



A világ leghosszabb villamosa

GONDOLTA VOLNA?

- Miskolcon éppen 111 éve indult az első villamosjárat, Budapest után másodikként az országban.
- Villamossal akár hétszer annyi ember is el tud jutni egy óra alatt úticéljához mintha autóba ülne a közlekedéshez.
- A villamos utasokra lebontva, ugyanakkora távolságon feleannyi energiát használ mint az autóbusz.
- A fővárosi „négyeshatos” villamos a világ legforgalmasabb járata. A legtöbb embert szállítja, naponta a legsűrűbb járatindulással.
- Az ötvenes évek végén Debrecenben hat villamosvonal is működött.
- A Budapesten működő 54 méter hosszú Combino a világ leghosszabb villamosa.
- Egy felmérés szerint a hétvégénként villamosozó angolok fele korábban autóval járt, és a villamos-fejlesztéseknek köszönhetően hagyja ma már otthon autóját.
- Az újonnan épült villamos vonalak akár 15 százalékkal is megemelhetik a környékbeli ingatlanok értékét.

www.kiksz.eu | E-mail: info@kiksz.eu | Ügyfélszolgálat: 06 40 638 638



Közlekedési
EXPO

villamos





Fapados villamos

Hány Lóerős VOLT az ELSŐ villamos?

A városok fejlődése a 19. században ugrásszerűen gyorsult, így a közlekedésben is változásokra volt szükség. Kezdetben a lóvasút jelentette a megoldást. Budapesten az első ilyen járat 1866-ban indult el, a mai Kálvin-tér és Újpest-Városkapu között. Alig több mint húsz évvel később azonban már a villamos energiával hajtott kocsik is megjelentek Budapesten. A nagykorúton a Nyugati pályaudvar és a Király utca között 1887-ben indult meg a Siemens & Halske gyártmányú kocsik közlekedése, így ez akár a mai 4-es 6-os villamos elődjének is tekinthető. A második világháború után a gépkocsik gyors terjedésével párhuzamosan csökkent a kötöttpályás közlekedés jelentősége egész Európában. Ekkor tucatszám szüntették meg a villamosvonalakat. Azonban manapság a városok nem bírják el a tömeges autóforgalmat, így a villamosközlekedés reneszánszát éli.

sínen vagyunk

Miskolc

2008-ban indult el a Zöld Nyíl projekt Miskolcon, amely több mint 37 milliárd forintból valósul meg, az Európai Unió támogatásával. A 2011-ig tartó fejlesztés során megújulnak a megállók: korszerű és kényelmes, akadálymentesített, fedett várókat és modern utastájékoztatói rendszert alakítanak ki. 2011-re a teljesen felújított 9,6 kilométeres nyugat-keleti irányú villamosvonal másfél kilométerrel hosszabbodik meg. A fejlesztésnek köszönhetően jelenleginél jóval gyorsabb és csendesebb közlekedésre lesz mód, és biztosítva lesz a kerékpárszállítás lehetősége is.

Debrecen

Idén Debrecen is nagy közlekedésfejlesztésbe kezd. A projekthez az EU és a Kormány együttesen mintegy 16 milliárd forint vissza nem térítendő támogatást nyújt. Debrecen városa az építkezéshez körülbelül 2 milliárd forintot biztosít. A beruházás keretében megépül a mintegy 7,8 km hosszú 2-es villamosvonal, valamint 18 új villamost is vásárolnak. Ezzel Debrecen tömegközlekedése új lendületet kaphat, még több ember számára tud majd reális alternatívát nyújtani az autózással szemben. A város közlekedése gyorsabbá, kiszámíthatóbbá és környezetkímélőbbé válik.

Szeged

Szeged lesz a villamos- és trolihálózattal legjobban ellátott vidéki város. Új és felújított vonalak, környezetbarát sínpályák és korszerű csomópontok létesülnek EU-s forrásból. A következő három évben szakaszosan újul meg Szeged szinte teljes villamos- és trolibuszhálózata, valamint 2-es számmal új villamosvonal létesül a Rókusi körúton. Jövő nyáron alakítják ki a Kossuth Lajos sugárút-Rókusi körút-Vásárhelyi Pál utca találkozásánál az új, jelzőlámpás körforgalmat.

Budapest

A fővárosban az Európai Unió támogatásával megvalósuló fejlesztés lényege, hogy a budai oldal a mai elszigetelt vonalak helyett egybefüggő villamoshálózatot kap, átszállásmentes kapcsolatokkal. A projekt az elkövetkező években több lépésben valósul meg. A budai, ún. „fonódó” hálózat fejlesztésének keretében összeköttetést teremtenek a Margit körút és a Batthyány tér között, így átszállásmentesen lehet majd utazni Óbudáról a Vízivárosba, a Moszkva tér felé, és Dél-Budára is.