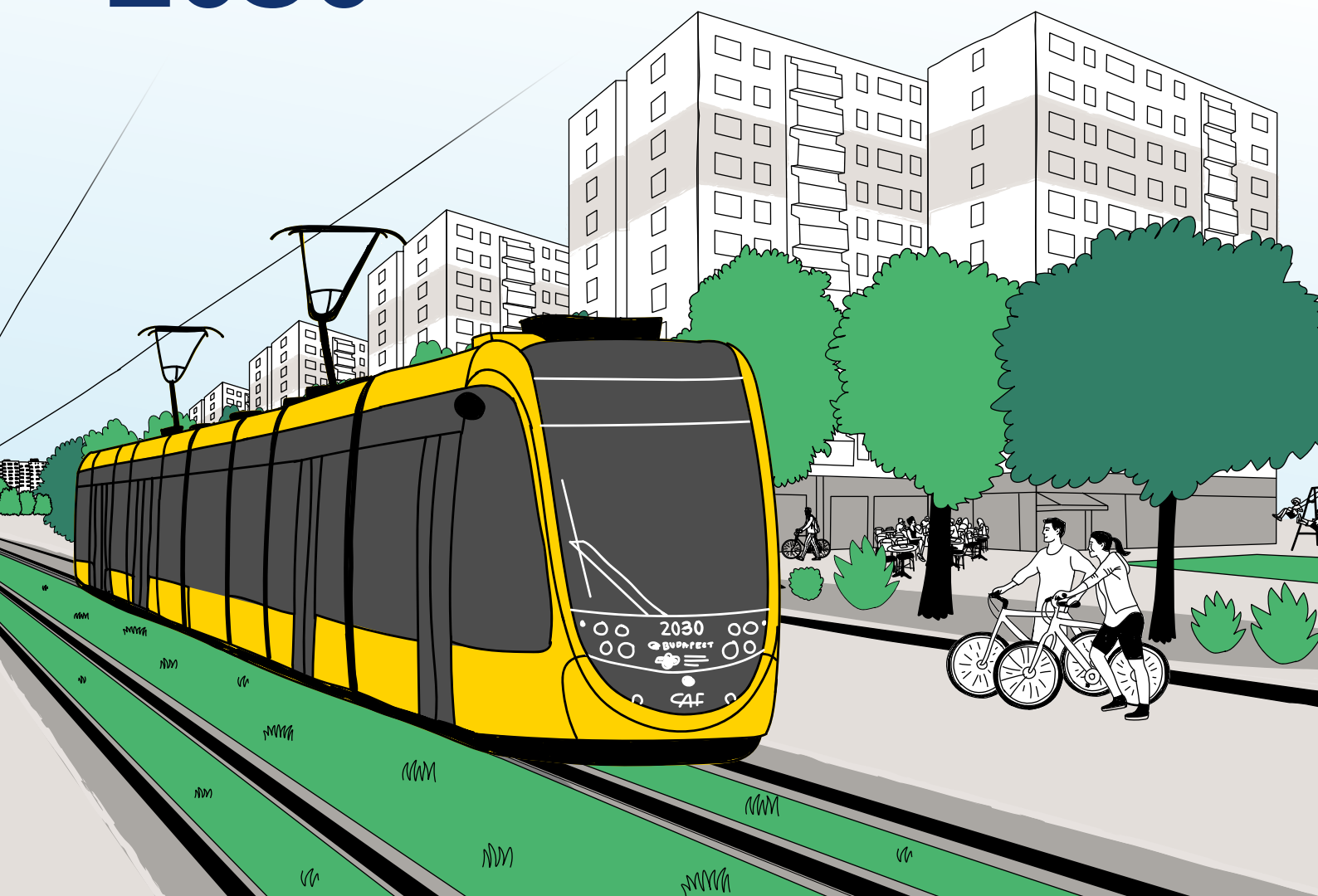




Otthon
Budapest

FONÓDÓ VILLAMOSHÁLÓZAT 2030



FONÓDÓ VILLAMOSHÁLÓZAT 2030

A kiadvány az Otthon Budapesten Integrált Településfejlesztési Stratégia és a hatályos Budapest Mobilitási Terv 2030 alapján készült.

A szakmai tartalmat a BKK Budapesti Közlekedési Központ és a Főpolgármesteri Hivatal közlései alapján a Főpolgármesteri Iroda munkatársai állították össze.

FELELŐS KIADÓ:

Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal, Főpolgármesteri Iroda
Balogh Samu kabinetfőnök

FÉNYKÉPEK:

BKK Budapesti Közlekedési Központ, Képszerkesztőség,
Főpolgármesteri Hivatal, Fortepan, Magyar Építő, BFK Budapest Fejlesztési Központ

2023

TARTALOM

NAGYON SÁRGA, ÉS A MIÉNK!	3
HŐSKORSZAK ÉS HANYATLÁS	4
VILLAMOSRENEZÁNSZ	6
FONÓDÓ VILLAMOSHÁLÓZAT.....	8
FEJLESZTÉSI PROGRAM.....	10
Beavatkozás a legfontosabb pontokon	12
Új villamosok Budapestnek	14
Észak-pesti fonódó Angyalföld és Zugló között	16
Újbuda-Újpest villamostengely	18
Budai fonódó II. ütem: a Duna-parti fonódó	20
Havanna-Gloriett villamos	22
Dél-budapesti villamosgyűrű	24
A Hegyvidék villamosa: a fogaskerekű	26
FEJLESZTÉS LÉPÉSENKÉNT	28

„A villamos a XXI. századi modern Budapest közlekedésének egyik alapja.”



NAGYON SÁRGA, ÉS A MIÉNK!

Budapest egykor a villamosok városa volt és mindent meg kell tennünk, hogy ez újra így is legyen. Ma is büszkék lehetünk, hiszen a világon jelenleg itt utaznak a legtöbben villamossal, de ha ránézünk Budapest térképére, látjuk, hogy egy közel sem hibátlan és hiánytalan villamoshálózatot örököltünk.

A villamos városi léptékű, hatékony, nagy kapacitású és környezetbarát közlekedési eszköz. Ahhoz, hogy továbbra is meghatározó, világviszonylatban is kiemelkedő legyen a budapesti villamosközlekedés, folyamatos, rendszerbe foglalt fejlesztésekre van szükség.

A szocializmus alatt számtalan vonalat bezártak, a hálózat egészének működése szempontjából kulcsfontosságú helyeken szedték fel a síneket. Ezekről, az akkori logikával jónak gondolt döntésekről hamar kiderült, hogy rossz irányba változtatták Budapestet. Szerencsére a város növekedésével párhuzamosan új vonalak is épültek, de így is komplett városrészek elérhetetlenek villamossal.

A térképre ránézve a feladat is egyértelmű: folytatni kell a korábbi hibás városfejlesztési döntések miatt létrejött hálózati hiányok pótlását, magyarul a budai és pesti fonódó hálózatok kiépítését. Eközben pedig el kell vinni a villamost több olyan nagy lakótelepre,

amiket ma csak buszjáratok érnek el. Megbízható, nagy kapacitású, gyors és kényelmes kötöttpályás közlekedéssel kell kiszolgáltatni a budapesti kerületközpontokat, hogy mindenkinek reális alternatíva legyen a közösségi közlekedés az autózással szemben.

Európában szinte mindenhol prioritást élvez a városi és agglomerációs kötöttpályás közlekedés fejlesztése, ezért szerencsére sok jó példa van előttünk. Tudjuk, van bőven feladat ezen kívül is, hiszen ahhoz, hogy Budapest és az agglomeráció ne fulladjon bele az autóforgalomba, sok más mellett az állami fenntartású HÉV és vasútvonalak fejlesztésére is égető szükség van – sőt, szükség lett volna már évtizedekkel ezelőtt.

Mi, amit tudunk, megteszünk. Az Európai Unió forrásainak köszönhetően már gyártás alatt van az az 51 modern, alacsonypadlós villamos, ami a következő években Budapestre érkezik. Zajlik a közlekedésükhöz szükséges fejlesztések előkészítése, és komoly forrásokat szereztünk a vonalhosszabítási projektek tervezésére is.

A Fonódó villamoshálózat 2030 program rövid és közép távon megvalósítható, kiemelt fontosságú fejlesztéseket tartalmaz. Jövőképét ad a budapesti villamosközlekedésnek,

meghatározza a további, hosszú távú közlekedésfejlesztés irányát.

A villamosvonalak fejlesztése nem csak a közlekedésről szól. Ahol villamos épül, ott leromlott állapotú, zsúfolt és zajos utak éledhetnek újjá, a közlekedés tisztább és fenntarthatóbb lesz.

A megálló környezetében megélnék a gyalogosforgalom, virágozni tudnak az üzletek, vendéglátóhelyek.

Villamost fejleszteni drága, de a város élhetőségét nagy mértékben szolgáló beruházás, ezért meg kell küzdenünk minden méter új pályáért, minden darab új megállóért, mert a villamos a XXI. századi modern Budapest közlekedésének egyik alapja.

Karácsony Gergely
FŐPOLGÁRMESTER



HŐSKORSZAK ÉS HANYATLÁS

BUDAPESTEN A VILLAMOSOK VILÁGVISZONYLATBAN IS NAGYON KORÁN INDULTAK HÓDÍTÓ ÚTJUKRA, ÉS VÁLTAK NAGYON HAMAR A VÁROSI KÖZLEKEDÉS ÉS A VÁROSKÉP MEGHATÁROZÓ ELEMÉVÉ. TÖBB ÉVTIZEDES URALMUK A XX. SZÁZAD MÁSODIK FELÉBEN EGYRE INKÁBB MEGTÖRT, FONTOS VONALAK TÚNTEK EL, DE BUDAPEST MÉG ÍGY IS SOK SZEMPONTBÓL A VILLAMOSOK VÁROSA TUDOTT MARADNI.

1887-ben a még kiépülőben lévő Nagykörúton, a városvezetés támogatásával Balázs Mór újtárra indította Budapest első villamosát a Nyugati pályaudvar és a Király utca között. A próbajárat sikere nyomán, magáncégek beruházásaként 1889-től sorra épültek ki városzerte a villamosvonalak. Budapest így sorrendben a világ nyolcadik városa lett, ahol villamosok jártak. Az új közlekedési eszköz sikere gyorsan egyértelművé vált. A lóvasutaknak leáldozott, a világ-

várossá váló Budapest ikonikus járműve a villamos lett. Villamosok kanyarogtak a belvárosi és külvárosi utcákban, villamosok suhantak a kerületeket összekötő főutakon egészen a külvárosokig.

Az egymással versengő cégek helyét 1922-ben vette át a Főváros. A két világháború között az újonnan létrehozott közlekedési cég, a „Beszkárt” presztízse magas volt, az új csomópontok színvonalasak és modernek, a folyton változó

hálózat rugalmas és átjárható volt. A II. világháború végén Budán még lőttek, amikor Pesten már megkezdődött a súlyosan sérült hálózat helyreállítása, és a Váci út egy részén újraindult a villamos. Az 1940-es évek végén három helyen még bővítették is a hálózatot a városhatár felé.

Az aranykor viszont a végéhez közeledett. Az utasok érdekei alárendelődtek az üzemeltetési szempontoknak. A '60-as évektől uralkodó városfejlesztési elveket nagyrészt a korabeli modernizációs szemlélet határozta meg. A városokat az autóközpontú közlekedés javára alakították át, minden más szempont kárára. Az élıhetőség mellékes volt. Ennek lett áldozata a budapesti villamosközlekedés is: a belvárosi

sugárutak mentén a széles járdák, fasorok és zebrák eltűntek, ahogy eltűntek sok helyről a villamosvágányok is. Ennek hatása pedig messzegyűrűző volt, hiszen az összefüggő hálózat legfontosabb, központi szakaszai tűntek el. A hosszú vonalakat feldarabolták, több és nehezkesebb lett az átszállás. Ez azonban nem okozott azonnali torzulást a közlekedési módok megoszlásában, a városlakók többsége így is jellemzően a közösségi közlekedést használta.

- **1887** Elindul az első próbajárat a Nagykörút egy szakaszán.
- **1889** Megnyit az első igazi villamosvonal a belvárosi Egyetem tér és az akkor még jóval külvárosibbnak számító Köztemető utca (mai Fiumei út) között.
- **1910** Bevezetik a vonalak számozását az addigi, geometrikus mintákkal dolgozó jelölési rendszer helyett.
- **1922** Létrejön az egységes, a Főváros tulajdonában álló közlekedési társaság, Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt., azaz a „Beszkárt”.
- **1949** Feldarabolják a „Beszkártot”, helyette ágazatonként széttagolt rendszert vezetnek be.
- **1968** Létrejön a Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV).
- **1972** Két részre szakad a budai villamosközlekedés, romlik a hálózat.
- **1980** Felszedik a vágányokat a Bajcsy-Zsilinszky úton.
- **2006** Forgalomba állnak az első Combinok.
- **2010** Létrejön a Budapesti Közlekedési Központ (BKK).
- **2015** Forgalomba állnak az első CAF villamosok.
- **2016** Elkészül a Budai fonódó villamoshálózat első üteme.
- **2020** Elkészül a Pesti fonódó villamoshálózat első üteme.
- **2023** A Fővárosi Önkormányzat 51 új villamost vásárol, amelyek 2026-ig állnak forgalomba.

Miért sárga?

A közösségi közlekedés járművei és azok színe fontos része a városképnek. Budapest abból a szempontból is különleges, hogy a különféle járműveknek eltérő színe van. A villamoshálózat kiépülésében legnagyobb szerepet játszó két cég közül az egyik villamosai sárgák, a másiké barnák voltak. Amikor a villamosközlekedés a Fővárosé lett, a sárgát választva egységesítették a színtervet, de egy barna csík még évtizedekig minden villamoson megjelent, emlékezve a villamosközlekedés hajnalára.

VILLAMOSRENEZÁNSZ

A XX. SZÁZAD MÁSODIK FELÉBEN VILÁGSZERTE SZÁMTALAN KITERJEDT, FORGALMAS VILLAMOS-HÁLÓZATOT SZÁMOLTAK FEL RÉSZBEN VAGY EGÉSZBEN. EZ NEMCSAK A KÖZLEKEDÉSBEN, HANEM A VÁROSOK ÉLHETŐSÉGÉBEN IS SÚLYOS KÁROKAT OKOZOTT. SZERENCSÉRE EZ A FOLYAMAT MÁRA MEGFORDULT, MEGKEZDÖDÖTT A VILLAMOSOK RENESZÁNSZA.

A villamosok eltüntetésének oka jellemzően az egyéni, autós közlekedésre fókuszáló városspolitika volt. Helyüket buszok és autóforgalmi sávok vették át, míg a fontosabb gerincvonalakat metróval váltották ki.

Pedig már ekkor egyre több helyen világossá vált, hogy a villamosok száműzése zsákutca. Az új megoldások képtelenek voltak tartósan kiszolgálni a közlekedési igényeket, miközben rombolták a városképet és a városok élhetőségét is.

Franciaországban az 1980-as években felismerték, hogy villamosvonalak építésével hatékonyan, környezetbarát és helytakarékos módon lehet nemcsak a közlekedést, hanem a város egészségét is fejleszteni.

A francia villamosreneszánsz jelenleg ott tart, hogy miközben a mélyponton mindössze három városban járt villamos, jelenleg több mint húszban van, valamint ötszörösére nőtt a hálózat hossza 2000 és 2012 között. A folyamat egyre több országában zajlott és zajlik, és ezt láthatjuk Budapesten is.

Az utóbbi évtizedben megépült a Budai fonódó villamoshálózat első üteme, érkeztek és érkeznek modern villamosok, és több fontos vonalfejlesztést készítünk elő jelenleg is. A kötöttpályás közlekedés a közúti forgalomtól függetlenül, a dugókat elkerülve tud haladni. Villamost építeni fajlagosan jóval olcsóbb, mint metró, miközben a legtöbb városrészben a villamos biztosítani tudja a szükséges kapacitást.

Ezek a villamosfejlesztések többet jelentenek új sínek lefektetésénél: a villamosok környezetében a köztér is megújul. Nemcsak a közlekedési eszköznek, hanem a környezetének is vonzónak kell lennie.

A villamosok környezetében színvonalas, akadálymentes, zöld köztérrel tervezünk és csak ilyen terveket támogatunk.

Azok az utcák, utak, ahol villamos épül, életre kelnek. A (metrómegállóknál sűrűbben elhelyezkedő) megállók környezetében megélnék a gyalogosforgalom, virágoznak az üzletek, vendéglátóhelyek. A csökkenő autóforgalom miatt csökken a folyamatos zaj- és légszennyezés is.

Ez az oka annak is, hogy az M3-as metró vonalán elhelyezkedő utak jövőképeről szóló Újjáéledő sugárutak 2030, és az Újjáéledő rakpartok 2030 programoknak is fontos részét képezi az érintett területen a villamosvonalak fejlesztése.

A megváltozó törekvések ellenére Budapest közlekedési infrastruktúrája sok helyen ma is a korábbi szemlélet maradványait őrzi, hiszen a teljes közlekedési rendszer átalakítása évtizedeket vesz igénybe.

A BUDAI FONÓDÓ VILLAMOSHÁLÓZAT

Sokszor elegendő az egykor volt vágánykapcsolatok újbóli kiépítése ahhoz, hogy egy, a korábbinál sokkal rugalmasabb, sokkal több különböző utazási igényt kiszolgáló hálózatot lehessen kiépíteni.

A fejlesztésnek köszönhetően a budai villamosvonalak több évtized után újra egységes hálózatot alkotnak. Észak-déli irányban egész Budát átszelő, átszállásmentes vonalak jöttek létre, felújították a korábban is meglévő vágányok egy részét, és több helyen, például a Frankel Leó úton átfogó köztér megújítás és zöldítés is történt.

AZ 1-ES VILLAMOS REKONSTRUKCIÓJA ÉS MEGHOSSZABBÍTÁSA

Az 1-es villamosvonal kiépítése Budapest egyik legfontosabb, ütemezetten megvalósuló projektje volt, mai hossza 1984 és 2019 között épült ki. Jelenleg a város leggyorsabb villamosjárata: nagyobb átlagsebességgel halad, mint az M1-es metró.

A legutóbbi, 2019-ben befejezett hosszabbítás is beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Az immár az Etele út menti lakótelepet és Kelenföld vasútállomást is elérő villamosok forgalma – a gyorsabb, kiszámíthatóbb közlekedésnek és a kevesebb átszállásnak köszönhetően – jóval nagyobb, mint a korábban erre közlekedő buszoké volt. A vonal felújítását és meghosszabbítását több szakaszon átfogó köztérrendezés kísérte, valamint füvesített szakaszokat alakítottak ki.

FONÓDÓ VILLAMOSHÁLÓZAT

AZ EDDIGI FEJLESZTÉSEK MÁR SZÁMTALAN POZITÍV VÁLTOZÁST HOZTAK A VÁROS ÉLETÉBEN, DE A MUNKA NAGY RÉSE MÉG HÁTRA VAN. ÚJ KAPCSOLATOKAT KELL LÉTREHOZNI A VILLAMOSHÁLÓZATON BELÜL ÉS EL KELL VINNI A VILLAMOST A NAGYOBB LAKÓTELEPEKRE.

Budapest közlekedésének jövőképét formáló két legfontosabb dokumentum, az Otthon Budapesten városfejlesztési stratégia és a Budapesti Mobilitási Terv is prioritásként kezeli a kötöttpályás közlekedés fejlesztését, a Fonódó villamoshálózat 2030 fejlesztési program ezekkel összhangban készült el. Az évtizedekre megfogalmazott, hosszú távú célokat prioritizáltan és ütemezetten valósítjuk meg.

Budapest élhetőségét érdemben javítani kell. Itt, a városon belül kell biztosítani azokat az előnyöket, amelyeket sokan az agglomerációban vélnek megtalálni. Lassítani, lehetőség szerint megállítani kell azt a szétterülést, ami mind Budapest, mind az agglomeráció települései számára urbanisztikai katasztrófát hoz. E komplex módon kezelendő kihívás megoldásához az egyik eszköz a fenntartható közlekedés fejlesztése, ennek részeként, gerinceként a villamoshálózat fejlesztése.

Budapest elkötelezett a kötöttpályás közlekedés fejlesztése mellett, folyamatosan növelni kell a villamos-

hálózat hosszát és átjárhatóságát, a járművek számát, és a modern, alacsonypadlós, légkondicionált szerelvények arányát a flottán belül. Ezzel párhuzamosan meg kell őrizni és fejleszteni kell a szolgáltatás magas színvonalát is.

Ezek a fejlesztési célok mind azt szolgálják, hogy a Budapesten közösségi közlekedéssel megtett utak száma, hossza, és legfőképp az összes utazáson belüli részaránya növekedjen. Budapest XXI. századi közlekedésének fő pillére a kötöttpályás közlekedés kell, hogy legyen, ideértve a villamoshálózatot felül természetesen a metróhálózatot, az állami fenntartású vasúti és HÉV közlekedést is.

Jelen program elemei két részre oszthatóak: a meglévő hálózat fejlesztését jelentő kisebb léptékű, de hatásukban jelentős beruházásokra, és a fonódó hálózat kialakítását is segítő új vonalszakaszok kiépítésére. Ezek mellett természetesen kiemelten fontos, hogy folytassuk a járműpark megújítását és új villamosok érkezzenek Budapestre.

Néhány kilométeres szakaszok megépítésével új közlekedési tengelyek hozhatóak létre. Ilyen például a Bajcsy-Zsilinszky úti vágányok visszaépítésével megszülető Újbuda-Újpest villamostengely és a Zuglót Angyalfölddel összekötő Észak-pesti fonódó. A már fonódó, rugalmasan alakítható hálózatokra jól csatlakoztathatóak a jelentősebb hosszabbítások. Ilyen a Budai fonódó II. üteme, a Duna-parti fonódó és a Dél-budapesti villamosgyűrű. A program része két további kiemelkedően fontos vonalhosszabbítás is: a 42-es villamos bekötése a Havanna lakótelepen át a Gloriett-telepig és a fogaskerekű meghosszabbítása a Normafaig, illetve a Széll Kálmán térig.

A fonódó hálózatokon az átszállások csökkenésével az utazási idő is csökken, tehermentesülnek a zsúfolt csomópontok, ami segíti az élhető városi terek kialakulását is. A rugalmas hálózat pedig zavar esetén alternatív közlekedési útvonalakat tud kínálni.

Ezek a fejlesztések jelentik a rugalmas, a mainál jóval több egymással fonódó villamosvonalat és átszállásmentes kapcsolatot tartalmazó budapesti villamoshálózat és Budapest jövőjét.



FEJLESZTÉSI PROGRAM



Beavatkozás a legfontosabb pontokon



Új villamosok Budapestnek



Észak-pesti fonódó Angyalföld és Zugló között



Újbuda-Újpest villamostengely



Havanna-Gloriett villamos



Dél-budapesti villamosgyűrű

2019 előtt részben vagy egészben alacsonypadlósított villamosvonal

2019-2023 között részben vagy egészben alacsonypadlósított villamosvonal

2030-ig részben vagy egészben alacsonypadlósítandó villamosvonal

Építendő villamosvonal

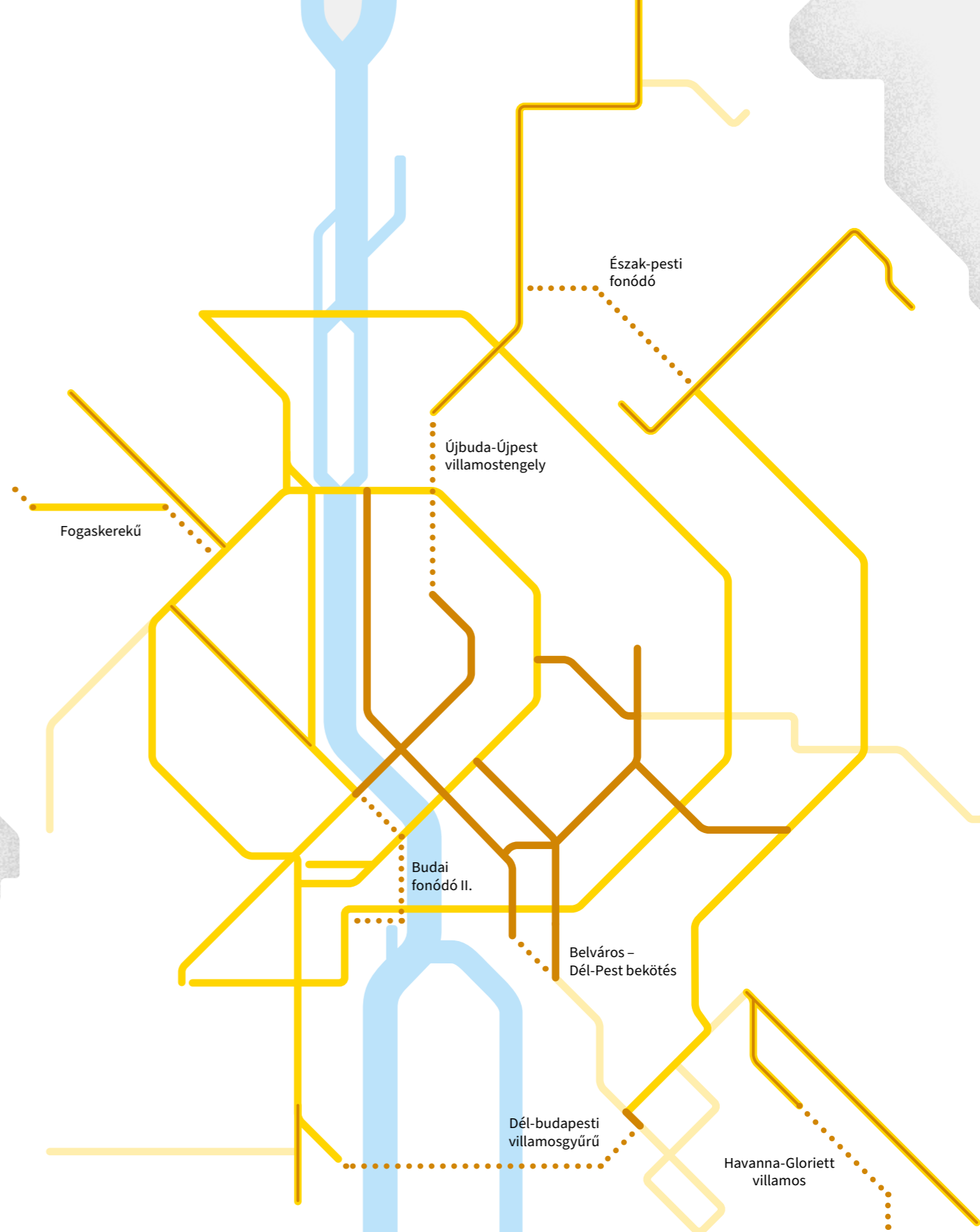
További villamosvonal



Budai fonódó II. ütem: a Duna-parti fonódó



A Hegyvidék villamosa: a fogaskerekű



Beavatkozás a legfontosabb pontokon

KISEBB LÉPTÉKŰ BEAVATKOZÁSOKKAL IS RENGETEGET LEHET JAVÍTANI A VILLAMOSOK KÖZLEKEDÉSÉN. EGY KULCSFONTOSÁGÚ VÁGÁNYKAPCSOLAT KIÉPÍTÉSE, A MODERN VILLAMOSOK KÖZLEKEDÉSÉT LEHETŐVÉ TEVŐ FEJLESZTÉSEK, VAGY A MEGÁLLÓK AKADÁLYMENTESÍTÉSE MIND JELENTŐS LÉPÉSEKET JELENTENEK.

Vannak vonalak, ahol a feltételek adottak az új villamosok fogadásához, de a legtöbb esetben műszaki fejlesztésekre van szükség ehhez. A 2020-21-ben érkezett CAF-oknak köszönhetően három olyan vonalon is átépítési kényszer nélkül, forgalomszervezési fejlesztéssel indultak el az új villamosok, ahol korábban csak magaspadlós járművek jártak.

Így már a 14-es villamos vonalán a Lehel tér és a Káposztásmegyeri lakótelep között, a 42-es villamosvonalon a Határ út és a Tulipán utca között, és a 69-es villamos vonalán a Mexikói út és az Újpalotai lakótelep között is rendszeresen közlekednek új villamosok.

A szintén ekkor érkezett hosszú villamosoknak köszönhetően nőtt az alacsonypadlós szolgáltatás aránya a meghosszabbított, több járművet igénylő 1-es villamos vonalán is.

Ahol akadálymentesítjük a peronokat, rendezzük a környezetet is: felújítjuk a zebrákat és lehetőség szerint fákat, cserjéket is ültetünk. Átgondolt forgalomszervezéssel elértük, hogy az 50-es és 56-os villamosok vonalán elvégzett fejlesztések lezárulta, az új villamosok bevezetése után is mindenkorábban érintett vonalon közlekedjenek CAF-ok.

Ott fejlesztünk, ahol a legnagyobb hatást lehet elérni: a Haller-delta megépítése például egyszerre tett lehetővé azonnali hálózati fejlesztéseket, és készítette elő a CAF villamosok jövőbeli érkezését.

Mindeközben folyamatosan készítjük elő, és évről évre ütemezetten valósítjuk meg a szükséges beavatkozásokat, hogy a következő években érkező CAF villamosok minél több vonalon közlekedhessenek.

AKADÁLYMENTESÍTETT PERONOK

Az alacsonypadlós villamosokról egyszerűbb a le- és felszállás, de a teljes akadálymentességhez a legtöbb esetben szükséges a peronok átépítése is. Ez segítséget jelent a babakocsival közlekedőknek, az időseknek, fájós lábúaknak, nehéz csomagot cipelőknek is.

ÁRAMELLÁTÁS FELÚJÍTÁSA

Ugyan kevésbé látványos, ám legalább annyira fontos – és költséges – a háttérinfrastruktúra fejlesztése is. A CAF villamosok a korábbi járművekhez képest magasabb áramfelvételt igényelnek. Ahol a korábbi tápkábelhálózat ezt nem képes kiszolgálni, ott az áramellátás fejlesztésre van szükség.

VÁGÁNYFELÚJÍTÁS

A legtöbb villamosvonal nem alkalmas arra, hogy előzetes műszaki beavatkozás nélkül rendszeresen CAF villamosok közlekedjenek rajta. A szükséges beavatkozásokat 2022-23-ban már elvégeztük az 50-es és az 56-os villamos vonalán is.



Fotó: magyarepitok.hu

HALLER-DELTA

A Pesti fonódó villamoshálózat kulcsfontosságú, elsőként megépített eleme a 2020-ban elkészült új vágánykapcsolat a Haller utca és a Soroksári út között. Ahogy sok más esetben, itt is arra volt szükség, hogy egy korábban létezett, de a villamoshálózatok visszafejlesztése során megszüntetett hálózati kapcsolatot hozzunk létre újra.

A Boráros tér irányába kanyarodó vágálynak köszönhetően két új járatot is indíthattunk: a Pesterzsébetet a belvárossal összekötő 2B és a Jászai Mari tér – Keleti pályaudvar között közlekedő 23-as villamost.

56-OS VILLAMOS

Ahhoz, hogy Hűvösvölgyben, Budafokon és a Krisztina körúton is megjelenhessenek az új villamosok, több fejlesztést hajtottunk végre a vonal déli és északi szakaszán is. Ezeknek köszönhetően 2023 ősze óta az 56-56A villamosok legalább fele minden időszakban alacsonypadlós, a teljes akadálymentesítéshez pedig további munkákat készítünk elő.



50-ES VILLAMOS

A több nagy méretű lakótelepet is érintő, majd a kertvárosba megérkező 50-es vonalon az elmúlt években több ütemben elvégzett felújításnak köszönhetően, 2022 szeptembere óta a villamosok fele minden időszakban alacsonypadlós.



Új villamosok Budapestnek

BUDAPEST VILLAMOSKÖZLEKEDÉSÉT A KÖVETKEZŐ ÉVTIZEDEKBEN A CAF FLOTTA FOGJA MEGHATÁROZNI, MELYNEK ELSŐ DARABJAI 2015 ÓTA SZÁLLÍTJÁK AZ UTASOKAT BUDAPESTEN. A LEGÚJABB, 2020-21-BEN MEGÉRKEZŐ 26 VILLAMOSON FELÜL A FŐVÁROS TOVÁBBI 51 VILLAMOST RENDELT MEG, AMELYEK A KÖVETKEZŐ ÉVEKBEN MÁR FORGALOMBA IS ÁLLHATNAK.

A spanyol gyártóval 2014-ben kötött szerződés maximum 124 CAF villamos rendelését tette lehetővé. Először 47 darab villamos állt forgalomba, majd – a nagyon kedvező – opciós szerződés újabb részletének lehívásaként további 21 rövid, és 5 hosszú villamos érkezett 2020-21 folyamán.

Ezeknek a villamosoknak és az elmúlt években a legfontosabb pontokon történt beavatkozásoknak, valamint az átgondolt forgalomszervezésnek

köszönhetően öt új vonalon jelentek meg a CAF villamosok.

Lehetőségünk volt további 51 villamos megvásárlására. Ebből a Főváros 2022-ben megrendelt 20 rövid villamost, majd 2023-ban további 31-et, ezen belül 26 rövid és 5 hosszú járművet. A CAF flotta így teljessé válik, a szerződésben szereplő maximális számú villamos megérkezik Budapestre. A megrendelést a Fővárosi Önkormányzat az Európai Unió forrásából finanszírozza,

a Főváros és a Kormány közötti megállapodásnak köszönhetően. Az új villamosok 2024 és 2026 között fokozatosan állnak majd forgalomba.

Ennek a beszerzésnek köszönhetően a jövőben több vonalon nő vagy 100%-ossá válik az alacsonypadlós villamosok aránya. A jelenleg is részben CAF villamosokkal kiszolgált vonalak mellett a 2-es (vagy a 23-as), a 24-es, az 51A, a 62-es és a 62A vonalakon is megjelenhetnek az alacsonypadlós villamosok.

MEGÚJULÓ KOCSISZÍNEK

Az új járművek beszerzéséhez kapcsolódóan a kocsiszínek fejlesztése is szükségessé vált. A Budafoki kocsiszín teljeskörű felújítása 2018-ra készült el, európai uniós forrásból. Itt csenget álmában a CAF villamosok jelentős része, több mint negyven jármű.

A gyártás alatt lévő új villamosok érkezése jelentős fejlesztéseket igényel a Száva, az Angyalföld és a Ferencváros kocsiszíneiben, valamint az érintett vonalakon. Ezen fejlesztések költsége is jelentős részben európai uniós forrásból biztosítható.

164

ALACSONYPADLÓS VILLAMOS

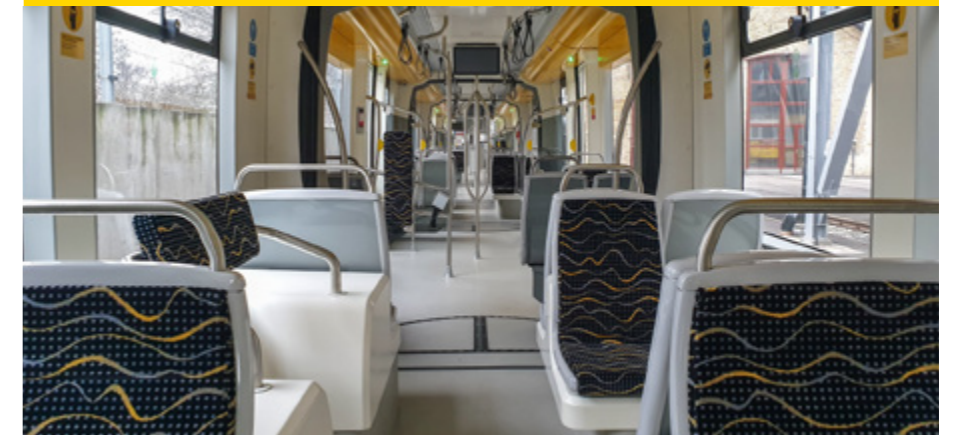
40 Combino

124 CAF

CAF URBOS 3

Budapest legmodernebb villamosai alacsonypadlósak, korszerű utastájékoztató rendszerrel és légkondicionálóval rendelkeznek. Fékezéskor a mozgási energiát árammá tudják alakítani, és vissza tudják táplálni a hálózatba. Megjelenésük illeszkedik a budapesti hagyományokhoz.

Az 55,9 méteres változat a világ leghosszabb villamosa, 345 férőhellyel, ebből 81 ülőhellyel rendelkezik. A 34,2 méter hosszú változat 200 férőhellyel, ebből 46 ülőhellyel rendelkezik.



Újabb 5 vonalon jelennek meg a CAF-ok

Rövid CAF jelenleg

2024-2026 között érkezik

Hosszú CAF jelenleg

2024-2026 között érkezik

56

+46

17

+5

Észak-pesti fonódó

AZ ANGYALFÖLD ÉS ZUGLÓ KÖZÖTTI ÚJ SZAKASZ LÉTREHOZÁSÁVAL A 3-AS VILLAMOS JOBB HÁLÓZATI KAPCSOLATOKKAL RENDELKEZŐ VÉGÁLLOMÁST KAP, EGYSÉGESSÉG VÁLIK A TÉRSÉG DARABOLT HÁLÓZATA, MIKÖZBEN RÁKOSRENDEZŐNÉL ÚJ TÖMEGKÖZLEKEDÉSI CSOMÓPONT JÖN LÉTRE.

A 3-as villamos Mexikói úti végállomása a mai közlekedési, városfejlesztési igényeket már nem szolgálja ki megfelelően. A mai városhasználat a nagy méretű csomópontok helyett a vonalak összekötését, egymással átfedő járatok kialakítását kívánja.

A Mexikói útnál találkozik az M1-es metró, az 1-es, 3-as és 69-es villamos, a 70-es és a 74-es troli, de úgy, hogy valójában a legtöbb megálló között nehézkes az átszállás, nagyok a távolságok. A megoldás részben a végállomás fejlesztése, részben a 3-as villamos kiszabadítása a Mexikói úti zsákvágány-

ból úgy, hogy fontos kapcsolatai miatt közben a Mexikói úti végállomás is megmarad. A 3-as villamos továbbvezetése egy Rákosrendező fölötti új felüljárón keresztül képzelhető el, így eléri a 14-es villamos vonalát az angyalföldi Béke térnél. Ezzel új kapcsolat jön létre Zugló és Angyalföld között. A 14-es villamos vágányain keresztül az Újbuda-Újpest villamostengely és a Róbert Károly körúti 1-es villamos vonala is elérhetővé válik, így egy új fonódó hálózat jön létre Pest északi részén. A villamos terveit a Budapest Fejlesztési Központ készítette a Főváros közreműködésével.

Az új felüljáró lehetőséget biztosít Rákosrendezőnél egy intermodális csomópont kiépítésére. A terv összefügg a Városliget autómentesítésével is. Megújul, élhetőbb és zöldebb lesz a Szegedi út és a Nagy Lajos király útja érintett szakasza.

A villamos fejlesztése a helyi igények miatt is fontos, hiszen az új pálya mentén jelentős mennyiségű lakóépület, fontos egészségügyi, sport és közigazgatási

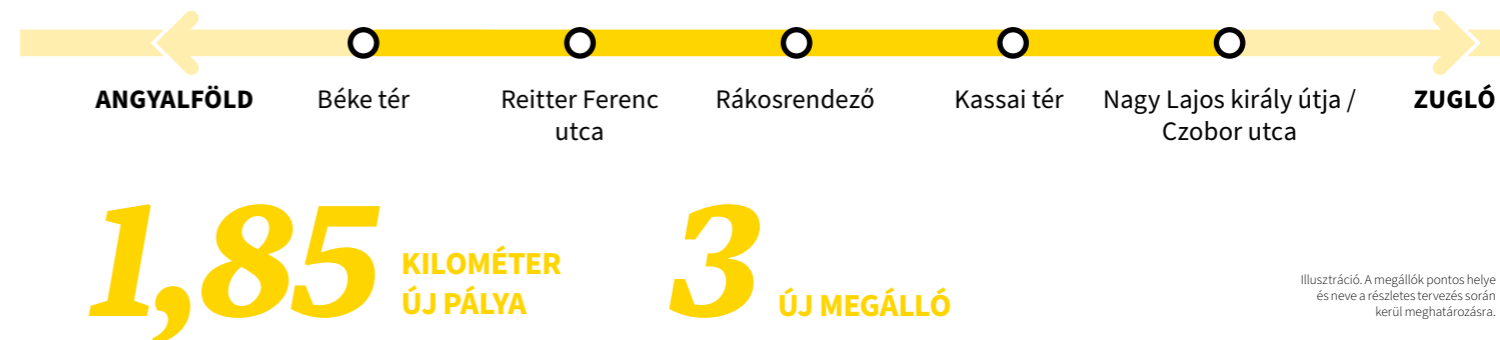


RÁKOSRENDEZŐ

A villamosfejlesztés a rákosrendezői, aktívan használt vasúti terület mellett elterülő, városnegyednyi méretű, alulhasznosított barnamezős terület megújulását is támogatja. A városfejlesztés szempontjából kedvező, hogy a jövőben itt megvalósuló fejlesztést megelőzően már rendelkezésre áll a magas színvonalú közösségi közlekedés, ideális városfejlesztési szituáció jön létre.



intézmény található. A hálózati kontextust vizsgálva érdemes kiemelni, hogy a felújított, akadálymentes, de mind a két végén csonka 3-as villamos szerepe a gyűrű irányú közlekedésben jelentősen megnő. Ezt az új tengelyt a későbbiekben el fogja érni a felújított és meghosszabbított M1-es metró is.



Illusztráció. A megállók pontos helye és neve a részletes tervezés során kerül meghatározásra.

Újbuda-Újpest villamostengely

A BUDAPESTI VILLAMOSHÁLÓZAT EGYIK LEGNAGYOBB VESZTESÉGE A BAJCSY-ZSILINSZKY ÚTI VÁGÁNYOK FELSZEDÉSE VOLT 1980-BAN, EZZEL UGYANIS SÚLYOSAN SÉRÜLT A HÁLÓZAT ÁTJÁRTHATÓSÁGA. EZT A HIÁNYT PÓTOLNI KELL, LÉTRE KELL HOZNI BUDAPEST EGYIK LEGFONTOSABB VILLAMOSTENGELYÉT.

4,66
KILOMÉTER ÚJ PÁLYA

6
ÚJ MEGÁLLÓ

A vonal felszámolásakor úgy gondolták, hogy nincsen szükség kötött-pályás közlekedésre a felszínen, az épülő metró ki tudja szolgálni az itteni forgalmat. Ez azonban súlyos tévedés volt, amit ki kell javítani.

Az átszállások miatt sokaknak nőtt az utazási ideje, a Deák tér, a Nyugati tér is túlterhelt csomópontokká váltak, miközben a Bajcsy-Zsilinszky út és a Váci út is „belvárosi autópályává” silányult.

A Deák Ferenc tér és a Lehel tér közötti szakaszon újjáépülő villamosvonal kettős hasznot hoz. Segíti az érintett szakasz revitalizációját és fontos hálózati kapcsolatot hoz létre észak-déli irányban a pesti villamoshálózatban, miközben csökkenti a csomópontok terheltségét.

A beruházás nem csak a belvárost érinti – a teljes vonalon megújulnak a megállók és azok környezete is.

A metróénál sűrűbb megállókiosztás ideális a helyi, belvárosi forgalomhoz, miközben az itt közlekedő villamosok értékes átszállásmentes kapcsolatot jelentenek majd mind észak-pesti, mind dél-budai irányba. A villamostengely járatai mind a négy metróvonalhoz csatlakoznak és elérik az ország legforgalmasabb pályaudvarát, a Nyugatiat. A villamosfejlesztés elképzelhetetlen a Nyugati téri felüljáró elbontása nélkül.

Ezt a kérdést szakmai és politikai konszenzus övezi. A villamosvonal tervét tartalmazza az M3-as metró feletti utak fejlesztéséről szóló Újjáéledő sugárutak 2030 program is. A Nyugati tér teljes körű megújítása és humanizálása fontos városfejlesztési feladat. A ma szinte faltól falig betonozott csomópontot fásított, gyalogosbarát térré alakítjuk, ahol jó találkozni, és a látványt a felüljáró helyett a Nyugati pályaudvar és a Nagykörút épületei uralják.

ÚJPEST

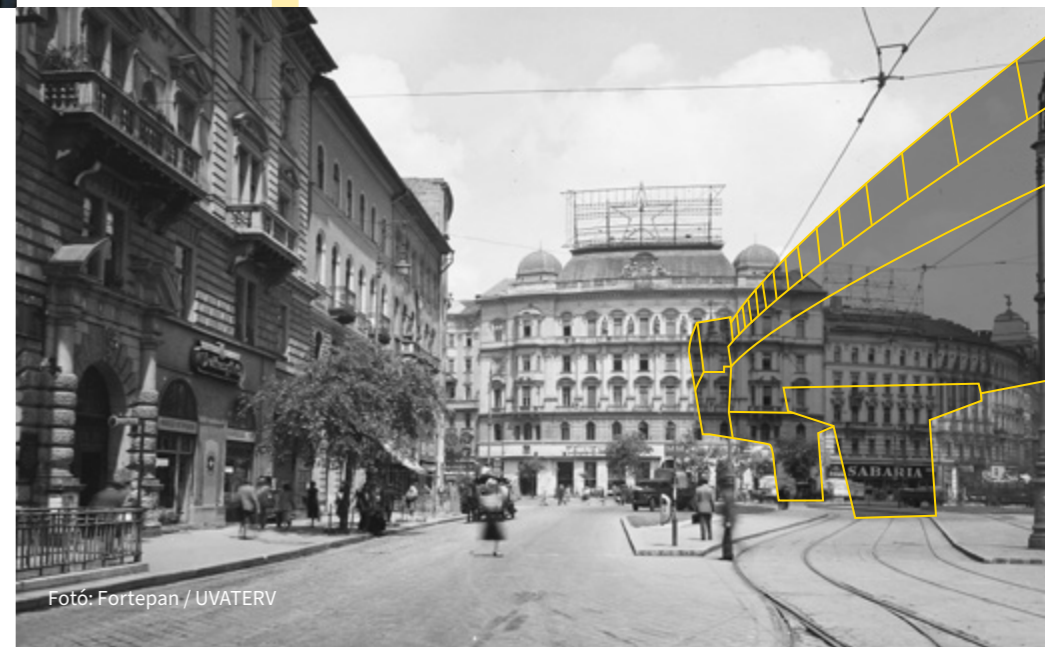
ÚJ KAPCSOLATOK

A Deák Ferenc teret három villamosvonal éri el: a budafoki Városház térről érkező 47-es, a Savoya parktól érkező 48-as és a Kelenföld vasútállomás felől érkező 49-es. A hiányzó szakasz északi oldalán, a Lehel téren a Káposztásmegyeri lakótelep felől érkező 14-es villamos végállomása található. A létrejövő villamostengely legnagyobb hálózati értékei a teljes belváros átszállásmentes elérése és az új, mindkét irányból átszállásmentesen elérhető kapcsolatok.

A BELVÁROSI MEGÁLLÓK

Új megállókat hozunk létre (az egymástól nagyobb távolságban lévő) metrómegállók között és értelemszerűen a metrómegállóknál is. A megállóknál új zebrák is létesülnek, amelyek segítik a biztonságos, akadálymentes közlekedést, élénkítik a városi életet. Revitalizációs szempontból a legfontosabb a Váci úton tervezett megálló, ezen az útszakaszon ugyanis alig van felszíni közlekedés. A Nyugati téren két új megálló is létesül a Nagykörút két oldalán, hogy a kiemelkedő nagyságú utasforgalom úticéltől függően el tudjon oszlanı és minimalizálhatóak legyenek az átszállási távolságok.

Illusztráció. A megállók pontos helye és neve a részletes tervezés során kerül meghatározásra.



Fotó: Fortepan / UVATERV

Budai fonódó II. ütem: a Duna-parti fonódó

A BUDAI FONÓDÓ HÁLÓZAT KÖVETKEZŐ ÜTEME EGY ÚJ VONAL ÉPÍTÉSÉT JELENTI DÉLI IRÁNYBA, AMI ELÉRI A SZENT GELLÉRT TÉRTŐL KEZDŐDŐ EGYETEMI NEGYEDET, AZ INFOPARKOT ÉS A KOPASZI-GÁT KÖRNYEZETÉBEN KIÉPÜLŐ ÚJ, VEGYES FUNKCIÓJÚ VÁROSRÉSzt IS.

1,6
KILOMÉTER
FÜVESÍTETT SZAKASZ

A Budai fonódó villamoshálózat első ütemének kiépítése infrastrukturális fejlesztést csak Buda északi részén jelentett, de délen is jelentős hatása volt a hálózatra. Az új, Duna-parti vonalon közlekedő villamosok a Szent Gellért téren kialakított vágánykapcsolatnak köszönhetően észak felé Óbuda irányába, valamint a Szabadság hídon át a Deák Ferenc tér, és a Bajcsy-Zsilinszky úti vágányok

megépülte után Újpest, Káposztásmegyer irányába is tovább tudnak majd haladni.

A villamosvonal megépítése magas színvonalú közterületfejlesztést is jelent. A Műegyetem rakparton és a Pázmány Péter rakparton jelentősen csökken az autóforgalom és a burkolt terület aránya, javulnak a kérempározás feltételei. A Műegyetem

központi épülete előtt reprezentatív tér jön létre. A Budafoki úti végállomástól a későbbiekben lehetőség nyílik egy déli irányú vonalhosszabításra a Budafoki úton.

A villamosok – ahol lehetséges – füvesített pályán futnak, és egységes, új fasor jön létre. A vonal terveit a Budapest Fejlesztési Központ készítette a Főváros közreműködésével.

3
KILOMÉTER ÚJ PÁLYA

7
ÚJ MEGÁLLÓ

BELVÁROS / ÓBUDA

Szent Gellért tér

Bertalan Lajos utca

Petőfi híd

Magyar tudósok körútja

Pázmány Péter sétány

Nádorkert vasútállomás

Budafoki út

MŰEGYETEM A BME bejárata előtt reprezentatív, a helyszínhez méltó köztér jön létre, ami a Duna felé is kapcsolatot biztosít. A több mint 20 ezer hallgatóval rendelkező egyetem a Bertalan Lajos utcánál új villamosmegállót kap, valamint az egyetem megközelíthetőségét javítja a rakparton kiépülő Szent Gellért tér és Petőfi híd megálló is.

INFOPARK A rendszerváltás után a meg nem valósult világkiállítás központi helyszínének kijelölt területen több ezer embernek munkát adó irodanegyed és szintén napi szinten több ezer hallgatót fogadó egyetemváros jött létre, aminek a jelentős része a mai napig nem kapta meg a szükséges közösségi közlekedési kapcsolatokat. Az új vonalon létesítendő két megálló a terület jelentős részéről kényelmesen elérhető.

BUDA-PART A Buda-part Budapest jelenleg leggyorsabban növekvő városnegyede. A negyed, a kerület és az egész város elemi érdeke, hogy az itt élő, dolgozó több tízezer (tervezetten 30.000) ember minél nagyobb arányban a közösségi közlekedést válassza. Ehhez magas minőségű, fontos hálózati kapcsolatokkal rendelkező, nagy kapacitású vonalakra van szükség.

Illusztráció. A megállók pontos helye és neve a részletes tervezés során kerül meghatározásra.





Havanna-Gloriett villamos

A 42-ES VILLAMOS TERVEZETT ÚJ SZAKASZA ÁTSZELI A HAVANNA-LAKÓTELEPET, ELÉRI A SZENT LŐRINC LAKÓTELEPET ÉS A GLORIETT-TELEPET IS. AZ ÚJ VILLAMOS, ÉS A VONAL MENTÉN MEGÚJULÓ ZÖLDFELÜLETEK, AKADÁLYMENTES UTAK SORA AZ EGÉSZ VÁROSRÉSZ SZÁMÁRA KOMOLY FEJLŐDÉST JELENT.

2,7
KILOMÉTER ÚJ VONAL

Budapest egyik legrövidebb villamosvonal, a jelenleg is létező, részben CAF villamosokkal kiszolgált 42-es villamos a kispesti Ady Endre úton ingázik a Határ út és a Tulipán utca között. A Havanna lakótelepet és a Gloriett-telepet magas kihasználtságú autóbuszok szolgálják ki. Ezek a járatok a közúti forgalomban haladnak, mivel az utak többnyire egy sávosak, így buszsáv kialakítására nincs lehetőség.

Emiatt a buszok érzékenyek a forgalmi zavarokra is. A tervezett hosszabbítás gyakorlatilag megduplázza a vonal hosszát. Az új megállók jelentős terhet vesznek le a térség buszközlekedéséről. A fejlesztés keretében a meglévő szakasz felújítása, akadálymentesítése is megtörténik.

Az Ady Endre út Kispeszt fontos főutcája, a villamos biztosítja az itteni intéz-

mények elérhetőségét, és az út vonzáskörzetében elhelyezkedő lakótelep, a Wekerletelep és Kispeszt kisvárosias, kertvárosias részeinek elérhetőségét, de nem lépi át a kerülethatárt.

Jelentős tervezői feladat a lajosmizsei vasútvonal keresztesítésének kiépítése. A XVIII. kerületbe átvezetett, meghosszabbított villamosvonal mentén megújulnak az közterületek, ami

nagy mértékben elősegíti az érintett lakótelepeken a városi élet fejlődését. Különösen igaz ez a Havanna lakótelepre, ahol a lakótelepet kettészeli, a fejlesztés keretében megújuló központi úton fog haladni az új villamosvonal.

A villamos segíti a kerületi alközpontok fejlődését, jelentős gyalogosforgalmat vonz a megállók térségébe, miközben emeli az érintett területek presztízsét.

HATÁR ÚT

HAVANNA LAKÓTELEP

SZENT LŐRINC LAKÓTELEP

GLORIETT-TELEP

HAVANNA LAKÓTELEP A Havanna lakótelepen ma körülbelül 17500 ember él. A közösségi közlekedést ma csak zsúfolt buszjáratok jelentik, a legközelebbi villamosvonal, az 50-es, csak a lakótelep északi végében álló pár háztól van kényelmes gyaloglási távolságon belül.

A villamos a negyed közepén haladó Barta Lajos utcán fog haladni. Ez a lakótelep fő közlekedési tengelye, erről közelíthető meg a közösségi ház, a templom, az oktatási intézmények és a közelmúltban fővárosi támogatással felújított piac is.

SZENT LŐRINC LAKÓTELEP A Havanna lakótelepet a Szent Lőrinc lakótelep követi. Itt a Kinizsi Pál utca alkalmas a villamos továbbvezetésére. A Kele utca után a Margó Tivadar utcán vezetett vonal végül eléri a Gloriett-telepet, ahol a végállomás az erre már korábban kijelölt, szabadon tartott területen.

GLORIETT-TELEP A végállomás biztosítja a Gloriett-telep melletti üzletek megközelítését és közvetlen kapcsolatot biztosít a telep nyugati oldalán élőknek.

Illusztráció. A megállók pontos helye és neve a részletes tervezés során kerül meghatározásra.



Dél-budapesti villamosgyűrű

A FEJLESZTÉS CÉLJA, HOGY A VILLAMOS MÁR AZ ELSŐ FEJLESZTÉSI ÜTEMBEN ELÉRJE A PESTERZSÉBETI LAKÓTELEPET, PESTERZSÉBET VÁROSKÖZPONTJÁT ÉS A H6-OS (RÁCKEVEI) HÉV-ET, VALAMINT ÚJ VILLAMOS ÖSSZEKÖTTETÉS JÖJJÖN LÉTRE A GUBACSI ÚT ÉS A SOROKSÁRI ÚT KÖZÖTT. EZ ELŐKÉSZÍTI A CSEPELEN ÁT BUDAIG TARTÓ DÉL-BUDAPESTI VILLAMOSGYŰRŰ TOVÁBBI ÜTEMEIT IS.

3,2 KILOMÉTER
ÚJ PÁLYA

**BELVÁROS /
KÖBÁNYA**

BELVÁROS – DÉL-PESTI BEKÖTÉS

A térséghez kapcsolódó fejlesztés a 2-es és 51-es villamosok összekötése a Közvágóhídnál. Ez növeli a hálózat rugalmasságát, gyorsabbá teszi a Pesterzsébet és a belváros közötti közlekedést.

Gubacsi út/
Határ út

TOPÁNKA UTCAI LAKÓTELEP

A Topánka utcai vágány Pesterzsébet legforgalmasabb, legtöbb járat által érintett területéhez biztosít megbízható, nagy kapacitású, gyors kapcsolatot. Az első ütem megvalósítása tehát önmagában is szükséges beruházás. Az átépítés során humanizáljuk a csomópontot, elősegítve, hogy ne csak átszállási pontként, hanem valódi köztérként működjön.

János tér

Pesterzsébet,
városközpont

Pesterzsébet felső
HÉV-állomás

CSEPEL

DÉL-BUDA

A DÉL-BUDAPESTI VILLAMOSGYŰRŰ FOLYTATÁSA

A Csepel kapujáig meghosszabbított villamosvonal a későbbi fejlesztési ütemekben a Gubacsi hídon át Csepelre, majd onnan egy új hídon át a budai oldalig hosszabbítható, ahol becsatlakozik az ottani villamoshálózatba. Ezzel egy új, jó hálózati kapcsolatokkal rendelkező külvárosi villamosgyűrű jön létre.

Illusztráció. A megállók pontos helye és neve a részletes tervezés során kerül meghatározásra.

Pesterzsébet közösségi közlekedésének egyik legégetőbb problémája, hogy a Topánka utcai lakótelepet elkerülik a kötöttpályás közlekedési vonalak. Abszurd módon éppen az új lakónegyedek építéskor számolták fel részben a pesterzsébeti hálózatot, emiatt a forgalom jelentős részét buszok bonyolítják. Olyan fejlesztésre van szükség, ami egyaránt szolgálja a meglévő és a potenciális utazóközönység igényeit.

Ez első ütemben a Török Flóris utcai pálya kétvágányúsítását a Határ út és a Nagysándor József utca között, valamint a Török Flóris utcából kiágazó kétvágányú, a Topánka utcán a Helsinki útig tartó villamospályát jelenti. Ezzel Pesterzsébet központja és a Topánka utcai lakótelep közvetlen, átszállásmentes kapcsolatot kap a belvárossal, valamint faltölt falig megújul, zöldebb lesz a Topánka utca és a Török Flóris utca.

A Török Flóris utcai fejlesztésnek önmagában is jelentős a hálózati szerepe, mert az itteni vágányt több, külvárosi és belvárosi területek között kapcsolatot biztosító vonal is használja.

A Topánka utca végén új villamosvégállomás létesül, kapcsolódva a H6-os HÉV tervezett pesterzsébeti intermodális csomópontjához. Ezzel nem csak a Pesti fonódó villamoshá-

lózat újabb eleme készül el, hanem a leendő Dél-budapesti villamosgyűrű első üteme is.

A villamosgyűrű a későbbiekben új kötöttpályás kapcsolatot biztosít Csepel számára, majd egy új hídon keresztül a Budai fonódó villamoshálózat déli végébe csatlakozik.



A Hegyvidék villamosa: a fogaskerekű

A LEROMLOTT ÁLLAPOTÚ FOGASKERÉKŰT NEMCSAK FEL KELL ÚJÍTANI: LÉTRE KELL HOZNI AZOKAT AZ ÚJ KAPCSOLATOKAT, AMELYEKNEK KÖSZÖNHETŐEN VALÓS ALTERNATÍVÁT NYÚJTHAT A KÖZLEKEDÉSBEN A NORMAFÁRA LÁTOGATÓ KIRÁNDULÓKNAK ÉS A HEGYVIDÉK LAKÓINAK.

1,6 KILOMÉTER
ÚJ PÁLYA

A folyamatos karbantartások ellenére a fogaskerekű vasút (60-as villamos) tetszhalott állapotban van. Ennek fő oka a szigetszerű működés: a járat nem éri el a Széll Kálmán teret, ezért a kényyszerű átszállás miatt az utasok más lehetőséget keresnek úticéljuk eléréséhez. A Széll Kálmán tér felújításakor már számoltak a fogaskerekű bekötésével, a szükséges vágányhálózat és a peron is

rendelkezésre áll. Innen a Hűvösvölgy felé tartó villamosok vágányain és egy 200 méter hosszúságú, új építésű vágányszakaszon éri majd el a jelenleg működő vonalat.

Megszűnik a kényyszerű átszállás, csökken az eljutási idő, a közlekedés csendes és kiszámítható lesz. Ezzel a fogaskerekű magas minőségű alternatívát tud nyújtani a térség

lakóinak, és a kirándulóknak. A fejlesztéssel az előzetes számítások szerint az utasforgalom a jelenlegihez képest 80%-kal fog növekedni.

Szintén szükséges a fogaskerekű járműparkjának és infrastruktúrájának fejlesztése is annak érdekében, hogy az új járművek képesek legyenek közlekedni a vonalon.

A Széchenyi-hegyi végállomásától kiindulóan tervezett 1,4 kilométer hosszú új szakasz a Normafa közvetlen elérését és a Hegyvidék kirándulóhelyeit feltáró Gyermekvasúthoz való jobb átszállási kapcsolat biztosítását szolgálhatja.

A felső szakasz csak a zöldfelületek kiemelt védelme mellett valósulhat meg.



NORMAFA

Budapest legnépszerűbb kirándulóhelye, évente közel egymillió ember érkezik ide. Ez jelentős terhet ró a kerületre és a Normafa élővilágára is, ezért a közlekedési fejlesztések fontos célja kell, hogy legyen a látogatóforgalom egyenletesebb elosztása és az autóforgalom csökkentése. A fogaskerekű fejlesztése, a Széll Kálmán téri közlekedési csomóponttal és a Gyermekvasúttal való kapcsolat megteremtése ezt a célt segíti elő.

A FOGASKERÉKŰ

A fogaskerekűt egy magánvállalkozás építette a Svábhegyen egyre inkább szaporodó villák és az egyre népszerűbbé váló kirándulóhelyek kiszolgálására. 1874-ben nyílt meg, majd 1890-ben érte el mai végállomását. Az 1920-as években került a Főváros tulajdonába, ezután történt meg a villamosítása is. Mai működését az 1973-as felújítás és az akkor érkezett szerelvények határozzák meg. Az elmúlt években szakaszosan több vágányfelújítás történt. Ennek köszönhetően javult a pálya állapota és csökkent a zajterhelés.

Illusztráció. A megállók pontos helye és neve a részletes tervezés során kerül meghatározásra.



FEJLESZTÉS LÉPÉSENKÉNT

BUDAPEST JELENLEG 149 KILOMÉTERES, 36 VONALBÓL ÁLLÓ VILLAMOSHÁLÓZATÁNAK FEJLESZTÉSE FOLYAMATOS ÉS ÁTGONDOLT TERVEZÉST IGÉNYEL.

Egyetlen vonal tervezési, engedélyeztetési folyamata is évekig tart, nem is beszélve a tervezés és az építés jelentős költségéről, aminek a fedezetét szintén hosszas, jellemzően széleskörű együttműködést igénylő munka előteremteni.

Miközben a hosszú távú célok elérésén dolgozunk, számtalan kisebb beavatkozással lehet jobbá tenni a budapesti villamoshálózatot.

A Fonódó villamoshálózat 2030 programnak ezek is a részét képezik, hiszen hosszú távú gondolkodás nélkül a kisebb léptékű beavatkozások könnyen céltalanok lennének.

A Fonódó villamoshálózat 2030 programban bemutatott fejlesztések tervezési munkáinak és a kocsiszínekben szükséges fejlesztéseknek a jelentős részére Európai Uniós források biztosítottak,

de csak abban az esetben, ha a Kormány és az Európai Unió között megállapodás születik a források folyósításáról.

A kisebb léptékű fejlesztéseket a Főváros saját forrásból ütemezetten végzi.

A Budapestre érkező 51 új CAF villamos már gyártás alatt van, érkezésükkel párhuzamosan a következő években is fokozatosan zajlani fog az egyes vonalakon az alacsonypadlós, légkondicionált járművek részarányának növelése, új vonalakon való közlekedtetése.

A fejlesztési program teljesítése közben is szükséges a távolabbi jövőbe nézni, hiszen Budapestnek folyamatosan szüksége lesz új villamosokra és villamosvonalakra. A Budapest Mobilitási Terv 2030 ezért meghatároz olyan fejlesztéseket is, melyek részletes előkészítése a későbbiekben indulhat meg.



