



A debreceni közösségi közlekedés működése, az agglomeráción belül betöltött szerepe, tervezett változások, fejlesztések.

XXII. A magyar közlekedés helyzete az EU.-ban.

KTE konferencia

Sopron, 2018.02.23.

Előadó: Nagy Attila

vezérigazgató

Tartalom:

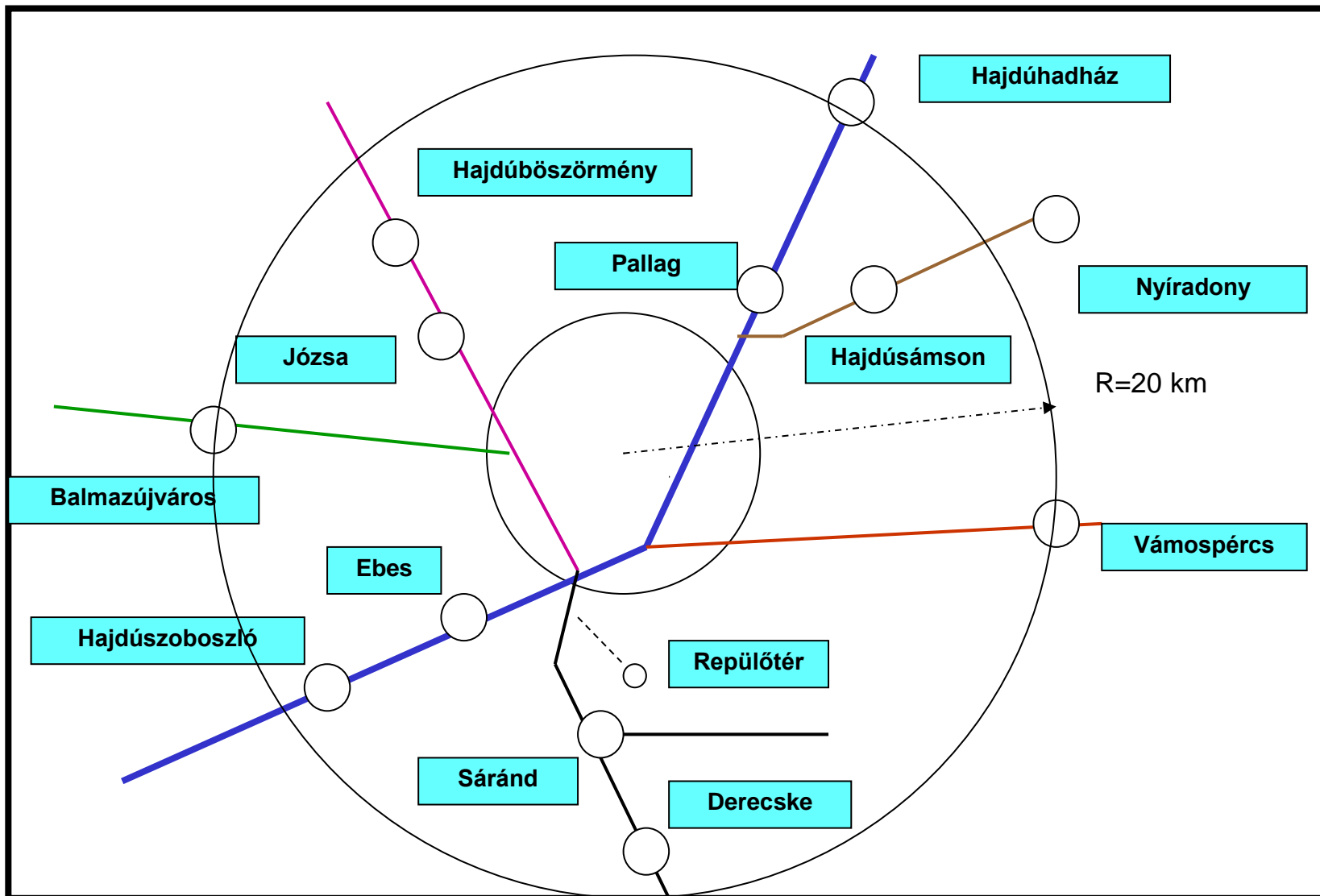
- 1. Debrecen és térségének rövid bemutatása.**
- 2. Debrecen mint térségi központ közösségi közlekedéssel való megközelíthetősége, jelenlegi ellátási modell.**
- 3. A DKV szerepe az ellátási rendszerben.**
- 4. Fejlesztési tervek, megrendelői-szolgáltatói modellek, átjárható közlekedési rendszerek, smart megoldások.**

1. Debrecen és térségének rövid bemutatása.

Debrecen lakosság száma eléri a 210 e. főt, az agglomerációval együtt a 430 e. főt.



30 km-es körzeten belül fekvő települések, amelyek részei az elővárosi közlekedésnek



2. Debrecen mint térségi központ közösségi közlekedéssel való megközelíthetősége, jelenlegi ellátási modell.

Vasúti megközelíthetőség. Debrecent, illetve az agglomerációt érintő vasútvonalak.

Srsz.	Vonal	Vonal- szám
1.	Budapest - Záhony	100
2.	Debreceen - Tiszafüred	108
3.	Debreceen – Tiszalök	109
4.	Debreceen - Nyírbátor	110
5.	Debreceen - Nyírábrány	105
6.	Debreceen - Nagykereki	106
7.	Debreceen - Létavértes	107



Debrecen elővárosi közlekedésként használható vasúti járatok száma.

Vasút	Össz.	Befelé irány				Kifelé irány			
		<i>Iskolai előadási napokon</i>	<i>Tan-szünetben munkanapokon</i>	<i>Szabad-napokon</i>	<i>Munka-szüneti napokon</i>	<i>Iskolai előadási napokon</i>	<i>Tan-szünetben munkanapokon</i>	<i>Szabad-napokon</i>	<i>Munka-szüneti napokon</i>
100 Hajdúszoboszló	49	25	24	21	17	24	23	19	17
100 Téglás	47	23	19	19	17	24	21	20	15
105 Nyírábrány	18	8	8	8	9	10	9	8	7
106 Nagykerek* [*]	25	12	12	11	10	13	13	9	9
108 Balmazújváros	25	13	11	10	9	12	10	9	10
109 Hajdúböszörmény	20	10	10	10	10	10	10	10	10
110 Hajdúsámson	24	12	11	11	11	12	11	9	10
Összesen:	208	103	94	90	83	105	96	84	78

Debrecen elővárosi közlekedésként használható autóbusz járatok száma.

Busz	Össz.	Befelé irány				Kifelé irány			
		<i>Iskolai előadási napokon</i>	<i>Tan-szünetben munka-napokon</i>	<i>Szabad-napokon</i>	<i>Munka-szüneti napokon</i>	<i>Iskolai előadási napokon</i>	<i>Tan-szünetben munka-napokon</i>	<i>Szabad-napokon</i>	<i>Munka-szüneti napokon</i>
Hajdúhadház-Téglás	108	58	36	20	21	50	38	20	22
Hajdúsámson	148	64	51	38	30	67	55	39	30
Mikepércs	161	78	69	40	38	83	73	38	39
Martinka	28	15	14	7	7	13	10	7	7
Vámospércs	115	57	47	32	31	58	47	32	33
Balmazújváros	63	32	24	13	12	31	25	13	12
Hajdúböszörmény	98	51	39	18	16	47	39	25	21
Hajdúszoboszló, Ebes	110	56	50	31	28	54	51	29	29
Hajdúszovát	15	12	10	6	7	13	10	7	7
Összesen:	839	423	340	205	190	416	348	210	200

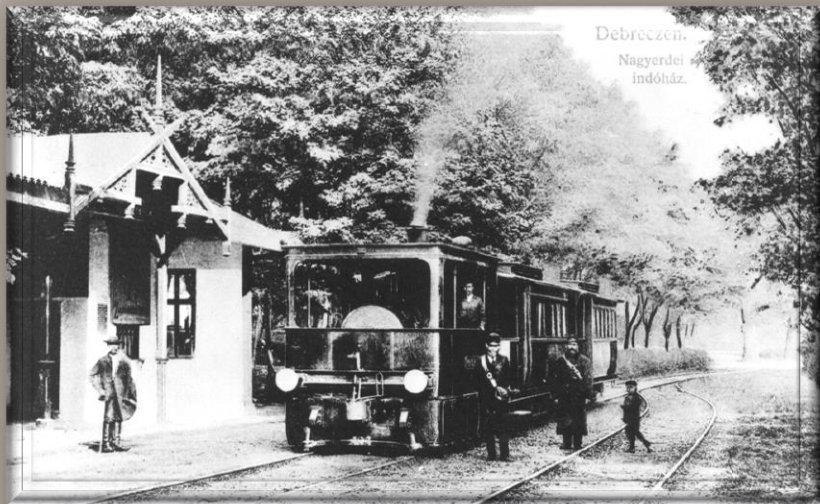
Forrás: KTI

Személyszállítási közszolgáltatások megrendelése:

1. A helyközi /országos, regionális, elővárosi /személyszállítási közszolgáltatások megrendelését a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 4. §-a alapján állami feladatként a **NFM látja el, amelynek földrajzi illetékessége országos**. A közvetlen megrendelői feladatokat országos szinten, az NFM nevében eljárva a KTI Regionális Közlekedésszervező Irodái látják el.
2. A helyi személyszállítási közszolgáltatás megrendelője a helyi önkormányzat.
3. A helyi személyszállítási feladatok átruházására a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény (Nvt.) rendelkezik. Ugyanis a helyi önkormányzat kizárólagos gazdasági tevékenysége körébe tartozik a menetrend szerinti helyi személyszállítási szolgáltatás, és e tevékenység gyakorlásának jogát a 12. § (12) bekezdése alapján az **önkormányzat az állam részére átengedheti**. E megoldás alapján a személyszállítási közszolgáltatások megrendelésében érintett két illetékes hatóság – a Magyar Állam a helyközi és illetékes város önkormányzata a helyi személyszállítási közszolgáltatások tekintetében – együttesen lenne jogosult a teljes helyi és helyközi/ elővárosi, regionális, országos/szolgáltatási volumen megrendelésére.

3. A DKV szerepe az ellátási rendszerben.

DKV Zrt., mint jogutód több mint 130 éve áll a debreceni lakosság szolgálatában (1884. 10. 02)



A DKV Zrt. tevékenységei, főbb gazdasági adatai (2017)

- 2 db villamos, 4db trolibusz, 51 db autóbusz viszonylat (betétjáratokkal) üzemeltetése
- napi járat szám: villamos 280, trolibusz 430, autóbusz 1950
- Járműflotta: 29 db villamos, 29 db trolibusz, 125 db autóbusz
- 105.000 e.fő elszállított utas/év
- 25.100.000 e.Ft mérlegfőösszeg
- 8.186.030 e.Ft bevétel
- 629 fős állományi létszám
- 23.715 e.Ft mérleg szerint eredmény



A járművek.

S. L. A.

Érvényes közszolgáltatási szerződésekkel rendelkezünk:

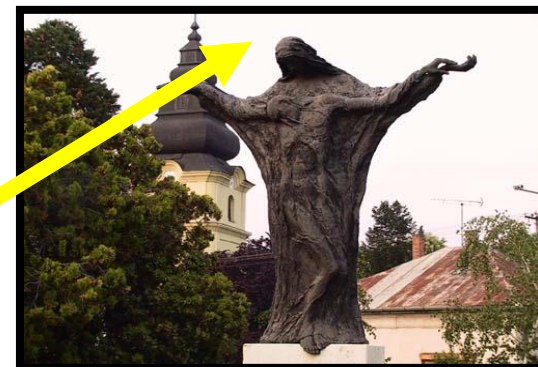
- Kötöttpályás közlekedési ágazat esetén 2021 december 31.-ig.
- Autóbuszos ágazat esetén 2021 június 30.-ig
- Mindkét közszolgáltatási szerződés összhangban van a 2012. évi XLI. a személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvényben leírtakkal. Rendelkezik a szolgáltatás paramétereiről, minőségéről és a szolgáltató bevételekkel nem fedezett indokolt költségeinek megtérítéséről és annak elszámolási módjáról.

Elektromos, akkumulátoros buszok rendszerbe állítása 2021-től.



4. Fejlesztések, tervek, megrendelői-szolgáltatói modellek, átjárható közlekedési rendszerek, smart megoldások.

Átszállásmentes vasúti közlekedés Debrecen városközpont és az agglomeráció között?



Az elővárosi gyorsvasúti üzem javasolt viszonylata villamos motorvonattal (Püspökladány – Debrecen - Nyíregyháza)



Az elővárosi vasúti üzem javasolt viszonylatai motorvonatokkal



Átjárható közlekedési rendszerek

Közösségi közlekedésben:

- Helyi közlekedés
- Elővárosi közlekedés
- Távolsági közlekedés
- Nemzetközi közlekedés



Kapcsolat egyéb rendszerekkel:

- Bike sharing
- Carsharing
- Google car

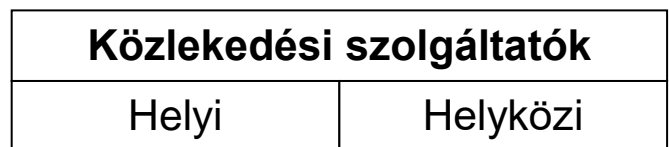
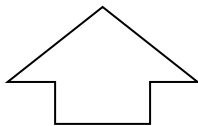
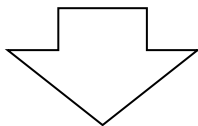
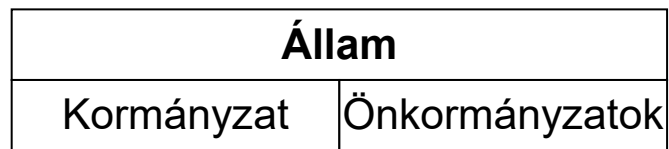


- **Komplex egymásra épülő ill. egymáshoz kapcsolódó megoldások alkalmazása az utastájékoztatásban, utazástervezésben.**
- **Rugalmas átjárható tarifarendszerek, tarifaközösségek létrejöttének előfeltétele az e-ticketing rendszerek egész országra történő kiterjesztése. (pl. e.-szig.)**
- **Finanszírozhatóság alapfeltétele: mérhető, jogosultság alapú kedvezmény és mérhető hatékonyság alapú szolgáltatói támogatási rendszer kialakítása.**

Lehetséges integrált közlekedésszervezési rendszerek:

- 1. Megyék önkormányzatai és a megyeszékhely(főváros) önkormányzatai elhatározhatják , hogy integrált közlekedésszervezési rendszert(hatóságcsoportot) alakítanak ki.(Pl. Szlovákia)hatáskör:megyei terület és városi közig. terület.**
- 2. A megye egész területére, alakítanak ki hatósági jogkört(Pl. megyei önkormányzat) ehhez csatlakozni kell azoknak a városoknak akik helyi közlekedést működtetnek.(Csak fővárosban kötelező!)**
- 3. Több megye és megyeszékhely közösen hoz létre hatóságcsoportot (közlekedésszervezőt)**
- 4. Integrált közlekedésszervező létrejöhet egy-egy országrészre is.(Pl. több megye és azok a városok ahol van helyi közlekedés hatóságcsoportot,majd közlekedésszervezőt hoznak létre(pl. KELET MAGYARORSZÁG)**
- 5. Végeredményben az európai szabályozás szerint létrejöhet bármilyen hatóságcsoport így közlekedésszervező is melynek hatásköre nem országos.**

A közlekedés szervezővel kapcsolatos feladatok ellátása különböző szinteken valósul meg.



- Közösségi közlekedés mint közszolgáltatás kereteinek meghatározása
- Finanszírozás biztosítása
- Közösségi közlekedés mint közszolgáltatás megrendelése



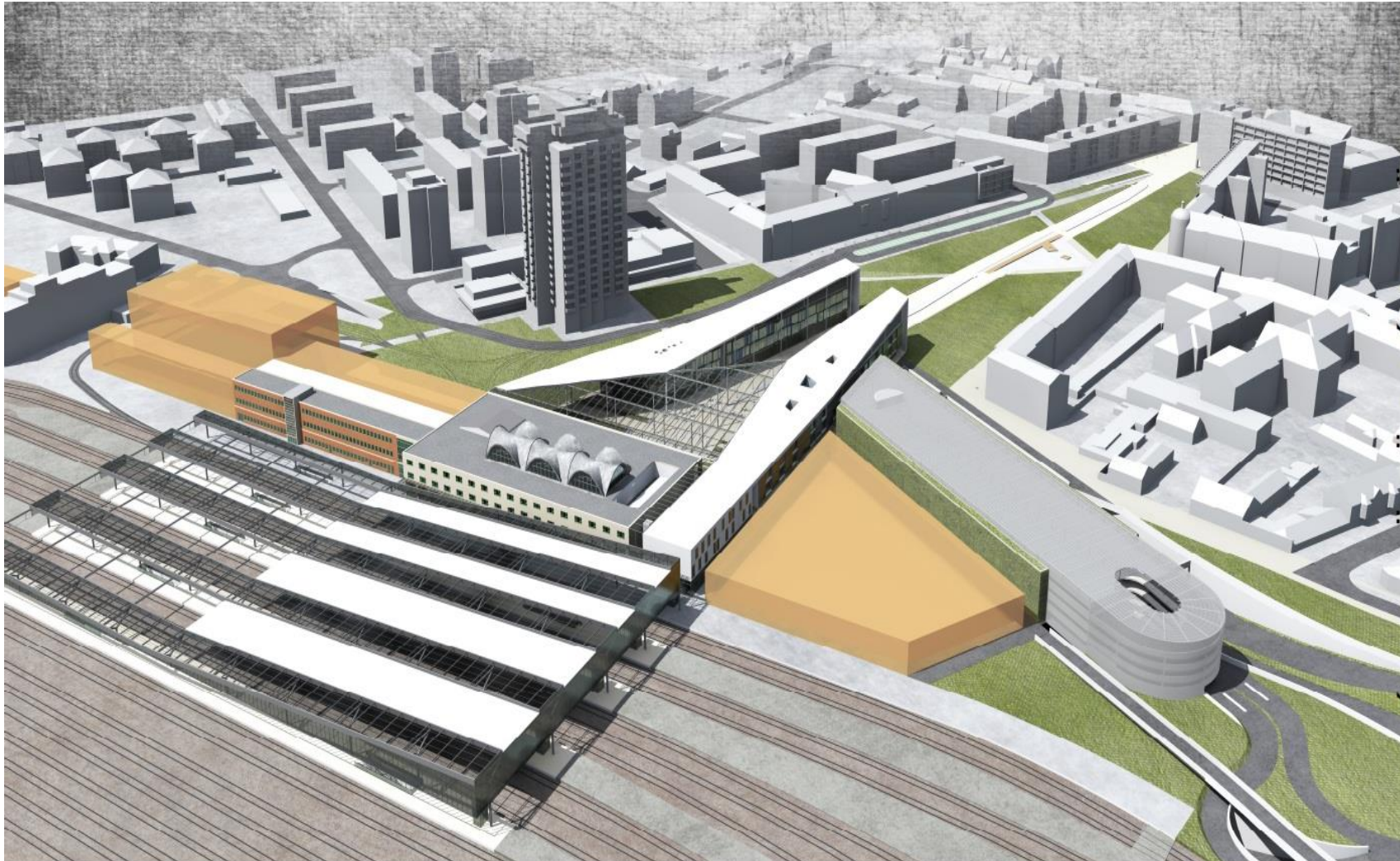
- Tarifa megállapítása
- Bevételek megosztása
- Menetrend készítése
- Utazási információk biztosítása
- Marketing és értékesítési feladatok ellátása



- Közlekedési szolgáltatások biztosítása
- Kapcsolódó szolgáltatások nyújtása

Forrás: IFUA

Intermodális Közlekedési Központ



Intermodális Közlekedési Központ

A nyertes pályaműben a tervezési terület építészeti adottságai és értékei, valamint a várható közlekedés felhasználás figyelembe vételével a következő koncepcionális feltételek kerültek meghatározásra:

- a helyi és helyközi autóbusz pályaudvar elhelyezése a térszín alatt,
- a MÁV központi épület megtartásra, míg a többi ütemezett elbontása,
- a 4-es főút Petőfi téri szakaszának átvezetése a térszín alatt,
- villamos közlekedés a térszínen, fejállomás elrendezésű vágányhálózattal,
- az intermodális központ az elképzelések szerint három év alatt épül fel.



Smart fejlesztések a DKV-nál

A DKV Zrt-nél befejezett fejlesztések:

- **Online ellenőrzési rendszer (2D, NFC, Bluetooth)**
- **Utastájékoztatósi applikáció Online járműkövetéssel**
- **Online Google tájékoztatás**
- **Elektronikus bérlet bevezetése (e-Szig, új típusú diákigazolvány.)**
- **Online bérletvásárlás**



Előkészítés alatti Smart fejlesztések:

- **Elektronikus ügyfélszolgálat**
- **Mobiltelefonos vásárlás**



Egységes jegykiadó automaták.

- **teljes értékszelvény palettával kell hogy rendelkezzenek,**
- **7/24 rendelkezésre állás**
- **on-line értékesítési információk**
- **fém- és papírpénz, bankkártya elfogadás**



Miről szól az e-szig projekt?

Az új típusú **személyigazolványok** egyedi kulcsa, mint utazási azonosító **közös platformként** való használata **a közösségi közlekedésben.**



Jelenleg

Rendszerbe vont értékszelvények:

- **Általános havi, félhavi**
- **Tanuló havi, negyedéves**
- **Nyugdíjas havi, negyedéves**
- **Kisgyermekes havi**
- **1, 3, 7 napos jegy**



Vásárlási pontok:

- **Ügyfélszolgálat**
- **Állandó pénztárak (3 helyszín)**
- **Időszakos pénztárak (3 új helyszín)**
- **Interneten: www.dkvejegy.hu**



Validátorok kihelyezése:

- **Vonaljegyek és díjmentes utazások rendszerbe vonása**
- **Fedélzeti visszajelzés a meglévő jogosultságról**
- **Visszaélések visszaszorítása**



Adatlekérdezés a pótdíjazásban:

- **Személyszállítási törvény által biztosított adatok online lekérdezése,**
- **Gyors, pontos, ellenőrzött adatfelvétel.**



Közös platformok használata.

Nemzeti Mobilfizetési Zrt.

Mobiltelefonon elérhető elektronikus jegyrendszer a közösségi közlekedésben.



Jövőbeli koncepció

A jövő lehetősége az elszámolóházak egymáshoz kapcsolódása, a rendszerek egymás közötti adatcseréje és kommunikációja.





Köszönöm megtisztelő figyelmüket!