

Új megoldások a közösségi közlekedésben - jelen - jövő – mobilitás
KTE Baranya Megyei Tagozat konferenciája

Kihívások és válaszok a BKK közösségi közlekedési programjában

Dr. Denke Zsolt

kiemelt projektvezető

Budapesti Közlekedési Központ

Harkány, 2015. november 12.



BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT

Tartalom

Bevezető gondolatok

BKK, mint mobilitás menedzser

Balázs Mór-terv

Kihívások

Kulcsproblémák

Beavatkozási területek

Válaszok

Stratégiai tervezés

BKK fejlesztési programja



2010-2014

„A változás szele”

- felelős, integrált közlekedésszervező
- „a város mérnöke”
- kompetencia központ

2015-

Továbbfejlődés a jó irányvonal mentén

- új vezetés
- BKK, a város Mobilitásmenedzsere
- a meglévő tudásbázis fejlesztése
- küldetés és jövőkép megfogalmazása
- innovatív és hatékony szervezet
- új, egységesebb és átláthatóbb Szervezeti és Működési Szabályzat és Ügyrend

A BKK új szervezeti felépítése – Mobilitásmenedzsment

A BKK felelős minden közlekedőért az utazók jellemzőitől, az utazás indítékától, céljától és a használt közlekedési módoktól függetlenül.

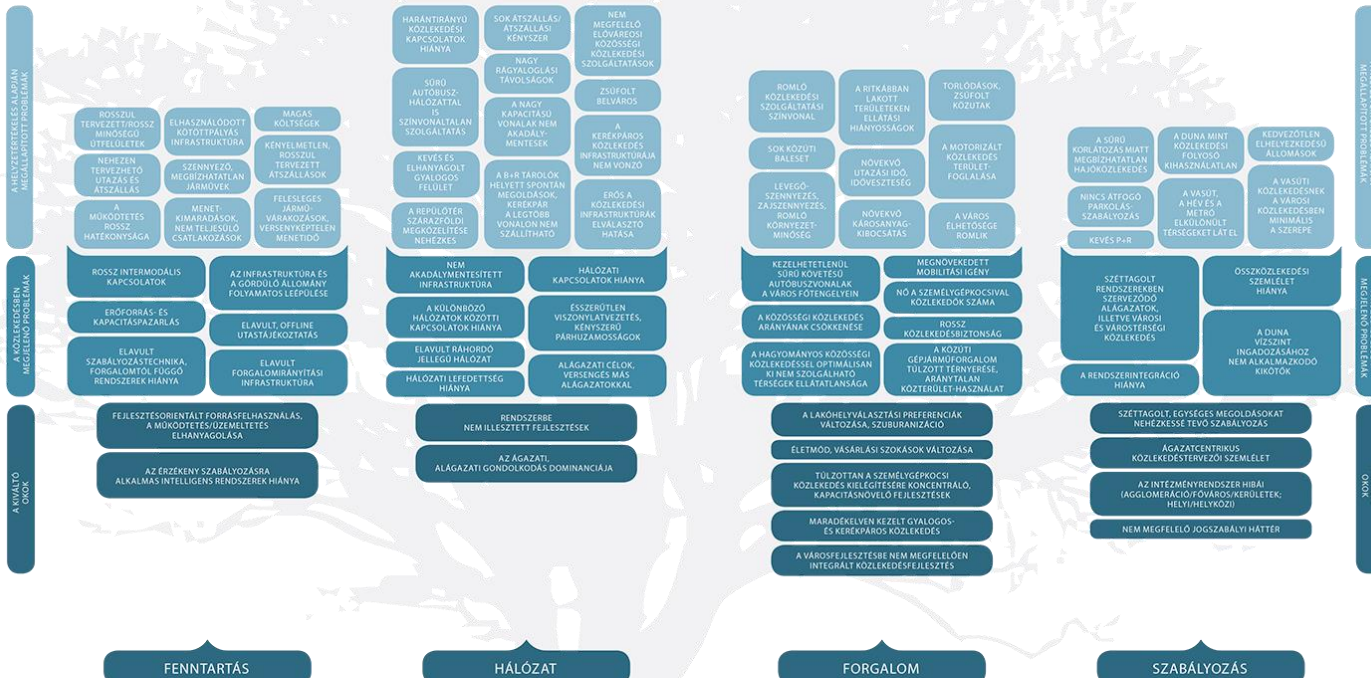


Forrás: www.move-forward.com



Kulcsproblémák

PROBLÉMAFA



Kulcsproblémák

- A **működőképesség** fenntartását veszélyeztető mértékű állagromlás
- **Rendszerbe nem illesztett**, városi összefüggésükből kiragadott fejlesztések
- A **változó életmódra** rossz válaszokat adó, környezetterhelő megoldások alkalmazása
- Jelentős **hálózatszerkezeti hiányosságok**
- Széttagolt, az átfogó megoldásokat **akadályozó szabályozás**
- Az ágazati és alágazati gondolkodás fennmaradása, a **kooperativitás hiánya**

Balázs Mór-terv – beavatkozási területek

1

TÖBB KAPCSOLAT

Biztonságos, minőségi, integrált közlekedési infrastruktúra

2

VONZÓ JÁRMŰVEK

Kényelmes, környezetbarát jármű és eszközállomány

3

JOBB SZOLGÁLTATÁSOK

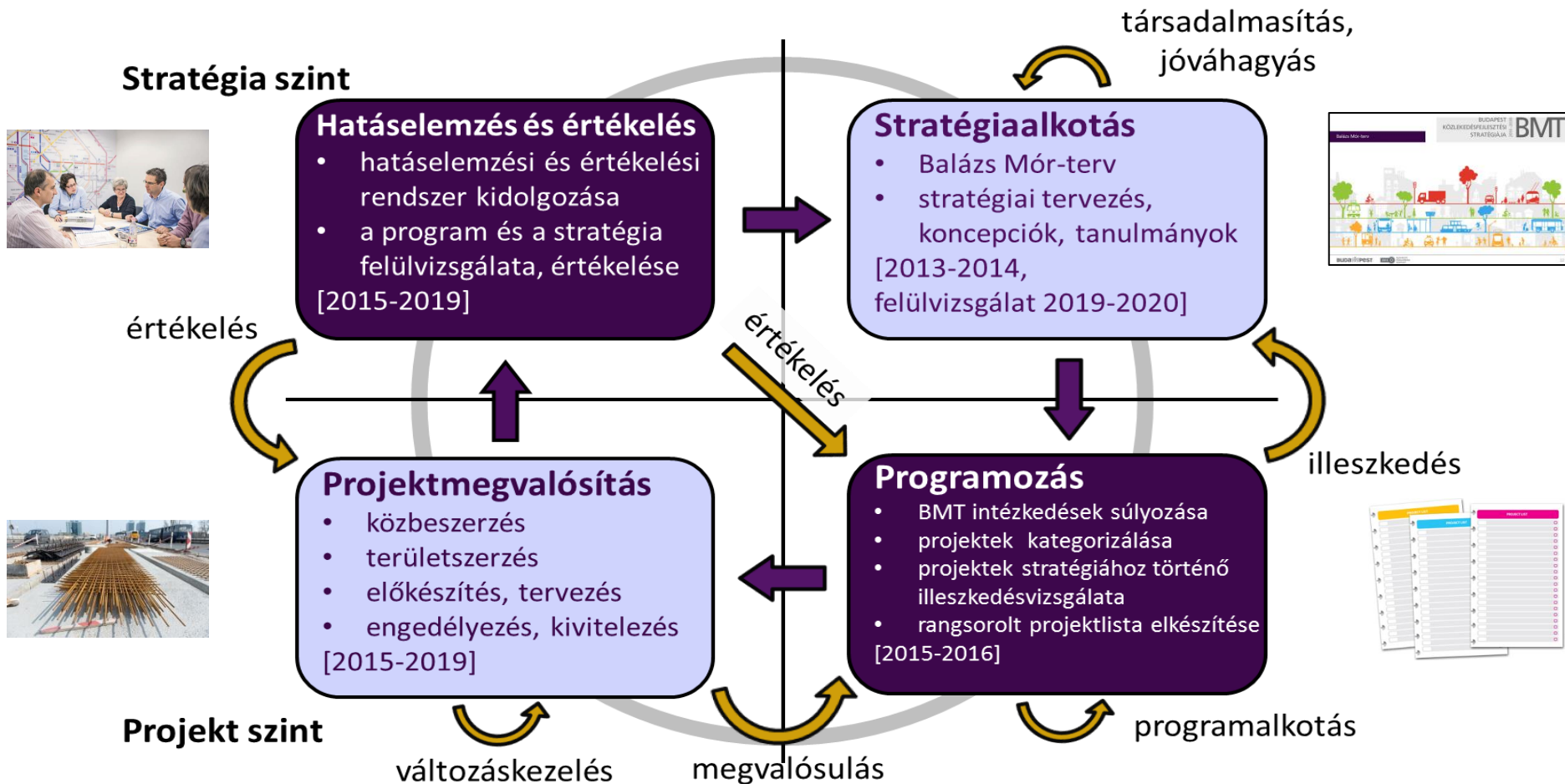
Hatékony, megbízható közlekedésszervezés

4

HATÉKONY INTÉZMÉNYRENDSZER

Következetes szabályozás, térségi együttműködéssel

A stratégiai tervezés folyamata



A közlekedésfejlesztési stratégia végrehajtása

Monitoring és értékelés

Cél:

Új értékelési és monitoring terv készítése a projektek teljesülésének ellenőrzéséhez és a stratégiai célokkal való összhang vizsgálatához.



Korábbi módszertan:

- projekt teljesült / nem teljesült



Új módszertan:

- projekt teljesült / nem teljesült
- visszacsatolás a programhoz (indikátorok)
- visszacsatolás a stratégiai célokhoz (az eredmény összhangban van-e a stratégiai célokkal, van-e szükség a célok módosításra)

Szervezeti és finanszírozási ciklusok



- Forming
- Storming
- Norming
- Performing

A stratégiai tervezés ütemezése rövid- és középtávon



A BKK fejlesztési programja

2014

2015

2016

2017

2018

2019

2020

2021-

Extra rövid táv – 2015. év végéig



Rövid- és középtáv – 2020-ig



Közép- és hosszútáv – 2030-ig



A BKK fejlesztési programja – extra rövid táv, 2015. év végéig

KÖZOP források lehívása, elszámolásával kapcsolatos teendők elvégzése

Szervezeti, kapcsolati rendszerek beállítása és finom hangolása

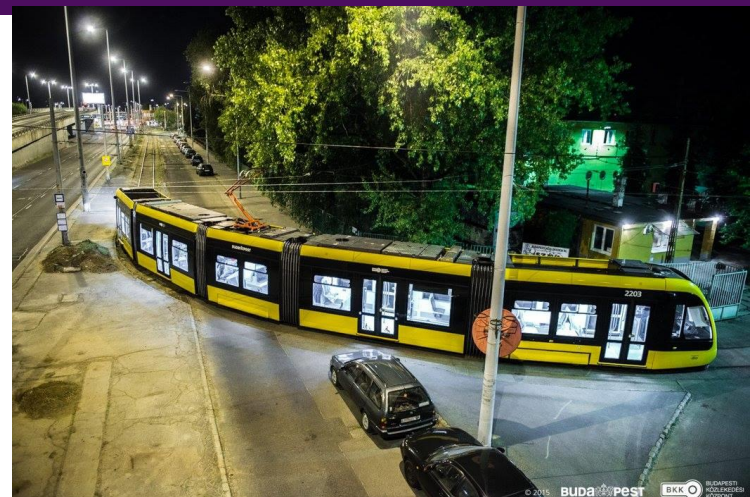
Projektek:

- **Budai Fonódó** villamoshálózat befejezése
- További **jegy- és bérletértékesítő automaták** beszerzése és telepítése
- **36 új Solaris–Škoda trolibusz** üzembe helyezése
- Az első új **CAF villamosok** üzembe helyezése



Villamos és trolibusz beszerzés

- **37+10 db új villamos:** a teljes kapacitás 17%-a
- **36 db új trolibusz:** a teljes kapacitás 21%-a
- Kocsiszínek felújítása,
- 46,5 milliárd Ft, 99,33%-os támogatási intenzitás
- **Villamos:**
 - 2015. március: első CAF villamos megérkezése Budapestre
 - 2015. szeptember: első CAF villamos üzembe helyezése (a 47. villamos üzembe helyezése 2016. júliusban)
- **Trolibusz:**
 - 2015 végéig: 20 új szóló és 16 új csuklós trolibusz forgalomban
 - 2015-20: opció további 72 db járműre forrás rendelkezésre állása esetén



A BKK fejlesztési programja – rövid- és középtáv, 2020-ig

- Az előkészített projektek a 2016-2020-as időszakban megvalósíthatóak
- A 2014-2020-as európai időszakra a Fővárosi Önkormányzathoz 310 milliárd Ft fejlesztési támogatás érkezhethet
- **Elektronikus jegyrendszer** bevezetése
- Kötöttpályás fejlesztések
- **Járműbeszerzések**
- **Intermodális csomópontok** fejlesztése
- Továbbra is folyamatos út- és hídfelújítások
- Hatékony **regionális intézményrendszer** kialakítása



Elektronikus jegyrendszer

- Korszerű rendszer **fokozatos bevezetése**
- Teljes szakmai feladatra belső erőforrás
- **Megvalósíthatósági tanulmány** elkészült
- Sikeres EBRD tárgyalási folyamat
- Finanszírozás 54,5 millió euró értékben
- Hitel fővárosi garanciavállalás nélkül



- Évi 5 Mrd forint várható **bevétel-növekedés**
- Biztonságos, kényelmes, távolról is feltölthető jegyformátum
- A turisták számára is kedvező díjfizetési megoldások
- **Perc alapú jegyrendszer**



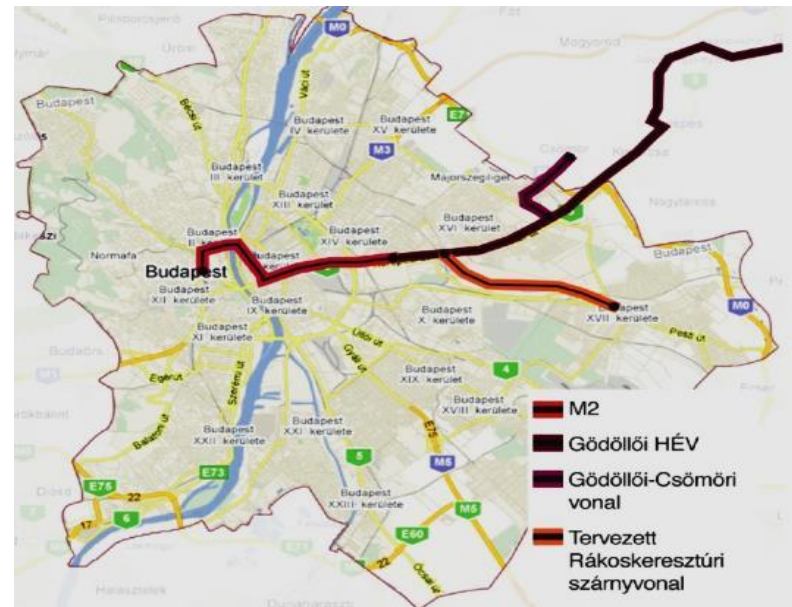
Az M3 metró felújítása

- Tervezés folyamatban - Főmterv-Uvaterv konzorciuma
- Teljes költség: 1,8 mrd Ft
- 730 millió Ft EU forrás
- Konceptió és költségterv elkészült
- A tervezés 2015 végére fejeződhet be
- **Káposztásmegyer-M0 meghosszabbítás** kérdésére megvalósítható tanulmány készült
- Cél: mielőbbi **felújított, üzembiztos, gazdaságos metróvonal** (a legnagyobb forgalmú vonal: kb. 500 E fő/nap)



Az M2 - Gödöllői HÉV összekötése

- Az **M2 metró és a Gödöllői HÉV összekötése**, rákoskeresztúri szárnyvonal
- Budapest XVI. és XVII. kerületéből a hivatásforgalmú utazások legnagyobb része ma elhagyja a kerületet
- Az agglomeráció keleti szektorában erőteljes népességnövekedés várható a jövőben
- Közvetlen **belvárosi kapcsolatot** nyújtó kötöttpályás közlekedési elem létesítése
- A meglévő **HÉV-vonalak rekonstrukciója**
- A megvalósíthatósági tanulmány elkészült, tervezési közbeszerzés előkészítése folyamatban



1-es villamos déli hosszabbítása (Etele tér)

- A hálózati kapcsolatok miatt **egyértelműen javasolt a vonal Fehérvári úttól Etele térig történő kiépítése**, összhangban az M4 metró most megépült Etele téri felszíni létesítményeivel
- **Új kötőtpályás kapcsolat** Buda fejlődő központja és Pest között, az új szakaszt várhatóan **napi 40.000 utas** fogja használni.
- Engedélyes tervek elkészültek, engedélyezések lezárultak, forrásbiztosítás esetén a kivitelezés 2016-2017-ben megtörténhet
- Közbeszerzés a tervezésre lezajlott



Külső Bécsi úti villamosvonal

- Az uniós forrásokból **megújult 1-es villamos**, valamint a megvalósulás alatt álló budai fonódó **villamoshálózat északi meghosszabbítása** a Bécsi úton
- **Új intermodális csomópont létesítése**, a NIF projektjében megújuló Budapest-Esztergom vasútvonalon létesülő Aranyvölgy vasúti megállóhelynél (MÁV vonatok, villamos, helyi- és helyközi autóbuszok, P+R, B+R)
- Ezáltal a főváros **északnyugati agglomerációja számára javuló közlekedési feltételek**, a Bécsi út, mint bevezető útvonal **közúti terhelésének csökkentése**
- Bécsi út külső szakaszán meglévő lakó- és munkahelyi területek (pl. Aranyhegyi lakópark), valamint jelentős fejlesztési területek (pl. volt óbudai téglagyár)
- Tervezési szerződés megkötve, tervezés folyamatban



Belváros – Újpalota villamos

- Az M4 metróvonal keleti továbbépítése nagyon drága, nem reális, utasforgalmilag nem indokolt, de továbbra is erős, csúcsidőben irányonként 60 db/óra buszforgalom jön az irányból.
- A 7-es buszcsalád keleti ágának kiváltása
- Egyes szakaszokon **70 km/h-s sebesség** bevezetése a vonalon
- **Rákóczi út revitalizációjával** együtt járhat
- Tervezési szerződés megkötve, tervezés folyamatban



Közlekedési csomópontok fejlesztése

A BKK az elmúlt időszakban több olyan jelentős csomópont-fejlesztést hajtott végre, illetve kezdett el, melyek kényelmesebbé teszik az agglomerációból a fővárosba érkezők utazását

- Az **Őrmezői új autóbusz-végállomás** az M4-es metró eléréséhez biztosít színvonalas, kényelmes csatlakozást,
- **Széll Kálmán tér** átépítése eredményeként új arculatú, magas szolgáltatási színvonalú, a mainál sokkal jobban használható tér jön létre, mely erősíti a közösségi, a gyalogos- és a kerékpáros közlekedés szerepét a térségben,
- **Határ úti (Ferde utca)** csomópont felújításával kulturált M3 átszállópont alakul ki, befejezést jogviták akadályozzák (egyres pavilonok elbontása peres úton kényszeríthető)



Metró és hév járművek

- M2 vonal járműcseréje befejeződött
- M4-es vonal járműveinek szállítása befejeződött
- M3 vonal: járművek felújítása, szerződés aláírva

Folyamatban lévő előkészítési projektek:

- M1 vonal: új járművek beszerzése
- Hév járművek cseréjének és felújításának előkészítése
- Egyterű, átjárható szerelvények
- Klimatizált belső tér
- Akadálymentes kialakítás



Car-sharing – közösségi autóhasználat

Főbb koncepcionális elemek:

- Alapvetően piaci alapú szolgáltatás, a **BKK** szerepvállalása mint **szolgáltató-semleges szabályozó**,
- Jogsabályi háttér ma még nem adott,
- Kedvezmények biztosítása célszerű (pl. parkolás),
- Szolgáltatási modell kérdése: **free-floating** preferált a dokkolóállomás-alapú rendszer helyett,
- a **300-500 járműves flotta** csak távlatban és csak minimálisan javítaná Budapest közlekedését, de
 - ✓ Csökkenti az autótól való függőséget (car dependency)
 - ✓ Belváros környezetterhelését képes csökkenteni
 - ✓ Alacsonyabb jövedelmű háztartások számára is elérhető, hiányzó láncszem



A BKK fejlesztési programja – közép- és hosszútáv, 2030-ig

- Régiós, nemzeti és Európai Uniós együttműködések megerősítése
- EU-s célkitűzések elérése – többek között:
 - CO₂ kibocsátás csökkentése
 - Balesetek számának csökkentése
- Digitalizáció
- Megújuló energia
- Fenntartható fejlődés



Forrás: www.itu.int

A regionális együttműködés fejlesztése

A BKK kiemelten fontosnak tartja az elővárosi szolgáltatókkal, a MÁV-START Zrt.-vel és a VOLÁNBUSZ Zrt.-vel az **együttműködés fejlesztését**. A korábbi NFM munkacsoportot a BKK vezetésével újraindítjuk. Az együttműködés lehetséges területei:

- **Szolgáltatások összehangolása** (csatlakozások, párhuzamosságok összehangolása)
- **Utastájékoztató fejlesztése** (online adatcserével: megállóhelyi, fedélzeti, internetes)
- **Egységes menetdíjrendszer megvalósítása**
- **Értékesítés, ügyfélszolgálatok közös fejlesztése**



Egységes menetdírendszer kialakítása

A BKK egységes menetdírendszerre vonatkozó javaslata

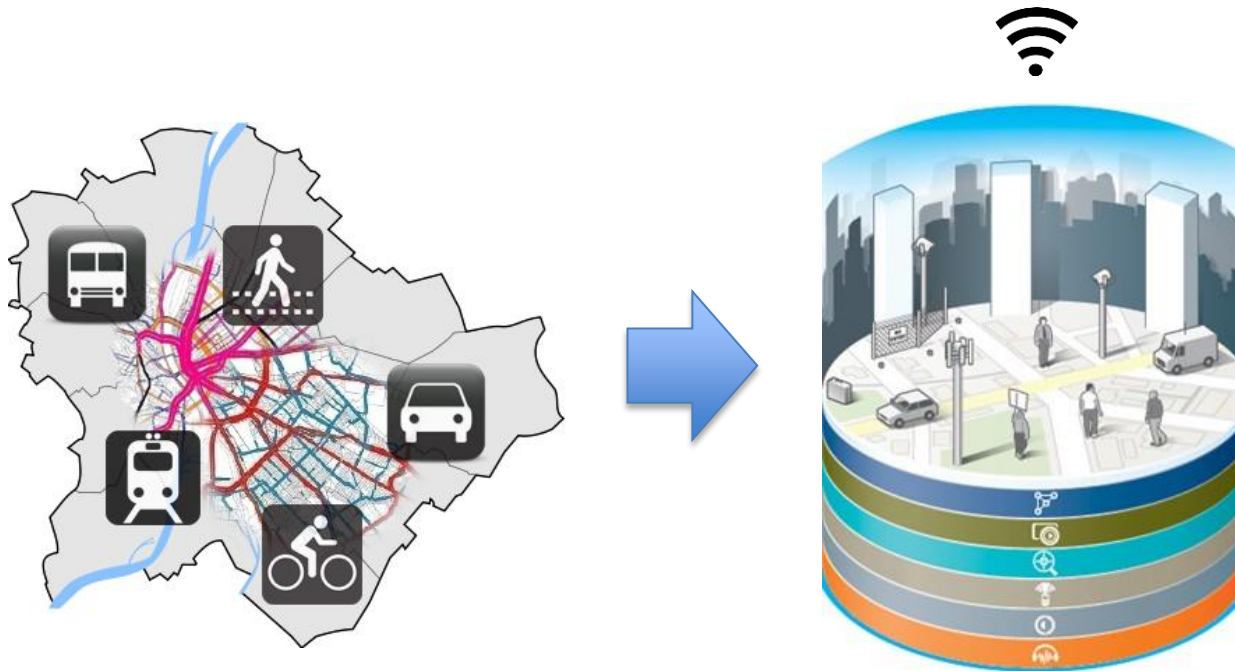
- a BKK jelenlegi városi és elővárosi menetdírendszerét területi övezeti menetdírendszerben egységesíti,
- alkalmas arra, hogy a MÁV-START és Volán-társaságok elővárosi szolgáltatásaira is kiterjedő egységes városi és elővárosi menetdírendszerrel váljon.

Integráció irányába mutató kezdeményezések jelenleg már vannak a BKK menetdírendszerében

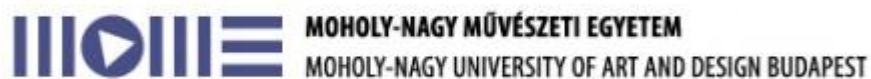
- Szigetszentmiklóson alternatív útirányokon kölcsönös bérletelfogadás a Volánbusszal



Integrált közlekedésfejlesztés



Beilleszteni a BKK-t egy együttműködő hálózatba...



KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI
EGYESÜLET
fenntartható gazdálkodás



Köszönöm a figyelmet!