



Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület

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

Postacím: 4225 Debrecen, Haladás utca 26.

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

Telefon: +36-70-205-32-41

A European Passengers' Federation tagja



Rendkívüli sajtóközlemény Járatritkítás díszcsomagolásban!

Tegnap (2011.03.28.) a DKV Zrt. és a Debreceni Vagyonkezelő Zrt. közös sajtótájékoztatón ismertette a helyi tömegközlekedés 2011. április 1-től várható változásait. A tájékoztatás egyoldalúra sikeredett, hiszen **csak a pozitív dolgokat emeli ki és egyetlen szó sem esik arról a járatritkításról, ami meglepetésként fogja érni az utasok többségét.** Nem igaz az az állítás, hogy hálózat korszerűsítése történik, hiszen a 3E-toli megszűnése és az 51-es busz bevezetésén kívül **jellemzően menetrendi változások történnek, azok is néhány kivételtől eltekintve negatív irányba.**

Különösen a kora hajnali, a késő esti órákban, valamit vasárnap érezhetjük majd a „korszerűsítés” hatásait, ekkor ugyanis többet kell várunk egy-egy villamosra vagy 31-es, 32-es buszra, mivel ezen vonalakat érintik leginkább a változások. Elsősorban a **műszakos dolgozók, illetve a hétvégén is munkát vállalók számára okoz majd nehézséget** az új menetrend. Ezen csoportból kerülnek majd ki azok is, akik nagy valószínűséggel elpártolnak majd a közösségi közlekedés használatától.

A világ és az ország gazdasági válsága mindenki számára ismert. Sajnáljuk és megértjük, ha szolgáltatást csökkentő, kényszerű lépéseket kell bevezetni, amennyiben azok kellőképpen átgondoltak. Úgy gondoljuk, hogy **az utasok semmibevétele az, hogy a tájékoztatás nem hívja fel kellőképpen minden, változásra a figyelmet. A menetrendi változásokról szóló hirdeteményeken mindössze annyi áll, hogy a „menetrendet az utasszámlálás adatai alapján” határozták meg.** Ez teljesen improduktív, hiszen az utasok nem ismerik a az utasszámlálás eredményeit, nem tudnak mihez viszonyítani. Az tájékoztatásnak a követési idők változásáról kellene szólnia!

A már számos helyen alkalmazott **megállóhelyi indulások pontos feltüntetését,** és a város közlekedési sajátosságaihoz alkalmazkodó kétfajta menetidő alkalmazását **örvendetesnek tartjuk,** amennyiben ez a közlekedési rend ténylegesen is betartható lesz. Még ha csak szombaton is, de külön öröm a villamos éjfél utánra nyúló, bővített üzemideje, azonban ennek az az „ára”, hogy vasárnap napközben mindössze 12 percenként közlekednek majd.

A 2011. április 1-től **életbe lépő változásokat minden pozitívuma ellenére inkább járatritkításként fogják megélni az utasok,** mintsem a szolgáltatás színvonalát növelő újításnak.

Úgy véljük, hogy a **Debreceni Vagyonkezelő Zrt. aktív jelenléte** és a DKV Zrt.-re gyakorolt nyomása **a rövid távú gazdasági érdekeket helyezi a szakmai szempontok elé.** Erre utal, hogy pusztán az utasszámlálás adataira hagyatkozva vezetnek be menetrendi változásokat; nem vizsgálva az okokat, hogy miért csökken az utasok száma. Meglátásunk szerint, a tervezett újabb (több lépcsőben bevezetésre kerülő) menetrendi módosítások is hasonló szolgáltatás csökkentő lépéseket jelentenek majd.

Ismételten felhívjuk a figyelmet, hogy a járatritkítás egy nagyon rövid időszakra tűnik csak gazdaságos lépésnek. Ez egy olyan negatív spirált, amely további utasszámcsökkenéshez és újabb ritkításhoz vezet. Ezzel tovább veszélyeztetve a részben két évvel ezelőtti meggondolatlan döntésből fakadó, komoly forráshiánnyal küszködő helyi közlekedést. **A helyzet komolyságát mi sem szemlélteti jobban, mint a trolibuszok hétfégi üzemszünete.** Habár helyettük autóbuszok közlekedik majd, mindenképpen visszalépés. A körülményeket ismerve **félőnek tartjuk, hogy az ilyen jellegű „üzemszünet” más napokra is kiterjedhet.**

A helyi közlekedés teljes strukturális átalakítására lenne szükség, azonban ez nem mehet az utasok rovására, hiszen ezzel annak fenntarthatósága kerül veszélybe.

Általánosságban elmondható tehát, hogy az utazási lehetőségek szűkülnek, különösen a vasárnapi időszakban. A fenti változások nem nevezhetők a hálózat korszerűsítésnek, mert szerkezeti változások nem történnek, inkább csak a menetrendi változások. A változásokat minden pozitívuma ellenére összességében negatívnak ítélik, hiszen a csökkenő járatok számát nem kompenzálják olyan hálózat átalakítási elemek, amelyek az eljutási időt érdemben csökkentenék.

Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület
Debrecen, 2011. március 29.

A 2011. április 1-i módosítások, objektíven

A kedvező változásokat zölddel a kedvezőtlen változásokat pirossal jelöltük

Általános változások:

- a megállóhelyi hirdetőmenyeken az adott megállóhelyre vonatkozó indulások feltüntetése a végállomási indulások helyett
- a különböző időszakban az eltérő menetidők alkalmazása
 - Az eltérő menetidők alkalmazását ugyanakkor egy szükségmegoldásnak tartjuk. Az utasok számára a minden időszakban, minden napszakban azonos módon közlekedő járatok, azonos eljutási lehetőségek vonzóak. Ezt természetesen a közösségi közlekedés előnyben részesítésével lehetséges, amely Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzatának legfontosabb megoldandó feladata a jövőre nézve.

1-es villamos:

- menetrendben követési idők helyett feltüntetésre kerülnek a pontos indulási idők
- szombaton éjszaka két többlet villamosjárat közlekedik
- minden nap az első járatok összevonásra kerülnek és később közlekednek
- munkanapokon a hajnali és esti órákban ritkább közlekedés
(különösen a nyári időszakban problémákat fog okozni.)
- szombaton napközben 6-8 perc helyett 8-10 percenként
- szombaton este 6-8-10-15 perc helyett rendre 8-15-20 percenként
- szombaton napközben 6-8 perc helyett 8-10 perc
- vasárnap napközben a 8-10 percről 12 perces követési idő (rendkívül improduktív!)

Troli közlekedés

- trolik Kassai úti közlekedése egyes időszakokban összehangoltabb lett (2-es 3-as felváltva közlekedik és nem egyszerre)
- 2/2A: munkanapokon a hajnali órákban 10 perc helyett 12 percenként
- 2/2A: munkanapokon az esti órákban 12 perc helyett 15 perc
- 2/2A, 3/3A: szombaton és vasárnap napközben 10-12 perc helyett 15-20 perc
- 2/2A, 3/3A: továbbra is nehezen áttekinthető, megjegyezhetetlen a menetrend
- 4: munkanapokon reggel és délután 10 perc helyett 12 perc
- 4: tanszünetben, munkanapokon reggel és délután 12 perc helyett 15 perc
- 4: hétvégén a hajnali és esti órákban 20 perc helyett 30 perc
(ennyi idő alatt gyalogosan is megtehető!)
- a troli hétfégi üzemszünetét nem tartjuk logikus lépésnek:
 - figyelembe véve, hogy milyen indokkal került megszüntetésre meg a Böszörményi út és a belváros közvetlen kapcsolata...
 - a felsővezetési infrastruktúra fenntartási költsége akkor is jelentkezik, ha a trolibuszok nem közlekednek
 - a felsővezeték hálózat nem igényel egész napos, minden hétfégre kiterjedő karbantartást
 - a körülményeket ismerve félőnek tartjuk, hogy az ilyen jellegű „üzemszünet” más napokra is kiterjedhet

24-es autóbusz

- tanítási időszakban munkanapokon 6-7 óra között 12 perc helyett 15 percenként
- tanítási időszakban munkanapokon 7-8 óra között egy járatral több közlekedik (8-10-12 percenként)

25/25Y-os autóbusz

- tanítási időszakban munkanapokon az első két járat összevonásra kerül
- tanítási időszakban munkanapokon az utolsó járat (22:37 Vincellér utca) megszűnik

31/32-es autóbusz

- vasárnap 15-15 perc helyett 20-20 perces követés
- a 3:55-kor induló járatok megszüntetésével nem lehet elérni az első Debrecenből induló Budapestre (4:20), illetve Nyíregyháza (4:22) felé közlekedő vonatot.
- az utolsó vonatoktól továbbra sincs eljutási lehetőség (23:28, 23:29)
- komoly zsúfoltságot szokott okozni a vasárnap délutáni, kora esti időszakban a vidéki diákok Debrecenbe érkezése.

Legfontosabb megoldandó feladatnak a menetrendek összehangolását tartjuk (12, 15, 31, 32). Sajnos erre az új menetrend sem ad megoldást. Továbbra is a 15/15Y jelzésű buszok valamelyik 31/32-es autóbusszal egyszerre közlekednek. Véleményünk szerint a 31-32-es vonalakon további utasszámcsökkenésre kell számítani. Ugyanakkor elszomorító, hogy egy olyan vonalon csökken az utazás lehetősége, amely villamos vonalra való átépítés előtt áll.

3E troli /51-es autóbusz

Kétségtelen, hogy a 3E trolibusz jelen formájában nem tudja maximálisan kielégíteni az egyetemi hallgatók, oktatók utazási igényeit. Ezért is készítettünk évekkal korábban javaslatot a vonal menetrendjének és útvonalának módosítására.

- Fontosnak tartjuk az egyetemi telephelyek összekötését megcélzó szándékot, azonban
- az 51-es busznak sem útvonala sem pedig a menetrendje nem lesz alkalmas az egyetemi telephelyek közötti utazások kielégítésére. A hallgatók egy szűk csoportja fogja tudni csak igénybe venni.
- Az elérhető célpontok közül sajnos kimaradt a Műszaki Kar (Sok diák ingázik az ATC és Műszaki Kar között)
- a Nagyerdei körúton az autóbuszok csak a Klinika irányába közlekedve állnak meg az Egyetem mellett ezért rendkívül fontosnak tartjuk, hogy a másik irányban is, a villamosmegállót használva álljanak meg. Ez sokak utazását könnyítené meg.

A menetrend azt az ideális állapotot veszi alapul, hogy az óráknak minden második óra 40-dik percében van vége. (Az Agrártudományi Centrum esetében sajnos még így sem felel meg, hiszen az óra végétől 3 perc marad elérnie a diákoknak a járatot.) Azonban az egyetemi oktatási rend teljesen hektikus, az elektronikus tanulmányi rendszer bevezetése óta diákok saját maguk állítják össze órarendjüket, így minden diák esetében más és más időszak felelne meg utazásra. Az 51-es busz ebben a formában csak egy szűk réteg igényeit fogja tudni kielégíteni. A Böszörményi út és a Klinikák között az egyetemi hallgatókon kívül egyébként is lenne utazási igény, ezért jobb megoldás lenne, ha a 24-es autóbusz útvonalának olyan módosításával megoldani az egyetemi telephelyek közötti eljutási lehetőséget, hogy az érintse az Agrártudományi Centrumot és a Böszörményi utat is.

Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület
Debrecen, 2011. március 29.