

# Képesség-orientált fejlesztéspolitika - Együttműködés a projektlistákon túl

Nyul Zoltán

Stratégia és Innováció igazgató

Budapesti Közlekedési Központ

2016.02.26.

# Tartalom

1. BKK, mint mobilitásmenedzser, kompetenciaközpont, közösség
2. BMT és a fenntartható városi mobilitás tervezés
3. Együttműködések



**2010-2014**

## **„A változás szele”**

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

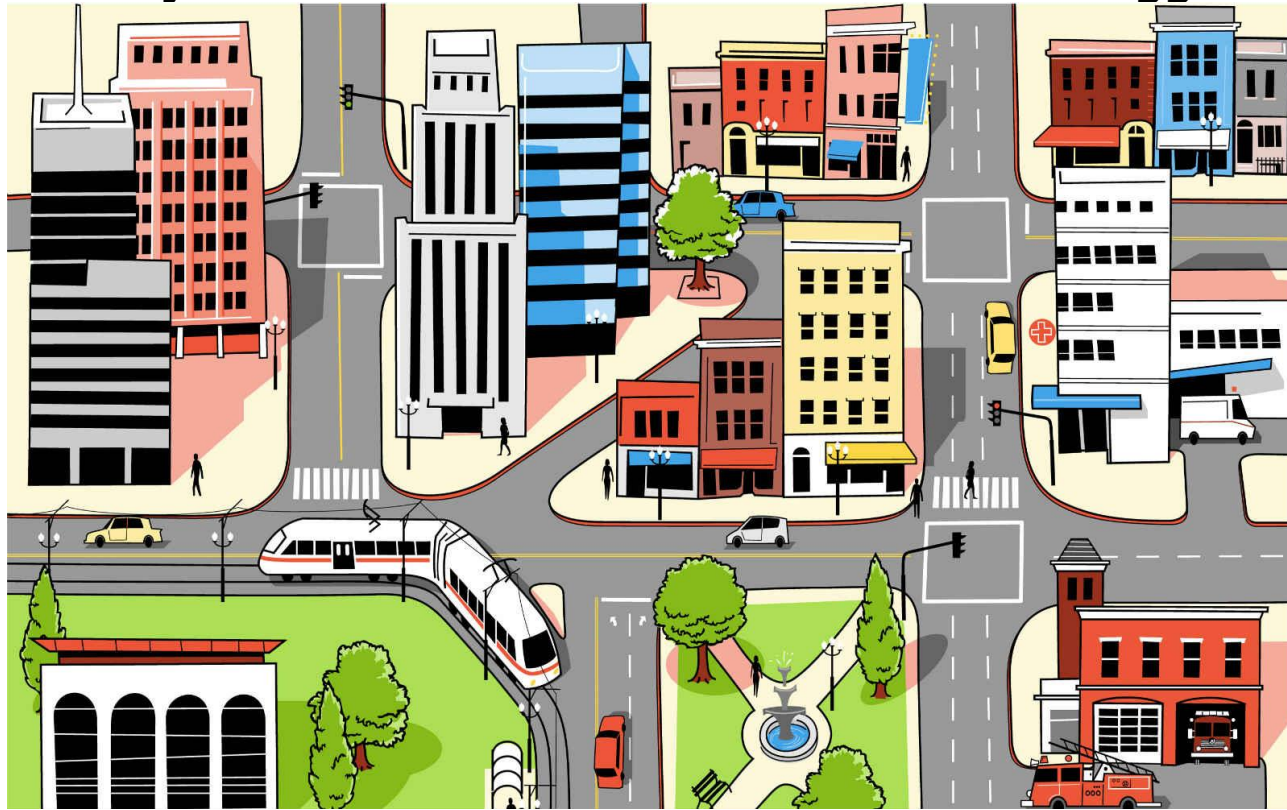
**2015-**

## **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

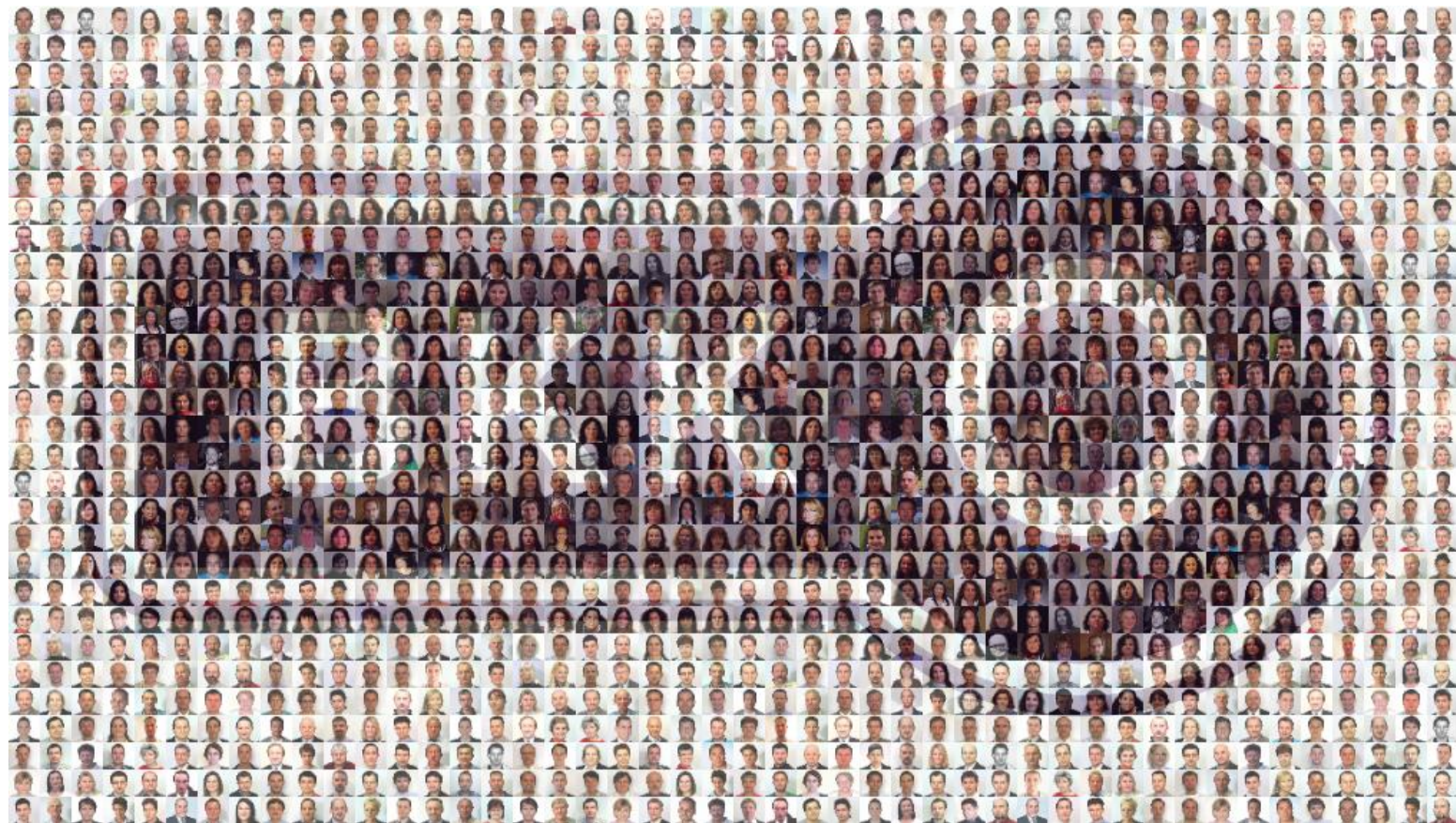
**A BKK felelős minden közlekedőért az utazók jellemzőitől, az utazás indítékától, céljától és a használt közlekedési módoktól függetlenül.**



Forrás: [www.move-forward.com](http://www.move-forward.com)



# BKK, mint közösség



# BMT Balázs Mór-terv – Fókuszban az integráció

**A Balázs Mór-terv Budapest első fenntartható városi mobilitási terve, amelynek egyik legfontosabb üzenete az integráció**

BUDAPEST  
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI  
STRATÉGIÁJA 2014–2030 **BMT**



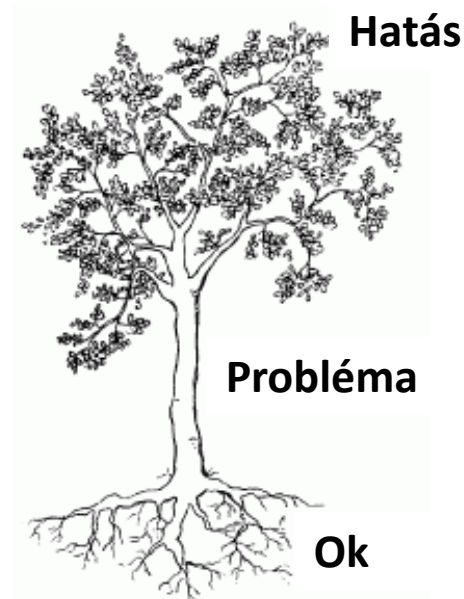
# Tradicionális vs. fenntartható tervezés

Tradicionális közlekedéstervezési gyakorlat		Fenntartható városi mobilitástervezés gyakorlata
a forgalomra összpontosít	↔	emberközpontú
elsődleges célja a forgalmi igények,(kapacitás és sebesség kielégítése)	↔	elsődleges cél a település élhetősége
a közlekedési ágazatokat saját szempontjai szerint fejleszti	↔	minden közlekedési mód fejlesztése a fenntartható közlekedési módok támogatása mellett történik
hangsúlyos eleme az infrastruktúra	↔	az infrastruktúra, a szolgáltatások, az igénybefolyásolás, kommunikációs technikák kombinációja
ágazati tervdokumentációk elkülönítve készülnek	↔	az ágazati tervek koordinációja, azok irányelvekkel, szabályozásokkal való összhangjának megteremtése a cél
rövid- és középtávú beruházási terv	↔	hosszú távú jövőképen alapuló rövid-, és középtávú visszacsatolásra épülő tervezési folyamat
közigazgatási határokon belül marad	↔	funkcionális területfejlesztési megközelítésen alapul, térségi együttműködésre épít
közlekedésmérnöki szemlélettel készül	↔	átfogó társadalmi, interdiszciplináris megközelítés
közlekedési szakemberek tervezik	↔	a tervezési folyamat az érintettek bevonásával átlátható módon zajlik, társadalmi részvételen alapul
ágazati hatáselemzés	↔	tanulási folyamatokat magában foglaló, átfogó stratégiai hatáselemzés, monitoring folyamatok beépítése



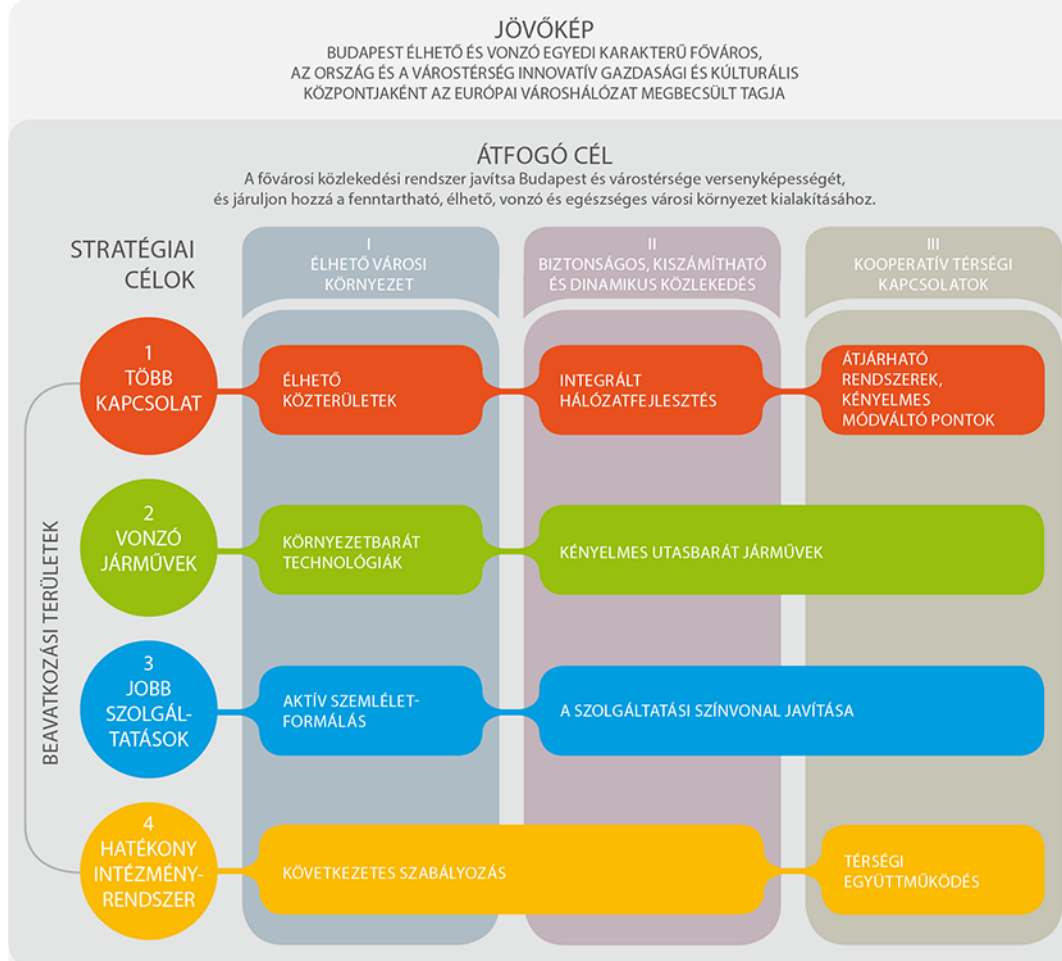
# Kulcsproblémák, amelyre a BMT megoldást kínál

- 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**

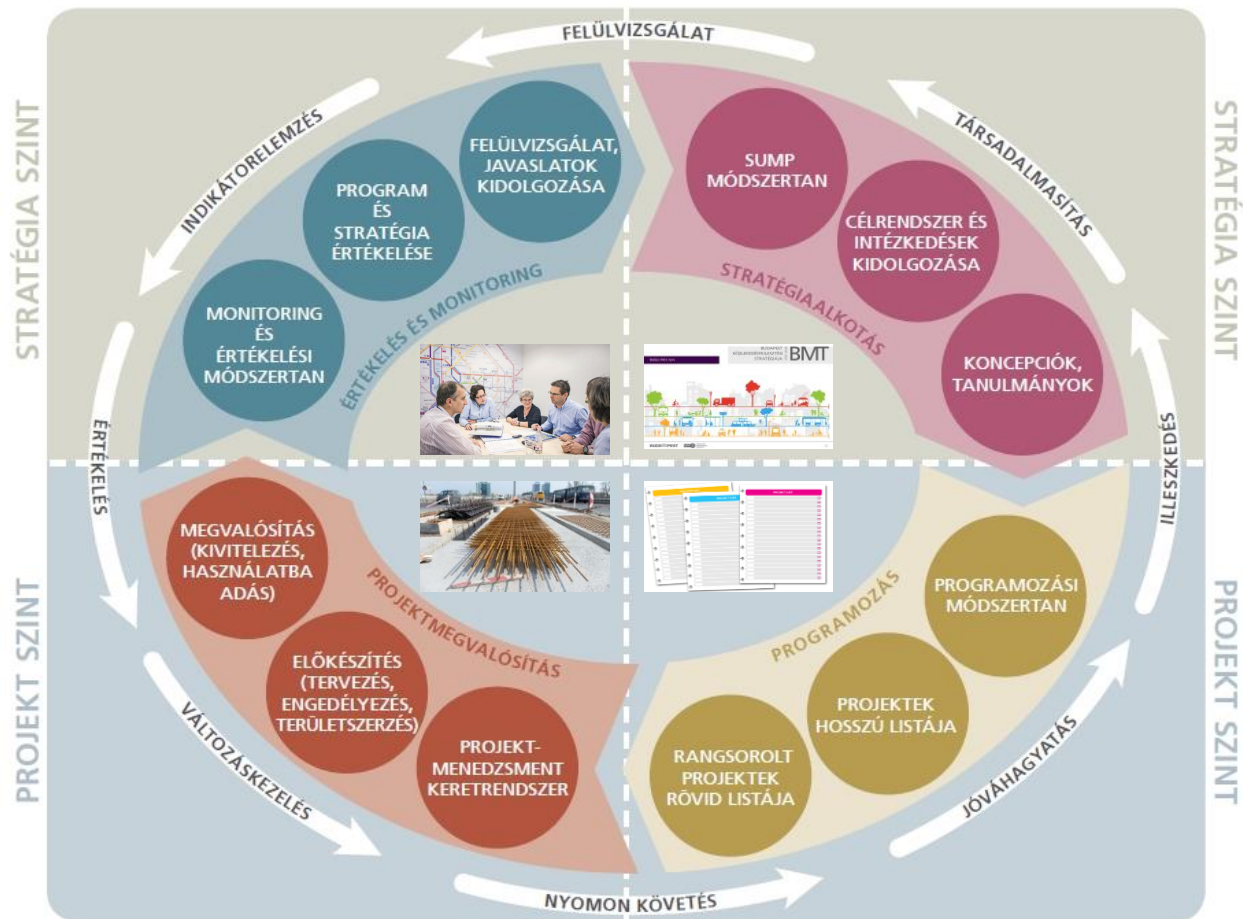




# Balázs Mór-terv – célrendszer



# A stratégiai tervezés folyamata



# A közlekedésfejlesztési stratégia végrehajtása

Nagyobb hangsúly a „monitoring és értékelés” lépésre

## 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 – rövid- és középtáv, 2020-ig

- Az előkészített projektek a 2016-2020-as időszakban forrásbiztosítás esetén megvalósíthatóak (EIB? EBRD? Európai Unió? Kormányzati?)
- Prioritások:
  - **Elektronikus jegyrendszer** bevezetése
  - Kööttpályás fejlesztések
  - **Járműbeszerzések**
  - **Intermodális csomópontok** fejlesztése
  - Továbbra is folyamatos út- és hídfelújítások
  - Hatékony **regionális intézményrendszer** kialakítása



# Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program

1. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása
2. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi elérhetőség javítása
3. **Fenntartható városi közlekedés fejlesztése és elővárosi vasúti elérhetőség javítása**
  - Nevesített projektek
    - **P+R parkolóhelyek** létesítése Kelenföld vasútállomáson
    - **Sasadi úti közlekedési csomópont** kiépítése
    - **M3 metróvonal** infrastruktúra rekonstrukciója
    - **Külső Bécsi úti villamosvonal**
    - **Újpalotai villamosvonal**
    - **Kelenföld intermodális központ**
    - **1-es villamosvonal meghosszabbítása** az Etele térig
    - A városi közlekedési eszközváltási pontokhoz kapcsolódó **P+R parkolók építése**
4. TEN-T hálózat közúti elérhetőségének javítása

# 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

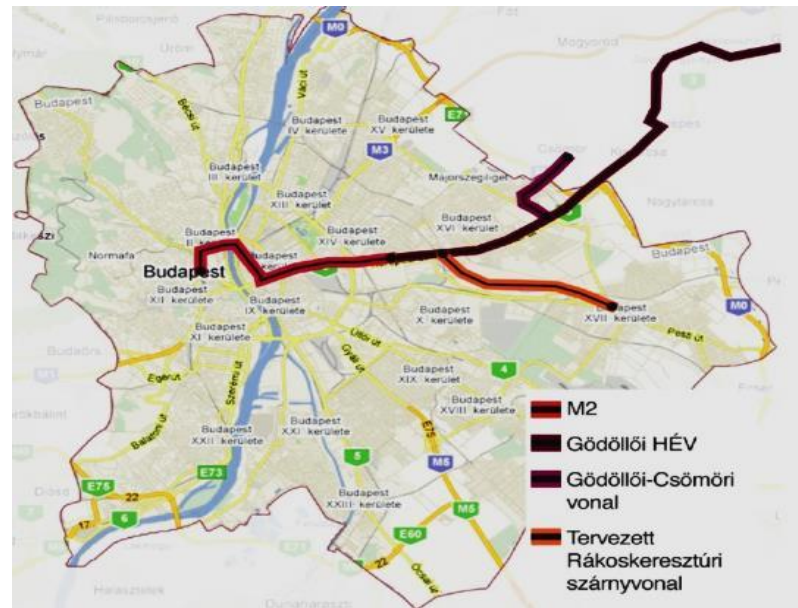
- Teljes költség: 1,8 milliárd Ft
- 730 millió Ft EU forrás
- Koncepció és költségterv elkészült
- Az engedélyezési tervezés folyamat lezárás alatt (Főmterv-Uvaterv konzorcium)
- **A kiviteli tervezés kiírás alatt (BKV)**
- **Káposztásmegyer-M0 meghosszabbítás** kérdésére megvalósíthatósági tanulmány 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 kötőpályás 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
- **Kivitelezési közbeszerzés indul 2016-ban**



# 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 (egyes pavilonok elbontása peres úton kényszeríthető)





# Metró és hév járművek

- M3 vonal: járművek felújítása, szerződés aláírva (az első járművek érkezése: 2016. június)

## 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 **car-sharing flotta** csak távlatban és 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:
  - CO<sub>2</sub> kibocsátás csökkentése
  - Balesetek számának csökkentése
- Digitalizáció
- Megújuló energia
- Fenntartható fejlődés



Forrás: [www.itu.int](http://www.itu.int)

# A regionális együttműködés fejlesztése

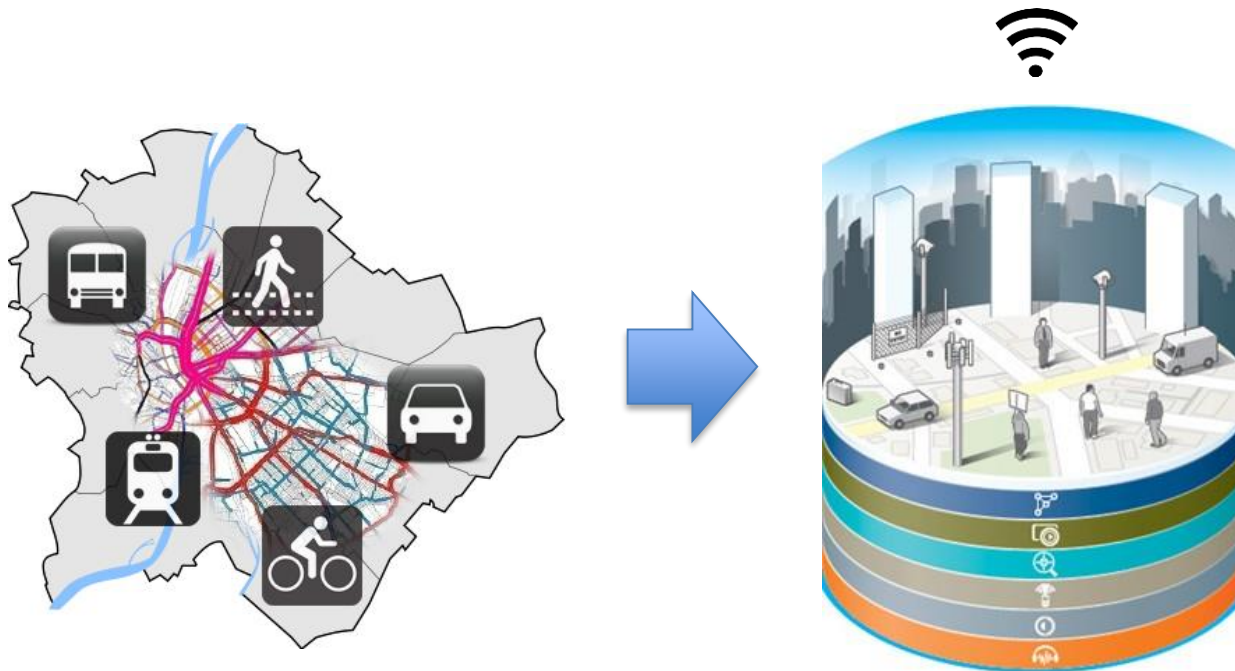
A BKK kiemelten fontosnak tartja az elővárosi szolgáltatókkal, a MÁV-START Zrt.-vel és a VOLÁNBUSZ Zrt.-vel az **együttműködés fejlesztését**. Az együttműködés lehetséges területei:

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

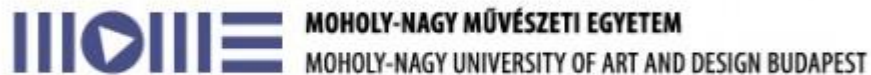


## ELŐVÁROSI KÖZLEKEDÉS ÁTALAKÍTÁSA?

# Integrált közlekedésfejlesztés



# Beilleszteni a BKK-t egy együttműködő hálózatba...





# A BMT társadalmi egyeztetése – együttműködés a lakossággal

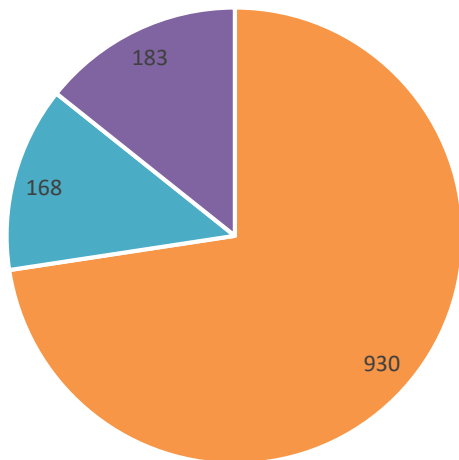
- **Széles körű társadalmi egyeztetés** 2015-ben lezajlott
- BMT társadalmi egyeztetése során **1281 lakossági megjegyzés** és **272 levél** érkezett
- **Online kérdőívet** 566-an töltötték ki két hónap alatt
- A megkeresések **szakértői csoport** által kerültek feldolgozásra



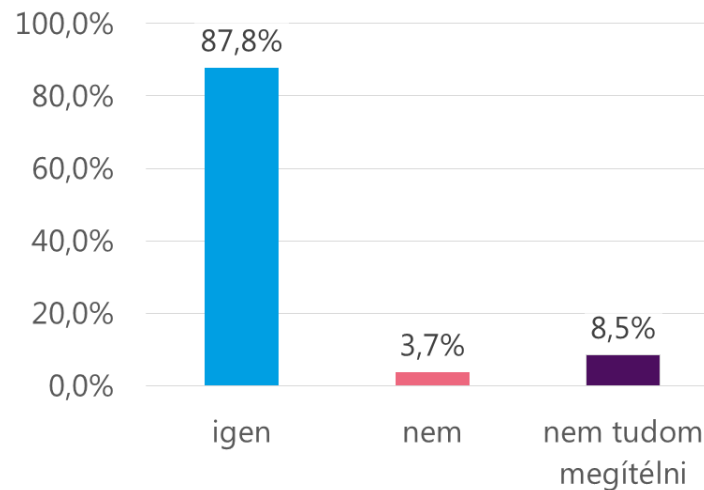
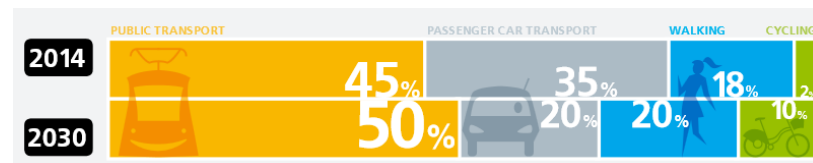
# A BMT társadalmi egyeztetése – együttműködés a lakossággal

- A felmérés alapján a BMT problématerképe **fontos és valódi problémákat** azonosított
- Véleményezők túlnyomó többsége **támogatja a BMT legfontosabb normatív célkitűzését**





Balázs Mór-tervvel kapcsolatos lakossági vélemények



■ Pozitív, egyetértő   ■ Pozitív, konstruktív   ■ Negatív



# A BKK legfontosabb nemzetközi együttműködései

Partner	Lehetőségek	Eredmények
	<p>Nemzetközi benchmark (online adatbázis), kerekasztal, szeminárium és konferencia részvételek, networking, K+I projekt-lehetőségek</p>	<p>A Balázs Mór-terv elismerő oklevél (Milánó, 2015), közreműködés az ELIPTIC K+I projektben</p>
	<p>Felsővezetői szintű tapasztalatcsere, nemzetközi benchmarking (kérdőívek), networking, konferencia-részvétel</p>	<p>Megjelenés az EMTA Barometer kiadványban, General Meeting Budapesten (2016 tavasz)</p>
	<p>Szakpolitikák véleményezése, munkacsoportmunka, nemzetközi benchmark, szeminárium és konferencia részvételek, networking, K+I projekt-lehetőségek</p>	<p>TIDE, CHALLENGE, SOLUTIONS, FLOW K+I projekt tagság, közreműködés a TRACE K+I projektben.</p>
	<p>Szakpolitikák véleményezése, munkacsoportmunka, nemzetközi benchmark, szeminárium és konferencia részvételek, networking, K+I projekt-lehetőségek</p>	<p>NODES K+I projekt tagság, közreműködés a CASCADE, OPTICITIES, CREATE K+I projektekben</p>

**Köszönöm a figyelmet!**