



## Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

*A European Passengers' Federation magyar tagszervezete*

Székhely: 1074 Budapest, Dohány utca 54. I/2 • Postacím: 1255 Budapest, Pf. 161.  
Web: [www.veke.hu](http://www.veke.hu) • E-mail: [veke@veke.hu](mailto:veke@veke.hu) • Adószám: 18104202-1-42

---

# A beérkezett javaslatok véleményezése a 4-es metró átadása miatt módosuló felszíni közösségi közlekedési hálózat kialakításával kapcsolatban

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület, Budapest és elővárosa csoport

Dokumentum lezárása: 2014. január 30.



## Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

A European Passengers' Federation magyar tagszervezete

Székhely: 1074 Budapest, Dohány utca 54. I/2 • Postacím: 1255 Budapest, Pf. 161.

Web: [www.veke.hu](http://www.veke.hu) • E-mail: [veke@veke.hu](mailto:veke@veke.hu) • Adószám: 18104202-1-42

<b>ÚJPALOTA – NAGYTÉTÉNY TENGYEL, RÓZSAKERT UTCA</b>	
<b>A levélíró észrevétele, javaslata</b>	<b>A VEKE válasza</b>
A 173E ne a Blaha Lujza téren, hanem a Szarvas téren forduljon vissza.	A Blaha Lujza téren jelentős utaslépcső van (Újpalota, Zugló felől sok utas száll itt át a nagykörúti villamosokra), így az autóbuszok egy részének végállomásoztatása itt indokolt. A VEKE tervezete alternatív javaslatként felajánlja minden második 173E busz továbbközlekedtetését a Rákóczi úton 273E jelzéssel, továbbá a 33E/133E is biztosítaná az Újpalota – Belváros kapcsolatot. A visszafordulás feltételeit a Ferenciek terén ki kell építeni, hasonlóan, mint a Blaha Lujza téren. A Szarvas téri visszafordítást nem támogatjuk, hiszen nincs ott semmilyen úticél. 2-3 (vagy 4-5) percnként pedig értelmetlen és pazarlás üres buszokat átküldeni az Erzsébet hídon. (Annak idején a 78É éjszakai járat járt így, szintén értelmetlenül, és üresen.)
A 173E helyett egy zónázó 7E járjon Újpalotára. A 133E zónázó legyen gyorsjárat Újpalotán, csak csúcsidőben.	Nem támogatjuk a csak csúcsidőben közlekedő újpalotai gyorsjáratot. Újpalotának jelenleg is minden nap teljes üzemidőben gyorsjárat kihasználása van, a zónázó járatot egyesületünk nem e helyett, hanem ezen felül (a mai 7-es újpalotai szakasza helyett) javasolja bevezetni.
A VEKE által javasolt 173E és 273E (BKK-s tervezet szerinti 108E) a Szilágyi Erzsébet fasorhoz járjon az 5-ös útvonalán.	Az 5-ös autóbusz csúcskeresztmetszete nem a budai, hanem a pesti oldalon található. Az Attila úton nincs szükség további autóbuszok közlekedtetésére, az 5-ös busz a jelenlegi követésével ki tudja szolgálni az igényeket.
Az újpalotai gyorsjárat belső végpontja a Keleti pályaudvarnál legyen.	Nem támogatjuk az elképzelést, mert az utasok döntő többségét többlet átszállásra kényszerítené. A csúcskeresztmetszet a Keleti pályaudvar és a Blaha Lujza tér között van, ez utóbbi csomópontban sokan szállnak át a 4-es és 6-os villamosokra. Két megállónyira innen értelmetlen visszafordítani az újpalotai gyorsjáratot. (Nem véletlenül hosszabbodott meg a korábban Keleti pályaudvarig közlekedő 73-as autóbusz 2005-ben.)
A VEKE javaslatában túl sok a belvárosi buszvégállomás.	Sajnos az újpalotai gyorsjárat egyenletességét csak így tudjuk biztosítani, mely a jelentős utasszám miatt elsőrendű szempont. Ezek a végállomások azonban gyakorlatilag időkiegyenlítő pontokként működnek csak, a buszok a lehető legrövidebb időn belül visszaindulnának. A műszaki pihenők kiadására a külső végállomásokon lesz lehetőség, a belvárosban nem lesz busztárolás.

<p>A 33-as autóbuszok a Hungária körúton közlekedjenek a Bosnyák térhez, az újpalotai gyorsjáratok egy része pedig az Árpád hídra járjon.</p>	<p>Nem támogatjuk, mert pont a legforgalmasabb belvárosi megálló maradjon ki, ahova az utasok döntő többsége utazik; továbbá felesleges a Hungária körúti dugókban a villamos mellett autóbust is közlekedtetni. (Nem véletlenül szűnt meg az 1-es villamos beindulását követően a Hungária körúton közlekedő 55-ös busz.)</p>
<p>A 214-es helyett 233E közlekedjen gyorsjárat formájában az Újpalotai lakótelepre.</p>	<p>Az Újpalotai lakótelepre a hangolhatósági problémák miatt nem támogatunk további, város másik részéből érkező viszonylatot bevezetni. A 214-es sem váltható ki egy az egyben a 233E-vel, hiszen eltérő útvonalon és megállóhely kiosztással közlekednek.</p>
<p>A BKK javaslatában szereplő 108E és 140-es buszok legyenek összekötve.</p>	<p>A hangolhatósági problémák miatt nem támogatjuk, hogy újabb, a város másik végéből érkező busz kösse össze Újpalotát a belvárossal. Az összekötés a két viszonylat eltérő menetrendi paramétereinek miatt is nehézségeket okozna, továbbá jelentős kapacitás esne ki az Alkotás utcáról, melyet egyesületünk nem támogat. (A 140-es autóbusz ugyanis a ritkuló 139-es autóbusz kieső kapacitását pótolná a Széll Kálmán tér felé.)</p>
<p>A 133E egész nap, teljes üzemidőben zónázó jellegű legyen a budai oldalon, és térjen be a Móricz Zsigmond körtérre. A 33-as járjon minden nap teljes üzemidőben.</p>	<p>A 33-as busz jelenleg hétfőként közepes kihasználtsággal közlekedik, további kapacitásbővítést két járatos rendszerrel nem tartunk indokoltnak hétfőként. A 133E teljes üzemidős Móricz Zsigmond körtéri betérésétől nem zárjuk ki, itt az átutazó, és a célforgalmi utasok várható arányának ismeretében célszerű dönteni.</p>
<p>A 33-as és 233-as buszok a Múzeum rakparton közlekedjenek az Infopark érintésével.</p>	<p>Nem támogatjuk, mert ez esetben megszűnne a 33-as Móricz Zsigmond körtéri kapcsolata. A VEKE javaslatában a 107-es autóbusz szolgálná ki mind a Múzeum rakpartot, mind az Infoparkot.</p>
<p>A 101E ne csak csúcsidőben, és sűrűbben közlekedjen.</p>	<p>A 101E sűrűsítését a mi javaslatunk is tartalmazza. Az esetleges teljes üzemidőben történő közlekedtetéstől nem zárjuk ki, amennyiben a járat népszerűvé válik. Ez esetben azonban az érintett területeket más irányból kiszolgáló viszonylatok (pl. 114-es busz) ritkítása szükséges lehet.</p>



Beérkezett javaslatok véleményezése a 4-es metró átadása miatt módosuló felszíni közösségi közlekedési hálózat kialakításával kapcsolatban

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

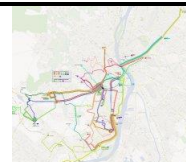


<p>A Rózsakert utca környezeti- és zajterhelése a két új itt közlekedő viszonylat (101E és 115) miatt növekszik.</p>	<p>A környezeti- és zajterhelést nem az adott útszakaszon közlekedő viszonylatok száma, hanem ez egységnyi idő alatt elhaladó járművek száma befolyásolja. A 114-es és 115-ös buszok tervezett közös követése megegyezik a 114-es mai követésével, azaz minden második 114-es a jövőben 115-ös számmal közlekedik, a környezetet tehát nem terhelik jobban. A 233-as a tervezet szerint ritkábban közlekedik, mint a 233E jelenleg, így itt még járműszám csökkenés is lesz. Új elemként valójában csak a 101E jelenik meg a Rózsakert utcában, mely a 233-as kapacitás csökkenését ellensúlyozza. Összességében tehát nagyjából ugyanannyi busz közlekedik a metró átadása után is a Rózsakert utcában, mint jelenleg.</p>
--	---



Beérkezett javaslatok véleményezése a 4-es metró átadása miatt módosuló felszíni közösségi közlekedési hálózat kialakításával kapcsolatban

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület



<b>THÖKÖLY ÚT, RÁKÓCZI ÚT</b>	
<b>A levélíró észrevétele, javaslata</b>	<b>A VEKE válasza</b>
A 7-es busz 10 perc helyett 7-8 percenként járjon szombat délelőtt.	Amennyiben utasigény mutatkozik rá, nem zárkózunk el a sűrítéstől. A hangolás miatt azonban a 107-es busz sűrítése is szükségessé válik ez esetben.
A VEKE által javasolt 107-es busz legyen gyorsjárat, vagy zónázó.	Nem támogatjuk a javaslatot, mert a 107-es autóbusz egyik fő feladata a Thököly út alapjárat kihasználása lenne a javaslatunkban. A 7-es, 107-es és 207-es buszok együttes követése adná a mai 7-es és 7A buszok együttes követését. Ha a 107-es nem állna meg a csak alapjáratokkal kiszolgált megállóknál, akkor e megállókból kétszer ritkábban indulna busz, mint jelenleg.
A VEKE tervezete nem foglalkozik a Kerepesi úttal, csak a Thököly útra koncentrál. A 95-ös és 130-as buszok közül az egyik legyen összekötve a 178-assal, a másik meg a Keleti pályaudvarig hosszabbodjon, hogy utasokat hordjon rá a metróra.	A Keleti pályaudvarig történő hosszabbítást támogatjuk, amennyiben a visszafordítási lehetőségek megoldhatók. (A pályaudvar Kerepesi út felőli oldalán létesülő végállomást számos más autóbusz és trolibusz viszonylat használja majd a metró átadása után, így nem biztos, hogy további viszonylatok is beférnek oda.) A 178-as busszal történő összekötést a járatok teljesen eltérő menetrendi paraméterei miatt nehezen kivitelezhetőnek tartjuk. (A 95-ös jóval sűrűbben, a 130-as pedig ritkábban közlekedik, mint a 178-as.) A 95-ös busz Belvárosba történő továbbvezetése esetén utasokat szívna el a kötőpályán közlekedő 28-as és 37-es villamosokról, melyet egyesületünk nem támogat.
178-as és 277-es legyen összekötve, hogy Újpalota jobb kiszolgálást kapjon. A 112-est kössük össze a 95-össel.	Nem támogatjuk a Thököly úton a hangolt csuklós autóbuszos viszonylatok ad hoc módon történő kiegészítését véletlenszerűen beeső elsőajtózó szóló buszokkal. Újpalota a VEKE által javasolt zónázó 33E/133E buszokkal színvonalasabb kiszolgálást kap, mint a 277-es busz révén. A 95-ös és 112-es autóbuszok összekötését az eltérő követési idők miatt, valamint a kőbányai 28-as és 37-es villamosokról történő utaselszívó hatás miatt egyesületünk nem támogatja.
A 277-es hosszabbodjon meg a Keleti pályaudvarig, vagy érje el legalább az 1-es villamost.	Nem támogatjuk a Thököly úton a hangolt csuklós autóbuszos viszonylatok ad hoc módon történő kiegészítését véletlenszerűen beeső elsőajtózó szóló buszokkal.
A 178-as busz a Bosnyák térig járjon.	Nem támogatjuk a Thököly úton a hangolt csuklós autóbuszos viszonylatok ad hoc módon történő kiegészítését véletlenszerűen beeső elsőajtózó szóló buszokkal.



Beérkezett javaslatok véleményezése a 4-es metró átadása miatt módosuló felszíni közösségi közlekedési hálózat kialakításával kapcsolatban

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület



5.

<p>Az 5-ös busz gyorsjáratként a Thököly út – Bosnyák tér – Telepes utca – Öv utca útvonalon közlekedjen, az Erzsébet királyné útját pedig a VEKE tervezetében szereplő, de Bosnyák tér helyett Rákospalota, MÁV-telepig közlekedő 107-es és 207-es autóbuszok szolgálják ki.</p>	<p>Az Erzsébet királyné útja M4-es metrókapcsolatának fejlesztését támogatjuk, a javaslatot megfontolandónak, továbbgondolásra alkalmasnak tartjuk. A pontos paraméterek, és vonalvezetések kidolgozása során azonban mindenképp figyelemmel kell lenni arra, hogy a módosítások ne eredményezzék az Erzsébet királyné útján közlekedő villamosok utasforgalmának visszaesését.</p>
---	---



Beérkezett javaslatok véleményezése a 4-es metró átadása miatt módosuló felszíni közösségi közlekedési hálózat kialakításával kapcsolatban

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület



6.

<b>BUDAÖRS, TÖRÖKBÁLINT</b>	
<b>A levélíró észrevétele, javaslata</b>	<b>A VEKE válasza</b>
Az őrmezőig közlekedő 172-es és 272-es buszokon kívül a Kosztolányi Dezső térig (vagy Újbuda-központig) is közlekedjen közvetlen busz Törökbálintról a Tükörhegy érintésével.	A minden 272-es autóbusz Kosztolányi Dezső térre (vagy Újbuda-központig) történő közlekedtetését mi sem támogatjuk, hiszen a metróval gyorsabban elérhetők a belvárosi átszálló csomópontok, mint a ritkuló és gyorsjáratok nélküli 7-es buszcsaláddal, illetve 49-es villamossal. Minden valahányadik busz továbbvezetésétől korlátozott üzemidőben azonban egyesületünk sem zárkózik el, továbbgondolásra alkalmas javaslatnak tartjuk. Ez esetben a Hamzsabégi út vonalvezetést támogatjuk.
A Széll Kálmán térre közlekedő 140-es busz óránként egyszer legyen összekötve a Budaörs és Törökbálint közt közlekedő 189-essel.	E javaslat támogatható, amennyiben a többi 140-es (140A jelzéssel) a Széll Kálmán tér a Budaörs között az óránkénti 140-essel hangolt menetrend szerint közlekedne. Ez esetben nem lenne szükség a 140B jelzésű buszra, az összekötött 140-189-es ugyanis teljes üzemidőben érintené a budaörsi gimnáziumot.
A 40-es és 140-es autóbuszok a Sasadi út és Madárhegy között ne álljanak meg minden megállóban a kis utasforgalom és számos más párhuzamos járat erre közlekedtetése miatt.	Támogatjuk a javaslatot.
A 758-as járat üzemeltetését a BKK vegye át a Volánbusz Zrt.-től az egységes tarifa érdekében. A 779-es járatot is vegye át a BKK Zrt., és kerüljön összekötésre a 287-es autóbusszal.	E javaslatok nincsenek összefüggésben az M4-es metró beindításával, de nem zárkózunk el tőlük.



Beérkezett javaslatok véleményezése a 4-es metró átadása miatt módosuló felszíni közösségi közlekedési hálózat kialakításával kapcsolatban

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület



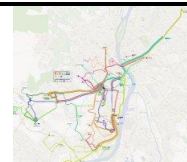
## ŐRMEZŐ, GAZDAGRÉT

A levélíró észrevétele, javaslata	A VEKE válasza
<p>Őrmező közlekedési kapcsolatait ne gyengítsük, a BKK tervezetben szereplő átmenő járatokra szükség van.</p>	<p>Őrmező felől számos, egymással ellentétes álláspontot képviselő észrevételt kaptunk. A levélírók egy része helyesli, hogy csökken az átmenő autóbuszok száma, így a káros környezeti hatások is. Az őrmezőiek egy része (a vasúthoz közelebb lakók) várhatóan gyalog közelítik majd meg a metró, így az autóbuszos igények is ehhez igazíthatók. A levélírók más része viszont épp a ritkuló autóbusz-közlekedést kifogásolja.</p> <p>A VEKE javaslata az önálló őrmezői járat révén rugalmas megoldást kínál, mely az igények függvényében bármikor sűríthető, vagy ritkítható, függetlenül a más városrészeket kiszolgáló autóbuszok (pl. 87-es család) menetrendi paramétereitől.</p>
<p>A VEKE által javasolt 241-es a Balatoni út felől közelítse meg az Őrmezői lakótelepet, hogy a Neszmélyi út vasúttól legtávolabbi részének gyors kapcsolata legyen a metróval.</p>	<p>Támogatjuk az elképzelést.</p>
<p>Az M4-es metró végállomásától az autóbuszok ne a Balatoni út – aluljáró útvonalon érhék el a Budaörsi utat, hanem a Budaörsi út – Sasadi út csomópontban közvetlenül kanyarodjanak a Budaörsi útra balra. Ehhez a forgalmi rend módosítása és jelzőlámpás csomópont kiépítése szükséges.</p>	<p>Amennyiben forgalomtechnikailag kivitelezhető a javaslat, egyesületünk támogatja. Ezzel nem csak az autóbuszok vonalvezetése egyszerűsödik (az autópályán közlekedő buszok a BKK-s tervezetben csak az Egér útnál tudnak felhajtani azt autópályára), hanem a Balatoni út belső szakaszának őrmezőiek által kifogásolt terhelése is jelentősen csökkenne.</p>
<p>Maradjon meg a 239-es busz, a 8E nem valós alternatívája.</p>	<p>A Gazdagréti lakótelep felső részéről a 8E közel azonos idő alatt ér majd be a Belvárosba, mint a 239-es. A lakótelep alsó részéről pedig gyorsan elérhető a metró, mely az átszállás ellenére is versenyképes lehet a mai 239-essel, különösen a reggeli csúcsidőben.</p>



Beérkezett javaslatok véleményezése a 4-es metró átadása miatt módosuló felszíni közösségi közlekedési hálózat kialakításával kapcsolatban

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület





<b>KELENFÖLD, KELENVÖLGY, ALBERTFALVA</b>	
<b>A levélíró észrevétele, javaslata</b>	<b>A VEKE válasza</b>
A 207-es helyett a 86-os érintse a Dorottya irodaházat.	A 86-os autóbusz Dorottya udvarig történő hosszabbításával nem oldódna meg a Fehérló utca térségében dolgozók problémája, a 86-os autóbusz ugyanis nem biztosít belvárosi kapcsolatot a VEKE által javasolt 207-essel ellentétben. A Fehérló utca térségének XI. kerület központjával való összekötését a BKK és a VEKE javaslatában is a 240-es busz biztosítaná, nincs szükség e kapcsolat megduplázására a 86-os busz által.
A 240-es autóbusz álljon meg a Tas vezér utcánál is a környékbeli intézmények, illetve a Feneketlen tó jobb megközelíthetősége érdekében.	Támogatjuk a javaslatot.
A Hamzsabégi úton ne szűnjön meg a közösségi közlekedés.	Támogatjuk a javaslatot. A VEKE tervezetében a 150-es autóbusz közlekedik ezen az útvonalszakaszon. Amennyiben a 272-es autóbuszok részben Újbuda-központig közlekednek, akkor ez utóbbi autóbuszt javasoljuk a Hamzsabégi úton közlekedtetni.
Az Andor utca Fehérvári út és Tétényi út közötti szakaszán legyen közösségi közlekedés.	Mint javaslatunkban jeleztük, nem zárkózunk el a 214-es busz ezen útvonalon történő közlekedtetésétől. Megjegyzendő azonban, hogy a Fehérvári út és Tétényi út nagyjából egy megállónyi távolságra található, így az Andor utcán a kettő közt újabb megálló kijelölését nem tartjuk indokoltnak.
A 214-es a Kondorosi úton érje el a Tétényi utat, pótolva többek közt a 7A Bornemissza tér – Etele út közötti kapacitását. Szűnjön meg a 214-es, indulásai integrálódjanak be a 114-esbe, a 115-ös meg végig a Dózsa György úton közlekedjen a Rózsakert utca helyett.	A 214-es Kondorosi úton közlekedtetésétől nem zárkózunk el, ezt a javaslatunkban is jeleztük. A 7-es autóbusz a jelenlegi követési idejénél kicsit sűrűbben közlekedne a VEKE javaslatában, így az önálló szakaszán kapacitáshiány nem jelentkezne. A Bornemissza tér – Etele út szakaszon kapacitáshiány jelentkezhet, ám megjegyzendő, hogy a 7A e szakaszon rendszerint üresen közlekedik jelenleg. A Bornemissza térre nem a jelentős utasigény miatt közlekedik a 7A, hanem azért, mert csak itt áll rendelkezésre hely az autóbuszok visszafordítására. A 214-es javasolt megszüntetése és 114-esbe integrálása a fenti, 214-es Kondorosi úton történő vezetésével ellentmondásban áll. A javasolt közlekedési rendben nem látjuk a 213-as mai Török utcai hurokszakaszának kiszolgálását, így azt nem támogatjuk.



Beérkezett javaslatok véleményezése a 4-es metró átadása miatt módosuló felszíni közösségi közlekedési hálózat kialakításával kapcsolatban

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület



<p>A 153-as Kelenföld – Móricz Zsigmond körtéri közötti szakasza felesleges, mert párhuzamosan megy a metróval. Helyette a 240-est kellene az Andor utcán áthozni Albertfalva felé, mert a javasolt formában nincs értelme.</p>	<p>A javaslatunkban szereplő 153-as számú olyan megállóhelyet kiszolgál, melyet a metró nem érint (pl. Bártfai utca, Szent Imre Kórház, Kosztolányi Dezső tér). A VEKE terveiben a 153-as az Etele térre vasúttal vagy helyközi busszal érkezőknek biztosít közvetlen eljutási lehetőséget a Szent Imre Kórházhoz, melyet a metró nem tud.</p> <p>A 240-esre a Fehérló utca kerületközponti kapcsolatának biztosítása miatt van szükség, valamint a Villányi úton is számos olyan intézmény található, mely ma tradicionálisan elérhető a Budaörsi út felől, és a metró átadása után is igény is mutatkozik majd ezen utazási igényre.</p>
<p>A 158-as autóbusz (vagy annak egy betétjárata 158A jelzéssel) a Borszéki utca helyett az Andor utca - Tétényi út – Etele út útvonalon érje el az Etele teret. A 250-es busz térjen be Kelenvölgybe.</p>	<p>A 250-es betérését Kelenvölgybe nem támogatjuk, mert felesleges kerülőre kényszeríti a Budafok felől metróhoz tartókat. A 158-as Tétényi úti kitérőjét sem támogatjuk, hasonló okok miatt. (Itt a gyors Kelenvölgy – Etele tér kapcsolat a cél.) Egy esetleges betétjárat (158A) betérése a Tétényi út felé elvileg támogatható lenne, ha a 158-as változatlan követési idővel maradna a Borszéki utcán. Kérdés azonban, hogy az Andor utcaiaknak biztos az Etele téri kapcsolatra van-e szükségük, nem pedig egy közvetlen belvárosi kapcsolatra, melyet a VEKE javaslatában a BKK-s javaslatnál sűrűbben közlekedő 7-es busz biztosít.</p>
<p>Legyen közvetlen busz Albertfalváról Pesterzsébetre.</p>	<p>Nincs tudomásunk jelentős utazási igényre e két terület között. A járat esetleges beindítása nincs is összefüggésben az M4-es metró beindulásával.</p>



Beérkezett javaslatok véleményezése a 4-es metró átadása miatt módosuló felszíni közösségi közlekedési hálózat kialakításával kapcsolatban

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület



<b>VILLAMOSOK, TROLIBUSZOK</b>	
<b>A levélíró észrevétele, javaslata</b>	<b>A VEKE válasza</b>
A VEKE tervezete nem foglalkozik a villamoshálózat átalakításával.	A villamoshálózat jelentős átszervezése várható 2016-ban a budai fonódó hálózat kiépülésével; az addig hátralévő két évben nem javasunk komolyabb módosítást. A metró átadása utáni tapasztalatok figyelembe veendőek a 2016-tól bevezetendő hálózat tervezése során.
A 73-as és 76-os trolibuszok álljanak meg a Rákóczi út – Rottenbiller utca kereszteződésnél is az átszállási kapcsolatok javítása érdekében.	Támogatjuk a javaslatot.
A Baross téri trolibuszok kerüljenek összekötésre (pl. a 80-80A a 76-ossal, vagy az idáig meghosszabbítandó 77-es a 73-assal).	A javaslatot megfontolandónak tartjuk, de az összekötni javasolt viszonylatok eltérő menetrendi paraméterei miatt további vizsgálatot tartunk szükségesnek.
A 75-ös és 77-es trolibuszok hosszabbodjanak meg a Keleti pályaudvarig.	A 75-ös trolibusz meghosszabbítását nem támogatjuk, a hosszú és bonyolult vonalvezetés miatt nem lenne versenyképes a 79-es trolival, illetve a 30-as buszcsaláddal. A 77-es troli meghosszabbítása támogatható, amennyiben a Keleti pályaudvar végállomáson megoldható plusz egy viszonylat visszafordítása. Vizsgálandó a Thököly úti vonalvezetés is, ez azonban infrastrukturális beruházást igényel (felsővezeték létesítése).
A 79-es trolibusz végállomása is kerüljön át a Keleti pályaudvar Kerepesi úti oldalára.	Amennyiben van hely plusz egy viszonylat itt végállomásoztatására, akkor nem a csekély forgalmú 79-es troli, hanem egy nagyobb forgalmú viszonylat (pl. 95-ös busz) meghosszabbítását támogatjuk. Ez utóbbi esetben új közlekedési kapcsolatok is jönnének létre, ellenben a 79-es trolival, melynek meghosszabbodása esetén csak a gyaloglási távolság csökkenne.
A 83-as trolibusz hosszabbodjon meg a részben meglévő infrastruktúra felhasználásával az Elnök utca felé; új, eddig feltáratlan területeket bevonva a közösségi közlekedésbe.	A javaslatot – bár nem kapcsolódik az M4-es metróhoz – továbbgondolásra alkalmasnak tartjuk.



Beérkezett javaslatok véleményezése a 4-es metró átadása miatt módosuló felszíni közösségi közlekedési hálózat kialakításával kapcsolatban

Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

