



A 4-es metró építése az Etele téren

## AKADÁLYTALANUL

A 4-es metró tervezésénél figyelembe vették annak a lehetőségét, hogy adott esetben a vonalat bővíteni tudják. Ez igény szerint plusz lehetőségeket teremt a további fejlesztésre. Három, egymást nem kizáró irányban folytatódhat a metró. Pesten a Bosnyák tértől Rákospalota felé, Budán a Kelenföldi pályaudvartól Gazdagrét érintésével Budaörs irányába, illetve a Bocskai úti állomástól egy elágazással a Fehérvári úton át Budafokig elképzelhető a pálya meghosszabbítása.

Egy olyan nagy volumenű beruházás esetében, mint egy metró építése, elengedhetetlen, hogy biztosítsák az akadálymentes közlekedés lehetőségét. Ennek érdekében a felszínről lifteken közvetlenül a peronra érkehetnek meg a rászorulóok. A gyengén látók számára „tapintható és hangos” tájékoztató-rendszert alakítanak ki, ami megmutatja a metrószerelvények ajtajának helyét és a mozgólépcsők haladási irányát.

[www.kiksz.eu](http://www.kiksz.eu) | E-mail: [info@kiksz.eu](mailto:info@kiksz.eu) | Ügyfélszolgálat: 06 40 638 638



Közlekedési  
EXPO

metró





## a 4-es metró átalakítja BUDAPEST KÖZLEKEDÉSÉT

A Dél-Budáról Pestre tartó metró gondolata már 1972-ben felmerült, azonban az akkori elképzelés szerint Budafokot kötötte volna össze az Astoriával. Az Etele tértől a Keleti pályaudvar érintésével Bosnyák térig húzódó vonal egy 1996-os tanulmányban kristályosodott ki azzal a különbséggel, hogy abban a tervben a Bocskai úti megálló helyett a Kosztolányi Dezső térre terveztek állomást. Végül 2003. júliusában fogadta el a Parlament a „metrótvényt”, melyben rögzítik a kormány és a Főváros kötelezettségeit a metróépítés terén. Ezek alapján a 4-es metró teljes szakasza a többi metróhoz hasonlóan több lépcsőben készül el. Az első szakaszt – amely a Kelenföldi pályaudvartól a Keleti pályaudvarig tart – a tervek szerint 2011-ben adják át.

Összesen 14 állomást foglal magába a 4-es metró, melyből 10-et adnak át az első lépcsőben. Két metró csomópontot is kialakítanak, ahol közvetlenül lehet átszállni másik metróra. Az egyik állomás a Kálvin tér, mely a 3-as metróhoz biztosít közvetlen csatlakozási lehetőséget. A másik a Keleti pályaudvarnál található, mely a piros metró vonalát keresztezi. Mint ahogy a már meglévő három metróvonalat, úgy a 4-es metró is önálló színnel jelölik. A már használt sárga, piros és kék szín után a 4-es metró színe a zöld lesz.

A metró tervezésekor fontos tényezőnek tartották, hogy az alagút fúrása mellett az épülő állomások a felszínen is olyan képet mutassanak, melyek kifejezik az új metróvonal hangsúlyos szerepét a város életében. Ezért minden megállóhoz olyan felszíni építészeti megoldásokat kerestek, amely méltóan reprezentálja a metró és felpezsdíti az állomások környezetét is. Elég a Móricz Zsigmond körtéren már elkészült folyami kavics formáját öltő utcabútorokra gondolni, melyek fiatal formatervezők elképzelései alapján készültek.



A földalatti vasút építése

## 145 éve közlekedünk a FÖLD ALATT

A világ első földalatti vonalát 1863-ban adták át Londonban. Az 1896-os Millenniumra készült el a mi földalattink, így Budapest Európa második olyan városává vált, amely rendelkezett metróval. Igazi kortörténeti érdekesség, hogy 1973-ig a közlekedés iránya „balmenetes” volt, csak utána változtattak és tértek át a ma használt „jobbmenetes” üzemmódra.

A fővárosi metróhálózat jelenleg három vonalból áll, összesen 31,4 kilométer hosszúságú és 280 millió utast szállított 2006-ban, ami jól példázza a földalatti közlekedés jelentőségét Budapest életében. Az állomások közötti leghosszabb távolság a 2-es metró vonalán található. A Stadionok és Keleti pályaudvar közötti szakasz több mint 1700 méter. A legrövidebb szakaszt a Kodály körönd és Bajza utca között építették meg, itt a távolság kevesebb, mint 200 méter.