



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>

Debrecen Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal

Kósa Lajos polgármester úr részére

4024 Debrecen

Piac utca 20.

Tárgy: Nyílt levél - Kérelem közszolgáltatásra kiírt tender visszavonására

Tisztelt Polgármester Úr! Tisztelt Közgyűlés!

A helyi, autóbuszal végzett menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatás ellátására vonatkozóan kiírt nyilvános pályázatra benyújtott ajánlatok értékelésére reagálva ismételten szeretnénk felhívni a figyelmét a helyi autóbusztender szakmai hiányosságaira. A kiírás legnagyobb hibájának tartjuk, hogy a pályázat feltételei **nem ösztönzik a szolgáltatót az utasok megtartására**. Ez **járatcsökkentést és hálózatszűkítést** von maga után. Ennek következményeként **tovább fog nőni a városban közlekedő személygépjárművek száma**, pedig a belvárosban **már jelenleg is több autó közlekedik, mint amennyit annak kapacitása elbír**.

Továbbá szeretnénk felhívni a figyelmét, hogy a pályázati kiírással kapcsolatban semmilyen egyeztetés nem történt sem szakemberekkel, sem szakmai szervezetekkel, sem pedig a civilekkel. Bár egyesületünk kapott felkérést, de a 2008. március 10-én tartott „egyeztetésen” csak arról a tényről kaptunk tájékoztatást, mely szerint a Közgyűlés a pályázati kiírást már megszavazta, azon változtatni nem lehet.

Kérjük, ne használják fel politikai célokra a közösségi közlekedési szolgáltatást! Ha a pályázati kiírás és az elbírálás során a szakmai szempontokat maximálisan figyelembe vették volna és ténylegesen a szolgáltatás színvonalának emelését tűzték volna ki célul biztosítanák a teljes körű hiánypótlás lehetőségét is, és nem csak egy szolgáltató maradt volna érvényes pályázattal. Ez a pályázat így nem jelent versenyhelyzetet és nem garantálja sem az alacsonyabb árakat, sem pedig a szolgáltatás hosszú távú magas minőségét.

• Szolgáltatási színvonal

A debreceni helyi közösségi közlekedés **nem csak a szolgáltatók felelőssége**. A jelenleg tapasztalt hiányosságokért az **ellátásért felelős, Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata is felelős, mert eddig sem élt az érvényes közszolgáltatási szerződésben foglalt szolgáltatók feletti ellenőrzési jogával**. Hibás teljesítés esetén szankció nem történt. Ez arra enged következtetni, hogy az **önkormányzatnál nincs meg az a szakmai bázis, amellyel koordinálni tudnák a szolgáltatót és betartatni a szerződésben foglaltakat**. Ezt erősíti az a tény is, hogy a pályázat elbírálására kijelölt bizottságba **egyetlen szakember sem került bele**. Tovább súlyosbítja a helyzetet, hogy kiírás szerint éves szinten 2%-os határértékig megengedné a szolgáltató számára a tevékenységével összefüggő, saját hibájára visszavezethető okok miatt bekövetkező járatkimaradásokat a jelenlegi 1%-hoz képest.

Kérjük, mutassák be azt a testületet, amely kellő szakmai alapossággal és rátermettséggel tudja ellenőrizni a pályázati kiírásban és szolgáltatási szerződésben foglalt kötelezettségek teljesülését, valamint lehetősége van a mulasztásokat és a hibás teljesítést szankcionálni. Mi a garancia arra, hogy a későbbiekben az önkormányzat megköveteli és betartatja a közszolgáltatási szerződésben foglaltakat?

Javasoljuk, hogy **hozzanak létre egy olyan független felügyeleti szervet, amely a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalát folyamatosan ellenőrzi**, és hiányosságok esetén szankcionálja a szolgáltatót az érvényben lévő közszolgáltatási szerződés alapján, az utasok és a megrendelő érdekeinek megfelelően.

- **Árszínvonal és járatcsökkentés**

Bár a pályázat feltétele, hogy nem lehet az infláció mértékét meghaladó áremelés, az esetlegesen felmerülő veszteségek önkormányzat általi kiegyenlítésére vonatkozóan semmilyen kitévelt nem tartalmaznak. Ez következményként **a járatszám csökkentését és a hálózat szűkítését vonja maga után**, mely utasszám-csökkenéshez és további járatritkításokhoz vezet. **Ebből az ördögi körből való kilépésre a pályázat nem biztosít lehetőséget, mivel sem direkt, sem indirekt támogatást nem ígér az önkormányzat részéről.**

További aggályos pont, hogy a pályázati feltételben foglalt maximális áremelés mértéke csak az autóbuszok közlekedtetésére vonatkozik, **a kötőtpályás közösségi közlekedés szolgáltatására nem.** Ez pedig a jelenleg sem teljesen egységes tarifarendszer további széttágulódásához vezethet, vagy **indokot adhat inflációt meghaladó áremelésre** a többféle eszköz használatát biztosító jegy- és bérletfajták esetében.

Kérjük, vegyék figyelembe, hogy **a szolgáltatóváltás a helyközi utasokra nézve hátrányos következménnyel jár**, mert ezentúl nem tudnak majd kiegészítő helyi bérletet váltani helyközi bérletükhöz. Ez mind az új szolgáltatóra, mind a helyközi szolgáltatóra nézve az utasok számának csökkenését jelenti, és tovább növeli azon vidéki utazók számát, akik személygépkocsival közelítik meg a várost, azon belül is leggyakrabban a belvárost.

Javasoljuk, hogy **a bevált európai modell szerint a város támogassa a helyi közösségi közlekedést**, valamint **vegyen részt egy integrált agglomerációs közlekedési és tarifarendszer kialakításában**, mely nélkülözhetetlen eleme a közösségi közlekedés versenyképességének. Amennyiben Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata támogatja egy tarifaközösség létrehozását, egyesületünk vállalja, hogy segítséget nyújt ebben, felveszi a kapcsolatot valamennyi, a megye területén működő közösségi közlekedési szolgáltatóval (legfőképpen a DKV-val, a Volán társaságokkal és a MÁV-START Zrt.-vel), valamint a környező települések önkormányzataival a további lépések megtétele érdekében.

- **A telephely**

A pályázati kiírás szerint a pályázóknak Debrecen közigazgatási területén belül a járművek tárolására alkalmas telephellyel kell rendelkezniük, amelyet a főlhivatal által kibocsátott dokumentumokkal kell igazolnia. Nehezen tudjuk elképzelni, hogy a konzorcium olcsóbban tud majd szolgáltatni úgy, hogy új járműtelepet és műszaki bázist kell építenie. Ezért kérjük, hogy még az eredmény kihirdetése előtt hozzák nyilvánosságra, hogy hol található „Cívisbusz Konzorcium” által megjelölt telephely, illetve milyen műszaki felszereltséggel fog rendelkezni, amely ellátja a járművek napi karbantartását. Mint ismeretes, a DKV Zrt. Salétrom utcai telephelye a szolgáltatás nyújtásához szükséges mennyiségű autóbusz tárolására nem alkalmas, méretei alapján arra alkalmassá sem tehető.

- **A konzorcium járműállománya**

A Cívisbusz Konzorcium a jövőben kevesebb és összességében kisebb befogadóképességű autóbuszokkal fogja megkezdeni a szolgáltatást, mint amennyivel a Hajdú Volán Zrt. jelenleg szolgált. A DKV Zrt. 140-155 autóbuszra írta ki pályázatát, melyek közül csak 40-44 db autóbusz csuklós, míg a Hajdú Volán Zrt. jelenleg 170 db helyijáratú autóbusszal rendelkezik, melyek között több mint 90 darab csuklós autóbusz van. A jelenlegi munkanapi menetrend teljesítéséhez minden nap 148 forgalomképes autóbuszra van szükség, tehát jól látható, hogy még az alacsonyabb átlagéletkorú járművek által nyújtott esetlegesen nagyobb megbízhatóság mellett is a csúcsidei járműszám csökkenése fog bekövetkezni. Ezen felül az átlagosan kisebb járművek miatt még a DKV Zrt. által kiírt pályázat maximális számaait figyelembe véve is **legalább 15%-os csúcsidei kapacitáscsökkenés lesz a szolgáltatóváltás első napjától, ami egyértelműen nagyobb zsúfoltsághoz vezet.**

- **A konzorciumi partner**

A DKV Zrt. autóbuszos szolgáltatásra kiírt pályázatát az **INTER TAN-KER Tanácsadó és Kereskedelmi Zrt.** nyerte meg. Ugyanaz a cég, amely a DKV Zrt. részére az utastájékoztató berendezéseket szállította és jelenleg is üzemelteti. Ez a rendszer sajnálatos módon a kezdetektől fogva nem működik kielégítően, ahogyan arról mindenki egyszerűen meggyőződhet. Hónapok óta a legfőbb információ, amiről tájékozódhatunk, hogy a berendezés a Civitas Mobilis program keretében valósult meg, a járművek belsejében elhelyezett monitorokon pedig gyakorlatilag csak reklámok futnak. A darabonként majdnem százmillió forintért beszerezett, valóban világszínvonalú trolibuszokon pedig sokszor egy a szélvédőre ragasztott A4-es papírlap jelenti a teljes tájékoztatást. A rendkívüli helyzeteket a berendezéssel szinte kivétel nélkül nem tudják kezelni, ahogyan ez látható volt a július vágányzárak esetében, valamint a két héttel ezelőtti Nagyerdei körúton történt siklás után is. A baleset után egy óra elteltével sem voltak értesítve az utasok a megváltozott forgalmi helyzetről. A kivitelezési és üzemeltetési hiányosságokból fakadó problémák már a rendszer működésének első percétől fennállnak, és a DKV Zrt. ezeken gyakorlatilag nem tud javítani, ugyanis nincs kellő beleszólása a rendszer üzemeltetésébe. Tartunk attól, hogy hasonló természetű, de sokkal súlyosabb következményekkel járó problémák az autóbuszok üzemeltetése során is fel fognak merülni.

- **Az utasok igényei és a ráfordítások**

A pályázati kiírás jelenlegi feltételei mellett az új szolgáltató nem fog tudni olcsóbban szolgáltatni, mint a jelenlegi, hiszen a pályázati kiírás olyan hatalmas mértékű beruházást tesz szükségesé, amelyet 8 év alatt nem lehet kitermelni. **150 darab új, vagy közel új autóbusz beszerzése** még egy többmilliós európai főváros számára is nagy beruházás, **egy 200 ezer lakosú város esetében gyakorlatilag példa nélkül áll.** Nem véletlenül nem nyújtotta be pályázatát az öt közül három cég, amely megvásárolta a pályázati kiírást, és egy **európai szinten jelentős közösségi közlekedési szolgáltató sem pályázott, hiszen ilyen feltételek mellett a gazdaságos üzemeltetés nem lehetséges.**

Az szintén fontos szempont, hogy ezt a nagy kezdeti ráfordítást valójában nem is igénylik az utasok, amint arról a 2008. szeptember 20-án, a Kossuth téren szervezett rendezvényünk látogatói körében végzett felmérésünk is tanúbizonyságot ad. A megkérdezettek 45%-a sorolta a közösségi közlekedéssel kapcsolatos három legzavaróbb probléma közé a járművek zsúfoltságát, a válaszadók 40%-a a ritka közlekedést is kifogásolta és **mindössze 13% szerint tartozik a legsúlyosabb három probléma közé az, hogy a járműpark egy része korszerűtlen járművekből áll.** Ebből látható, hogy az utasokat valójában olyan problémák zavarják igazán, amelyek megoldása sokkal inkább **folyamatos fejlesztést és megrendelői ellenőrzést igényel,** mint egyszeri „óriásberuházást”.

A fentiek szellemében **kérjük a Közgyűlést, hogy vonja vissza a pályázati kiírást és a szakmai és a civil szervezetek, valamint az utasok előzetes véleményének kikérését követően írjon ki új eljárást, hogy az mind szakmai szempontból, mind az utasok által támasztott igényeknek maximálisan megfeleljen, és nem bánik pazarló módon a forrásokkal!** A kezdeti beruházási költségeken megtakarított összeget pedig fordítsa a város közösségi közlekedés folyamatos fejlesztésére arányosan elosztva azon területek közt, melyeket az utasok valóban igényelnek, valamint kötőtpályás hálózati infrastruktúra felújítására. Szükség van továbbá a közösségi közlekedés forgalmának elősegítését szolgáló beruházásokra, autóbusz-sávok, buszszilipek építésére, valamint az ellátatlan területek lefedéséhez szükséges infrastruktúra kiépítésére. A szolgáltatási színvonal valódi emelése messzemenően nem csak a járművek cseréjében merül ki, hanem az eljutási idők csökkentésében és a kiszámítható közlekedés megteremtésében, amely feladat nélkülözhetetlen eleme, hogy az ellátásért felelős megteremtse az ehhez szükséges infrastruktúrát, valamint folyamatos felügyeletet gyakorolva szankcionálja a szolgáltató mulasztásait.

Debrecen, 2008. szeptember 22.

Jónás Zoltán
elnök

Vincze János
alelnök

Móricz Károly Péter
alelnök