



Debrecei Regionális Közlekedési Egyesület

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

Postacím: 4031 Debrecen, Derék utca 100. 3/27.

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

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

A European Passengers' Federation tagja



Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata

4024 Debrecen, Piac utca 18.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft.

Capital Square Irodaház - 1133 Budapest, Váci út 76.

Tisztelt Polgármester Úr!

Tisztelt Tervezők!

Örömmel értesültünk a Debrecen Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítéséről, amelynek célja, hogy integrált megoldásokat kínáljon a városi közlekedés problémáira. A dokumentum legfontosabb célja, hogy rövid és középtávú operatív intézkedési terveket és hosszú távú irányelveket, fejlesztési stratégiát fogalmazzon meg. Ezen célok helyes rögzítése és megvalósítása pedig alapjaiban határozhatja meg a következő két évtizedben a városi közlekedés minőségét és a közlekedési módok városra gyakorolt hatásait. Külön öröm számunkra, hogy a dokumentum előkészítésében egyesületünk is részt vehetett.

A Mobilitási Tervben megfogalmazott irányelvek és operatív tervek nem minden esetben vannak összhangban. Ezért fontos olyan sarokpontokat rögzíteni, amelyek nélkül a terv megvalósíthatósága nem biztosítható. A legfontosabb sarokpontokat és megoldandó feladatokat ebben a levélben foglaltuk össze. A mellékelt közzétett dokumentum pedig a Mobilitási Terv egyes pontjaira hivatkozó konkrét észrevételeinket, kiegészítéseinket tartalmazza.

Egyesületünk az előkészítési fázisban a helyi egyeztető munkacsoport tagjaként számos feladatot, helyzetelemzést és irányelvet fogalmazott meg, amelyek szép számban visszaköszönnek a Mobilitási Tervben. A helyzetfeltárás és az irányelvek jól összefoglalják a város előtt álló megoldandó problémákat, ugyanakkor a dokumentum egyik céljaként megfogalmazott **operatív intézkedési tervek**, számszerűsített konkrét célok, prioritások **megfogalmazása komoly hiányosságokat mutat**.

A dokumentum jól feltárja, hogy **hol**, **miért** és **milyen** megoldandó feladatok állnak a város előtt, azonban a legfontosabb sarokpontok esetén hiányos, vagy nem egyértelmű a válasz a **hogyan**, a **mikor** és legfőképpen a **miből** kérdésére.

1. Intézményi, szervezési háttér

A helyzetfeltárásban elemzésre kerülnek a városi közlekedés szervezési és intézményi háttérének hiányosságai. A megoldási javaslat azonban csak általános megoldásokat fogalmaz meg konkrét operatív intézkedéseket nem. Elengedhetetlenül szükséges **egy éven belül felállítani** a város mobilitásmenedzsmentjét ellátó, szolgáltatóktól elválasztott **megrendelő szervezetet**, amely szakmai alapokon koordinálja a közlekedésszervezési feladatokat. Összehangolja a fejlesztéseket, és biztosítja, hogy az utasok igényei a jelenleginél jobban figyelembe vételre kerüljenek és ne az üzemviteli kényelmi szempontok kerüljenek aránytalanul túlsúlyba. Az intézményi háttér kialakítása azért sem várható magára tovább, mert ez az egyetlen lehetőség arra, hogy a közösségi közlekedés ne *szociális ellátórendszer szerepben*, finansziális problémákkal küzdő ágazat legyen (ahogyan most), hanem a városi fenntartható közlekedés egyik kiemelten fontos eszköze. Közlekedésszervező és folyamatos szakmai koordináció nélkül az operatív tervek (konkrét feladatok) végrehajtása nem garantált, a megfogalmazott célok pedig elérhetetlenek lesznek.

a. Jegy és bérletrendszer

Egy éven belül szükség van a helyi közösségi közlekedés **tarifarendszerének** átalakítására. Az átszállást biztosító (időalapú) jegy és bérletrendszer, az üzletpolitikai kedvezményelemek bevezetése és egy modern, szolgáltatói szemléletű értékesítési rendszer kialakítása nélkülözhetetlen. Az egységes tarifarendszert (az elővárosi közlekedés integrációját) megrendelő szervezet nélkül csak, külön egyezségek révén lehet megvalósítani (pl. főváros). Ez is járható út, de sokkal nehezebb.

b. **Vonalhálózat és menetrend**

A jelenlegi vonalhálózat jól lefedi a várost, ugyanakkor a hálózati struktúra elavult. Nincsenek garantált csatlakozást biztosító átszállási kapcsolatok. Kiemelten fontos a **belvárosi villamos-busz (Kossuth/Széchenyi - Piac utca) átszállási kapcsolat rendezése**, amelynek megvalósítását hónapokban mérhető határidővel kell rögzíteni a dokumentumban. A menetrendeket valamennyi vonalon össze kell hangolni (illeszthető, ütemes menetrend), majd a város több pontján ki kell jelölni azokat a megállókat, ahol a járművek egymást bevárva biztosítják az átszállást minden irányból, minden irányba. Ez az átalakítás komoly beruházások nélkül, a jelenlegi adottságokkal is megvalósítható, ezáltal csökkenthetőek az eljutási idők. A tarifarendszer átalakításával az átszállási kapcsolatok kialakítása is sokkal egyszerűbbé válik.

c. **Infrastruktúra**

Az infrastruktúra átalakítását minden esetben a tervezett vonalhálózathoz és a menetrendhez kell igazítani és megvalósítani. Nagyon fontosnak tartjuk, hogy előbb kerüljön megtervezésre a vonalhálózat és a menetrend, majd ezen igények ismeretében kerüljön kialakításra az infrastruktúra. Egy rosszul megtervezett, nem jól használható megállóhely, végállomás hibáit nem lehet kijavítani jól megtervezett menetrenddel, hiszen a helyszíni adottságok határozzák meg a menetrendi lehetőségeket.

A fenti **operatív feladatok prioritását** is egyértelműen meg kell határozni. Jelen helyzetben legfontosabb feladat az egységes szervezeti és szakmai irányítási háttér megteremtése. A megrendelői és szolgáltatói feladatok szétválasztása. Ezt követően a vonalhálózat, a forgalomirányítási és a menetrendi átalakítások, majd ezek ismeretében, az infrastruktúra fejlesztése és átalakítása kerülhet megvalósításra.

A szervezeti, intézményi rendszer hiányosságainak megszüntetését azért is tartjuk a legfontosabb megoldandó feladatnak, mert a projektlistában szereplő különböző fejlesztések egymáshoz való kapcsolata több helyen esetleges, hiányos. Ezek összehangolása elengedhetetlen, mivel csak az együttes hatás eredményez pozitív változásokat.

2. **Pénzügyi háttér**

A dokumentumban felsorolt projektek esetében mindössze három olyan közösségi közlekedéshez közvetlenül kapcsolódó projekt szerepel, amelynek van pénzügyi forrása. Ezek nagy volumenű, nagy költségvetésű beruházások, azonban alacsony a társadalmi hatékonyságuk. Közúti beruházások terén 17 db projektnek van pénzügyi forrása. Ezek kis- és közepes méretű, több helyszínt érintő fejlesztések és az összehangolásuk is lényegesen jobb.

A legnagyobb társadalmi hatékonysággal rendelkező projekteknek azonban nincs megjelölve pénzügyi forrás! Biztos forrás hozzárendelése nélkül azonban nem látjuk biztosítottnak, hogy a közösségi közlekedés hatékonyságát javító intézkedések megvalósulnak. Ezért szükségesnek tartjuk, hogy magas társadalmi hatékonyságúnak jelölt projektekhez **kerüljenek meghatározásra a források.**

3. **Társadalmi háttér**

Az intézményi háttér kialakításától függetlenül működő, **partnerségi egyeztetési folyamatok** követelményeit, lépéseit is szükséges meghatározni. Ideálisan ezt egy állandó szervezet felállításával lehetne elérni, amelynek állandó és ideiglenes tagjait a városvezetés, a környező települések, a megrendelő szervezet, a szolgáltató, az érintett civilszervezetek, valamint közvetlenül az utasok, utazók delegálják. A szervezet feladata pedig a fejlesztések, a menetrendi és/vagy forgalomtechnikai módosítások véleményezése a döntés-előkészítés fázisában. A meghozott döntések társadalmi hatáselemzése és információk közvetítése az érintettek és a döntéshozók között. Ez azért fontos, hogy egy-egy fejlesztésről, módosításról ne csak a végleges döntést követően lehessen véleményt alkotni.

Kérjük, hogy a hiányzó sarokpontok rögzítésére tett javaslatainkat fontolják meg. A rövidtávú, 2020-ig megvalósítandó terveken esetén hónapokban mérhető határidők legyenek megálapítva és nevesített források legyenek hozzárendelve a legnagyobb társadalmi hatékonysággal rendelkező projektekhez!

Tisztelettel:

Jónás Zoltán
elnök

Debrecen, 2016. szeptember 16.