



**Észrevételek és javaslatok
Debrecen Megyei Jogú Város
Integrált Városfejlesztési Stratégiájához**

Tartalomjegyzék:

1.	Bevezető	3
1.1.	A stratégiai terv jellege	3
1.2.	A stratégia célja	3
1.3.	Időzítés és szakmai kidolgozottság	3
2.	Közlekedés fejlesztési irányelvek az IVS-ben	4
2.1.	Két tematikus cél: elérhetőség és a városon belüli közlekedés	4
2.2.	A város elérhetőségét tekintve csak a közúti és légi közlekedés fejlesztése jelenik meg, a vasút nem	4
2.3.	Városon belüli közlekedés fejlesztésére vonatkozó irányelvek nincsenek minden esetben konkretizálva	4
3.	Az IVS hiányzó elemei és hibái	5
3.1.	Vasúthálózat fejlesztése hiányzik	5
3.2.	Nemzetközi vasúti kapcsolatok fejlesztésének hiánya	5
3.3.	Repülőtér regionális kapcsolati koncepciója kiegészítésre szorul	5
3.4.	Közösségi közlekedés szerepe átértékelésre szorul	6
4.	Mobilitási igények és a motorizációs folyamatok	7
4.1.	A gépjárműhasználat gyors és közvetlen, ugyanakkor minden egyéni igény kielégítésre az intenzíven látogatott városrészekben hely hiányában nincs lehetőség	7
4.2.	A motorizációs problémák kezelése átértékelésre szorul	7
4.3.	Parkolási koncepció	8
4.4.	A közúti motorizációt nem szabad befolyásolhatatlan tényként kezelni	8
5.	Megoldás a motorizációs problémákra	9
5.2.	Kintről befelé elv	9
5.3.	Időbeli eltolás	9
5.4.	Térbeli eltolás	9
5.5.	Húzó és fékező intézkedések	9
5.6.	Várható hatások	10
6.	Közösségi közlekedés fejlesztési lehetőségei	11
6.1.	A közösségi közlekedés szerepe	11
6.2.	Alapvető cél, az utasok megtartása	11
6.3.	Módszerek és feladatok Debrecen közösségi közlekedésében	11
7.	Multimodális közösségi közlekedési logisztikai központ	14
7.1.	Az átszállóközpont	14
7.2.	A tervek hiányosságai	14
7.3.	Megoldási javaslataink és előnyeik	15
8.	Összegzés	17
8.1.	Megfontolásra javasoljuk	17

Egyesületünk az Euro-Régió Ház Kht. által készített, 2008. április 7-én közzé tett Integrált Városfejlesztési Stratégiát (IVS) áttanulmányozta és az alábbi észrevételeket tesszük, elsősorban Debrecen város közlekedésfejlesztési stratégiáira vonatkozóan.

1. Bevezető

1.1. A stratégiai terv jellege

1.1.1. Az elmúlt évtizedek fejlesztéseit összefogva az integrált stratégiai tervben egy már régóta hiányolt szemlélet jelenik meg, a komplexitás. Korábban egymással nem összefüggő szegmensekben valósultak meg beruházások, amelyek egyes esetekben egymással ellentmondásban voltak, vagy illeszkedés miatt korrekcióra szorultak. Azonban a stratégiai tervekben jelentős új elem nem jelenik meg, mindössze a korábban tervezett beruházásokat, fejlesztéseket gyűjti össze.

1.2. A stratégia célja

1.2.1. A stratégiai terv két alapvető középtávú célt jelöl meg, miszerint Debrecen térszervező erejét és regionális szerepkörét kívánják növelni a régióban, illetve a várost nemzetközi jelentőségű tudásközponttá kívánják emelni.

1.3. Időzítés és szakmai kidolgozottság

1.3.1. Ahogyan azt a 2008. április 10-én tartott fórumon több civil szervezet is szóvá tette, a stratégiai terv véleményezésére rendkívül kevés időt hagyott az önkormányzat. Tekintve, hogy a Közgyűlés április végén dönteni akar az IVS megvalósításáról, érdemi változtatásokra már nem lesz idő. Az ilyen kiemelt jelentőségű, a város fejlődését évekre meghatározó döntések előtt szükség lett volna az előkészítés részleteibe bevonni a civil és a szakmai szervezeteket. Az egyeztetés hiánya a dokumentum helyenként szakmailag pontatlan fogalmazásán is érzékelhető.

A stratégiai terv javarészt a korábban is ismert fejlesztéseket gyűjti össze, hogy komplex módon kezelhetőek legyenek, ezért hiányoljuk a szakmai és civil szervezetek bevonását az előzetes egyeztetésbe! Ez annak ellenére nem történt meg, hogy a bevezetőben leírtak szerint a civil szféra bevonására kiemelt figyelmet kívánnak fordítani.

2. Közlekedés fejlesztési irányelvek az IVS-ben

2.1.Két tematikus cél: elérhetőség és a városon belüli közlekedés

2.1.1. Kilenc tematikus középtávú célt határoz meg, melynek első két eleme a közlekedéssel foglalkozik. Egyrészt a város elérhetősége, másrészt a városon belüli közlekedés fejlesztése.

2.2.A város elérhetőségét tekintve csak a közúti és légi közlekedés fejlesztése jelenik meg, a vasút nem

2.2.1. A stratégiai terv továbbra is a közúti közlekedés és a személygépjármű-forgalom további térnyerésével számol. Ezen igények kielégítésére pedig a város bevezető útjainak kapacitásbővítését tervezi. A vasúthálózatra vonatkozó konkrét fejlesztések nem jelennek meg nemzetközi kapcsolatok tekintetében sem. A közösségi közlekedést pedig alkalmatlannak tartja az utazási igények kielégítésére és a vasúthoz hasonlóan konkrét célok sem kerülnek meghatározásra.

2.3.Városon belüli közlekedés fejlesztésére vonatkozó irányelvek nincsenek minden esetben konkretizálva

2.3.1. A városon belüli közlekedés tekintetében konkrét feladat meghatározása a közúthálózatra vonatkozóan jelenik meg (nyugati kiskörút, Nyíl utca), valamint a Multimodális Községi Logisztikai Központ kialakítása. A közösségi közlekedés egységes szervezési feltételeinek kialakítását tekinti elérendő célnak, holott ezek a feltételek a város számára kedvező közszolgáltatási szerződések megkötésével jelenleg is biztosíthatók lennének. Említi a villamoshálózat bővítését, azonban az nem derül ki, hogy ez a „2-es villamos” megépítésén túl más területek is bevonásra kerülnek vagy sem. Az előzőekhez hasonlóan a kerékpáros közlekedésre vonatkozóan is csak általánosságokat fogalmaz meg.

Alapvető szemléletbeli probléma, hogy a stratégiai terv a közúti motorizációt gyakorlatilag befolyásolhatatlan külső tényezőnek tekinti, és a közúthálózat fejlesztése alá rendeli a feladatokat. A motorizáció egy törvényszerűen lezajló folyamat, de nem szabad megváltoztathatatlan tényként kezelni!

3. Az IVS hiányzó elemei és hibái

3.1. Vasúthálózat fejlesztése hiányzik

3.1.1. A város elérhetőségének javítása érdekében két közlekedési ágazat, a közúthálózat és a repülőtér fejlesztése jelenik meg, a vasúthálózat fejlesztése teljesen hiányzik. Bár említi a 100. számú, Budapest – Szolnok – Debrecen – Záhony vasútvonal átépítését, de az egyéb fővonalak és mellékvonalak sorsát illetően nem jelenik meg határozott stratégia.

3.1.2. Azért tartjuk fontosnak a vasút szerepét, mert a jelenleginél jóval szélesebb körben, különösebb beruházások nélkül is képes lenne szállítási feladatokat átvállalni. Ahogyan a stratégiai tervben is megjelenik, a fejlesztéseknek és a közúti motorizációs folyamatoknak köszönhetően, várható a városba irányuló személy- és teherforgalom növekedése, amely többet utazási igényeket a közúthálózat még a tervezett kapacitás bővítés esetén sem tudja majd fennakadások nélkül kielégíteni, csak a jelenlegi közlekedési problémák egy részét oldják meg néhány évre (3-4 év).

3.2. Nemzetközi vasúti kapcsolatok fejlesztésének hiánya

3.2.1. Nem esik szó a Debrecen-Nagyvárad közvetlen vasúti kapcsolat helyreállításáról, illetve más Romániába irányuló vasúti fejlesztések lehetőségéről, pedig a stratégiai tervben az oktatási intézmények közötti együttműködési lehetőségek között számos romániai egyetem jelenik meg, mint a Debreceni Egyetem partnerintézménye, köztük a Nagyvárad Egyetem is. Az oktatási intézmények közötti szoros kapcsolat kialakításához elengedhetetlen a gyors, közvetlen közlekedési kapcsolat megléte.

3.3. Repülőtér regionális kapcsolati koncepciója kiegészítésre szorul

3.3.1. A repülőtér szerepét illetően kiemelkedően fontos lenne mind személy, mind teherforgalomban a regionális szintű vasúti kapcsolatok erősítése. Személyforgalom tekintetében Debrecen 100 km-es körzetén belül (határon túl is) 90 perc alatt elérhetőnek kellene lennie a repülőtérnek, hogy az életképes maradjon. Önmagában Debrecen kiszolgálása nem elegendő, szükség van a régióra is.

3.3.2. A regionális közlekedési kapcsolatok fejlesztésén túl elengedhetetlen a debreceni repülőtérrel közvetlenül, illetve átszállással, de egyben megvásárolható jeggyel elérhető célpontok számát is növelni. Az eddigi két kísérlet (Debrecen-München ill. Debrecen-Budapest) tapasztalatai alapján egyértelműen látszik, hogy egy-egy izoláltan működő járat nem vonz kellő utasforgalmat sem az ide-, sem az elutazók körében, hiszen így a Debrecenből kiindulva vagy Debrecenbe érkezve az utas csak jóval kedvezőtlenebb kondíciókkal tud jegyet váltani, valamint az utazása

során is kellemetlenségekkel néz szembe (pl. többszöri check-in, hosszabb várakozási idők). Szükségesnek látjuk tehát, hogy akármelyik légitársaság indít a debreceni repülőtérre járatot, az integrálva legyen az adott légitársaság, vagy még inkább az adott légitársasági szövetség rendszerébe mind díjszabásilag, mind menetrendileg, mind az utaskezelés (pl. csak egyszeri check-in) tekintetében. Ez elengedhetetlen feltétele annak, hogy akár be-, akár kiutazók valós alternatívaként tekintsenek a debreceni reptérre. Kíváncsús továbbá, hogy az elsők közt bevezetett célállomások Európa nagy, sok átszállási kapcsolattal rendelkező repterei (pl. London Heathrow, Frankfurt am Main International, Amsterdam Schipol, Paris Charles de Gaulle) legyenek, mivel leginkább ezek szolgálnák az utasforgalom felfutását.

3.4. Közösségi közlekedés szerepe ártértékelésre szorul

3.4.1. Alapvető hibaként jelenik meg , hogy a stratégiai terv a közösségi közlekedést nem tartja eléggé alkalmasnak a személyforgalmi igények maradéktalan kielégítésére. Olyan indokokat említ, mint az *átszállás időigényessége, az eszközök nem megfelelő színvonala, a környezetszennyező, energiapazarló és elavult járműpark* illetve a *járatsszervezés és az igények összhangjának hiánya*. A **fenti hiányosságok és problémák mindegyike befolyásolható** illetve megszüntethető, különösebb **beruházási igénye nélkül!**

A stratégiai tervből hiányzik a vasúthálózat fejlesztése, valamint a vasút és közúti villamos közlekedés integrálása, pedig az agglomeráció és a város kapcsolatát kiemelten kellene kezelni, mert ez a repülőtér életképességének is feltétele. Sajnos azonban a közösségi közlekedést általánosan alkalmatlannak tartja a személyforgalmi igények kielégítésére.

4. Mobilitási igények és a motorizációs folyamatok

4.1.A gépjárműhasználat gyors és közvetlen, ugyanakkor minden egyéni igény kielégítésére az intenzíven látogatott városrészekben hely hiányában nincs lehetőség.

4.1.1. Korunk legnagyobb problémája a közúti motorizáció, amely a városok élhetőségét korlátozza. Amellett, hogy környezetszennyező rendkívül hely- és energiapazarló. Energiapazarló azért, mert ugyanazon személyek elszállításához sokkal több üzemanyagra van szükség és helypazarló azért, mert széles utak és rengeteg parkolóhely építését követeli meg. Egy személy utazásához 10 m² területre van szükség, míg közösségi közlekedés esetén ennek kevesebb mint tizede is elegendő. Közösségi közlekedés használta esetén pedig parkolási igény fel sem merül.

4.1.2. Az elmúlt években a közúti motorizáció térnyerésére utak, és parkolók, parkolóházak építése volt a válasz. Ez átmenetileg megkönnyítette a közúti közlekedést, ugyanakkor az életszínvonal növelésével egyre többeket sarkallt gépjármű használatra a gyors és közvetlen eljutás lehetősége. Hamar kiderült, hogy az utak kapacitása már nem elegendő a megnövekedett gépjárműforgalom levezetésére, újból megjelentek a torlódások és a parkolási problémák. Erre újabb utak és újabb parkolók építése volt a válasz, ami újfent megalapozta az igényeket a gépjárműhasználatra. Minél jobban elősegítjük a közúti motorizációt, a gépjárművek közlekedését, annál több és több igény merül fel a közúthálózat bővítésére, hiszen a jobb közlekedési lehetőségek a gépjárműhasználatot ösztönzik.

4.1.3. A legnagyobb probléma a több száz éves múltra visszatekintő történelmi városrészekben van, ahol eleinte a városszerkezetet átalakítva, műemléki védettséget élvező épületek veszélybe sodorva, építettek utakat és parkolókat, de hamar kiderült, hogy a belvárosban nem lehet a végtelenségig növelni az utak és a parkolóhelyek számát. A belváros mindig is zsúfolt lesz, a funkciók tömörülése miatt állandó intenzív forgalomra kell számítani.

4.2.A motorizációs problémák kezelése átértékelésre szorul

4.2.1. Az IVS ugyan figyelembe veszi a közúti motorizáció térnyerését, azonban a problémák kezelésére, válaszként kizárólag közúthálózat bővítése merül fel. Bár a hosszú távon számol egy, a teljes belvárost átölelő sétálóövezet kialakításával, de ez önmagában nem elegendő, hiszen – különösen a parkolóhely kínálat bővítése esetén – ez nem akadályozza meg, hogy a belváros széléig ne gépjárművel közlekedjenek. A belvárosi gyalogos övezetet körülvevő utak zsúfoltsága nem fog csökkenni, emiatt a „zöld sziget” megközelíthetőségét nehezítik.

4.3. Parkolási koncepció

4.3.1. A stratégiai tervben a belvási parkolási lehetőségek bővítése szerepel, ami elsősorban térszín alatti parkolók létesítésében valósulna meg, környezetvédelmi szempontokra hivatkozva. Ez azonban téves felvetés, mert a felszíni parkolás visszaszorítása nem csökkenti a környezetszennyezést, a gépjárműforgalom megmarad, sőt növekszik, mindössze a városi terek esztétikai kialakítását befolyásolja kedvezően. Ezért a belvárosba csak akkor szabad újabb térszín alatti parkolókat építeni, ha azzal párhuzamosan felszíni parkolók szűnnek meg és az így felszabadult területeket pedig a közösségi közlekedés járműveinek és a kerékpárosok rendelkezésére kell bocsátani. A gépjárműforgalmat hatékonyan csökkenteni pedig forgalomszabályozással, a parkolási lehetőségek korlátozásával és a közösségi közlekedés előnyben részesítésével lehet megoldást nyújtani.

4.4. A közúti motorizációt nem szabad befolyásolhatatlan tényként kezelni.

4.4.1. A városba bevezető utak kapacitását növelni kívánják, illetve megépülne a nyugati tehermentesítő út és a belvárosban újabb parkolóházak épülnének, mondván az utak bővítése nem gyakorol hatást a belterületre. Ennek a módszernek a hátránya, hogy jelenleg a bevezető utakon lassabban közlekedő járművek – a kapacitás bővítése következtében – többen és gyorsabban jutnának be azonos időn belül a szűkebb, zsúfoltabb lassabban járható, közúti jelzőlámpákkal teli városi területekre. Ez a jelenleginél is nagyobb torlódásokat okozna, hiszen a munkába és iskolába járási szokásoknak megfelelően a többség azonos időben akar közlekedni. A nyugati tehermentesítő út megépítése pedig – a gépjárművek számának növekedését és a fejlesztések forgalomművelő hatását is figyelembe véve - csak átmenetileg (3-4 év) és lokálisan oldja meg a problémát. Emiatt mind a tehermentesítő utakon, mind a tehermentesített utakon és a kapacitásbővített bevezető szakaszokon újból megjelennek a torlódások és ismételten felveti az igényt az utak áteresztőképességének növelésére.

A fejlesztési irányelvek jelentős része a közút kapacitásnövelését és a parkolóhely kínálat bővítését szorgalmazza. Helyenként ellentmondásosan a kapacitás bővítés jótékony hatásaként a zsúfoltság csökkenésével számol, máshol pedig a forgalom további növekedésével, amit zöldfelületek kialakításával kívánnak kompenzálni. A bevezető utak kapacitásának növelése csak azt eredményezi, hogy a belvárosba gyorsabban, több gépkocsi jut be, ami a jelenleginél is több fennakadást okoz majd!

5. Megoldás a motorizációs problémákra

5.1.1. Az alább vázolt javaslatunk a közúti motorizáció okozta problémák enyhítésére nem kizárólag a közút kapacitás bővítésével, hanem a közlekedési szokások alakításával és a közösségi közlekedés igénybevételének elősegítésével és támogatásával is befolyásolni kívánja a közúti motorizációs folyamatokat.

5.2.Kintről befelé elv

5.2.1. Azt az alapelvet kell alkalmazni, hogy elsőként a legkülső elkerülő út épüljön meg, majd a tényleges forgalomcsökkenés függvényében dönteni a további, belső úthálózat bővítésének mértékéről. Legfontosabb feladat, amelynek mindenképpen el kell készülnie, a 4-es főút hiányzó szakaszának megépítése. Ezt a stratégiai terv is tartalmazza, viszont hangsúlyozni kell, hogy ez a bevezető utak és a belső úthálózat bővítését megelőzze. Fontos a külső városrészeket összekötő körutak megépítése is, amelyek, amellet hogy a közösségi közlekedés bővítését teszi lehetővé, tehermentesíti a helyi forgalomtól a belvárost. Ezen kerülőutak elkészülte, és a hatások elemzése után szabad csak dönteni a belváros úthálózatának átalakításáról.

5.3.Időbeli eltolás

5.3.1. A nagyobb forgalmat vonzó intézmények munkarendjét, az iskolákban a tanítás kezdetét úgy kell kialakítani, hogy az intézményenként eltérő legyen. Ezáltal csökkenthető az azonos időben közlekedők száma.

5.4.Térbeli eltolás

5.4.1. A belvárosba nem szabad több nagy forgalmat vonzó létesítményt (bevásárlóközpont) telepíteni, sőt egyes funkciók kitelepítését is végre kell hajtani. Továbbá az intézményi területek kialakításánál arra kell figyelni, hogy a gyakran együttesen használt funkciók közel kerüljenek egymáshoz. (Például, ahol van orvosi rendelő, ott legyen gyógyszerár is gyaloglási távolságon belül.)

5.5.Húzó és fékező intézkedések

5.5.1. Az utazási szokásokat úgy kell megváltoztatni, hogy különösen az elővárosokból gépjárművel érkezők számára sokkal jobban megérje a közösségi közlekedést használni. A gépjárműhasználatot fékező intézkedéseket folyamatosan kiterjeszteni (parkolási díj, dugódíj, egyirányúsítás) Biztosítani kell a közösségi közlekedés járműveinek elsőbbségét, illetve a helyi közlekedés és vasúti kapcsolatok jelenleginél szorosabb kapcsolatát kiépíteni, illetve az egységes tarifarendszert és a közlekedési szövetséget kell kialakítani. A városon belül közlekedők számára a közösségi közlekedés fejlesztésén túl a kerékpáros közlekedés részarányának

növekedését elősegítő kerékpárutak építését mihamarabb (bevezető utak átépítése előtt) előtérbe kell helyezni.

5.6.Várható hatások

5.6.1. A fenti intézkedések következtében kisebb mértékben lesz szükség a belső úthálózat és a bevezető szakaszok bővítésére. A nyugati tehermentesítő út és környékét elsősorban közösségi közlekedés látja majd el, ezáltal keskenyebb utakra és kevesebb parkolóhelyre, parkolóházra lesz szükség, így több ingatlanterület marad más beruházások megvalósítására és zöldterületek kialakítására.

5.6.2. Forrásokat takaríthatunk meg, így lehetőség nyílik a vasúthálózat fejlesztésére is. A stratégiai terv bevezetőjében a Debrecen–Létavértes/Nagykereki vasútvonal kapcsán felmerül az egyszerűsített vasútüzem bevezetése, de azt csak távlati megoldási lehetőségnek tekinti, helyette a teherforgalom fellendülése esetén lát lehetőséget a gazdaságos üzemeltetésre. Mivel az Európai Unió irányelvei szerint keresztfinanszírozásra nincs lehetőség, a személyszállításnak önállóan kell megélnie, tehát a személyszállítás csak közvetve támaszkodhat a teherforgalom fellendüléséből adódó lehetőségekre. Ezért a pályahasználat feltételeit a már említett egyszerűsített technológiának megfelelően kell kialakítani, oly módon hogy közvetlen kapcsolatot kell kialakítani a közúti villamos vasút és a nagyvasúti vonalak között. A személyszállítást pedig hibrid üzemű, illetve több áramnemű járművekkel lehetne ellátni. Ez a környező települések és Debrecen belvárosa között átszállásmentes kapcsolatot létesítene, ami nagy mértékben hozzájárulna a közutak leterheltségének csökkentéséhez, ami részben a gépjárművek használatának csökkenésében, részben pedig a jelenleg párhuzamosan közlekedő autóbuszok utasainak vasútra terelésében jelenik meg.

A közúthálózat bővítésén túl más lehetőségek is rendelkezésre állnak az utak zsúfoltsági problémáinak megoldására.

6. Községi közlekedés fejlesztési lehetőségei

6.1.A közösségi közlekedés szerepe

6.1.1. Az egyéni közlekedés fokozatos térnyerésével a közösségi közlekedés teret vesztett, szerepe átalakult. Mivel korábban más versenyképes alternatíva nem volt, ezért a versenyszemlélet hiányában az utasok – mint vevők – megtartása sem volt szempont. Ma már ez koránt sincs így, pedig a szemlélet alig változott. A járatcsökkentések okaként az utasok számának csökkenését jelölik meg. A teljesítmény csökkenéstől gazdaságosságot és nagyobb hatékonyságot várnak. Ez a gazdaságosság azonban csak átmeneti, a hatékonyság pedig csak látszólagos, hiszen az utasok száma csökken, míg az utakon egyre több lesz a személygépkocsi, amelyek tömeges megjelenéséből adódó problémákat korábban már megismerhettük. Ám, amit nyerünk a réven, elveszítjük a vámon, a járatcsökkentéssel rövid távon megtakarított összegeket a gépjárművek okozta káros hatások csökkentésére kell fordítani.

6.1.2. Ma a közösségi közlekedés legfontosabb feladata, hogy versenyképes alternatívát nyújtva az egyéni közlekedéssel szemben, biztosítsa a tiszta, környezetbarát közlekedés lehetőségét a zsúfolt városokban.

6.2.Alapvető cél, az utasok megtartása

6.2.1. Mivel az egyéni közlekedés elterjedése miatt jelentősen lecsökkent az utasszám és ez a csökkenés jelenleg is folytatódik elsődleges stratégiai feladat az utasok megtartása, hosszabb távon, pedig az utasszám növelése, ezért meg kell teremteni a közösségi közlekedésben a versenyszemléletet és a vevőközpontú szolgáltatást.

6.3.Módszerek és feladatok Debrecen közösségi közlekedésében

6.3.1. A jelenlegi közösségi közlekedési hálózat elavult, nem tudta rugalmasan követni a gazdasági strukturális változások miatt megváltozott igényeket. A cselekvést sürgetik az elkövetkező években megvalósuló beruházások (2-es villamos, multimodális központ) is, amelyek újabb komoly átrendeződést okoznak majd.

6.3.2. Elsődleges szempont a közvetlenség, az átszállások minimalizálása, minél szélesebb körben kell elérhetőnek lennie az átszállásmentes, közvetlen eljutási lehetőségnek. Emiatt a helyi és az elővárosi közlekedést együtt kell kezelni, különösképpen azért, mert a városba érkező forgalom jelentős részét a szomszédos településekről érkező ingázók alkotják. A szolgáltatásnak rugalmasnak és átjárhatónak kell lennie, ezért szükséges a közlekedési szövetség megteremtése és az egységes tarifarendszer bevezetése.

6.3.3. A közösségi közlekedés egy olyan szolgáltatás, amelynek életképessége a szolgáltatás elérhetőségén múlik. Ha akkor és ott nem kínál megfelelő utazási lehetőséget, ahol és amikor az igény felmerül, az utas más alternatívát fog keresni. Más alternatíva birtokában (pl. személygépkocsi) pedig, akkor sem veszi igénybe a szolgáltatást, ha az éppen megfelelne neki. Például, ha valaki délután utazik munkahelyére, nem fogja a közösségi közlekedést választani (se délután, se este), ha este a munka végeztével a ritka közlekedés miatt nem, vagy csak nagy várakozást követően tudna hazajutni. Ezért nagyon fontos hogy, csúcsidőn kívül is egy minimális alapszolgáltatást kell nyújtani, akkor is, ha kevés az utas, vagyis kínálatot kell biztosítani. Ez megoldja a járatszervezés és az igények közötti összhang megteremtését. A kínálati menetrend alapja az ütemesség és a minimális alapszolgáltatás, amelynek mértéke egy Debrecen méretű városban a ritkábban lakott központi belterületeken is minimum 20-30 perces, külső területeken (Haláp, Ondód, Kismacs, Nagymacs, stb.) minimum 60 perces követési idő.

6.3.4. A hálózat legnagyobb problémája az átszállások okozta idővesztés, amelyet a forgalomszervezés technológia átalakításával és egy kis odafigyeléssel hatékonyan kezelni lehet. Az átalakításnál kitűzendő feladatként kell megjelölni, hogy a város bármely pontjáról a központi belterület bármely pontja egy átszállással elérhető legyen.

6.3.5. Az eszközpark fejlesztésének folyamatosan napirenden kell lennie, hogy elmaradó járműbeszerzések ne okozzanak később nehezen megoldható problémát.

6.3.6. A járművek életkora kevésbé befolyásolja az utazási igényeket, annál inkább a járművek tisztasága, illetve az utastájékoztatás színvonala és teljessége.

6.3.7. A villamoshálózat bővítését tovább kell folytatni a Tócsóskert, valamint a Zsibogó és a Lencztelep irányába. Utóbbi két esetben a Vágóhíd utcán és a Leiningen utcán található iparvágányok felhasználásával valósítható meg a közúti villamos vasúti üzem bevezetése.

6.3.8. A nagyvasút és a villamos közvetlen kapcsolatának kiépítésével megvalósítható az integrált elővárosi közlekedés.

6.3.8.1. Hajdúböszörmény - Tiszalök felé a TEVA iparvágány felhasználásával

6.3.8.2. Balmazújváros – Hortobágy felé a Balmazújvárosi és Füredi úton a 2-es villamoshoz kapcsolódva. Ezzel párhuzamosan a Balmazújvárosi úti bevásárlóközpontok mellett szükséges új vasúti megálló kiépítése is, amely a jelenleg ellátatlan, de nagy utasforgalmi igénnyel rendelkező terület kiszolgálásán jelentősen javítana.

6.3.9. A város rendkívül jó vasúti kapcsolatokkal rendelkezik, ami a jelenleginél sokkal jobban kihasználható lenne. A vasút és a közúti villamosvasút integrálása és a – bevezető utak bővítési költségének töredékéből megvalósítható – pályasebesség emelésével olyan vonzerővé válna, hogy egyes elővárosi közutak bevezető szakaszainak fejlesztésére nem is lenne szükség.

6.3.10. A jelenlegi vasúti megállók problémája, hogy azok közösségi közlekedéssel nehezen megközelíthető helyen vannak. Meg kell vizsgálni az áthelyezés, illetve új megállók létesítésének lehetőségét a jelenleginél jobb közlekedési kapcsolattal rendelkező helyen.

6.3.11. Fejlesztésre javasolt vasútvonalak. (pályasebesség emelése/helyreállítása és/vagy összekötése a közúti villamos vasúttal)

6.3.11.1. Debrecen – Nagyvárad közvetlen vasúti kapcsolat helyreállítása

6.3.11.2. Debrecen – Érmihályfalva nemzetközi jelentőségű vasútvonal fejlesztése

6.3.11.3. Debrecen – Mátészalka elővárosi és regionális jelentőségű vasút fejlesztése

6.3.11.4. Debrecen – Tiszalök vasútvonal és a közúti villamosvasút integrálása

6.3.11.5. Debrecen – Füzesabony vasútvonal és a közúti villamosvasút integrálása

Kiemelt figyelmet kell fordítani a közösségi közlekedésre, mert ez az egyetlen hatékony megoldás, hogy csökkentsük az utakon közlekedő gépjárművek számát.

7. Multimodális közösségi közlekedési logisztikai központ

7.1. Az átszállóközpont

7.1.1. A stratégiai terv a multimodális központ létesítésének szükségességét a jelenlegi autóbusz-pályaudvar kedvezőtlen elhelyezkedésével magyarázza, miszerint megközelítése nehézkes, az autóbuszok tárolására kevés hely áll rendelkezésre és kedvezőtlen az átszállási lehetőség vasútra. Ezzel szemben a jelenlegi autóbusz-pályaudvar közösségi közlekedéssel nagyon jól megközelíthető, a parkoló autóbuszok számát pedig forgalomszervezési módszerekkel is lehetne csökkenteni. Az egyetlen ésszerű indok az áthelyezésre, hogy a vasútra kedvezőbb átszállási kapcsolat lesz kialakítható.

7.1.2. Amennyiben az átalakítás jelen terveknek megfelelően megvalósul a Nagyállomás előterében – annak funkciójával ellentétben – nem egy kedvező átszállási lehetőséget biztosító közlekedési tér lesz, hanem egy olyan sétáló övezet, amely az utas részére – az aluljárót követően – egy újabb akadályt jelent útja folytatásában. A helyi közlekedésnek közvetlenül az állomási előtéren kell elhelyezkednie, a peronoktól minimális gyaloglási távolságon belül.

7.1.3. Mivel az új csomópont több funkciót is koncentrálna, illetve magánberuházásban bevásárlóközpont is épülne a jelenleginél jóval nagyobb forgalom generálódik majd. Ez pedig komoly fennakadásokat fog okozni. Az úthálózat bővítésére csak irreálisan magas költségek árán lenne megvalósítható. A 4-es főút teljes elkerülő szakasza forgalomba helyezését követően valamelyest csökken ugyan a forgalom, de a teljes körgyűrű elkészültéig számottevő csökkenésre nem lehet számítani. Ezért rendkívül fontos hogy a közösségi közlekedés járművei a forgalom más résztvevőivel szemben előnyt élvezve zökkenőmentesen megközelíthessék a Nagyállomást és környékét.

7.2. A tervek hiányosságai:

7.2.1. A létesítendő komplexum a jelenleginél is nagyobb gépjárműforgalmat generálna, viszont az ahhoz kapcsolódó úthálózat nem bővül. A Wesselényi utcán már most is rendszeresen torlódások alakulnak ki.

7.2.2. További parkolókra a Nagyállomáson nincs szükség, csak a jelenlegiek áthelyezésére, vagy olyanokra, amelyet csak érvényes vasúti bérlettel, vagy jeggyel lehet igénybe venni a tovább utazók részére.

7.2.3. A belváros forgalmán nem tehermentesítene, hiszen pont a belvárosba vonzaná a forgalmat.

7.2.4. A komplexum megépítése az átszállás megkönnyítését szolgálná, viszont a rágyaloglási távolságok a jelenleginél hosszabbak lennének, mert a helyi buszok

számára létesítendő buszállások és a villamos megállója kétszer messzebbre kerülne a peronokhoz vezető aluljáró kijáratától.

7.2.5. A villamos fejevégállomás hiányosságai:

7.2.5.1. a nyugati oldali szélső vágányról nem lehet közvetlenül kijárni az egyetem felé, ez pedig a kapacitás problémát okoz a jelenlegi forgalomszervezési technológia mellett, különösen rendkívüli helyzetekben,

7.2.5.2. a vágányátszelés ívben van, aminek kialakítása és fenntartása drága, sőt szükségtelen, mert az előtte lévő egyenes szakaszon volna hely azt kialakítani. Egyébiránt a jelenlegi hurokvágány átbocsátóképessége nagyobb és fenntartása is olcsóbb. (A folyópálya ívsín kopása kevesebb fenntartási problémát okoz, mint négy ívesített kitérő és egy íves vágányátszelés fenntartása és alkatrész utánpótlása ...)

7.2.5.3. a fejevégállomás előnye, hogy nem kell íveket kialakítani, de ez elvész, mert két ív is készül az ütközőbakok és az Erzsébet utcai kereszteződés között.

7.2.5.4. a tervezett fejevégállomás területigénye alig kisebb, mint a jelenlegi hurok rendszerű végállomásnak

7.2.6. Az multimodális központ arra alapoz, hogy a legtöbb busznak itt lesz a végállomása, pedig ez nem törvényszerű.

7.2.7. Az állomás előtere funkció nélkül marad, a városba érkező utas további utazási lehetőséget szeretne, nem árgyalogolandó nagy teret. (Igényes tér kialakítására a Petőfi téri park átalakítása is lehetőséget nyújt).

7.2.8. A homokkerti felüljáró alatt külön balra kanyarodó sáv létesülne az autóbusszállomáshoz, azonban a pillérek között nincs hely ötödik forgalmi sáv kialakítására.

7.2.9. A tervek egyáltalán nem foglalkoznak a kerékpáros közlekedéssel. Nincs sem a komplexumhoz vezető kiépített kerékpárút, valamit a kerékpárok tárolására sem nyújt megoldást.

7.3. Megoldási javaslataink és előnyeik:

7.3.1. Decentrumokat kell létrehozni az MGM-nél, (tervezett Sámsonikert vasúti megálló), a Fényesudvarnál, illetve lehetőség szerint az István út – Déli sor kereszteződésénél, ahol új vasúti megálló is létesíthető. Ezáltal a forgalom eloszlik a város más részei között. A decentralizáció további előnye, hogy a város más részei is fejlődnek, több munkalehetőség lesz.

7.3.2. Nagyállomást csak megállóként (átmenő viszonylatként) érintenék, mind a helyi, mind a (20-30 km-en belüli) helyközi buszok és rövid 5-10 perces, menetidőt kiegyenlítő tartózkodást követően indulnának tovább. A végállomás pedig a város másik részén, valamelyik decentrumban lenne. Ez kevesebb helyigénnyel járna,

helyben kevesebb busz tárolására lenne szükség, csökkentené a zsúfoltságot, mert nem kényszerül mindenki átszállásra, aki a csomóponton csak átutazik. Így a Nagyállomás és környéke részben tehermentesül.

7.3.3. A helyi buszok és a troli megállóit a Nagyállomás előtti téren kell elhelyezni a jobb átszállási kapcsolat végett.

7.3.4. A villamos hurokvágányát meg kell hagyni és a 2-es villamos terveivel összhangban bővíteni kell a nagyobb átbocsátóképesség érdekében, amelyre szükség is lesz, ha beindul az új vonal.

7.3.5. A Nagyállomás és környékét be kell kötni a kerékpárút hálózatba, valamit meg kell oldani a kerékpárok tárolásának lehetőségét.

A multimodális közösségi közlekedési logisztikai központot tervezett kialakítását átgondolásra javasoljuk, mert a jelenlegi tervek nem veszik figyelembe, hogy az állomási előtérnek a közlekedési funkciója az elsődleges. Az új autóbusz-állomás közúti kapcsolata nem kellően átgondolt, a torlódások rendszeresek lesznek. A jelenleg meglévő jól működő hurokvágány elbontása nem indokolt, sőt a tervezett fejevégállomási vágánykapcsolat amellet, hogy bonyolult szerkezeti kialakítása miatt fenntartási nehézségeket okoz, az átbocsátóképességet is csökkenti különösen azáltal, hogy nem lehet mindhárom vágányról közvetlenül kijárni az Egyetem felé.

8. Összegzés

8.1. Megfontolásra javasoljuk

8.1.1. Mivel az Integrált Városfejlesztési Stratégia hosszú évekre meghatározza a város fejlesztési irányelveit és a felhasználható támogatások tárgyát, az abban foglalt hibák és téves következtetések miatt félő, hogy olyan beruházások valósulnak meg, amelyek elkészültük után rövid időn belül átalakításra vagy korrekcióra szorulnak, vagy rosszabb esetben ellehetetlenítik a közlekedést és hosszú időre kellemetlenséget okoznak a városban közlekedőknek.

8.1.2. A fentiek tükrében kérjük a Euro-Régió Ház Kht. és a Polgármesteri Hivatal munkatársait valamint Debrecen Megyei Jogú Város Közgyűlését, hogy észrevételeinket gondolja át és – más szakmai és civil szervezetek észrevételeivel összhangban –építse be a stratégiai tervbe.

Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület

Debrecen, 2008. április 16.