

# Debrecen város (közösségi) közlekedésének lehetséges fejlesztési irányai.



**XIV. A regionális közlekedés aktuális kérdései konferencia**

**Debrecen, 2019.05.30.**

**Előadó: Nagy Attila**

**vezérigazgató**

## Tartalom:

- 1. Debrecen mint térségi központ közlekedéssel való megközelíthetősége, általános mobilitási jellemzők.**
- 2. Debrecen város közlekedésének fejlesztési útjai.**
- 3. Fejlesztési lehetőségek megrendelői-szolgáltatói modellek, átjárható közlekedési rendszerek, smart megoldások.**

- 1. Debrecen mint térségi központ közlekedéssel való megközelíthetősége, általános mobilitási jellemzők.**

□ Debrecen lakosság száma eléri a 205 e. főt, a vonzástörzettel együtt a 660 e. főt.

□ 40 km-es körzetben belül fekvő települések, azok amelyek részei az elővárosi közlekedésnek.



## ÁLTALÁNOS MOBILITÁSI JELLEMZŐK



- A városba naponta ingázók száma mintegy 41.500 fő
- A lehatárolt vonzókörzet 56 települést foglal magába (1 órán belül beér)
- Ez Debrecen 40 km-es körzetét jelenti
- A vonzókörzet teljes lakosszáma 661.000 fő
- Ingázók közül közel 10.000 autót használ



- A helyiek és a környékről Debrecenbe érkezők-indulók különböző indokkal összesen naponta mintegy **635.000** helyváltoztatást végeznek
- A városlakók naponta átlagosan **2,54** helyváltoztatást tesznek
- A városban élő 205 ezer lakos így naponta mintegy **520.000** helyváltoztatást végez
- Ebből csaknem **160.000** személygépjárművel történik
- **183.000** közösségi közlekedéssel
- A többi gyalogosan vagy kerékpárral történik
- A legtöbb ingázó Hajdúsámsonról (~**4.000** fő), Hajdúböszörményből (~**2.500** fő) Balmazújvárosból (~**1.800** fő) és Hajdúszoboszlóról (~**1.800** fő) érkezik
- Nyíregyháza: ~**500** fő
- A tanulók **90%-a**, a dolgozók **60%-a** használ tömegközlekedést



- A Debrecenből másik városba ingázók száma: **~7000** fő
- Főbb célállomások: Hajdúböszörmény, Hajdúszoboszló, Nyíregyháza
- Munkanapi utazások tömegközlekedéssel Debrecenen belül: **39%** (Szeged: 42%, Pécs: 43%, Miskolc: 50+%)
- Munkanapi autóhasználat Debrecenen belül: 29% (az egyik legmagasabb az országban)

## Helyi közlekedés (DKV Zrt):

- **55** autóbusz viszonylat (betét járatokkal együtt), **820** km hálózat, **2100** munkanapi indulás
- **2** villamos vonal: **18** km hálózat, **310** munkanapi indulás, **29** db villamos, ebből **18** akadálymentes
- **3** trolibusz vonal: **20** km hálózat, **460** munkanapi indulás, **28** db trolibusz, ebből **22** akadálymentes,
- összesen **667** városi megálló, amiből **85** helyközi is



*A DKV Zrt. tevékenységének rövid bemutatása.*



101.750.000  
fő elszállított  
utas/év



623 fő  
munkavállaló

17,8 km  
villamos  
pálya,  
63,34 km  
felsővezeték  
rendszer



9.329.830  
km/év  
futásteljesít-  
mény

1.152.165.000  
statisztikai  
utas férőhely  
kilométer  
kibocsájtás





## A motorikus közlekedés helyzete:

- Erősödő egyéni közlekedés.
- Ez rontja a levegő minőségét, nehezíti a közlekedést.
- 1000 lakosra 310 autó jut, ez a 3. legmagasabb érték Magyarországon.
- Elkerülő utak hiánya.
- Útburkolatok minősége problémás: 60%-uk 15 évnél régebbi.
- 120+ mp-es lámpa ciklus: dugót okoz, zavarja a gyalogost, a kerékpárost, mindenkit.
- Kevés a parkolóhely.
- A 4-es és 47-es utakon nagy a teherforgalom: a nehézgépjárművek aránya a városi főutakon közel 10%.





- Forgalmirányító és információs rendszerelemek pontszerűen lelhetők fel a városban.
- Egymással nem alkotnak egyenlőre integrált rendszert.
- A közúti forgalmirányítás jellemzően statikus, így nem képes megfelelni a változó igényeknek.
- Az utastájékoztásban városi szintű, főleg a helyi és a helyközi közlekedést integráltan kezelő platformok még nem működnek.
- A város még nem rendelkezik egységes, a tulajdonosi feladatokat, vagyionkezelést segítő részletes és naprakész adatbázisokkal, térinformatikai rendszerekkel.

## **2. Debrecen város közlekedésének fejlesztési útjai.**

**DEBRECEN FENNTARTHATÓ  
VÁROSI MOBILITÁSI TERVE  
2016. JÚNIUS**



**Debrecen 2030**



**ÚJ FŐNIX TERV**  
EGYÜTT VAGYUNK DEBRECEN

**DEBRECEN SMART CITY  
STRATÉGIÁJA – DRAFT  
2019. MÁJUS**



**Debrecen**  
SMART CITY



## KÖZLEKEDÉS STRATÉGIAI CÉLOK



- Város nehézgépjármű terheltségének csillapítása csökkentése az elkerülő úthálózat kiépítésével, bővítésével.
- Városi úthálózat folyamatos karbantartása, felújítása.
- Közlekedésszervezés illesztése a hatékony városirányítási rendszerbe
- Intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása, támogatása és összekapcsolása.
- Mért, adatokon alapuló, valós forgalmi helyzeteknek megfelelő forgalomszervezés az lejutási idő és torlódások csökkentése érdekében.



- Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök alkalmazása.
- Városi közlekedési infrastruktúra minél jobb és hatékonyabb kihasználása, parkolási rendszerek fejlesztése.
- A fenntartható közlekedés elősegítése és a fenntartható közlekedési módok részarányának növelése, levegő minőség javítása.
- Közösségi közlekedés, gyalogos és kerékpáros közlekedés fejlesztése.



- Parkolás
- E-közlekedés
- Car sharing
- Kerékpáros közlekedés
- Tájékoztató rendszerek
- E-díjfizetés



**3. Fejlesztési irányok, megrendelői-szolgáltatói modellek, átjárható közlekedési rendszerek, smart-city megoldások.**



# Átjárható közlekedési rendszerek

## Közösségi közlekedésben:

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



## Intermodalitás és komodalitás.

- Intermodalitás:  
A különböző közlekedési módok egymáshoz illesztése egy utazás(i lánc)on belül.
- Komodalitás:  
A közlekedési ágak aktív együttműködése.

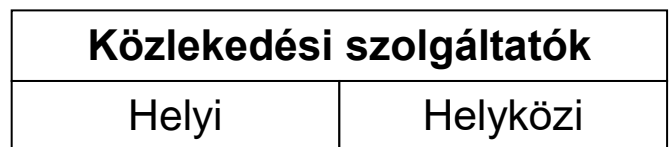
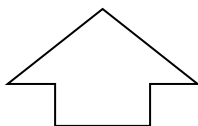
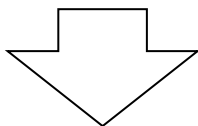
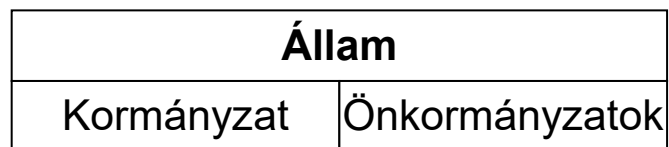


- **Komplex egymásra épülő ill. egymáshoz kapcsolódó megoldások alkalmazása az utastájékoztatásban, utazástervezésben.**
- **Rugalmas átjárható tarifarendszerek, tarifaközösségek létrejöttének előfeltétele az e-ticketing rendszerek egész országra történő kiterjesztése. (NEJP, ezen belül: mobil fizetés,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

**A meglévő és fejlesztés alatt álló ITS rendszerek egymás közötti adatcseréje és kommunikációja.**



## 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



## A következő évek feladatai.

- A város fejlődésével összefüggő növekvő utazási igények kiszolgálása.
- A szükséges rendelkezésre állási igény folyamatos biztosítása.
- A helyi közösségi közlekedés megrendelő/tulajdonos általi folyamatos finanszírozási problémáinak megoldása.
- 2021. év kihívásai
  - lejáró koncesszióra való felkészülés mind kötöttpálya mind autóbusz.
  - autóbusz állomány cseréje, a flotta egy részének elektromos buszokra történő átállásával.



# Elektromos, akkumulátoros buszok rendszerbe állítása 2021-től.



# 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**





# Közös platformok használata.

**Nemzeti Mobilfizetési Zrt. (NEJP)**

**Mobiltelefonon elérhető elektronikus jegyrendszer a közösségi közlekedésben. (Debrecenben várhatóan ez év végétől.)**





**Köszönöm megtisztelő figyelmüket!**