrűségű területeket elkerüli, tehát tömegközlekedési hálózati szempontból a jelentősége korlátozott.

Teljes kiépítettség esetén egyes szakaszainak tömegközlekedési útvonalként történő igénybevétele elképzelhető, azonban csak a nagy távolságú utazások esetén:

A Soroksár és Nagykőrösi út közötti szakasz – Nagykőrösi út – Határ út a jelenleginél kedvezőbb kapcsolatot kínál Soroksárnak a Határ úti metró megállóhoz.

Fentiekén kívül elképzelhető még igénybevétele Rákoskeresztúr – Pest-Szentlőrinc – Soroksár közvetlen gyűrű irányú tömegközlekedési kapcsolat biztosításában.

A tervezett út rendkívül változatos építési övezeti besorolású területeken halad át.

- Kisvárosias, jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület	L2/A
- Intézményterületek	I
- Munkahelyi területek	M
- Közlekedési közterületek	KL-KT
- Vasúti létesítmények elhelyezésére szolgáló terület	KL-VA
- Mezőgazdasági területek	MG-MT
- Különösen nagy területű kereskedelmi és szolgáltatási területek	K-BK1

Szabályozási terv szerinti területigénye 40 méter. A tervezett út besorolása a közutak tervezése (KTSZ) Út- 2 – 1 . 201. Útügyi műszaki előírás, illetve a szabályozási terv alapján:

B.III.a.B, azaz:

Tervezési osztály: B. III. belterületi I. rendű főút

Hálózati funkció: a településközpont elkerülését szolgáló útvonal

Környezeti körülmény: A lazán beépített terület, nem érzékeny környezet

Tervezési sebesség: $v_t = 80$ km/h

A besorolás alapján a főbb tervezési paraméterek:

- | | |
|---|----------|
| a) forgalmi sáv szélesség: | 3,50 m |
| (közbenső sáv: | 3,50 m) |
| (kiemelt szegély melletti sáv: | 4,00 m) |
| b) biztonsági sáv a kiemelt szegély előtt: | 0,50 m |
| c) minimális kör ívsugár
folyópályán: | 250 m |
| d) minimális átmeneti ív paraméter:
folyópályán: | 130 m |
| e) maximális hossz-esés: | 8 % |
| f) minimális domború lekerekítő ív sugara: | 3500 m |
| g) minimális homorú lekerekítő ív sugara: | 230000 m |
| h) minimális oldalesés: | 2,5 % |
| i) maximális túlemelés: | 7 % |

Az útvonal vezetése megközelítőleg a mai terepszinten marad, ami a földmunka szempontjából kedvező, kivétel a műtárgy és annak környezete.

A Külső Keleti körút külön szintű csomópontjainak kialakítását a kapacitás igények határozzák meg. A Külső Keleti körút folyópálya szakasza 2x2 sávós, de a csomópontoknál, útcsatlakozásoknál túlnyomórészt 4, illetve 5 sávós. A forgalmi irányok elválasztása kettős záróvonallal és a csomópontok közelében felfestéssel történik.

A Külső Keleti körút nyomvonalának ismertetése:

A Külső Keleti körút a Soroksár elkerülő út 3+084,66 = 0+000 km szelvényétől indulva egy R= 350 m-es balívet követő R= 500 m-es jobbívvel eléri a Vecsési utat, amellyel az M5 autópályáig (2+190,88 km szelvény) párhuzamosan halad. A 0+884,82 km szelvényben R= 500 m balívvel éri el a Tangazdasági út, mellyel csomópontot alkot. Az M5 autópálya alatt egy R= 1000 m-es jobb ívvel aluljáróban

vezet, majd szintbeni T csomópontot alkot az M5 autópálya menti áruházakhoz (KIKÁ, Auchan, Bricostore, stb.) bevezető úttal (2+845,15 km szelvény).

A Nagykörösi úttal a 3+394,90 km szelvényben külön szintű csomópontot alkot, R= 500 m-es balívvel áthalad a Nagykörösi út és a MÁV Budapest - Lajosmizse vasútvonal alatt. Innen a Körös utcával párhuzamosan vezet a nyomvonal, majd R= 400 m-es jobbívét követő R= 800 m-es balívvel, a 4+328,52 km szelvényben éri el a Lőrinci utat, amivel négyágú szintbeni csomópontot alkot.

A Külső Keleti körút északi oldalán, azzal párhuzamosan vezet a Nagy Burma Vasúti vágány. A Nagykörösi úti csomóponttól a vágány átépítésre kerül, a nyomvonalkorrekció a Lőrinci útig tart.

A csomópont után R= 400 m balívvel, és az azt követő R= 1000 m-es jobbívvel a Nagy Burma vonalával párhuzamosan halad a Flór Ferenc utcáig.

A szabályozási tervben szereplő szakasza a Külső Keleti körútnak 5.654,55 m hosszú.

A Külső Keleti körút különböző szakaszainak jellemző mintakeresztjelvényi elrendezéseit a 21. ábra szemlélteti.

A tervben szerepeltettük a Külső Keleti körút megvalósítására vonatkozó tervi előzmények során (lásd táblázat) tervezett hossz-szelvényeket (20.ábra)

Külső Keleti körutat is érintő kötőpályás tömegközlekedési vonalak fejlesztése a következő:

Vasúti hálózat

A MÁV Körvasút funkciója a sugárirányú vasútvonalak és a pályaudvarok kapcsolatának biztosítása, ennek megfelelően főként teherforgalmat, kisebb részben személyforgalmat bonyolít le. Jelenleg városi tömegközlekedési szerepe nincs. A városi személyszállításba történő bevonására vizsgálatok készültek, fejlesztési tervei több szakaszon nyomvonal korrekciót tartalmaznak.

A Bp., Keleti pu. – Rákos vasútállomás közötti MÁV vonalon mind Gödöllő, mind Ecsér – Nagykáta felé az elővárosi közlekedés fejlesztését tervezik.

A Bp., Nyugati pu. – Cegléd vonalon Ferihegy tömegközlekedési kiszolgálása és az elővárosi forgalom miatt további vágány építése szükséges.

- A korábbi egyeztetések szerint a "Nagy Burma" vonal Szemeretelep - MÁV lajosmizsei vonal közötti szakasz megszüntetésre kerül. A Külső Keleti körút M5 csomópont és Ipacsafa utca között engedélyezési terv szinten megtervezett szakasza esetében a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Védelmi Koordinációs Főosztálya előírta, hogy a "Nagy Burma" vonalnak területbiztosítást, illetve háborús helyzet esetén 8-10 napon belüli megépíthetőségét biztosítani kell. Ebből következően az Ipacsafa utca - Szemeretelep közötti szakaszra hasonló előírások várhatók. Ezért ezen szakasz esetén is számolunk a MÁV "Nagy Burma" vonal megtartásával, illetve a jelenlegi vágány területének igénybevétele (terület alatti építés) esetén a vasútvonal visszaépíthetőségének biztosításával. (Jegyzőkönyv mellékelve.)
- A MÁV lajosmizsei vonal - Kispest közötti szakasz a távlatban is megmarad, a tervezett közút nyomvonalát nem befolyásolja.

2.4. A városi gyorsvasúti hálózat fejlesztése

A kőbányai villamosvonal fejlesztése Rákoskeresztúr felé a Jászberényi úton közúti vasút kiépítésével távlati terv.

A 3. metróvonal Határ útnál megépült elágazó állomásához csatlakozóan a Külső Üllői úton közúti gyorsvasúttá fejlesztendő a jelenlegi villamospálya.

A Ráckevei és Csepeli HÉV vonal a távlati gyorsvasúti koncepció szerint egy észak-déli regionális vonal része lesz a városközpont alatt mélyvezetésben összekötve a Szentendrei HÉV vonallal.

2.5. Kerékpárút hálózat

Budapest Közlekedésfejlesztési Terve szerint a Külső Keleti körút térségében a kerékpárúthálózat fejlesztése a következő vonalakon előirányzott:

- Nagykőrösi út vonala
- Kozma u. – Lakatos u – Margó Tivadar útvonal
- Gyömrői út mentén
- Üllői út – Pestimre között vizsgálat alatt, a körút nyomvonalával egyes helyeken összevonva.

A különszintű keresztezésű útvonalakon a létesített kerékpárút hálózatok is külön szintben keresztezik a körút vonalát. Egyéb helyeken a szintbeni csomópontokban, jelzőlámpás szabályozással.

2.6 Területigénybevétel

A Külső Keleti körút főpályán általánosan javasolt szabályozási szélesség 40 m, amely csomópontok, illetve egyéb létesítmények (pld. MÁV Nagyburma vágány) növelésre került.

A közlekedési terv tartalmazza a korábbi jóváhagyott szabályozási vonalakat, illetve a javasolt szabályozási vonalakat, amely a városrendezési tervben kerül véglegesítésre.