

TÁJÉKOZTATÓ HAJDÚ-BIHAR VÁRMEGYE KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI HELYZETÉRŐL



2025. OKTÓBER

Tartalom

1.	A MÁV-VOLÁN-csoport közszolgáltatást végző társaságainak bemutatása	3
1.1.	MÁV-csoport.....	3
1.2.	Autóbuszos személyszállítási üzletág	5
2.	A vármegye vasúti közösségi közlekedésének jellemzése	9
2.1.	Vasúthálózat és fejlesztése a vármegyében	9
2.2.	Vasúti személyszállítás jellemzői a vármegyében	10
2.3.	Állomási infrastruktúra-fejlesztések	17
3.	A vármegye autóbuszos közösségi közlekedési hálózata	18
3.1.	Közforgalmú autóbusz-közlekedés.....	18
3.2.	Nagyfoglalkoztatók kiszolgálása (BMW)	19
3.3.	Autóbuszos személyszállítási szolgáltatások.....	22
3.4.	Autóbuszos menetrend	27
3.5.	Autóbusz járműállomány a vármegyében	29
3.6.	Autóbuszos infrastruktúra	33

1. A MÁV-VOLÁN-CSOPORT KÖZSZOLGÁLTATÁST VÉGZŐ TÁRSASÁGAINAK BEMUTATÁSA

1.1. MÁV-CSOPORT

A MÁV-csoport több mint 175 éves múlttal rendelkező, a magyar állam tulajdonában lévő vasúttársaság. 2021. februártól a hivatalos megnevezése **MÁV-VOLÁN-csoport lett**, mivel 2021. január 1-jével a Volánbusz Zrt. teljesjogú leányvállalatként csatlakozott a vállalatcsoporthoz. A közösségi közlekedés stratégiai irányításának átalakítása, a MÁV-VOLÁN-csoport létrehozása azt a célt szolgálta, hogy hosszú távon megteremtse az egységes autóbuszos és vasúti menetrend kialakításához, a vasúti ráhordó hálózatok és a menetrendi csatlakozások fejlesztéséhez, valamint az egységes jegy- és tarifarendszer, utastájékoztató és arculat kialakításához szükséges feltételeket.

A MÁV fokozatosan megújuló, a szervezeti struktúrája és leányvállalataink számában történt csökkenés indokoltá tette, hogy 2024. októberétől ismét a MÁV-csoport megnevezés kerüljön használatra. A korábbi leánycégek egyesülésével 2025 elejére kiteljesedett a MÁV-csoport integrációja, és létrejött a hatékonyabb működést lehetővé tevő integrált közlekedési vállalat, a nemzet közlekedési vállalata. A MÁV-csoport 2025. január 1-jétől 1+3 nagy egységben végzi a feladatát. A három nagy egység a pályaműködtetés, a személyszállítás és a szolgáltató központ, amelyek tevékenységét egy központi vállalat, a MÁV Zrt. fogja össze. A pályaműködtetési terület MÁV Zrt.-ről történő leválásával önálló társaságként létrejött a MÁV Pályaműködtetési Zrt., amelybe 2025. január 1-jétől a MÁV FKG mellett betagozódott a MÁV KfV tevékenysége is. A Volánbusz, a MÁV-START és a MÁV-HÉV összeolvadásával létrejött a MÁV Személyszállítási Zrt., egyszerűbben igénybe vehető szolgáltatást biztosítva a velünk utazók számára. A létrejövő új vállalatok háttérszolgáltatásait továbbra is a MÁV SZK biztosítja. A MÁV Zrt. a három nagy szakmai egység munkáját összehangoló, csoportirányító központként működik.

Az integráció alapvető célja a magyarországi közösségi közlekedés egységesítése és a profiltiszta leányvállalati struktúra megteremtése volt. A személyszállítási részleg az utasok igényeire fókuszál, a pályavasúti pedig tisztán az infrastruktúrával kapcsolatos üzemeltetési, karbantartási és fejlesztési feladatokat látja el. A cégcsoport széles körű tevékenységet folytat, amelyek közül kiemelkedik – a magyar állammal kötött közszolgáltatási szerződések alapján nyújtott – pályaműködtetés és személyszállítás. Az új felépítés elősegíti az egységes irányítást, a közlekedési ágak sajátosságainak figyelembevételével kialakított egységes működést és lehetőséget ad a hatékonyabb feladatvégzésre.

A vállalatcsoport ezen felül különféle szolgáltatásokat nyújt áru fuvarozó vasúti társaságoknak, hazai és külföldi vállalkozásoknak egyaránt, valamint felelős az állami vidéki és elővárosi buszos közlekedés biztosításáért.

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. alapvető feladata önálló tagvállalként ellátni a pályaműködtetési tevékenységet. A magyarországi közforgalmú vasúti pályahálózat nagy részének üzemeltetőjeként több, mint 7000 kilométernyi vasúti pálya és az ahhoz kapcsolódó infrastruktúra működtetéséről gondoskodik. Teljeskörűen ellátja az üzemeltetési, forgalomirányítási, karbantartási és részben a felújítási feladatokat.

2025. július 1-éig a MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóságot működtetett Miskolc székhellyel (3530 Miskolc, Szemere út 26.). A MÁV Pályaműködtetési Zrt. vezérigazgatói javaslatára sor került a miskolci és debreceni pályavasúti területi igazgatóságok összevonására és a területi igazgatósági működéshez kapcsolódó funkcionális, illetve szakmai területek optimalizálására. Az összevont pályavasúti igazgatóság Pályavasúti területi igazgatóság Debrecen-Miskolc elnevezéssel látja el tevékenységét a jövőben, Debrecen, Piac utca 18. központi címmel és részben a Miskolc Szemere úti épületben történő munkáltatással.

A Debrecen-Miskolci Igazgatóság irányítja és felügyeli a pályavasúti tevékenységet a Borsod-Abaúj-Zemplén vármegye területén fekvő összes vasútvonalon. Végzi a vasúti pályahálózat és az ahhoz kapcsolódó kiszolgáló létesítmények üzemeltetését, karbantartását, valamint a forgalom irányítását és a felújítási feladatok egy részét. Ezek mellett ellátja a MÁV Zrt. pályavasúti képviselőjét is a két régióban.

A MÁV pályahálózatát több mint 40 vasúttársaság veszi igénybe, amelyek számára a vállalat különféle szolgáltatásokat nyújt. A legnagyobb ilyen cég a **MÁV Személyszállítási Zrt.**, mely a MÁV Zrt. legnagyobb leányvállalata.

A vasúti személyszállítási közszolgáltatást végző MÁV-START Zrt. 2007. július 1-jétől működött önálló társaságként. 2025. január 1-ével a MÁV-START Zrt.-be teljes egészében beolvadt a Volánbusz Zrt. és a MÁV-HÉV Zrt., ezzel létrejött a MÁV Személyszállítási Zrt. Az új, összevont társaság célja, hogy egységes, utasbarát, egyszerűbben igénybe vehető szolgáltatást biztosítson a velünk utazók számára. A három személyszállítási márkanév megmarad, utasaink szóhasználatához igazodva a rövidebb – MÁV, VOLÁN, HÉV – formában.

A cég a helyközi vasúti személyszállítási, a vasúti vontatási feladatok mellett a vasúti járművek javítását és karbantartását is végzi, így minden olyan tevékenységet el tud látni, amely közvetlenül az utazóközönség kiszolgálásához és a személyszállítási szolgáltatás magasabb színvonalú biztosításához szükséges.

A MÁV-Személyszállítási Zrt.-nek Miskolcon két igazgatósága van. A Vasúti Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság (3527 Miskolc, Kandó tér 1-3.) és a Járműbiztosítási Igazgatóság (3529 Miskolc, Kinizsi u. 21.) együttesen látja el a megyében a vasúti személyszállítás területi szakmai irányítását, a szükséges üzemkész járműállomány biztosítását és felügyeletét. Területi munkatársaik végzik a jegyértékesítési feladatokat, a személyszállítási üzemirányítási tevékenységet, a normál üzemmenettől eltérő operatív közlekedések szervezését, biztosítják a vármegyében és a vármegye határain túl is közlekedő

vonatokra a vonatszemélyzetet (mozdonyvezető, jegyvizsgáló). A személyszállító- és a vontató járművek üzemképességének biztosítása mellett, végzik a vonat-előkészítő tevékenységet (kocsivizsgálat, féktuskózás, tisztítás stb.) is.

1.2. AUTÓBUSZOS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI ÜZLETÁG

A MÁV-csoport üzleti tevékenységének racionalizálása érdekében az Építési és Közlekedési Minisztérium MÁV Zrt. részére kiadott részvényesi határozata elrendelte a VOLÁNBUSZ és a MÁV-HÉV MÁV-START-ba történő beolvadását, aminek eredményeképpen a szükséges előkészületek után, 2025. január 1-jével létrejött a MÁV Személyszállítási Zrt. A három vállalat egybeolvadásának fő célja, hogy az új társaság egy fenntartható, hatékony, jól működő rendszerben a jelenleginél összehangoltabban és egységesebben lássa el a közösségi közlekedéssel kapcsolatos feladatokat. A MÁV Személyszállítási Zrt. Magyarország legnagyobb közúti személyszállítási közszolgáltatást végző vállalata, amely az ország teljes területén biztosítja a menetrend szerinti elővárosi, regionális és országos – együttesen helyközi – közúti személyszállítási közszolgáltatási feladatokat, valamint 60 településen a helyi autóbusz-közlekedési közszolgáltatást. A társaság 100 százalékos állami tulajdonban áll, a tulajdonosi jogokat a MÁV Zrt. gyakorolja. Az országos hatáskörű közszolgáltató társaság a 2035. március 31-ig hatályban lévő autóbuszos Közszolgáltatási szerződés alapján biztosítja az utasok számára a mindennapos utazási, munkába és iskolába járási lehetőséget, valamint a létfontosságú intézmények megközelítését. Országos szinten gondoskodik a vármegyeszékhelyek, a legfontosabb régiók és kirándulóközpontok napi, közvetlen és rendszeres kapcsolatáról egymással és a fővárossal, emellett nemzetközi járatokat is üzemeltet.

A társaság 60 településen az önkormányzatokkal kötött Közszolgáltatási szerződés alapján látja el a helyi autóbusz-közlekedéssel kapcsolatos feladatokat. Egyes települési önkormányzatok és a közlekedésért felelős minisztérium között létrejött megállapodás alapján a társaság jelenleg 35 településen biztosítja a helyközi autóbusz-járatokkal végzett helyi személyszállítási szolgáltatást.

A társaság rendezvényekhez, turisztikai programokhoz kapcsolódóan különjáratokat is indít és megbízás alapján, igény szerint napi rendszerességgel szállítja szerződéses partnerei munkavállalóit, illetve ügyfeleit. A társaság Integrált Irányítási Rendszerének működése 2024-ben megfelelt az MSZ EN ISO 9001:2015 minőségirányítási, az MSZ EN ISO 14001:2015 környezetközpontú irányítási, az MSZ ISO 45001:2018 munkahelyi egészségvédelmi- és biztonságirányítási, valamint az MSZ EN ISO 50001:2019 energiagazdálkodási irányítási rendszer szabványok követelményeinek.

Azzal, hogy országosan egyetlen társaság látja el a helyközi autóbuszos közszolgáltatási feladatokat, rugalmasabban és racionálisabban szervezhető meg a közlekedés, egyszerűbb a menetrendek összehangolása.

A Nemzeti Koncessziós Iroda 2024. augusztusában indított „Magyarország földrajzi területén autóbusszal végzett helyközi személyszállítási közszolgáltatás ellátása szolgáltatási koncesszió keretében” tárgyú nyílt, tárgyalásos pályázati eljárására 2024. szeptemberében a VOLÁNBUSZ Zrt. is benyújtotta ajánlatát. A pályázat eredményeként a társaság 2035. március 31-ig Magyarország autóbusszos közszolgáltatójaként szolgálhatja az utasokat.

Legfontosabb eredmények

Mutatószámok

- A társaság csaknem 5 300 autóbusszal végzi tevékenységét, amely európai viszonylatban is egyedülálló állományt jelent az egy országban egy társaság által működtetett járművek számát tekintve.
- A buszok mennyisége mellett az indított járatok száma (közel 12,427 millió db helyközi, ezen belül 0,29 millió országos, 11,22 regionális, illetve 0,915 millió elővárosi járat), a 2024.-évi összes hasznos kilométer-teljesítmény (390,998 millió kilométer, melyből az országos 49,17 millió a regionális 329,25 millió, az elővárosi pedig 12,58 millió kilométer), valamint a járatkínálat sokszínűsége is kiemelkedő.
- A társaság helyközi járatain 2024-ben 484,3 millió utazás realizálódott.
- A társaság munkavállalóinak létszáma meghaladta a 21 ezer főt.

Működési folyamatok egységesítése

Az integrációt követően, alapos előkészítés után folyamatosan történt a VOLÁNBUSZ Zrt. és az egykori Közlekedési Központok korábbi bevételelszámolási, értékesítési és kereskedelmi rendszereinek egységesítése, a forgalomirányítási, utastájékoztatási, illetve informatikai rendszerek összehangolása.

- Megtörtént az egységes folyamatok kialakítása, a közvetlen költségek racionalizálása, a járművek, anyagok, alkatrészek és technológiák tipizálása, az adminisztrációs tevékenységek költségeinek csökkentése.
- A társaság egységes beszerzési, pályázati és minőségirányítási rendszer, illetve a társaság csatlakozott a Helyközi Közösségi Közlekedési Információs Rendszerhez (HKIR) is.

A MÁV-Volán csoport integrációja a cégirányítást érintő fontos lépéssel folytatódott 2024-ben. Az állam tulajdonosi jogait gyakorló Építési és Közlekedési Minisztérium részvényesi határozatában úgy rendelkezett, hogy 2023. december 1-jétől közös vezérigazgató, egyesített igazgatóság és felügyelőbizottság irányítja a két nagy, személyszállítással foglalkozó közszolgáltató vállalat, a MÁV-START Zrt. és a VOLÁNBUSZ Zrt. tevékenységét. Az egységes irányítású két vállalat közös vezérigazgatójának dr. Mosóczi Lászlót, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatóját kérte fel a közgyűlés. A társaság a minisztériumi elvárásnak megfelelően készült fel a MÁV-START Zrt. és a VOLÁNBUSZ Zrt. teljes integrációjára.

Humán erőforrás gazdálkodás

- Autóbusz-vezetők munkakörben a társaság 2024-ben átlagosan összesen 8 183,8 főt, teljes munkaidős állományban 13 131,3 főt foglalkoztatott.



Járműgazdálkodás

- A belső racionalizáció mellett a társaság legfontosabb feladata a járműpark korszerűsítése és a szolgáltatások fejlesztése.
- A MÁV Zrt.-vel közös egységes stratégiai irányításának, a vasúti és a közúti személyszállítási szolgáltatások összehangolt fejlesztésének köszönhetően egyre színvonalasabb, korszerűbb, környezetkímélőbb szolgáltatások várják az utasokat. A menetrendek harmonizációjának, illetve az egységes értékesítési felületek és a tarifaközösség jövőbeli létrehozásának, valamint az ország- és vármegyebérletek 2023. május 1-jei bevezetésének célja, hogy egyre többen válasszák a közösségi közlekedést az egyéni utazás helyett, ezzel is hozzájárulva a károsanyag-kibocsátás jelentős mértékű csökkentéséhez, az élhetőbb környezethez.
- A társaság elsősorban a járműparkja fiatalításával, korszerű járművek forgalomba állításával tudja tovább csökkenteni az egy utasra eső környezetterhelést.
- Az autóbusz-állomány fiatalítása része a fenntartható közösségi közlekedés elérése és Magyarország buszstratégiájának megvalósítása érdekében tett intézkedéseknek.
- Természetesen ahhoz, hogy a társaság versenyképes alternatívát nyújtson az egyéni közlekedéssel szemben, a környezetvédelmi szempontok mellett figyelembe kell vennie más, a fentiekben már említett fontos szempontokat is. Fontos a megbízhatóság, kiszámíthatóság. Közzolgáltatási feladatokat előírt SLA (Service Level Agreement, azaz Szolgáltatási Szint Megállapodás) szinten kell biztosítani a járatkimaradások minimalizálása mellett. Ehhez elengedhetetlen az üzembiztos járművek és a már kiforrott technológiák alkalmazása is.
- Nem hanyagolható el az új beszerzések során a biztonság kérdése sem, a társaságnak mindenekelőtt az utasok testi épségének megőrzését kell szem előtt tartania. Az autópályákon is közlekedő új autóbuszok esetében fontos, hogy biztonsági öv, illetve a vezetést segítő speciális rendszerek álljanak az autóbusz-vezetők rendelkezésére. A kényelem – mint a légkondicionálás, az USB-töltőpontok, a távolsági járatokon a megfelelő méretű lábtér, a Wi-Fi szolgáltatás vagy 230 V-os aljzatok elérhetősége – is jogos elvárás. Elmondható tehát, hogy a járműfiatalítás

jelentős előrelépés mind a környezetvédelem, mind az utazási komfort növekedése szempontjából.

- A csoport jármű-fiatalítási programjának keretében 2018 óta két és fél ezer új autóbusz érkezett a társasághoz, így az elmúlt 6 évben a közel 5800 darabos járműállomány már több, mint 40 százalékát lecserélte a társaság. Ennek eredményeként a teljes autóbuszflotta átlagéletkora 13,35-ről 10,6 évre csökkent. Ez az utazási komfort és a szolgáltatási színvonal jelentős mértékű növekedését jelenti, ugyanakkor a környezetvédelem terén is komoly előrelépésnek számít a helyi és a helyközi autóbusz-közlekedésben. Az új beszerzésű autóbuszok közül külön jelentőséggel bír a 102 db elektromos (50 db BYD, 40 db Mercedes e-Citaro, 12 db Ikarus 120e), valamint 164 db CNG meghajtású (85 db városi és 79 db elővárosi kivitelű) autóbusz; ezeket a fenntarthatóbb közlekedés jegyében szerezte be a társaság. A sikeres Zöld Busz Program tovább folytatódik: a 2024-ben elnyert támogatásnak és az aláírt szállítási megállapodásnak köszönhetően 2025-ben 20 elektromos autóbusz érkezik hat kisebb település helyi közlekedésébe.
- A saját járműbeszerzések mellett a társaság – a Zöld Busz Program mintaprojektje keretében – folyamatos segítséget nyújt az alternatív üzemanyag-ellátású autóbuszok teszteléséhez.



A társaság alapvető célja, hogy olyan, szakmailag jól felkészült, az utazási és a megrendelői igényekhez igazodó, hatékonyan és gazdaságosan működő, versenyképes közlekedési vállalként működjön, amely képes nyitni új piacok felé is és sikeresen hozzá tud járulni Magyarország versenyképességének növeléséhez. A társaság magas színvonalú közszolgáltatásokkal, megújuló járműparkkal és infrastruktúrával kívánja felvenni a versenyt mind az egyéni közlekedéssel, mind a hamarosan megnyíló személyszállítási piacon fellépő versenytársakkal. Küldetése, hogy a jövőbeli tarifaközösség résztvevőjeként, a nemzeti

autóbusz-stratégia megvalósításával és további fejlesztésekkel fenntartható közösségi közlekedést teremtsen, amely mindenkinek vonzó alternatívát jelent az utazásban.

2. A VÁRMEGYE VASÚTI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK JELLEMZÉSE

A Magyarország keleti részén elhelyezkedő Hajdú-Bihar vármegye az ország negyedik legnagyobb vármegyéje. A vármegyeszékhely Debrecen, Magyarország második legnagyobb és legnépesebb városa, ahol a vármegye lakosságának mintegy 38%-a él. Hajdú-Bihar vármegye területe 6 210 km², népessége 521 ezer fő, a lakosság több mint 80%-a a vármegye városaiban él. Hajdú-Bihar vármegyében a lakónépesség természetes fogyása nagyságrendileg megegyezik a magyarországi átlaggal, a 2012. évhez viszonyítva 4,2%-os népességfogyás tapasztalható. A vármegyeszékhely, Debrecen fejlettsége kimagasló mind gazdasági, oktatási, társadalmi, kulturális, mind infrastrukturális és közlekedési szempontból. Nemcsak vármegyéjének, hanem az Alföld keleti részének is a központja. A város kiváló infrastruktúrája, kimagasló logisztikai kapcsolatai, valamint a beszállítói hálózat optimális elhelyezkedése, a meglévő- és folyamatosan bővülő, illetve újonnan épülő ipari parkok munkaerő vonzása és munkahelyteremtő ereje Debrecen város dinamikus gazdasági fejlődését igazolja.

A MÁV-csoport megkerülhetetlen szerepet tölt be a vármegye közlekedésében.

2.1. VASÚTHÁLÓZAT ÉS FEJLESZTÉSE A VÁRMEGYÉBEN

Hajdú-Bihar vármegye vasúthálózata sugaras szerkezetű, Debrecen központtal, a megyét érintő vasútvonalak, személyszállítással rendelkező vasútvonalak:

- ▶ 100-as sz. Budapest – Debrecen – Záhony
- ▶ 101-es sz. Püspökladány – Biharkeresztes – oh.
- ▶ 105-ös sz. Debrecen – Nyírábrány – oh.
- ▶ 106-os sz. Debrecen – Nagykereki (2025.10.19-ig)
- ▶ 108-as sz. Debrecen – Füzesabony
- ▶ 109-es sz. Debrecen – Tiszalök
- ▶ 110-es sz. Debrecen – Mátészalka
- ▶ 128-as sz. Püspökladány – Szeghalom – Békéscsaba

A jelenleg zajló-, vagy tervezés alatt lévő vasútfejlesztési projektek:

A Debrecen – Nyíregyháza vonalszakasz teljeskörű korszerűsítésének előkészítése zajlik:

- A fejlesztés célja, hogy a két város között a vasúti pálya teljesen megújuljon, a sebesség a biztosítóberendezés kiépítése után 120 km/h-ról 160 km/h-ra növekedhessen.
- Az állomások és megállóhelyek teljes megújítása és akadálymentesítése, magasperonokkal, aluljárókkal.

- Debrecenben a Göcsnél új vasúti megálló létesülne, míg a Csapókerti megálló a Fényesudvarhoz kerülne áthelyezésre, amivel közelebb kerülne a Debreceni Egyetem Műszaki Karához, illetve az Árpád térhez.
- Külön szintű csomópont épül a 100-as vonal – Sámsoni út keresztezésnél.

Folytatódik a Debrecen – Macs – Balmazújváros vasútvonal fejlesztése:

- A 108-as vonal érintett szakaszán átépítik a Macs – Balmazújváros szakaszt, a vágányzár várhatóan 2026 február 28-ig tart. Emellett 2025-ben nagyobb volumenű fenntartási munkák folytak Hortobágy – Ohat-Pusztakócs állomásközben, a leromlott szakaszok arányának csökkentése érdekében. A munkálatok során átépül az érintett vonalszakasz, valamint a biztosítóberendezés. 2026 évben folytatódik a felsővezetéki hálózat építése Debrecen-Balmazújváros között, melynek elkészültével lehetőség nyílik az érintett vonalszakaszon a villamos vontatásra.
- A fejlesztés célja, hogy a két város között elérhetővé váljon a 100 km/h, ami által a menetidő várhatóan 20-25 perc lesz, megállási rendtől függően.
- Új megállóhelyek kialakítása folyamatban van, tervezett Debrecenben a Kishatár út térségében és Tócsókertben, utóbbi a várható új városrész kiszolgálása érdekében.

A többi vonalon a MÁV Zrt. a rendelkezésre álló karbantartási keret terhére valósított meg karbantartási beavatkozásokat, amelyek fő célja az állagromlás megállítása.

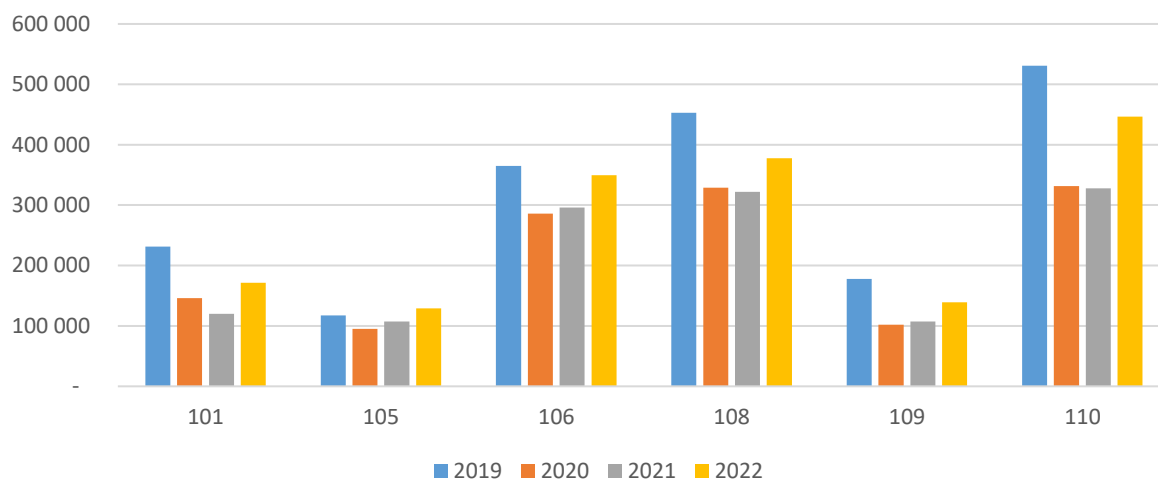
2.2. VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS JELLEMZŐI A VÁRMEGYÉBEN

2023. május 1-jei érvényességi kezdettel új, ország- és vármegyebérlet típusú díjtermékek kerültek bevezetésre, melyek autóbussen és vasúton egyaránt érvényesek, azonban felhasználásuk nem detektált, így ezen díjtermékekhez kapcsolódó vonali utasforgalom meghatározása nem lehetséges.

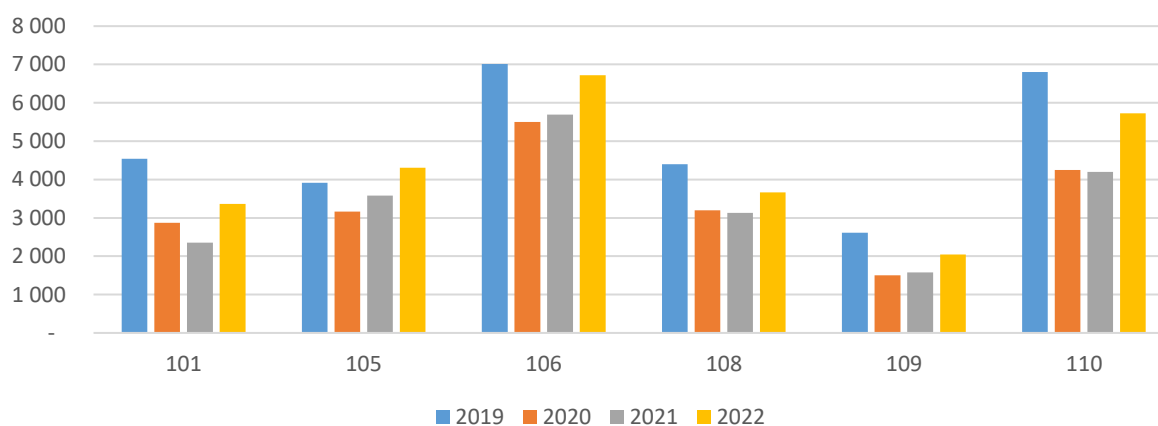
Ezt követően 2024. március 1-től az új tarifarendszer bevezetése mellett a korábban létező vasúti viszonylatos bérlet típusok megszűntek, ezáltal konkrét vonali utasforgalom már csak a viszonylatos menetjegyekről mutatható ki.

A fentieknek köszönhetően, valamint a tarifareform során további érintetti körre kiterjesztett díjmentes utazások okán a fenti diagramokon 2023-tól jelentős utasforgalom csökkenés látható. Ez azonban alapvetően a díjtermék- és kedvezménystruktúra módosulásának eredménye, mivel a bérletek felhasználásáról tényadatok nem állnak rendelkezésre, így a vonali utasszám sem értelmezhető.

Az adott vasútvonal éves, fizető utasforgalma

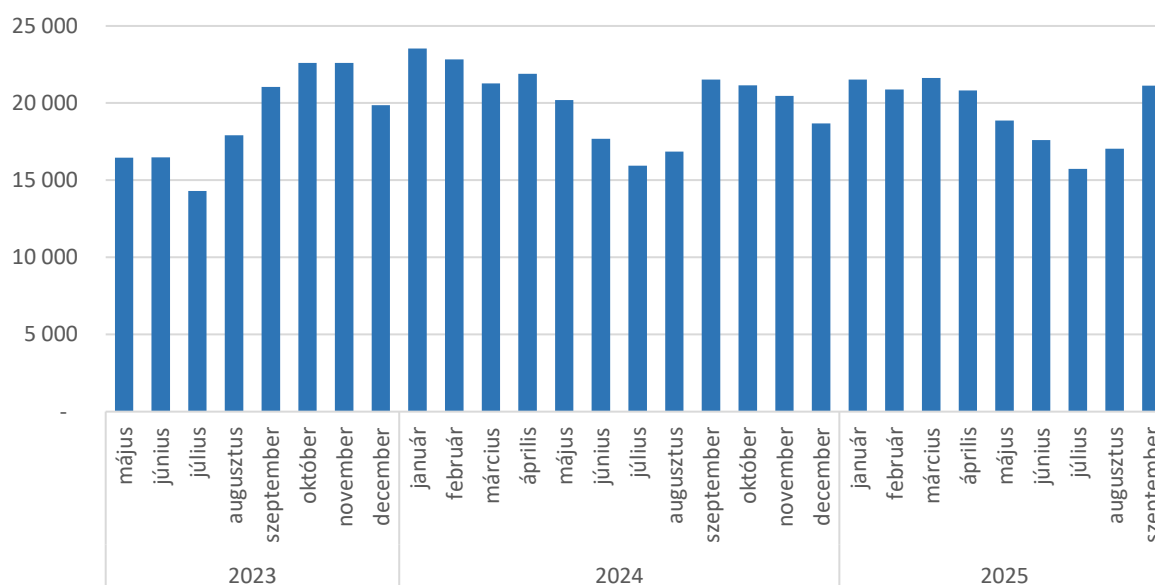


Az adott vasútvonal 1 km-nyi szakaszára eső fizető utasforgalom



A Hajdú-Bihar vármegyebérletek értékesítési volumenét a bevezetésüktől kezdődően az alábbi diagram mutatja.

Értékesített Hajdú-Bihar vármegyebérletek száma

**100-as sz. Budapest – Debrecen – Záhony vasútvonal**

- Óránként InterCity vonatok Budapest felé.
- Óránként InterRégió vonatok Budapest felé, többségében alacsonypadlós FLIRT motorvonatokkal.
- Óránként InterCity vonatok Nyíregyházára, amelyek kétóránként Miskolc – Budapest felé, és naponta 4-szer Záhony felé közlekednek tovább.
- Óránként személyvonatok Nyíregyháza felé.
- A munkanapokon a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban az elővárosi forgalom számára 20-30 percenként közlekednek betétvonatok Püspökladány – Debrecen szakaszon, és Debrecenből Záhony fele.
- Emellett napi egy pár nemzetközi EuroCity-vonat is érinti Debrecent, Bécs, Munkács (Kijev), Ungvár, illetve Nagybánya irányába.

Az engedélyezett pályasebesség jelenleg 120 km/h, amely a biztosítóberendezés átépítését követően szakaszosan 160 km/h-ra nő. A vármegyét érintő távolsági forgalom túlnyomó részben itt zajlik, emellett jelentős a Debrecenbe irányuló elővárosi forgalom is, különösen a Püspökladány – Debrecen szakaszon. Az elmúlt években a Debrecen vonzáskörnyéki menetrendet kisebb léptékű folyamatos fejlesztések jellemezték. A kiszolgálás jelenleg FLIRT motorvonatokkal, mozdonyos szerelvényekkel, és InterCity, illetve a budapesti elővárosi forgalomból ismert, arculati felújításon átesett, de légkondicionálás nélküli elővárosi személykocsikkal történik.

2022-től a TOKAJ, majd 2023 őszétől a NYÍRSÉG InterCity vonatokon forgalomba álltak a bisztró szakasszal rendelkező új IC+ 1. osztályú kocsik, emellett minden TOKAJ és NYÍRSÉG InterCity vonatban közlekedik kerékpáros térrel és rokkantemelővel ellátott IC+ személykocsi.

**A jelenlegi menetrend jellemzői:**

A 2022/2023-as menetrendváltással a vonal menetrendje átalakult, melynek keretében a jelenleg kétóránként közlekedő budapesti sebesvonatokat óránként közlekedő Cívis InterRégió vonatok váltották fel, jórészt korszerű, alacsonypadlós motorvonatokkal. A tapasztalatok szerint a vonatok népszerűek, a vasúttársaság a lehetőségeihez mérten igyekszik nagyobb kapacitású szerelvényeket közlekedtetni a legforgalmasabb Cívis IR vonatokon.

101-es sz. Püspökladány – Biharkeresztes vasútvonal

A vonal átépítése és villamosítása befejeződött, melynek eredményeként Biharkeresztesig biztosított a 100 km/h-s közlekedés. A személyforgalom egy része csak a vármegyén belüli forgalom, a Sáp – Püspökladány szakasról az utasok átszállással jutnak el Debrecenbe. A belföldi vonatokon felül jelenleg 5 vonatpár közlekedik Nagyvárad és Püspökladány között, a Kolozsvár, illetve távolabb közlekedő vonatok a Nagyvárad – Kolozsvár szakasz átépítése miatt kerülő irányon, Debrecen – Nyírábrány érintésével közlekednek.

A Nagyvárad – Biharkeresztes szakasz romániai vonalszakaszán befejeződött a pályát érintő vágányzár. További fejlesztés van folyamatban a biztosítóberendezés és felsővezetéki hálózat kiépítése terén. Románia schengeni csatlakozásnak köszönhetően a határőrizeti tevékenység lebonyolításának időszükségletével csökken a menetidő a határátlépő vonatok esetében.

A jelenlegi menetrend jellemzői:

- Püspökladány – Biharkeresztes viszonylatú belföldi személyvonatok 60-120 percenként.
- Püspökladány – Nagyvárad személyvonatok napi 5 pár.

105-ös sz. Debrecen – Nyírábrány vasútvonal

2022-ben a vonalon számos karbantartás zajlott (alj- és síncsere, ágyazatpótlás, vágányszabályozás), amelynek eredményként a Debrecen – Vámspércs szakasz jórészt sebességkorlátozásoktól mentesen 80 km/h-s sebességgel járható, hegesztett pályán, míg a Vámspércs – Nyírábrány szakasz állapota rosszabb, az alkalmazható sebesség 40-60 km/h.



A személyforgalom túlnyomó részben elővárosi, kisebb részben Érmihályfalva – Szatmárnémeti felé nemzetközi utasokkal. A forgalom jórészt InterPici motorkocsikkal és mozdonyvontatású szerelvényekkel zajlik. A két pár nemzetközi, Budapest – Brassó vonatban (Corona, Hargita IC) IC-kocsik is közlekednek.

A jelenlegi menetrend jellemzői:

- 120 percenként Debrecen – Nyírábrány viszonylatú személyvonatok naponta (alapütem).
- 30 percenként Debrecen – Nyírábrány viszonylatú személyvonatok munkanap délután.
- 30 percenként Nyírábrány – Debrecen viszonylatú személyvonatok munkanap reggel.
- Érmihályfalva irányába 4 pár nemzetközi vonat közlekedik.

106-os sz. Debrecen – Nagykereki vasútvonal

Kormányzati tervek szerint a térségben zajló munkahelyteremtő beruházásoknak jobban megfelelő, új nyomvonalat kap a 106-os vasútvonal. A régi nyomvonal érintett pályaszakaszának elbontása, az új nyomvonal előkészítése és megépítése idejére Debrecen és Nagykereki között október 19-től szünetel a vonatforgalom: ekkortól a vonatok helyett itt pótlóbuszok szállítják az utasokat, a vonatoknál jellemzően kedvezőbb menetidőkkel.

108-as sz. Debrecen – Füzesabony vasútvonal

A Debrecen – Macs szakaszon történt, BMW-beruházáshoz kapcsolódóan fejlesztés zajlik. A vágányzári munkálatok várhatóan 2026.02.28-ig tartanak. A projekt végén a vonatok megengedett

sebessége 100 km/h-ra nő, illetve Debrecen és Balmazújváros között villamos üzemű közlekedésre lesz lehetőség.

A vonalon 416-os sorozatú orosz motorvonatok, mozdonyvontatású ingaszerelvények, Bz motorkocsik, és a Tisza-tó Expresszben nagyobb kerékpárszállító kapacitással rendelkező mozdonyos szerelvények közlekednek.

A jelenlegi (vágányzár nélküli) menetrend jellemzői:

- Kétóránként Füzesabony – Balmazújváros – Debrecen személyvonatok naponta.
- Reggel és délután munkanap csúcsidőben Debrecen – Balmazújváros – Hortobágy viszonylatú személyvonatok.
- 1 vonatpár Budapest – Tiszafüred közt (Tisza-tó sebesvonat) tavasztól őszig.

109-es sz. Debrecen – Tiszalök vasútvonal

Debrecen egyik legnagyobb lakosságszámú területet lefedő elővárosi vasútvonala, közepes forgalommal, jórészt távolsági közlekedéshez csatlakozó szereppel. A vonal utasainak egy része az érintett nagyobb települések között (Tiszavasvári, Hajdúnánás, Hajdúböszörmény) utazik, egy részük Debrecenbe igyekszik, míg egy részük távolsági vonattal folytatja útját. Nagyobb utasforgalom pénteki és vasárnapi napokon tapasztalható. Az érvényben lévő sebességkorlátozások megszüntetésére és a visszatérő hibahelyek problémáinak megoldásához pénzügyi források szükségesek, saját hatáskörben történő teljes megszüntetés nem lehetséges, 2025-ben 1,3 km lassújel lett megszüntetve.

A vonatközlekedés jellemzően Bz és InterPici motorkocsikkal történik.

A jelenlegi menetrend jellemzői:

- Kétóránként Debrecen – Tiszalök személyvonatok naponta.
- Reggeli időszakban órás ütemű vonatközlekedés van, megfelelő csatlakozásokkal Budapest fele.

A reggeli időszak menetrendje a 2023/2024-es menetrend 3-as sz. (ősz) módosításával átalakítása került annak érdekében, hogy a 8 órára Debrecenbe áramló diákforgalom kiszolgálása kedvezőbb legyen, aminek eredményeként többen utaznak vonattal Debrecenbe. A lakosság utazási igényeinek kielégítése érdekében a 2025/26 évi menetrendben tovább bővül a reggeli órákban Debrecenbe érkező vonatok kínálata.



110-es sz. Debrecen – Mátészalka vasútvonal

A vasútvonal hálózati szempontból nagy jelentőséggel bír, jelentős forgalmat bonyolít le Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye keleti részén fekvő térségi központok és Debrecen között teremtvé összeköttetést.

A korábban tervezett felújítás elmaradt, így a pálya műszaki állapot korának megfelelően fokozottan avult; jellemzőek a sínvég letörések, növelve a forgalombiztonság kockázatát. A MÁV Zrt. a rendelkezésre álló fenntartási költségkeret terhére az elmúlt években többször végzett vágányzárral járó beavatkozást, amelynek eredményeként a legkritikusabb állapotban lévő szakaszokon a sebességkorlátozással érintett vonalszakaszok hosszát sikerült csökkenteni.



A személyvonatok jellemzően mozdonyvontatással, arculati felújításon átesett, de légkondicionálás nélküli elővárosi személykocsikkal közlekednek, míg a kevésbé forgalmas időszakokban orosz motorkocsik, InterPici és klasszikus Bz motorvonatok is szolgálatot teljesítenek.

A jelenlegi menetrend jellemzői:

- Kétóránként Debrecen – Mátészalka személyvonatok naponta.
- Napi 1 pár InterCity Fehérgyarmat és Budapest között.
- Csúcsidőben betétvonatok közlekednek reggel Mátészalkáról Debrecenbe, délután Debrecenből Mátészalkára.
- Vasárnapi napokon Fehérgyarmat – Debrecen mentesítő vonat.

128-as sz. Püspökladány – Szeghalom – Gyula – Békéscsaba vonal

A vasútvonal Biharnagybajom – Püspökladány szakasza a vármegye területén vezet. Jórészt a Szeghalomba, Püspökladányba és Debrecenbe irányuló regionális forgalom dominál, de a Budapest fele irányuló távolsági forgalom is megjelenik, különösen pénteki és vasárnapi napokon. A vonal állapota romlik; a rendelkezésre álló források felhasználásával lokális karbantartási beavatkozások mellett is 60 km/h-ról 50 km/h-ra kellett csökkenteni a maximális sebességet Püspökladány és Szeghalom között jelentős szakaszon.

A jelenlegi menetrend jellemzői:

- Kétóránként Püspökladány – Szeghalom személyvonatok.
- Pénteki napokon a késő esti órákban további 1 pár személyvonat Püspökladányban InterCity csatlakozást biztosítva Budapest felől.

2.3. ÁLLOMÁSI INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSEK

A MÁV-csoport 10 pontos miniszteri vállalásának egyik kiemelt eleme az utas-WC-k állapotának és elérhetőségének jelentős fejlesztése. Célja, hogy minden utas számára tiszta, higiénikus és korszerű mellékhelyiségek álljanak rendelkezésre, legyen szó állomásokról vagy megállóhelyekről. Kiemelt feladat a rend és a tisztaság megőrzése, a hibákat és működési problémákat okozó események hatékony felszámolása és javítása. A modern anyagválasztás és korszerű berendezések kialakítása révén egyszerűbbé és biztonságosabbá tesszük a használatot. A projekt során kiemelten figyelünk az utasok visszajelzéseire, hogy szolgáltatásainkat folyamatosan javíthassuk és az utazás élményét magas szinten tartjuk. Hajdú-Bihar vármegyében jelenleg is folyamatban van a munkavégzés vagy előkészítés alatt áll minden érintett állomáson és megállóhelyen.

A fenti projekt mellett folyamatban van egy országos vasútállomás-felújítási projekt, amely Hajdú-Bihar vármegyét érintően 5 helyszínt tartalmaz. A felújítások célja az utasélmény, utaskomfort és utas elégedettség növelése az utasforgalmi területek felújításával, az esélyegyenlőségi követelmények kielégítésével, az épületek külső megjelenésének javításával.

Balmazújváros vasútállomáson (Debrecen – Füzesabony vasútvonal) a felvételi épület külső felújítása (homlokzat javítása, színezése, tetőfedés és bádogos szerkezetek cseréje, nyílászárók cseréje) zajlik. Emellett megújul az utasváró, az utas WC is, az épület körüli térburkolatot felújítjuk. A kivitelezés várható befejezése 2026.

Berettyóújfalu vasútállomáson (Püspökladány – Biharkeresztes vasútvonal) a felvételi épület külső felújítása (homlokzat javítása, színezése, tetőfedés és bádogos szerkezetek javítása, nyílászárók szükség szerinti cseréje) zajlik. Emellett megújul az utasváró, az utas WC is. A kivitelezés várható befejezése 2026.

Nyíradony vasútállomáson (Debrecen – Mátészalka vasútvonal) a felvételi épület homlokzatának felújítása, a nyílászárók cseréje zajlik. Emellett megújul az utasváró, az utas WC is, az épület körüli térburkolatot felújítjuk. A kivitelezés várható befejezése 2026.

Szerep vasútállomáson (Békéscsaba – Kötegyán – Vésztő – Püspökladány vasútvonal) utasbeálló és peronépítés történik. A munkavégzés várható befejezése 2026.

Sárrétudvari vasútállomáson (Békéscsaba – Kötegyán – Vésztő – Püspökladány vasútvonal) – a Magyar Falu Program keretében – új, kis alapterületű hűtött-fűtött regionális típusépület (zárt utasváró) kiépítése, valamint kerékpártároló és parkoló létrehozása fog megvalósulni. Jelenleg előkészítési szakaszban van a projekt, a munkavégzés várható befejezése 2026.

3. A VÁRMEGYE AUTÓBUSZOS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATA

3.1. KÖZFORGALMÚ AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS

Menetrend szerinti autóbusz-közlekedéssel a vármegyében valamennyi település (82 város, illetve község) el van látva. A települések közel 60%-ára (49 település) jelenleg csak autóbusszal lehet eljutni. Hajdú-Bihar vármegyéből az ország további hét vármegyéjébe lehet átszállás nélkül eljutni távolsági autóbuszjáratokon.

Hajdú-Bihar vármegyében 11 db országos és 92 db regionális autóbuszvonalon, 1 463 km-es vonalhálózaton, egy átlagos munkanapon 1 659 db járat végzi az utazási igények kiszolgálását.

2024-ean a vármegyét érintően 5 új autóbuszvonal került bevezetésre az utasok eljutási lehetőségeinek bővítése érdekében:

- 4426 Debrecen – Sáránd – Berettyóújfalu,
- 4570 Nyíregyháza – Újfehértó – Téglás – Debrecen, BMW Gyár,
- 4571 Nyírbátor – Nyírbogát – Nyíradony – Debrecen, BMW Gyár,
- 4572 Létavértes – Hosszúpályi – Mikepércs – Debrecen, BMW Gyár,
- 4573 Berettyószentmárton – Berettyóújfalu – Debrecen, BMW Gyár.

Hálózat átalakítás miatt megszüntetésre került vonalak:

- 4470 Vámspércs – Újléta,
- 4424 Létavértes – Bagamér – Vámspércs,
- 4502 Létavértes – Újléta – Vámspércs.

Helyi közforgalmú autóbusz-közlekedési tevékenységet Balmazújváros és Hajdúszoboszló települések közigazgatási határán belül végez a társaság az Önkormányzatokkal – Balmazújváros esetében 2025. december 31-ig, Hajdúszoboszló esetében 2026. december 31-ig – hatályban levő közszolgáltatási szerződések alapján. A társaság a helyi személyszállítást a két településen összesen

38,2 km hosszú vonalhálózaton, 7 autóbuszvonalon végzi. A helyi profilban 6 db autóbusz – 4 db szóló, 2 db midi – foglalkoztatása történik.

A személyszállítási feladat ellátásának alapvető feltétele, hogy a megfelelő darabszámú és műszaki állapotú autóbusz a feladatok maradéktalan elvégzéséhez folyamatosan rendelkezésre álljon. A társaság autójavító tevékenysége a saját járműpark napi karbantartási feladatain kívül a régió legnagyobb szervizhátterével és szakembereivel áll a vevők, azaz a térség tehergépjármű- és autóbusz-tulajdonosainak rendelkezésére. A tevékenység végzéséhez szükséges beszerzett anyagok, alkatrészek köre sokrétű, közel 15 000 féle. A nagyszámú anyagféleség optimális mennyiségének, minőségének, összetételének biztosítása az egész országra kiterjedő minősített beszállítói hálózattal történik. Előzetes gépjármű fenntartói vizsgabázist a debreceni és berettyóújfalui telephelyén működtet a társaság.

3.2. NAGYFOGLALKOZTATÓK KISZOLGÁLÁSA (BMW)

A MÁV-VOLÁN-csoport aktívan részt vesz a debreceni Észak-nyugati Gazdasági Övezetben letelepült cégek, valamint az ott dolgozó munkavállalók kiszolgálásában. Az Észak-nyugati Gazdasági Övezet, s benne a BMW-gyár közforgalmú közlekedéssel történő kiszolgálásának célja, hogy a társaság segítse és megkönnyítse a dolgozók munkába járását.

Az elmúlt időszakban rendszeres egyeztetések történtek az érintett szervezetek képviselőinek részvételével a Debrecen környéki ipari létesítmények közösségi közlekedéssel történő kiszolgálásának biztosítása, a meglévő szolgáltatások folyamatos fejlesztése érdekében.

2024. szeptemberétől a Debrecen mellett megépült BMW gyár autóbuszos kiszolgálása érdekében a társaság menetrend szerinti helyközi autóbuszjáratokat közlekedtet a térség egyes települései és a BMW gyár között a dolgozók szállítása céljából. Az autóbuszok útvonalának kialakítása során elsődleges szempont volt az eljutási idő minimalizálása, melynek érdekében az érintett autóbuszok többsége az autópályák és a várost elkerülő utak igénybevételével közlekednek. Az elmúlt időszakban a termelés bővülésének következtében az autóbusszal közvetlenül kiszolgált települések köre bővült, egyes relációban az utasforgalom nagyságához igazodva több autóbusz is közlekedik egyidőben. Jelenleg 6 vonalon 7 autóbusszal történik a gyár kiszolgálása a műszakrendhez igazodóan.

AUTÓBUSZOS KISZOLGÁLÁS (HELYKÖZI VISZONYLATOKON)

2024. szeptember elején a társaság négy új vonalon indított buszjáratokat az ipari parkhoz, valamint a közeli vasúti megállóhely révén biztosítja a gyors eljutási lehetőséget. Ez a Magyarországon úttörő, többoldalú együttműködés főként annak köszönhető, hogy az ipari parkba betelepülő BMW a gyár építéskor – nagyvállalati szinten egyedülálló módon – vasúti és közúti személyszállítási infrastruktúra kiépítésére is gondolt.

Jelenleg 6 helyközi autóbuszvonallal szolgálja ki a társaság az Észak-nyugati Gazdasági Övezetet, és biztosít eljutást új munkahelyükre a térségben élő munkavállalóknak. A hat vonal mintegy húsz – vasúttal többnyire nem elérhető – települést kapcsol be az ipari park életébe. Az autóbuszok menetrendje úgy került kialakításra, hogy reggel a gyárhoz a 5:20-5:30 közötti időszámban érkeznek, illetve délután 15:20-15:30 közötti időszámban indulnak vissza a járatok.



A 4570-es számú járat a nyíregyházi autóbusz-állomásról indul, és Újfehértón, Tégláson, Hajdúhadházon át közlekedik az új célállomásra.

A 4571-es járat kiindulópontja a nyírbátori vasútállomás, majd Nyírbogáton, Nyírmihálydin, Nyíradonyon és Hajdúsámsonon keresztül halad.

A 4572-es járat a létavértesi, a hosszúpályi és a mikepércsi dolgozókat szállítja az ipari parkba.

A 4573-as járat Sárrétudvari-Nagyrábé-Bihartorda–Berettyóújfalu–Derecske–Debrecen, BMW gyár viszonylaton szállítja a dolgozókat.

A 4574-es járat Hajdúnánás-Hajdúböszörmény-Debrecen útvonalon közlekedik a gyárhoz.

A 4452 Debrecen-Balmazújváros vonalon közlekedő járatok közül egy-egy járat a gyár érintésével közlekedik.

A hat autóbusz-vonalat korszerű járművekkel szolgálja ki a társaság. A csak munkanapokon közlekedő járatok összesített utasszáma 2025 szeptember hónapban 7.832 utas volt.

A dolgozói járatok megszervezését és elindulását nagyban elősegítette, hogy a beruházás során az ipari park közúthálózatának kiépítésekor négyállásos autóbuszmegálló, a gyár területén pedig további négy autóbuszmegálló is létesült. A gazdasági övezet és a munkavállalók kiszolgálásában résztvevő autóbuszok száma a jövőben változhat.

VASÚTI KISZOLGÁLÁS

A MÁV-START a Macs Ipari Park megállóhely vasúti kiszolgálását szeptembertől az alábbi irányokból biztosítja: Debrecen és Füzesabony–Balmazújváros felől közvetlenül (108 sz.), Karcag–Püspökladány–Kaba irányából debreceni átszállással, Debrecenből reggel óránként induló vonatokkal, szeptember másodikától pedig munkanapokon Debrecen keleti agglomerációjából Nyírábrányból is indít személyvonatot az ipari parkba. A délutáni hazajutásokat szintén óránkénti személyvonatokkal segíti a vasúttársaság.

FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK

A gyár termelésének bővülése miatt az elkövetkezendő években várhatóan megnövekvő dolgozói létszám szállításának biztosítása érdekében a jelenlegi útvonalak korrekciója, illetve bővítése lehet szükséges.

Az utazási igények kiszolgálása érdekében az egy településen belüli megállások¹, illetve az érintett települések száma a későbbiekben szintén bővíthető, továbbá az egy útvonalon egyidőben megjelenő utasforgalom számának növekedésével többlet autóbuszok beállítása válhat szükségessé. A rásegítő autóbuszok közlekedtetése a településenkénti létszámadatok figyelembevételével egy-egy részzakaszon valósulhat meg, melyhez kapcsolódóan a vonal végén, a gyártól távolabb elhelyezkedő települések kiszolgálását ún. zónázó járatok biztosítanák a gyárhoz való eljutás időszükségletének minimalizálása érdekében.

¹ A BMW kérésére a 2024. november elsején életbelépett menetrend az induláshoz képest újabb megállókat is tartalmaz már.

A jövő év elején tervezett kétműszakos munkarend bevezetésével az autóbuszjáratok indulási idejének korrekciója is szükségessé válik, mely során az autóbuszok indulási és érkezési ideje a műszak kezdés és végzés időpontjához hozzáigazításra kerülne.

A közösségi közlekedésben rejlő további potenciál kiaknázására a helyi és helyközi közlekedési szolgáltatások közötti díjszabási átjárhatóság megteremtése kiemelten fontos, amelyben az Önkormányzat és az ÉKM közötti egyeztetés megkezdése az első fontos lépés.

A megvalósult infrastruktúra-fejlesztés hasznainak maximalizálása, közösségi közlekedési hálózatba, továbbá városszövetbe integrálása érdekében nagyon fontos lenne az új, Köntöskert megállóhely megvalósítása a Kishatár utcai útátjárónál, mellyel az új megállóhely a Debrecen városon belüli (DKV) autóbusz hálózat, a BMW gyár kiszolgálásában résztvevő autóbuszvonalak, és a Debrecenbe észak-kelet felől befutó egyéb regionális vonalak kedvező és célszerű kapcsolódási pontja tudna lenni. A Kishatár utcai útátjáró térségében számos kereskedelmi létesítmény és munkahely is található, több helyi és helyközi autóbusz megállóhelye is van a közelben, így egy nyugati városkapu szerepű kisméretű intermodális utasátadó pont alakítható ki vasúti megálló építésével.

A gyári kiszolgálás jellemzője, hogy a műszakváltáskor, és az irodai dolgozók munkaidejének kezdetén és végén tömeges utasforgalom jelenik meg a közlekedésben. Ezek kiszolgálására leginkább a vasúti alapütemben közlekedő vonatok mellett olyan betétvonatok alkalmasak, amelyek a 108-as sz. vonal csak egy kisebb részzakaszán közlekednek, így kevesebb kötöttséggel rendelkeznek és 2026. májustól villamos vontatójárművekkel is közlekedhetnek.

A teljes, Debrecen – Balmazújváros viszonylat fejlesztését követően 100 km/h-s sebességgel, részben villamos üzemmel lesz lehetséges a vonatközlekedés. A fent felsorolt befolyásoló tényezők mellett Balmazújváros és Debrecen között előzetes számítás szerint 18-19, míg egy megállással 20 perces menetidő lesz elérhető, ami a térségi közösségi közlekedés munkamegosztásának újragondolására is széles teret fog adni.

A BMW gyári kiszolgálás a műszakrend miatt jelentős kötöttség, illetve a gyártással kapcsolatos esetleges műszakmódosításokhoz a Debrecen – Füzesabony vasútvonal teljes menetrendjének módosítási lehetőségei kötöttek, így a műszakos kiszolgáláshoz a Debrecen – Balmazújváros között közlekedtetni tervezett betétjáratok igénybevétele javasolt, amelyek menetrendjében rugalmasabban lehet változásokat eszközölni.

Menetrendi lehetőségek Karcag, Püspökladány, Kaba irányából

- A 6130-as sz. vonat 5 perccel korábbi közlekedtetése esetén közös peronos csatlakozás biztosítható Ebesen a Hajdúszovát felől a BMW gyárhoz közlekedő autóbusszal.
- Délután, Ebes vasútállomáson a 6083-as sz. Budapest fele közlekedő Cívis InterRégió vonatra csatlakozás biztosítható a BMW gyár felől érkező autóbustól.

Menetrendi lehetőségek Debrecen irányból

Rövidtávon, a 2024. szeptemberi indulásra Macs Ipari Park mh közvetlen vasúti kiszolgálása Nyírábrány, Vámospércs felől alakítható ki, részben városon belüli szereppel, Debrecen állomás, és Debrecen-Szabadságtelep mh. érintésével:

- Amennyiben a nyírábrányi irány közvetlen vasúti kiszolgálását mindkét irányban biztosítani kell, úgy munkanapokon új Nyírábrányból 5:24, Vámospércsről 5:44 indulással Debrecen (–

Macs) személyvonat közlekedne, összefűzve a 6:16-kor indítani tervezett Debrecen – Macs vonattal. Ebben az esetben a 6828-as sz. vonat után közlekedő szerelvényvonat a munkanapokat megelőző napokon lemondásra kerülne, amivel együtt számolva az éves teljesítményigény 3.175 vkm, többleteszköz beállítása nem szükséges.

- Ellenkező irányban a munkanapokon közlekedő 6613 és 6866 számú vonatok összevonásával és Balmazújváros – Debrecen közötti 8 perces módosításával biztosítható Macs Ipari Park megállóhelyről 16:15 perces indulással vonat.

Menetrendi lehetőségek Balmazújváros irányból

- A hétfőtől szombatig közlekedő 6629-es sz. Tiszafüred – Debrecen viszonylatú személyvonat 6:08 perckor érkezik Macs Ipari Park megállóba. A vonat 4:31-kor indul Tiszafüredről, és a menetrendszerkezeti sajátosságok miatt Hortobágyon és Balmazújvároson hosszabb tartózkodása van. A szeptembertől tervezett menetrend-módosítások után a balmazújvárosi 12 perces tartózkodás 1 percre rövidülne.
- A hétfőtől péntekig közlekedő 6636-os sz. Debrecen – Balmazújváros – Hortobágy viszonylatú vonat 16:46-kor indul Macs Ipari Park megállóhelyről.

Vágányzári munkák a Debrecen – Balmazújváros – Füzesabony vasútvonalon

- 2025. március 17-től december 13-ig kilenc hónapos folyamatos vágányzárban átépül a Macs – Balmazújváros vonalszakasz és Balmazújváros állomás.
- Debrecen állomás Külső-fatér nevű területén három vágányos fogadó-indító vágánycsoport épül a 100-as vonalról a 108 vonalra közlekedő tehervonatok irányváltásához.

A Debrecen – Macs Ipari Park vonalrészén további, nagy zavartatással járó vágányzár már nem lesz, ugyanakkor a 2025. évre tervezett Macs – Balmazújváros közötti vágányzár miatt Macs Ipari Park mh. – Balmazújváros (– Hortobágy) között fognak vonatpótló autóbuszok közlekedni, Macs Ipari Park megállóhelyig a személyvonati közlekedés várhatóan kisebb zavartatások mellett lehetséges lesz.

3.3. AUTÓBUSZOS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁSOK

A társaság által ellátott 2024. évi autóbuszos helyközi közlekedési közszolgáltatási teljesítmény a 2023. évihez képest 0,5%-os mértékben csökkent a Borsod-Abaúj-Zemplén, Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyéket magába foglaló Észak-magyarországi Közlekedési Régióban. A társaság a 2024. éves helyközi menetrendjében meghatározott járatainak 99,7%-át teljesítette, a késésektől mentes járatok aránya pedig 98,9% volt.

A 2024. év során az észak-magyarországi régióban végrehajtott jelentősebb menetrendi átszervezések is hatással voltak a teljesítményadatokra

A teljesítményváltozást befolyásolta a 2023. évben végrehajtott menetrend módosítások áthúzódo hatása mellett a 2023. és 2024. évi menetrendi naptári napok eltérő száma is. A bázisévhez viszonyítva az iskolai előadási munkanapok darabszámában jelentős mértékű növekedés volt tapasztalható, amelynek elsődleges oka, hogy a Belügyminisztérium rendelete alapján a 2023/2024 éves tanév – az előző tanévhez képest – 1 héttel, 2024. június 22-ig meghosszabbításra került.

Az előzőekben leírtakból is jól kivehető, hogy a menetrendi naptári napok évenkénti eltérő darabszámából adódó naptárhatás önmagában jelentős hatást gyakorol a kilométer teljesítményekre, melynek következtében a két év közötti eltérés nagysága akár az 1%-ot is elérheti.

A társaság 2024. évben következetesen hajtotta végre azokat az intézkedéseket, melynek fő elemei a menetrend optimalizálása, a finanszírozási költségek csökkentése, a tartalék autóbusz állomány csökkentése, telephely racionalizálási program, valamint a menedzsment költségek csökkentésével munkaerőmegtartási intézkedések kerültek megvalósításra költségsemleges módon. Az így végrehajtott intézkedések beépültek a társaság gazdálkodásába, hosszú távon csökkentve a finanszírozási igényt, valamint növelve az eredményességet.

Az utazási igények alakulása a vármegye helyközi közlekedésében

A vármegyei helyközi utazási igények alakulása és megoszlása – figyelembe véve az idevonatkozó forgalmi felmérések, tanulmányok elemzéseit – az alábbiak szerint összegezhető:

- A vármegye helyközi menetrend szerinti autóbuszjáratait a társaság végzi.
- A vármegyében 10 járás található, a debreceni járással határos területen jellemzően megjelenik a vármegyeszékhely kiemelt jelentősége, vonzása.
- Megállapítható, hogy a helyváltoztatások jelentős részét a járásokon belüli, illetve a járási központokból vármegyeszékhelyre irányuló utazások teszik ki. Az autóbuszvonalak utasforgalmának elemzéséből kitűnik, hogy az utazási igények a csúcsidőben közlekedő járatokra koncentrálnak.
- A hosszabb távolságú országos, illetve regionális besorolású vonalakon a társaság szintén üzemeltet járatokat. A hosszabb távolságú vonalakon végzett utazásiigény- felmérés alapján megállapítható, hogy azok vármegyehatáron belüli szerepe is jelentős.

A menetrend szerinti helyközi – országos és regionális – közlekedéssel szemben megfogalmazódó elvárásokat alapvetően a vármegye gazdasági életéből fakadó hivatásforgalmi és diákutazásokból származó igények határozzák meg. Befolyásolják még a regionális kapcsolatok, a járási és egyéb vonzáskörzeti központok szerepe, a kereskedelmi, szolgáltatási és kulturális funkciók területi elhelyezkedése, fejlettsége és elérhetősége. A hivatásforgalmi igény a legjelentősebb, rendszeresen jelentkező és jól tervezhető. Ide tartoznak a munkahelyüket, illetve iskolájukat a menetrend szerinti járatokkal, a közösségi közlekedés igénybevételével megközelítők.

A 2024. év folyamán végrehajtott intézkedések előkészítésénél a személyszállítási bevételek növelése, a költségek lehetőség szerinti csökkentése, valamint a menetrendi irányelveknek való megfelelés volt a cél.

- Prioritást élvezett a meglévő vasúti menetrend, valamint bővültek azok a járatok, amely a vonatokhoz történő csatlakozást biztosították.
- A társaság figyelembe vette az utazóközönség valós mobilitási igényeit, ennek megfelelően javult a csúcsidei kínálat. A lehetőségekhez mérten a társaság csökkentette a menetrendi módosítások számát, hogy az autóbusz menetrend kiszámítható és áttekinthető legyen.

- Soron kívüli intézkedések bevezetésével a társaság tovább javította a hivatásforgalmi eljutási lehetőségeket, oktatási intézmények, nagyüzemek, közintézmények elérése érdekében.
- A társaság a közlekedéspolitikai irányelveknek megfelelően – indokoltság esetén – várakozási idő beiktatásával tette biztonságosabbá az eljutási lehetőségeket.
- Intézkedés történt a keletkezett, rendszeresen tapasztalható zsúfoltságok megszüntetésére vonatkozóan, járatok forgalomba helyezésével, autóbuszok típusmódosításával.
- A Klebelsberg Központ tankerületi képviselőinek tájékoztatása alapján forgalomszervezési intézkedéseket hajtott végre a társaság a zökkenőmentes tanévkezdés biztosítása érdekében.
- 2024. évben több esetben érkezett megkeresés a társasághoz a vasúti menetrendek pályakarbantartási okok miatti ideiglenes változtatási, csatlakozások felülvizsgálata tárgyában. A vasúti menetrend időszakos változásainak lekövetése az autóbusz menetrendek korrekcióival, többlet várakozások elrendelésével, vágányzári menetrendi hirdetmények kiadásával történt meg.
- A 2024. év folyamán hosszabb-rövidebb időszakokban és több alkalommal, a társaság szolgáltatási területét érintő – jellemzően a 106 Debrecen-Nagykerek és a 108 Debrecen-Füzesabony – vasútvonalak esetében végzett pálya-karbantartási munkálatok miatt a vonatok helyett vonatpótló autóbuszokat közlekedtetett a társaság. A vonattól eltérő menetrend szerint közlekedő autóbuszokhoz történő csatlakozások biztosítása érdekében több menetrend szerinti járat menetrendje módosult.

Összességében elmondható, hogy a közszolgáltatási kötelezettségekből eredő feladatok megbízható és hatékony teljesítése, továbbá az összhang fenntartása az utazási igények és a kibocsátott férőhely-kapacitás között – az utasforgalom, a bevételi és teljesítményadatok folyamatos vizsgálatán túlmenően –, csak a jogszabályi előírások betartásával, a Közlekedéstudományi Intézet Északkelet-magyarországi Közlekedésszervező Iroda közreműködésével, illetve a megrendelő szakminisztérium – közlekedésért felelős miniszter – jóváhagyásával valósult meg.

Alágazatok közötti együttműködés

Hajdú-Bihar vármegyében a társaság 2024. évben 10 településen biztosított átszállási, csatlakozási lehetőséget a kötöttpályás eljutási lehetőségekhez (MÁV-START Zrt.).

A társaság egyrészről a kiemelt csatlakozásokat a menetrendjében közzéteszi, másrészről olyan intermodális csomópontok kialakítására törekszik, ahol a közlekedési alágazatok közötti átszállás biztosítása a magas járatgyakoriság miatt könnyen megvalósítható.

Mindezek alapján az alacsonyabb járatgyakoriságú vonalakon az egyes csatlakozásokat a pontos időpontok feltüntetésével a társaság meghirdeti, a menetrendek elkészítésénél mind a rá-, mind az elhordó forgalom átszállási idejét, a területi, valamint a közlekedési partner forgalom-lebonyolítási sajátosságait figyelembe véve alakítja ki. A meghirdetett csatlakozásoknál az autóbusz – a csatlakozást adó járat késése esetén – az indulási időpontot követően maximum a várakozási idők jegyzékében meghatározott ideig tud várakozni, a következő járatok menetrendjének betarthatósága érdekében.

A vasúti csatlakozások javítása érdekében több területet érintően került sor menetrendi beavatkozásra a 2024-ben végrehajtott vasúti menetrendi módosításokhoz kapcsolódóan. Rendszeres vasúti csatlakozások kerültek kialakításra többek között Vámspércsen.

Értékesítést érintő fejlesztések

A jogelőd VOLÁNBUSZ Zrt. 2020-ban együttműködést alakított ki a Nemzeti Mobilfizetési Zrt.-vel, melynek keretében több ütemben bevezette a helyi és helyközi közösségi közlekedésében a Közlekedési Mobiljegy elfogadását, mely a Nemzeti Mobilfizetési Zrt. és partnerei (OTP by Simple, Voxpay, K&H, Yettel) applikációiban vásárolható meg. A társaság ezzel az addig meglévő



elektronikus csatornák mellett további újabb digitális jegy- és bérletvásárlási lehetőséget biztosított az utasoknak, a menetjegyekre és távolsági kiegészítő jegyekre 5%-os csatorna kedvezmény nyújtásával. Az autóbuszokon QR kódot tartalmazó matricák kerültek elhelyezésre, melyekkel biztosítható az applikációkban megvásárolt díjtermékek ellenőrzése. Ennek keretében az utasnak a telefonján található applikációból le kell olvasnia az autóbuszra elhelyezett QR kódot, amelyben érvényes díjtermék megléte esetén egy animált ábra jelenik meg, ezzel ellenőrizhető a menetjegy, vagy bérlet érvényessége.

Tovább bővült a mobiljegy vásárlását lehetővé tevő applikációk száma és a megvásárolható díjtermékek köre. A helyközi közösségi közlekedésben 2024. március 1-től bevezetett új tarifa rendszer rendelkezéseinek megfelelően a helyközi övezetes bérletek, valamint 2024. augusztus 8-tól a helyközi övezetes menetjegyek értékesítése megszüntetésre került az applikációkban. A Nemzeti Mobilfizetési Zrt. applikációiban a továbbiakban helyi bérletek és menetjegyek megvásárlása volt lehetséges a Volánbusz Zrt. megbízásából, a helyközi termékek ugyanakkor a MÁV-Appból teljeskörűen elérhetővé váltak.

2023. május 1-jei érvényességi kezdettel új, ország- és vármegyebérlet típusú díjtermékek bevezetését rendelte el az ellátásért felelős, melynek értékesítését a jogelőd VOLÁNBUSZ Zrt. a pénztárakban 2023. április 28-tól, a fedélzeti OBU eszközökből május 1-jétől kezdte meg teljesárú és kedvezményes formában. Az új bérletek a korábbiaknál is egyszerűbb megoldást kínálnak, hiszen a napi ingázáshoz és a hétvégi kirándulásokhoz mostantól



elegendő egyetlen közös (busz+vonat) bérletet váltani. Az új vármegyebérlettel a vármegye határain belül, az országbérlettel pedig az egész országban utazhatnak az utasok a helyközi buszokon és egyes vonatokon. Az autóbuszra való felszálláskor az autóbuszra található validátor készüléken be kell olvasatni a bérleten látható kódot.



2024. március 1-től a korábban létező kilométer alapú bérlettipusok megszűntek, a vármegye- és az országbérletek maradtak csak, ezen bérlettipusok esetében csak kétféle tarifa van: a teljesárú és a 90%-os kedvezményt adó. Ez utóbbit a kedvezményre jogosultak, például azok a diákok vehetik igénybe, akik érvényes magyar nappali vagy esti tagozatra szóló diákigazolvánnyal rendelkeznek. Megmaradtak továbbá a viszonylati menetjegyek is.

Szintén 2024. március 1-től elérhető az ország- és vármegye bérletek napijegy változata is. Ezek a 24 órára szóló Vármegye24 és Magyarország24 nevű díjtermékek. Az egész országra érvényes Magyarország24 és a minden vármegyében elérhető Vármegye24 napijegy kedvezőbb árú utazást tesz lehetővé, ezen díjtermékekkel az autóbuszokon, vonatokon és HÉV-eken is lehet utazni. A Vármegye napijeggyel csak olyan vonatokon lehet utazni, amelyekre nem kell helyjegy.

A 2024. március 1-től bevezetésre kerülő új tarifarendszer legfontosabb változásai, hogy helyközi közlekedésben a 14 év alatti gyermekek és a fogyatékkal élők éppúgy díjmentesen utaznak, mint a nyugdíjasok vagy a nyugdíjszerű ellátásban részesülő, ellátottak utazási utalványával rendelkező utasok. Továbbá a 14

és 25 közötti fiatalok és a közalkalmazottak 50%-os

ÚJTARIFÁK



kedvezményrel korlátlan számban válhatnak menetjegyet.

Az új tarifarendszert követően értékesíthető díjtermékek:

- menetjegyek: teljesárú, 50 %-os kedvezményű, helyjegy és napijegy,
- bérletek: teljesárú vagy 90%-os kedvezményű.

Az ország és vármegye bérletek a MÁV applikáció mellett elérhetővé váltak a Nemzeti Mobilfizetési Zrt. applikációiban is 2025. április 1-jétől.

2024. augusztus 5-től megszűnt az egyes országos járatok esetében kötelezően megváltandó távolsági kiegészítő jegy a Volánbusz-járatokon, ezzel egyidejűleg új, fakultatív helyfoglalási rendszer került bevezetésre. A helyjegy a pénztárakban és automatákban egységesen 300 Ft-ba kerül, függetlenül az utazás távolságától, az utas életkorától, valamint attól, hogy mivel utazik (jeggyel, bérlettel, napijeggyel, igazolvánnyal, igazolással). Az online vásárolt helyjegy ára 5% kedvezményt tartalmaz, így csak 285 Ft-ba kerül. Hajdú-Bihar vármegyéjét érintően nem került bevonásra egy vonal sem a helyfoglalásba, viszont más vármegyéjét érintően a helyfoglalásba bevont járatokra a helyjegyet a Hajdú-Bihar vármegyei pénztárakban is meg lehet váltani.

2024. júliusában került bevezetésre az EMMA (Egységes Menetrend Magyarország) néven induló rendszer, mely az első olyan, integrált utazástervező platform Magyarországon, amellyel a MÁV-START, a GYSEV, a MÁV-HÉV és a VOLÁNBUSZ helyközi járatai mellett az egyes helyi járatok menetrendi és valós idejű, forgalmi adatai is elérhetővé válnak.





Az autóbuszok fedélzetére 2024. november hónap közepéig megvalósult a bankkártyás terminálok kihelyezése, a járművezetőnél vásárolt díjtermékek ettől kezdve készpénz mellett bankkártyával is fizethetővé váltak.

Utazási kedvezmények körének bővítése

Az ellátásért felelős jóváhagyásával korábbi évekhez hasonlóan a társaság ingyenes utazási lehetőséget biztosított a Tanítsunk Magyarországot programban részt vevő mentorok és mentoráltak, valamint a kísérő tanárok számára 2024. szeptember 1. és 2024. december 31. között, így Hajdú-Bihar vármegye területén is



Új vásárlási csatornák az utasok számára

A jogelőd Volánbusz Zrt. 2024-ben a jogelőd MÁV-START Zrt. közreműködésével nagyarányú automata telepítési programba kezdett, melynek keretében 2025-re tervezett automata elhelyezése Debrecen autóbusz-állomáson. Az eszköz helyközi autóbuszos és vasúti díjtermékek értékesítésére is képes.

3.4. AUTÓBUSZOS MENETREND

A társaság elkötelezett abban, hogy utasai számára komplex, az utazási igényeket minél jobban lefedő szolgáltatásokat nyújtson a forgalomellátás területén és fejlesztéseivel szolgáltatási színvonalát folyamatosan javítsa.

A közszolgáltatási feladatok minőségének és hatékonyságának javítása érdekében a társaság a 2024. év folyamán Hajdú-Bihar vármegyét érintően összesen 7 db szolgáltatásfejlesztési, menetrend módosítási felterjesztést kezdeményezett, illetve valósított meg. A menetrend módosításokat elsősorban az utazási igények változása, megrendelői, önkormányzati, valamint lakossági kérések teljesítése, valamint költséghatékony forgalomszervezési intézkedések végrehajtása indokolta.

A regionális és elővárosi autóbuszvonalaknál tervezett szűkítő vagy bővítő jellegű menetrend módosításokat a társaság az előírtaknak megfelelően előzetesen egyeztetette az érintett önkormányzatokkal, a hatáselemzéseket pedig az illetékes minisztérium és a KTI Közszolgáltatási Igazgatóságának korábban megküldött iránymutatása alapján készítette el és terjesztette fel.

A megrendelői jóváhagyásban foglaltak alapján az új menetrendet a társaság - a lehetőségekhez mérten - a 15 napos meghirdetési határidő betartásával meghirdette.

Amennyiben az utasok részéről a módosításokkal kapcsolatban visszajelzés érkezett, azt a társaság kivizsgálta, egyeztetette a KTI területileg illetékes szakértő munkatársaival és amennyiben indokolt volt, a szükséges intézkedéseket végrehajtotta.

A 2024. december 15-től életbe lépő 2024/2025. évi vasúti és autóbusz menetrendeket érintő járási menetrendi egyeztetéseket 2024. április 15-26. közötti időszakban kizárólag elektronikus úton bonyolította le a KTI Közzolgáltatási Igazgatósága. Az érintett önkormányzatok, kormány-, illetve járási hivatalok, tankerületek és szakképzési centrumok részéről országosan mintegy 940 db észrevételt, javaslatot fogalmaztak meg a társaság közzolgáltatási tevékenységével kapcsolatosan.

A KTI által összesített és 2024. május hónapban megküldött javaslatok országos szintű feldolgozása, az elkészült szolgáltatói válaszok megküldése a nyár folyamán történt meg.

A járási egyeztetések felvetéseire kialakított teljes körű szolgáltatói állásfoglalások alapján a menetrendi kérdéseket a KTI területileg illetékes munkatársaival a társaság egyeztette, ezek alapján a javaslatok, észrevételek egy részét 2024. év második felében végrehajtotta.

Hajdú-Bihar vármegyét érintően összesen 56 db különböző észrevétel került feldolgozásra 2024. évben.

A vármegye területére vonatkozóan a 2024. évben végrehajtott menetrend módosítások magában foglalták mind az egy-egy járatot érintő kisebb menetrend módosításokat, mind a vonali, vonalcsoporti átszervezéseket, a csatlakozásokat, átszállási lehetőségeket javító, illetve hatékonyságjavító intézkedéseket, az alábbiak szerint.

A 2023/2024. évi helyközi közzolgáltatási autóbusz-közlekedési menetrendi felhívásnak megfelelően az alábbi (legfontosabb) módosítások kerültek előkészítésre, illetve megvalósításra 2024-ben a vármegyét érintően:

- A társaság 2024. április 7-től Debrecen térségében több, a hivatásforgalmi eljutási lehetőségeket, illetve a menetrendszerűséget javító kisebb menetrend módosítást vezetett be. A menetrendi átalakítás éves szinten 4 ezer kilométer teljesítménynövekedéssel járt, változatlan forgalmi járműigény mellett.
 - A társaság 2024. június 22-től néhány kisebb, a tanszünetes időszakban meglévő hivatásforgalmi eljutási lehetőségeket, illetve a menetrendszerűséget javító menetrend módosítást vezetett be. A menetrendi átalakítás éves szinten 1,2 ezer kilométer teljesítménynövekedéssel járt, változatlan forgalmi járműigény mellett.
 - A társaság 2024. augusztus 17-től a régió teljes területét érintően jelentősebb menetrendi átalakításokat, járatmegszüntetéseket, illetve összevonásokat hajtott végre a hatékonyabb üzemeltethetőség érdekében. A menetrendi átalakítások összességében éves szinten mintegy 136 ezer kilométer teljesítménycsökkenést eredményezett változatlan forgalmi járműigény mellett.
 - 2024. szeptember 1-jétől elsősorban a tanévkezdéssel összefüggő utazási igények, illetve a nyár folyamán beérkezett munkáltatói és lakossági észrevételek, továbbá a Közlekedéstudományi Intézet Személyszállítási Közzolgáltatási Igazgatósága által lebonyolított járási menetrendi egyeztetéseken felmerült egyes kérések alapján több, kisebb menetrend módosításra került sor a térségben. A menetrend módosítások összességében éves szinten mintegy 1,4 ezer kilométer teljesítménynövekedéssel jártak, változatlan forgalmi járműigény mellett.

- Szintén 2024. szeptember 1-től rendkívüli felterjesztés keretében került sor a Debrecen mellett megépült BMW Gyárban megkezdett próbaüzem által generált utazási igények kiszolgálására 4 új útvonalon. A menetrendi fejlesztés összességében éves szinten mintegy 160 ezer kilométer teljesítménynövekedéssel járt és 1 db forgalmi járműigény növekedést eredményezett.
- A társaság 2024. november 1-jétől a tanévkezdést követően felmerült igények kezelése miatt Debrecen térségében több, a hivatásforgalmi eljutási lehetőségeket, illetve a menetrendszerűséget javító menetrend módosítást vezetett be. A menetrendi korrekciók éves szinten 1 ezer kilométer teljesítménynövekedéssel jártak, változatlan forgalmi járműigény mellett.
- A társaság 2024. december 15-től a vármegyében több, a hivatásforgalmi eljutási lehetőségeket, illetve a menetrendszerűséget javító, illetve a hatékonyságot növelő menetrend módosítást vezetett be. Ezen túlmenően a módosuló vasúti menetrendhez történő igazodás miatt több vasútállomást érintő vonal esetében is jelentősebb menetrendi beavatkozásra került sor. Illetve az utasforgalmi igények nagyságához illeszkedve, a zsúfoltság csökkentése érdekében egyes, korábban beállított másodrendű járatok kerültek meghirdetésre a régió teljes területét érintően. A menetrendi átalakítások éves szinten 0,1 ezer km teljesítménynövekedést eredményeztek, változatlan forgalmi járműigény mellett.

A 2024. évben elvégzett menetrendi módosítások összességében mintegy 32 ezer kilométer teljesítmény és 1 db forgalmi járműigény növekedéssel jártak.

Hajdú-Bihar vármegyét érintően 2024-ben több területet érintően került sor olyan jellegű menetrendi beavatkozásra, fejlesztésre, mely a szolgáltatás minőségét hivatott javítani:

- A vasúti csatlakozások javítása érdekében több területet érintően került sor jelentősebb menetrendi beavatkozásra. Rendszeres vasúti csatlakozások kerültek kialakításra Vámospércsen.
- 2024. szeptember 2-től a Debrecen mellett megépült BMW gyár autóbuszos kiszolgálása érdekében a társaság 4 új autóbuszvonalon közlekedtet menetrend szerinti helyközi autóbuszjáratokat a térség egyes települései és a BMW gyár között a dolgozók szállítása céljából.

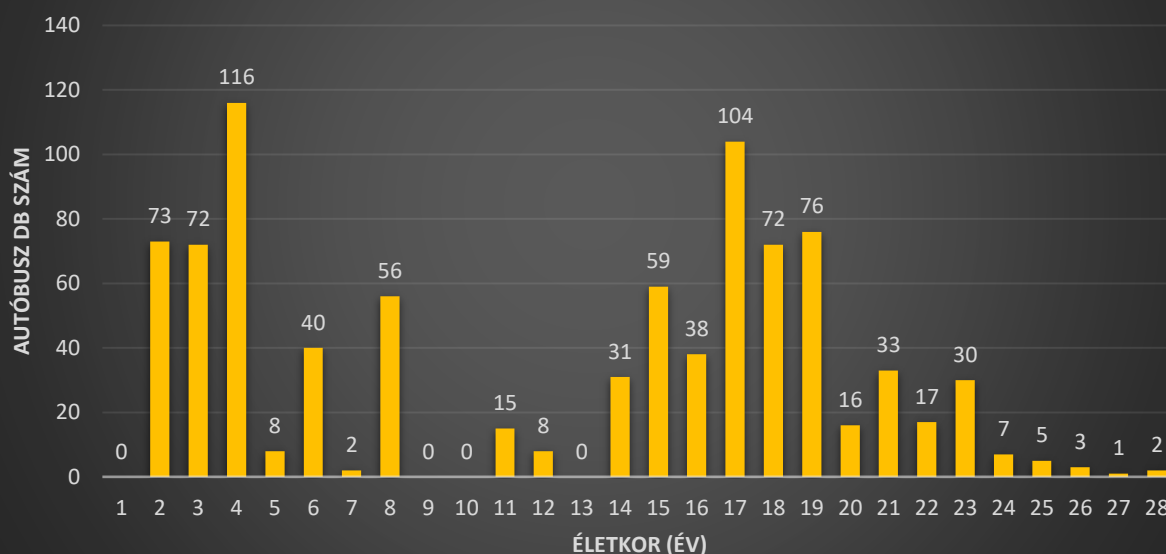
3.5. AUTÓBUSZ JÁRMŰÁLLOMÁNY A VÁRMEGYÉBEN

A VOLÁNBUSZ Zrt. az Észak-magyarországi Közlekedési Régióban 2024. évben a helyközi közszolgáltatási feladatát átlagosan 890 db saját üzemeltetésű autóbusszal látta el. A 2024. december 31-i záróállomány 884 db volt. A saját üzemeltetésű autóbuszok átlagos életkora az előző évi 10,68 évvel szemben 2024. december 31-én 11,58 év volt.

A VOLÁNBUSZ Zrt. Észak-magyarországi Közlekedési Régiója által üzemeltetett járműállomány kor szerinti összetétele 2024. december 31-én az alábbiak szerint alakult.



A társaság közszolgáltatási feladatot ellátó állományának kor szerinti összetétele 2024. december 31-én



A helyközi menetrend szerinti autóbusz állományadatok



Megnevezés	Midi		Szóló		Hosszított		Hosszú		Csuklós		Összesen	
	2023.	2024.	2023.	2024.	2023.	2024.	2023.	2024.	2023.	2024.	2023.	2024.
Átlagos statisztikai életkor ¹ (év)	12,81	14,32	11,27	12,16	10,7	11,76	2,09	3,09	8,49	9,22	10,68	11,58
Alvállalkozóval	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Átlagos műszaki életkor ^{1,2} (év)	12,81	-	11,27	12,08	10,7	11,76	2,09	3,09	8,33	8,84	10,64	11,47
Alvállalkozóval	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Átlagos éves állomány (db)	7	9	709	705	39	39	19	21	117	110	891	884
Alvállalkozóval	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Átlagos éves futásteljesítmény (km/év/db)	67 438	46764	68 239	70 225	74 166	72 018	61 556	68 462	52 941	64 040	66 402	69 254
Mozgáskorlátozottak számára alkalmas emelő berendezéssel ellátott (db)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Alacsonypadlós (db) ^{1*}	0	0	43	46	28	29	0	0	90	90	161	165
Alvállalkozóval	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Átlagos statikus férőhelyszám (fő)	68	59,22	87,88	88,17	90,95	91,1	111	111	135,09	135	94,37	94,37
Légkondicionáló berendezéssel ellátott (db) ¹	0	1	507	510	11	11	21	21	85	85	624	628
Alvállalkozóval	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Új beszerzés (db/év)	0	0	31	0	0	0	5	0	32	0	68	0
Használt beszerzés (db/év)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Használtan beszerzett autóbuszok átlagos statisztikai életkora (év)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Selejtezés (db/év) ³	0	0	41	10	0	0	0	0	15	2	56	12

¹ A záró napi állapotnak megfelelően.

² A műszaki életkor esetében a felújított járműveket 6 évvel alacsonyabb értékkel kell számolni, mint a statisztikai életkor.

³ A helyközi közlekedésben résztvevő, vagy alapfeladata szerint helyközi besorolású autóbuszok állományból kivonása, melyek selejtezési

folyamata a 2022. évben megkezdődött.

*Kizárólag az alacsonypadlós kialakítású autóbuszok, az alacsony belépésűek a bázisévben még feltüntetésre kerültek.

A közszolgáltatási feladatok ellátására 2025. évben összesen 1 db új ELECTROBUS 120.EL típusú elektromos autóbusz került beszerzésre (Hajdúszoboszló helyi közlekedés ellátására), míg a Miniszeri 10 pontos vállalással összefüggő új autóbusz beszerzések kapcsán felmerülő gépjármű áttelepítések következtében várhatóan az idősebb autóbuszokat fiatalabbak váltják a Régióban.

Hajdúszoboszlón a MÁV Személyszállítási Zrt. jogelődje, a VOLÁNBUSZ Zrt. – konzorciumban a töltő infrastruktúrát kiépítő és üzemeltető Mobiliti VOLÁNBUSZ Kft.-vel – támogatást nyert a HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. „HUMDA ZBP 2024/2” kódszámú „Környezetkímélő, kibocsátásmentes városi, elektromos meghajtású személyszállítási járművek beszerzése és a kapcsolódó publikus töltőinfrastruktúra kiépítése 25 ezer fő alatti városok részére” elnevezésű pályázatán, amelynek köszönhetően összesen 20 darab, ebből Hajdúszoboszlón 1 db tisztán elektromos meghajtású, Ikarus 120e típusú, kéttengelyes, szóló, alacsonypadlós, helyi kivitelű jármű állt forgalomba 2025. júniusában. A vármegyében a MÁV Személyszállítási Zrt. üzemeltetésében ez az első alternatív hajtású autóbusz.

Az autóbuszállomáson 1 db egykaros CCS-Type2 csatlakozóval ellátott INNC gyártmányú nagyteljesítményű (80 kW) töltőberendezés került kialakításra. Az autóbusz 2025. szeptember végéig 11.482 km-t tett meg és összesen 11.410 kWh energia került az autóbuszba betáplálásra, amely 0,99 kWh/km-es átlagfogyasztást jelent. A régi dízelbusz kiváltásával az autóbusz hozzávetőlegesen 10 tonna CO₂-től mentesítette a környezetet ez idáig.



Új autóbusz beszerzés: Electrobuss 120.EL autóbuss

Hajdú-Bihar vármegye autóbusz-állományát 273 db autóbusz alkotja, melyeknek gyártók szerinti megoszlását az alábbi diagram szemlélteti:



Autóbuszállomány gyártók szerinti megoszlása a vármegyében

3.6. AUTÓBUSZOS INFRASTRUKTÚRA

A társaság Hajdú-Bihar vármegyében 1 463 km-es vonalhálózaton közlekedtetni autóbuszjáratait, mely vonalhálózat a vármegye területén elhelyezkedő állami és önkormányzati tulajdonban lévő közúthálózat igénybevételével alakult ki.

A társaság autóbuszjáratok az alábbi 3 db autóbusz-állomást érintik Hajdú-Bihar vármegyében.

- Berettyóújfalu autóbusz-állomás,
- Debrecen autóbusz-állomás,
- Hajdúszoboszló autóbusz-állomás.

2024-ben a gyártást megkezdő BMW Gyár kiszolgálása érdekében új autóbusz-megállóhelyek használatba vételére került sor a debreceni Észak-Nyugati Gazdasági Övezet területén. A hivatásforgalomban utazók rágyaloglási távolságának csökkentése érdekében került sor jellemzően önkormányzati beruházásként új megállóhely kialakítására Egyek és Hosszúpályi településeken.

2024. évben olyan nagyobb útfelújítás, melynek során az érintett útszakaszon lévő megállóhelyek is felújításra kerültek nem történt.

Az infrastruktúrával kapcsolatos problémák egyik jelentős eleme a közszolgáltatást végző autóbuszok megfelelő végállomási létesítményei környezetének hiányosságai, melyből következően a járművek visszafordulása több helyszínen csak tolatással valósítható meg.

Az infrastrukturális hiányosságok kiküszöbölésére számos önkormányzat esetében – elsősorban forráshiány miatt – nem került sor.

Sok település esetében a probléma menetrendi beavatkozással, módosítással történő megoldása sem biztosított (előző vagy következő településig történő közlekedés), hiszen a fordulási helyszín közelében elhelyezkedő településeken sem áll minden esetben rendelkezésre a szükséges infrastruktúra.

Végállomási infrastruktúra fejlesztése

A vármegye területén 2025. évben az alábbi autóbusz-állomásokat érintő felújítások, fejlesztések történtek, illetve várhatóan megvalósulnak:

- Debrecen autóbusz-állomáson a nyilvános WC felújítása megtörtént
- Hajdúszoboszló autóbusz-állomáson a nyilvános WC felújítása 2025. évben megvalósul
- Berettyóújfalu autóbusz-állomáson a nyilvános WC felújítása 2025. évben megvalósul
- Debrecen autóbusz-állomáson a várótermi padok cseréje megtörtént.
- Hajdúszoboszló autóbusz-állomáson térvilágító lámpatestek cseréje (4 db) korszerű energiatakarékos fényvetőkre megtörtént.

A vármegye területén 2025-ban az alábbi műszaki infrastruktúrát érintő főbb felújítások, fejlesztések történtek, illetve várhatóan megvalósulnak:

- Berettyóújfalu műszaki telephelyen diagnosztikai műhely ipai kapu cseréjét 2025. évben tervezzük.

Tervezett fejlesztések:

- A Debrecen, Külsővásár tér 22. alatt található autóbusz-állomás felújításának tervezési feladatai folyamatban vannak. A felújítás fő célja, hogy az épület szerkezeti elemeinek figyelembevételével egy energiatakarékosabb felépítmény kerüljön kialakításra, melyet a tervezett homlokzati hőszigetelés kialakítása és a nyílászárócseré, valamint fűtés korszerűsítés eredményez. Az épületen túl felújításra kerül az útburkolat is, ami jelentősen leromlott állapotban van. E miatt a gépjárműveinkben több kár is keletkezett az elmúlt időszakban. Ezentúl megújulnak a gyalogos közlekedő felületek és zöldfelületek is, új utcabútorok kerülnek elhelyezésre. A burkolatok esetében szintén kiemelt figyelmet fordítunk az akadálymentesítésre, illetve megvalósítjuk a gyalogos forgalom irányítását is fizikai elemek (pl. korlátok) telepítésével, csökkentve ezzel az esetleges balesetek elkerülését.
- A Debrecen, Szoboszlói út 4-6. szám alatt található műszaki telephelyünkön található többszintes irodaépület energetikai felújítás tervezése folyamatban van. Az elmúlt években elkészült az épület lapostető hő- és vízszigetelése, melyet kiegészítve tervezzük megvalósítani az épület homlokzati hőszigetelését. A gazdaságos üzemeltetés további eléréseként az épület fűtési rendszerének felújítása is cél, mely magába foglalja a hőleadó radiátorok, előremenő és visszatérő vezetékek cseréjét, kazáncserét is. Az irodaépület megjelenése miatt a meglévő klímák kültéri egységeinek takarása megtörténik főépítési iránymutatás és gazdaságosság figyelembevételével, továbbá új klímák telepítésének lehetőségével.



A tervezési feladatok mindkettő helyszín esetében 2025. negyedik negyedévben lezárulnak, majd azt követően eredményes közbeszerzési eljárás alapján a kivitelezés 2026. második félévben megindulhat és 2027. év végére megvalósulhat.

Budapest, 2025. október

Készítette:

MÁV Magyar Államvasutak Zrt.

Stratégiai vezérigazgató-helyettesi szervezet

MÁV  **CSOPORT**