



Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület

Adószám: 18996081-1-09, Bankszámlaszám: 10403428-00024811-00000002

Postacím: 4225 Debrecen, Haladás utca 26.

Telefon: vezetőség: +36-70-205-32-41, sajtószóvivő: +36-70-205-32-31

E-mail: derke@derke.hu, Web: <http://www.derke.hu>

Sajtóközlemény

„Köszönjük, nem kérünk több átszállást!”

Észrevételek, javaslatok és válaszok Szabó Miklós önkormányzati képviselő és Varga László városfejlesztési főosztályvezető nyilatkozataira.

1. Segner tér problémája

1.1. Modern, átszállásmentes közlekedésre van szükség

1.1.1. Egy modern európai városban a közösségi közlekedést úgy szervezik meg, hogy az utazás az utas számára minél kevesebb kellemetlenséggel járjon, ezért az eljutási lehetőséget úgy kell biztosítani, hogy az **minél kevesebb átszállással járjon**.

1.1.2. Jelenleg a Segner térre érkező utasok többsége (általában a belváros felé) tovább utazik, buszról buszra száll át. Ez a fölösleges átszállás elkerülhető lenne a vonalak végállomásának áthelyezésével, illetve egyes vonalak összekötésével.

1.2. Funkcióvesztés

1.2.1. A Debrecen-Tiszalök és Debrecen-Füzesabony vasútvonal közös szakaszának áthelyezésével megszűnt a Kisállomás (Debrecen-Vásártér vasútállomás), ezáltal a **Segner tér csomóponti szerepét elvesztette**, fölösleges végállomási átszállóközpont.

1.2.2. **Jelenlegi formájában közösségi közlekedési csomópontként való használhatósága is kérdéses.** Jellemző probléma, hogy azonos irányok felé közlekedve az utasnak több megálló közül kell választania. A belváros felé három megállóból is eljuthatunk, ezért nem ritka látvány, hogy az utasok ezen megállók között tartózkodva várakoznak, és – általában szabálytalanul – abba a megállóba rohannak, amelyikbe hamarabb érkezik az utazási céljuknak megfelelő busz. Jó példát jelentenek erre az 5-ös, 25-ös, és 32-es buszok megállói. Ezen az egyedi problémán a megállók áthelyezésével lehet segíteni, de alapvetően nem változtatja meg a tér rossz kialakítását. A trolibuszok végállomásának áthelyezése is megfontolandó a Tócsóskertbe vagy az Újkertbe, hiszen az utasforgalom mértéke mindkét lakótelep esetén elegendő utast biztosítana a gazdaságos üzemeltetéshez, valamit ezáltal forgalmas autóbusz-vonalak lennének kiválthatók környezetbarát, elektromos vontatású járművekkel.

1.3. Az utasok tovább utaznak

Mivel a Segner térre érkező **utasok többsége a belváros felé utazik tovább**, ezért kevesebben szállnának át a téren, ha a végállomási funkció megszűnne és a járatok a belváros felé tovább haladnának, ezzel a kényeszerű átszállásra sem lenne szükség. Kényelmes átszállást a hely jelenleg nem biztosít a tér kialakítása miatt. A megállók egymástól távol esnek, azok között pedig gyalogátkelők nehezítik meg az átszálló utasok közlekedését, ezáltal magát az átszállását. Úgy gondoljuk, hogy a hely szerepkörét illetően továbbra is megmaradna, mint közösségi közlekedési csomópont, de a végállomási szerepkör betöltésére a város közepén nincs szükség. A jelenleg itt végződő vonalak végállomását át kell helyezni város széli decentrumokba, és/vagy összekötni a déli és keleti városrészt érintő vonalakkal.

1.4. A jelenlegi decentrumok szerepe is átgondolásra szorul

1.4.1. A jelenlegi **decentrumok**, mint forgalomirányító helyek (Vincellér utca, Doberdó utca, Segner tér) szerepkörét szükséges átgondolni, mivel **jelenlegi formájukban és helyükön egy modern közösségi közlekedési hálózatban nem szükségszerű jelenlétük**, sőt új forgalomszervezési megoldások bevezetése (pl.: vonali vezetőváltás) és GPS alapú központi forgalomirányítás kiépítése esetén szükségtelenek is.

1.5. A tér „áldatlan” állapota

1.5.1. A Segner tér külső megjelenését illetően úgy véljük, hogy terület tisztántartása – kategóriától függetlenül – a tulajdonos, illetve az általa megbízott fenntartó felelőssége. Ha a területet fenntartó cég a feladatát kielégítően nem látja el, akkor a szükségszerűen új fenntartót kell keresni, vagy megfelelő szankciókkal biztosítani a feladat fellátását.

2. A Petőfi téri multimodális közösségi közlekedési logisztikai központ

2.1.1. Amennyiben a **multimodális csomópont az általunk megismert terveknek megfelelően fog felépülni, önmagában nem fogja tudni betölteni azt a szerepét, hogy az utasok gyorsan és kényelmesen tovább utazhassanak.** Decentrumok híján az elővárosokból nap mint nap érkező utasoknak kötelezően érinteniük kell a belvárost, holott erre nem lenne szükség, ha az átszállásuk a város szélén kialakított csomópontokban megoldható lenne, vagy átszállásmentesen tudnának utazni.

2.2. Az átszállóközpont

2.2.1. Az Integrált Városfejlesztési 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 és támogatandó elképzelés az áthelyezésre, hogy **a vasúttal kedvezőbb átszállási kapcsolat lesz kialakítható.**

2.2.2. A megismert tervek szerint 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.

2.2.3. Mivel az új csomópont több funkciót is koncentrálna, illetve a későbbiekben magánberuházásban bevásárlóközpont is épülne, a **jelenleginél jóval nagyobb forgalom generálódik majd. Ez pedig komoly fennakadásokat fog okozni.** Az úthálózat bővítése csak irreálisan magas költségek árán lenne megvalósítható. A 4-es főút teljes elkerülő szakaszának 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.

2.3. A multimodális csomópont terveinek hiányosságai:

2.3.1. 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.

2.3.2. **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.

2.3.3. **A belvárost nem tehermentesítené, hiszen pont a belvárosba vonzaná a forgalmat.**

2.3.4. A komplexum megépítése az átszállás megkönnyítését szolgálná, viszont a **rágyalogási távolságok a jelenleginél hosszabbak lennének,** mert a helyi buszok számára létesítendő buszállások és a villamos megállója kétszer messzebbre kerülne a peronokhoz vezető aluljáró kijáratától.

2.3.5. **A villamos fejevégállomás hiányosságai:**

2.3.5.1. 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;

2.3.5.2. 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;

2.3.5.3. a **fejvégállomás előnye**, hogy nem kell íveket kialakítani, de ez **elvész**, mert két ív is kialakításra kerül az ütközőbakok és az Erzsébet utcai kereszteződés között;

2.3.5.4. a tervezett fejvégállomás **területigénye alig kisebb, mint a jelenlegi hurok rendszerű végállomásnak**.

2.3.6. A multimodális központ **arra alapoz, hogy a legtöbb busznak itt lesz a végállomása**, pedig ez nem törvényszerű, ahogyan nem az a már korábban említett Segner téri csomópont esetén sem. A végállomási és a közlekedési csomóponti funkciók egymástól elkülönülten tölthetők, és számos esetben töltendők be.

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

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

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

2.4. Megoldási javaslataink és előnyeik:

2.4.1. **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 és így nem csak az adott területet érintő utasokat érintené kedvezően ezen decentrumok megvalósulása, hanem valamennyi városlakót és városba érkező utas számára jobb, kiszámíthatóbb közlekedést biztosítana..

2.4.2. A decentralizáció további **előnye, hogy a város részei egyenletesen fejlődhetnek**, a jó közösségi közlekedési kapcsolatok hátrányos helyzetű területeket is bekapcsolnak a város vérkeringésébe.

2.4.3. Kialakításra javasolt központok: (Lásd: térképmelléklet)

2.4.3.1. Vasúti megálló és kapcsolódó végállomási közösségi közlekedési csomópont kiépítése a **Köztemető déli kapujánál** (volt MGM). Innen a Nyíregyháza felől érkezők számára gyorsabban elérhetővé válik az Egyetem és a Klinikák területe. (A vasúti megálló kiépítése a Budapest – Záhony vonal átépítésének terveiben szerepel.)

2.4.3.2. Vasúti megálló és kapcsolódó közlekedési csomópont kialakítása a **Fényesudvarban**. (A vasúti megálló kiépítése a Budapest – Záhony vonal átépítésének terveiben szerepel.)

2.4.3.3. Vasúti megálló és végállomási közösségi közlekedési csomópont kialakítása a **nyugati ipari park** és az újonnan épült **áruházak** (volt Házgyár) mellett. A csomópont kialakítását az oda épült áruházak által generált fogalom is indokolja. Ezáltal javulna az ipari park és az ottani áruházak elérhetősége, valamit a Balmazújváros felől érkezők az Egyetemet, a Klinikákat és a Kenézy Kórházat a Nagyállomás érintése nélkül érhetik el.

2.4.3.4. Vasúti megálló és végállomási közösségi közlekedési csomópont kialakítása a **Déli sor és István út kereszteződésénél**. (A vasúti megálló kiépítése a Budapest – Záhony vonal átépítésének jelenlegi terveiben nem szerepel, ezért az csak hosszú távon valósítható meg, amennyiben a jelenlegi projektbe ez nem vehető bele.) A csomópont kialakításával a Püspökladány felől érkezők a Tócsókertet és a nyugati városrészt a Nagyállomás érintése nélkül érhetik el. A csomópont teljes mértékben átvehetné a Vincellér utca szerepét.

2.4.3.5. Opcióként *célszerű lenne (Nyulas) egy vasúti megállóhely* kialakítása a Vezér úti lakótelep mellett. Az újonnan létesítendő csomópont részben a Doberdó utca szerepét vehetné át, és mind a vasúton, mind pedig a közúton a Hajdúböszörmény felől érkezők számára jobb átszállási kapcsolatot biztosítana.

2.4.4. A Nagyállomást csak megállóként (átmenő viszonylatként) érintenék mind a helyi, mind a (20-30 km-en belül közlekedő) helyközi autóbuszok, melyek átlagosan 1 perces, járművezető-váltás esetén maximum 5 perces menetidő-kiegyenlítő tartózkodást követően indulnának tovább. A végállomásuk a város másik részén, valamelyik decentrumban lenne. Ez kevesebb helyigénnyel járna, helyben kevesebb busz tárolására lenne szükség, csökkentené a zsúfoltságot is, mert nem kényszerülne mindenki átszállásra, aki a csomóponton csak átutazna. Ennek következtében a Nagyállomás és környéke részben tehermentesülne.

2.4.5. A vonalösszevonások és a vonali vezetőváltás alkalmazása révén ugyanazt a feladatot kevesebb járművel is meg lehet oldani, így a meglévő eszközállomány kihasználtsága jobb, járatok üzemeltetése ezáltal gazdaságosabb lenne.

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

2.4.7. A villamos hurokvágányát meg kell hagyni és a 2-es villamos terveivel összhangban bővíteni kell a nagyobb átbocsátóképesség érdekében, amelyre szükség lesz az új villamosvonal megépültével.

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

3. Összegzés

Mind a Petőfi tér, mind a Segner tér esetében jelenleg is problémaként jelentkezik, hogy **azt az utas azért érinti, mert ott át kell szállnia**. Amennyiben a csomópontot érintő autóbuszok nem fejeznék be ott az útjukat, hanem tovább közlekednek a város másik részébe, akkor az adott csomópont mentesülne az átszálló utasoktól. Ezért szükségtelennek tartjuk Szabó Miklós azon felvetését, hogy a Segner téren – 1 milliárd forintot elpazarolva – átszállóközpontot kellene kialakítani, azért, hogy az utasok átszállhassanak ott ahol, egyébként nem is lenne szükséges. Azonban, – a jelenlegi helyzetet és közösségi közlekedési hálózatot figyelembe véve – a tér használhatóságán és állapotán jelentősen javítana padok és fedett buszvárók létesítése, valamit az egyes viszonylatok megállóinak áthelyezése oly módon, hogy az azonos irányba közlekedő buszok egy megállóból elérhetők legyenek. Ezek rövid távon viszonylag kis költséggel enyhítenének a legsúlyosabb problémákon, a hosszú távú megoldást pedig a város közösségi közlekedési hálózatának átszervezése jelentheti.

A Petőfi téri multimodális csomópont kialakítását illetően hibának látjuk, hogy a fejlesztés csak erre az egy helyre összpontosul, és nem veszi figyelembe a város közlekedésének egyéb fejlesztési lehetőségeit. A decentrumok kialakítását a Petőfi téri csomópont kialakítása előtt lenne célszerű megvalósítani, hogy a megváltozott igényeknek megfelelően lehessen méretezni az új autóbusz-pályaudvart.

Autóbusz-forgalom tekintetében a Petőfi téren való átutazás jelenleg kedvezőtlenebb helyzetet jelent, mint a Segner tér esetében, mert itt a troli és a 30-as busz kivételével minden buszról át kell szállni, ha tovább akarunk utazni. Átszállási szempontból a két csomópont hasonlóan kedvezőtlen.

Az általunk leírtak természetesen mind a helyi, mind az elővárosi a közösségi közlekedés átalakítását magukkal vonják, hiszen ez a feltétele annak, hogy a jelenlegi csomópontok végállomási funkciója – a szolgáltatási színvonal javulása mellett – megszűnhessen. Ezen változások, pedig egy gazdaságosabb, kultúraltabb közösségi közlekedést biztosítanának az utasok számára.

Reméljük, a döntéshozók megfontolják javaslatainkat és támogatják elképzeléseinket, hogy Debrecenben valóban egy európai színvonalú közösségi közlekedési hálózat alakuljon ki, amely a jelenleginél kevesebb átszállással és rövidebb eljutási idővel biztosítja az utazók igényeinek kielégítését.

Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület

Debrecen, 2008. május 21.

Melléklet: Debrecen közösségi közlekedési hálózati funkciók átalakítása (tervezet)