



VOLÁNBUSZ Zrt.
Forgalmi és Kereskedelmi Igazgatóság
 1091 Budapest, Üllői út 131.
 info@volanbusz.hu

Iktatószám: 54900-002/2020-V
 Ügyintéző: Krötzl Péter

Szilágyiné Pál Gyöngyi
 városfeljelsztési irodavezető-helyettes

Hajdúszoboszló Város Polgármesteri Hivatala

Hajdúszoboszló

Hősök tere 1.
 4200

Tárgy: „Hajdúszoboszlói tömegközlekedési koncepció – 2020 ősz” című tanulmány véleményezése

Tisztelt Irodavezető-helyettes Asszony!

A „Tanulmány megküldése” tárgyban HSZ/3031-55/2020. iktatószám alatt kelt levelére válaszolva, a leveléhez mellékként csatolt „Hajdúszoboszlói tömegközlekedési koncepció – 2020 ősz” c. közlekedési tanulmányban foglaltakra az alábbi tájékoztatást adjuk:

1. Hajdúszoboszló város helyi autóbusz-közlekedésének bemutatása

Hajdúszoboszló közigazgatási területén a helyi közforgalmú menetrend szerinti autóbusz-közlekedést – az Észak-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. jogutódjaként – 2019. október 1-től a VOLÁNBUSZ Zrt. végzi, a Város Önkormányzatával 2024. szeptember 30-ig hatályos Közszolgáltatási Szerződésben foglaltaknak megfelelően.

A menetrend szerinti járatok a 2020. július 13-tól bevezetett menetrend módosítást követően az alábbi öt viszonylatban közlekednek:

Hajdúszoboszló helyi közlekedés autóbuszvonalai

Autóbuszvonali	
számozása	viszonylata
1	Kösely Zrt. – Bánomkert – Autóbusz-állomás – Vasútállomás
1A	Autóbusz-állomás – Vasútállomás
2	Autóbusz-állomás – Hőforrás u. – Vasútállomás
2A	Autóbusz-állomás – Hétvezér-telep – Autóbusz-állomás
3	Autóbusz-állomás – TESCO

Az átlagos utazási távolság 2019. évben a téli menetrendi időszakban 3,4 km, a nyári menetrendi időszakban 2,9 km, a menetrendi kapacitással összefüggő évi futásteljesítmény 91.961 ezer km, az elszállított utasok száma pedig 142.246 fő volt.

A közösségi közlekedés (egyik) meghatározó eleme egy adott település lakosságának összetétele és demográfiai helyzete. A közösségi közlekedést igénybe vevők szempontjából – egy lehetséges rendező elv mentén – négy kategóriát különíthetünk el: a tanulókat és hallgatókat, az aktív korúakat, az inaktív korúakat és a turistákat.

Hajdúszoboszló település demográfiai tényezőit vizsgálva megállapítható, hogy a lakónépesség száma (2020. január 1-jei állapot szerint 24.329 fő) és annak demográfiai összetétele az országos átlagnál és tendenciáknál valamelyest kedvezőbb. Az elmúlt időszak utasforgalmi felméréseiből megállapítható, hogy a közösségi közlekedést igénybe vevők száma folyamatosan csökken, mely a fentebb említett tendenciák – az országosan is megfigyelhető folyamatokhoz hasonlóan – a Hajdúszoboszlón megnövekedett személygépkocsik száma, a Hajdúszoboszló idegenforgalmi vonzásából adódó helybeli munkahelyek folyamatos növekedése, illetve egyéb tényezők kedvezőtlen befolyásából adódik. Ennek következtében az elszállított utasok száma az elmúlt évtizedben kevesebb, mint felére csökkent, amit az indított járatok száma mérsékelten, mérsékeltebben követett. Az utasforgalom csökkenése miatt Hajdúszoboszló helyi menetrendjében az elmúlt évek során – elsősorban az Ellátásért felelős részéről elvárt költségcsökkentés címén – különböző forgalomszervezési intézkedések kerültek végrehajtásra, mely érintette a téli és nyári menetrend kialakítása során mind a vonalhálózatot, mind a közlekedtetett járatok darabszámának csökkentését is.

Társaságunk a jelenleg is hatályos menetrendet az elmúlt időszakban zsúfoltság-, és panaszmentesen, a vasúti és autóbuszos csatlakozások megtartásával, a lakosság megelégedését szolgálva biztosította.

Társaságunkkal szemben továbbra is elvárás, hogy a helyi menetrend szerinti autóbusz-közlekedési tevékenység eredménye 2020. évben is pozitív legyen. A tulajdonosi elvárásoknak történő megfelelés érdekében továbbra is fontosnak tartjuk az utasforgalom folyamatos figyelemmel kísérését, hogy szükség esetén akár pozitív, akár negatív irányban történő változás esetén forgalomszervezési intézkedések bevezetésével kezelni tudjuk a mindenkorai utazási igényeket.

2. A jelenlegi hálózat áttekintése

Az 1. pontban felvázolt, az elmúlt évek során kialakított igény-orientált kínálati menetrend az Ellátásért felelőssel egyetértésben, az alábbi főbb szempontok figyelembevételével került kialakításra:

- lakossági utazási igények felmérése (helyben és tovább utazó)
- közúti infrastruktúra adottságai
- oktatási intézmények csengetési rendje
- gazdasági társaságok munkarendje
- a város idegenforgalmi, leginkább szezonális látogatottsága
- egészségügyi intézmények nyitvatartási rendje
- vasúti- és autóbusz kapcsolatok feltérképezése, csatlakozási pontok megléte
- vasúti-, helyközi- és helyi autóbusz-közlekedés párhuzamosságának vizsgálata
- vasúti- és helyközi autóbusz-közlekedés csatlakozásainak biztosítása

A város északi részének helyi járatok általi lefedetlenségére vonatkozó, tanulmányban tett megállapítás fedti a valóságot.

Tekintettel azonban arra, hogy a város ezen részén élők az egyéb közlekedési eszközök mellett a Nagyhegyes, illetve Nádudvar irányából/irányába közlekedő helyközi járatokat veszik igénybe helyi utazásuk során, illetve arra, hogy sem az Ellátásért felelős részéről, sem lakossági megkeresésből eredően nem merült fel igény a helyi járatok útvonalának ez irányú bővítésére, így társaságunk a korábbi elvárásoknak megfelelően továbbra is a busz-busz és a vonat-busz csatlakozások figyelembevételével közlekedtetni a járatokat. Tájékoztatjuk, hogy amennyiben a Megrendelő részéről igény merülne fel a város ezen részének a helyi közösségi közlekedésbe történő bevonására, úgy a megfelelő infrastrukturális feltételek megléte esetén szolgáltatói oldalról annak nincs akadálya.

A tanulmányban vázolt megállapítás, mely szerint *az 1-es vonalon közlekedő járatok érkezési és indulási időpontjai logikátlanok, illetve semmilyen távolsági közlekedési lehetőséghez sem igazodnak*, pontatlan megfogalmazás és nem fedi a valóságot. A jelenleg közlekedtetett helyi autóbuszjáratok számos átszállási lehetőséget biztosítanak az autóbusz-állomáson és a vasútállomáson egyaránt. A tanulmányban megfogalmazottak szerint a szerző ugyanazon vasúti csatlakozások megvalósítását részesítené előnyben, melyeket a jelenleg hatályos menetrend is lefed.

A 100 [Budapest–] Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony [–Chop] vasútvonalon Budapest - Nyugati állomáson végzett pályakarbantartási munkálatok miatt 2020. december 12-ig továbbra is vágányzári menetrend van érvényben. A 2020-2021. évi menetrendi időszakra meghirdetett vasúti menetrend szerint Hajdúszoboszló, vasútállomásról Budapest irányába az Intercity óra 22-kor, a személyvonatok óra 53-kor, Debrecen irányába az Intercity óra 37-kor, a személyvonatok óra 06-kor fognak indulni.

Ahogy azt a 2020. december 2-án kelt 59477-001/2020-V iktatószámú levelünkben is megfogalmaztuk, a társaságunk által jelenleg közlekedtetett azon helyi autóbuszjáratok, melyek:

- óra 13-kor érkeznek Hajdúszoboszló, vasútállomásra csatlakozást biztosítanak az óra 22-kor Budapest irányába közlekedő IC vonatokhoz.
- óra 43-kor érkeznek Hajdúszoboszló, vasútállomásra csatlakozást biztosítanak az óra 53-kor Budapest irányába közlekedő személyvonatokhoz.
- óra 50-kor indulnak Hajdúszoboszló, vasútállomásról csatlakozást biztosítanak az óra 37-kor Budapest irányából érkező IC vonatokhoz.
- óra 20-kor indulnak Hajdúszoboszló, vasútállomásról csatlakozást biztosítanak az óra 06-kor Budapest irányából érkező személyvonatokhoz.

A jelenleg hatályos menetrend áttekintését követően megállapításra került, hogy elenyésző azoknak a 2020-2021. évi MÁV menetrendben meghirdetett, Hajdúszoboszlót érintően közlekedő IC- és személyvonatoknak a száma, melyekhez a jelenlegi helyi autóbuszjáratok ne adnának csatlakozást. Tekintettel a Megrendelő által elvárt IC csatlakozások optimalizálására, korábbi levelünkben javaslatot adtunk a menetrend oly módon történő módosítására, melyek egyrészt a korábbi szűkítő intézkedéseket megelőző menetrend visszaállítására, másrészt egyes járatok indulási időpontjának módosítására vonatkoztak. A javaslatok elfogadása esetén csak az útemen felül közlekedő személyvonatokról/ra átszállni szándékozó utasok számára fordulhat elő, hogy kissé nagyobb várakozási időt vesz igénybe egy-egy átszállás.

A tanulmány az **1A** vonalon közlekedő helyi járatok létjogosultságát kérdőjelezi meg az **1-es** útvonaltól minimálisan eltérő vonalvezetésük, illetve az eltérő útvonalon rendszeresített megállóhelyek **1-es** útvonalon lévő megállóhelyektől mért 700 méternél nem nagyobb távolsága okán, melyek üzemeltetése ebben a formában értelmetlen, így azok megszüntetését javasolja.

Az **1A** vonalon közlekedő járatok az Autóbusz-állomás - Vasútállomás tengelyen biztosított eljutási lehetőségek szerves részét képezik, így azok csupán a minimális mértékben hosszabb útvonalon történő közlekedés által eredményezett többlet menetidő miatt jelentenek eltérést az **1-es** vonalon közlekedő járatokhoz képest.

Ennek megfelelően a párhuzamosságok elkerülése érdekében az itt közlekedő járatokkal egyidejűleg az **1-es** vonalon nem indul autóbusz, viszont a munkanapokon meglévő 4 járatpár lehetőséget ad arra, hogy az eltérő útvonal mentén élők számára is biztosított legyen a település központjának, illetve a vasútállomásnak az elérése. Ennek megfelelően az autóbusz-állomásról munkanapokon 6:50-kor induló járat a 7:22-kor Püspökladány felé közlekedő IC vonathoz, a vasútállomásról munkanapokon 16:50-kor induló járat a Püspökladány felől 16:37-kor érkező IC vonattól biztosít csatlakozást. Az **1A** útvonal megszüntetésének és az érintett járatok **1-es** útvonalon történő közlekedtetésének az Ellátásért felelős ez irányú döntése esetén semmiféle akadálya nincs.

A tanulmány a **2-es** vonalon közlekedő helyi járatok üzemeltetését azok bármilyen gyűjtő, illetve felfűző jelleg nélküli szerepük, valamint a járatokon – a 2015-ös utasszámlálás adatai alapján – tapasztalható alacsony utasszámok miatt szintén értelmetlennek minősíti, azok megszüntetését javasolja.

A **2-es** útvonalon elhelyezkedő azon megállóhelyeket, melyeket egyéb viszonylat nem érint, az Önkormányzat egy korábbi pályázat útján nyert támogatásból építette ki, vagy újíttotta fel, melyeket a kivitelezést követően a pályázatban vállalt kötelezettség szerint a menetrend szerinti helyi autóbusz-közlekedésnek használnia kellett. Ennek megfelelően – az Ellátásért felelős korábbi elvárásai szerint – az **1A** vonalhoz hasonlóan az itt közlekedő járatok is az **1-es** vonalon közlekedő járatok közül kerültek ki, szintén a párhuzamos indulások elkerülése érdekében. Amennyiben a fent jelzett üzemeltetési kötelezettség már nem áll fent, a **2-es** útvonal megszüntetésének és az érintett járatok **1-es** útvonalon történő közlekedtetésének az Ellátásért felelős ez irányú döntése esetén semmiféle akadálya nincs.

A tanulmány a **2A** vonalon közlekedő helyi járatokat a rossz útvonalhálózat, az egyirányú közlekedés, a nem megfelelő számú megállóhely és a napi mindössze három járat miatt a feltárt településrész kiszolgálására jelenlegi formájában „abszolút” alkalmatlannak minősíti.

A **2A** vonal jelenlegi útvonala, megállóhely-kiosztása, menetrendje és a járatok darabszáma jelenlegi formájában a Megrendelő korábbi kérésének és elvárásainak megfelelően került kialakításra, melyet a bevezetést megelőzően az érintett településrészen élők körében megtartott, a lehetséges útvonalat és a közlekedtetési időpontokat érintő felmérés előzött meg. A **2A** járatok alapvető feladata a Hétvezér településrészen élők hivatásforgalmi utazási igényének kiszolgálása a megadott oktatási intézmények vonatkozásában. Ennek érdekében a reggeli járat elsősorban az oktatási intézményekbe történő eljutást, míg a délutáni két járat az onnan történő hazajutást hivatott biztosítani.

A **2A** vonal kísérleti jelleggel történt bevezetését követően, a megjelenő lakossági jelzések alapján mind útvonalában, mind menetrendjében hangolásra került, melyet követően alakult ki a ma érvényes közlekedési rend.

A tanulmány a **3-as** vonalon közlekedő járatokra vonatkozóan az indulási és érkezési időpontok szinkronizálását javasolja. A **3-as** TESCO járat bevezetését megelőzően társaságunk a nagyobb befogadóképességű, jelenleg is helyi feladatokat ellátó szóló autóbuszokra és a **2A** vonalon közlekedő midi autóbuszra egyaránt kialakított – az autóbuszok egyéb helyi feladatainak függvényében, azok módosítását elkerülendő – két lehetséges menetrendtervezetet javasolt az Önkormányzat részére. A szóló autóbusz esetében a téli és nyári menetrendi időszak eltérésén túlmenően naptípusonként, illetve napszakonként is eltérő, így nehezebben megjegyezhető menetrend került volna kialakításra, mely az egyéb helyi járatok ellátása érdekében futásteljesítmény növekedést és többletköltséget generált volna. A midi autóbusz a tanítási napokon közlekedő **2A** járatokhoz illeszkedve, a téli és nyári menetrendi időszakban minden naptípusban azonos, könnyen megjegyezhető menetrenddel közlekedik, a Megrendelő által meghatározott útvonalon és megállóhely-kiosztással, mely üzemeltetési szempontból is optimálisabb.

3. A menetrendek módosítási javaslatainak ismertetése

a) 1-es viszonylat munkanap

Hajdúszoboszló, Bánomkert településrész érintésével közlekedő helyi járatok száma az elmúlt évek során – elsősorban az Ellátásért felelős részéről elvárt költségcsökkentés címén – különböző forgalomszervezési intézkedéseket követően csökkentésre került. A településrész kiszolgálását biztosító járatok számának csökkentését, illetve egyes megmaradt járatok közlekedtetésének korlátozását követően, az Önkormányzat és társaságunk felé érkezett lakossági megkereséseket követően részleges járatbővítéseket hajtottunk végre, melyek jelentős része a Bánomkert településrészen élőket érintette. Ezen intézkedéseket követően az elmúlt években egyéb lakossági megkeresés sem a Megrendelő, sem a szolgáltató felé nem érkezett.

A tanulmányban kifejtett megállapítás, miszerint a Debrecenbe hivatásforgalmi célból ingázók az **1-es** viszonylatra javasolt menetrend bevezetését követően a helyi járatokat részesítenék előnyben – a vasútra történő átszállásokkal együtt – a helyközi autóbusz-járatokkal szemben, mindennemű előzetes lakossági felmérés nélküli, megalapozatlan állítás.

A javaslatként bemutatott menetrendi struktúra – figyelembe véve, hogy a hivatásforgalomban utazók számára a reggeli időszakban az el-, míg a délutáni időszakban a hazautazást, illetve a különböző műszakos munkarendek kiszolgálását kell biztosítani – nem feltétlenül kedvez a Bevezetésben megfogalmazott alapvetésnek, mely szerint az eddig tapasztalt lakossági igények szerint *„egyértelműen a reggel Debrecen felé induló, majd délután Debrecen felől ingázók vannak túlsúlyban.”*

A menetrend tervezetből egyértelműen kitűnik, hogy azoknak, akik a reggel 6.00 órai munkakezdésre utaznának, vonattal 5 perc, a 7.00 órai munkakezdésre utazóknak 15 perc, a 7.30 órai munkakezdésre utazóknak 20 perc, míg a 8.00 órai munka-, illetve iskolakezdésre utazóknak 6, 5 és 20 perc átszállási idővel kell számolniuk. A tervezett átszállási idő – tekintettel az átépített vasúti pályára és az épület megközelíthetőségében bekövetkezett változásra, mely szerint az átépítést követően nagyobb rágyaloglási távolsággal kell számolni az autóbusz-megállóhely és a vasúti leszállóhely között – helyenként nem elegendő. Ahol azonban időben lényegesen nagyobb, akár 15-20 perc is rendelkezésre áll az átszállásra, az a menetrendi kínálat megítélésünk szerint nem teszi vonzóvá a vasúti közlekedésre történő ráhordó szerepet. A délutáni időszakra tervezett menetrend, mely az időben kevésbé koncentrált hazautazást biztosítaná, egyrészt csak óránként adna eljutási lehetőséget, másrészt kizárólag csak a személyvonatokhoz jelentene csatlakozást. A reggeli időszakban Püspökladány felől 6:51-kor érkező, a hajdúszoboszlói középiskolákban tanuló diákokat szállító személyvonatról mindössze 5 perc állna rendelkezésre a 6:56-kor induló helyi járatra történő átszállásra, mely megítélésünk szerint szintén kevésnek mondható.

A kiragadott példákon túlmenően a menetrendtervezet jelentős mértékben ellentétes a Megrendelő által elvárt, korábban társaságunk felé megfogalmazott azon igénnyel, mely szerint a helyi járatok menetrendjének összhangban kell lennie, illetve csatlakozást kell biztosítani a 2020-2021. évre meghirdetett vasúti menetrendben szereplő IC vonatokhoz. Ezzel szemben a tanulmányban az 1-es viszonylatra vázolt menetrend csupán elvétve adna csatlakozást akár a Budapest felé induló, akár az onnan érkező IC vonatokhoz. Ahol a csatlakozás mégis megvalósulna, ott vagy túl kevés, vagy nagyon sok átszállási idő állna rendelkezésre.

Ugyanebben a pontban került megfogalmazásra, hogy *„A jelenlegi menetrendi struktúrában egészen este 6 óráig két busz szükséges. Az így megspórolt napközbeni futásteljesítmény és sofőrigény lehetővé teszi, hogy számos járat egészen a Kösely Zrt.-ig közlekedjen. A délutáni órákban ezáltal nem kerül kiszolgálásra minden Debrecen felől érkező vonat, ugyanakkor ennek szükségessége nem is fontos, mivel a hazautazó ingázók időben sokkal kevésbé koncentráltan érkeznek haza.”* Ez a megfogalmazás szintén ellentmond a tanulmány Bevezetésben megfogalmazott alapvetésének, mely szerint az eddig tapasztalt lakossági igények szerint *„egyértelműen a reggel Debrecen felé induló, majd délután Debrecen felől ingázók vannak túlsúlyban.”* Amennyiben a menetrendtervezetnek az a célja, hogy a helyi járatok egyértelműen vasúti ráhordó szerepet töltsenek be, akkor a reggeli eljutás biztosításán túlmenően, a délutáni hazajutás esetén is valamennyi vonat kiszolgálását meg kell oldania, illetve ezen túlmenően az IC vonatok mindkét irányban történő kiszolgálását is figyelembe kell vennie.

b) 1-es viszonylat szabadnapi és ünnepnap kiálat

A hétvégi menetrendi tervezet szerint: *„Struktúra szempontjából a nap két félre van bontva. 11 óráig a Debrecen felé közlekedő személy, valamint a budapesti InterCity vonatokra van optimalizálva. Ez biztosítja, hogy a hétvégéken és ünnepnapokon is dolgozóknak, valamint a Budapest irányába utazóknak is legyen kiálat.”*

A gyorsvonati pótjegy bevezetése óta ugyanis egyre többen veszik igénybe az InterCity járatokat, mivel azok alig kerülnek többbe a gyorsvonatoknál, ugyanakkor menetideje rövidebb és kulturáltabb utazási lehetőséget nyújt. A délutáni menetrend ennek az ellenkezője, vagyis a Debrecenből hazautazó ingázókat, valamint a Budapest irányából InterCityvel érkezőket szállítják el a buszok.” A fentiek alapján, ha 11 óráig a Debrecen felé közlekedő személy-, illetve a Budapest irányába közlekedő IC vonatokra van optimalizálva a menetrend, akkor a személyvonatokra 5 perc, az IC vonatokra 22 perc átszállás lett tervezve. A délutáni menetrendnél a Debrecen felől személyvonattal érkezők számára mindössze 3 és 6 perc átszállási idő, míg a Budapest irányából IC vonattal érkezők számára 20 és 23 perc átszállási idő van tervezve, mely egyik esetben sem optimális. Ezen túlmenően, amennyiben a pótjegy többletköltsége ellenére az ingázók és egyéb utazók nagy része valóban egyre inkább az InterCity vonatokat részesíti előnyben, abban az esetben a tanulmányban tervezett menetrendnek inkább az ehhez igazított csatlakozásokat kellett volna előnyben részesítenie mindkét irányban és naptípusban.

c) 2A viszonylat

Ahogy az 1. pontban is jeleztük, a **2A** vonal jelenlegi menetrendje a Megrendelő által elvárt útvonalon és időpontban közlekedő járatokat tartalmazza, melyek reggel a tanintézményekbe történő eljutást, délután az azokból történő hazajutást hivatottak kiszolgálni. A délutáni járatok útvonalbeli eltérése azt hivatott szolgálni, hogy az érintett diákok oly módon tudjanak felszállni az autóbuszra, hogy ne kelljen átkelniük a fogalmas, zebra nélküli Kossuth utcán, így az iskola oldalában lévő megállóhelyről tudják igénybe venni a járatokat. A viszonylat bevezetésekor a Megrendelő részéről egyértelmű elvárás volt, hogy a Hétvezér telep oly módon kerüljön bevonásra a helyi közösségi közlekedésbe, hogy a 2A vonal járatai a településrészen élő diákok tanintézményekbe történő el-, illetve hazajutását biztosítsák. A vasútállomás kiszolgálása sem akkor, sem a későbbiekben nem került megfogalmazásra, illetve ezirányú lakossági igény sem érkezett. Sajnálatos módon az eltelt időszak alatt a járatokat igénybe vevő utasok számában jelentős mértékű növekedés nem következett be.

Ami a helyi járatok által lefedetlen északi területeket illeti, a 2. pontban már kifejtettük, hogy az onnan jelentkező utazási igényeket a Nagyhegyes és Nádudvar irányából/irányába közlekedő helyközi járatok ki tudják szolgálni. Amennyiben ennek ellenére a Megrendelő részéről igény jelentkezik a térség bevonására a helyi menetrend szerinti közlekedésbe, úgy annak megfelelő infrastrukturális feltételek megléte esetén szolgáltatói oldalról annak akadálya nincs. A tanulmányban bemutatott menetrend végrehajtása – tekintettel a Hétvezér telep infrastrukturális adottságaira (keskeny, árkolt utcák, súlykorlátozás) – csak a midibusz közlekedtetésével lehetséges, melynek következtében a jelenlegi 3-as vonal menetrendjének átdolgozása is szükséges.

A vasútállomás érintésével közlekedtetni javasolt 2A vonal járatai esetében a vonatok menetrend szerinti érkezését követően tervezett 5, illetve 16 perces átszállási időn felül a vonatok esetleges késése esetén egy maximum 15 perces várakoztatásra is lehetőség lenne. A kötöttpályás közlekedés esetében előforduló késésekre – ahogy a közúti közösségi közlekedésnél sem – előre felkészülni nem lehet.

A csatlakozó autóbust külön elrendelés nélkül, a már az autóbuston tartózkodó, illetve a többi megállóhelyen várakozó utasok hátrányára indokolatlanul várakoztatni nem szerencsés. Ezen túlmenően a tervezett 2A járat mindkét javasolt útvonalát áttekintve megállapítható, hogy az alapvetően is 40 perces körjáratként tervezett, a vasútállomáson – járatvégzés közben – vonatkésés esetén maximum 15 perccel megtoldott menetidő akár egy 45-50 perces, mintegy „városnéző” körutazást is eredményezhet, mely utas szempontból nem feltétlenül teszi vonzóvá.

4. Összegzés

A tanulmány összegző megállapítása szerint: „Az eddig leírtakat az utasszámlálási adatokra, a napi szinten látott tapasztalataimra, valamint a hajdúszoboszlói lakosok által többször hangoztatott meglátásaikra, panaszaira alapozva terveztem meg. A menetrendek és az útvonalak nem igényelnek sem többlet eszközt, új megállókat és humán erőforrást sem. A Volánbusz Zrt. kimutatása szerint 2020 első félévében a helyi járatos buszok összesen 39.117,1 km-t tettek meg. Saját számításaim szerint a javasolt menetrend bevezetése esetén a futásteljesítmény-igény 13,22%-kal növekedne, amely ugyan többletkiadást jelentene a városnak, de ha a lakók terén sikert érne el, a megemelkedő jegy- és bérletbevételekből ez fedezésre kerülhetne.”

A tanulmány egy 2015-ös, közel 5 évvel ezelőtti utasforgalmi felmérés egy-egy kiragadott járatának egy napi utasforgalmát figyelembe véve készült. A hajdúszoboszlói lakosok meglátásaira, panaszaira alapoz, miközben egy vélelmezetten pozitív változást okozó menetrend tervezettel számol, melynek finanszírozása a Megrendelő számára – az esetlegesen megnövekvő bevételek ellenére – többletköltséget jelent.

Továbbra is fenntartjuk azon álláspontunkat, mely szerint megfelelő volumenű valós, a jelenlegi menetrend által ki nem szolgáltat időszakokra, vagy területre vonatkozó utazási igény hiányában Hajdúszoboszló város helyi menetrendje jelen állapotában lefedi a jelentkező utazási igényeket, a járatok egyrészt kiszolgálják a helyben utazók utazási igényeit, másrészt jelentős részben a 100 sz. vasúti fővonal mindkét irányában csatlakozást biztosítanak az IC- és a személyvonatokhoz egyaránt. Ezen túlmenően az Ellátásért felelősnek kell eldöntenie – mérlegelve annak következményeit – hogy a szolgáltatást helyből megelégedéssel igénybe vevő rendszeres utasok kiszolgálása az elsődleges szempont, vagy a helyi járatok el- és ráhordó szerepét előtérbe helyezve a vasúti csatlakozások maradéktalan biztosítása és lekötése.

Kérjük tájékoztatásunk szíves elfogadását.

Tatabánya, 2020. december 8.


Németh Tamás

helyi közszolgáltatás vezető

Üdvözléttel:



Hitch György

forgalmi régiós koordinátor