

Metró4: „zöld” vonal

Kevesebb autó, kevesebb szmog

Az új metró nemcsak a térképeken lesz zöld színnel jelölve, nyomában javul majd a környezet állapota is, csökken a felszíni forgalom, a zaj- és levegőszennyezettség. A legtöbb zajt és szennyező anyagot a buszok és autók bocsátják ki. A metró csökkenti a felszínen közlekedő járművek számát, lerövidíti a város távolabbi pontjaihoz való elérést, s így lehetővé teszi, hogy kevesebb busz, autó és villamos szelje át az amúgy is zsúfolt belvárost s a túlterhelt Bartók Béla utat.

Az Etele téri végállomáshoz épülő P+R parkoló reális alternatívát kínál az autósok számára, hogy autó helyett metróval menjenek majd tovább, és így csökkenjen a városba beérkező autók száma. Mindez elsősorban az autópályákat valamint a sasadi, gazdagréti, budaörsi, törökbálinti autósforgalmat „csapolja” majd meg.

A metró az elővárosból érkező Volán-buszok és vonatok közönségének, egy-szeri átszállással nyitja meg a belváros felé vezető kaput. Azok, akik eddig az Etele téren buszra szálltak, ezután a metrót választják. A buszok sűrűsége, menetideje lecsökken, gyorsabbá és egyenletesebben közlekedővé válnak, hiszen a csökkenő autósforgalom miatt nem kell dugókon keresztül vánszorogniuk célpontjuk felé.

Az új metró minden szempontból reális alternatívát nyújt majd az autósoknak, új közlekedési minőséget is jelent. Esztétikus, tágas, levegős állomások várják majd az utazókat. A vonatok rendkívül gyorsan, akár 80 km/óra sebességgel is biztonságosan száguldnak. A szerelvények kényelmesek, korszerűek és légkondicionáltak lesznek. A metró csúcsidőben akár 90 másodpercenként is közlekedhet. Mindez pedig kényelmes, emberközpontú, vonzó közösségi közlekedést jelent. Reális alternatívát az autók helyett.



Csökkenő zajszint a felszínen és a föld alatt

A felszíni közlekedés zajos. A metró csökkenti a felszíni zajterhelést. A buszok erősen terhelik zajjal és szennyező anyagokkal környezetünket, míg a metró zárt térben halad, sem rezgés, sem por nem kíséri útját. A 4-es metró vonalán közlekedő új szerelvények kevésbé zajosak lesznek, mint a régi szovjet metrók, mivel zajvédelmüket több rétegben biztosítják, a sín, a sínt övező burkolatok, a falak zajszigetelő anyagokkal és technológiai megoldásokkal készülnek, a légrugózású, tárcsafékes új szerelvények e szempontból is a legkorszerűbbek. Így a szovjet gyártmányú metrók rakétaszzerű sívítása, acél féktuskóik csikorgása megszűnik majd az új vonalon.

Élhetőbb belváros

A metróállomások környékén a felszín is átépül. Több zöldterület, szép terek, a XXI. század elvárásainak megfelelő közlekedési csomópontok épülnek. A metró teremt alkalmat arra, hogy a belváros nagyobb részén legyen a gyalogosoké az utca. A Múzeum körúton például a jelenlegi két-két sáv helyett csak egy marad az autósoknak, a buszok és a troli is részben a villamospályán haladnak majd. A járda kiszélesedik, kellemesebb sétálóutca épül. A csökkenő autósforgalom mindenhol érezteti majd jótékony hatását.