



### FÉLTÁVNÁL A PAJZSOK

#### Hamarosan befejeződik az alagútépítés Budán

**A budapesti 4-es metró északi alagútépítő pajzsa után, amely néhány hete érte el a Szent Gellért téri állomást, a következő napokban a déli pajzs is megérkezik.**

Az északi pajzs már „betört” az állomásba, egészen pontosan az állomás részeként épülő peronalagútba. A déli pajzs néhány napon szintén eléri az állomást, de a betörés előtt még megépítik az állomás és a peronalagutak belső falazatát. Erre elsősorban biztonsági szempontok miatt van szükség. Ezzel a 4-es metró első, 7,5 kilométeres szakaszának az alagútjai 50%-os készütségűek lesznek, és lényegében befejeződik az alagútépítés a budai oldalon. A tervek szerint március közepétől már a Duna alatt dolgozhatnak a hatalmas gépmonstrumok. A folyó alatt várhatóan egy hónapig, 2009. április közepéig fog tartani a munka.



## „KÉREM, VIGYÁZZANAK: SZERELVÉNY ÉRKEZIK” Szállítják az új metrókocsikat Budapestre

A Budapesti Közlekedési Vállalat az új 4-es vonalra és a már működő 2-es vonalra is közel ugyanolyan szerelvényeket vásárol. A vonatokat az ALSTOM gyártja. Január végétől egy héten keresztül szállítják Magyarországra a 2-es metró vonalára gyártott prototípus Metropolis szerelvény kocsijait.

Egy szerelvényt, azaz öt kocsit szállítanak Budapestre, hogy megkezdhessék a szerelvények tesztelését. Az Alstom Transport a 2-es metró vonalára 22 darab, egyenként öt kocsiból álló szerelvényt, a 4-es vonalra pedig 15 darab, egyenként négy kocsiból álló metrószerelvényt gyárt, összesen 215 millió euró értékben. A Metropolis szerelvényekből a világ 45 városban több mint 3000 kocsit van forgalomban, amelyek naponta több tízmillió utast szállítanak. A szerelvények külseje és belső kialakítása mindig az adott város helyi igényeihez igazodik: a budapestiek a millenniumi földalatti, a kontinens első földalattijának küllemét idézik, természetesen XXI. századi műszaki színvonalon. Az utasok kényelmét többek között a beépített légkondicionáló, tájékozódását pedig a legmodernebb utas információs rendszer garantálja. A szerelvények egyterűek, azaz teljes hosszukban végigjárhatóak. A 4-es vonalra kerülő vonatok tervek szerint teljesen automatikus működésűek lesznek, így akár vezető nélkül is közlekedhetnek majd.



## **100% AKADÁLYMENTESÍTÉS** **Teljes akadálymentesítés a teljes vonalon**

**Budapest most épülő legújabb metróvonalára minden szempontból a XXI. század elvárásainak megfelelően épül. Ez nemcsak a legmagasabb szintű műszaki és technológia követelmények kielégítését jelenti, hanem azt is, hogy a metró megfelel a társadalom által támasztott elvárásoknak is.**

A 4-es metró minden állomása teljesen akadálymentesítve épül meg. A fogyatékkal élő emberek számára is sokkal könnyebbé, egyszerűbbé válik a metróhasználat. A mozgólépcsők mellett liftek is segítik majd a kerekesszékekkel, babakocsival, nagy csomaggal utazók közlekedését. A liftek az utcaszintről és az aluljáró szintről indulva szállítják majd az utasokat a peronszintre. A felvonók minden állomáson folyamatosan üzemelni fognak. A látássérültek közlekedését különleges, „tapintható és hangos” tájékoztató rendszerek segítik majd. Könnyebb lesz tájékozódni és közlekedni is. Ezek a rendszerek többek között megmutatják majd a mozgólépcsők haladási irányát illetve az érkező szerelvények ajtajának helyét is. A 4-es metró mindenki számára biztosítja majd a gyors, komfortos utazás lehetőségét. Az esetleges problémák azonnali megoldását térfigyelő rendszer fogja segíteni.



## **METRÓ4 – A ZÖLD VONAL** **Környezettudatos beruházás**

**A 4-es metró nem csak színében lesz zöld. A metróberuházásról teljes joggal elmondható, hogy minőségében is „zöld” beruházás. Nemcsak azért, mert a megépülő vonal önmagában számos káros környezeti tényező (zaj, szmog, dugók) csökkenését hozza majd magával, hanem azért is, mert már most az építkezés szakaszában is rendkívüli figyelmet kap a környezetvédelem.**

A Gellért téri hőforrások védelmében civil kezdeményezésre például megváltoztatták a metró eredeti nyomvonalát, hogy biztonságos távolságba kerüljön az alagút a termálvizektől. A hőforrásokat több tucat szonda és egy 300 méter mély figyelőkút is folyamatosan ellenőrzi. Az építkezés során a legmodernebb technológiával több tucat védet fát ültettek át a szakemberek, hogy az állomások építése közben ne kelljen azokat kivágni. A Rákóczi téri állomás egy része például, azért épül bányászati módszerrel a föld alól, hogy a felszínen lévő védet platánfákat megóvják a metróépítők.

A majdani szerelvények a legkorszerűbb technológia segítségével fogják hasznosítani a fékezés során egyébként kárba veszendő energiát, ezzel is csökkentve az energiafelhasználást, azaz áttételesen a környezeti terhelést. Sőt, a szakemberek megkezdtek a metróban keletkező és eddig hulladéknak – energetikai veszteségnek – tekintett hő hasznosítási lehetőségeinek a vizsgálatát is.



## **NAPFÉNY A FÖLD ALATT** **Óriás üvegkupola a Tétényi úti állomás fölött**

**A 4-es metró egyik legkülönlegesebb állomása a budai oldalon a Tétényi úti megálló lesz, amellyel nemcsak tovább erősíti majd a terület központi jellegét, újabb kereskedelmi és szolgáltató létesítmények megjelenését eredményezve, de építészeti is egyedi és valóban emberközpontú megoldást kínál.**

Az állomásdoboz fölé egy hatalmas üvegkupolát építenek a szakemberek, a peronok természetes megvilágítást kapnak, így az utasok nappal, a föld alatt is természetes fényben közlekedhetnek. Az állomás egy park szélén található, a kerület legnagyobb lakótelepének központi részén. A megálló mintegy 15 méter mélyen épül meg, 6 mozgólépcső és 2 lift szállítja majd az utasokat.