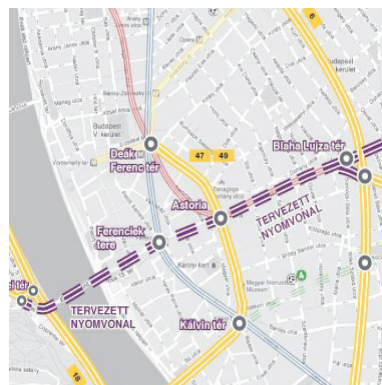


ÖSSZEFOGLALÓ

A fővárosi villamoshálózat és trolibuszhálózat egységes fejlesztési koncepciója, megvalósíthatósági tanulmány c. előkészítési projekthez



1. Miért van szükség a projektre?

A fővárosi villamoshálózaton közlekedő viszonylatok a teljes budapesti közösségi közlekedési hálózat legforgalmasabb járatai közé tartoznak. Bár a városszerkezet és az utazási szokások módosulása szükségessé tette volna, a hálózat fejlesztése nem tudott megtörténni a rendelkezésre álló források szűkössége miatt.

Budapest jelenleg van abban a fázisban, hogy a 2014-2020 közötti európai uniós pénzügyi tervezési ciklus megvalósítási projektjeihez szükséges előkészítő és megalapozó munkákat el kell végeznie.

A villamoshálózat számos elemén merülnek fel fejlesztési igények, feladatok. A különböző projektkezdemények önmagában való vizsgálata az egymásra hatások miatt nem célszerű, vagy egyes esetekben nem is lehetséges. Emellett várospolitikai érdek a különböző fejlesztési feladatok rangsorolása is.

Emiatt egyértelmű a hálózati szintű vizsgálat igénye, mely viszonylatvezetési mélységben vizsgálja az egyes elemeket, egymásra hatásukat, és javaslatot tesz a kiépítés ütemezésére a gazdasági és területfejlesztési prognózisok alapján. A vizsgálat alapja az összeközlekedési megközelítés, amely egy gyorsvasúti gerinchálózatra fűzött optimális kötőtpályás (villamos és trolis) hálózat megfogalmazására tesz kísérletet, és amelyet természetesen az autóbusz hálózat tesz teljessé.

Az így kialakuló, időben ütemezett jövőbeni kötőtpályás hálózat és viszonylatrendszer megalapozottá teszi a jövőbeni fejlesztéseket, és fontos adatot szolgáltat a járműbeszerzésekhez is.

2. Hogyan épül fel a projekt?

A feladat maga kétlépcsős. Első lépésként a teljes budapesti villamos- és trolibuszhálózat jövőképét kell felállítani, igazodva már olyan elkészült és elfogadott stratégiai dokumentumokhoz, mint az S-Bahn koncepció és Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve (BKRFT), valamint a többi előkészítés vagy megvalósítás alatt lévő KÖZOP finanszírozású projekt.

Első fázis

Az első fázis kimenete az egységes fejlesztési koncepció, amelynek főbb részei: a vizsgált projektek megvalósíthatóságának értékelése, több szempontú értékelés és költség-haszon elemzés alapján prioritási sorrend felállítása. A prioritási skála tudja meghatározni azt a fejlesztési-megvalósítási sorrendet, amely alapján a BKK és a fővárosi városvezetés megfelelő megalapozottsággal döntheti el, hogy mely projektek megvalósítását kívánja végrehajtani 2020-ig uniós és más források felhasználásával.

A villamoshálózat mellett, annak kiegészítéseként vizsgálandó a trolibusz hálózat fejlesztése is, melynek célja, hogy a trolibuszok a városi közlekedési hálózatba mélyebben betagozódjanak, jobb kapcsolatot biztosítsanak a többi közlekedési ágazat irányába.

Második fázis

A prioritási lista elején álló részfejlesztések közül a tervezés **második fázisában** a Megrendelő több, előre meg nem határozott darabszámú (várhatóan 4 db) részfejlesztést választ ki, amelyekre további, részletesebb tervek készítenődnek. Az ily módon kiválasztott részfejlesztések mindegyikére (de külön-külön vizsgálva őket) egyesített engedélyezési és kiviteli tervet, valamint részletes megvalósíthatósági tanulmányt kell készíteni.

Valamennyi kiválasztott fejlesztéshez kapcsolódóan el kell készíteni továbbá az adott terv megvalósulásához szükséges FSZKT és KSZT módosításokat megalapozó terveket is.

A tervdokumentáció elkészültét követően nyílik lehetőség arra, hogy a Főváros az egyes vonalak megvalósításához uniós forrásokra pályázzon.

3. A fejlesztés finanszírozása

A BKK pályázatot nyújtott be a KÖZOP 5.5-ös prioritásába „A fővárosi villamoshálózat és trolibuszhálózat egységes fejlesztési koncepciója” címmel. A pályázatban a projekt előkészítésére 100%-os támogatással nettó 700 millió Ft támogatás megítélését kérte.

A támogatás megítéléséhez szükséges projekt zsűri február folyamán döntött a projekt támogatásáról, majd július 11-én megkötöttük a projekt Támogatási szerződését.

Az egyes részprojektek, vonalfejlesztések - ha a megvalósíthatósági tanulmány igazolja a társadalmi hasznosságot és a második fázisban elkészül az adott részprojekthez kapcsolódó részletes megvalósíthatósági tanulmány és engedélyezési terv - a 2014-2020 közötti európai uniós finanszírozási időszak terhére valósulhatnak meg.

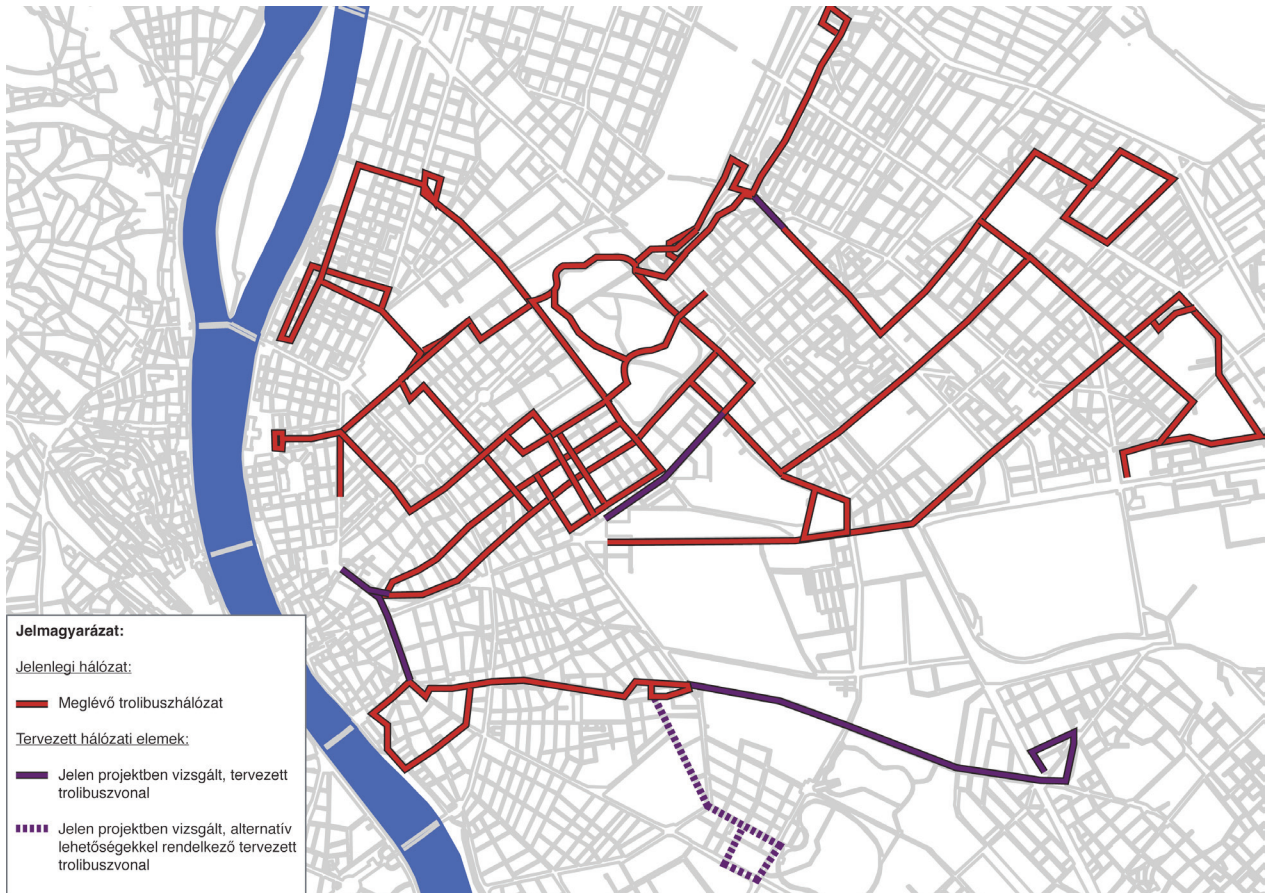
4. A trolibuszhálózat vizsgált elemei

A budapesti trolibuszhálózat fejlesztése, a fővárosi szintű közlekedési hálózatba történő mélyebb integrálása, a megváltozott város-szerkezeti körülményekhez történő igazodás régóta esedékes feladat. A trolibuszhálózat ma már a technikai adottságoknak megfelelően nem jelenti feltétlenül a korábban szükséges áramellátási rendszer kiépítését, a hibrid meghajtású kocsik felsővezeték nélkül is képesek közlekedni, kiterjesztve a trolibuszhálózat határait.



Jelen tervezés során elsősorban azon fejlesztési elemek kerülnek vizsgálatra, amelyek a meglévő hálózat területi bővítésével számolnak, hagyományos vagy hibrid üzem bevezetésével.

A vizsgált fejlesztési elemeket a trolibuszhálózatot bemutató térképen lehet látni.



4.1. 82-es trolibusz Mexikói út M-ig történő hosszabbítása

Fejlesztés hossza: 1,0 km

A 82-es trolibusz Mexikói útig történő hosszabbításával a járat utasai közvetlen kapcsolatot kapnak a kisköfalatti irányába, így a XIV. kerület átjárhatósága, elérhetősége tovább növekszik.

4.2. 77-es trolibusz Baross térig történő hosszabbítása

Fejlesztés hossza: 1,2 km

Az M4 metróvonal I. ütemének megvalósulásával a Baross tér szerepe növekszik a maihoz képest. Vizsgálandó, hogy a 77-es trolibusz vonalát érdemes és lehetséges-e a Baross térig hosszabbítani a Stefánia út – Thököly út nyomvonalon. A fejlesztéssel a XIV. kerület középső részének tömegközlekedési ellátottsága javul, az M4 metróvonal és a 7-es autóbusz család is elérhetővé válik átszállás nélkül.

4.3. 74-es trolibusz Deák Ferenc tér M-ig történő hosszabbítása

Fejlesztés hossza: 0,35 km

A 74-es trolibusz mai, Dohány utcai végállomása a környező metrómegállóktól, így az Astoriától és a Deák tértől messzebb esik. Vizsgálandó, hogy a vonal hibridüzemű járművekkel történő kiszolgálása esetén a Deák térig történő hosszabbítás megvalósítása hogyan történhet meg.

4.4. 9-es buszviszonylat trolibusz-viszonylattá alakítása

Fejlesztés hossza: 4,0 km

A Baross utcán és a Kőbányai úton keresztül haladó 9-es autóbusz a Baross utca teljes hosszában párhuzamosan közlekedik a 83-as trolibusszal. A trolibuszok kiszolgálását végző trolibuszgarázs elhelyezkedése miatt a 83-as trolibusz üzemi kapcsolatának részben felhasználásával, valamint új szakaszok kiépítésével vagy hibrid üzemű járművek alkalmazásával a 9-es autóbusz teljes hosszban trolivá lenne alakítható, javítva a két járat (9, 83) közötti együttműködést.

4.5. Az Elnök utca térségének kiszolgálása trolibusszal, a részben meglévő felsővezeték-hálózathoz igazodva, Népliget M elérése

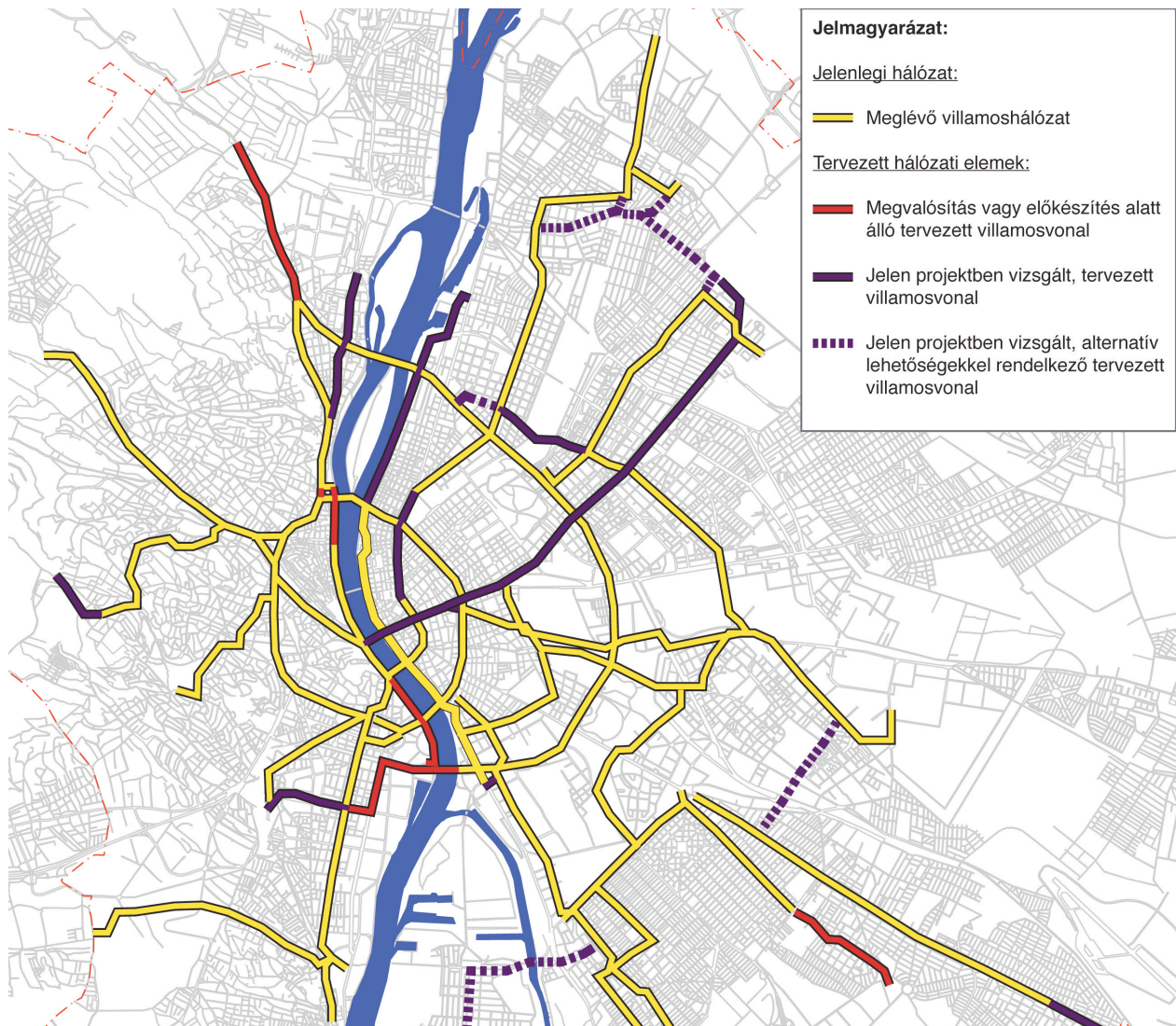
Fejlesztés hossza: 2,0 km

Vizsgálandó, hogy a jelenleg tömegközlekedési szempontból gyengén kiszolgált Elnök utca térségében lehetséges-e egy új trolibuszvonallal kiépítése. A vonal a térség feltárásán túl közvetlen kapcsolatot teremtené a VIII. kerület sarkában lévő fontos átszálló pont Népliget és a kerület más részei között, javítva a kerület átjárhatóságát.

4.6. A Dózsa György úton északnyugat felé közlekedő trolibusz-járatok (75-ös, 79-es) nyomvonalának korrekciója a Hősök tere közelében

Vizsgálandó a 75-ös és 79-es trolibuszok jelenlegi, a belváros felé tartó nyomvonalának korrekciója a Hősök tere közelében, a tér megkerülésének megszüntetésével.

5. A villamoshálózat vizsgált elemei



5.1. Észak-déli tengely kialakíthatósága a Bajcsy-Zsilinszky úton és a Váci úton keresztül

Fejlesztés hossza: 2,2 km

A projekt keretében a Bajcsy-Zsilinszky úton létesülő új villamos pályaszakasszal összekapcsolásra kerülne Káposztásmegyer és a dél-budai villamoshálózat. A cél egy olyan az észak-déli tengelyen kialakítandó egységes villamoshálózat, mely a Lehel téri és Deák Ferenc téri villamos végállomásokat átmenő megállóvá alakítja, így megalapozza a belváros fokozatos gyalogosbaráttá alakítását, lehetővé teszi a közúti forgalom további csillapítását a belvárosi területeken.



A projekt megvalósulásával az észak-pesti térségből a mai 14-es viszonylatot használók átszállás nélkül érhetik el a belvárost, valamint közvetlen kapcsolat létesülne a dél-budai térség eléréséhez is. További fontos szempont, hogy a Bajcsy-Zsilinszky úton az M3 metró által teljeskörűen ki nem szolgált tömbök elérhetőségét nagymértékben javítja a felszíni gyors kötőtpályás kapcsolat.

A projekt keretében újragondolásra kerülne a Nyugati tér jelenlegi kialakítása is.

5.2. Kelet-nyugati tengely kialakíthatósága az Erzsébet hídon és a Rákóczi úton

Fejlesztés hossza: 2,3 km

Bár az M4 metróvonal megépülésével a mai Rákóczi út autóbusz-korridor szerepe csökken, a kapcsolódó, metróval ki nem szolgált útvonalak, a korábban elvágott villamosviszonylatok újra egy hálózatba történő integrálása, ezen keresztül közvetlen budai vagy pesti, illetve belvárosi kapcsolat biztosítása indokoltá teheti egy új, Rákóczi úton és Erzsébet hídon keresztül haladó nyomvonal kiépítését.

A vizsgálandó villamos nyomvonal az Erzsébet híd – Rákóczi úton keresztül haladna a Döbrentei tértől a Blaha Lujza térig. A vonal kapcsolatot teremtené a mai Krisztina körúti és Várkert rakparti villamosvonal (mai 18-as és 19-es viszonylat északi irányból) illetve a Népszínház utcai vonalcsoporthoz (mai 28-as, 37-es, 62-es viszonylat) között.

A villamos előkészítéséül szolgál, hogy a tervek szerint a jelenleg a szélső sávokat használó autóbuszok a középső sávokba kerülnének át a teljes érintett szakaszon.

Az Erzsébet hídon korábban is közlekedett villamos, a hídszerkezet kisebb megerősítése azonban várhatóan szükségessé válik a villamos visszaépítése során, amely a projekt részeként valósulna meg.

5.3. 1-es villamos Kelenföld vasútállomásig történő meghosszabbítása

Fejlesztés hossza: 1,5 km

A jelenleg előkészítés alatt álló 1-es villamos meghosszabbítás I. ütem projekt keretében a Fehérvári útig kerül kiépítésre a villamospálya. Jelen projekt elemeként a villamos viszonylat tovább hosszabbodna, és elérné az Etele teret is.

Az 1-es villamos meghosszabbításának I. üteme során a Főváros kötelezettséget vállalt a vonal későbbi Etele térig való meghosszabbítására, így a vonalszakasz tervezetése további uniós források elnyerése érdekében is fontos.

Az Etele úti vonalvezetésnél vizsgálni kell, hogy a villamos megvalósulásával milyen keresztmetszeti elrendezés kialakítása lenne szükséges. Törekedni kell a lehető legkevesebb fa kivágására és az elvett zöldfelület visszapótlására. Vizsgálandó, hogy lehetséges-e szélsőfekvésben, a közúttól a mai középső zöldsávval elválasztott villamosvonalat kiépíteni.

Avonal az Etele téren az ott kialakuló intermodális központ szerves részét kell, hogy képezze.

5.4. Külső villamos körgyűrű északi irányú meghosszabbítása

Fejlesztés hossza: 1,9 km

A XIII. és XIV. kerület között a vasút és az autópálya elvágó hatása miatt kevés közlekedési kapcsolat van, melyek közül a legfontosabb a lakóterületek szempontjából periférikusnak számító Hungária körút. A Hungária körút, valamint Rákospalota, Hubay tér között, közel 6 kilométer hosszban nincs közvetlen közösségi közlekedési kapcsolat.

A XIV. kerület egyik legfontosabb közlekedési tengelyének, a Nagy Lajos király útjának a fejlesztése régóta időszerű kérdés. Északkeleti irányú, XIII. kerületbe történő hosszabbításával, a vasutat külön szintű keresztezéssel áthidalva nem csak a közúti forgalom, hanem a Nagy Lajos király útján futó 3-as villamosvonal új, Béke tér felé történő továbbvezetése is segíthetné a kerületek közötti kapcsolat javulását.

A 3-as villamos XIII. kerületi, Béke téren túli viszonylatvezetésének vizsgálata a projekt része. Lehetséges a Hungária körúton történő továbbvezetés, valamint a Szegedi út menti lakóterületek feltárása és azon keresztül Árpád híd, metróállomás elérése is.

5.5. Külső villamos körgyűrű déli irányú meghosszabbítása Csepelig

Fejlesztés hossza: 4,6 km

A XXI. kerület elhelyezkedése okán korlátozott közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik. Aközlekedési viszonyok javítása, más kerületekkel való kohéziója fontos fejlesztési szempont. A fejlesztések egyik lépcsője a Csepel, városközpont térségének Határ út metróállomással történő közvetlen, kötöttpályás összeköttetése, amely első üteme lehet egy új híd építése révén egy új, Dél-Budát és Dél-Pestet összekötő gyűrűirányú kapcsolatnak. Az új vonal lehetőséget teremt arra, hogy Pesterzsébet legmagasabb népsűrűségű lakóterületeit is feltárja.

A tervezett nyomvonal a meglévő Határ úti nyomvonalat kötné össze Csepel, városközponttal a pesterzsébeti lakótelep és a Gubacsi híd érintésével. Mind a XX. mind a XXI. kerület területén több nyomvonal lehetséges, amelyeket a tervezés során vizsgálni kell, így többek között:

- a XX. kerületben a Török Flóris utca – Topánka utca vagy a Baross utca – Topánka utca nyomvonal vizsgálata
- a XXI. kerületben a Táncsics, Kossuth vagy más utcákon történő nyomvonalvezetés

5.6. Fogaskerekű vasút fejlesztése, külső Bécsi úti villamos

Fejlesztés hossza: 1,4 km, illetve 3,1 km

A fogaskerekű vasút mindkét irányú hosszabbításának (Széll Kálmán tér – Normafa végpontok között), valamint a külső Bécsi úti villamosvonal (Vörösvári út – Aranyvölgy vasúti megállóhely) tanulmányterv szintű megvalósíthatósági vizsgálata, a megalapozó tervek jelen feladattal párhuzamosan készülnek. Jelen tervezés feladata, hogy az elkészült és a Megrendelő által biztosított terveken alapulva olyan költség-haszon számítás valósuljon meg, ami biztosítja, hogy a fogaskerekű vasút fejlesztése és a külső Bécsi úti villamos, úgy is, mint a villamoshálózat integráns részei összehasonlíthatóvá váljanak az egyéb, jelen tervezés keretében vizsgált projektekkel.

5.7. 2-es villamos északi szakasz kiépítése az angyalföldi új beépítésű lakóterületekig

Fejlesztés hossza: 4,6 km

Az elmúlt időszakban Újlipótvárosban, valamint az Árpád hídtól északra fekvő, a Népsziget vonaláig terjedő területen számos új intenzív beépítésű lakópark létesült, amelyek tovább növelték a terület amúgy is sűrű beépítését. A terület észak-déli irányú kiszolgálását elsősorban a terület keleti határán haladó M3 metróvonal végzi, melyet autóbusz illetve trolibusz viszonylatok egészítenek ki.

A kiszorgálandó terület nagysága, beépítése, valamint a metróvonal kialakításból fakadó korlátozott elérhetősége szükségessé teszi egy új, a területen keresztül haladó észak-déli kötöttpályás kapcsolat kiépítésének felvetését, amely a meglévő, jelenleg a Jászai Mari téren végállomásozó 2-es villamos folytatásaként valósulhat meg.

Az Árpád hídtól délre eső szakasz a Pozsonyi út - Népfürdő utca vonalon vagy a rakparton valósulhat meg, míg attól északra a villamos a Cserhalom utca vonalán érheti el a Gyöngyösi úti metrómegállót. A pontos nyomvonal meghatározása a projekt része.

5.8. A 2-es és 51-es villamos összekötésével Pesterzsébet belvárosi kapcsolatainak javítása, Pesterzsébeten belüli villamoshálózat korszerűsítése

Fejlesztés hossza: 0,1 km

Bár Pesterzsébetről három, egymással párhuzamos kötőtpályás vonal vezet a városközpont irányába, a vonalak kihasználtsága mégis alacsony, az utasok többsége az autóbust választja. Ennek oka, hogy a kötőtpályás járatok sűrűsége ritka, a pesterzsébeti lakótelepnek csak a szélét érintik, a belvárosi végpontot tekintve pedig nem biztosítanak a busznál jobb összeköttetést.

A kialakult helyzet, a párhuzamos viszonylatok, a kötőtpályás közlekedés és az autóbuszok rivalizálása mindenképp indokolja a vonalak racionalizálásának, nyomvonal-módosításának kérdését. Ugyanakkor a vizsgálat nem elválasztható az M5 metróvonal első szakaszának jelen tervezéssel párhuzamosan folyó vizsgálatától sem..

Ennek megfelelően jelen pont alatt végzett tevékenységek elsősorban kiegészítő vizsgálatok a fenti két projekthez kapcsolódóan, az 51-es villamos – 2-es villamos lehetséges összekötésére, jobb belvárosi kapcsolatának kiépítésére koncentrálnak elsősorban.

Az összekötés megtörténhet a Haller utcán vagy a Kvassay áttörésen keresztül, mindkét változatot teljes értékűen elemezni kell a projekt elkészítése során.

5.9. Az 50-es villamos meghosszabbítása a városhatárig

Fejlesztés hossza: 2,7 km

A mai 50-es viszonylat az Üllői út külső szakaszán fűzi fel a sűrűn lakott magasházak területet és a városhatár közeli, kisebb népsűrűségű, kertvárosias térségeket egyaránt. A Határ út – Béke tér közti villamos vonal Béke tértől a városhatárig történő meghosszabbítása várhatóan a külső peremrészek és Vecsés városhatárhoz közeli térsége közlekedési színvonalának nagyfokú növekedését eredményezné.

A projekt célja, hogy gazdasági és műszaki szempontokat egyaránt figyelembe véve javaslatot tegyen a városhatárt elérő nyomvonalváltozatra, valamint a külső végállomás helyének kijelölésére.

A meglévő vonalszakaszon elsősorban az utazási idő csökkenésével járó, a szolgáltatási színvonal növekedését eredményező fejlesztési lehetőségeket kell vizsgálni, javaslatot téve a megvalósításra érdemes fejlesztésekre. A nyomvonal külső szakaszának keresztmetszeten belüli elrendezésének vizsgálata szintén a tervezési feladat része.

5.10. Kőbánya-Újhegy kötőtpályás kiszolgálása

Kőbánya-Újhegy közel 5000 lakásával Budapest egyik legnagyobb, kötőtpályával ki nem szolgált területe. Az újhegyi városrészhez kapcsolódó Kőbánya-Óhegy átalakulási, beépülési folyamata mellett szükséges lehet a terület kötőtpályás kiszolgálásának vizsgálata.

A lakóterületek kiszolgálása mellett a vonal kapcsolatot teremthet az M2 és M3 metróvonal jelenlegi két külső végállomása, az Örs vezér tere és Kőbánya-Kispest között is, több kerület lakóinak utazási lehetőségeit is javítva.

Az egyes fejlesztési irányok a következők:

- Kőbánya városközpont – Kápolna utca – Kőbánya-Újhegy
- Örs vezér tere – Fehér út – Kőbánya-Óhegy – Kőbánya –Újhegy – Kőbánya-Kispest – (Kispest, Kossuth tér)
- Örs vezér tere – Fehér út – Maglódi út – Kőbánya-Újhegy – Kőbánya-Kispest – (Kispest, Kossuth tér)

A részletes nyomvonalak meghatározása jelen tervezés feladata mind az újhegyi lakótelepen belül, mind a kapcsolódó nyomvonalak kapcsán. A X. kerületi településszerkezetre és utcahálózati kialakításra tekintettel az egyes irányok külön-külön utcákban vezetése vizsgálandó. A fejlesztési irányok vannak külön-külön vizsgálata alapján alakulhat ki a gazdasági és műszaki szempontból legmegfelelőbb útvonal.

5.11. Thököly út - Bosnyák tér - Újpalota kötőtpályás kapcsolata

Fejlesztés hossza: 8,5 km

A Bosnyák tér és Újpalota sűrűn lakott térsége felől nagy az utazási igény a belváros felé. Ezt az igényt a 7-es és 173-as buszcsoport jelenleg csak alacsony szolgáltatási színvonalon képes kiszolgálni, ezért indokolt egy új, nagy kapacitású, magas szolgáltatási színvonalú kötőtpályás kapcsolat kiépítése, amely nagymértékben javítaná a XIV. és XV. kerületek közlekedését. A felszín alatt történő vonalvezetés magas kivitelezési költsége miatt a M4 metró Bosnyák térig és Újpalotáig történő továbbvezetése várhatóan nem valósul meg a közeljövőben. A létező igények miatt azonban szükségessé válhat egy olcsóbban megvalósítható felszíni kötőtpályás kapcsolat kiépítése a Keleti pályaudvar és Újpalota között.

Az előzetes megvalósíthatósági tanulmány célja ennek az alternatív kötőtpályás kapcsolatnak a vizsgálata pénzügyi és műszaki szempontból.

A vonal tervezett paramétereinek biztosítania kell, hogy az M4-es metró későbbi megvalósítása során a vonal Bosnyák tértől kifelé elkészült szakaszai felhasználhatóak legyenek a metró felszíni üzeme számára.

5.13. Pacsirtamező úti villamos

Fejlesztés hossza: 3,0 km

A budai fonódó villamoshálózat I. üteme 2015-ig megvalósul, így a fejlesztés során kialakuló új viszonylatrendszerrel lehetővé válik a mai 17-es villamos vonalán keresztül, a Széll Kálmán tér vagy a Bem rakpart érintésével Dél-Buda átszállásmentes elérése. Ugyanakkor a Szentendrei út és Pacsirtamező utca mentén lévő, sűrűn lakott, magasházas területek nem részesülnek a fonódó villamos által biztosított előnyökből. A meglévő HÉV-járat megállóinak vonzaskörzete a nagy távolságok miatt a sűrűn lakott területeknek csak kis részét fedi le. Indokolt lehet a nagyszámú forgalmi igény magasabb szolgáltatási színvonalú kiszolgálása érdekében és a kedvezőbb környezeti hatások miatt egy új, a budai fonódó villamoshálózathoz kapcsolódó kötöttpályás vonal kiépítése.

Az új villamosvonal a Nagyszombat utcától kiindulva a Pacsirtamező utca - Szentendrei út nyomvonalon haladva a H5-ös HÉV vizsgálat során meghatározott megállójáig épülne ki.

5.14. Nagykörúti villamos közlekedés kiterjesztése a budai oldalon

A nagykörúti villamosvonal Budapest legforgalmasabbja, így az itt közlekedő járművek menetrendszerűsége kiemelten fontos. Az évtizedekkel ezelőtt kialakult kétviszonylatos, Széll Kálmán (akkor Moszkva) téren, valamint a Móricz Zsigmond körtéren és a Bocskai útnál történő végállomásoztási rend részbeni megszüntetése, új viszonylatok Nagykörútra történő behozatala vagy a meglévő viszonylatok útvonalának kiterjesztése újra és újra felmerülő téma. A Nagykörúti villamos kvázi szigetüzem jellegének kinyitása azt eredményezné, hogy a nagykörúti villamosüzem jó hálózati kapcsolatrendszere és a Körút menti utasvonzó létesítmények a mainál több utas számára válnak elérhetővé átszállásmentesen.



Az alábbi megoldások bevezetésének lehetősége vizsgálandó:

- a 6-os viszonylat Alkotás út felé történő hosszabbítása („kör 6-os” vagy Déli pályaudvari végállomás)
- a 4-es vagy 6-os viszonylat Hűvösvölgyi út felé történő hosszabbítása
- a 4-es viszonylat Fehérvári út felé történő hosszabbítása
- a 4-es viszonylat Kosztolányi Dezső tér – Bartók Béla út felé történő hosszabbítása