Published on *Melano.hu* (https://www.melano.hu)

Varsó világa

Létrehozás: 10/05/2010 - 16:00
Szerző: Melano
[1]
A belváros szürke, szocialista építésű lakótömbjei közé hatalmas ultramodern felhőkarcolók emelkednek, melyek közt szinte percenként elsuhanó Ikarusok és Solarisok képviselik a lüktetést.
Kapcsolódó cikkek:
Magyar-lengyel emléktábla Katowicében [2]

A központi pályaudvar körüli hömpölygő embertömeg áradat pedig, mintha fel akarná dönteni a csillogó üvegtornyokat. Az „örökké legyőzhetetlen” („Semper invictia”) Varsó, történelme során már sok pusztítást megélt, azonban legalább annyiszor képes volt a feltámadásra, most újra él és virágzik. A Budapest méretű és lakosságú város közlekedése több évtizednyi lemaradást próbál behozni, hiszen nemcsak Közép-Európában, de európai viszonylatban sem fővároshoz méltó fejletlenségről tanúskodik. A 18 kerületet ugyan jól kiépített villamoshálózat köti össze, a fő közlekedési eszköz azonban mégis az autóbusz, ugyanis a nem túlságosan számottevő trolibusz-közlekedés a rendszerváltást követő években felszámolásra került. Az egyetlen metróvonal építése tizenöt évvel ezelőtt indult meg érdemlegesen, ma már pedig hosszában szeli át Varsó „budai” oldalát, szinte párhuzamosan követe a város közepén folydogáló Visztulát.

A ráncajtósók egyszerűen gyönyörűek
Az autóbusz-hálózat azonban az ezredforduló óta folyamatos és meggondolt fejlesztéspolitika következtében egyre inkább kiépülni látszik, a járműállomány folyamatosan frissül, mely elsősorban az alvállalkozók bevonásának és a város pénzügyi támogatásának is köszönhető. A jegyrendszer átgondolt és korántsem drága, mely szerint a város kétféle zónára van osztva, egyik a belső, másik a külvárosi. Egy 40 perces utazásra felhasználható jegy 200 Ft-nak megfelelő áron, egy háromnapos pedig 1100 Ft körül összegbe kerül az 1. zónán belül. A jegyek alapján az utazó észre sem veszi, hogy a villamosok üzemeltetésért, és az autóbuszokért lényegébe két külön vállalat felel, mivel mindkét közlekedési eszközön felhasználhatóak.

Ikarusok
Az elmúlt évtizedben a BKV állományán kívül, Közép-Európába egyik fővárosában sem volt jelen akkora Ikarus-populáció, mint itt. Összességében 1200 Ikarus 280-ast, és 300 darab Ikarus 260-as vásároltak 1984-1997 között. A legfiatalabb csuklós 200-asok külső változások nélkül, azonban belül némileg megújult belső burkolatokkal és még mindig bőrülésekkel érkeztek. Figyelemre méltó az a néhány darab keresztmotoros Ikarus 280.37 melybe MAN D2866TUH erőforrás került. A magyar buszgyártás büszkeségei azonban azok a rendkívül jó állapotban lévő ráncajtós, trilexes 280-asok, melyekkel végigsüvítve a felhőkarcolók közt olyan élményben van része az embernek, melyet ritkán élhet meg. A majd 10 éve folyamatosan selejtezésre kerülő 280-asok szerencsésebbike általában vontatóbuszként áll forgalomba, a hátsó rész levágásával, mely pedig valamelyik külvárosi út mentén

büfévé alakul.

A 400-as széria már nem dicsekedhet ekkora sikerrel annak ellenére, hogy Varsó példátlanul sokféle darabot vásárolt. Az 1994-ben készült 5 darab 405-ös már 2002-ben selejtezésre került, azonban ebben az alvállalkozók midibuszainak a megjelenése is szerepet játszott. Az MZA varsói közlekedési vállat beszerzett 2-2 darab 411-est, és 417-est , de ezek sem róják már a lengyel főváros útjait. A majd egy évvel ezelőtti leselejtezésük okai közt leginkább az alkatrészhiány szerepel, ugyanakkor tény, hogy az 1996-os beszerzésüket követően nem érkezett több darab. Meglepő, hogy elég korán, 1992-ben öt Ikarus 435-öst vásárolt Varsó, melyek közül ugyan már csak egy vesz részt a közlekedésben, mégis csekély darabszámukat illetően dicséretes, hogy nem érte utol őket a többi 400-as típusszámot viselő autóbuszok végzete. A 435-ösök érdekessége, hogy a hátsó, motor fölé helyezett ülések fából készültek, a többi azonban a már jól megszokott IMAG gyártmány.

Solaris, Jelcz, Neoplan, MAN, Scania

Ha ma lengyel autóbuszmárkákról beszélünk, akkor bizonyára a Solaris ugrik be elsőként, holott egy sokkal régebb óta létező gyár, a Jelcz is jelen van Varsóban. Az „ős" magaspadlós Jelcz azaz a 120M és az csuklós M181 eredetileg a francia Berliet PR100-asból lett kifejlesztve és másfél évtized alatt gyakorlatilag félalacsonypadlós típussá váltak. Az újabb városi M121M-ek azonban nem túl sikeresek, lépcsőzetes kialakításuk miatt csak a külvárosi vonalakon alkalmazhatóak, „vandálbiztos" műanyagülései nagyon kényelmetlenek, bárhol is utazik rajta az ember. A M121M és az M181M összdarab száma nem éri el 200-at sem. Idén ugyanakkor a Mobilis 33 darabbal nyerte el alvállalkozói vonalakat a Jelcz M083 típusjelzésű midibusszal, azonban ezt sem tekinthetjük kiugró sikernek a Jelcz varsói szerepvállalását illetően. Az MAN-ek NG313-as csuklós alacsonypadlós, és az NM223-as kisbusz beszerzése az ezredforduló óta kis darabszámban történt, ennek köszönhetően, ma az MZA Warszawa 135 darab lengyelországi gyártású MAN-nel büszkélkedhet. Mindamellett az Adam Michalczewski 56 csuklós NG 363 Lion's cityvel és 55 szólóval rendelkezik.

A Neoplan Polska (a későbbi Solaris) 1994-99 között 105 db N4020 háromtengelyes, alacsonypadlós városi autóbuszt értékesített a varsói autóbusz-közlekedési vállalat számára, melyek legfőbb erénye a második ajtónál található hatalmas tér. Későbbi beszerzésüket tulajdonképpen a Solaris Bus&Coach megalakulása akadályozta meg, mely 10 év alatt fő partnere lett Varsónak, és szinte az összes méretben képviselteti magát a városi buszok szegmensben.

A Solaris első „fecskéi" 2000-ben álltak üzembe, először 44 darab Urbino 15 a Rapid Bus, 168 pedig a MZA Warszawa járműparkját gazdagította. Előbbi alvállalkozó buszai azonban egy év elteltével a Connex tulajdonába kerültek, és végül 2007-ben a jogutód, a Veolia Transport vette át őket (7.kép). Ahogy Budapesten, így a lengyel fővárosban is szigorú szabályozás köti az alvállalkozókat az autóbuszok használhatósági idejét illetően. A hét év maximum korlát lejártával idén a Veolia Transport 28 darabot értékesített a VDL Coach &Bus Center Gmbh részére, ezzel tulajdonképpen jelen pillanatban 168 Solaris Urbino 15 vesz részt Varsó közlekedésében, a maradék 16 sorsa pedig kérdéses. A háromtengelyes Solák ugyan jó szolgálatot tesznek, de még javában magukon hordják a kezdeti széria összeszerelési hibáit, így előfordul, hogy lóg a belső tetőburkolat, vagy éppen elválik az oldalsó műanyag borító elem. A Rapid Bus 2000-ben az Urbinó 12-eseket is forgalomba állította, összesen 11 darabot, ezek szintén először a Connex, majd a Veolia Transport tulajdonába kerültek, 8 darabot pedig idén a VDL Bus&Coach Bus Center Gmbh vásárolt meg, így alvállalkozói tulajdonban sem Urbino 15, sem 12 nem üzemel már.

2003-ban a Mobilis alvállalkozó 53 darab Solaris Urbino 10–est helyezett forgalomba, melyek elsősorban a kisebb forgalmú külvárosi vonalakon vesznek részt a közlekedésben, de egyik-másik a belvárosi városrészek közt szállítja az utasokat. Ugyanezen cég még 53 Solaris Urbino 12-est vásárolt

2007-ben. Rá egy évre pedig 21 db H7-20 Solina, és 32 db Jelcz Libero érkezett Varsóba. Az MZA Warszawa lényegében az alvállalkozókhoz képest nagyobb késéssel, csak 2005-től kezdve minden évben egyaránt vásárol Urbino 12-est, illetve Urbino 18-ast melyek egyre szigorúbb előírásoknak megfelelő motorokkal illetve egyre gazdagabb belső felszereltséggel érkeznek. Idén 240 csuklós és a Mobilis-szal együttvéve 156 szoló alacsonypadlós járja a város útjait nap, mint nap. Jövőre lassan már megszokott 160 darabos beszerzést tervez az MZA Warszawa, melyből 74 csuklós, és 86 szoló, vagy annál rövidebb lesz.

Konstal és PESA

A villamosközlekedés, az autóbusszal ellentétben egy cég, a Tramwaje Warszaszkie által, többféle járműtípussal valósul meg Varsóban. A villamos típusok nagy részét egy nagy gyár, a lengyel Konstal gyártmányai adják, ezek közül az 1963-4-es gyártású 13N a legrégebbi és az egykoron az egyik legnagyobb darabszámú típus. Gyakran szokás „Tátra utánzatnak" emlegetni a 105N-t, melyből ma körülbelül 400 darab kocsi fut, hiszen kinézetében, szerkezetében, leginkább a Tatra T5C5-re hasonlít, külön érdekessége, hogy csak jobb oldalt lehet felszállni és középen pedig két ajtónyílás is található. Ennek a típusnak a későbbi alacsonypadlós változataiból is vásárolt a lengyel főváros azonban ezek már kialakításukban, annyiban különböznek, hogy a középrész többnyire alacsonypadlós, és csuklós kivitelűek. Ezeket az újabb Konstal 116N típusú villamosokat 1998 és 2000-ben vásárolta a villamos közlekedési vállalat. A cég a szűkös anyagi lehetőségek miatt csak 20-30 darabos beszerzésekre képes 3-5 évente, legutóbb 2007-ben vásárolt 15 darab PESA 120N típusjelzésű teljesen alacsonypadlós, csuklós kivitelű villamost. Ha röviden akarnánk jellemezni, akkor azt mondhatnánk, a PESA a lengyel ipar Combinója, sikere töretlen, az elmúlt két évben több lengyel városban is vásároltak ebből a típusból, hozzá kell tennünk persze, hogy nem is Varsó volt az első ügyfél. Azonban veszélyes kihívóra akadhat, hiszen a Solarisnak maketten már elkészült az első alacsonypadlós villamosa, mely akár egy éven belül életnagyságban is megjelenhet.

Típustól függetlenül az újabb gyártású Konstalokon többnyire azt az elektronikus megállókijelző táblát használják, amit például itthon a BKV Volvóiban is láthatunk, ezek nagy többsége még a gyárban lett beszerelve, viszont annyira bevált, hogy tervezik a többi villamosba való elhelyezését is. Ezek az elektronikus útvonalkijelző táblák azonban költségesek és a csak szerény fejlesztéseket tudnak ez ügyben végrehajtani.

Magyar vonatkozások

Sajnos elkerülhetetlen tény, hogy egyszer az Ikarusokat ki fogják vonni a forgalomból, és ez akár pár éven belül megtörténhet, hiszen a folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően erősen fogyatkozik a számuk. Mindezek ellenére az a rengeteg magyar vonatkozás nem fog eltűnni, mellyel varsói utazásaink során találkozhatunk. Külön kerület viseli például Bem apó nevét (Bemowo), illetve egy utca őrzi a „lengyelmentő" Teleki Pál emlékét. A belvárosban a részben helyreállított várfalon pedig Id. Antall József emléktáblája található, magyar és lengyel nyelven feliratozva. Nem messze Kultúra palotájától (PKIN), mely a város legrégebb felhőkarcolója, egy Borpince elnevezésű magyar ételekkel szolgáló étteremre bukkanhatunk, de egy cukrászdába betérve úgynevezett „magyar tortát" is ehetünk, illetve az is előfordulhat, hogy egyszer éppen a Báthory-középiskola előtt haladunk el busszal.

Egy évvel ezelőtt Varsó még fapadossal is elérhető volt, ma már azonban elsősorban vonattal és autóbusszal lehet megközelíteni a lengyel fővárost. Szezonálisan több lengyel autóbusztársaság visz utasokat Budapestre, illetve a Balatonhoz, de Krakkóból is indulnak gyorsjáratok busszal, vonattal egyaránt. Azoknak, akik a jövőben a lengyel főváros felé veszik az irányt hadd ajánljak egy fontos mondatot : „Polak-Weiger dwa bratanki, i do szabli, i do szklanki" azaz „Magyar-lengyel két jó barát, együtt harcol és issza borát".

Tags:
Lengyelország [3]
Varsó [4]
Visegrádiak:
Lengyelország [5]

Forrás webcím: https://www.melano.hu/varso_vilaga

Hivatkozások
[1] https://www.melano.hu/sites/default/files/articles/100_2857.jpg
[2] https://www.melano.hu/magyar_lengyel_emlektabla_katowiceben
[3] https://www.melano.hu/tags/lengyelorszag
[4] https://www.melano.hu/tags/varso
[5] https://www.melano.hu/visegradiak/lengyelorszag