

## ÜZEMI ÉS KISZOLGÁLÓ FUNKCIÓK KEVEREDÉSE A CSOMÓPONTOKON\*

Fleischer Tamás:

Hinel Pál vetített néhány diaképet Budapest legforgalmasabb csomópontjairól. Ez alkalmat ad egy ezzel kapcsolatos, és a komplex közlekedési rendszereket érintő megjegyzésre.

A bemutatott csomópontok közül különösen a Baross térre, a Fehér útra vagy a Moszkva térre gondolva nyilvánvaló számomra, hogy ezeken a gócpontokon összekeveredik két, nagyon különböző funkció. Az egyik a Közlekedési Vállalatnak az az igénye, hogy végállomásokat képezzen ki, visszafordítsa a járműveket, tartalékjárműveket tartson készenlétben stb. Ez kétségtelenül egy fontos üzemi, technológiai funkció, de mindehhez az utazóközönségnek valójában nem volna köze, elkülöníthető lenne térbelileg a csomóponttól.

A másik funkció, a csomópont tulajdonképpeni feladata viszont éppen az utazóközönségnek fontos: hogy t.i. egyszerűen lehessen átszállni, lehetőleg kevés gyaloglással és könnyen tájékozódva.

Az említett tereken nem csupán keveredik ez a két funkció, de sajnálatos módon *az üzemi funkció dominál*: az építéskor ennek a hatékony megoldása került előtérbe. Jól megfigyelhető ez a Baross tér esetében, ahol a jó tizenöt évvel ezelőtti átépítés óta a korábban a téren átmenő, oda bejövő járatok egy része is (troli, villamos) a tér előtt visszafordul, az utasokat 4-5 perc gyaloglásra kényszerítve átszállás esetén. De az üzemi funkciók előtérbe kerülése jellemzi a másik két tér kialakítását is.

Kisebb forgalmi igények esetén persze a két funkció együttes, és egymással harmonizáló megoldására is vannak jó (itt épp nem bemutatott) példák: ilyennek

---

\* Hozzászólás a Közlekedéstudományi Egyesület Városi Közlekedési Tagozata által rendezett 1988 áprilisi konferencián.

tartom az Arany János utca vagy a Batthyány tér felszíni kapcsolatainak megoldását.

A nagyobb forgalmi gócpontok esetében azonban fontosnak tartom felhívni a figyelmet arra, hogy a csomóponton elsősorban az utasforgalommal kapcsolatos *kiszolgáló tevékenységre*, mint funkcióra kellene a hangsúlyt helyezni, míg a közlekedés *üzemi funkcióit* - még esetenként kisebb többletút árán is - a gócpontból ki lehet helyezni; de nem a csomópont *előtti* visszafordulással, hanem ott megállóhely, jól szervezett átszállási lehetőség kialakításával, de a végállomási (üzemi) tevékenység kitelepítésével.

Összefoglalva: a forgalmas csomópontok tervezését *ne* az üzemeltető számára praktikusán központosítható közlekedés- irányítás technológiájának szempontrendszerre uralja, hanem e tevékenység céljának, az utasok jó kiszolgálásának a szempontja, és ehhez igazodjon az üzemeltetés technológiája. Ezt a törekvést az átfogó közlekedési rendszerek tervezésekor fontos szemléleti kérdésnek tartom, de ez az érdekérvényesítés lehetőségeinek a mai erőviszonyai következtében egyelőre sajnálatosan kevésbé érvényesül.

*Budapest, 1988. április 21.*