

A DEBRECENI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS MARGÓJÁRA. INTERJÚ JÓNÁS ZOLTÁNNAL, A DEBRECENI REGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSI EGYESÜLET ELNÖKÉVEL*

*Lovas Dóra*¹

Már a 2000-es évek elején egyre népszerűbbé váltak az intermodális csomópontok (IMCS), azonban hazánkban az európai uniós csatlakozást követően kezdtek el igazán a köz- és kormányzati érdeklődés középpontjába kerülni. Az Unió igen nagy forrásokat bocsátott azon nagyvárosok rendelkezésére, akik a lehívható összegekből fedezhető IMCS-k kialakításában látták a hatékony és modern közösségi közlekedés megszervezésének egyik eszközét. Debrecen is kapott az Európai Uniótól támogatást a Nagyállomás területén elképzelt komplex beruházás megvalósítására. De tényleg szüksége van a városnak intermodális központra? Hogyan lehetne Debrecen közösségi közlekedését hatékonyabbá, egyszerűbbé és ügyfélközpontúvá tenni? Ezen kérdésekre kerestem a választ, amikor interjút készítettem Jónás Zoltánnal a Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület (DERKE) elnökével.

LD: A közösségi közlekedéssel kapcsolatos döntéseknél mennyire kéri ki a hozzátok hasonló szakmai szervezetek véleményét?

JZ: A legnehezebb terep manapság a közösségi közlekedéssel kapcsolatos döntések meghozatala során, hogy az utasok érdekei és a szakmai szempontok túlságosan háttérbe szorulnak. Ennek az az oka, hogy országos szinten, illetve a nagyobb városokban még mindig hiányzik egy szakmailag jól felkészült közlekedésszervező szervezet. Amikor szeretnénk változásokat elérni, akkor a közösségi közlekedés ellátásáért felelős (helyi közlekedés esetén) önkormányzattal, illetve (helyközi közlekedés esetén) minisztériummal kell tárgyalni, vagy az általuk megbízott szolgáltatókkal (MÁV-START Zrt., Volánbusz Zrt. DKV Zrt. stb.).

A szolgáltatók tarifális, vagy menetrendi kérdésekben nem, vagy csak nagyon korlátozott mértékben dönthetnek. Ha egyet is értenek egy-egy javaslatunkkal a szolgáltatónál, azt mondják, szívesen mennének hosszabb útvonalon vagy más útvonalon, más időpontban, ha az ellátásért felelős azt megfizeti, vagy hozzájárul. A minisztériumban, vagy önkormányzatoknál viszont nem mindig rendelkeznek kellő szakmai felkészültséggel ahhoz, hogy részletekbe menő, operatív döntéseket hozzanak meg (nem is feltétlenül kell

* DOI 10.21867/KJK/2022.1.6.

¹ Dr. Lovas Dóra, tudományos segédmunkatárs, MTA-DE Közszolgáltatási Kutatócsoport; egyetemi tanársegéd, DE ÁJK.

hogy rendelkezzenek azzal azon a szinten). Helyismerettel sem rendelkeznek és az adott szituációt sem látják át. Mindezek ellenére az a gyakorlat, hogy a legapróbb menetrendi módosításokról is a miniszter vagy a polgármester dönt, a szolgáltatók előterjesztései alapján. A szolgáltatókra van bízva, hogy menetrendet tervezzenek, viszont ilyenkor nem ritkán előfordul, hogy üzemi érdekeket helyeznek előtérbe az utasok kiszolgálásával szemben. Ezt az ellentmondást lenne hivatott feloldani a közlekedésszervező, amely meghatározott keretösszegeből önállóan gazdálkodik a közszolgáltatás ellátásáért felelős önkormányzat vagy minisztérium által meghatározott irányelvek alapján. Ismeri a költségeket és a várható bevételeket is, ugyanakkor rendelkezik az utasforgalom megszervezéséhez szükséges információkkal is. Ilyen közlekedésszervező a 2010-ben alakult BKK Budapesten, vagy a KEKO Kecskeméten.

Tehát jelenleg ebben a nem túl barátságos, gyakran egymásra mutogató szervezetek környezetében kell megtalálni lehetőségeket, amelyek inkább személyes kapcsolatokon múlnak.

LD: A Debreceni Regionális Közlekedési Egyesületet 2008-ban alapítottátok. A weboldalatok szerint célotok „*Debrecenben és tágabb környezetében a közösségi közlekedés és a kerékpáros közlekedés népszerűsítése, támogatása, valamint az utasok érdekeinek védelme*”. Milyen eszközök állnak rendelkezésetekre ezen célkitűzések elérése érdekében?

JZ: Egyesületi szinten a tagok lelkesedése, valamint tapasztalatai azok, amelyek meghatározzák a javaslataink szakmaiságát és minőségét. Sokunknak van külföldön szerzett tapasztalata is, amit azért tartok fontosnak, mert segít kizökkenni a megszokott keretek közül. Részt veszünk szakmai fórumokon is. Az egyesület facebook közösségi oldallal rendelkezik, illetve menetrendi információs oldalt üzemeltetünk, ahol gyakran osztunk meg kérdőíveket. Ezek segítségével a lakosság álláspontját szeretnék összefoglalni, majd azt tolmácsolni a döntéshozók felé.

LD: Az egyesület csaknem 13 éve működik, egy jól összeszokott „csapatról” van szó, vagy gyakran cserélődnek a tagok?

JZ: Tíz taggal indultunk 2008-ban, most, 2021-ben tizenheten vagyunk. Az eredeti csapat fele továbbra is tagunk. Akik már nem tagok, azokkal is megmaradt a jó kapcsolat. Több fiatal is részt vesz a munkánkban, akik jelenleg középiskolások vagy egyetemi hallgatók, de vannak többéves közlekedés szakmai munkatapasztalattal rendelkezők is. Ebből látszik, hogy egy rendkívül heterogén társaságról van szó. Mindenki más-más szakterület iránt érdeklődik jobban, mindenki másban jobb. Fontos kiemelnem, hogy az

utasok igényei mellett ismerjük a szakmai, üzemi lehetőségeket, tehát nem arról van szó, hogy lehetetlen ötletek megvalósítását kérnénk. Sőt, már máshol megvalósult példák, jó gyakorlatok adaptálását szoktuk szorgalmazni. Ennek ellenére még mindig találkozunk olyan dolgokkal, amelyek az ország minden részén jól működnek, de Debrecenben *“lehetetlenek”* (pl. 30 napos bérlet). A sokszínűség előnyt jelent, amikor komplex, több szakterületet érintő szakmai állásfoglalást ad az egyesület.

LD: Hogyan választjátok ki, melyik kérdéssel kellene mélyrehatóbban foglalkozni?

JZ: Vannak kiemelten kezelendő témák, mint a különböző közösségi közlekedési módok szervezési és tarifális összehangolása, de igazából a legtöbb téma adja magát aktualitása révén. Bőven akad megoldandó feladat, amelyet valamelyikünk fontosnak lát, és felvet. Illetve a közösségi oldalon, valamint e-mail címünkre sok észrevétel, illetve kérdés érkezik egy-egy közlekedést érintő témában. Ha úgy látjuk, hogy egy kérdéskör megoldásában lehet szerepünk, akkor megvizsgáljuk, majd a kialakult álláspontunkat eljuttatjuk az illetékeshez, vagy segítünk a kérdést felvető lakosnak, hogy ő maga tegye meg ezt.

Önkormányzatok is megkeresik az egyesületet pályázatok véleményezéséhez, vagy valamilyen szakmai projektben való részvétel céljából. Tekintve, hogy ezek nem szerződéses keretek között történnek, ezért ilyenkor azt érezzük, hogy ki lett pipálva egy kötelező egyeztetés. Viszont több önkormányzattal is van, vagy volt szerződésünk közösségi közlekedés minőségének javítása céljából. Elsősorban a közszolgáltatási pályázatok lebonyolításában, vagy utastájékoztató kialakításában tudunk segíteni.

LD: A honlap szerint működési területetek több megyére kiterjed. Miért nem csupán Debrecen és közvetlen (pl.: 30 km-es) vonzáskörzetével foglalkoztok?

JZ: A működési területünk kiválasztásánál arra voltunk figyelemmel, hogy a közlekedés hatékony megszervezése nem szűkíthető le csupán Debrecenre, vagy a megyére, hanem annak tágabb régióját is figyelembe kell venni. Tehát nem elég a központ, illetve az előváros vizsgálata, mert az ingázók megyehatáron kívül is érkeznek, például Mátészalka, Tiszafüred, vagy éppen Karcag felől. Sőt, sokat foglalkoztunk határon túli kapcsolatokkal is, többek között a Debrecen-Nagyvárad közötti közvetlen kapcsolat helyreállításával.

LD: A több mint egy évtizedes működés során melyik az a projekt, amely a legnagyobb kihívást okozta, illetve, amelyikkel a legnagyobb változást tudtátok elérni?

JZ: A belső szférát tekintve a tagságunk egybentartása volt az egyik legnagyobb kihívás. Említettem, hogy most tizenheten vagyunk, de az alapító tíz tag közül már nem mindenki vesz részt aktívan a munkánkban. Debrecenben kicsi az a kör, aki igazán érdeklődik a közösségi közlekedés iránt, és nehezebb olyan személyeket találni, akik igazán elkötelezettek. Egy nagyobb városban, mint például Budapesten, ez lényegesen könnyebb.

Gondolom sokan emlékeznek rá, hogy 2011-ben volt egy járatritkítási hullám Debrecenben, amely az utasok elégedetlenségét vonta maga után. Erős kritikákat fogalmaztunk meg a módszereket illetően, amely eredményes volt. Sikerült tárgyalóasztalhoz ülni a szolgáltatóval és egyesületünk véleménye is meghallgatásra került, továbbá azok részben beépítve, sikeres megoldásokat is eredményeztek. Ennek kapcsán egyesületünk javaslata volt például, hogy a 22-es és 24-es buszok körjáratként közlekedjenek, amellyel közvetlen kapcsolatot biztosítanak az egyetemi campusok között.

A másik „büszkeségünk” az, hogy sikerült elérnünk, hogy Debrecenben a szolgálati járatok közforgalom számára történő megnyitásával elindulhatott az éjszakai közlekedés Debrecenben. Hosszú folyamat eredményeképpen elfogadták ezt a javaslatunkat, sőt ajánlásunkra ideiglenesen ki is egészítették további járatokkal. Nem mondom, hogy tökéletes eredmény született, mert további éjszakai járatokra is szükség lenne, de mégis előremutató intézkedés történt, megfogadva egy szakmai szervezet álláspontját. Apró, kevésbé látványos sikerekből van több is. A Böszörményi úton a 2-es villamosnak az Árpád Vezér Általános Iskolánál van egy megállóhelye, és elértük, hogy közvetlenül a villamosmegálló mellé épüljön buszmegálló és egy gyalogátkelőhely is. Ezek kis dolgoknak tűnnek, de ha utas-oldalról nézzük, akkor igenis nagy dolgokról van szó, hiszen lényegesen javultak az átszállás feltételei, az utasok számára ez időmegtakarítást és kényelmet is jelent egyaránt.

LD: Mennyire együttműködőek, illetve aktívak az utasok (akiknek az érdekeit képviselitek), amikor egy-egy kérdésben kikéritek a véleményüket? Gondolunk itt arra, hogy közösségi oldalakon többször hívtátok fel őket véleményük kifejtésére. Hányan szoktak részt venni egy ilyen felmérésben?

JZ: Az utasok rendkívül együttműködőek. A legutóbbi online felmérésünket, amely az átszállással való utazás kérdéskörére koncentrált, két nap alatt több, mint 600-an töltötték ki. Ezenkívül gyakran érkeznek tőlük panasz, vélemény,

javaslat a közlekedést illetően, a közösségi oldalon, vagy pedig az e-mail formájában. Ugyanakkor az utasok körében is nagy úr a megszokás, egy-egy változás okairól és hasznosságáról őket is meg kell győzni, különösen akkor, ha olyan megoldásról van szó, amelyet még nem ismernek.

LD: A másik oldalt nézve, mennyire együttműködőek a különböző közlekedési vállalatok (pl.: DKV) és a helyi önkormányzatok? Meghallgatják a véleményeket? Volt, hogy hozzátok fordultak közlekedést érintő kérdésben?

JZ: Attól függ a kérdésre adandó válaszm, hogy melyik önkormányzatról, vagy mely szolgáltatóról van szó, mert rendkívül változó. Most pozitív példákat említenék. A Püspökladányi önkormányzattal kifejezetten jó a kapcsolatunk, gyakran kéri ki a véleményünket, a közösségi közlekedésre vonatkozó jelenlegi közszolgáltatási szerződést is a mi állásfoglalásunkat elfogadva kötötték meg. Ugyanilyen jó volt a kapcsolatunk korábban Berettyóújfaluval.

Mindkét település esetében mi készítjük az adatszolgáltatást a Google részére, hogy annak térképes útvonaltervezőjében a település helyi közlekedése is megjelenjen.

LD: Amiért ma ezt a találkozót kértük tőled, az egy igen érdekes és régóta húzódnó történet, amelynek szeretnénk kibogozni a szálait. A debreceni intermodális közlekedési központtal (másnéven: intermodális csomópont, IMCS) kapcsolatban lenne néhány kérdésünk.

A történet kiindulópontja a 2000-es évek elejére nyúlik vissza. Az egyesület foglalkozott mélyrehatóbban ezzel a kérdéskörrel? Megkerestek titeket szakmai véleményezés kapcsán?

JZ: 2013 körül már végzett egy felmérést az önkormányzat Debrecen elővárosi vasúti fejlesztése, illetve az intermodális csomópont kapcsán. Akkor az elővárosi villamos (tram-train) kérdésköre is felmerült. Ekkor a tervezők kerestek fel bennünket és elmondhattuk véleményünket, de ez egy nagyon régi történet. Azóta már sok minden történt és az eredeti terveket többször is módosították. Ezt követően e kérdésben nem keresték az egyesületet.

LD: Mit értesz előváros alatt?

JZ: Debrecen szempontjából elővárosnak tekinthető például Nyíregyháza is. Olyan községek, városok, amelyek vasúti- vagy buszközlekedést tekintve maximum 1,5-2 órára vannak a várostól.

LD: Az Intermodális Csomópontok egyik közvetett célja a személyautók számának (ezáltal az üvegházhatású gázok kibocsátásának és a forgalmi dugóknak) a csökkentése. A személyautók száma az utóbbi időben emelkedett vagy csökkent?

JZ: Ez egy nagyon szépen végigkövethető tendencia. A személygépkocsi-forgalom évtizedek óta folyamatosan növekszik, a 2008-as gazdasági világválság hatására csökkent, kb. 3-4 évig, majd ismét emelkedő ívbe került.

LD: Tanulmányok szerint a személyautók számának csökkentése a közösségi közlekedés fejlesztésével és kényelmesebbé tételével lenne elérhető. Erre az egyik megoldásként kínálják az Intermodális Csomópontot, ahol egy helyen lenne a vasútállomás, helyi- és távolsági buszállomás, valamint a kötöttpályás közlekedési módok végpontja. Ezzel kapcsolatban készült megvalósíthatósági tanulmány és 2014-ben ki is választották a legjobb tervet. Ti láttátok-e ezt a tanulmányt, illetve a terveket, és mi a véleményetek róla?

JZ: A terveket láttam, több változatot is, azonban annak kapcsán nem kérték ki a véleményünket. Ehhez kapcsolódva azonban kiemelnék egy nagyon fontos dolgot. A debreceni Intermodális Csomópont megvalósításának célja kettős. Egyrészt az a teljesen jogos igény, hogy egy rendezett, kulturált környezet legyen a vasútállomás környékén (Petőfi tér). Az IMCS-ek fontosságát sokan abban látják, hogy egy helyen van a vasúti, a helyközi és távolsági busz, ahol ezek között át lehet szállni. A Debrecenbe tervezett IMCS olyan méreteket öltött, amelyekre az utasoknak alapvetően nincs szüksége, és olyan elemeket tartalmazott, amelyek a közösségi közlekedés hatékonyságán nem segítenének jelentősen. Sőt, bizonyos feltételek romlottak volna. A helyi és elővárosi közlekedésben az egyik legfontosabb minőségi tényező az eljutási idő, azaz, mennyi idő alatt jut el az utas egyik helyről a másikba. Ehhez azonban nincs szükség harmincnyolc kocsiallásos, a térszín alá süllyesztett buszvégállomásra. Elegendő azt megoldani, hogy minden helyközi busz érintse és megálljon a vasútállomásnál. Ugyanakkor felesleges az egész buszállomást odaköltöztetni. Az egy üzemi funkció, az utasok számára, attól nem lesz hatékonyabb a rendszer, hogy drága, belvárosi ingatlanon buszokat tárolunk. Egyébként jelenleg is megáll a legtöbb távolsági busz a vasútállomásnál, kivéve a nyugati, illetve délkeleti irányból (Hajdúszoboszló, Hajdúszovát, Balmazújváros és Hajdúböszörmény) érkező járatokat. Továbbá arra is szükség lenne, hogy ne csak a Nagyállomásnál legyen IMCS, hanem a város több pontján is, például a köztemetőnél, vagy a korábban említett Árpád Vezér Általános Iskolánál. Aki északi irányból érkezik vonattal vagy busszal, és az Egyetemre vagy a Klinikákra szeretne eljutni, az feleslegesen ne menjen

a Nagyállomásig. Nem egy nagy, hanem sok kisebb, egyszerű közösperonos központra lenne szükség. Tehát egy jó szervezési megoldással és kisebb fejlesztésekkel megoldható, amit az IMCS magas áron (hiszen drága beruházásról van szó) sem tudna nyújtani.

Önmagában az intermodális közlekedési központok megépülése nem garancia arra, hogy kevesebben használják a személygépkocsijukat. Ehhez csökkennie kell az eljutási időnek is, hogy a közösségi közlekedés ár-érték arányban jobb szolgáltatást tudjon nyújtani. Továbbá az autó még mindig egy státuszszimbólum Magyarországon sok ember számára, és nem akarnak felhagyni annak használatával. A szemléletmódon is változtatni kellene, hogy az emberek belássák, hogy több és szélesebb út építésével nem lesz kisebb a dugó, sőt.

LD: Sokat olvasni és hallani arról, hogy a kaposvári intermodális központtal nem elégedettek az emberek. Az egyik legnagyobb problémaként említik, hogy településfejlesztési szempontokat nem vesz figyelembe, ugyanazt a városrészt („Donnert”) vágja el a városközponttól, amelynek becsatornázása kezdetben a legfőbb cél lett volna. Debrecenben vannak olyan városrészek, ahol a közösségi közlekedés nem hatékony, ezért kénytelenek a személygépkocsi használatára? Vannak olyan városrészek, amelyek becsatornázására nagyobb figyelmet kellene fordítani?

JZ: Debrecen városszerkezete érdekesen néz ki, azt nem tervezték, hanem így alakult. Sokkal klasszikusabb iskolapélda Szeged vagy Miskolc ebből a szempontból, hiszen az előbbi gyűrűs-sugaras módon épül fel, míg az utóbbiban van két fő irány (észak és dél), így ezekben a városokban könnyebb ideális vonalhálózatot kialakítani.

Debrecen már egy nehezebb terep és a széttagoaltsága miatt a problémát lokálisan próbálják megragadni, holott csak átfogó, több városrészt magába foglaló tervekkel érhetünk el tartós és hatékony eredményeket. A városvezetés egyik célja a debreceni belvárost autómentessé tenni, amellyel én egyetértek, azonban ez nem lehetséges úgy, ha nem fejlesztem hozzá a közösségi közlekedést. Fontos megjegyezni, hogy itt fejlesztés alatt továbbra is inkább az eljutási idő csökkenését értem.

Debrecennél minden a nyugati oldalra koncentrálódik a nagy lakótelepek, ipari parkok miatt, emiatt a keleti oldali, családi házas városrészekből arányaiban is többen használnak személygépkocsit. Egy családi házas övezetet egyébként is kevésbé hatékonyan lehet ellátni közösségi közlekedéssel. Nehezíti a dolgot a vasúton való átjutás, valamint az elővárosi forgalom mértéke is. Az ipari parkok, az egyetem és a munkahelyek többsége a város nyugati oldalán van. Ez pedig olyan mértékű városon belüli ingázást jelent, amire nem alkalmas a város úthálózata. Hiányosak a külvárosi, illetve

városszéli körirányú elkerülő útvonalak. A városrendezési terveken ezek ugyan szerepelnek, azonban belátható időn belül nincs esély arra, hogy megvalósuljanak. Sajnos a belvárost átvágó nyugati tehermentesítő út kapott prioritást, annak ellenére, hogy észak-déli irányú, és nem segít a kelet-nyugati irányú forgalom levezetésében, ráadásul pont a belváros felé vonzza a forgalmat.

Itt egy személyes tapasztalatomat hoznám példának. A szakdolgozati témavezetőm még egyetemista koromban a 2-es villamos kapcsán azt mondta: „*a Józsaiak majd megtanulnak átszállni.*” (Józsa Debrecen egyik külső városrésze – *a szerk.*). Ezzel célozva arra, hogy a Józsaról érkező járatok nem fognak többé a belvárosig közlekedni, hanem majd át kell szállniuk a 2-es villamosra. Én Józsa-városrészből származom és onnan jártam be, ismertem a körülményeket és a lehetőségeket, ezért tudtam, hogy ez nem fog működni, és azóta sem lettek *“elvágva”* a buszok. Itt az átszállás olyan mértékű idővesztést jelentene, ami időszaktól függően 10-20%-kal növelné meg az eljutási időt. Gyakran hozzák fel Budapestet példaként az ilyen átszállási kapcsolatok kialakítására, de Debrecen egy nagyságrenddel kisebb város, mások a távolságok, másként alakul az átlagos utazási idő és a szituáció sem vethető össze.

A helyi közlekedés hatékonyabbá tételére egy másik javaslatom, hogy célszerűbb lenne, ha ugyanaz a számozású buszjárat, az adott órának ugyanabban az időszakában indulna. Így könnyebben lehetne tervezni, hiszen amit az utas most lát, az az összevisszaság, amely elrettenti az utazástól és felesleges frusztrációt okoz számára. De ezt a problémát sem a közlekedési központ fogja megoldani, egy szervezési megoldással ez is könnyen kiküszöbölhető lenne.

LD: A közösségi közlekedés fejlesztésén kívül a kerékpáros közlekedés fejlesztésével is javítható lenne a városi közlekedés minősége (pl.: dugók elkerülése, környezetvédelem). Mi a véleményed, Debrecenben vannak előremutató intézkedések a kerékpáros közlekedést tekintve? Mondanád, hogy Debrecen egy kerékpárbarát város?

JZ.: Ami a kerékpáros közlekedést illeti, ambivalens érzéseim vannak. Előremutatónak találok a kerékpárutak fokozatos kiterjesztését, hiszen a kerékpárosok az útra nehezen merészkednek ki, hiszen félnek az autóktól. Ez szükséges ahhoz, hogy többen használjanak kerékpárt, kedvet kapjanak a mindennapos kerékpározásra is. Ugyanakkor a járdán legalizált kerékpározás, a gyalog- és kerékpárút új konfliktusforrást is szült. Sokszor olyan helyen is gyalog- és kerékpárút került kialakításra, ahol az nem lett volna indokolt, sőt inkább balesetveszélyesebb helyzetet teremtett. A kerékpárutak ezt a

problémát megoldották, hiszen a gyalogosoktól és autósoktól elzárva tudnak közlekedni.

Nem mindig a leghatékonyabb a kerékpárutak használata, mivel azok sokszor úgy lettek kialakítva, hogy a kerékpárt egy kereszteződésnél tolni kelljen, vagy olyan szűk ívek kerültek kialakításra, amelyek miatt gyalogos tempóra kell lassítani. Az utca egyik oldalán elhelyezett kerékpárutakkal az is gond, hogy fokozott baleseti forrást jelentenek. Egyenesen való áthaladáskor, amikor elsőbbségem van, akkor is sokkal jobban kell figyelni, hiszen nemcsak a keresztező irányokból, hanem a párhuzamos forgalmú útról is várható jármű. Sokszor hatékonyabb lenne a kerékpárral az úton az autók mellett haladni, hiszen a többi közlekedő is jobban látja azt, aki kerékpárral az úttesten közlekedik, mint azt, aki a mellette haladó kerékpárúton, parkoló autók és bokrok takarásában, és kevésbé balesetveszélyes, mint az előző megoldás. Legtöbb baleset egyébként a kereszteződésnél szokott történni, mivel a kerékpár- és autóutak találkozásánál az autósoknak minden irányba tekintenie kell, míg ha a kerékpár mellette, mögötte vagy előtte haladna, akkor elegendő lenne csak egyirányba.

Személyes tapasztalatból is mondom, hogy a kerékpárosok, akik gyorsabban szeretnék haladni, nehéz helyzetben vannak. Ezt nehezíti az is, hogy a KRESZ szerint, ha van kerékpárút, akkor nem lehet az autóutat használni.

LD: Manapság nem az Intermodális Közlekedési Központról hallani, hanem a Debreceni Főpályaudvarról. Mi lehet az ezzel kapcsolatos kommunikáció és az elnevezés megváltozásának az oka?

JZ: Ez inkább marketing, és a főpályaudvar szót könnyebb kiejteni, mint az „intermodális”-t. Különösen azért tartottam félrevezetőnek, mert egy méter vágány sem épült volna át a vasútállomáson. Sőt, olyan elemeket is tartalmazott, amelyek semmilyen módon nem kapcsolódtak volna a közösségi közlekedéshez. Többek között emiatt a NIF Zrt. kivette a projektből azt a zöldterületi beruházást, amely a Petőfi téri park átalakítását célozta volna meg.

LD: A 2020 év eleji kommunikációban a hármas villamos megépítése és a repülőtér fokozottabb bekötése a város közlekedésébe is szerepelt a tervek között. Az egyesületnek erről mi a véleménye, illetve van bármilyen információ azzal kapcsolatban, hogyan alakul ez a projekt?

JZ: Úgy látjuk, hogy az ötletgazda sem tudja igazán, hogy mit szeretne, tekintve, hogy több különböző, egymástól eltérő opciót is lehetett hallani. Azon túl, hogy mindegy, csak legyen villamos, más szakmai érvet nem igazán hallani. Alapvetően támogatjuk a kötőtpályás közlekedés bővítését,

ugyanakkor nem tartjuk időszerűnek azt, hogy 3-as vagy 4-es villamosról beszéljünk addig, amíg nincs határozott elképzelés arra vonatkozóan, hogy hogyan lehet átfogóan csökkenteni az eljutási időket. Van egy "félbehagyott" trolibuszhálózatunk, amivel mindenképpen kezdeni kellene valamit. Nagyon sok helyen előnyben kellene részesíteni a buszokat, buszsávokat kialakítani. A helyi-helyközi átszállási kapcsolatokon kellene javítani. Önmagában egy villamosvonal ezeket nem oldja meg, komplex fejlesztésekre van szükség. Ilyen tervekkel azonban sajnos nem találkoztunk. A 2-es villamos sem azért éri el hamarabb a Nagyállomást, mert néhány csomópontban előnyben van részesítve, hanem azért, mert a 31-es és 32-es buszok hosszabb útvonalon közlekedtek, mint most a villamos. A legnagyobb akadályt jelentő belvárosi csomópontokban (Hunyadi utca, Csemete utca, Kossuth utca) nincs a 2-es villamos előnyben részesítve. A jelenlegi 44 perces fordulóidőből, hatékony előnyben részesítéssel, még legalább 8 percet lehetne faragni. Sokatmondó információ az, hogy a Doberdó utcától a Nádor utcáig 9 perc alatt teszi meg a villamos a 2,4 km utat. Ugyanakkor a Nádor utcától 9 perc alatt csak a Nagytemplomig jut el, ami 1,8 km, ami 12 km/h átlagsebességet jelent. Ez rettenetesen alacsony!

LD: Ha megkérdezné a megvalósító az egyesület szakmai véleményét az intermodális közlekedési központ kialakításáról, mi az az első dolog, amit eszedbe jutna javasolni?

JZ: Egy mondatot szeretnék nagyon kiemelni:

„A közösségi közlekedés esetén nem a drága infrastruktúra hiánya a probléma, mindenekeelőtt a tarifális és szervezési kérdéseket kellene hatékonyan megoldani.”

Az rendben van, hogy legyen IMCS, felújított épület, nagy beruházás és vele együtt kulturált környezet (Petőfi tér), de ez nem oldja meg azt, hogy az utasok gyorsabban és kényelmesebben tudjanak utazni. Nem kell a buszállomást a vasútállomás mellé költöztetni, hanem elegendő a távolsági buszoknak megállót biztosítani ott. Tarifális kérdésben pedig fontos lenne, hogy egy jeggyel több tömegközlekedési eszközön is lehessen utazni. Emellett a menetrendek összehangolására és következetessé tételére is nagyobb hangsúlyt kellene helyezni.

Közösségi közlekedést érintő beruházásnál a funkció legyen a központban, az utasok igényei és érdekei, minden más (pl. rekreációs) funkció ennek függvényében kapjon helyet.