Metrók

Nem mondhatni, hogy nagy „metróépítő” nemzet vagyunk, pedig 1896-ban a kontinensen először nálunk nyílt meg a földalatti vasút, a mai M1-es vonal őse. Aztán 74 év múlva, 1970. április 3-án átadták a 2-es metró Deák tér- Fehér út közti szakaszát. Rá valamivel több mint két évre, 1972. Dec.22-től pedig már a Déli pályaudvarig metrózhattunk. A 3-as metró jelenlegi szakaszait 1970 és 1990 között építették, és adták át. Ha minden jól megy, Budapest 2014-ben új metróvonallal fog gyarapodni. Ha nem megy minden jól, akkor is gazdagodni fog, csak kérdés, mikor. 25 éve vár már a nép arra, hogy utazhasson a 4-es metrón, amely sok viszontagság, ígérgetés és mellébeszélés után végre megépült, egyelőre csak a Keleti és Kelenföldi pályaudvarok között, 7,8 km-es hosszban. Maga az építés, építkezés nem tartott tovább az átlagosnál, hat évet vett igénybe, igaz 17-et kellett várni arra, hogy egyáltalán elkezdjék… Ha a kisföldalattit nem tekintjük teljes értékű metróvonalnak, akkor lényegében 3 metróvonalunk lesz. E vonalak közös jellemzője, hogy a mind a hárommal kisebb-nagyobb problémák vannak, bár az is tény, hogy a média egyes eseteket túlzottan kiszínez, így nem tudni, hogy a hírekből mennyi a valóság és mennyi a „színezék”. Azt meg kell állapítanunk, hogy a metró a „mostohagyerek” szerepét tölti be a BKV-nál. Elég, ha rátekintünk a kocsik külsejére, hogy ez a megállapítás igazat nyerjen. A szovjet kocsik túlnyomó többségét évek, de az is lehet, hogy évtizedek óta nem fényezték le, korszerűsítésen pedig egyáltalán nem estek át, lényegében ma is ugyanúgy közlekednek, ahogy annak idején megkaptuk őket. A 2-es –piros színnel jelölt- vonalat 2004-2007 között teljeskörűen felújították, vagyis kicserélték a síneket, a betonaljzatot, a kábeleket. Az alagutat leszigetelték, s az állomásokat is korszerűsítették. Modernizálták a gépészeti berendezéseket, javítottak a világításon, illetve növelték a biztonságot is, például főszellőző rendszer, illetve vízködoltó berendezés kiépítésével. Az állomások többsége egységes arculatot kapott, s mindenhol látható, olvasható az állomás környékén lévő épületekről, nevezetességekről pár szó, illetve kép. A felújítást követően –az ígéretekkel ellentétben- a vonalon nem álltak forgalomba új szerelvények, hanem a régiek futottak tovább egészen 2013 májusáig. Azóta a vonal járműcseréje befejeződött, s az automata rendszer is kiépült, így az új Alstom szerelvények már ilyen üzemmódban közlekednek, amiből persze az átlag utasok csak keveset vesznek észre. A modern, sőt túl modern, számítógép vezérlésű vonatokkal és az automatikával azonban akadnak gondok, de ezek nem vészesek –legalábbis egyelőre. Nagyobb probléma az, hogy az alagutakat nem mossák, és a finom, fekete –láthatatlan, de az egészségre ártalmas- porok szépen nyomot hagynak mindenütt, vékony, fekete réteg formájában. (Bár a BKV állítja, hogy az alagutakat rendszeresen mossák mindkét vonalon, ezen állításukat önmagukon kívül más aligha hiszi el, legfeljebb a BKV valótlan állításait elfogadó BKK…) Az állomások fehér borítólemezei is szépen lassan, szinte észrevétlenül elsárgultak, illetve beszürkültek –húzzuk végig az ujjunkat rajta, garantáltan fekete lesz… De nyugodtan megtehetjük ezt az új kocsik belsejében is, az eredmény ugyanaz lesz.

Ettől függetlenül ez a vonal legalább rendben van.

Nem így a 3-as –kék színnel jelölt- vonal, amely az utóbbi időszak alatt kétes „hírnévbe” keveredett füstölgő, egy esetben pedig elégő metrókocsijaival. A 17 km hosszú vonalat 1977 és 1990 között adták át, így a vonal nem fiatal. A vonal és annak járműparkja ez idő alatt semmiféle felújításon, korszerűsítésen nem esett át, lényegében teljesen nosztalgikus hangulatot idéz… A problémák itt már lényegesen nagyobbak: bár még nem omlott össze rajta a közlekedés, a vészharangot már évek kongatják –mindhiába, mert nem történik semmi. A vonal elhanyagolt, koszos, sötét. A teljes vonalon 60 km/órás sebességkorlátozás van érvényben, immáron több mint két éve, s ez csak pár helyütt lett feloldva azóta. A sínek és a váltók kritikus állapotban vannak, ezeket bárki hallhatja, aki e vonalon utazik. Rendkívül magas a vonatok gördülési zaja, s érezhető az is, hogy a kocsik „idegesen” viselkednek:

dülöngélnek, dobálnak, recsegnek-ropognak, a váltókon csattannak egyet –mindezek a rossz pálya jelei. A kitérők némelyikén már komoly sebességcsökkentő jelzések vannak kitűzve, de olyan is van, ami már lényegében használhatatlan. Hasonlóan rossz állapotban vannak a kocsik is, bár tény, hogy korukhoz képest elég jól szuperálnak. Kivonásuk, cseréjük, avagy felújításuk már évek óta téma, de hasonlóan a vonallal, itt sem történik semmi előrelépés. 2013-ban belekezdtek a síncserébe, de nem mondhatni, hogy a munkáknál kergeti őket a tatár… Az eddig kicserélt 15 km-hez 2014-ben újabb 26 km-nyi van betervezve, kérdés, hogy ebből mennyi fog megvalósulni. Persze ettől a vonal még ugyanolyan ramaty állapotban lesz, legfeljebb annyi változik, hogy újabb szakaszokon utazhatunk némileg csendesebben és biztonságosabban.

A 4-es –majdan zöld színnel jelölt- metró pedig már a XXI. Század metrója lesz. Képeket már láthattunk az állomásokról, valóban pazarok és szemet gyönyörködtetőek, igaz negyedszázadot kellett rá várni, mert a metró ügye az igazak álmát aludta hosszú évekig… Itt ugyanazokkal a fehér Alstom szerelvényekkel fogunk majd találkozni, mint a 2-es vonalon, csak rövidebb -4 kocsis- kiadásban. Ez a vonal is automata lesz, sőt egy év után vezető nélkül kívánják majd közlekedtetni a kocsikat. Merész ötlet, de nem lehetetlen. A sajtóhírek alapján azonban itt is a vonatok és a automatikus vezérlőberendezés közötti összehangoltság problémáiról van szó. Ha ezeket nem sikerül időre megoldani, illetve ha más problémák is fellépnek közben, illetve ha ezek összeadódnak, még az is előfordulhat, hogy e vonalon is orosz szerelvények fognak közlekedni. Legalábbis kezdetben. Ugyanis a 4-es metró depójában több, a 2-es vonalról kivont szerelvény „tartózkodik, jó az öreg a háznál” alapon. (Persze nem a sz…rá rohadt külsejűek, hanem a felújítottak). Akárhogy is lesz, félő, hogy amint elmúlik az újdonság varázsa, s a vonal „belesimul” a szürke hétköznapokba, ugyanúgy pusztulásnak fog indulni, illetve hanyagolni fogják az állomások, eszközök, berendezések takarítását, ahogy az a BKV-nál bevett módszernek számít. Így a vonal rövid idő alatt olyan sorsra juthat, mint a másik két vonal.

Végül tegyünk említést a kisföldalattiról (MFAV –sárga színnek jelölt) is, amit metrónak csak nagy jóindulattal lehet nevezni, hiába is viseli az M1-es jelzést. A vonalat 1995-ben újították fel utoljára, ez közel 20 éve volt. A vonal járműparkja 2014-ben a 41. életévébe lépett, tehát a helyzet itt sem kedvező. Ennek, valamint a romló pályaviszonyoknak köszönhetően itt is lassult a közlekedés, és történt néhány kisiklás is a közelmúltban, szerencsére nem utasforgalomban. Szerencsére a vonal állomásai és a maguk a vonatok ellensúlyozzák az egyelőre még kisebb problémákat, de ha így folytatódnak a dolgok, előbb-utóbb ott is elfajulhatnak a dolgok. Itt ugyanis belépve egy állomásra, illetve vagonba nem lepusztultság fogad minket, hanem eléggé kulturált körülmények, nagyjából olyanok, amilyennek mindenhol lennie kéne. Látszik, hogy a földalatti felett húzódó Andrássy út a világörökség részét képezi, így nyer prioritást is e vonal. Kár hogy ez alapján rangsorolják a dolgokat a fővárosban.

Összességében elmondható, hogy a BKV különböző ágazatainál a különféle járműprogramokból a metró mindig kimaradt, a MFAV-ot leszámítva. Egyedül az a 9 felújított szerelvény említhető meg, amely 2000 és 2003 között a 2-es vonalon történt, s amely utána leállt, semmi több. Például:

- ⇒ A már kivont és a még üzemelő szovjet metrókocsik élettartalmuk alatt semmiféle felújításon, korszerűsítésen, átalakításon nem estek át.
- ⇒ Hajtásrendszerüket nem korszerűsítették, így azok zajosak, elavultak, energiafalók.
- ⇒ A kocsik nagy többségét nem fényezték újjá. A már említett 9 szerelvény (45 kocsi) is csak külső-belső „frissítést” kapott, hajtásrendszere a régi maradt.
- ⇒ A járművezetői komfort semmit nem növekedett a 70-es évekbeli kialakításhoz képest.
- ⇒ A Futár programból is kimaradt a metró.

⇒ A BKV újabb matricái sem kerültek fel a kocsikra, mi több a kocsik cégjelzés nélküliek, jelezvén, hogy nincs igazi gazdájuk. (Néhány kocsin még a BKV 1980-as években használatos, eredetileg vörös csillagos (!) matricája is kivehető, megtalálható –immáron csillag nélkül. Az „újabb" matricák is mind a '90-es évekből valóak).

⇒ A kocsikban a mai napig 80-100 kilónyi azbeszt van.

S végül említést érdemel, az a szégyenteljes kép, ahogy az utazókat fogadják a metróállomások. A bemeneti jegyellenőrzést végző biztonsági emberek alapvetően rontják a metró imázsát. Egy nemrég készített felmérésből kiderül, hogy a fővárosiak többsége is hasonlóan vélekedik, szerintük is felesleges pénzkidobás az őrök alkalmazása. Szánalmas látványt nyújtanak, s hasznosságuk is megkérdőjelezhető. Ennek ellenére a BKK újabb milliárdokat dobott, hogy szerződtette e a céget újabb évekre. Ahelyett hogy valami hasznosat tenne. Marad a szégyen is…