

DEBRECENI REGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSI EGYESÜLET



DEBRECEN FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVÉNEK RÉSZLETES VÉLEMÉNYEZÉSE

Ezen dokumentum tartalmazza a Debrecen Fenntartható Városi Mobilitási Terv egyes pontjaira hivatkozó konkrét észrevételeinket, kiegészítéseinket, javaslatainkat..

Az észrevételek áttekinthetősége és a kiértékelés megkönnyítése végett idéztük a Mobilitási Terv hivatkozott szövegrészét vagy ábráját.

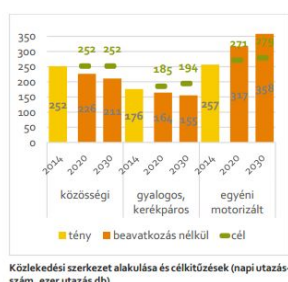
2016. szeptember 16.

1. észrevétel: 3. oldal, bal hasáb, fent és 18. oldal, bal hasáb, fent

- részben rövid és középtávú, operatív intézkedési terv 2023-ig, a jelenlegi támogatási periódus beruházási időszaka végéig,
- részben hosszú távú fejlesztési stratégia, 30 éves kitekintéssel.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Ennél még rövidebb távon is szükséges intézkedési tervet készíteni! Rövid időszak alatt is lehet elérni látványos eredményeket!

2. észrevétel: 7. oldal, bal hasáb, lent és 84. oldal, bal hasáb, fent

A célrendszer alapján levezetett eszközrendszer megvalósításával az egyéni motorizált közlekedés arányának növekedése lassítható/megállítható, a közösségi közlekedés részesedésének csökkenése megállítható, a gyalogos és a kerékpáros közlekedés aránya pedig növelhető.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Sajnálatos, hogy a grafikonon ábrázoltak szerint nem tartják elérhető célnak a közösségi közlekedés részarányának növelését, mindössze csak a szinten tartást. Ez azzal a kedvezőtlen hatással jár, hogy a jelenlegi helyzet konzerválódik. Fontos momentum, hogy a közösségi közlekedés részarányának növelése nélkül a jelenlegi finanszírozási gondok sem orvosolhatók. Ezért a részarány növekedésére mindenképpen törekedni kell.

A közösségi közlekedés arányát az egyéni közlekedés terhére növelni lehet az arra alkalmas húzó, fékező intézkedésekkel. Az egyéni közlekedés térnyerését tervszerűen tovább növelni nem szabad. Számos városban nem új utakat építenek a személygépjárműveknek, hanem a meglévők helyén gyalogos zónát hoznak létre (belvárosi mélygarázs nélkül, ami szintén jelentősen generálja a forgalmat a ki- és lehajtó csomópontokban, ami ellentétes jelen esetben Debrecen céljaival). Budapesti és pécsi tapasztalatok élő hazai példák arra, hogy megfelelő intézkedésekkel (mobilitás menedzsment szervezet, értékesítési struktúra megváltoztatásával) a részarány növelése reális cél!

További fontos megemlíteni, hogy szét kell választani a statisztikákból könnyen kinyerhető motorizációs mutatószámot, az ezer lakosra jutó személygépkocsik számát, és a személygépkocsik tényleges használatának arányát.

Budapesti és pécsi példák egyértelműen rámutattak arra, hogy a közösségi közlekedés szervezési problémáinak megoldásával olyan, vonzó szolgáltatás jön létre, amellyel növelhető az utasok száma. Ennek fényében érthetetlen a pesszimista stagnáló jövőkép definiálása.

3. észrevétel: 8. oldal, bal hasáb, fent**FE7****Forgalomcsillapított területek bővítése, fejlesztése****DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Forgalomcsillapított területek kialakításakor fontos kritérium, hogy a közösségi közlekedés nem kerülhet hátrányba, annak a forgalomcsillapítás után is fenn kell maradnia. Nagyerdőn a Ködszínház kialakításakor egy mélygarázs épült, a forgalmi rend pedig úgy lett kialakítva, hogy a Nagyerdei körút által határolt parkon nem lehet áthajtani (Csak a parklón keresztül). A személygépkocsi forgalom csillapítása szempontjából ez ésszerű és hatékony megoldás, ugyanakkor a közösségi közlekedés szempontjából hátrányos. A villamospótlás csak hosszabb útvonalon valósítható meg, a Nagyerdei Stadionban zajló rendezvények miatti forgalomkorlátozás során az autóbuszoknak csak hosszú, az akcióterületet elkerülő terelőút biztosítható. A belvárosi sétálóövezet bővítése során is figyelemmel kell lenni arra, hogy a villamos mellett az autóbuszos közlekedés állandó és/vagy ideiglenes jelleggel a sétálóövezetben megmaradjon, illetve biztosítható legyen terelőútvonalként. sétálóövezetben megmaradjon, illetve biztosítható legyen terelőútvonalként.

4. észrevétel: 10. bal hasáb, fent

Valamennyi **menedzsment eszközhöz kapcsolódó projekt** kiemelt helyen szerepel a beavatkozási prioritási rangsorban, megvalósulásuk 2020-ig javasolt. A működési, szabályozási, finanszírozási és intézményi típusú beavatkozások az összközlekedési szemlélet erősítésével magas társadalmi hatékonyságot eredményeznek, hiszen a közösségi közlekedési projekteket támogatva az egész városra kiterjedő hatással bírnak a magas érintett használszám okán. Ugyanakkor megvalósíthatóságuk nem igényel nagy horderejű beavatkozásokat, társadalmi elfogadottságuk kielégítő és finanszírozhatóságuk sem ütközik akadályba, mivel viszonylag alacsony forrásigénnyel rendelkeznek.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

A kijelentéssel maximálisan egyetértünk! Ugyanakkor a menedzsment eszközökre konkrétabb intézkedési terv és a projektekhez forrásokat is szükséges hozzárendelni.

5. észrevétel: 10. jobb hasáb, lent

A közösségi közlekedési fejlesztések kiemelt projektje az intermodális közösségi közlekedési központ, melynek megvalósítása kiugróan magas költséggel jár a többi közösségi közlekedési fejlesztéssel szemben, azonban létesítése az egész városra és vonzáskörzetére kiterjedően érzékelhető közlekedési hatással jár, hozzájárul továbbá egyéb, nagy horderejű közlekedésfejlesztési beruházás hatékonyságához is.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

A Nagyállomás és a Petőfi tér környékének városképi rendezése mindenképpen szükséges, ugyanakkor a költségek irreálisan magasak, a társadalmi előnyök és közlekedés-szervezés hatékonyságból, várható előnyökhöz képest. A Nagyállomás már most is egy intermodális csomópont, a város több, más területein is szükség lenne az átszállási kapcsolatok és utazási körülmények javítására.

6. észrevétel: 12. oldal, jobb hasáb, középen

- a városban élőknek legyen lehetősége választani a közlekedési alternatívák között célpontjaik eléréséhez, számukra jó szolgáltatási színvonalú közösségi közlekedés álljon rendelkezésre

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Választási lehetőség most is van. A fenti célt az alábbiak szerint javasoljuk definiálni: **„szolgáltatási színvonal folyamatos emelésével a közösségi közlekedés minél több helyzetben, minél több városban élő és városba látogató számára elfogadható, ár-érték arányú utazási alternatíva legyen.”**

7. észrevétel: 22-23. oldal

A VÁROS VONZÁSKÖRZETÉT ÉRINTŐEN TERVEZETT JELENTŐSEBB KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI PROJEKTEK

A kijelölt közlekedésfejlesztési irányok alapján Debrecen vonzáskörzetét érintően IKOP, TOP és hazai forrásból tervezett jelentősebb közlekedésfejlesztési projektek:

-  Repülőtéri logisztikai infrastruktúra fejlesztése (futópálya és a gurulóutak karbantartása, ICAO 3-ra történő korszerűsítés és fejlesztés)
-  M4 autópálya tervezett kiépítése Berettyóújfalun és Nagykereki (országhatár) között
-  az M35 gyorsforgalmi út Debrecen és Berettyóújfalun (M4 autópálya) között
-  M35 a 4. sz. főút és a tervezett M4 autópálya közötti fejlesztése, Debreceni Nemzetközi Repülőtér bekötésével az M35 - 47. sz. főút között
-  Vasúti fejlesztések terén meghatározó a Mediterrán TEN-T korridor adó debreceni vasútvonal fejlesztése
-  Szajol – Püspökladány közötti szakasz rekonstrukciója elkészült, ennek folytatásában a Püspökladány – Ebes – Apafa vasútvonal korszerűsítése, valamint a Szajoltól az Apafa vasútvonalon ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése tervezett
-  Püspökladány – Biharkeresztes vasútvonal szűk keresztmetszet kiváltása és villamosítása, Erdély irányába fontos vasúti összeköttetést biztosítva
-  Debrecen – Mátészalka pályarekonstrukció két ütemben történő megvalósítása, valamint Debrecen-Nyírábrány vasútvonal korszerűsítésének előkészítése.
-  Intermodális Közösségi Közlekedési Központ (IKKK) létrehozása, melynek keretében a Nagyállomás átépítéséhez és a Petőfi tér fejlesztéséhez szervesen illeszkedő épületegyüttes, közlekedési hálózatfejlesztés és térrendezés valósul meg. Átépül a 4. sz főút és új közös (helyi és helyközi) buszpályaudvar létesül a vasútállomásnál.

-  471. sz. főút Debrecen és Mátészalka közötti szakaszának fejlesztése. (Debrecen belterületén a Sámsoni út fejlesztése)
-  4. sz. főút Hajdúszoboszló és Debrecen közötti kapacitásbővítéssel egybekötött korszerűsítése
-  A 48. sz. főút Debrecen – Nyírábrány (országhatár) szakasz fejlesztése
-  Kishegyesi út Debreceni Regionális és Innovációs Ipari Park és az M35 közötti szakaszának fejlesztése a gazdasági területek elérhetőségének javítása érdekében
-  Debrecen külső közlekedési körútjának több ütemben történő megépítése a település külső elérhetőségének javítása, a forgalmi terhelések egyenletes elosztása, illetve a belső hálózati elemek terhelésének csökkentése érdekében

A megújuló gyalogos és kerékpáros kapcsolatok és B+R létesítmények fejlesztése mellett jelentős közterületrendezés történik esztétikus, környezetbarát, városi élettel kapcsolatos elvárásoknak megfelelően.

-  Debrecen épített környezeti értékeire, kulturális hagyományaira és természeti környezetének adottságaira alapozva turisztikai igényeket szolgáló kerékpárutak építése a környező települések, a Hortobágy és a Tisza-tó irányába, városon belüli hálózati kapcsolatokat biztosítva.
-  A kerékpárutak a külső városrészek és a szűkebb vonzáskörzet településeinek Debrecennel, mint térség központtal való kapcsolatának erősítése érdekében (pl: Debrecen-Pallag, Debrecen-Bánk, 33. sz. főút mentén épülő kerékpárút, 48. sz. főút menti kerékpárút korszerűsítése, 471. sz. főút Debrecen- Mátészalka közötti kerékpárút, stb.)

DERKE ÉSZREVÉTEL:

A felsorolt 16 nagy projekt közül mindössze 5 kapcsolódik közvetlenül közösségi közlekedéshez. Az 5 projekt közül is csak 2 projekt van közvetlen hatással a legnagyobb forgalmat adó helyi és elővárosi közlekedésre és ezen projektek sajnos nem a legmagasabb társadalmi hatékonysággal bírnak. Hiányoznak a biztos forrással rendelkező, közösségi közlekedést előnyben részesítését és az átszállási kapcsolatok javítását megcélzó projektek..

8. észrevétel: 28. oldal, bal hasáb, lent

Hajdú-Bihar megyében a 100 km²-re jutó települések száma mindössze 1,29, amely Bács-Kiskun megye után a második legalacsonyabb az országban. Az átlagos településméret (80 km²), a települések átlagos népességszáma (6.641 fő), mely adatok közel másfélszeresét jelentik az országos átlagnak.



DERKE ÉSZREVÉTEL:

Az ilyen jellegű települési környezet kedvező a vasúti közlekedéshez, illetve a közösségi közlekedés valamennyi ága hatékonyabb teljesítményt tud elérni ellentétben az aprófalvas települési környezettől, mivel koncentráltan, sok utas jelentkezik. Ez egy olyan lehetőség, amelyet feltétlenül ki kell használni!

9. észrevétel: 33. oldal, bal hasáb, lent

fő számára lakóterületet biztosítva.) A kijelölt új lakóterületek Debrecen további területi terjeszkedését, a mobilitási igények, különösen az egyéni motorizált közlekedés jelentős növekedését is maguk után vonhatják, ezért ezen új lakóterületek beépítése, esetleges újragondolása és a kompaktabb városszerkezet kialakítására való törekvés a szerkezeti terv felülvizsgálata során fontos lehet.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Ezzel maximálisan egyetértünk, azzal a kiegészítéssel, hogy a szerkezeti és szabályozási tervek elkészítése során, az adott terület úthálózatának struktúrájának kialakításakor külön figyelmet kell fordítani a közösségi közlekedéssel való kiszolgálás hatékonyságára. Fontos, hogy kerülők, betérések (meddő járműkilométer teljesítmény) nélkül lehessen biztosítani a terület kiszolgálást.

10. észrevétel: 33. oldal, jobb hasáb, lent**Ipari, gazdasági területek**

Az észak-alföldi régió és Hajdú-Bihar megye gazdasági központjaként Debrecen jelentős kiterjedésű ipari területekkel rendelkezik.

A szerkezeti terv által kijelölt új gazdasági/ipari területek elsősorban a meglévő ipari területek környezetében helyezkednek el. A Határ út menti terület folyamatos fejlesztés alatt áll, míg a repülőtér melletti területek infrastruktúrájának kiépítése egyelőre nem történt meg.

A város területén jelentős kiterjedésű barnamezős területek (pl: a korábbi MGM gyárterülete, Nyugati Ipari Park, Keleti iparterület) találhatók, melyekre a termelő infrastruktúra hálózatok, valamint az újrahasznosítható épületállomány megléte jellemző.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

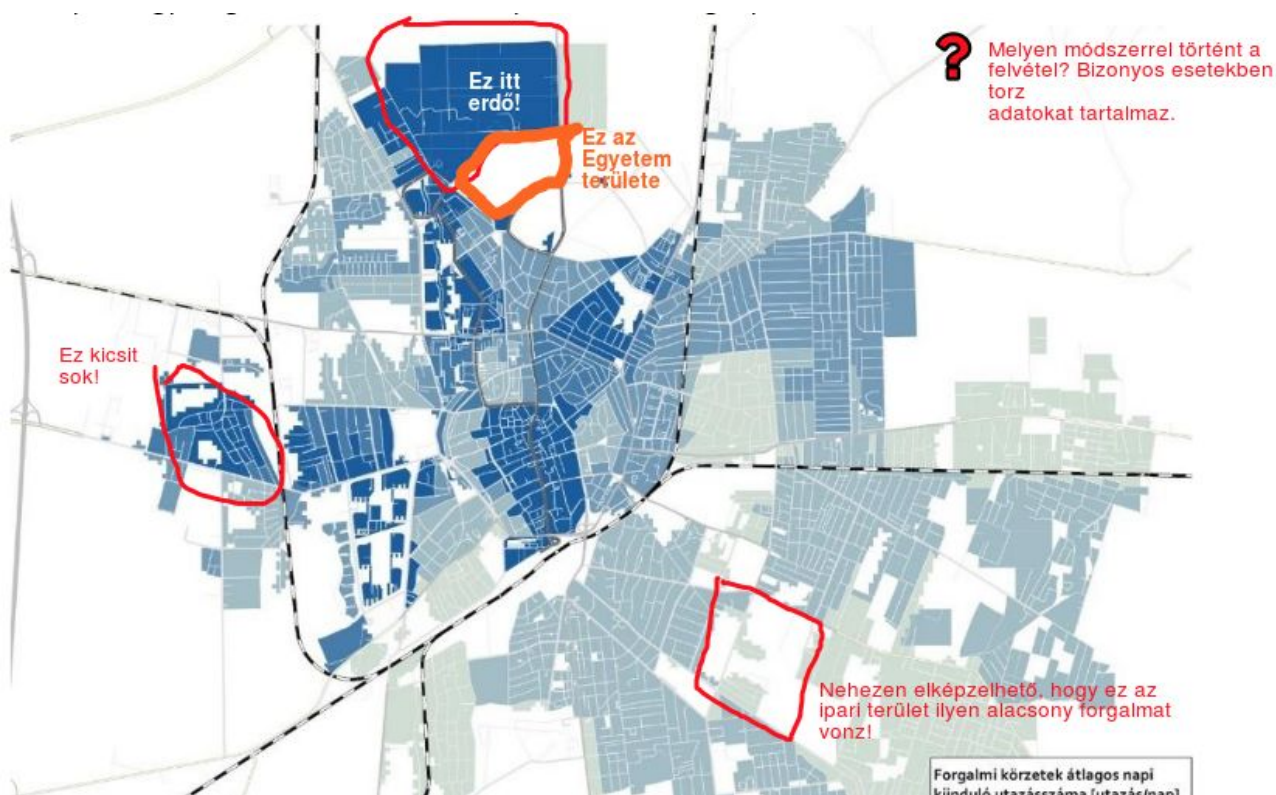
Ipari területek esetén is javasolt a szabályozási és településszerkezeti tervek felülvizsgálata, abból a szempontból, hogy közösségi közlekedéssel hatékonyabban elláthatóak legyenek. Az utóbbi években épült ipari parkok, gazdasági területek ellátása gyakran csak betérő járatokkal lehetséges, ami sok meddő teljesítményt jelent. Átmenő, illetve teljes egészében körbejárható vonalvezetéssel hatékonyabban elláthatóak a területek közösségi közlekedéssel.

11. észrevétel: 36. oldal, bal hasáb, középen

A közösségi közlekedés használói között utazásuk gyakori célja, ideje alapján az egyes korcsoportok alapvetően eltérő képet mutatnak. Emiatt érdemes megvizsgálni a debreceni városrészek népességszámának változása mellett az egyes kiemelt korcsoportokba tartozók számának várható alakulását is rövid-, közép- és hosszú távon.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Sokkal fontosabb azt vizsgálni, hogy az egyes korcsoportok és lakóterületek közlekedési igényei milyen módon szolgálhatók ki. Ezen belül is milyen feltételek és eszközök szükségesek ahhoz, hogy a kerékpáros és a közösségi közlekedés a lehető legmagasabb részarányt képviselje.

12. észrevétel: 44. oldal középen**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

A térkép több helyen torz adatokat mutat. A külső kertvárosias Nagysádor-telep és a villanegyednek számító Nagyerdőalja közel sem azonos mobilitási jellemzőkkel rendelkezik. (Itt inkább a Campus adja a nagyobb forgalmat, ami viszont üres) Az egyes területeket mobilitását városrésznél szűkebb bontásban kellene megadni, hogy elemezhető, informatív adatokat kapjunk. A Klinika és az Egyetem területe pontatlanul lett jelölve.

13. észrevétel: 45 . oldal, bal hasáb, középen

A fenti diagram alapjául szolgáló adatfelvételek óta eltelt időben az arányok tovább tolódtak az egyéni közlekedés felé, **a közösségi közlekedés folyamatos utasvesztéstől szenved**. Szembetűnően növekedett a kerékpárosok száma (és aránya is) a városban, ami vélhetően elsősorban a közösségi közlekedéstől vesz el utazásokat, elsősorban (de nem kizárólag) a fiatalok körében.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Ezért szükségesek mihamarabbi (éven belüli) operatív intézkedések, hogy a tendencia lassítható, majd pedig visszafordítható legyen.

14. észrevétel: 46 . oldal, bal hasáb, lent

A Mobilitási Tervre nézve ennek legfontosabb tanulsága, hogy a közlekedők módválasztását személyes tapasztalataikon keresztül is eredményesen lehetne befolyásolni, hiszen szinte minden városlakó olykor, az adott igénye szerint az általa nem rendszeresen választott más közlekedési módokat is preferálja.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Ahogy más hazai városokban (Pécs, Budapest) hatékony operatív intézkedésekkel eredményesen lehet befolyásolni a módválasztás, növelni a közösségi közlekedés részarányát.

15. észrevétel: 46 . oldal, jobb hasáb, fent

A környék vasútvonalai többnyire leromlott állapotúak, ez alól vasútüzemi és az utasforgalmi létesítmények tekintetében kivétel a 100-as vonal, amelynek korszerűsítése - Európai vasúti korridorként - folyamatban van. Az állandó és ideiglenes lassújelek ugyanakkor még ezen a vonalon is sebesség-korlátozásokkal rontják a vasút versenyképességét. Hosszú szakaszokon van a tervezési 120 km/h helyett 100, 80, helyenként 40 vagy 60 km/h-s korlátozás is.



A Debrecenből induló mellékvonalakon ez még inkább igaz, az általában 80 vagy 60 km/h-s tervezési sebesség a vonali infrastruktúra leromlott állapota miatt hosszú szakaszokon csökkentett, növelve ezzel az utazási időket. Ezeken a vonalakon az állapotok javulása is csak korlátozottan várható, jelenleg csak a nyírábrányi határátmenetet is kiszolgáló vonal felújítása van tervben.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Az állapot elemzéshez az is hozzátartozik, hogy a vasúti infrastruktúra jelenlegi állapotában is képes versenyképes menetidőt biztosítani, akár az egyéni közlekedéssel szemben is! Hajdúsámson-Debrecen (24 perc), vagy Hajdúböszörmény-Debrecen (29 perc), ugyanez személygépkocsival 22 perc, illetve 25 perc. A vasút versenyképességét a menetrendi kínálat és az állomás elérhetősége, illetve az átszállási kapcsolatok hiánya befolyásolja negatívan és csak kis mértékben írható a pályaállapotok rovására. Ennek megfelelően látványos eredményeket lehet elérni a vasúti megállóhelyek elérhetőségének javításával, integrációval és a menetrendi kínálat biztosításával (pl. 106-os vonal).

Különösen fontos megjegyezni, hogy Debrecen és környezete kiváló vasúthálózati adottságokkal rendelkezik vonali infrastruktúra elhelyezkedését tekintve. Ez igaz mind a városon belüli elhelyezkedésre, mind a települési környezetre (nem aprófalvas). Országos viszonylatban pedig infrastruktúra állapota nem mondható kirívóan rossznak.

16. észrevétel: 47 . oldal, jobb hasáb, középen

A vasúti mellékvonalak közül a 106-os sz. Debrecen-Nagykerekéri vonal fejlesztése példaértékű abban a tekintetben, hogy helyi erőforrások és a pályázatok segítségével a vonal menti önkormányzatok és lakosok hogyan segíthetik a vasúti szolgáltatás javítását. A fejlesztések eredményeként sokat javult az infrastruktúra, kínálati menetrend került bevezetésre, összehangoltan az autóbusz menetrendekkel, ami összességében növekvő használatot eredményez ezekről a településekről.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

A 106-os vonalon elért eredmények nem első sorban az infrastruktúra szinten tartásából fakadnak, hanem az önkormányzati támogatással megvalósuló civil kezdeményből és a menetrendi struktúra átalakításából. Ebből is látszik, hogy kiemelten fontos a szervezési és szervezeti háttér átalakítása, biztosítása.

17. észrevétel: 48 . oldal, jobb hasáb, fent és 69. oldal, bal hasáb, középen

A Debrecenen belüli megállóhelyek közösek a helyi autóbusszokkal. A vonzaskörzetben a megálló elhelyezése, kialakítása és állapota nagyon vegyes képet mutat. A települések központi részein található megállók jellemzően jó állapotban vannak, megfelelnek az utasok igényeinek, de a kevésbé forgalmas helyen vagy külterületen elhelyezkedők általában rosszul felszereltek, egyes helyeken kiépített peron sincsen.



A helyközi autóbusszok a helyi megállókat használják, így az itt történő átszállások nem jelentenek plusz gyaloglást, ha azonos irányba utazik tovább közforgalmú autóbusszal az utas. A csatlakozások garantálása, az esetleges késések bevétele ugyanakkor nem lehetséges teljes mértékben ilyen nagy kiterjedésű hálózatok esetén.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Valamennyi helyközi megállóhelyek elhelyezkedését, funkcióját célszerű felülvizsgálni. Konkrét példaként említendő a Főnix Csarnok, ahol az Egyetem elérhetősége miatt szükség lenne a helyközi járatok megállására, vagy az Árpád Vezér Általános Iskola megálló, ahol a belváros felől érkező villamos megállójánál nem állnak meg a helyközi járatok. A helyközi járatoknak a jelenleginél lényegesen több megállóhelyen kellene megállnia. Egyrészt a a helyközi eljutási lehetőségek is javulnak, másrészt a helyközi járatok helyi funkciót betöltő szerepet kaphatnak. (Kihasztnátlan kapacitások)

18. észrevétel: 49 . oldal, bal hasáb, középen

Debrecenre is igaz az az országos probléma, hogy hiányzik a helyi és a helyközi integrált közlekedési tarifa- és kedvezmény rendszer. A helyközi és helyi jegyrendszer nem átjárható, külön-külön jegyet kell vásárolni, néhány kivételtől eltekintve más-más helyszínen, melyek árazása is eltérő szabályrendszer mentén történik.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Ahogy a sarokpontok elemzésénél is említettük, a tarifarendszer és a helyi és helyközi közlekedés integrációját kiemelten kell kezelni. Ehhez azonban nincs hozzárendelve biztos pénzügyi forrás a projektelemek között.

19. észrevétel: 49 . oldal, jobb hasáb, lent

le és 9 ezren innen indulnak. Az aszimmetria oka, hogy sokan a végállomásról való indulást a könnyebb szabad ülőhelyhez jutás miatt választják. Számottevő helyközi utas veszi

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Az aszimmetria okát érdemes részletesebben is elemezni, mert nem ez az egyetlen ok. A város más pontjain nem áll rendelkezésre kényelmes átszállást, várakozást biztosító megállóhely kapcsolódó kiszolgáló létesítményekkel. Az is közrejátszik, hogy az utasok csak a végállomási indulást követően a járatok menetidejét bizonytalannak ítélik meg. A szabad ülőhely választással kapcsolatos szempont a távolsági járatokon és azokon a vonalakon jellemző leginkább, ahol napi mindössze néhány járat közlekedik. Távolsági járatok esetében érthető az ülőhely iránti biztos igény. Itt az ülőhely biztosítás kiterjesztése jó megoldást nyújthat. A ritkán ellátott települések felé közlekedő járatok esetén pedig olyan ritka követési idők vannak, hogy az utasoknak legtöbbször van idejük eljutni autóbusz-állomásig, sőt itt tudják a legkényelmesebben eltölteni a holtidőt, nem egy forgalmas út mellett, táblás megállóhelynél. Olyan frekvenciált helyközi irányok esetében, mint Hajdúsámson, vagy Hajdúböszörmény viszont olyan gyakori a járatok közlekedése, hogy a szabad ülőhely választás kevésbé szempont. Annál is inkább, mivel az utasok jellemzően elmennek a korábbi, de esetleg zsúfolt járatral, mintsem külön időt szánjanak a helyközi autóbusz-állomásra való eljutásra.

20. észrevétel: 51. oldal, bal hasáb, középen

rendezvények esetén van. A hétvégeken pl. az Egyetem és a belváros közötti sincs közösségi közlekedés.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Ez a mondat egyáltalán nem igaz. Az Egyetem tértől villamossal, az Agrártudományi Centrumtól 15-ös busszal átszállás nélkül elérhető a belváros, akárcsak az Egyetem egyéb telephelyeitől. Problémaként említendő inkább, hogy a 22/24-es buszok, amik összekötik az Egyetem különböző épületeit, túl ritkán járnak, egyes időszakokban (leginkább késő délután) hatalmas rajtuk a zsúfoltság.

21. észrevétel: 51. oldal, jobb hasáb, fent

A közösségi közlekedési járművek előnyben részesítése csak kevés helyen érvényesül, így a menetrendszerűséget, az utazási idők kiszámíthatóságát a forgalmi akadályoztatások nehezítik.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

A közösségi közlekedést kiszolgáló infrastruktúra terén ez az egyik legsürgősebben megoldandó feladat. Ez szerepel is a projektlistában projektelemként "38. Községi közlekedés vonali és csomóponti előnyben részesítése" címmel, költségkerettel meghatározva. Azonban nem ismert, hogy ez a költségkeret milyen konkrét feladatokat takar. Szintén gondnak tartjuk, hogy egy ilyen magas hatékonysági mutatójú projektelemhez nem lett forrás hozzárendelve. Az előnyben részesítés más kapcsolódó projektben sem jelenik meg.

22. észrevétel: 51. oldal, jobb hasáb, középen

ban állnak. Az arra közlekedő járművek a Bőszörményi úton a Füredi úti, valamint a **Békessy B. utcai** csomóponton is idővesztést szenvednek. A járművek követéséből származó (következő) grafikonon is kirajzolódik a két csúcsidőszak okozta menetrendhez viszonyított eltérés.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

A Békessy Béla utcánál javasoljuk a dupla balra forgalmi sáv kialakítását a jelenlegi geometriával. A jelenlegi egyenes-jobbra + balra sáv helyett balra + egyenes-bal-jobb kanyarodási lehetőségekkel. Az Agráregyetemi területre való behajtás és a jobbra kanyarodás nagyságrendekkel kisebb a balra kanyarodókhoz képest.

23. észrevétel: 52. oldal

A városi megállók kiépítettek, bár sok esetben állapotuk leromlott, és esővédelem, pad több, szükséges helyen hiányzik.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

A városképi szempontok mellett nagyobb hangsúlyt kell fektetni a funkcionalitásra. Az újonnan épített fedett várók sem felelnek meg maximálisan az utaskomfortnak. A tető átlátszó kialakítása a napfény ellene nem véd, a mérete és dőlésszöge pedig az eső ellen is csak korlátozottan nyújt védelmet. Gyakorlati panasz az utasok részéről, hogy a 2-es villamosnál épített utasvárók tűző napon nem adnak árnyékot, sőt inkább szaunaként működik az átlátszó tető miatt. A szél miatt a kialakítása miatt sem véd, illetve egyes nagyobb forgalmú megállókban túl kicsi.

24. észrevétel: 52. oldal, bal hasáb, lent

A városban a 2-es villamos és a 44-es busz vonalán van éjszakai közforgalmú közlekedés. A légi menetrendhez igazodóan létrejött 44R reptéri buszjáratnak a repülőtér forgalombővülésével lett létjogosultsága. Más vonalon nincsen a városban éjszakai közösségi közlekedés.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

A 2-es villamos éjszakai közlekedése sajnos megszűnt. A teljes várost lefedő, állandó éjszakai vonalhálózatra van szükség, amely már a szolgálati járatok utasforgalomra történő meghirdetésével is biztosítható.

25. észrevétel: 52 oldal, jobb hasáb, középen

den utasnak. A flotta kiegészült 2 midibusszal, melyek elsősorban az igényvezérelt közlekedésben, illetve a hétvégi kistélepülési üzemben vesznek részt.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

A két midibusz már sajnos nem Debrecenben közlekedik. Ugyanakkor a jelenlegi szolgáltatási színvonal hatékonyan emelhető lenne kisebb, de gyakrabban közlekedő vonalak üzemeltetésével. Főleg hétvégén több viszonylaton (13, 17, 33, 39,) is célszerű lenne alkalmazni, illetve az alacsonyabb tengelyterheléssel bíró utcákon is lehetne szolgáltatást biztosítani. Egy 30 db-os midibusz flotta beszerzését feltétlenül javasoljuk.

26. észrevétel: 53 oldal

vonalan is járnak. Az 1-es vonal többi, régebbi KCSV6 típusú járműve azonban alacsonyabb szolgáltatási színvonalat tud biztosítani, és nem teljesíti az akadálymentességgel kapcsolatos követelményeket.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Javasoljuk, hogy az 1-es vonalon a garantáltan alacsonypadlós járatok a menetrendben kerüljenek feltüntetésre! Ezzel az akadálymentesség kiszámíthatóan biztosítható.

27. észrevétel: 53 oldal, bal hasáb, fent**TROLIBUSZ KÖZLEKEDÉS**

A trolibusz közlekedés Debrecenben 30 évvel ezelőtt indult meg. A 3 vonal és két betétjárat közös végállomása a Segner téren található. Munkanapokon csaknem 500 indítás van.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Szükséges dönteni a trolibusz hálózat további sorsáról. A jelenlegi trolibuszhálózat egy "félbehagyott" hálózat. A vonal egyik vége a Segner téren ér véget a város második legnagyobb lakótelepe, a Tócskert mellett. Az autóbuszos vonalhálózat átalakítása során dilemmát okoz a trolibusz szerepe. Az átszállások számát és az eljutási időket a hosszú, belvárost átszelő, egymást keresztező, illetve fonódó vonalak tudnák érdemben csökkenteni. Ebbe viszont a jelenlegi kötöttpályás hálózat nem illeszthető bele. Az utasok kényeszerű átszállítása komoly minőségi hátrányt okozna, az átszállásmentes kapcsolat biztosítása pedig párhuzamos vonalvezetést és a trolibusz kihasználatlanságát eredményezheti. A Petőfi tér átépítéséhez kapcsolódó közúti aluljáró nem számol trolibusz felsővezetéssel, azonban ez alapjaiban rengeti meg a 5-es trolibuszvonal használhatóságát!

28. észrevétel: 53 oldal, jobb, fent, 79. oldal, jobb, lent és 80. oldal bal hasáb, fent

tók. A teljesárú bérlet helyi lakosság megítélése szerint drága – különösen igaz ez azóta, hogy az önálló villamos, trolibusz és buszbérletek megszűntek.



A városban a helyi közösségi közlekedésben alkalmazott kedvezménystruktúra kiterjedtségét jelzi, hogy jelenleg 16 féle jegy- és bérlettípus érhető el.



vabbi összehangolása, időablakos kedvezmények bevezetése, ágazati bérletek visszaállítása) növelhető lenne a közösségi közlekedés

DERKE ÉSZREVÉTEL:

A kedvezménystruktúra inkább a szociális támogatási alapokon nyugszik, mintsem az utazás jellegéhez igazodva (Utazás mennyisége, hossza, rendszeres, alkalmi utas) Ezért torz képet ad a 16 féle kedvezmény, mivel ezek csak speciális csoportok számára érhetőek el. A féléves bérlet szélesebb körben igénybe vehető, ugyanakkor leszűkíti az alkalmazás lehetőségét, hogy az érvényessége a hónap fix napjaihoz kötött. Emiatt csak kifejezetten az utasok szűk körének nyújt alternatívát.

Az ágazati bérletek megszüntetésével az volt az alapvető probléma, hogy helyette nem került bevezetésre más, kedvezményt nyújtó korszerű jegy és bérlettípus. Ezért pusztán az ágazati bérletek visszaállítása nem javasolt! Korszerűtlen és az integrált közlekedési rendszer bevezetésével ellentmond. A teljes jegy és bérletrendszer is elavult alapokon nyugszik, amely azt feltételezi, hogy az átszállások számával arányosan több szolgáltatást vesz igénybe az utas. Mindezek helyett korszerű, az utazás időszakával, mennyiségével arányos régiós, zónás tarifastruktúra és üzletpolitikai alapú, kedvezményrendszer bevezetése szükséges.

A napijegynek idő alapú 24 órás jegynek kellene lennie. Szükség lenne az alkalmi utasok számára kedvezően igénybe vehető olyan jegy és bérlettípusokra, amelyek a havi bérletnél kedvezőbbek a hetente csak néhány alkalommal utazó utasok számára.

A 30 napos bérlet újbóli bevezetésére is nagy szükség lenne.

29. észrevétel: 53 oldal, jobb hasáb, lent

Fontos kedvezmény ugyanakkor a vonzáskörzetből bejáróknak az említett kiegészítő bérlet, mely a helyközi busz vagy vonatbérlet mellé váltható.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Ez egy kényszermegoldás, azonban a tarifarendszer átalakításáig feltétlenül szükséges a kiegészítő bérletek megtartása!

30. észrevétel: 55. oldal bal, hasáb, lent**ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS**

A debreceni helyi közösségi közlekedés jó ki-
szolgáltatást nyújt a város legtöbb területén.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Ez csak a hálózat lefedettségére igaz, a menetrendre, valamint a szolgáltatás összességére közel sem. Az óránként egyszer, vagy még ritkábban közlekedő kirakatjáratok nem nyújtanak valós alternatívát. A teljes vonalhálózat újragondolásra szorul.

31. észrevétel: 57. oldal bal, hasáb, középen

lemzőek Debrecenben: nincs közös busz-ke-
rékpársáv a városban; létezik, de kevés a két-
irányú kerékpározásra megnyitott egyirányú
utca.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Helyes megfogalmazás: **“Debrecenben egyáltalán nincs kétirányú kerékpározásra megnyitott egyirányú utca.”**

32. észrevétel: 57. oldal bal, hasáb, középen

Előfordul, hogy a közúti kapacitások növelése

érdekében nem a legideálisabb a gyalogátke-
lők elhelyezése, vagy nem minden csomó-
ponti ágnál, pl. nem a buszmegálló közelében
található kijelölt átkelő.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Ezt a munkacsoport ülésén is felvetettük és továbbra is fontos problémának tartjuk. Beruházások esetén fontos, hogy mindig kerüljön felülvizsgálatra forgalomtechnikai terv a helyi gyalogosforgalom, a közösségi közlekedés megközelíthetősége, valamint a kerékpáros közlekedés szempontjából. Meglévő csomópontok esetén pedig a jelenlegi állapotok átfogó felülvizsgálatát tartjuk szükségesnek.

33. észrevétel: 60. oldal bal, hasáb, fent

A Visegrádi 4-ek elképzelése szerint nemzetközi közúti és vasúti folyosóvá fejlesztik a közeljövőben a Kassa-Miskolc-Debrecen-47-es út tengelyt, és megvalósul Nyirábrány teherforgalmi bővítése is.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Az észak déli közlekedési folyosó megléte a keleti ország felzárkóztatása szempontjából létfontosságú. Kiegészítésként javasoljuk a Kassa-Miskolc-Debrecen-Nagyvárad közlekedési folyosó megnevezést.

34. észrevétel: 62. oldal bal, hasáb, lent

tését szolgálja a Kiskörút, ami valódi hálózati funkcióját csak a tervezett Hatvan és Mester utcákat összekötő szakasszal kiegészülve fogja betölteni.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

A belváros keleti részén részben már megépült "kiskörút" funkcionalitása teljes hosszban történő kiépítése esetén is kérdéses. A "nagykörúti" és az "keleti kiskörút" átmenő forgalom tehermentesítésére nem alkalmas, hiszen a "nyugati kiskörút" hosszabb alternatívát jelent. Lokális forgalom tekintetében a Piac utca további gyalogosövezet bővítésével az onnan áterhelhető forgalom viszont nagyságrendekkel kisebb a tervezett kapacitáshoz képest. A relatíve kisebb forgalom ellenére is problémaként látjuk, hogy a teljes kiépítést követően a nyugati kiskörút fogalma a szűk keresztmetszetnek számító (különösen 2-es villamos kiépítése óta) Dózsa György útra terhelődik, amely villamosok forgalmának akadályoztatásával járhat. A nyugati kiskörút kialakítása városképi aggályokat is felvet.

35. észrevétel: 64. oldal bal, hasáb, fent

A legerősebb forgalom a Hunyadi J. utcán a Fórum előtt tapasztalható, az átlagos napi keresztmetszeti forgalom meghaladja a 45 ezer egységjárművet. A Nagykörúton is minden keresztmetszetben 20 ezer egységjárművet

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Extrém magas az átmenő forgalom aránya! Prioritásként kezelendő kockázati tényező.

36. észrevétel: 64 oldal

A 2-es villamos különálló szakaszán található csomópontokon 3 perces! (180 mp-es) lámpás periódus is megfigyelhető, ami az arra közlekedő gyalogosok, kerékpárosok és autók áthaladását is gátolja (és sok autós ezért inkább kerül, hosszabb, de sokszor gyorsabb utat választ).



Megjegyzendő, hogy 3 perces periódus idejű jelzőlámpa program hazánkban szinte csak Debrecenben van, bár a 2 perces periódusidő is kevés hazai nagyvárosban jellemző.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Fontos megjegyezni, amit a Mobilitási Terv is bírál a 64. oldalon, hogy a város forgalmában jelentős idővesztést okoz a túl hosszú csomóponti feltartóztatás, azaz a 2 perces ciklusidő. Ezt maximum 90 másodpercben javasoljuk meghatározni. Ezzel a közösségi közlekedés járműveinek késése is csökkenthető. Ahhoz, hogy a közösségi közlekedés érdemben előnyt élvezzen a buszok-villamosok számára fenntartott sávokban javasolt a cikluson belül kétszer szabad jelzést adni. Erre jelenleg csak három kereszteződés ad lehetőséget. A 64. oldal ábrája alapján a nagy forgalmú utakon, a bevezető szakaszokon, átmenő utcákon (Csapó utca, Kossuth utca, Széchenyi utca), kiskörúti gyűrűn stb. végig szükséges lenne minimum részbeni buszsáv által biztosított előnyben részesítési formára. A megoldás elősegítésé a Forgalmirányító Központ létrehozása, azonban a projektlistában ezen elemhez nincs biztos pénzügyi forrás hozzárendelve.

37. észrevétel: 67. oldal, bal hasáb, középen**ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS**

Bár közterületen kívüli parkolókkal kifejezetten jól ellátott a városközpont, azok kihasználtsága relatíve alacsony, a debreceniek szeretnek inkább az utcán, a célponthoz a lehető legközelebb megállni. Így az egyre zsúfoltabb közúthálózat, a növekvő motorizáció és az erősödő egyéni közlekedés együttes hatása, hogy a parkolási problémák megoldása nagy és növekvő feladatot ró a városra.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

A belvárosban további parkolóhelyek kialakítása nem javasolt. A belvárosi közúthálózat a jelenleginél nagyobb forgalom levezetésére nem alkalmas. A mélygarázsok kihasználtságán lehetne növelni, a mélygarázs közvetlen közelében lévő parkolóhelyek áthelyezésével, megszüntetésével. A belváros zöldterületeinek fejlesztésével párhuzamosan sem szabad újabb parkolókat kialakítani, ugyanis annak olyan forgalomvonzó hatása van, ami ellehetetleníti az alap célt, az élhetőbb, tisztább, torlódásmentes városképet. Ahol a közúti egyéni gépjárműforgalom alacsony, de tömegközlekedéssel elérhető, valamint széles gyalogos-és zöldfelületek állnak rendelkezésre a kereskedelmi, vendéglátói tevékenység megjelenik. Ennek gazdaságélénkítő hatása van, legfőképpen a belvárosi üzletekre nézve..

38. észrevétel: 68. oldal, bal hasáb, fent

A belvárosban és a lakóterületeken található áruszállítási célpontok (főleg kisboltok, üzletek) forgalma térben és időben is eloszlik, jellemzően kis- vagy közepes tehergépjárművel kiszolgálhatók. A belvárosi forgalomcsillapított területeken a kis-áruszállítás eseti engedélyekkel illetve a környező utcák felől megközelítve működik.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

A mobilitási terv nem vizsgálja mélységeiben a citylogisztika kérdésköreit, ami elengedhetetlen lenne egy tiszta, közvetlen károsanyag-kibocsátás nélküli város esetén. A belvárosi és kiemelt területeken a kisteher gépjárművek helyett az elektromos elosztó járművel alkalmazását javasoljuk.

39. észrevétel: 68. oldal, bal hasáb, középen

A város úthálózatán jellemző nehéztehergépjármű forgalom (TRENECON Kft. forgalmi modell)

DERKE ÉSZREVÉTEL:

A pirossal jelzett útszakasz megépítését prioritásként kell kezelni a belvárosi (Erzsébet utca) teherforgalom csökkentés szempontjából.

40. észrevétel: 69. oldal, bal hasáb, középen és 48 . oldal, jobb hasáb, fent

A helyközi autóbuszok a helyi megállókat használják, így az itt történő átszállások nem jelentenek plusz gyaloglást, ha azonos irányba utazik tovább közforgalmú autóbusz az utas. A csatlakozások garantálása, az esetleges késések bevárása ugyanakkor nem lehetséges teljes mértékben ilyen nagy kiterjedésű hálózatok esetén.



A Debrecenen belüli megállóhelyek közösek a helyi autóbuszokkal. A vonzáskörzetben a megállók elhelyezése, kialakítása és állapota nagyon vegyes képet mutat. A települések központi részein található megállók jellemzően jó állapotban vannak, megfelelnek az utasok igényeinek, de a kevésbé forgalmas helyen vagy külterületen elhelyezkedők általában rosszul felszereltek, egyes helyeken kiépített peron sincsen.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Lásd: 17. észrevétel

41. észrevétel: 70. oldal, bal hasáb, középen



közösségi közlekedési járműre. Kerékpárok szállítására egyébként csak a vonatokon van mód, a helyi közösségi közlekedésben illetve a helyközi autóbuszokon a jelenlegi szabályok szerint nincs erre lehetőség.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Helyi közlekedési eszközökön történő kerékpárszállításra jó mintapélda Salzburg /trolibusz/ és Szeged /villamos/.

42. észrevétel:

72.oldal, bal hasáb, lent



KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A közösségi közlekedés járművei több közúti szakaszon és csomópontban kapnak prioritást az egyéni járműforgalomhoz képest. Dedikált autóbusszávok több mint 5 km összhosszúságban találhatók a városban. Ezeket további csomóponti előnyben részesítési megoldások egészítik ki. Kiegészítő jelzővel biztosított

DERKE ÉSZREVÉTEL:

A közösségi közlekedés 5 km hosszú, de nem egybefüggő buszsáv hálózata önmagában csak tényadat, de nem értékelhető. Sőt, az Egyetem sugárúton kialakított felesleges buszsávot figyelembe véve téves következtetések levonására is alkalmas. Ennek megfelelően a város hálózati adatait szemügyre véve viszont elmondható, hogy ez alacsony.

Konkrét javaslatok autóbusszáv kialakítására:

- 80 méter buszsáv a Kishegyesi út elején a Vasáros utca - Segner tér közötti szakaszon, hogy ne kelljen a lámpánál várakoznia a Segner tér felé, jobbra kanyarodó buszoknak.
- A Pesti utcát a Segner tér felé oly módon kellene átalakítani, hogy a legszélső (jobbra kanyarodó) sávokban a TESCO kijáratánál is folyamatosan lehessen a buszoknak haladni. (Ez összesen nem több mint 20 méter új aszfaltcsíkot jelentene.)
- Az Egyetem sugárút - Honvéd utca - Bethlen utca kereszteződés: az egyetem felől haladó buszoknak jobbra kanyarodó (buszsávként használható) sávból egyenesen be tudjanak haladni a buszmegállóba. kb. 30 méter "buszsáv" kialakítására van szükség.
- Hasonló megoldás szükséges a Füredi út - Egyetem sugárút kereszteződésében is. Ott nem a buszmegálló és a kereszteződés között szükséges az út átalakítása, hanem a kereszteződésekben lévő szökőcsávok melletti járdaszívetek átalakítása. A csomópont átalakítása az Egyetem sugárúton kifelé haladó torlódások csökkentése miatt egyébként is szükséges.
- A Bethlen utca - Egyetem sugárút útvonalon a Hunyadi János utca és a Füredi út között megfontolandó teljes hosszban, mindkét irányban autóbusszáv kialakítása.
- A Külsővásártéren a Nyugati utca felé haladva (a helyközi autóbusz-buszállomás mellett) szintén szükség lenne kb. 140 méter buszsávra, amely kialakítására a hely is rendelkezésre áll.
- A Csapó utca végén kb. 50 méter buszsáv, hogy a Bercsényi utca megállóból egyenesen lehessen kihaladni az Árpád tér felé. (Erre az Árpád tér átalakításától függetlenül szükség van.)
- A Kenézy Kórháznál közvetlenül a kórház bejárata előtt megállóhely kialakítása.

43. észrevétel: 72. oldal, jobb hasáb, fent

jelzésen átszaladás). Ráadásul részben a vizsszámlálók okán a forgalomfüggő üzem, azaz a piros- és zöldidők nyújtása-rövidítése az adott forgalmi igény alapján ilyen rendszerben nem valósítható meg.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Attól függően, hogy a jelzőlámpák statikus, vagy forgalomfüggő üzemmódban működnek, programozhatóak, hogy jelenítsenek-e meg hátralévő fázisidőt. Értelem szerűen forgalomfüggő üzemmódban a hátralévő fázisidő megjelenítését ki kell kapcsolni.

44. észrevétel: 74.. oldal , bal hasáb, fent**LAKOSSÁGI KAMPÁNYOK, PROGRAMOK**

Debrecen városa, cégei és szervezetei is hagyományosan csatlakoznak a nemzetközi Autómentes Nap és az Európai Mobilitási Hét, illetve a Föld napja alkalmából országosan szervezett kampányokhoz. Programokkal, a kör-

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Debrecen valóban minden évben csatlakozik a Mobilitási Hét programjaihoz, azonban más magyarországi városok programjaihoz képest a debreceni rendezvények erőtlenekek és csak kis publicitást kapnak. Tovább árnyalja a helyzetet, hogy rendszerint egy alacsony fogalmú út kerül lezárásra, amely nem alkalmas a programsorozat céljaként megfogalmazott figyelemfelkeltésre. Az ilyen jellegű programokat mindenképpen a belvárosban és egy nagyobb forgalmú út lezárásával javasoljuk megtartani, ellenben a rendezvény a kitűzött céloknak nem felel meg.

45. észrevétel: 74.. oldal , bal hasáb, lent

A DKV Zrt. is évek óta megszervezi az általános iskolák alsó tagozatos tanulói számára az „Együtt utazni jól” nevű programot, amely a közösségi közlekedés előnyeire, környezetvédelmi szerepére hívja fel a figyelmet.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Hiányzik a marketing típusú szemléletformálás. A közösségi közlekedés valós konkrét előnyeinek hangsúlyozása olyan viszonylatokban, ahol az ténylegesen is versenyképes (Pl. Egyetemi területek elérhetősége). Általánosan megfogalmazott érvek nem ösztönöznek a közösségi közlekedés használatára, tényekkel és közérthető adatokkal is alá kell támasztani a meggyőzés érdekében.

46. észrevétel: 76. oldal, jobb hasáb, fent

A DKV Zrt. pénzügyi helyzetében 2010 és 2015 között konszolidáció figyelhető meg. Az évtized elején realizált jelentős veszteségek után a vállalat 2014-ben viszonylag alacsony veszteséggel zárt, majd 2015-ben nyereséget ért el.



DERKE ÉSZREVÉTEL:

Ez így csak a szolgáltató számviteli szempontjából igaz, mivel az indokolt költségek megtérítésre kerültek. Itt nagyon fontos feltüntetni a pótoltt indokolt költségek mértékét, hiszen a ebben a kontextusban a megfogalmazás azt a téves hatást kelti, hogy a közösségi közlekedésre fordított pénzügyi források és szolgáltató bevételei egészséges arányban vannak. A valóságban ez viszont nem igaz.

47. észrevétel: 77. oldal, jobb hasáb, lent

A jó üzemeltetési gyakorlatok között lehet megemlíteni a DKV Zrt. és az ÉMKK közötti együttműködést, melynek keretében néhány vonalon a helyközi közlekedés járatai is „besegítenek” a helyi közlekedés ellátásában, azaz a két járat közösen biztosítja a helyi szakaszon a kívánt járatsűrűséget.



DERKE ÉSZREVÉTEL:

Ilyen hol van? Ismereteink szerint Debrecenben nincs olyan szakasz, ahol helyi bérlettel helyközi járatokat lehet igénybe venni.

48. észrevétel: 79. oldal, jobb, lent és 53 oldal, jobb, fent, 80. oldal bal hasáb, fent

tók. A teljesárú bérlet helyi lakosság megítélése szerint drága – különösen igaz ez azóta, hogy az önálló villamos, trolibusz és buszbérletek megszűntek.



A városban a helyi közösségi közlekedésben alkalmazott kedvezménystruktúra kiterjedtségét jelzi, hogy jelenleg 16 féle jegy- és bérlet típus érhető el.

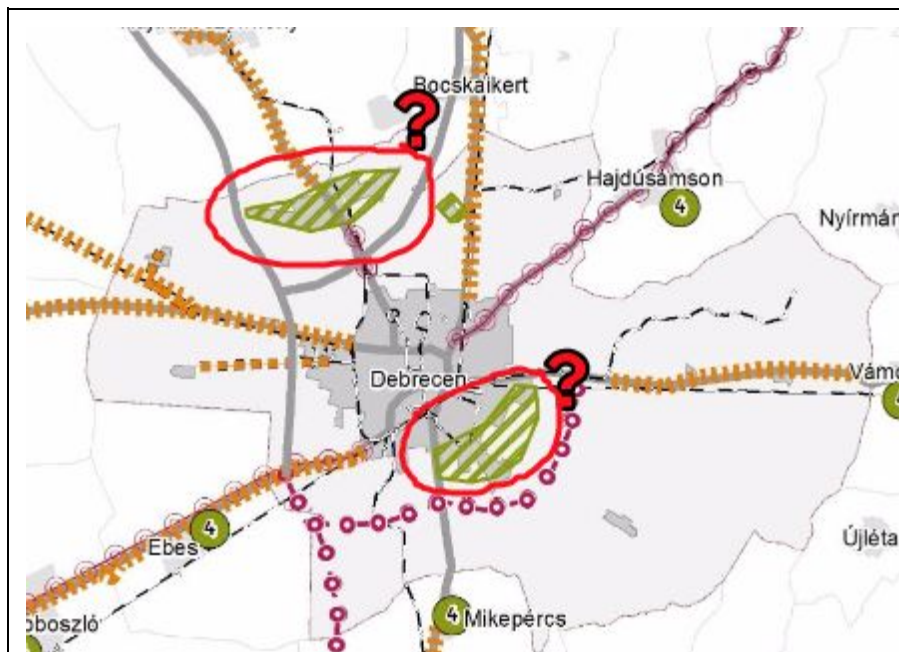


vábbi összehangolása, időablakos kedvezmények bevezetése, ágazati bérletek visszaállítása) növelhető lenne a közösségi közlekedés

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Lásd: 28. észrevétel

49. észrevétel: 81. oldal, ábra, lent



DERKE ÉSZREVÉTEL:

Ábra szerint a zöld satírozott terület közösségi közlekedéssel rosszul ellátott területnek minősül. Sokkal problémásabb az Ipari parkok területe, Fészek lakópark és környéke valamint a külső kertségi területek ellátottsága.

50. észrevétel: 81. oldal, ábra, lent



Hiányzó, elégtelen átszállási infrastruktúra (P+R, B+R, buszforduló)

DERKE ÉSZREVÉTEL:

A jelenlegi korszerűtlen elavult végállomási infrastruktúra helyett a város frekventált csomópontjaiban kell kialakítani átszállást biztosító infrastruktúrát. Pl.: Egyetem-Klinikák Köztemető, déli kapu Főnix Csarnok Böszörményi út és valamennyi városba bejövő helyi-helyközi átszállás biztosítására is. A jelenlegi végállomási környezet (pl. Vincellér utca) felújítása szükségtelen.

51. észrevétel: 84. oldal, bal hasáb, fent

A Mobilitási Terv **jövőképe és célrendszere** egy társadalmilag hatékony közlekedési mód szerinti összetétel (modal share) elérését szolgálja.

A célrendszer alapján levezetett eszközrendszer megvalósításával az egyéni motorizált közlekedés arányának növekedése lassítható/megállítható lehet, a közösségi közlekedés részesedésének csökkenése megállítható-, a gyalogos és a kerékpáros közlekedés aránya pedig növelhető lehet.



Közlekedési szerkezet alakulása és célkitűzések

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Lásd: 2. észrevétel

52. észrevétel:

89. oldal bal, hasáb, középen



ségei is. A városirányítás és így a közlekedésszervezés sem rendelkezik komplex döntéstámogató rendszerekkel, integrált háttéradatbázisokkal. Az egyes érintett szervezetek,



tok alapján, olykor egymással ellentétes érdekek mentén. Az érintett használók, a civilek bevonása is az egyes szervezetek hozzáállásától függ, nem intézményesített formában történik.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

Szükséges a folyamatos társadalmi egyeztetés a kezdetektől a megvalósításig: Rendszeres (minimum negyedévente történő) egyeztetés elsősorban menetrendi és közlekedésszervezési kérdésekről és feladatokról valamennyi érintett képviselőjének bevonásával. **Ideálisan ezt egy állandó szervezet felállításával lehetne elérni, melynek tagjait a városvezetés, a fentiekben említett megrendelő szervezet, a szolgáltató, az érintett civil szervezetek, valamint közvetlenül az utasok delegálják.** Itt követendő példaként állhat előttünk a brüsszeli rendszer, ahol egy hasonló összetételű bizottság kétheti-havi gyakorisággal ülésezik. Figyelemre méltó az Egyesült Királyságban regionális / városi szinten működő, önálló finanszírozással rendelkező watchdog szervezetek (pl. London TravelWatch, TravelWatch Southwest) példája is. Fontos és véleményünk szerint követendő, hogy mindkét esetben az utaspanaszok kezelését is ezek a szervezetek végzik.

53. észrevétel: 89. oldal jobb, hasáb, középen**Cél meghatározása**

A közlekedés-szervezési intézményi feladatok hatékony és szakszerű ellátása érdekében cél az intézményi háttér és a döntéstámogatási háttér rendszerek fejlesztése, a városi és térségi közlekedési szereplők munkájának összehangolása és szervezettségének javítása, valamint az érintettek partnerségének javítása.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Túl általános megfogalmazás. Meg kell fogalmazni az intézményi háttér kialakításának lépéseit. Valamint az intézményi háttér kialakításától függetlenül működő partnerségi egyeztetési folyamatok követelményeit, lépéseit. Például olyan bizottság, időszakos szervezet felállítását, amely állandó és ideiglenes tagjai a közlekedési fejlesztési beruházásokat, menetrendi és forgalmi módosításokat a döntés-előkészítés fázisában véleményezik. Konkrét szervezetet, vagy megállapodást kell célként meghatározni céldátummal és felelőssel.

54. észrevétel: 90. jobb hasáb, fent

A fejlesztések emellett könnyítsék meg, tegyék hatékonyabbá az üzemeltetők napi munkáját és együttműködését is a közlekedési adatok gyűjtésével.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Legalább ennyire fontos az adatok nyilvános, folyamatos közzététele (menetrendi, infrastruktúra.)

55. észrevétel: 57. oldal bal, hasáb, lent**Cél meghatározása**

A közlekedők számára elérhető információk körének bővítése, ezen keresztül a döntéseik tudatosabbá válása és a társadalmilag kedvezőbb (hatékonyabb, környezetbarátabb) közlekedési módok felé terelése.

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Ahhoz, hogy az utazók tudatosan, a társadalmilag kedvezőbb hatékony, környezetbarát közlekedési módot válasszanak nem elég pusztán az információk közzététele. A közösségi közlekedésnek, a környezetbarát közlekedésnek kell olyan szolgáltatást nyújtania, hogy az az egyén számára is kedvező, ár érték arányban elfogadható legyen más közlekedési módokhoz képest.

56. észrevétel: 91. oldal jobb, hasáb, fent**A cél teljesülésével várható eredmény**

- Tudatosabb közlekedési módválasztás
- A várostérség és a globális környezet számára is kedvezőbb módok részarányának növekedése

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Itt szükséges lenne célértékek meghatározására. Milyen részarányt látunk elfogadhatónak, teljesíthetőnek? Közösségi közlekedés esetén stagnálást céloz meg a Mobilitási Terv. (Lásd: 2. észrevétel)

57. észrevétel: 93. oldal jobb, hasáb, középen**Cél meghatározása**

A közösségi közlekedési módot igénybe vevők részarányának növelése, az intermodális kapcsolatok javítása infrastrukturális beruházások és a szolgáltatók közös informatikai és szolgáltatás-fejlesztéseinek eredményeként. A fejlesztések által a közösségi közlekedés általános versenyképességének, megítélésének javítása az elérhető szolgáltatás minőségének emelése révén.

DERKE ÉSZREVÉTEL:

A cél túl általános. A helyzetelemzéshez fűzött észrevételeink konkrét javaslatokat is tartalmaznak, amelyek hozzájárulnak a részarány növeléséhez. (Pl. tarifa, előnyben részesítés, 28. és 42. észrevétel)

58. észrevétel: 93. oldal jobb, hasáb, lent

A nagyvasúti infrastruktúra romló állapotban van és korszerűtlen, ami a távolsági és az elővárosi vonatok menetidejét és a menetrendek betartását, a szolgáltatás megbízhatóságát is nagy mértékben rontja. A probléma a fejlesztés

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

A nagyvasúti infrastruktúra jelenlegi állapotában is versenyképesnek mondható Debrecen térségében. (Lásd 106-os vasútvonal) Az átszállási kapcsolatokat javító infrastruktúra pótlásával (mind Debrecenben, mind az elővárosi településeken) csökkenthetőek az eljutási idők, növelhető az utasszám. Tekintettel arra, hogy a 100-as és esetleg a 110-es vonalon kívül pályarekonstrukcióra fejlesztési forrás nem várható rövidtávon belül, ezért az átszállási kapcsolatokat megkönnyítő infrastruktúra fejlesztését tartjuk célszerűnek.

59. észrevétel: 95. oldal jobb, hasáb, középen

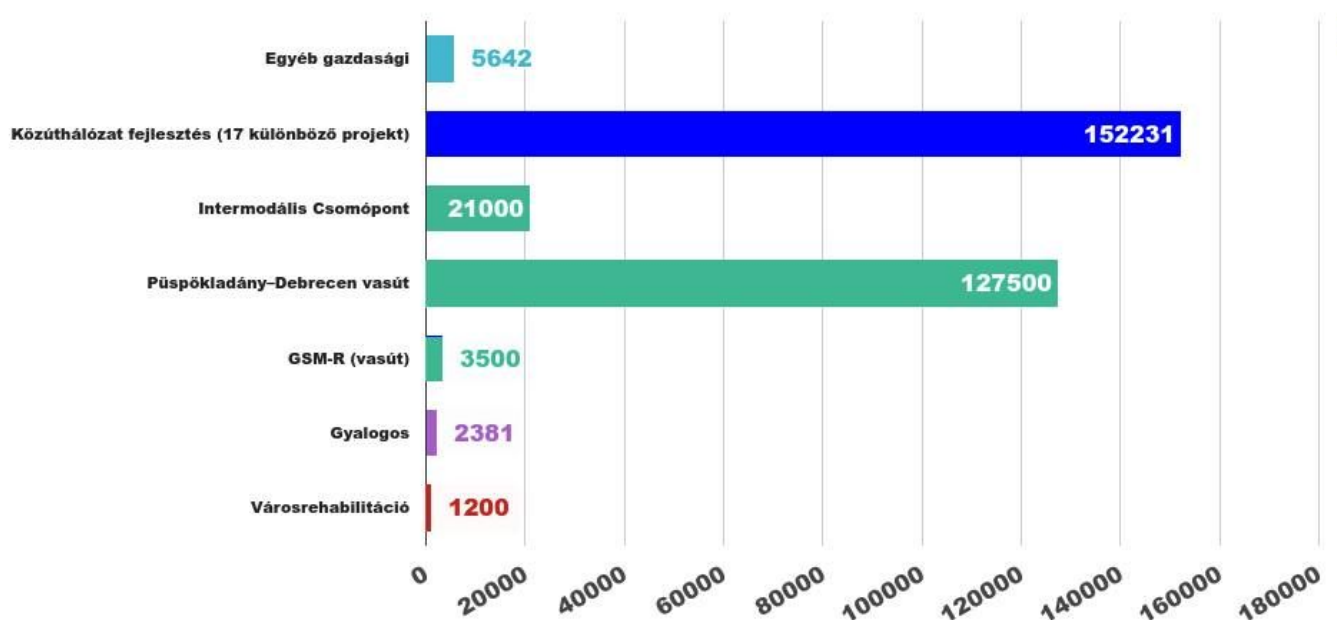
- A korszerű szolgáltatói, ügyfélközpontú attitűd és arculat hiányzik a közösségi közlekedés üzemeltetőinél (utasvélemények alapján)

**DERKE ÉSZREVÉTEL:**

Jelenleg a szolgáltatói üzemi szempontok túlsúlyba kerülése miatt az utasok érdekeivel ellentétesen kerülhetnek módosításra vonalhálózati és a menetrendi elemek. Ezt a megrendelő-szolgáltató szerepek szétválasztásával és az önálló megrendelő szervezet felállításával orvosolni. Fontos továbbá az értékesítési struktúra ügyfélközpontú átalakítása is.

Projektlistával kapcsolatos észrevétel:

Debrecen érintő közlekedésfejlesztési projektek típus szerinti megoszlása összeg szerint



Az ábrán azon projekteket gyűjtöttük ki, amelyek biztos pénzügyi forrással rendelkeznek. Mindössze három közösségi közlekedés fejlesztését megcélzó projekt van, ellenben 17 egyéb közúti. A Mobilitási Tervben részletezett, nagy társadalmi hatékonyságú projektek nem rendelkeznek biztos pénzügyi forrással ezért megvalósításuk sem garantált.