

„Együtt a régióval”

Európai szintű közösségi közlekedés lehetőségei Debrecenben
és vonzáskörzetében

Intermodális személyszállítási központ létrehozása
Debrecenben



Dobrocsi Tamás
Kutatás-, Fejlesztési Igazgató

2011. április



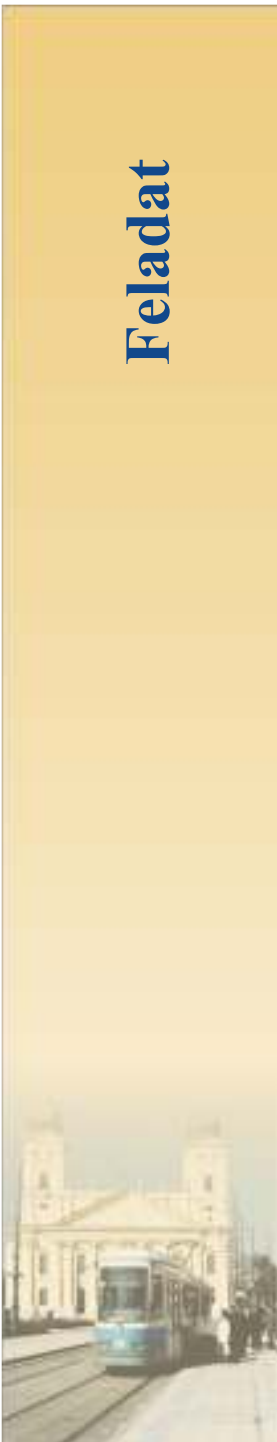
Debrecen Város Önkormányzata, valamint a térségben érintett közlekedési megrendelők és szolgáltatók a KÖZOP-5.5.0 kódszámú, pályázati kiírás szerint az **„Intermodális személyszállítási központ létrehozása Debrecenben”** című projektjavaslatot szeretnék megvalósítani.

A projekthez kapcsolódik egy másik tervezett fejlesztés vizsgálata is a **„Debrecenben és vonzáskörzetében kötőtpályás elővárosi, gyorsvasúti közlekedési rendszer fejlesztése”** című projekt javaslat.

A Tervezői Konzorcium (Közlekedés Kft. – Városkutatás Kft. – PWC Kft.) feladata a projekt **Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány (RMT)**, valamint a választott projekthez kapcsolódó **költség-haszon elemzés (CBA)** elkészítése.

Az RMT kidolgozottságát tekintve, olyan szintűnek kell lennie, hogy alkalmas legyen a nagyprojektek további előkészítésére és egyben megalapozza az engedélyezési tervek készítését.

A fenti két projekthez kapcsolódik a DKV által menedzselte **„Igényalapú közlekedési rendszer bevezetéséhez szükséges feltételek meghatározása, a rendszer bevezetése, Debrecen város közösségi közlekedési hálózat racionalizálási tervének elkészítése”** című tanulmány elkészítése is.



Debreceni jövőkép



- ❖ Debrecen város **lakosainak száma a következő 10 évben stagnál**, az őt körülvevő gyűrűben kismértékben nő.
- ❖ Nagytérségi kapcsolatokban **Nyíregyháza és Nagyvárad kötöttpályás kapcsolatának** erőteljes megjelenítése a cél.
- ❖ A város vonzáskörzetében **20-25 km-es távolságban jellemzőek a napi rendszeres utazások**, innen életszerű az ingázás.
- ❖ Debrecen város az országos és nemzetközi kapcsolatrendszerben a **magas hozzáadott értékű ipar fejlesztésével**, a **nemzetközi turizmussal** és a **kiemelt felsőoktatással** kíván jelen lenni.
- ❖ Az iparban olyan **egészségipari, biotechnológiai- fejlesztési, logisztikai központ** kíván lenni, mely nyomatékkal támaszkodik a város déli-zónájának és ezzel együtt a repülőtér kapcsolatrendszerének, nemzetközi súlyának fejlesztésére.
- ❖ **Idegenforgalom, az egészség – és termálturizmus** fejlesztését jelenti a hagyományos értékeken túl.
- ❖ **Repülőtér szerepének növekedése,**
- ❖ Az oktatásban az integrált egyetemi jelleg erősítése, a K+F tevékenység és a kiemelt technológiájú ipar határozott támogatása a feladat.
- ❖ A fejlesztések, az itt lakók és idetelepülők számára színvonalas közszolgáltatásokkal, közlekedési alternatívákkal kell párosuljanak.
- ❖ Az intermodális központ és a csatlakozó közlekedési hálózat több évtizedre meghatározza a városképet és a mobilitási potenciált. Építészetiileg nem grandiózus, de a lehetőségeket kihasználó megoldások kellene. A tervezendő funkciók tegyék lehetővé az üzemeltetési költség stabil biztosítását. Beruházási költségben saját forrás nem képzelhető el. A stabil üzemeltetést a funkciók egyensúlya biztosítsa.
- ❖ A projekt segítse a várost, hogy a nagy múltú debreceni **kötöttpályás közlekedés**, a mai realitások között, új hálózati kapcsolatokkal, a funkciók jó egyesítésével növelje a városi közösségi közlekedés utasszámát és a kötöttpályás elővárosi vasúti közlekedés vonzerejét.²

Adatfelvételek a méretezés megalapozására

❖ **A helyi közösségi közlekedési járatokon (DKV járatai):**

- ❖ A leszálló és felszállók számlálása munkanapon és hétvégén a teljes hálózaton,
- ❖ Célforgalmi kikérdezés a nagyobb forgalmú megállóhelyeken munkanapon,

❖ **A MÁV járatokon:**

- ❖ A leszálló és felszállók számlálása munkanapon és hétvégén a teljes hálózaton,
- ❖ Célforgalmi kikérdezés a nagyobb forgalmú megállóhelyeken munkanapon,

❖ **A VOLÁN autóbusz járatokon:**

- ❖ A leszálló és felszállók számlálása munkanapon és hétvégén a teljes hálózaton,
- ❖ Célforgalmi kikérdezés a nagyobb forgalmú megállóhelyeken munkanapon,

❖ **Háztartás felvétel Debrecen területén**

- ❖ 5100 személy kikérdezése az utazási szokásairól, valamint munkanapi utazásairól

❖ **Háztartás felvétel a Debreceni elővárosokban**

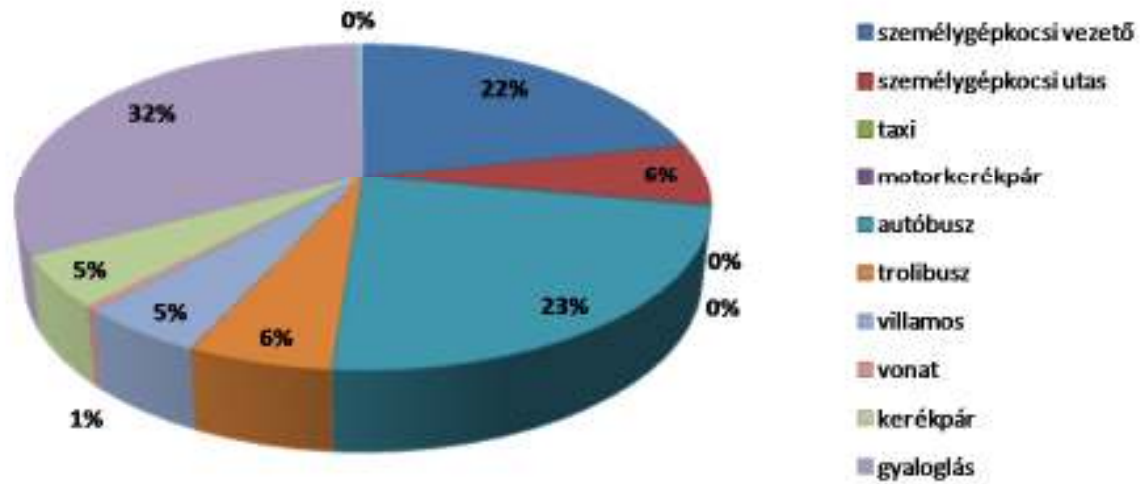
- ❖ 5000 - 6000 személy kikérdezése az utazási szokásairól, valamint munkanapi utazásairól



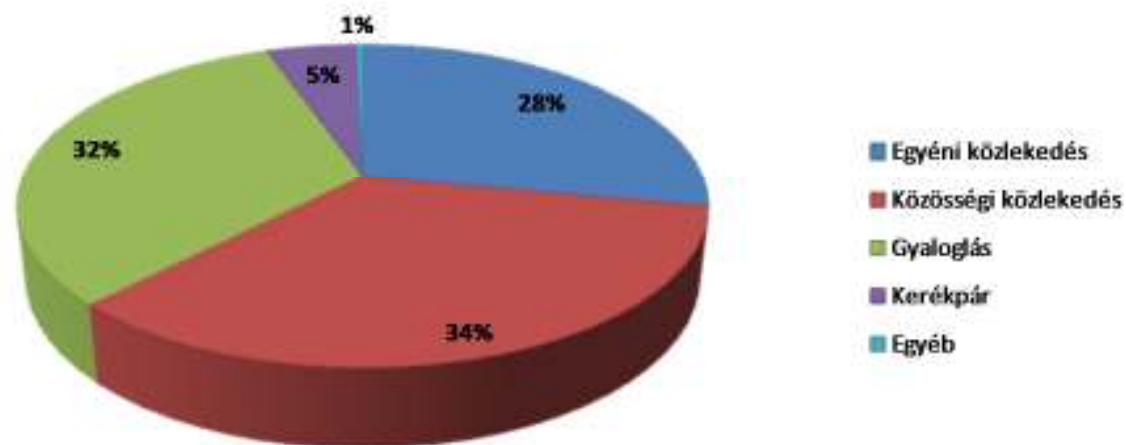
Előzetes eredmények a Debreceni háztartásfelvétélből



A megkérdezettek helyváltoztatásainak módok szerinti megoszlása



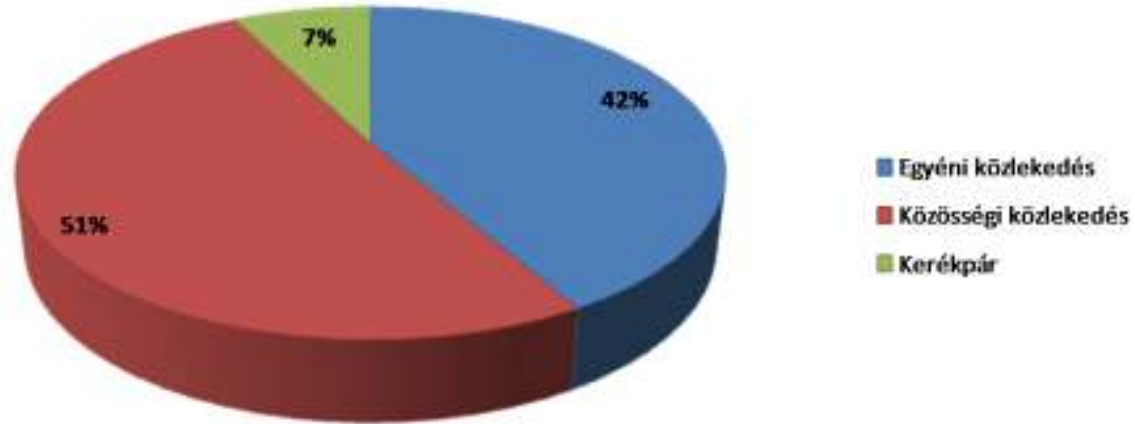
A megkérdezettek helyváltoztatásainak módok szerinti megoszlása



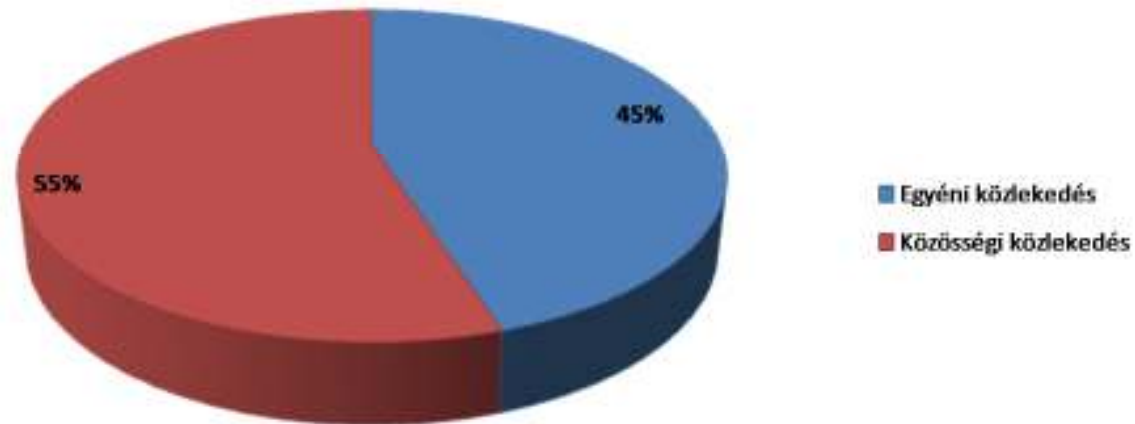
Előzetes eredmények a Debreceni háztartásfelvétélből



A megkérdezettek utazásainak közlekedési módok szerinti megoszlása



A megkérdezettek utazásainak közlekedési módok szerinti megoszlása



Az intermodális központ nagyterületi kapcsolatai



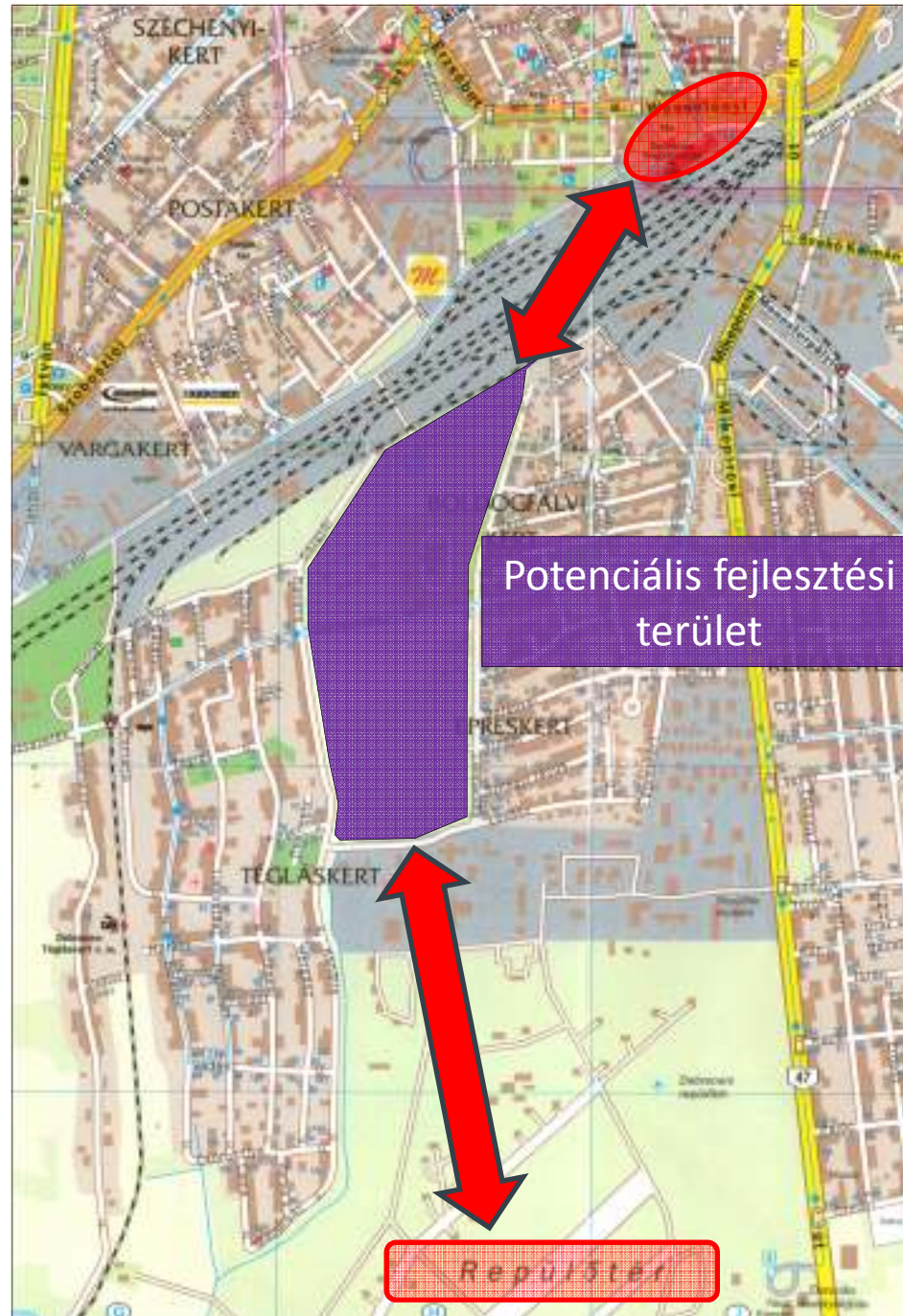


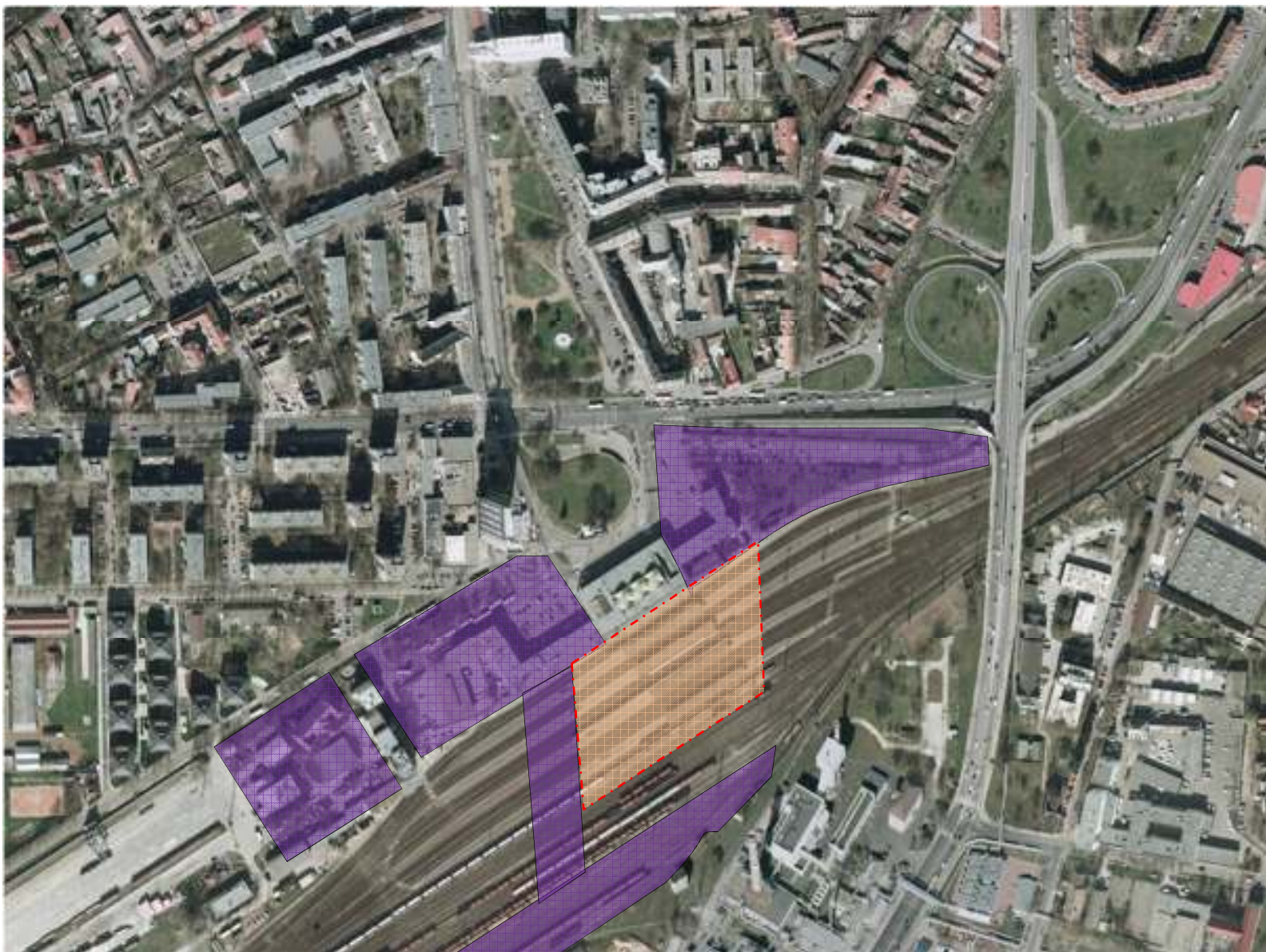
Az intermodális központ hosszú távú közlekedési összefüggései	Az intermodális központ hosszú távú városfejlesztési és építészeti összefüggései
❖ Magas színvonalú közlekedési átszálló kapcsolatok; ❖ Egybefüggő gyalogos felületek; ❖ Kötőtpályás közlekedés előtérbe helyezése; ❖ A 2-es villamos vonala kiépül; ❖ A helyközi autóbusz állomás az intermodális központba kerül elhelyezésre; ❖ A tárolási funkció nem kizárólag az intermodális központ területén kerül megoldásra; ❖ Az autóbuszos közlekedés szerepe az elővárosi forgalomban csökken; ❖ Debrecen állomáson a vágányok száma csökkenthető; ❖ A tarifaközösség megvalósul Debrecen vonzáskörzetében; ❖ Az Erzsébet utca – Wesselényi utca forgalmi szerepe csökken;	❖ Az új intermodális központ adja a Nagytemplomtól induló tradicionális Piac utcai tengely lezárását; ❖ A Petőfi tér északi és déli részének összenyitása komplex közösségi funkciójának erősítése, nagy intenzitású zöldfelületek létesítése; ❖ A Petőfi téren a közlekedési funkciók markáns elkülönítése; ❖ Meglévő épületek funkciójának felülvizsgálata; ❖ Az újonnan kialakuló Piac utca – intermodális tér tengely, vasút feletti továbbvitele a déli „alvó” terület elérésével, új fejlesztési lehetőségek megteremtése; ❖ A jelenlegi MÁV területek jövőbeni felhasználásának koncepcionális átgondolása; ❖ Az intermodális központ ütemezett kiépítése, a város által meghatározott léptékű fejlesztés;



Az intermodális központhoz kapcsolódó fejlesztési területek







Intermodális központtal szemben támasztott igények

Közlekedési alapfunkciók (komplex akadálymentesítési elveknek megfelelően):

- Helyi autóbusz és trolibusz kiszolgálása;
- Helyközi és távolsági autóbusz kiszolgálása;
- Városi villamos kiszolgálása;
- Elővárosi és távolsági vasúti közlekedés kiszolgálása;
- Tram-train rendszer távlati fogadhatósága;
- Repülőtéri kapcsolat különböző formáinak támogatása;

Közlekedési kiegészítő funkciók (komplex akadálymentesítési elveknek megfelelően):

- Parkolási funkciók biztosítása;
- Közlekedést kiegészítő járműoldali funkciók (taxi, car-sharing, bike-sharing) biztosítása;
- Megőrzési és tárolási funkciók (csomag, érték) biztosítása;
- Községi közlekedést kiegészítő további elemek (pénztárak, info-pont, utazási központ, váróhelyiség, gyermekbarát felületek, stb...) biztosítása;
- Összközlekedési audiovizuális utastájékoztató megteremtése;
- Egységes arculatú utcabútorok, berendezések, formavilág kialakítása;

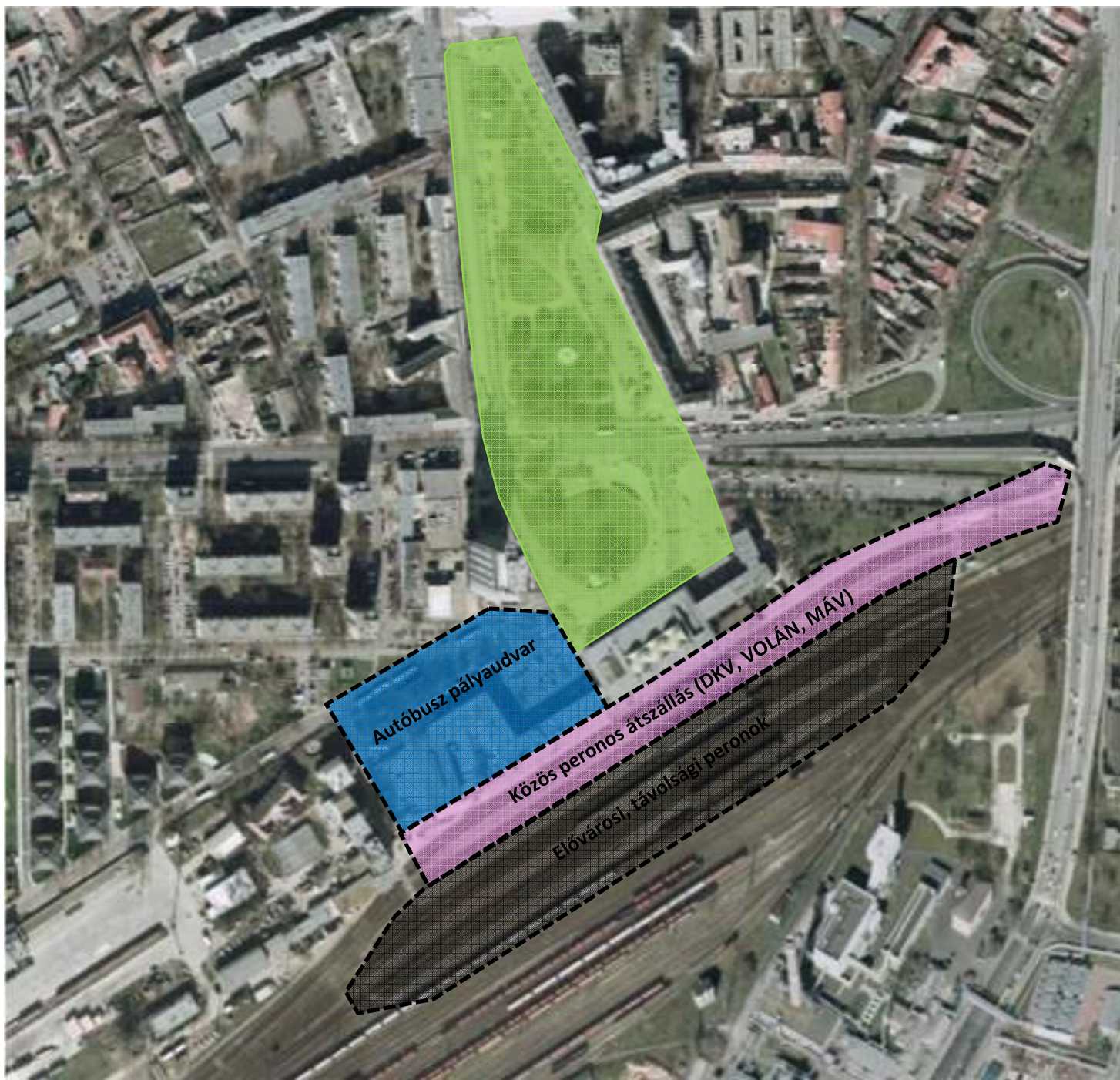
Egyéb funkciók (komplex akadálymentesítési elveknek megfelelően):

- Épületüzemeltetési funkciók
- Biztonsági funkciók
- Szolgáltatók és érintett szervezetek számára szükséges funkciók
- Turisztikai funkciók
- "e-funkciók"
- Kiskereskedelmi funkciók
- Szolgáltató funkciók
- Szórakoztató és kulturális funkciók
- Egészségügyi és tisztálkodási funkciók

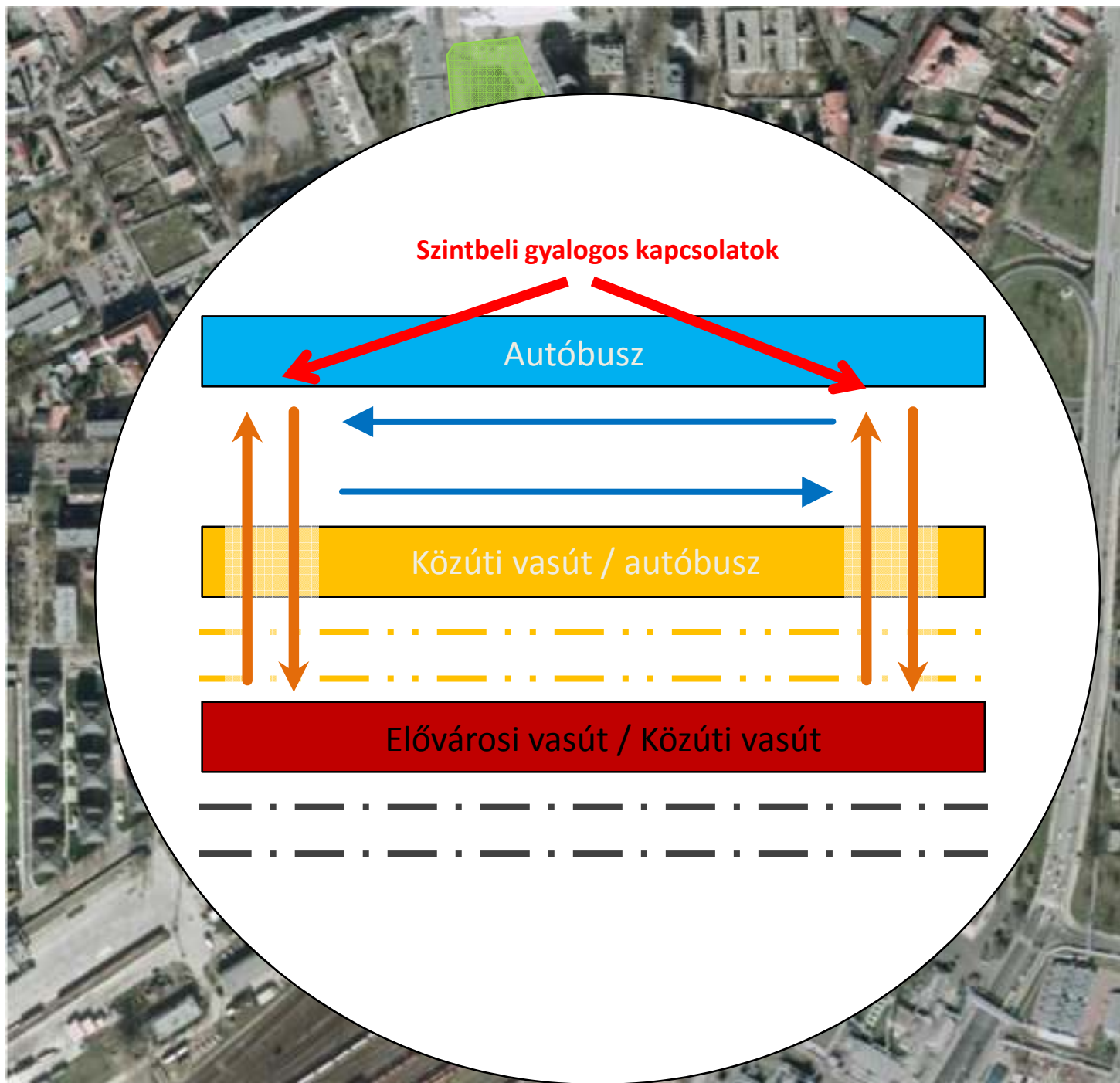




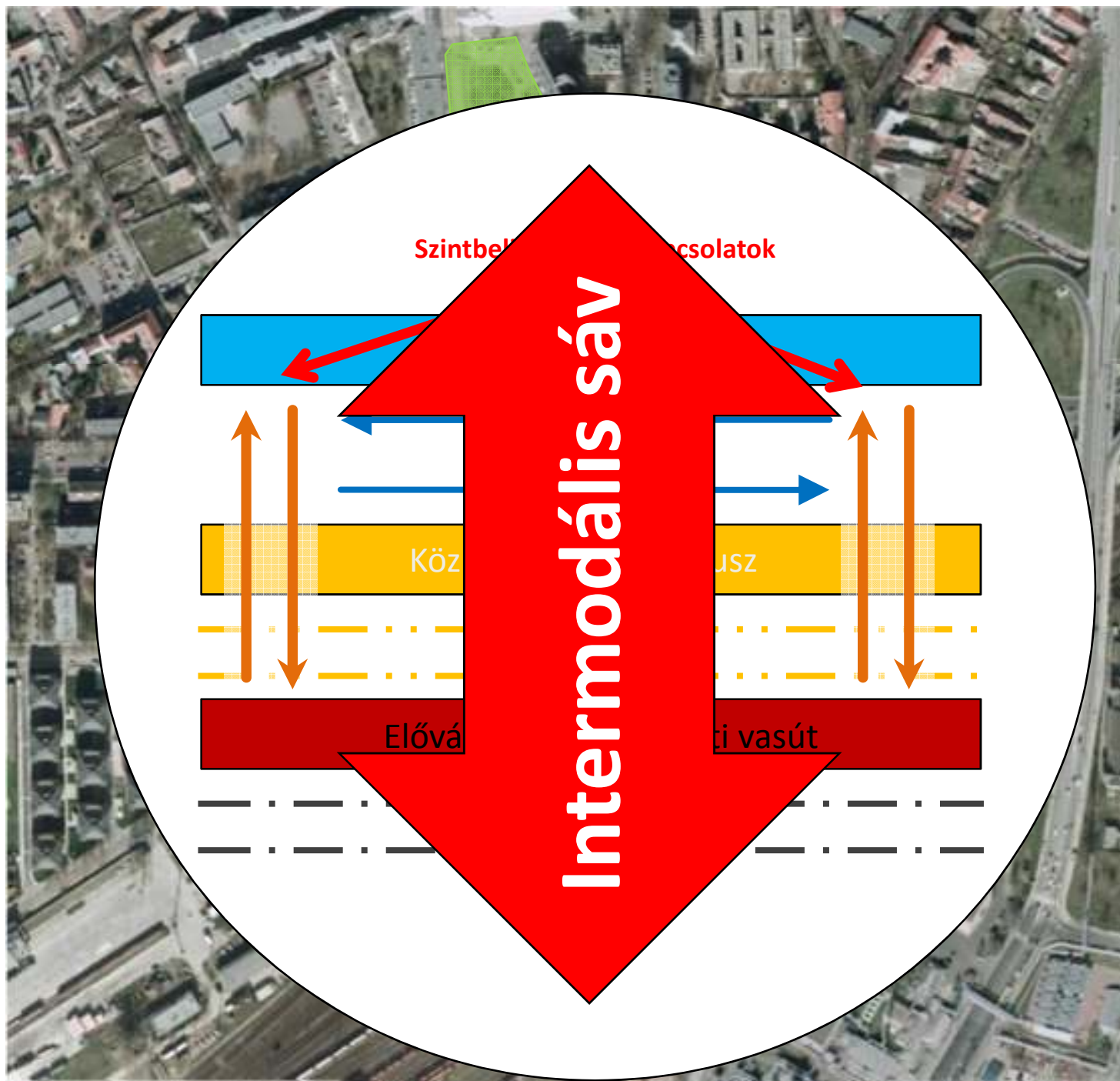
Intermodális központtal szemben támasztott igények



Intermodális központtal szemben támasztott igények



Intermodális központtal szemben támasztott igények



Üzemeltetési elvárások



DKV	HAJDÚ VOLÁN
Autóbusz (összesen: 32 db szóló, 4 db csuklós van beosztva): ❖ Induló kocsiállás: 4 db; ❖ Érkező kocsiállás: 2 db; ❖ Pihenőhely (<30 perc): 13 db szóló, 2 db csuklós; ❖ Tárolóhely (>30 percen túli tárolás, tartalék): 3 db szóló, 2 db csuklós; ❖ Jelenleg van átmenő viszonylat; Villamos (összesen: 24 db, jelenleg 10 db + 2 db tartalék van beosztva): ❖ Induló kocsiállás: 1 db; ❖ Érkező kocsiállás: 1 db; ❖ Tartalék villamos tároló (20 óra): 2 db; ❖ Pihenőhely (<30 perc): 1-2 viszonylat esetén összesen 5-6 db; ❖ Deltavágány a villamos megfordítása céljából; Trolibusz: ❖ jelenleg egy átmenő viszonylat a Petőfi téren, 1-1 mh; Egyéb igények: ❖ Személyzeti parkoló: 5 db szgk; szolgálati parkoló: 2 db szgk.; ❖ Pihenőhely: 30 fő; forg.irányítás: 4 fő; vonaltiszti szolg.: 2 fő; ❖ Bérletpénztár: csarnokban, 3 ablak; ❖ Biztosítani kell a diszpécseri helyiséget, valamint szociális helyiséget	Autóbusz ❖ Induló kocsiállások száma: 12+1 db, lehetőség szerint mind csuklósra méretezve; ❖ Érkező kocsiállások: 4-5 db, lehetőség szerint mind csuklósra méretezve; ❖ Rövid idejű (<1 óra) tárolás: 25 db csuklós és szóló kocsiállás; ❖ Hosszabb idejű (>1 óra) tárolás: minden esetben a Déli soron; Geometria: ❖ Csuklós autóbusz hossza: 19 m ❖ Peron hossza: 21 m ❖ Közlekedési folyosó: 3-3,25 m ❖ Üzemi területen, utas nélküli tolatás elfogadható Egyéb igények: ❖ Személyzeti szgk. parkoló: 5-6 db ❖ Biztosítani kell a diszpécseri helyiséget, valamint szociális helyiséget ❖ Vezénylő helyiség: 4-5 fő

Az intermodális központ meghatározó elemei

Az intermodális központ meghatározó elemei a Debreceni vasútállomás-, a villamos végállomás-, valamint az autóbusz-pályaudvar kialakítása.

MÁV
A mai állomási vágánykép és peronkiosztás megmarad
A jelenlegi peronszélesség mellett az átmenő fővágányok megmaradnak, az 1-2. vágányok a déli oldalon visszapótlásra kerülnek
Peronszélesítések az átmenő fővágányokig. Az egyik oldali megelőző vágány mindkét átmenő fővágánynál megszűnik.

Villamos
Hurok megmarad (átépítésre kerül, de jellegében nem változik)
Fejvégállomás létesül a jelenlegi felvételi épület északi oldalán
Fejvégállomás létesül a jelenlegi 1-2. vágányok helyén

Helyi és helyközi autóbusz
Autóbusz pályaudvar az állomási előtér keleti részén (háromszög alakú területen)
Autóbusz pályaudvar a jelenlegi állomási főépület helyén
Autóbusz pályaudvar az állomási előtér nyugati részén (Posta épület helyén)
Autóbusz-pályaudvar a vasúti peronok felett felülépítéssel



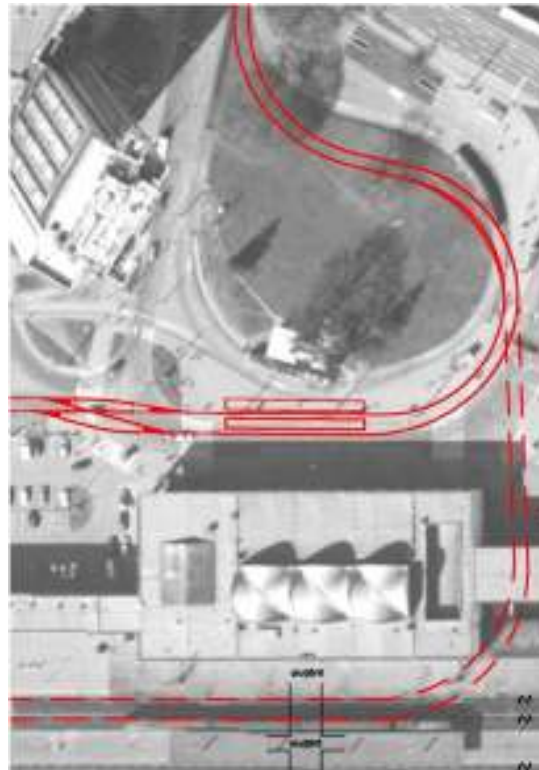
Az intermodális központ meghatározó elemei

Villamos végállomás kialakításának lehetőségei

Hurokvégállomás



Fejvégállomás a felvételi épület északi oldalán

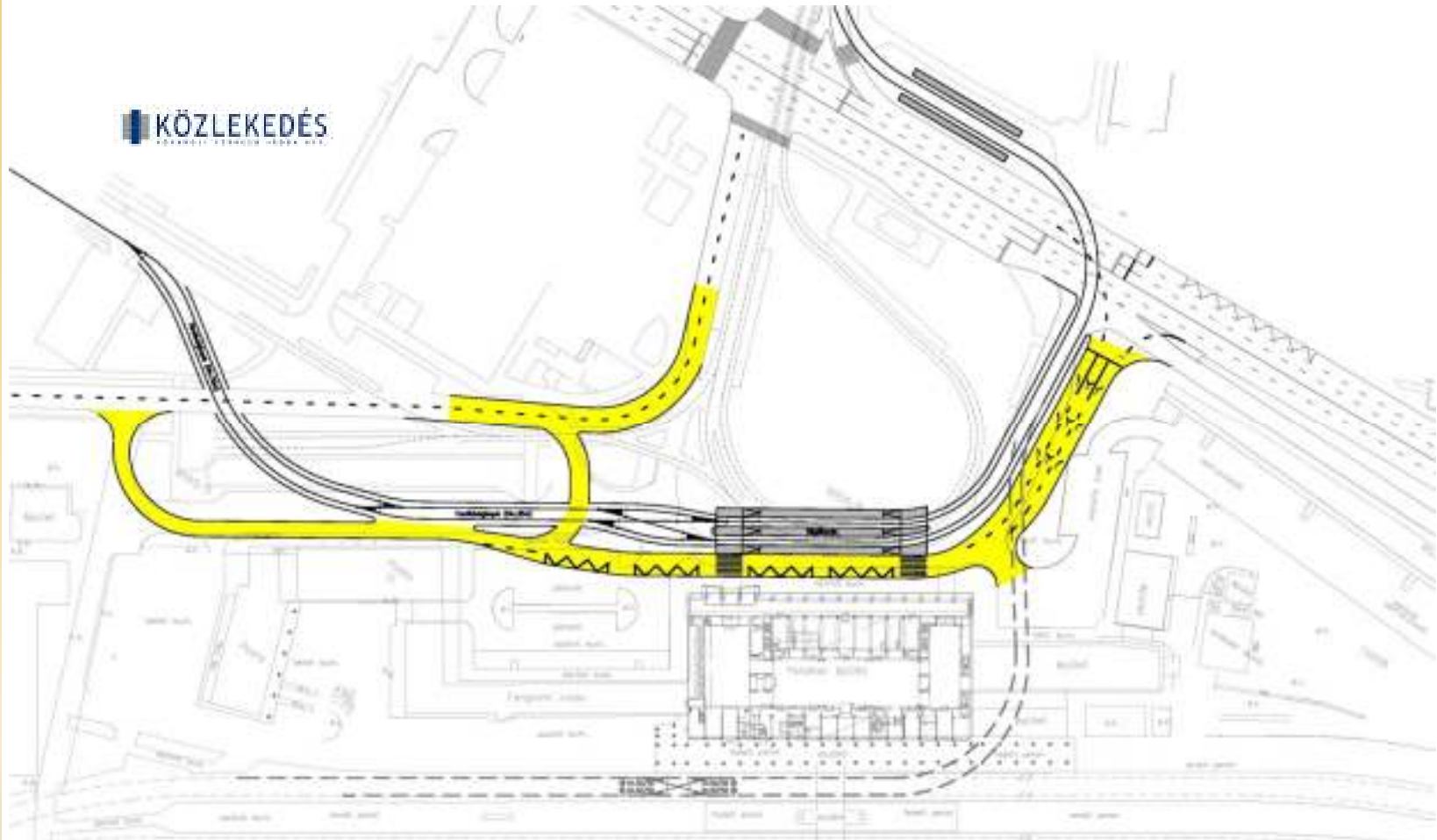


Fejvégállomás az 1-2. vágányok helyén



Az intermodális központ meghatározó elemei

A 2-es villamos üzembehelyezéséhez javasolt alternatív villamos végállomási kialakítás



- ❖ ütemezhető kiépítés
- ❖ az intermodális központ építése alatt is fenntartható kialakítás
- ❖ Tram-Train közlekedés esetén távlatban is megtartható végállomási kialakítás (nem elvesző beruházás!)

Az intermodális központ meghatározó elemei

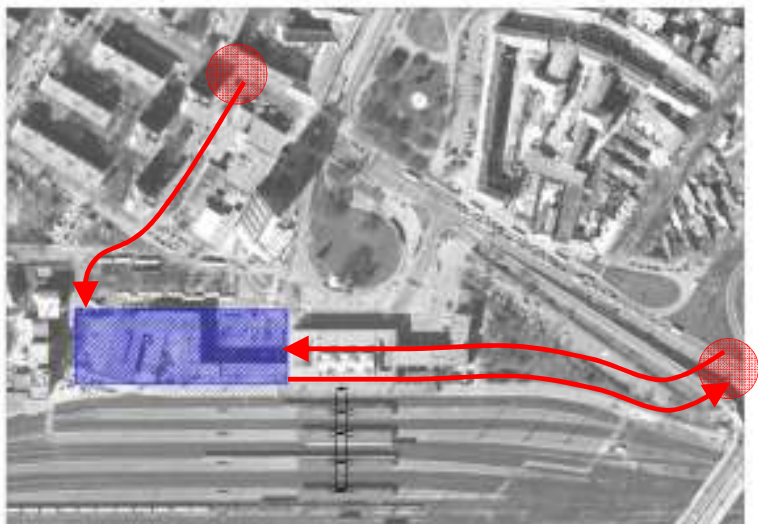
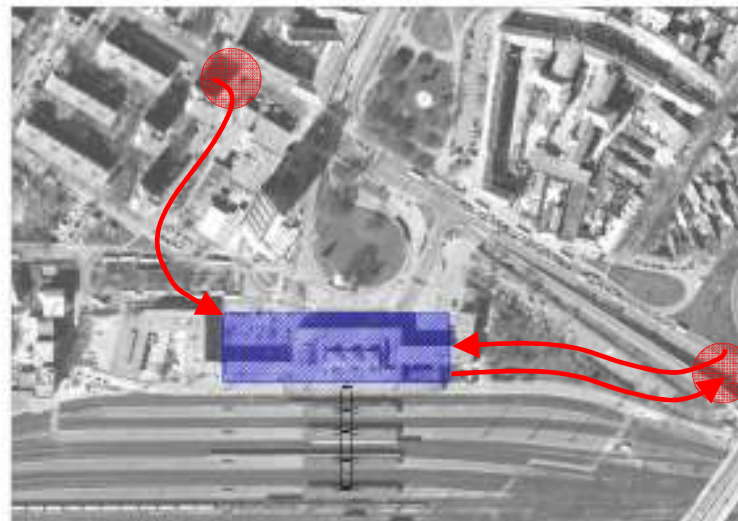


Az autóbusz-pályaudvar lehetséges elhelyezései

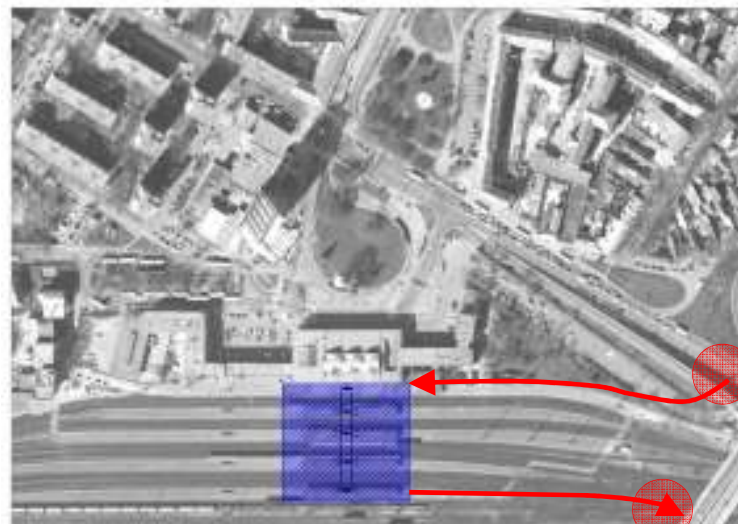
Állomási főépülettől keletre



Állomási főépület helyén



Állomási főépülettől nyugatra



Vasúti peronok felett felülépítéssel

KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!

tamas.dobrocsi@kozlekedes.hu



Dobrocsi Tamás, projektvezető
Bősze Sándor
Antoni Zsolt



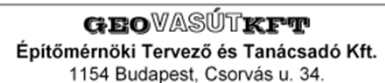
Ekés András
Petrovác Rózsa Rita



Bunna Gyula
Hannibál Zsolt



Takács Ákos
Tyuskay Anna



Boldvai Ernő
Kazinczy László
Szabó István

