

A legtöbb budapesti utas a zsúfoltságot, a kényelem hiányát is jobban elviseli, mint azt, hogy döcög a villamos. Akár munkába megy, akár hazafelé tart, vagy éppen szórakozni indul — igényli a gyors közlekedést. Villamosra száll és azt tapasztalja: ma lassúbb a villamos, mint tegnap.

A Budapesti Közlekedési Vállalat egy hónap alatt 125 millió utast szállít. Jelenleg az utasok 60 százaléka a villamoskocsikat veszi igénybe. Ezeknek a járműveknek tehát az autóbuszok térhódítása mellett is megmaradt az elsődleges szerepe és jó néhány évtizedig, amíg a metróhálózat ki nem alakul, meg is marad. Alapvetően fontos tehát, hogy a villamos a körülményekhez képest ismét gyors közlekedési eszközzé legyen.

A fővárosban ma a villamosok keringési sebessége az óránkénti 15 kilométert sem éri el.

A közúti forgalom Budapesten ugrásszerűen megnőtt. A járművek tömegében természetesen nehezebben halad a villamos is. Az úttesten bármiféle akadály, torlódás feltartóztatja a közlekedést. A jelzőlámpák sokasága — ezek elsősorban a közúti járművek forgalmát gyorsítják — ugyancsak visszatartja a villamost. A gyalogátkelőhelyek egymást sűrűn követő zebra-síkjai előtt pedig nem egyszer percenként kell lassítania a vezetőnek, sőt, megállnia s várakoznia is.

Nem valószínű, hogy ez a forgalmi helyzet a villamosközlekedés előnyére javítható. Feltehetően inkább romlani fog.

Van azonban egy másik tényező is, ami rontja, lassítja, több szakaszon pedig szinte lehetetlenné teszi a villamosközlekedést. Ez a vasúti pályák állapota. Szinte hihetetlennek tűnik, hogy ezek a pályák eredetileg 60 km/óra sebességre épültek! Állapotuk már annyira leromlott, hogy számtalan helyen különféle sebességkorlátozásokat kellett elrendelni — csak a pálya miatt.

A Váci út villamosforgalmát megbénítja egy kétkilométeres szakasz, ahol a villamosok csak 5 km/óra sebességgel közlekedhetnek biztonságosan. A zuglói és rákospalotai városrész utasait szállító szerelvények az Erzsébet királyné úton kilométereken keresztül csak 20 km/óra sebességgel járnak. Azonnali javításra szorulnak a villamosvágányok a Bartók Béla úton, a Krisztina körúton, az Alkotás utcában, a Bajcsy-Zsilinszky úton, a Múzeum körúton...



Korniss Péter felvétele

A pálya állapota miatt bevezetett sebességkorlátozások a fővárosban mintegy negyven helyen, 30 kilométernyi pályaszakaszon lassítják a villamosforgalmat. A lassúság nemcsak közvetlenül, de közvetve is érinti az utasokat. Ezek a vonalakon pedig csak igen nehezen jutnak el az emberek úticéljukhoz.

Rossz állapotban vannak a nyitott villamosvasúti vágányok is. A hűvösvölgyi és a zugligeti vonalon, például olyan vágányok is találhatóak, amelyeken a sínfejből csupán 10–12 milliméter

maradt meg, mégis jelentős forgalmat kell elbírnuk. A kép teljességéhez hozzátartozik az is, hogy a kocsiszínek vágányainak állapota hovatovább a napi kocsikiadást veszélyezteti, az iparvágányok romlása miatt pedig egy-két vonalon előbb-utóbb leáll a teherforgalom...

A forgalmi és a biztonsági érdekek egyaránt sürgetően követelik a villamosvasúti pályák megjavítását. Az üzemeltetési gondokon túl mindez esztétikai probléma is. Az elhanyagolt, rossz pályazónák csúfak is, ront-

ják a városképet. A kerületi tanácsok nagy számban hoznak határozatokat, amelyekben kötelezik a vállalatot, hogy egy-egy kerületben 60 vagy éppen 30 nap alatt állítsa helyre a vágányzónát. A határidők azonban illuzorikusak, a BKV a határozatok jelentős részét nem tudja végrehajtani.

Átgondolt fejlesztési program megvalósítása révén azonban a nehézségek ellenére javulhat a helyzet.

A BKV villamosvasúti pályái-

nak hossza csaknem 800 kilométer. Ebből nyitott vágány 505 km, a kövezett, burkolt vágányok hossza pedig 236 km. A pályafenntartási tevékenység nagyságrendjére utal az is, hogy a bekövezett kitérők száma több mint ezer, a vonalakon csaknem 800 nyitott kitérő van. A vágányátszelések száma 300. Mindezeket túl a vállalat feladata másfél kilométernyi vasúti híd és csaknem ezer megállóhelysziget és peron takarítása (160 000 m²).

A pályafenntartás súlyos gondja, hogy napról-napra növekszik a villamossínek igénybevétele: a burkolatba beépített síneken nagy tengelynyomású, súlyos közúti járművek is haladnak. A közúti járművek gumibroncsai ugyancsak rongálják a pályát. A sínszalak és a burkolat közötti kiöntéseket a gumibroncsok meglazítják, „felszívják”, a hézagokba behatoló víz megváltoztatja a talaj mechanikai szerkezetét. Ez a folyamat végül is a vágányok elmozdulásához vezet. Ugyanakkor — éppen a nagy közúti forgalom miatt — számos helyen egyszerűen nem lehet elzárni a hibás pályaszakaszt a javítás idejére. Ezt általános fővárosi közlekedési érdekek tiltják.

A fenntartási tevékenység hiányosságait, a felújítások elmaradását azonban elsősorban a pályamunkás-hiány okozza. Ez most már hosszú esztendőök óta így van, és feltehetően a jövőben még kevesebben vállalják majd, hogy a veszélyesen sűrű utcai forgalomban, az időjárás viszonyosságainak kitéve, állandó telephely nélkül, lakókocsiban élve, szinte éjjel-nappal javítsák a fővárosi villamosvasúti vágányokat!

Érdeemes adatokat idézni ezzel kapcsolatban a vállalati statisztikából: a napi karbantartási és takarítási munkák ellátására 10 pályamesteri szakaszon 437 dolgozó van. Az átlagszámok szerint egy pályamesteri szakaszra (azaz 43,7 főre) 80 kilométernyi vágányhossz jut, kitérőkkel, átszelésekkel, megállóhelyekkel. Ha pedig a váltólakatosokat, váltótisztítókat és pályatisztítókat figyelmen kívül hagyjuk, kiderül, hogy a 80 kilométernyi sín karbantartására mindössze 10–12 „felépítményes” munkás áll rendelkezésre. Ennyi emberrel még egy szál sín cseréjét sem lehet végrehajtani.

Az évek során jelentkező kapacitáshiány következtében pillanatnyilag 42 610 vágányfolyóméter villamosvasúti vágányt kellene azonnal felújítani és 27

kilométeren a nagyjavítást azonnal elvégezni.

A BKV-nak 284 felépítményes és 24 szállító-munkás áll a rendelkezésére. A pályafenntartáshoz és -felújításhoz — figyelembe véve a HÉV vonalakon bevonható külső vállalatokat is — 785 emberre lenne szükség. (Sajnos, még ez a létszám is csak kifogástalan pályaalapotok mellett elegendő!) A szükséges munkaerőnek tehát csak 36%-a van meg. Közülük is igen sokan a főváros közlekedésfejlesztési terveinek végrehajtásában vesznek részt: a Moszkva téren, a Magyar Jakobinusok terén, az Üllői úti új aluljáró felett, a Margit-hídon építik a vágányokat.

A gondok ellenére is törekedni kell a jelenlegi helyzet megváltoztatására.

Gépesíteni kell mind a nyitott, mind a burkolt pályák javítási és építési munkáit.

A nyitott pályák munkálataihoz külföldi speciális gépet vásárolt a Budapesti Közlekedési Vállalat. A nagyvasút már eredményesen használ hasonló pályajavító gépsorokat; a gondok egy részét ez az importált gép a BKV-nál is megoldja.

Burkolt pályán azonban a gépesítés lehetősége — éppen a pálya jellege miatt — eléggé korlátozott. Ezért ezen a területen azt az alapelvet követi a vállalat, hogy fejlesztési programjában a jövőben a hagyományosnál bár költségesebb, de tartósabb pályák építését szorgalmazza. Ezek a pályák eleve kisebb fenntartási munkát igényelnek.

Az első lépést már régebben megtették ezirányban a szakemberek. A korábban lekötöten, zúzottkő gerendára helyezett ún. Phönix-vágányokat tartós vasbeton- majd betonhosszgerendára helyezték és lekötötték. Ilyen vágányok vannak a Nagykörúton, a Kiskörúton. A tapasztalatok kedvezőtlenek voltak: a meginduló vágánymozgás sokfelé tönkretette a burkolatot. Előrehaladást jelentett viszont — éppen a vágányépítési munkák gépesíthetősége érdekében — az a kísérlet, amelynek során a kockakőburkolat helyett előregyártott vasbeton panelekkel burkolták a pályázónát. A paneles vágányzónák a Thököly úton, a Magyar Jakobinusok terén műszakilag, valamint a javíthatóság szempontjából egyaránt megfeleltek, és esztétikailag is elfogadhatók. A panelek kiemelésével az esetleges javítások gyorsan elvégezhetők.

A BKV szakemberei 1970-ben olyan közúti-vasúti felépítmény-rendszerrel kísérleteztek, amely már az ágyazatot is előregyártott elemmel pótolja. Több nagyvállalat együttesen segíti ezt a kísérletet. A Beton és Vasbetonipari Művek feszített vasbeton pályaelemeket készít, ezek rendkívül alkalmasak a vasúti és közúti járművek okozta terhelések viselésére. A régi Phönix-vágányt eltávolítják, vele együtt a hozzátartozó burkolatot is, és a megüledett altalajra darus gépkocsi segítségével ráfektetik az előregyártott betonelemet. A pályaelemekben

ben gépesíthető a vágányépítés, hiszen a pályaelemek gyártása külön telepen történik, és a burkolóelemet az ágyazattal együtt gép helyezheti le. Közúton végződő munka marad a régi vágány felbontása, az elemek, a tömsínek elhelyezése. A járdaszigeteket is hasonló elemekből készítik majd.

Becslések szerint a kísérleti stádiumban levő vágányépítési módszer folyamatos bevezetése néhány évet vesz igénybe.

A fejlesztési program azonban nem feledtetheti a jelenlegi leg-sürgősebb feladatokat. A vá-



Siklós Péter felvétele

a nyomtávolságnak megfelelően vályúk vannak a sínek részére: ebbe kerülnek a gerinc nélküli ún. tömsínek; ezek gyártásában Diósgyőr vállalt komoly kötelezettséget. (Ez a sántípus egyébként az Erzsébet hídon már bevált.) A pálya rugalmasságát gumiréteggel biztosítják, a tömsínt gumiszalaggal erősítik le. Az Országos Gumipari Vállalat jelentős mértékben működik közre az ilyenirányú kísérletekben.

Az új vágányépítési módszerrel a közutakon nagymérték-

gányállapotok miatt lassuló villamosközlekedés akut problémáit meg kell oldani. A pályafenntartók és -építők létszámát minden eszközzel, az anyagi érdekelttség révén, valamint különleges kedvezményekkel növelni kell. A meglévő létszámot a pálya karbantartására, a forgalmilag veszélyes helyekre szükséges összpontosítani. A nagyobb építésekhez valószínűleg külső ipari munkát kell majd igénybevenni.

Fáskerti Sándor,
a BKV Műszaki Igazgatója