

2. Villamosok és Hévek

A városi „sárga” és a helyközi „zöldekről” esik most szó. A városi vonalból pont kéttucatnyi alapjárat (24) van, míg betétjáratból pont féltucatnyi (6) közlekedik Budapesten. Ahogy a metrók, úgy a villamosvonalak is rangsorolva vannak. Forgalom, típus és vonalvezetés (útvonal) szempontjából is. Mások az igények az 51-es és mások az 59-es járaton. Vonatkozik ez magára a járatra, az utazóközönségre, és a pályára is, amin az adott viszonylat közlekedik. Prioritás szempontjából előnyt élveznek a budai vonalak, valamint a pesti 2, 4, és 6-os viszonylatok. Itt tisztább, kulturáltabb, járművek közlekednek, jobb pályákon, mint hasonló társaik. Bár a villamospályák felújítását nem hanyagolták el annyira, mint a 3-as metróét, azért itt is vannak „lassan bandukoló”, katasztrófális pályákon imbolygó járatok. Ilyen például az 1-es és 3-as villamosok egyes szakaszai, amelyek függetlenül attól, hogy villamos körgyűrűként funkcionálnak, teljesen lepusztultak. Jó hír, hogy mindkét vonalon elkezdtek a felújítási munkálatokat, s várhatóan a 2014-es év folyamán folytatni is fogják. A többi vonal úgy-ahogy rendben van, aránylag kevés a lassújel a vonalakon. Ezek „kigyomlálása” (megszüntetése) folyamatosan adott munkát az elmúlt években is. Azonban nemcsak a pályák állapota befolyásolja a villamosok közlekedését, hanem a közlekedési lámpák, illetve a közúti forgalom is. A lámpák egy része –valamilyen rejtélyes okból- a fővárosban rosszul vannak beállítva a „tuják” részére. Mit kell érteni ezen? Azt, hogy sokkal hamarabb letiltanak (tilosat adnak), mint a közútnak, vagy az elleniránynak, sokszor 10-20 másodperccel korábban, ami a mai, gyors ajtóműködésű, jól gyorsuló villamosoknál teljesen felesleges, indokolatlan. Jó példa erre az 1-es villamos vonala, ahol a menetidőt kb. 8-10 perccel (!) lehetne csökkenteni, ha másfél évtized után végre vennék a fáradságot, és átprogramoznák a lámpákat. Nemcsak itt, másutt is. Egyelőre csak ígéretések formájában teszik ezt, megvalósítás nélkül.

Szót kell ejteni a járműparkról is, amely jelenleg 4 fő-, és 2 altípusból tevődnek össze. Az altípusok –a KCSV7-es, illetve a Tatra K villamosok- az eredeti típusok felújítása, korszerűsítése révén születtek. A legidősebbek villamosok a Ganz ipari csuklósokat 1967-78 között gyártották, szám szerint 152 darabot. Ebből az évek folyamán 30-at átépítettek, korszerűsítettek, 2-öt egyéb célra használnak, míg 16 darabot már leselejteztek. Így ők a főváros legidősebb, lecserelésre váró „sindőcögényei.” Nagyjából e sorozat második szériájával egyidősek a Hannoverből használtként vásárolt Tw6000-es kocsik, amelyek gyártási időpontjai 1974-78 közé esnek. A hazai típusnál jóval korszerűbbek, de azért nem árt ezek lecserelésére, pótlására is felkészülni 10-15 éven belül. 102 db fut belőlük.

Egy generációval fiatalabbak –de azért nem mai „csirkék”- az egykori Csehszlovákiából való Tatrák, amelyek 1980-84 között kerültek Budapestre, szám szerint 320 db. E típusból mintegy 80-at korszerűsítettek, s ezek mind Budán közlekednek. Jelenleg a Futár kijelzőit telepítik rájuk. A cseh kocsik kivonása reálisan 15-20 éven belül nem várható. Előttük vannak még a fentebb felsorolt típusok, s bár ezen kocsik mind magas padlósak, tehát a mai trendeknek nem igazán felelnek meg, selejtezésük, kivonásuk óriási összegeket emésztene fel. A 21. század technikáját az a 40 Combino villamos testesíti meg, amelyeket 2006-2007 folyamán vásároltak a Nagykörúti 4-6-os viszonylatokra. Modern technika ide vagy oda, azóta már többször kellett „besegíteniük” a korábban itt dolgozó Ganz ipari csuklósoknak, mi több, e sorok írásakor (2014. 03. hó) is mindennapos „vendégek” a körúton.

A villamosközlekedéssel alapvetően kevés a probléma és a botrány, üzemzavart általában felsővezeték szakadás, baleset (akár külső, villamos által nem érintett okból is, amikor a sérült járművek a sínre kerülnek), ritkábban műszaki hibákból adódnak. A villamos számos nosztalgia járművel gazdagodott az elmúlt években, amelyek nagyobb része alkalmanként közlekedik is, külön- vagy rendes forgalmi járat kocsijaként. A villamosok külseje messze nem kelt olyan lepusztult benyomást, mint a metrókocsiké, jól lehet, itt is vannak már régebben „kipingált” kocsik, amelyeken látszik az idő múlása, legfőbbképpen mattulás

formájában. A 30 járatból álló hálózaton 7 viszonylatban közlekednek Ganz-, 9 viszonylaton TW6000-es, míg 11 viszonylaton Tatra kocsik. A kombinók területe 2 viszonylatra korlátozódik mindössze, igaz, ezek szállítják a legnagyobb utasforgalmat (nagykörúti 4-6-os). Az esetenkénti vegyes üzemet most nem számoltam ide. A villamoshoz tartozik a Fogaskerekű vasút is, amely szigetüzemként működik Városmajor és Széchényi hegy között. A vonal a 60-as számot kapta, de inkább turisztikai jelentőségű, semmiképp nem illeszkedik a villamosvonal hálózatába. Járműparkja 14 db, 1973-ból való szerelvényből áll, lecserélése egyelőre nem szerepel a napirenden, meghosszabbítása a Moszkva térig viszont igen.

A másik legkevésbé problémás üzem, a Hév. A 4 vonalból álló elővárosi hálózaton (a csepelit leszámítva) 294 db, az egykori NDK-ból beszerzett Hév kocsi közlekedik. Sajnos elmondható, hogy a Hév-nél a szó szoros értelemben megállt az idő. Főként ami a kocsikat illeti. A „legfiatalabb” hév szerelvény is idestova 31. éve koptatja a síneket, míg a legidősebb minden bizonnyal meg fogja élni az 50. születésnapját 2015-ben... A hév szerelvények cseréje ugyanis még gondolat szintjén sem merült fel az elmúlt 15 évben. Csak papírra vetett (!) tervrajzok, gondolatok formájában álmodták meg az új kocsikat. Ez biztosítja, hogy még jó ideig nem nélkülözhetjük a régi matuzsálemeket.

A 4 vonal (kérdés, hogy a Csömöri vonalat is külön vonalként számolják, vagy a Gödöllőiből elágazóként) 2011-ben számjelzéseket kapott, így a szentendreiből H5-ös, a csepeliből és a ráckeveiből H6, H7-es, míg a gödöllői és csömöri hévekből H8, H9-es lett. Ezzel nagyjából minden gond megoldódott –gondolhatták az illetékesek a BKK-nál. A hév vonalakat teljesen ötletszerűen és átfogó koncepciók nélkül újítgatják fel, inkább külső körülmények hatására, semmint belsőből vezérelve. Természetesen itt is van prioritási sorrend: első helyen természetesen a szentendrei vonal áll, a második a csepeli, majd a gödöllői, míg a sort a ráckevei vonal zárja. Vonatforgalom sűrűség szempontjából is ugyanezt a sorrendet kapjuk. A szentendrei és a Csepeli hév vonalát részben, illetve teljes egészében felújították, a másik két vonal ezt csak részben mondhatja el magáról. Így pl. a gödöllői hév vonalon a mai napig fordított irányú (bal oldali) közlekedési rend van. Függetlenül az elmaradástól, a hév állomások és azok járművei (a szándékos rongálástól eltekintve) pozitív képet festenek magukról. A járművek tiszták, festésük olyan, mintha új lenne, vigyázó kezek óvják őket kívül-belül. A Hévek a legkulturáltabb képet alakítják ki magukról a BKV-n belül.