



Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület

Adószám: 18996081-1-09

Telefon: +36-70-205-32-31

+36-70-205-32-41

E-mail: derke@derke.hu

<http://www.derke.hu>

Debrecen Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal

Kósa Lajos polgármester részére

4024 Debrecen

Piac utca 20.

Tárgy: Nyílt levél a helyi közlekedési közszolgáltatási pályázattal kapcsolatban

Tisztelt Polgármester Úr!

Hozzánk is eljutott a hír, hogy Debrecen város a helyi autóbusz-közlekedést újra meg akarja versenyeztetni. A jelenlegi szolgáltató a Hajdú Volán Közlekedési Zrt. által nyújtott szolgáltatási színvonal valóban egyre gyakrabban hagy kívánni valót maga után. A szolgáltatás ára átlagon felüli, azonban az utastájékoztatás, a járművek tisztasága, a járatok pontossága átlag alatti. Sajnos mindennaposak a „tucat” számra történő járatkimaradások.

Amennyiben nem történik változás, akkor az utasok száma tovább fog csökkenni, ami a színvonal tovább süllyesztését, valamint az autóval utazók számának növekedését idézné elő, holott ma éppen ennek ellenkezőjének elérése a cél.

Mindezek miatt örülünk, hogy az Önkormányzatnál felismerték, hogy a szolgáltatási színvonal emelésének egyik szükséges eszköze a szolgáltatók versenyre kényszerítése. De ez önmagában még nem elégséges. Jelen pályázati kiírás önmagában nem garantálja az utasok megtartását, sem hosszabb távon az utasszám növelését.

A jelenlegi pályázati kiírásnak számos olyan pontja van, amely ha a kiírás szerint valósul meg, a későbbiekben komoly gazdasági és közlekedési problémákat okozhat, nem csak Debrecen közlekedésének, hanem magának a városnak is.

A pályázat gyengeségei:

1. A pályázati kiírás olyan járműveket követel meg, amelyek egyenként legfeljebb három évesek lehetnek, maximum három gyártótól származhatnak (50%-ban azonban azonos gyártmányúak legyenek), minimum 50%-uk utastéri légkondicionáló berendezéssel rendelkezzen és minden busz alacsonypadlós legyen. **A kiírás egyéb feltételei miatt azonban a pályázónak akkor van esélye megnyernie a pályázatot, ha csak új és azonos gyártótól származó járműparkkal indul.** Ha az ajánlattevő ettől kicsit is eltér, akkor súlyos pontokat veszít a pályázat során. Ha az átlagéletkor meghaladja a 12 hónapot, a maximális 12 pont helyett már csak 8 pontot kaphat a legnagyobb súlyszámú bírálati szempontra. **A járműpark ilyen rövid idő alatti teljes cseréjét semmi sem indokolja, sőt csak az új buszok beszerzése csaknem 10 milliárdba kerülne és akkor - új szolgáltató esetében - nem beszéltünk a garázs, illetve a szervíz felépítéséről annak felszereléséről, amelyek szintén súlyos százmilliókat tesznek ki. Ennek a beruházásnak költségeit a hosszú megtérülési idő miatt a szolgáltató az utasokra hárítja.** Ez pedig, Debrecen közösségi közlekedésének kárára történhet. Ilyen nagyszámú flotta egy időben

történő beszerzésének további hátránya, hogy a járművek vizsgáztatását is azonos időszakban kell elvégezni, amely üzemeltetési nehézségeket¹ okoz.

2. **Nem látjuk biztosítottak** a várható bevételek tükrében, **hogy az új szolgáltatónak** ilyen feltételek, **a jelenlegi árak** infláció mértékét nem, vagy alig meghaladó emelése **mellett**, hosszú távon **megéri szolgáltatni**. Különösen amiatt, hogy a pályázat nem tájékoztatja a szolgáltatót a városban várható változásokról. Gondolunk itt elsősorban az új villamosvonal kiépítésére, amely jelentős teljesítmény és bevételcsökkenést fok okozni a szolgáltatónak. De említhetnék a tervezett trolivonalhálózat-bővítést. Amennyiben nem történik érdemi beavatkozás a közösségi közlekedés előnyben részesítésében, **az utasszám további csökkenése** várható, amely **a szolgáltatót inflációt meghaladó mértékű áremelésre és teljesítménycsökkentésre ösztönzi**.
3. A szolgáltatónak továbbra is lehetősége lesz járatcsökkentésre az utasok számának csökkenése függvényében. Ez azért nem elfogadható, mert a járatritkítás újabb utasszámcsökkenést jelent. Helyette **a szolgáltatót ösztönözni kell az utasok megtartására**, hosszabb távon az utasai számának növelésére.
4. **Az önkormányzat az új szolgáltatóval is a jelenlegi hálózatot, a jelenlegi menetrenddel kívánja üzemeltetni. Ez a hálózat azonban változtatásokra szorul**, az utasok igényeit nem elégíti ki maradéktalanul. Nincs tekintettel az átszálló utasokra, nincsenek csatlakozásra váró járatok. Jelenleg a város bármely pontja bárhol két átszállással biztosan elérhető, de a város méreteit tekintve ez sok.
5. **A pályázat a jelenleginél magasabb szintű utastájékoztatást kíván, de az erre vonatkozó feltételek hiányosan vannak megfogalmazva.** Nincs szabályozva, hogy miről tájékoztasson ez a rendszer. Már arra is rá lehet mondani, hogy magasabb színvonalú, ha az kiírja a pontos időt.
6. A jelenlegi kiírás éves szinten 2%-os határértékig megengedi a szolgáltató számára a tevékenységével összefüggő, saját hibájára visszavezethető okok miatt bekövetkező járatkimaradásokat. Ez egy nagyon magas határérték. Ez azt is jelenti, hogy napi 2000 járatból 20 kimaradhat, vagy akár egy hétig egyetlen járat sem indul el.

Véleményünk szerint a fentiekkel ellentétben az alábbiak megfontolandók:

1. **Javasoljuk, a pályázati kiírás módosítását úgy, hogy a leendő szolgáltató át tudja venni a Hajdú Volán Zrt. autóbuszparkjának legalább 60%-át.** Így maga a Hajdú Volán Zrt. is eséllyel indulhat a versenyben, de jelenlegi járműállományának jelentős fejlesztésére és szolgáltatási színvonalának jelentős emelésére lenne kényszerítve². **A járműparkot fokozatosan kell fejleszteni, feltételként megszabva a járműállomány éves szintű 30%-os cseréjét a megfelelő színvonalú járműpark eléréséig.** Ezáltal nem egy év alatt, hanem kettő vagy három év alatt cserélődne le a járműpark. Beszerzéskor csak alacsonypadlós buszokat vásárolhat a szolgáltató és köteles a lehető legtöbb vonalon bevezetni az alacsonypadlós menetrendet³.
2. **Az esetleges új szolgáltatónak a pályázat megnyerése után nem ér véget a verseny, hiszen az egyéni közlekedéssel, a személygépkocsi használattal kell versenyeznie.** A szolgáltatási színvonal növeléséhez, és azért hogy, az utasok száma ne csökkenjen, az önkormányzatnak meg kell teremtenie ehhez a versenyhez szükséges

¹ Hasonló történt Miskolcon is, amikor a 2002-ben vett 68 darabos MAN flotta műszakija egy időben járt le. Ott akkor ez kisebb fennakadást okozott a napi járműkiadásban.

² Ez következett be Szegeden nemrégiben, ahol a Tisza Volán az előző szolgáltató nyerte a pályázatot. Szolgáltatási színvonala, járműparkja pedig fejlődött.

³ A járműcsere befejeztével természetesen az alacsonypadlós menetrend szükségtelemmé válik, hiszen valamennyi jármű alacsonypadlós lesz.

körülményeket is. Mint ismeretes évről évre több problémát okoz a növekvő gépjárműforgalom zavaró hatása is, amely nem csak a közösségi közlekedés színvonalát rontja, hanem minden közlekedőnek problémát okoz. Ezt kezelni komplex közlekedéspolitikai programmal lehet.

3. **Megfelelő számú utas hiányában a szolgáltató nem tudja garantálni sem a szolgáltatás minőségét, sem pedig az árait. A pályázatba olyan ösztönző elemeket kell beépíteni, hogy a szolgáltató az utasainak megtartását kiemelten kezelje, hosszabb távon pedig, az utasok számának növelését tartsa szem előtt.** Ezért mindenképpen szükséges a kiírásba belefoglalni Debrecen város elkövetkező nyolc évének közlekedési terveit. Valamint szükséges az Önkormányzattal egy szoros együttműködés, amelyben a városvezetés kötelezi magát arra, hogy a szolgáltatóval együttműködve saját hatáskörén belül hozzájárul az utasszám csökkenésének megállításához, sőt az utasszám emeléséhez is a közösségi közlekedési járművek minden formáján.
4. A hálózatot oly módon kell átszervezni, hogy a város bármely pontjáról legfeljebb egy átszállással a központi belterület bármely megállójába el lehessen jutni. Biztosítani kell, hogy az átszállásra kijelölt pontokban a ritkább követési idejű járatok megvárják egymást. Kisebb-nagyobb átszervezések történtek az évek során, de ezek mindig járatcsökkentéssel párosultak. Alapjában véve **a hálózat elavult és nem veszi figyelembe az elmúlt húsz évben megváltozott magasabb szintű utazási igényeket. A kettős villamos megépülésével az Önkormányzat a vonalhálózat felülvizsgálását, ésszerűsítését ígérte.** Ennek elkezdése nem várathat magára. Mire az új villamos vonal beindul, a buszközlekedést is át kell szervezni.
5. **Ahhoz hogy a nyertes szolgáltató minőségi szolgáltatást tudjon nyújtani nem elsősorban a járművek átlagéletkorától függ, hanem biztosítani kell számukra, hogy minél kevésbé függjenek a közúti közlekedés zavaró hatásaitól.** Garanciát kell nyújtani a szolgáltató részére, hogy az ellátásért felelős a közlekedés fejlesztései során gondoskodik a közösségi közlekedés járműveinek előnyben részesítéséről buszsávok, buszöblök és intelligens, a közösségi közlekedési járműveknek előnyt adó közlekedési jelzőlámpák ~~rendszerek~~ telepítéséről. A pályázati kiírásban teljes körűen tájékoztatni kell a pályázókat a szolgáltatás várható körülményeinek a változásáról.
6. **Meg kell pontosan határozni, hogy az utastájékoztató rendszer milyen paraméterekkel rendelkezzen, és pontosan miről tájékoztasson mind a járműveken, mind az utcai berendezéseken.** (pontos idő, következő 3 megálló, átszállási lehetőségek, gyakori úti célok) Meg kell adni, az alkalmazható legkisebb betűméreteket, illetve mikor, mennyi ideig és mekkora felületen alkalmazhatja a szolgáltató fizetett hirdetések bemutatására az utastájékoztató rendszert. Internetes útvonaltervező bevezetését előírni, akár nyomvonalkövetés lehetőségét biztosítani, illetve elektronikus és internetes jegyvásárlás és fizetési lehetőségek bevezetését előírni.
7. A menetrend szolgáltatónak felróható okból történő be nem tartását kötbérrel kell szankcionálni, akár késve, akár korábban közlekedik a járat.
8. A vis major esetét külön kezelve meg kell határozni, napi szinten lehetőleg egyetlen egy járatkimaradás se legyen. Mindezekhez szükséges előírni a teljes üzemidőre, minden egyes decentrumhoz legalább egy, de lehetőség szerint két tartalékjárművet a szükséges személyzettel előkészíteni az esetleges pótláshoz.
9. **Sztrájk esetére a szolgáltatási szerződésben előre kell rögzíteni az elégséges szolgáltatás mennyiségét.** Ehhez meg kell határozni gerinchálózati viszonylatokat és ráhordó viszonylatokat. Sztrájk esetén gerinchálózaton a minimális követési idő 30 perc, alaphálózaton pedig 60 perc.

Javaslatok a járművek és az utastájékoztató rendszer kialakítására vonatkozóan, amelyet a pályázati kiírásban és a szerződésben is részletesen és pontosan bele kell fogalmazni.

1. A járművek utastere teljesen sík padlós legyen, bennük lépcső nem lehet, kivéve az utasülés dobogókat. Az utas folyosóban elhelyezett lépcső balesetveszélyes és hasznos teret vesz el az utastérből.
2. Helyi közforgalomra csak alacsonypadlós járműveket vásárolhat a cég az egyes pontban meghatározottak szerint.
3. A szóló járművek három, a 15 méteres szólók szintén három, a midik legalább kettő, a csuklósok pedig négy kétszárnyú bolygó-, vagy metró- rendszerű utas ajtóval rendelkezzenek.
4. Használt buszt csak abban az esetben vásárolhat a szolgáltató ha megfelel a kettes pontban foglaltak és legalább egy év garanciát is vásárol hozzá legfeljebb négy éves korig.
5. A buszoknak egységes flottaszínnel kell rendelkezniük, amely illeszkedik a város arculatához. Ez az új buszokra megvásárláskor, a régebbiekre a szerződés teljesítésének elkezdésétől számított harmadik évre kell teljesíteni.
6. Minden jármű azonos utastájékoztató rendszerrel legyen felszerelve. Vizuális utastájékoztató rendszer legyen mind a jármű külsején, mind az utastérben.
 - a. Kívül a jármű homlokfalán nagy felületű, a busz teljes szélességét elfoglaló teljes mátrixkijelző, amely minimum 50 mm magas betűkkel kiírja a viszonylatszámot, illetve a két végállomást irányhelyesen. A jármű jobb oldalán az első ajtót követően szintén nagy felületű teljes mátrixkijelző, amely kiírja a viszonylat számot, illetve a két végállomást irányhelyesen. Ez csuklós busznál a csukló után megismételhető. A jármű külső hátfalán kisebb méretű teljes mátrixos viszonylatszám kijelzés szükséges.
 - b. A jármű belsejében a következő három, illetve az aktuális megállót és az átszállási kapcsolatokat feltüntető kijelző alkalmazandó, szóló busz esetében egy, a jármű elejében, csuklós esetében egy darab a jármű elejében és egy darab a csukló után. Minden buszban audiovizuális utastájékoztató is legyen, amely tájékoztat a járat számról, a következő megállóról és az átszállási kapcsolatokról, induláskor pedig az útvonalról.
7. Minden autóbusz, minden ajtónál (elsőnél is) legalább két darab, minden járművön azonos színű, felirattal ellátott leszállásjelzővel rendelkezzen padlószinttől számítva 1,20 -1,50 méter magasságban. Minden ajtó fölött leszállásjelzést megtörténtét jelző lámpa legyen elhelyezve.
8. A vészjelzők piros színezésűek legyenek és leszállásjelzőktől eltérő magasságban (1,85 m) helyezkedjenek el jó látható felirattal ellátva.
9. Az autóbuszok vagy légkondicionáltak legyenek, vagy az összes ablakfelületnek $\frac{1}{2}$ arányban nyithatónak kell lennie. Légkondicionált jármű esetében a buszt fel kell szerelni kulccsal vagy elektronikusan zárható, $\frac{1}{4}$ részben nyitható ablakokkal is, hogy a légkondicionáló berendezés üzemképtelensége esetén is az utastér szellőzése biztosított legyen.
10. A járműveket minden nap forgalomba kiadás előtt ki kell takarítani (padlózat tisztítása, portalanítás, tagek eltávolítása).

11. Minden forgalomba kiadás előtt ellenőrizni kell a járművek külső és összes belső világítását, beleértve a leszállásjelzőket is.
12. Kötelezni kell a szolgáltatót, hogy a járatok a végállomásokon legalább kettő perccel indulás előtt álljanak be a megállóba és vegyék fel a már várakozó utasokat amennyiben ez nem ütközik forgalmi akadályokba. A menetrendben meghirdetett indulási időket pedig szigorúan tartsák be. A hamarabbi beállítás nem vonatkozik olyan járatokra, amelyek a korábbi beállással akadályoznák egy másik járat megállóba állását, illetve indulását.
13. A megállóban lévő menetrendi hirdetőmenyeken az indulási időt (önmagában a követési idő nem elfogadott) táblázatos formában, órában és percben kell megadni, és jelölni kell az útvonalat, valamint fel kell sorolni az összes megállót a menetidő feltüntetése mellett. Megállónevenként az átszállási kapcsolatokat jelölni kell.

A fentiek tükrében kérjük az önkormányzatot és Tisztelt Polgármester Urat, hogy vizsgálja felül a jelenlegi tenderkiírást és az utasok érdekeit szem előtt tartva, fontolja meg módosítási javaslataikat! Továbbá hozza nyilvánosságra javaslatát, hogy a kizárólagos ellátói feladatok (közösségi közlekedés előnyben részesítése, autóbuszsávok, hálózat átalakítás) tekintetében milyen módon tudja biztosítani a szolgáltatás minőségének javulását.

Debrecen, 2008. február 28.

Tisztelettel:

Jónás Zoltán
elnök

Vincze János
alelnök

Móricz Károly Péter
alelnök