

Tapasztalatok az M2 metróvonal új biztosítóberendezésével

2013. december 8-án több hónapos csúszással üzemszerű forgalomra is bevezetésre került a kelet-nyugati metróvonal új, CBTC-rendszerű biztosítóberendezése. Számos hiányosság miatt menetrendszerű forgalom lebonyolítása nem lehetséges, amely az utasok részéről elégedetlenséget okoz.

A kelet-nyugati vonal új biztosítóberendezésének átadását eredetileg 2013. szeptemberére tervezték. Az új rendszer lényege a szerelvények és a pálya menti telepített berendezések közötti kommunikáció, amely alapján a vezérlő számítógép a vonatok helyzetének és a váltók állásának megfelelően határozza meg az egyes szerelvények sebességét. A vonat előtti szabad szakasz hosszát, az alkalmazható sebességeket a szerelvényre eljuttatja, így sokkal rövidebb követési idő, rugalmasabb forgalomszervezés érhető el. A berendezés alkalmas az automatikus vonatvezetésre, ez az alap üzemmódja is (a vezető csak felügyel, ellenőriz).

A rendszer üzembe helyezése óta az M2 vonalon nem volt menetrend szerű forgalom ennek főbb tünetei és okai a következők:

- egyes vonatok időszakonként nem alkalmasak a pályáról feladott jelek feldolgozására, azokat tévesen értelmezik, így a berendezés működésképtelen
- a rendszer által meghatározott sebességek számos esetben kisebbek a korábbi kézi vezetés esetén alkalmazottnál
- több alkalommal újra kellett indítani a berendezést, mert például nem egyezett a menetirányítói kezelőfelület és a telepített jelzők állása
- időnként nem lehetséges az ajtók kinyitása, ilyenkor egy szükség-üzemmódot kell kapcsolni, ami időigényes
- a vonatok korábban is tapasztalt hiányosságai továbbra is fennállnak (vezérlési hibák, fülkeajtó hiba) - így fordulhatott elő, hogy pótlásra alkalmas szerelvényt sem lehetett ma délutánra forgalomba állítani.

A Metróért Egyesület véleménye szerint számos, az üzemben előforduló helyzet nem kellő körültekintéssel lett meghatározva, illetve a tesztelés során nem került kipróbálásra:

- a felszíni szakaszon az ónos eső, havazás esetén automatikus üzemmód nem, csak felügyelt kézi vezetés alkalmazható; a hármas vonalon a hasonló problémát a csúszás- és felpörgés elleni védelem nélküli járműkonstrukció indokolja (az Alstomok ezeket tartalmazzák)
- a felszíni szakaszon ebben az esetben is számolni kell a szerelvény esetleges megcsúszásával, ez az Örs vezér tere állomásnál nincsen teljeskörűen kizárva; szélsőséges esetben előfordulhat, hogy a kocsiszínbe kiálló szerelvénybe a megcsúszó, Örs vezér terére érkező vonat beleütközik
- a vonatok egymás közötti minimális követési távolsága megcsúszás esetén nem ad kellő védelmet, a vonatok csúszásvédelmének alkalmasságát a keréklaposodások is megkérdőjelezzik
- az áthaladó vonatok menetrendjét a rendszer nem megfelelően tartalmazza, abban a Déli pályaudvarnál a peron mellett megállás is szerepel, indokolatlanul

A mai napon egy esetben az automatikus vonatvezetés üzemmódban közlekedő vonat nem állt meg a kijelölt helyen, a berendezés azt egészen a vágány végén lévő ütközőbakig vezette. Baleset szerencsére nem történt.

A sok menetkimaradás és a megnövekedett követési idő miatt nagy zsúfoltság tapasztalható, csúcsidőben 3-5 perces követés teljesen reálisnak mondható, a csúcsidőn kívül nem ritkán 10 perces intervallum is előfordul. A vonatok immár egy fős személyzetét számos atrocitás éri, több alkalommal lekopték a késett vonat vezetőfülkéjét az elégedetlen utasok.

A Metróért Egyesület álláspontja szerint - dacára az elhúzódó próbáknak - a

CBTC rendszer még nem alkalmas utasokkal történő tesztelésre, pláne alkalmatlan menetrend szerinti utasforgalom lebonyolítására. Reményeink szerint a BKV és a BKK igyekszik elkerülni azt a fiaskót, hogy a rendszer adottságaihoz igazított menetrenddel a több milliárdos beruházás ellenére rosszabb szolgáltatási színvonalat biztosít a kelet-nyugati vonalon.

***Metróért Egyesület - metroert.hu**