

Tanulmány Hajdúszoboszló város közlekedési közszolgáltatásának közlekedésszervezési felülvizsgálatáról

Megrendelő: Hajdúszoboszló Város Önkormányzata
Konzulens: Czeglédi Gyula polgármester

Témafelelős: Végvári Ödön
Közreműködött: Dr. Ács Balázs
Fejes István Zoltán
Hernádi Zoltán
Holb Gergő
Kajtor Györgyi
Kiss Tibor
Munkácsi Anikó
Dr. Strommer Tamás
Dr. Szabó Zsombor
Dr. Szeri István
Tordai Dániel
Trinh Tuan Viet

Kiadását engedélyezte: Borbélyné dr. Szabó Ágnes

Közlekedéstudományi és Építésügyi Minőségellenőrző Intézet
Személyszállítási Közszolgáltatási Igazgatóság

2026.

A megbízási szerződés címe:

Tanulmány Hajdúszoboszló város közlekedési közszolgáltatásának közlekedésszervezési felülvizsgálatáról

Szerződés száma:

KTI/V/316-1/2026

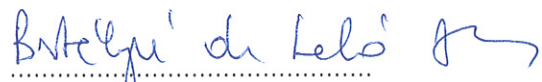
A szerződés feladattervében szereplő cím:

Tanulmány Hajdúszoboszló város
közlekedési közszolgáltatásának
közlekedésszervezési felülvizsgálatáról

Megrendelő:

Hajdúszoboszló Város Önkormányzata

Szervezeti egység vezetője:



Borbélyné dr. Szabó Ágnes
személyszállítási közszolgáltatási igazgató

Témafelelős:



Végvári Ödön
főosztályvezető

Tartalomjegyzék

1.	Vezetői összefoglaló.....	5
2.	A helyi közforgalmú közlekedés jogi hátterének bemutatása.....	7
2.1.	A személyszállítási folyamatokat szabályozó jogszabályok.....	7
2.2.	Ellátásért felelős jogai és kötelezettségei	8
2.3.	Fogalommeghatározások és az önkormányzat jogi lehetőségeinek összefoglalása	9
2.4.	Hajdúszoboszló város önkormányzatának jogai és kötelezettségei.....	14
2.5.	Felügyeleti és ellenőrzési kötelezettségek.....	14
2.6.	Járműbeszerzési sajátosságok, tiszta és kibocsátásmentes járművek beszerzési kötelezettsége	15
3.	Hajdúszoboszló város jelenlegi közforgalmú közlekedések mutatószámainak összevetése hasonló méretű és szervezésű hazai városokéval	16
3.1.	Az összevetés alapja	16
3.2.	Összevetés következtetései	27
4.	Hajdúszoboszló város közforgalmú közlekedésében alkalmazott tarifaszint és viteldíjrendszer felülvizsgálata az esetleges bevételnövelő lehetőségek feltárása érdekében	29
4.1.	A helyi közlekedésben alkalmazott viteldíjtermékek és személyszállítási bevételek bemutatása.....	29
4.2.	Értékesítési adatok elemzése	31
4.3.	Területalapú bérletek rövid bemutatása	33
4.4.	Bevételnövelő lehetőségek feltárása, illetve a szolgáltatás attraktivitását növelő jó gyakorlatok, közlekedésszakmai javaslatok	34
5.	Jelenlegi finanszírozási rendszer felülvizsgálata.....	38
5.1.	A finanszírozási rendszer jogi keretei.....	38
5.2.	Hajdúszoboszló város önkormányzatának helyi közforgalmú közlekedés finanszírozásának konkrét vizsgálata:	42
6.	A jelenlegi utazási igények felmérését célzó online kérdőíves kutatás lefolytatása, valamint a kutatás eredményének kiértékelése	48
6.1.	Minta áttekintése – demográfia	48
6.2.	Közlekedési szokások	49
6.3.	Nyitott kérdések további fejlesztésekkel kapcsolatban	57

6.4.	Főbb eredmények.....	60
7.	Hajdúszoboszló város közforgalmú közlekedési hálózatának és menetrendjének vizsgálata, a menetrend koncepcionális megfelelése a jelenlegi utazási igényekhez viszonyítva	61
7.1.	A vonalhálózat és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra bemutatása.....	63
7.2.	Kiemelt utasforgalmi létesítmények	67
7.3.	A jellemző járműtípus, és annak felszereltsége	70
7.4.	Fedélzeti utasszámlálás és annak értékelése.....	72
7.5.	Az önkormányzat szakembereivel történő konzultáció, és az az alapján levonható következtetések értékelése	84
7.6.	A hálózat és menetrend átvilágítása a 6. pont szerinti kutatás, valamint a 7.1. és 7.2. alpontokban meghatározott adatok és információk figyelembevételével	86
7.7.	Javaslattétel a menetrendben és a hálózatban, megállási rendben szükséges módosításokra	90
	Az igényvezérelt közlekedés kialakításának lehetősége.....	96
	Ábrajegyzék.....	97
	Táblázatjegyzék.....	98
	Mellékletek	98

1. Vezetői összefoglaló

Jelen, a Közlekedéstudományi és Építésügyi Minőségellenőrzési Intézet által készített tanulmány célja Hajdúszoboszló város helyi autóbuszos közösségi közlekedésének teljes körű felülvizsgálata, működési és pénzügyi hatékonyságának értékelése, valamint a lakossági és turisztikai igényekhez igazodó, hosszú távon fenntartható stratégiai döntési alternatívák megalapozása volt.

Hajdúszoboszlón a 22 km bruttó hosszúságú, 34 megállóhelyből álló hálózat gerincét az 1-es vonal (csoport) jelenti, mely jellemzően félóránként biztosítja a vasútállomás elérését a város több pontjáról. A peremterületek ellátása szórványos, a menetrend a tanórákhoz és munkarendhez igazodó, célforgalmi jellegű. A járműpark három autóbusból áll, amelyek közül egy már modern, akadálymentes elektromos jármű, a másik kettő dízel midibusz.

A közszolgáltatás fedezeti szintje alacsony, a 2025. évi utasbevételek és szociálpolitikai menetdíj-támogatások összege (kb. 16,7 millió Ft) 9,1%-kal esett vissza az előző évhez képest. Ebben kulcsszerepet játszik a diákok díjmentes utazása és a 65 év felettiek növekvő aránya, ami miatt a fizető kereslet az alkalmi, teljesárú jegyesekre szűkül, a fedezeti arány romlása miatt az önkormányzati támogatás mértéke jelentős.

Hajdúszoboszló helyi autóbuszos közlekedését Jászberény és Gyula helyi közlekedésével összevetve is megvizsgáltuk.

Az Önkormányzat munkatársainak támogatásával elvégzett lakossági kérdőíves felmérés alapján az utasok a tisztaságot és az akadálymentességet értékelték a legjobban, míg a legalacsonyabb pontszámot a járatsűrűség, vagyis a menetrendi kínálat kapta. Kiemelt problémaként jelent meg a vasúti csatlakozások hiánya a nem InterCity vonatok esetében, ami a helyi munkavállalók mellett a peremidőszakokban érkező turistákat is sújtja.

Az elvégzett teljeskörű fedélzeti utasforgalmi felmérés is megerősítette, hogy a fő utasáramlás a vasútállomás és az autóbusz-állomás (fürdőkomplexum) között zajlik, de a gimnázium is generál utasforgalmat.

A bevételek növelése érdekében a tanulmány javasolja célzott díjtermékek bevezetését (pl. városkártya, kismama bérlet), illetve a vármegye- és országbérletek helyi elfogadását. A költségoldal optimalizálására kulcsfontosságú a menetrend lebonyolításához szükséges járműigény csökkentése, melyhez menetrendi racionalizálás szükséges, de hozzájárulhat ehhez a helyközi autóbuszközlekedéssel való integráció is, helyközivel helyi autóbuszos szolgáltatást nyújtó „HKHI” megállapodás alapján.

A tanulmány részét képezi a hatályos jogi környezet bemutatása is, kiemelten tárgyalva a helyközi együttműködési lehetőségeket.

A hálózat vizsgálata alapján megállapítottuk, hogy a helyi közlekedésben egy egész nap, bővített üzemidőben és 30 perces ütemben működő, alapvetően az 1-es és a 2-es viszonylat vonalát követő körjárat közlekedése jelentheti a hatékony és utasbarát megoldást, amely a vasútállomáson minden egész és fél órákor áll meg, és egy-egy menete során a város igényei

szerint érintheti a Kösely Zrt-t, a Szováti utat, a temetőt és a város nyugati peremén fekvő kereskedelmi zónát is.

A döntéshozók előtt álló legfőbb stratégiai feladat annak meghatározása, hogy a város mekkora mértékű és milyen irányú elmozdulást kíván finanszírozni: a magasabb támogatásigényű, de vonzóbb, sűrűbb helyi közszolgáltatás megteremtése a cél, vagy a takarékosabb, de még vállalható minimumszint fenntartása.

A hálózattal és menetrenddel kapcsolatos fejlesztési javaslatainkat a tanulmány utolsó fejezete tartalmazza.

Közlekedési életképek, Hajdúszoboszló, 2026. június



Forrás: KTI saját fotó

2. A helyi közforgalmú közlekedés jogi hátterének bemutatása

2.1. A személyszállítási folyamatokat szabályozó jogszabályok

A hazai jogszabályi környezetben a személyszállítás ellátásának feltételeit, valamint a személyszállítási folyamatok kereteit egyrészt az európai uniós, másrészt a nemzeti jogszabályok határozzák meg.

Az Európai Unió személyszállítást érintő legfontosabb rendeletei a következők:

- 1) **1370/2007/EK rendelet** a vasúti és személyszállítási közszolgáltatásokról, valamint az 119/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről

A rendelet meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mentén az illetékes hatóságok a közszolgáltatási kötelezettség ellátását előírhatják, vagy ilyen kötelezettség ellátására vonatkozó szerződést köthetnek, rendelkezik az operátoroknál a közszolgáltatás ellátásával összefüggésben felmerült, indokolt költségek ellentételezéséről, illetve meghatározza a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése fejében biztosítható kizárólagos jogok kereteit.

- 2) **Az Európai Parlament és a Tanács 2021/782 rendelete** a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről

A rendelet célja a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok felhasználói jogainak védelme, valamint a vasúti személyszállítási szolgáltatások minőségének és eredményességének javítása annak érdekében, hogy a vasúti közlekedés aránya növekedjen egyéb közlekedési módokhoz képest.

- 3) **Az Európai Parlament és a Tanács 181/2011/EU rendelete** az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról

A rendelet célja, hogy az autóbuszos közösségi közlekedést igénybe vevő utasok számára valamennyi járaton biztosítsa az egyéb közlekedési módok esetében megvalósított magas szintű jogvédelmet.

- 4) **Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelet** az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról

A rendelet meghatározza a nemzetközi közúti személyszállításra vonatkozó közös szabályokat, valamint a valamely tagállamban nem honos fuvarozók számára a belföldi közúti személyszállítási szolgáltatás nyújtásának feltételeit.

A személyszállítási közszolgáltatás ellátásának szabályozása szempontjából figyelembe veendő legfontosabb magyar jogszabályok a következők:

1) a személyszállítási szolgáltatásokról szóló **2012. évi XLI. törvény**

A törvény hatálya kiterjed többek között a Magyarország területén végzett belföldi és nemzetközi közúti és vasúti személyszállítási szolgáltatásokra, valamint az azzal összefüggő jogokra és kötelezettségekre. Átfogó rendelkezéseket tartalmaz a személyszállítási szolgáltatások szervezeti, működési és finanszírozási kérdéseiről, valamint a szolgáltatás nyújtásának mennyiségi és minőségi paramétereiről.

2) a vasúti közlekedésről szóló **2005. évi CLXXXIII. törvény (Vtv.)**, valamint a közúti közlekedésről szóló **1988. évi I. törvény (Kkt.)**

A két törvény meghatározza a vasúti, valamint a közúti közlekedéshez – így a vasúti, valamint a közúti személyszállítási szolgáltatások ellátásához is – kapcsolódó ágazati rendelkezéseket.

Nem szorosan a közlekedési közszolgáltatás tárgyköréhez kapcsolódó, de a személyszállítási szolgáltatások odaítélése és ellátása során figyelembe veendő további jogszabályok:

1) a nemzeti vagyonról szóló **2011. évi CXCVI. törvény (Nvt.)**

2) a koncesszióról szóló **1991. évi XVI. törvény**

3) **89/1988 MT rendelet** a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról

2.2. Ellátásért felelős jogai és kötelezettségei

Releváns jogszabályi háttér

1. **Alaptörvény:** Az Alaptörvény 31. cikk (1) bekezdése szerint az önkormányzatok feladatkörébe tartozik a helyi közügyek intézése, amely magában foglalja a közszolgáltatások biztosításával összefüggő feladatokat.
2. **Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX törvény** (a továbbiakban: Mötv.): meghatározza egyrészt az önkormányzatok kötelező feladatait, másrészt azon feladatok körét, amelyeket az önkormányzatok önként vállalt feladatként saját döntésük szerint elláthatnak. Az Mötv. rendelkezései szerint a közszolgáltatásként ellátott közforgalmú közlekedés helyi megszervezése Budapest esetében kötelező feladat, míg minden más település esetében önként vállalt feladatként jelenhet meg.
3. **A személyszállítási szolgáltatásokról** szóló 2012. évi XLI. törvény: részletezi a közlekedési közszolgáltatások szervezésének és finanszírozásának kereteit, azok részletes szabályait. Amennyiben az önkormányzat önként vállalt feladatként helyi közlekedési közszolgáltatást biztosít a településen, annak (ellátásért felelőse) megrendelője – az Sztv. rendelkezései szerint – maga az önkormányzat lesz. A megrendelő felelősségi körébe tartozik a közszolgáltatás hozzáférhetőségének, jogszerűségének, minőségének és pénzügyi fenntarthatóságának biztosítása.

2.3. Fogalommeghatározások és az önkormányzat jogi lehetőségeinek összefoglalása

Az Ellátásért Felelős (megrendelő) fogalma

Az illetékes helyi hatóság fogalmát az 1370/2007/EK rendelet 2. cikk c) pontja szabályozza. E pont alapján az bármely illetékes hatóság lehet, amelynek földrajzi illetékessége nem országos. Az 1370/2007/EK rendelet az „illetékes hatóság” megjelölésére teret nyit a tagállamoknak, mert a nemzeti jog határozhatja meg, hogy mely szervezet statútumában szerepeljen közlekedési közszolgáltatás ellátási felelőssége, de az 1370/2007/EK rendelet értelmében csak egy adott földrajzi terület vonatkozásában. (Esetünkben Hajdúszoboszló város közigazgatási határán belül). Az 1370/2007/EK rendelet és a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény szerint az „illetékes helyi hatóság” fogalmának a hazai jogban a települési önkormányzatok felelnek meg.

A helyi közszolgáltatások megrendelése fentiek és az Sztv. 4. § (4) bekezdés alapján Hajdúszoboszló Város Önkormányzata hatáskörébe tartozik.

A közszolgáltatási szerződés odaítélésének módjai, szabályai

A 1370/2007/EK rendelet tartalma szerint autóbuszos személyszállítási szolgáltatók kiválasztása esetében főszabály a nyílt pályáztatás.

Közvetlen megbízás kivételes esetekben, a rendelet által meghatározott feltételek teljesülése esetén lehetséges, így pl. szolgáltatási volumen és árbevételi limittel, vis maior esetében, illetve belső szolgáltató részére.

Az 1370/2007/EK rendelet preambulának 18. pontja szerint: A nemzeti jog vonatkozó rendelkezéseire is figyelemmel, bármely helyi hatóság, vagy annak hiányában bármely nemzeti hatóság dönthet úgy, hogy az általa igazgatott térségben maga gondoskodik a személyszállítási közszolgáltatásokról, vagy azokat versenytárgyalási eljárás lefolytatása nélkül belső szolgáltatóra bízza. Az 1370/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése szerint bármely illetékes helyi hatóság határozhat úgy, hogy közvetlenül ítél oda közszolgáltatási szerződéseket ún. „belső szolgáltató” részére.

Belső szolgáltató

Csak olyan elkülönült jogi egység lehet, amely felett az önkormányzat, mint helyi hatóság (ellátásért felelős) a saját szervezeti egységei feletti ellenőrzéshez hasonló kontrollt (ellenőrzést) gyakorol, (vagyis meghatározó befolyást gyakorol felette). Ez lehet valamelyik önkormányzati cég vagy költségvetési üzem is.

A belső szolgáltató intézménye a helyi közlekedésben általános gyakorlatként működő, az illetékes hatóság tulajdonosi körébe tartozó, vagy egyéb módon irányított közszolgáltató vállalkozások esetében alkalmazható.

A belső szolgáltatók esetén a versenytorzító hatások csökkentése érdekében a rendelet korlátozza az ilyen szerződéssel rendelkező szolgáltatók más szolgáltatási területen történő piaca lépését, illetve az alvállalkozók korlátlan igénybevételének lehetőségét.

Közvetlen odaítélés

A „de minimis” szabály lehetővé teszi, hogy a kis- és középvállalkozások közvetlen odaítélés útján elnyerhessék a szolgáltatás nyújtását, amennyiben a megszerzendő közlekedési szolgáltatás kis volumenű. Ez a szabályozás biztosítja, hogy a kis- és középvállalkozások az egyes hazai helyi közlekedési piacon védettek legyenek.

Közvetlen odaítéléssel történő szerződéskötésre van tehát lehetőség a „de minimis”, vagyis csekély értékű szolgáltatások esetén is (1 millió EUR/év vagy 300 ezer km/év alatti szolgáltatások), valamint a kis- és középvállalkozások esetében (legfeljebb 23 járművet üzemeltető 2 millió EUR/év vagy 600 ezer km/év alatti szolgáltatások), illetve a szolgáltatás folyamatosságának fenntartása érdekében szükséghelyzeti ellátás elrendelésével (maximum 2 évre).

A rendelet tisztázza továbbá azon eseteket, amelyekben a közszolgáltatási szerződések pályáztatása helyett a közbeszerzési eljárásra vonatkozó szabályokat kell alkalmazni.

A rendelet nagy hangsúlyt fektet a közszolgáltatási szerződésekkel, illetve a pályáztatási és közvetlen odaítélési eljárásokkal kapcsolatos átláthatóságára vonatkozó követelményekre.

Szükséghelyzeti kijelölés

Szintén a rendelet 5. cikke rendelkezik róla, speciális vis maior szabály.

Az ellátásért felelős kijelölheti a szolgáltatót közigazgatási határozattal vagy szerződéssel, amennyiben a közszolgáltatás ellátása bármely okból ellehetetlenülne. A konkrét helyzet mérlegelése az ügy egyedi körülményeit figyelembe véve az ellátásért felelős (vagyis Hajdúszoboszló Város Önkormányzatának Képviselő Testülete) hatáskörébe tartozik.

Közbeszerzési eljárás

Szolgáltató kiválasztása közbeszerzési eljárás lefolytatása útján is lehetséges.

Az autóbusszal végzet személyszállítási közszolgáltatási tevékenységek esetében az uniós közbeszerzési irányelvekben meghatározott szolgáltatási vagy közszolgáltatási szerződéseket az ezen irányelvekben meghatározott eljárásokkal összhangban kell odaítélni, amennyiben az ilyen szerződések nem az ezen irányelvekben meghatározott szolgáltatási koncessziós szerződések formájában készültek. Ha koncessziós pályázat útján ítéli oda a közszolgáltatást a képviselő testület, az alábbi két jogszabályt kell figyelembe vennie:

1. 1370/2007-es EK rendeletet, illetve
2. a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvényt.

Az 1370/2007/EK rendelet nyilvánvaló előnyei, hogy az illetékes hatóságot felhatalmazza:

- közszolgáltatási személyszállítási szolgáltatás odaítélése a saját (önkormányzati) vállalat részére;
- szabadon dönthet a közvetlen odaítélésről a feltételek teljesülése esetén,
- közvetlenül is elbíráhatja a helyi személyszállítási szolgáltatást kis- és középvállalatnak.
- kiválaszthatja azt a pályázati eljárást, amely megfelel a helyi közlekedési rendszernek.

Helyi közlekedés önkormányzati megrendelésének, helyközi integrációjának és annak finanszírozási, jogi, valamint szakmai keretei

A helyi közforgalmú közlekedés ellátása az önkormányzat részéről önként vállalt feladatként valósítható meg az Mötv. rendelkezései alapján. Az önkormányzatnak a feladatvállalást döntéssel kell megerősítenie, és gondoskodnia kell a közszolgáltatás megfelelő, hatékony és jogszerű megszervezéséről.

Az önkormányzat által biztosított közszolgáltatás lehetőségei

- saját maga látja el,
- önkormányzati fenntartású szervezeten (belső szolgáltató) keresztül látja el,
- külső szolgáltató megbízásával, amely történhet közbeszerzési eljárás vagy közvetlen odaítélés útján.

Bármelyik megoldást is választja az önkormányzat, közszolgáltatási szerződés megkötése kötelező, akár belső, akár külső szolgáltató látja el a feladatot. A szerződésben, illetve annak mellékletében rögzíteni szükséges a díjtermékek típusait és díjszintjét.

A helyközi közszolgáltatás bevonásának lehetősége

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény lehetőséget biztosít arra, hogy a helyi közlekedést önként vállalt feladatként ellátó önkormányzatok a helyi közösségi közlekedés biztosításába regionális helyközi autóbuszjáratokat is bevonjanak.

Ennek feltétele, hogy az Sztv. 5. § (3) bekezdése szerint a Miniszter és az Önkormányzat között **Megállapodás** jöjjön létre, amely a helyi közszolgáltatás helyközi személyszállítási szolgáltatással történő ellátásának feltételeit rögzíti.

A Megállapodásról

A Közlekedési és Beruházási Minisztérium (KBM) Közlekedési Szolgáltatási Főosztálya által előkészített jóváhagyott minta alapján készül;

Tartalmazza a vonali költségek alapján kalkulált, az Önkormányzat által a szolgáltatónak fizetendő önköltségi hozzájárulás összegét, figyelembe véve a helyi közlekedésbe bevont helyközi járatok jellemzőit.

A jelenlegi gyakorlat szerint az érintett önkormányzatok a felmerülő önköltség 10%-ának megfelelő mértékű hozzájárulást fizetnek. A hozzájárulás alapját az alábbi költségek képezik:

- az üzemeltetés közvetlen személyi jellegű költségei,
- az üzemeltetés közvetlen anyagköltségei,
- egyéb közvetlen üzemeltetési költségek,
- közvetlen karbantartási költségek.

A szolgáltatás elszámolásának alapja a település közigazgatási határán belül közlekedő érintett járatok menetrendje alapján számított éves összesített kilométer-teljesítmény.

A helyi-helyközi integráció szakmai, működési és pénzügyi elvei

Az integrációs lehetőséget az Sztv. és a PSO (1370/2007 EK. rendelet) biztosítja. Ennek keretében:

- A helyi és helyközi közszolgáltatás közös megszervezése megrendelői megállapodáson alapul, a meglévő helyközi menetrend felhasználásával.
- A helyközi járatokon alkalmazható a helyi tarifa, amely lehetővé teszi a helyi menetjegyek és bérletek használatát, illetve elfogadását.
- A menetrendi módosításoknak nem szabad hátrányosan érinteniük a helyközi utasokat
 - többlet megállás, útvonalváltozás vagy menetidő-növekedés kizárólag részletes hatásvizsgálat és alapos indoklás esetén támogatható.

A rendszer hatékony működtetése során kettős követelményrendszert kell figyelembe venni:

- A helyközi utasok kiszolgálásának minősége nem romolhat, nem alakulhat ki pl. zsúfoltság, menetidő növekedés vagy csatlakozási problémák.
- A helyközi megrendelőnél nem jelentkezhet többlet költség vagy bevételkiesés, például nem csökkenhet a helyközi jegy árbevétele amiatt, hogy az utas csak a településen kívüli szakaszokra váltanak jegyet, helyi utazási bérlet birtokában.

Az integráció alkalmazásának feltételei

- az adott településen már működik helyi közszolgáltatás, vagy annak létrehozása indokolt;
- nem jön létre indokolatlan eltérés az utasoknak nyújtott szolgáltatási színvonalban attól függően, hogy mely szolgáltató végzi a helyi közszolgáltatást;
- a helyközi ellátás minőségi szempontjai nem sérülnek, különösen a vármegyebérletes és országos bérletes utasok tekintetében.

A helyi közlekedés megrendelése és finanszírozása önkormányzati feladat, azonban a Megrendelő elkötelezett a helyközi és helyi közlekedési rendszerek integrálásából fakadó

szinergiák kiaknázása mellett, amennyiben az ebben érintett helyközi vonalhálózat és menetrend által biztosított kínálat szolgáltatási színvonala nem csökken, valamint erre a helyközivel végzett helyi megállapodások lehetőséget nyújtanak.

Az állami helyközi megrendelő a következő feltételek mellett támogatja helyközi járatokkal végzett helyi közlekedési közszolgáltatások ellátását

- Legyen helyi közszolgáltatás az adott településen, és legyen kimutatható hatékonyságjavulás.
- Ne legyen érezhető minőségromlás a regionális közszolgáltatásban (pl. menetidő növekedés).
- Ne legyen az érintett helyközi járatokon helyi tarifatermék értékesítés, csak elfogadás.
- A helyi tarifaterméket ne lehessen helyközi utazásra igénybe venni.
- Az integráció ne járjon a helyközi hálózat bővítésével, többletteljesítménnyel, vagy többletköltséggel a helyközi megrendelőnél – a helyi megrendelő részéről legalább 10%-os önköltségtérítési arány szükséges.
- Többletteljesítmény esetén a teljes többletköltséget (100% önköltség) a helyi megrendelőnek kell megtérítenie.
- A tervezési és meghirdetési szakaszban külön kell kezelni a helyközi és helyi viszonylatokat, megjelölve a helyközi járatok közigazgatási határon belüli módosításait, többletteljesítményeit.
- Az utastájékoztatás (pl. viszonylatszámozás) segítse az utasokat a tarifa és bérletkategóriák közötti eligazodásban.

Összefoglalás

A fentiek alapján a helyi és helyközi közlekedési szolgáltatások integrációja jogszabályi alapokon nyugvó, hatékony és utasbarát megoldást kínál a települési közlekedési igények kiszolgálására. Az önkormányzatnak azonban minden esetben:

- gondoskodnia kell a jogszerű közszolgáltatási szerződésről,
- biztosítania kell a megfelelő finanszírozási forrásokat,
- és figyelemmel kell lennie az integráció minőségi és gazdaságossági követelményeire.

A közlekedési rendszerek összehangolása során a közérdekű szempontok és az utasok szolgáltatási élményének javítása egyaránt fontos cél.

2.4. Hajdúszoboszló város önkormányzatának jogai és kötelezettségei

Hajdúszoboszló Város Önkormányzata az önként vállalt feladatként működtetett közlekedési közszolgáltatás biztosításával összefüggésben felelős a következőkért:

1. a közszolgáltatás hatályos jogszabályoknak megfelelő beszerzése, megrendelése és szerződéskötés a közszolgáltatóval, ezzel összefüggésben saját közlekedési közszolgáltató alapítása vagy külső szolgáltató megbízása (pályázat, odaítélés stb. útján)
2. az elvárt szolgáltatási színvonal biztosítása a közszolgáltatás ellátása során,
3. a közszolgáltatás igénybevételével összefüggésben alkalmazott viteldíj termék jóváhagyása, valamint a díjszabás meghatározása,
4. az utasjogok érvényesülésének biztosítása,
5. a helyi közlekedési közszolgáltatással összefüggő, szükséges helyi rendeletek, szabályzatok megalkotása,
6. a közlekedésbiztonság és az akadálymentesítés feltételeinek, valamint a jogszabályok által előírt környezetvédelmi szempontok érvényesülésének a biztosítása,
7. adatszolgáltatási és monitoring rendszer kialakítása.

2.5. Felügyeleti és ellenőrzési kötelezettségek

Magyarországon a közlekedési hatóság jogosult a közlekedési közszolgáltatás megfelelőségének ellenőrzésére. A hatósági feladatköröket meghatározó jogszabályban, vagyis az erről szóló statútumban kijelölt egyes hatóságok vizsgálhatják a közforgalmú közlekedés működésével kapcsolatos gazdálkodás átláthatóságát és hatékonyságát.

A felügyeleti és ellenőrzési kötelezettségek fontos szegmense a közlekedési közszolgáltatással összefüggő lakossági panaszok megfelelő kezelése, a közérdekű bejelentések és észrevételek elemzése, azokból következtetések levonása és a következtetések alapján a megfelelő intézkedések megtétele.

Az éves beszámoló és monitoring jelentések elkészítése szintén elengedhetetlen kötelezettség a szolgáltatás megfelelőségének, vagyis az előírt kritériumok megvalósulásának ellenőrzése szempontjából.

A Hajdúszoboszló Város Önkormányzata által ellátott helyi személyszállítási közszolgáltatás a fent meghatározott szempontoknak való megfelelését az egyes fejezeteknél értékeljük.

2.6. Járműbeszerzési sajátosságok, tiszta és kibocsátásmentes járművek beszerzési kötelezettsége

Az önkormányzatoknak – amennyiben közlekedési közszolgáltatás megrendelőjeként érintettek – kötelező járműbeszerzési tervet készíteniük, azt jóváhagyásra benyújtaniuk, a közbeszerzéseikben a CVD EK Irányelv előírásait alkalmazniuk, és gondoskodniuk az arányos teljesítésről, valamint a nyilvántartásról és jelentéstételről is.

A tiszta közúti járművek beszerzésének az alacsony kibocsátású mobilitás támogatása érdekében történő előmozdításáról szóló 397/2022. (X. 20.) Korm.rendelet a személyszállítási közszolgáltatások nyújtásához használt autóbuszok közül az M3 járműkategóriába tartozó I. és A. osztályú járművek tekintetében különleges beszerzési szabályokat rendel alkalmazni. Az önkormányzatokat a 2019/1161/EU irányelv (Clean Vehicle Directive – CVD), valamint annak hazai jogi implementációja és a kapcsolódó kormányrendeletek alapján több kötelezettség terheli a tiszta járművek beszerzése kapcsán. Ezek a kötelezettségek főként akkor relevánsak, ha az önkormányzat helyi közszolgáltatásként menetrend szerinti autóbuszos személyszállítást rendel meg, akár saját maga, akár megbízott közszolgáltató (üzemeltető) útján.

Az elsődleges kötelezettség a tiszta járművek arányára vonatkozó előírások teljesítése. A vonatkozó időszakban Magyarország számára az Európai Bizottság által meghatározott célérték szerint az újonnan beszerzett autóbuszok legalább 45%-ának tiszta járműnek kell minősülnie, melyből legalább 22,5% zéró kibocsátású jármű kell legyen. A célérték országos szinten értendő, azonban a jogalkotó elvárja, hogy minden érintett közszolgáltatási megrendelő – így az önkormányzat is – arányosan hozzájáruljon ennek eléréséhez. Ennek érdekében minden érintett önkormányzatnak járműbeszerzési tervet kell készítenie.

A járműbeszerzési terv célja, hogy bemutassa, az adott önkormányzat hogyan kívánja elérni a rá eső tiszta jármű beszerzési arányokat a tárgyidőszakban. A tervnek tartalmaznia kell a meglévő járműpark összetételét, az ütemezett járműcseréket, a beszerzések során alkalmazott műszaki követelményeket, valamint a finanszírozás forrásait (pl. állami támogatás, pályázati forrás, saját költségvetés). A tervet a Korm.rendelet értelmében a fenti járműkategóriák koordináló szerve, a KTI részére kell benyújtani.

További kötelezettség, hogy a közszolgáltatási szerződés, vagy járműbeszerzés során a tiszta járművekre vonatkozó követelményeket az önkormányzatnak már a közbeszerzési dokumentációban is szerepeltetnie kell. Ez jelentheti konkrét technológiai megkötések (például elektromos meghajtás) vagy szennyezési küszöbértékek előírását. Az önkormányzatoknak ezen felül nyilvántartást kell vezetniük a teljesített járműbeszerzésekről, és biztosítaniuk kell a vonatkozó adatszolgáltatásokat a KTI részére.

3. Hajdúszoboszló város jelenlegi közforgalmú közlekedések mutatószámainak összevetése hasonló méretű és szervezésű hazai városokéval

3.1. Az összevetés alapja

Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula lakosságszáma, térségi szerepköre és közlekedésszervezési adottságai jól összevethetők. Mindhárom város 24–28 ezer fő közötti népességgel rendelkezik, járási, térségi vagy turisztikai központi funkciókat lát el, valamint jelentős intézményi és foglalkoztatási vonzerővel bír. E hasonló alaphelyzet lehetővé teszi, hogy a helyi közösségi közlekedési rendszerek működését, hatékonyságát és fenntarthatóságát egységes szempontrendszer alapján értékeljük.

A helyi közösségi közlekedés mindhárom településen alapvetően kiegészítő szerepet tölt be az egyéni közlekedéssel szemben. Ennek ellenére a szolgáltatások színvonala, a hálózat kiterjedtsége, a kínált menetrendi struktúra, valamint a pénzügyi háttér jelentős eltéréseket mutat. Az összevetés célja annak bemutatása, hogy a hasonló demográfiai és térszerkezeti adottságok ellenére milyen eltérő működési modellek alakultak ki, és ezek milyen következményekkel járnak a közszolgáltatás eredményessége szempontjából.

Közös intézményi keretet jelent, hogy mindhárom város helyi autóbuszos közszolgáltatását a MÁV Személyszállítási Zrt. látja el. Ez az összevetés szempontjából különösen fontos, mivel a szolgáltatói háttér egységessége mellett a különbségek elsősorban megrendelői döntésekből, finanszírozási lehetőségekből és helyi prioritásokból erednek.

3.1.1. Demográfia és térszerkezet

A vizsgált települések lakónépessége közel azonos nagyságrendű, ugyanakkor a városszerkezeti adottságok eltérő módon befolyásolják a közösségi közlekedés potenciálját. Hajdúszoboszló lakossága mintegy 23,9 ezer fő, Jászberényé 25,3 ezer fő, míg Gyula közel 27,6 ezer fős népességgel rendelkezik. Ezek a különbségek önmagukban nem jelentősek, azonban az utasszámok és az egy főre jutó teljesítménymutatók értelmezésénél már érdemi hatással bírnak.

A közigazgatási terület mindhárom város esetében rendkívül nagy kiterjedésű: Jászberény 221 km², Hajdúszoboszló 239 km², Gyula pedig 256 km² területű. A ténylegesen lakott belterület aránya ugyanakkor mindössze 6–7%, ami strukturális korlátot jelent a hagyományos menetrend szerinti helyi közlekedés gazdaságos megszervezésében. A nagy kiterjedésű külterületek ellátása csak jelentős többletköltségek mellett lenne megoldható.

A belterületi népsűrűség Hajdúszoboszlón a legmagasabb, megközelítőleg 2 040 fő/km², ezt követi Jászberény mintegy 1 750 fő/km²-es értékkel, míg Gyula 1 600–1 650 fő/km² körüli sűrűséggel rendelkezik. Elméletileg a magasabb népsűrűség kedvez a közösségi közlekedésnek,

azonban a gyakorlatban a keresletet jelentősen befolyásolja az autóhasználat elterjedtsége, a városi funkciók térbeli eloszlása, valamint a szolgáltatás minősége is.

1. táblázat. Jászberény, Hajdúszoboszló, Gyula demográfiai és térszerkezeti mutatói

Mutató	Jászberény	Hajdúszoboszló	Gyula
Lakónépeség (fő)	25 300	23 900	27 600
Közigazgatási terület (km ²)	221	239	256
Lakott belterület (km ²)	13,6	11,7	16–18
Belterületi népsűrűség (fő/km ²)	~1 750	~2 040	~1 600–1 650

3.1.2 Hálózati lefedettség

A helyi autóbusz-hálózat kiterjedtsége tekintetében Gyula rendelkezik a legnagyobb lefedettséggel. A közel 45 km-es vonalhossz és a mintegy 60 megállóhely lehetővé teszi, hogy a város teljes belterülete, valamint Gyulavári városrész is bekapcsolódjon a helyi közlekedési rendszerbe. Ez a hálózati struktúra a városi funkciók széles körű elérését biztosítja.

Jászberény és Hajdúszoboszló hálózata ezzel szemben lényegesen kisebb, egyaránt 20–22 km körüli vonalhosszal és 32–34 megállóhellyel. Ezek a hálózatok elsősorban a városmagot, a főbb intézményeket és csomópontokat szolgálják ki, miközben a perem- és külterületek ellátása jellemzően nem megoldott.

A 400 méteren belüli megálló-ellátottság Gyulán a legkedvezőbb, 85–90% körüli értékkel, míg Jászberényben és Hajdúszoboszlón ez az arány jellemzően 70–80% a belterületen. Helyközi járatok helyi célú bevonása (HKHI) egyik településen sem működik, pedig ez a megoldás különösen Jászberény és Hajdúszoboszló esetében költséghatékony lefedettségbővítési és/vagy megtakarítási lehetőséget jelenthetne. A következő oldalakon a hálózati lefedettséget összevető 2. táblázat, illetve a városok lefedettségi térképei láthatók.

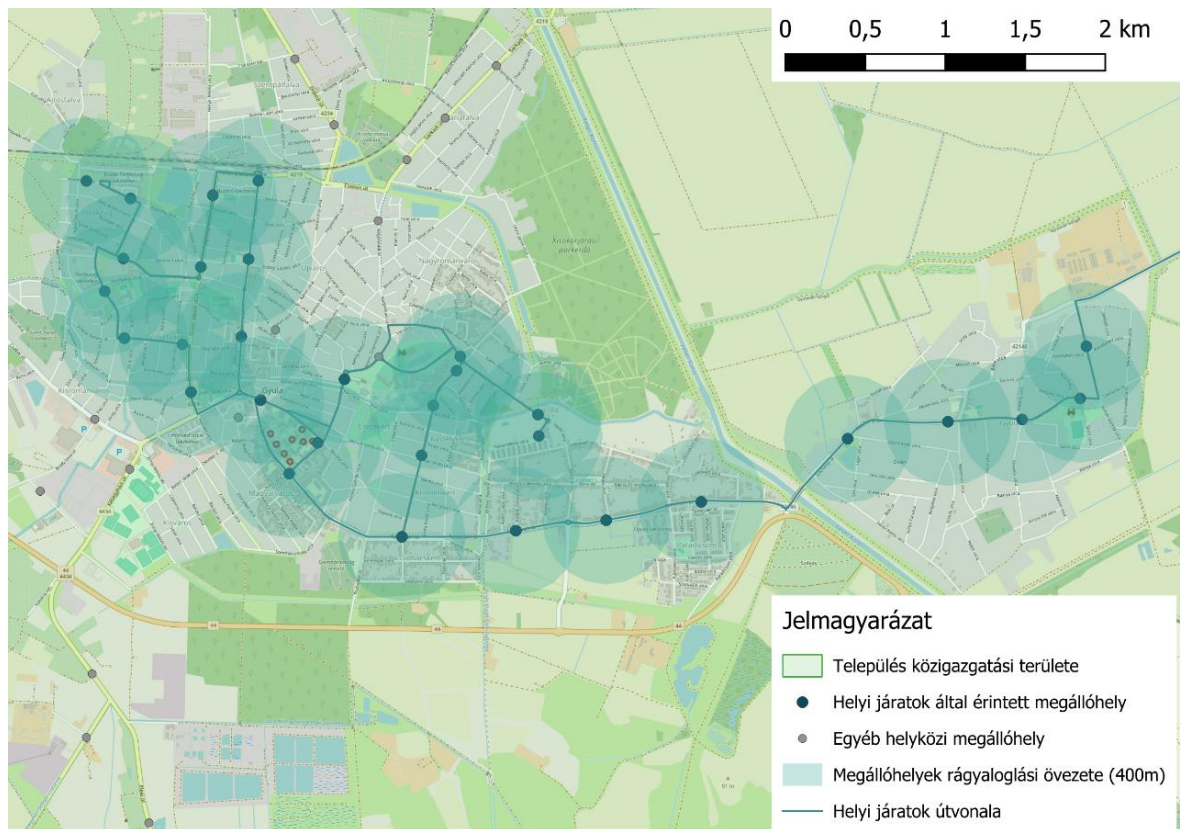
2. táblázat. Jászberény, Hajdúszoboszló, Gyula helyi közösségi közlekedésének hálózati lefedettségi mutatói

Mutató	Jászberény	Hajdúszoboszló	Gyula
Vonalhossz (km)	20–22	20,3	~45
Megállók száma (db)	34	32	60
400 m-en belüli ellátottság	75–80%	70–80%	85–90%
HKHI alkalmazása	nincs	nincs	nincs

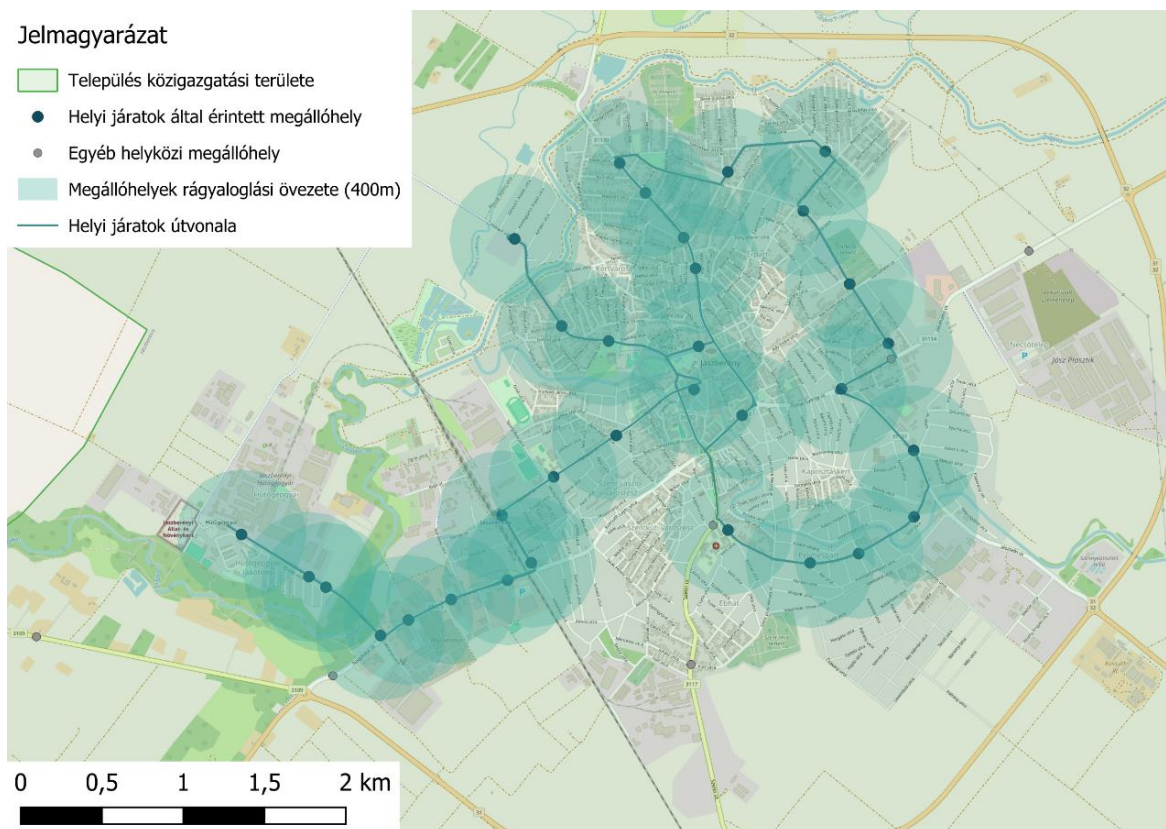
1. ábra. Hajdúszoboszló település hálózati lefedettségének ábrázolása (KTI saját készítés)



2. ábra. Gyula település hálózati lefedettségének ábrázolása (KTI saját készítés)



3. ábra. Jászberény település hálózati lefedettségének ábrázolása (KTI saját készítés)



3.1.2. Szolgáltatási szint

A szolgáltatáskínálat alapján Gyula biztosítja a legvárosiasabb helyi közlekedési hálózatot. A csúcsidei követési idő jellemzően 30 perc, a napi üzemidő pedig eléri a 18 órát. Ez a kínálat már alkalmas arra, hogy a közösségi közlekedés reális alternatívát jelentsen az egyéni közlekedéssel szemben.

Hajdúszoboszlón a szolgáltatás gerincét az 1-es vonal adja, amely csúcsidőben 20–30 perces követést biztosít. A további viszonylatok azonban célforgalmi jellegűek, erősen igazodnak a tanévhez és a munkarendhez, ami a rendszer rugalmasságát és általános használhatóságát korlátozza.

Jászberény szolgáltatási szintje a legkorlátozottabb. A csúcsidei követési idő 120 perc, az üzemidő rövidebb, ami már a közösségi közlekedés versenyképességének alsó határát jelenti. Ilyen kínálat mellett a helyi közlekedés elsősorban szociális és intézményi elérési funkciót lát el.

3. táblázat. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedésének szolgáltatási szintre vonatkozó mutatói

Mutató	Jászberény	Hajdúszoboszló	Gyula
Üzemnap (nap/év)	365	365	365
Csúcsidei követési idő	120 perc	20–30 perc	30 perc
Napi üzemidő	~10 óra	10–14 óra	~18 óra

3.1.3. Járműállomány

A járműállomány mennyiségi és minőségi jellemzői jelentős eltéréseket mutatnak. Jászberény helyi közlekedését jellemzően egyetlen, mintegy 15 éves autóbusz szolgálja ki, ami egyszerre jelent műszaki és üzemeltetési kockázatot.

Hajdúszoboszló három dedikált járművel rendelkezik, amelyek közül egy korszerű, újszerű elektromos meghajtású, normál méretű szóló autóbusz. Emellett két 20 év körüli midibusz alkotja a flottát, az átlagéletkor 15 év felett van. A tartalék jármű, mely az utasszámlálás egyik napján közlekedett normál méretű volt.

Gyula hat, átlagosan 5–6 éves, 100%-ban alacsonypadlós autóbuszt üzemeltet. Ez a flotta nemcsak a szolgáltatás megbízhatóságát növeli, hanem az akadálymentes közlekedést és az utasélményt is érdemben javítja.

4. táblázat. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedési járműállományának főbb mutatói

Mutató	Jászberény	Hajdúszoboszló	Gyula
Járművek száma (db)	1	3	6
Átlagéletkor	~15 év	15 év / e-busz <1	5–6 év
Alacsonypadlós arány	részleges	~67%	100%
Kibocsátásmentes arány	0%	33%	0%

3.1.4. Teljesítmény és kihasználtság

Az éves statisztikai utasszámok alapján Gyula egyértelműen kiemelkedik: mintegy 631 ezer utazás történik évente, ami egy nagyságrenddel haladja meg a másik két város értékeit. Hajdúszoboszlón körülbelül 69 ezer, Jászberényben pedig mindössze 35 ezer utazás realizálódik.

A kihasználtság Gyulán 12–15% körüli, ami ugyan nem tekinthető magasnak, de a hazai kisvárosi viszonyok között már elfogadható szintet jelent. Ezzel szemben Jászberényben extrém alacsony, 2–3% körüli értékek jellemzők, ami egyértelműen túlméretezett kínálatra és tartós kereslethiányra utal.

Hajdúszoboszló esetében a 2025. évi helyi közlekedési beszámoló alapján a kihasználtság megközelítőleg 4,4% volt. Ez az érték ugyan meghaladja a Jászberényben tapasztalt 2–3%-os szintet, azonban továbbra is alacsonynak tekinthető, és azt jelzi, hogy a kínált kapacitások jelentős része kihasználatlan marad. A mutató arra utal, hogy a jelenlegi menetrendi és hálózati struktúra csak korlátozott mértékben képes általános városi mobilitási igényeket vonzani.

5. táblázat. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedésének teljesítményre és kihasználtságra vonatkozó mutatói

Mutató	Jászberény	Hajdúszoboszló	Gyula
Éves utasszám (fő)	~35 000	~69 000	~631 000
Kihasználtság	2–3%	~4,4 %	12–15%
Egy utasra jutó támogatás (Ft)	~1 300	~750–800	~270–300

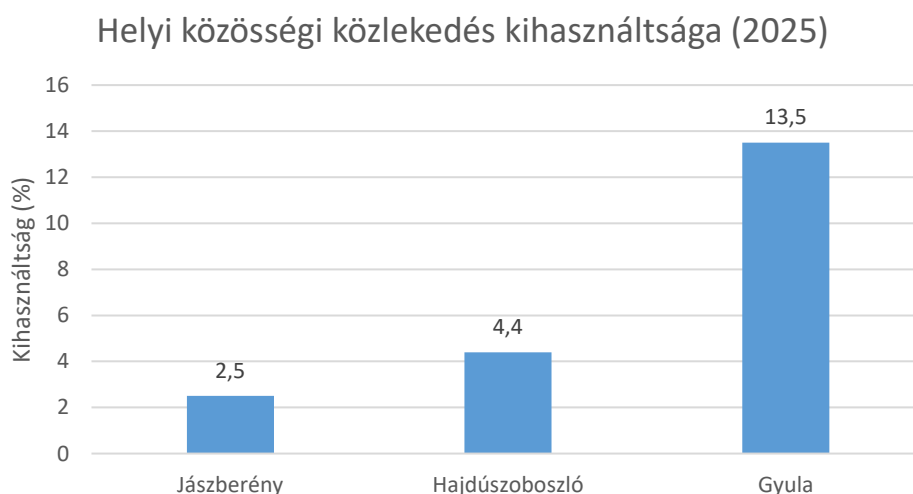
3.1.5. Pénzügyi helyzet

A pénzügyi mutatók alapján – ahogyan azt a fenti táblázat is mutatja – Jászberényben a legmagasabb az egy utasra jutó önkormányzati támogatás, megközelítőleg 1 300 Ft/fő. Ez jelentős költségvetési terhet jelent, különösen a rendkívül alacsony utasszám fényében.

Hajdúszoboszlón az egy utasra jutó támogatás 750–800 Ft/fő körül alakul, míg Gyulán mindössze 270–300 Ft/fő. Ez utóbbi érték egyértelműen jelzi, hogy a magasabb utasforgalom és jobb kihasználtság kedvezőbb gazdaságossági mutatókat eredményez.

Az alábbi ábra a három vizsgált település helyi közösségi közlekedési rendszereinek kihasználtságát hasonlítja össze 2025-re vonatkozóan.

4. ábra. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedésének 2025. évi kihasználtsága



A három város közösségi közlekedésének bevételi és finanszírozási helyzete jelentős eltéréseket mutat.

Jászberény esetében az utasok által fizetett díjak és a szociálpolitikai menetdíj-támogatásból (SZMT) származó bevétel együttesen megközelítőleg 6,9 millió forintot tesz ki, amely az előző évhez képest gyakorlatilag stagnálást jelez. A menetdíjbevétel trendje ennek megfelelően stabil, érdemi növekedést vagy visszaesést nem mutat. Az önkormányzati ellentételezés ugyanakkor jelentős, ami arra utal, hogy a rendszer működése nagymértékben külső

finanszírozásra szorul. Ezt erősíti meg a bevétel/költség arány is, amely nagyon alacsony, tehát a működési költségek csak kis hányada térül meg közvetlen bevételekből.

Hajdúszoboszlón a bevételi helyzet kedvezőtlenebb tendenciát mutat. Az utasok által fizetett és SZMT-ből származó bevétel körülbelül 16,7 millió forint, amely jelentős, 9,1%-os visszaesést jelent az előző évhez képest. Ehhez jelentős mértékben járul hozzá a város által biztosított (2024 évközben bevezetett) díjmentes utazási lehetőség a diákok számára. Ennek megfelelően a menetdíjbevétel 2024-ről 2025-re csökkent, de ez nem jelent tendenciát. Az önkormányzati hozzájárulás itt is jelentős, mintegy 34,7 millió forint, ami a rendszer fenntartásának alapvető feltétele. A bevétel/költség arány 32,5%, ami azt jelzi, hogy bár a bevételek magasabbak, mint Jászberényben, a költségekhez viszonyított fedezet továbbra is alacsony.

Gyula városa kedvezőbb képet mutat a vizsgált mutatók alapján. Az utasok és az SZMT által biztosított bevétel eléri a 40 millió forintot, ami a 2024. évhez képest enyhe növekedést jelent. A menetdíjbevétel trendje így növekvőnek tekinthető.

Az önkormányzati ellentételezés itt is számottevő, mintegy 59,9 millió forint, azonban a rendszer hatékonysága jobb, mint a másik két településen. Ezt jelzi a bevétel/költség arány is, amely megközelítőleg 40%, tehát a működési költségek jelentős része már közvetlen bevételekből fedezett.

Összességében megállapítható, hogy míg Jászberény és különösen Hajdúszoboszló esetében a közösségi közlekedés finanszírozása erősen támogatásfüggő és a bevétel stagnálást, illetve visszaesést mutat, addig Gyulán stabilabb, enyhén növekvő bevételi pálya és kedvezőbb költségfedezeti arány figyelhető meg.

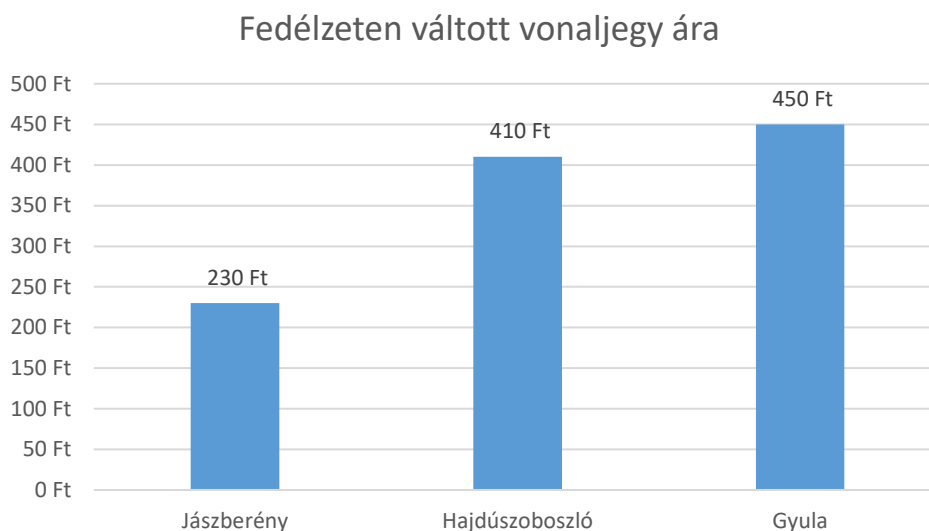
6. táblázat. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedésének pénzügyi mutatói

Mutató	Jászberény	Hajdúszoboszló	Gyula
Utas által fizetett + SZMT bevétel	~6,9 M Ft	~16,7 M Ft	~40,0 M Ft
Éves változás	-0,2%	-9,1%	+0,6%
Menetdíjbevétel trend	stagnáló	csökkenő	növekvő
Önkormányzati ellentételezés	~29,3 M Ft	~34,7 M Ft	~59,9 M Ft
Bevétel / költség arány	19,1 %	32,5%	40,0%

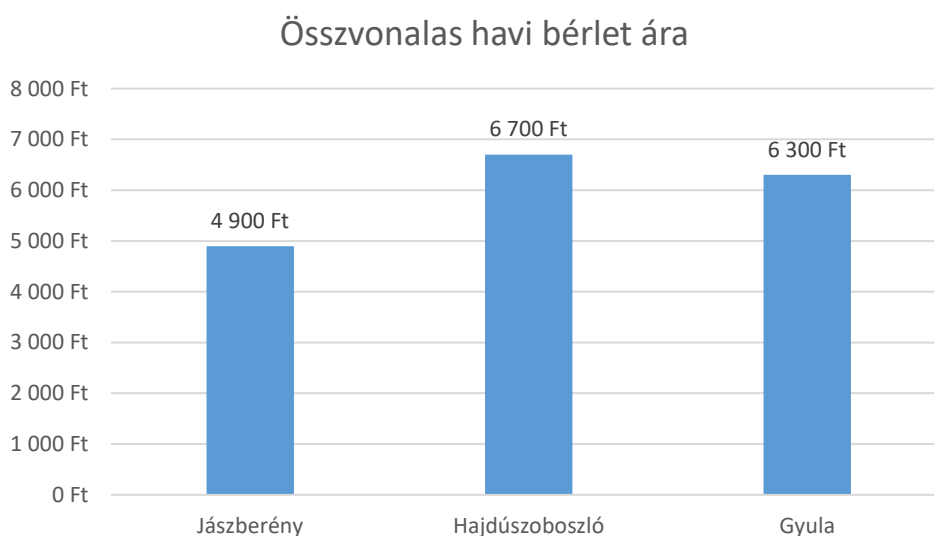
3.1.6. Tarifapolitika

A jegy- és bérletárak nominális szintje Gyula és Hajdúszoboszló esetében alapvetően hasonló, míg Jászberényben valamivel konszolidáltabb. A tarifaszint országos összevetésben mérsékeltnek tekinthető. A tarifapolitikai különbségeket nem elsősorban az árak szintje, hanem a kedvezményrendszer felépítése, célzottsága és volumene határozza meg, amelyek eltérő ösztönzőket közvetítenek az utasok felé, és érdemben befolyásolják a bevételi struktúrát.

5. ábra. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedésében a fedélzeten váltott vonaljegy árának összehasonlítása



6. ábra. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedésében az összvonalas havi bérlet árának összehasonlítása



Hajdúszoboszlón a tarifapolitika markánsan szociálpolitikai irányultságú. 2024. május 1-jétől a nappali tagozatos diákok – helyi lakcímtől függetlenül – díjmentesen vehetik igénybe a helyi autóbuszjáratokat. Ez az intézkedés 2025-ben már teljes éves hatással jelent meg, és – ahogy az az előző fejezetben bemutatásra került – jelentős bevételkiesést okozott: a tanuló bérletek értékesítése több mint 70%-kal csökkent, miközben a díjmentes utazásokhoz kapcsolódó szociálpolitikai menetdíj-támogatás csak részben kompenzálta a kieső jegy- és bérletbevételeket.

A tarifaintézkedés következtében a bevételi szerkezet torzult, a menetdíjbevételek aránya csökkent, miközben nem mutatható ki arányos keresletnövekedés a kihasználtsági adatokban.

Mindez arra utal, hogy az ingyenesség elsősorban a finanszírozást átstrukturáló hatással bírt, és nem vált a rendszeres helyi közlekedéshasználat ösztönzőjévé, valamint az utasszám-számítás módszertanának felülvizsgálatát is indokolttá teszi.

Gyulán ezzel szemben a tarifapolitika kiegyensúlyozottabb, funkcionális szemléletű. 2025. évben a jegy- és bérletárak nem változtak, ugyanakkor a díjtermék-kínálat differenciált: havi és félhavi összvonalas bérletek, tanuló és nyugdíjas bérletek, valamint többcsatornás – köztük digitális – értékesítési lehetőségek állnak rendelkezésre. Az applikációk használata a gyakorlatban is megjelent a bevételi adatokban, ami rugalmasabb hozzáférést biztosít az alkalmi és rendszeres utasok számára egyaránt. A bevételi szerkezet kiegyensúlyozott: a menetdíjbevételek közel fele jegyekből, fele bérletekből származik, ami stabil, városias használati mintára utal. A tarifapolitika ebben az esetben illeszkedik a szolgáltatási szinthez és a hálózati lefedettséghez, és hozzájárul ahhoz, hogy a menetdíjbevételek érdemi szerepet töltsön be a finanszírozásban.

Jászberény tarifapolitikája formálisan szintén változatlan áron alapul, helyi többletkezdvezmények nélkül. A beszámoló alapján a díjszabás kizárólag a jogszabályban meghatározott kedvezményeket alkalmazza, ugyanakkor az alacsony árszint és a digitális értékesítési csatornák bővülése ellenére sem volt képes számottevő keresletnövekedést generálni. A bevételi adatok stagnálást mutatnak, miközben a kihasználtság továbbra is rendkívül alacsony maradt. Ez arra utal, hogy Jászberény esetében a tarifapolitika önmagában nem képes ellensúlyozni a szolgáltatási szint és a menetrendi kínálat strukturális korlátait; az ár érzékelhetően másodlagos tényező a közlekedési módválasztásban.

3.1.7. Integráció

A tarifális és hálózati integráció mindhárom vizsgált településen alacsony szintű. A helyi autóbuszos közlekedési rendszerek önállóan, a helyközi és vasúti közlekedési alrendszerektől elkülönülten működnek, közös tarifarendszer, egységes díjtermék vagy érdemi menetrendi összehangolás nélkül. Jelenleg egyik városban sem alkalmaznak olyan megoldásokat, amelyek a helyközi járatok helyi célú bevonását (HKHI), illetve a vasúti és autóbuszos utazások együttes, integrált használatát ösztönöznék.

Hajdúszoboszló esetében a helyi autóbuszjáratok menetrendje alapvetően igazodik a vasúti érkezésekhez és indulásokhoz, azonban ez kizárólag operatív jellegű csatlakozásbiztosítást jelent. Tarifális integráció nem valósul meg: a vasúti jegyek és bérletek nem érvényesek a helyi járatokon, és nincs olyan kombinált díjtermék, amely a helyi–helyközi utazási láncokat egységesen kezelné. A turisztikai jellegű utazások és a célforgalmi használat dominanciája mellett ez azt eredményezi, hogy a helyi közlekedés nem válik a térségi elérési lánc szerves részévé, hanem továbbra is elkülönült, kiegészítő funkciót tölt be.

1-2. kép. Hajdúszoboszló vasútállomás



Forrás: KTI saját fotó

Jászberényben az integráció hiánya különösen markáns hatással bír. A város jelentős vasúti kínálattal rendelkezik, amely országos és regionális szinten is releváns kapcsolódási pontot jelent, ugyanakkor a helyi autóbuszos közlekedés sem tarifáisan, sem hálózatilag nem kapcsolódik ehhez a rendszerhez. A vasútállomás kiszolgálása ugyan szerepel a helyi hálózatban, de a gyér menetrendi kínálat és az alacsony szolgáltatási szint miatt a tényleges átszállási potenciál nem realizálódik. A városban jelenleg nincs olyan kezdeményezés, amely a vasúti utasforgalom helyi irányú becsatornázását célozná, így a helyi közlekedés nem képes ráépülni a meglévő, egyébként jelentős vasúti forgalomra. Ez az integrációs deficit közvetlenül hozzájárul a rendkívül alacsony kihasználtsági értékekhez.

Gyula esetében a helyi közlekedési rendszer működése ugyan városiasabb és stabilabb, az integráció szintje azonban itt is alapvetően korlátozott. A helyi autóbuszjáratok ugyan elérik a vasútállomást és a fontosabb városi csomópontokat, de a tarifális elkülönülés fennmarad: a vasúti és helyközi bérletek nem használhatók a helyi közlekedésben, és nincs közös díjtermék. Ugyanakkor a sűrűbb menetrend, a hosszabb üzemidő és a kiterjedtebb hálózat miatt Gyulán a hálózati kapcsolódások funkcionálisan jobban működnek, még integrált tarifa nélkül is. Ez magyarázza, hogy az integráció hiánya itt kevésbé jelentkezik korlátozó tényezőként, mint a másik két város esetében.

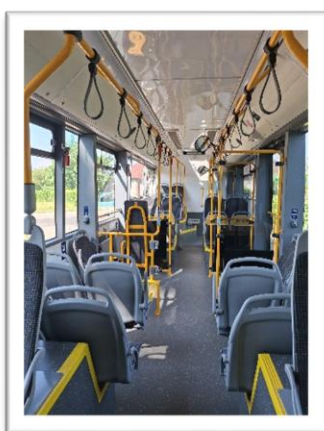
3.1.8. Ügyfélművelés

Az üzemeltetési megbízhatóság mindhárom vizsgált városban alapvetően megfelelőnek tekinthető, ugyanakkor az ügyfélművelés értékelése során figyelembe kell venni, hogy a rendszerek többségében alacsony utasszám és korlátozott használat mellett működnek. A járatkimaradások és jelentősebb üzemzavarok száma összességében alacsony, ami részben a visszafogott menetrendi kínálatnak és a mérsékelt terhelésnek tudható be.

Hajdúszoboszlón az üzemeltetési adatok alapján a menetrendszerűség kedvező: 2025-ben a járatkimaradások és késések aránya rendkívül alacsony volt, a kimaradások száma elenyésző, és azok döntően műszaki okokra voltak visszavezethetők. Az utaspanaszok száma csekély, az

éves beszámoló alapján mindössze néhány, jellemzően egyedi jellegű észrevétel érkezett, amelyek többsége nem a szolgáltatás alapvető működésére, hanem kisebb kényelmi vagy szervezési kérdésekre vonatkozott. Az utastájékoztató többcsatornás módon elérhető, a helyi menetrendi információk online és digitális felületeken is hozzáférhetők, ugyanakkor ezek kihasználtsága korlátozott maradt. Az ügyfélmény szempontjából pozitív elem, hogy 2025-ben Hajdúszoboszlón megjelent a tisztán elektromos meghajtású autóbusz, amely a beszámoló szerint korszerűbb utastérrel, alacsonypadlós kialakítással és javuló utazási komforttal járult hozzá a szolgáltatás minőségéhez. Ez azonban a teljes hálózatra vetítve még inkább szimbolikus, mint rendszerszintű előrelépés.

3-4. kép. Hajdúszoboszló helyi közösségi közlekedésben használt elektromos busz



Forrás: KTI saját fotó

Gyulán az ügyfélmény összességében hasonló képet mutat. Az éves beszámoló alapján a menetrendszerűség itt is megfelelő, a járatkimaradások és késések száma kezelhető mértékű, és az üzemeltetési problémák nem befolyásolták érdemben a szolgáltatás igénybevételét. Az utaspanaszok száma alacsony, ami összhangban áll a magasabb utasszámmal és a stabilabb használattal. Gyulán a helyi közlekedés ügyfélményét erősíti a kiterjedtebb hálózat, a hosszabb üzemidő és a városiasabb menetrendi kínálat, amelyek miatt az utasok számára a rendszer kiszámíthatóbb és könnyebben használható. A járműállomány ugyanakkor döntően hagyományos meghajtású, és jelenleg nem ismert járműbeszerzési vagy flottamegújítási stratégia, így a szolgáltatás minőségének javulása elsősorban szervezési és kínálati, nem pedig technológiai oldalról valósult meg.

Jászberényben az ügyfélmény a szolgáltatási beszámolók összevetése alapján a legalacsonyabb. Annak ellenére, hogy a rendszer kihasználtsága mérsékelt, az utasészrevételek és panaszok aránya – a forgalom volumenéhez viszonyítva – magasabb, mint a másik két településen. A panaszok jelentős része menetrendi illeszkedési problémákra, az alacsony követési gyakoriságra és a szolgáltatás korlátozott elérhetőségére vezethető vissza. A beszámoló szerint a járatkésések száma kiugróan magas volt, amely elsősorban nem

szolgáltatói fegyelemhiányra, hanem a menetrendi idők és a valós forgalmi viszonyok közötti eltérésre utal. Mindez az utasok szemszögéből bizonytalan, nehezen tervezhető szolgáltatást eredményez, ami tovább rontja a rendszer vonzerejét. A járműállomány minimális, és sem az éves beszámoló, sem a kapcsolódó dokumentumok nem utalnak olyan fejlesztési irányra, amely az ügyfélélmény érdemi javítását célozná.

3.2. Összevetés következtetései

Az összevetés egyértelműen igazolja, hogy a három vizsgált település hasonló demográfiai és térszerkezeti adottságai ellenére jelentősen eltérő működési modellek alakultak ki a helyi közösségi közlekedés szervezésében és finanszírozásában. A különbségek nem a lakosságszám, a városi szerepkör vagy a közigazgatási adottságok eltéréséből fakadnak, hanem elsősorban a megrendelői döntésekből, a szolgáltatási szint tudatos alakításából és az ezekhez rendelt pénzügyi prioritásokból.

A vizsgált dimenziók – hálózati lefedettség, szolgáltatási szint, járműállomány, kihasználtság, pénzügyi mutatók, tarifapolitika, integráció és ügyfélélmény – alapján Gyula városa esetében működik az egyetlen, valóban városias jellegű helyi közösségi közlekedési rendszer. A kiterjedt hálózat, a sűrűbb menetrend, a hosszabb üzemidő, a megfelelő járműállomány és az ezekhez illesztett tarifapolitika együttesen olyan szolgáltatási környezetet teremt, amely képes érdemi utasforgalmat generálni. Ennek eredményeként Gyulán nemcsak a kihasználtság, hanem a bevétel/költség arány és az egy utasra jutó önkormányzati támogatás is lényegesen kedvezőbb, mint a másik két városban. Bár a rendszer itt is támogatásigényes, a közösségi közlekedés már nem pusztán szociális vagy kiegészítő funkciót tölt be, hanem a városi mobilitás tényleges elemévé vált.

Hajdúszoboszló helyi közlekedése ezzel szemben átmeneti pozíciót foglal el. A szolgáltatási szint és a hálózati kiterjedtség meghaladja Jászberényét, ugyanakkor nem éri el a gyulai szintet. A rendszer működését erősen befolyásolja a célforgalmi és turisztikai jelleg, valamint a tarifapolitikában alkalmazott, kiterjesztett kedvezményrendszer. A nappali tagozatos diákok díjmentes utazása jelentős bevételkiesést okoz, miközben a kihasználtsági adatok nem mutatnak arányos növekedést. Ez arra utal, hogy a jelenlegi modell inkább a finanszírozási szerkezetet alakítja át, mintsem a közlekedési módváltást.

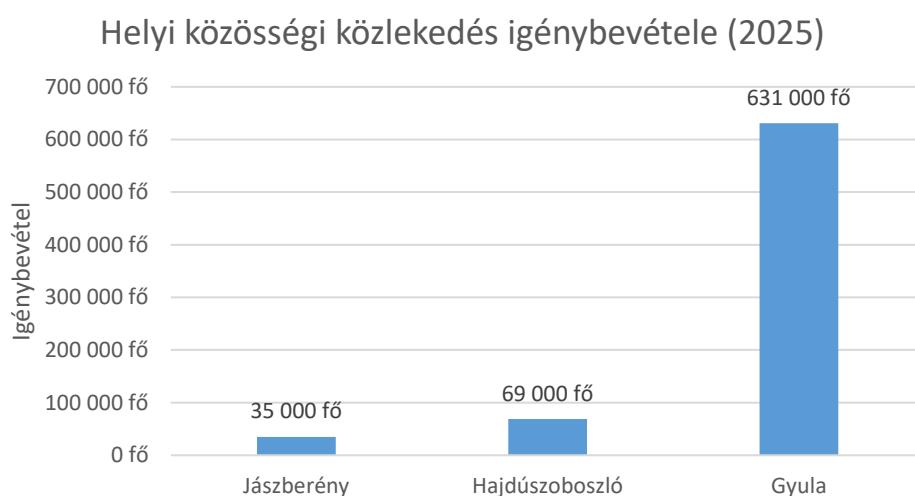
Hajdúszoboszlón a helyi közlekedés továbbra is kiegészítő jellegű, és önmagában nem képes stabil városi mobilitási alternatívát kínálni.

Jászberény esetében a vizsgálat minden szempontból a legkedvezőtlenebb képet mutatja. A hálózat kisméretű, a szolgáltatási szint alacsony, a járműállomány minimális, a kihasználtság extrém mértékben alacsony, miközben az egy utasra jutó önkormányzati támogatás kiemelkedően magas. A tarifapolitika visszafogott, helyi ösztönzőket nem tartalmaz, ugyanakkor ez nem ellensúlyozza a menetrendi és kínálati korlátokat. Az integráció hiánya – különösen a jelentős vasúti kínálattal rendelkező város esetében – súlyos, kihasználatlan potenciált jelez. Mindezek alapján Jászberény helyi közlekedése elsősorban szociális és

intézményi elérési funkciót lát el, és jelenlegi formájában nem képes érdemi keresletet generálni.

Összességében a három város összevetése azt támasztja alá, hogy a helyi közösségi közlekedés eredményességét és fenntarthatóságát nem a demográfiai adottságok határozzák meg elsődlegesen, hanem a szolgáltatási szint, a hálózati struktúra, a tarifapolitika és az integráció tudatos, egymással összhangban történő kialakítása. Gyula példája azt mutatja, hogy kisvárosi környezetben is létrehozható működőképes, városias helyi közlekedési rendszer, míg Jászberény és Hajdúszoboszló esetében a jelenlegi minimumszintű modellek fenntartása hosszú távon magas támogatási igényt és alacsony társadalmi hasznosulást eredményez.

7. ábra. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedésének 2025. évi igénybevétele



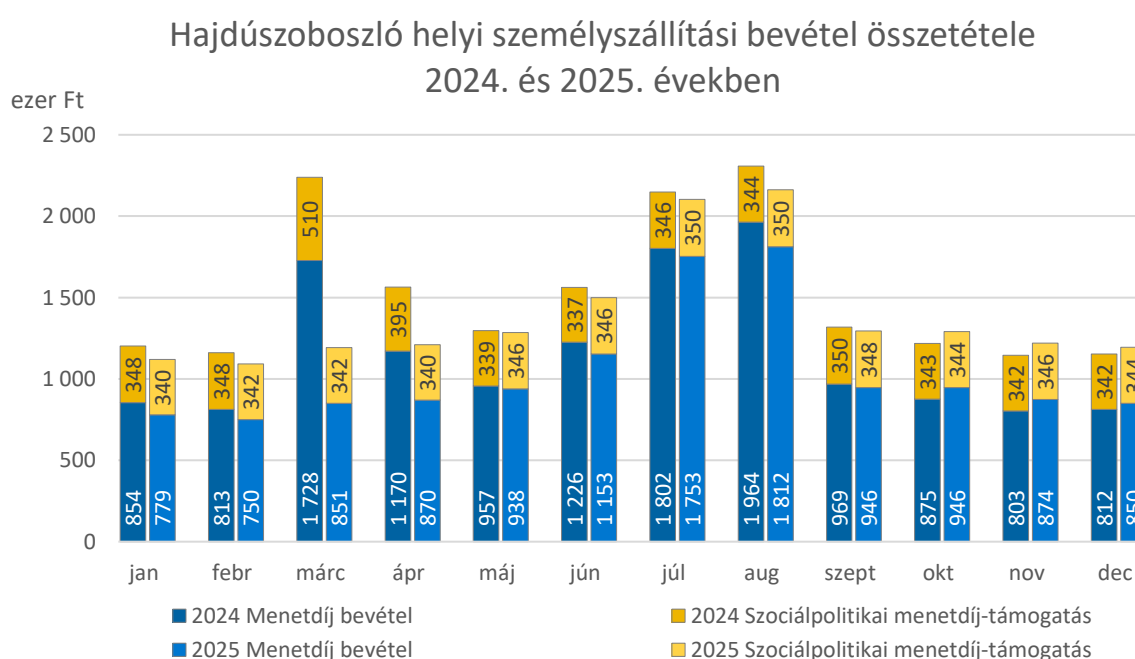
4. Hajdúszoboszló város közforgalmú közlekedésében alkalmazott tarifaszint és viteldíjrendszer felülvizsgálata az esetleges bevételnövelő lehetőségek feltárása érdekében

4.1. A helyi közlekedésben alkalmazott viteldíjtermékek és személyszállítási bevételek bemutatása

Hajdúszoboszló helyi közlekedésében alkalmazott viteldíjrendszer alapvetően egyszerű, ugyanakkor a keresleti viszonyokhoz jól illeszkedő struktúrát mutat. A díjtermékek között megtalálható a menetjegy, amely elsősorban az alkalmi, nem rendszeres utazások igénybevételére szolgál, valamint a különböző havi bérletkonstrukciók, amelyek a rendszeresen közlekedők számára jelentenek kedvezőbb megoldást. A menetjegy ára 410 forint, míg az egyvonalas havi bérlet 4 780 forintba, az összvonalas havi bérlet 6 700 forintba kerül. A kedvezményes bérletek – vagyis a tanuló és nyugdíjas konstrukciók – 4 470 forintért érhetők el.

A viteldíjrendszer működését alapjaiban és tartósan alakította a 2024. május 1-jétől bevezetett díjmentes utazási jogosultság a nappali tagozatos tanulók számára. A szolgáltatói beszámoló adatai alapján a változás következtében a tanulóbérletek értékesítése gyakorlatilag megszűnt: míg 2024-ben 222 darab tanulóbérlet került értékesítésre, addig 2025-ben ez a szám 22 darabra esett vissza. A csökkenés nemcsak a bérletértékesítés volumenében, hanem a hozzá kapcsolódó szociálpolitikai menetdíj-támogatás mértékében is jelentős visszaesést eredményezett.

8. ábra. Hajdúszoboszló helyi közösségi közlekedésének 2024. és 2025. évi bevétel összetétele



A személyszállítási bevételek alakulását vizsgálva megállapítható, hogy 2025-ben a menetdíjbevétel csökkenése következett be a bázisévhez képest. A helyi közlekedésből származó, utas által fizetett és szociálpolitikai menetdíj-támogatással kiegészített bevétel összesen 16,66 millió forintot tett ki, ami mintegy 9,1%-os visszaesést jelent az előző évhez viszonyítva. A bevételcsökkenés döntő része közvetlenül a díjmentes utazási jogosultság bevezetésére vezethető vissza, amely jelentős mértékben mérsékelte a fizető utasok számát.

A bevételi szerkezet elemzése alapján megállapítható, hogy a menetjegyek szerepe továbbra is meghatározó: a 2025. évi adatok szerint a menetdíjbevétel mintegy 88%-a menetjegyekből, és mindössze 12%-a bérletekből származott. Ez a megoszlás egyértelműen arra utal, hogy a helyi közlekedési szolgáltatást igénybe vevő utasok túlnyomó többsége alkalmi utazóként jelenik meg a rendszerben, míg a rendszeres, napi szintű munkába járáshoz kötődő fizető utazások szerepe korlátozott.

A bevételi struktúra torzulását tovább erősítik a település demográfiai sajátosságai. Hajdúszoboszló lakónépessége 2025-ben 23 871 fő volt, és a korösszetétel alakulása az elmúlt két évtizedben egyértelműen az elöregedés irányába mozdult el, lásd 7. táblázat.

7. táblázat. Hajdúszoboszló lakosságának korcsoport szerinti megoszlása

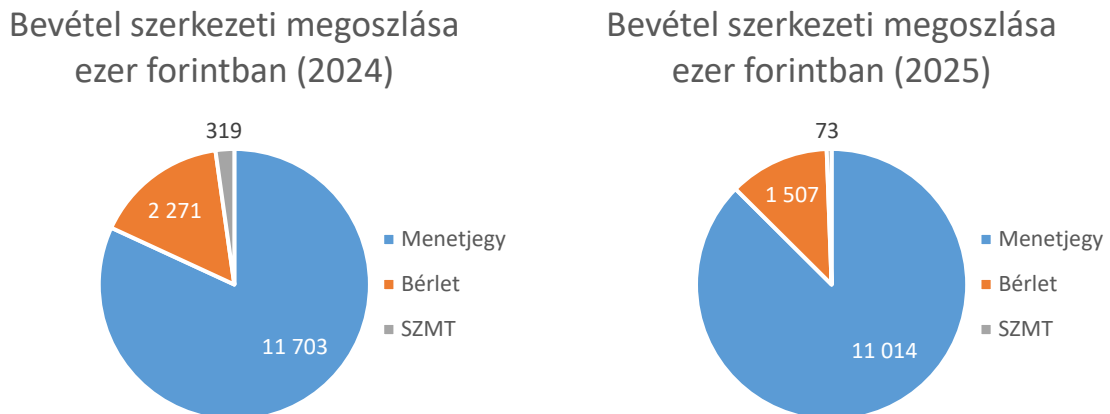
Korosztály	2001	2011	2022
15 évesnél fiatalabb	16%	14%	14%
15–64 éves	68%	67%	63%
65 éves és idősebb	16%	19%	23%
összesen	100%	100%	100%

Forrás: KSH

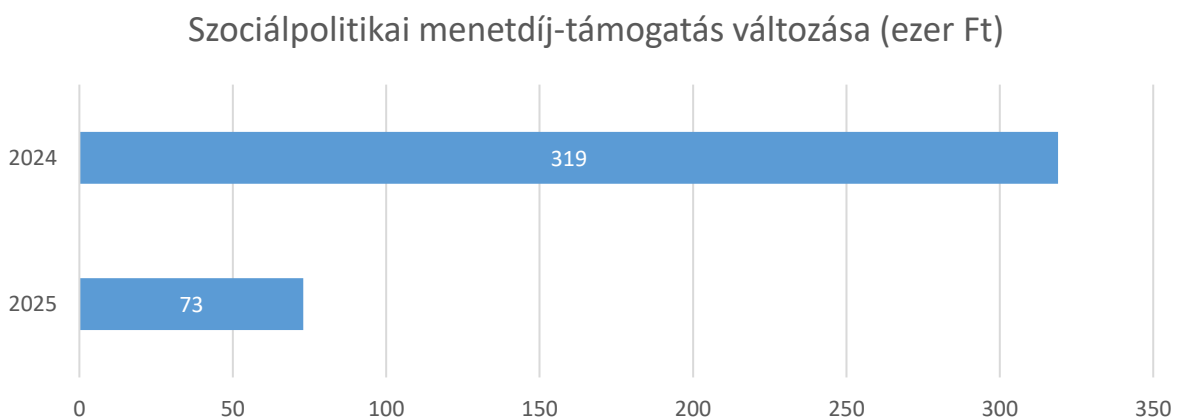
A fenti adatok alapján megállapítható, hogy a 65 év feletti korosztály arányának tartós növekedése, valamint a fiatal korosztály díjmentes utazása együttesen a fizető kereslet folyamatos csökkenését eredményezi. Mivel a nyugdíjas korosztály jelentős része kedvezményes vagy díjmentes utazásra jogosult, míg a tanulók esetében a fizető kereslet gyakorlatilag megszűnt, a helyi közlekedés bevételi bázisa egyre szűkebb, döntően az alkalmi, teljesárú menetjegyet váltó utasokra épül.

Mindezek alapján hosszabb távon a bevételi szerkezet további torzulása prognosztizálható, amely a költségekhez képest növekvő önkormányzati finanszírozási igényt vetít előre. A viteldíjrendszer ugyan társadalompolitikai szempontból kedvezően támogatja az idősek és a fiatalok mobilitását, ugyanakkor közlekedésszakmai és pénzügyi értelemben nem képes önmagában stabil bevételi alapot biztosítani, így a helyi közlekedés fenntarthatósága továbbra is alapvetően az önkormányzati ellentételezés mértékétől függ.

9. ábra. Hajdúszoboszló helyi közösségi közlekedésének 2024. és 2025. évi bevétel szerkezeti megoszlása



10. ábra. Hajdúszoboszló helyi közösségi közlekedésének 2024. és 2025. évi szociálpolitikai menetdíj-támogatás változása

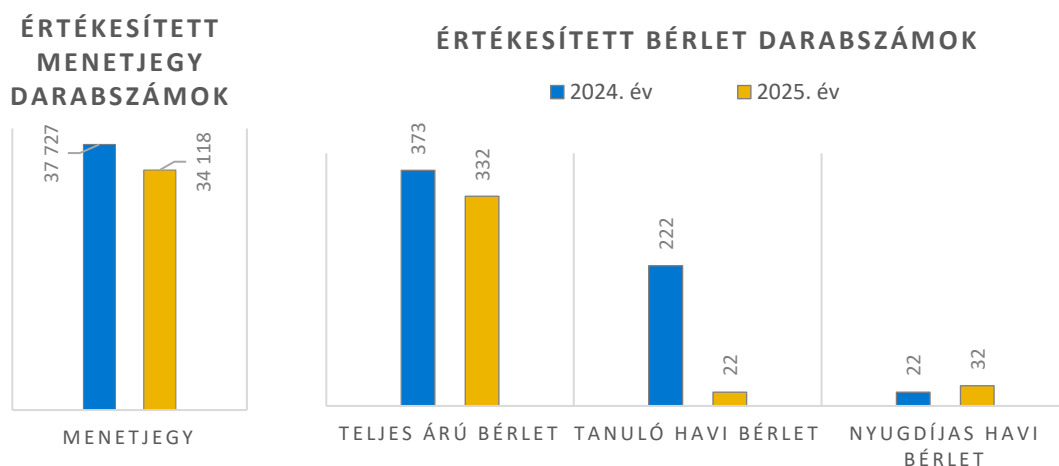


4.2. Értékesítési adatok elemzése

A tarifarendszer értékelésének egyik legfontosabb eleme az értékesítési adatok részletes vizsgálata, mivel ezek közvetlenül tükrözik a helyi közlekedési szolgáltatás iránti tényleges kereslet szerkezetét és annak változásait. A rendelkezésre álló adatok alapján megállapítható, hogy a menetjegyek értékesítési volumene továbbra is domináns, ugyanakkor csökkenő tendenciát mutat, míg a bérletértékesítés – különösen a kedvezményes termékek esetében – tartósan alacsony szinten stabilizálódott.

A menetjegyek értékesített darabszáma 2024-ről 2025-re 37 727 darabról 34 118 darabra csökkent, ami mintegy 9,6%-os visszaesést jelent. Ez a csökkenés összhangban áll a statisztikai utasszám alakulásával, amely ugyanezen időszakban 82,0 ezer főről 68,6 ezer főre esett vissza. A folyamat arra utal, hogy nem pusztán az utazási szokások átrendeződése, hanem valós keresletcsökkenés következett be a helyi közlekedésben.

11. ábra. Hajdúszoboszló helyi közösségi közlekedésének 2024. és 2025. évi értékesítési adatai



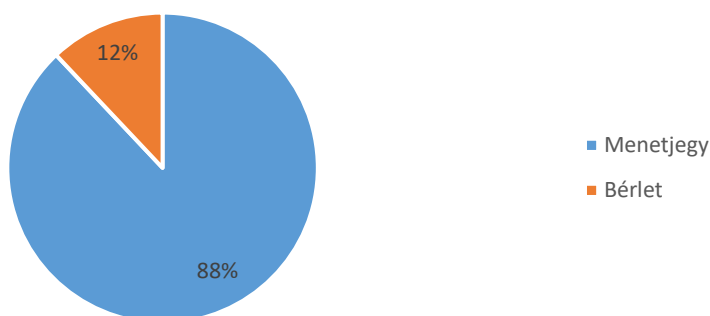
A bérletértékesítési adatok még markánsabb szerkezeti változásokat jeleznek. A tanulóbérletek esetében a 2024. május 1-jétől bevezetett díjmentes utazási jogosultság hatása egyértelműen kimutatható: míg 2024-ben még 222 darab tanulóbérlet került értékesítésre, addig 2025-ben mindössze 22 darab, ami gyakorlatilag a termék megszűnésével egyenértékű. A nyugdíjas bérletek esetében a darabszám 22-ről 32-re nőtt, ugyanakkor ez a volumen abszolút értékben alacsony, és nem képes érdemben ellensúlyozni a tanulóbérletek kiesését.

A teljes árú havi bérletek értékesítése mérsékeltebb visszaesést mutatott: 2024-ben 373 darab, 2025-ben 332 darab bérlet került értékesítésre, ami kb. 11%-os csökkenésnek felel meg. Ez arra utal, hogy a rendszeres, munkavégzéshez vagy ügyintézéshez kötődő utazások köre is szűkül, illetve részben más közlekedési módokra terelődik.

A bevételi szerkezet vizsgálata alapján megállapítható, hogy a menetjegyek szerepe tovább erősödött a teljes bevételen belül. A 2025. évi adatok szerint a menetdíjbevétel 88%-a menetjegyekből, és mindössze 12%-a bérletekből származott. Ez az aránytalanság egyértelműen jelzi, hogy a helyi közlekedési szolgáltatást igénybe vevő utasok döntő többsége alkalmi utazó, míg a napi szintű, rendszeres közlekedők száma korlátozott.

12. ábra. Hajdúszoboszló helyi közösségi közlekedés 2025. évi menetdíjbevételének megoszlása

Menetdíjbevételek megoszlása (2025)



Az értékesítési adatok értelmezése során analóg módon indokolt figyelembe venni az ország- és vármegyebérletek bevezetésének hatását, amely más településeken is jelentősen átalakította a helyi tarifarendszerek bevételi struktúráját. Bár Hajdúszoboszló esetében ezen bérletek közvetlen helyi használata korlátozottabb, a hatásmechanizmus hasonló: az alternatív, kedvezőbb árú vagy díjmentes közlekedési lehetőségek megjelenése csökkenti a hagyományos helyi díjtermékek iránti keresletet, különösen a bérletek esetében.

A demográfiai folyamatok tovább erősítik ezt a tendenciát. A város lakosságának elöregedése, valamint a fiatal korosztály díjmentes utazása együttesen szűkíti a fizetőképes utasbázist. Ennek következtében az értékesítési adatok alapján egyre inkább egy szűk, alkalmi utazókra épülő bevételi struktúra rajzolódik ki, amely érzékeny a külső szabályozási és társadalompolitikai változásokra.

Összességében megállapítható, hogy a hajdúszoboszlói helyi közlekedés értékesítési adatai nemcsak a kereslet csökkenését, hanem annak szerkezeti átalakulását is jelzik. A jelenlegi helyzetben a bevételnövelés lehetőségei korlátozottak: elsősorban a bérlettermékek arányának növelése, a fizető utasok számának stabilizálása, illetve új, célzott díjtermékek (például turisztikai vagy időszakos konstrukciók) bevezetése jelenthetnek mozgásteret.

Ennek hiányában a helyi közlekedés bevételi oldala továbbra is erősen kitett marad az önkormányzati finanszírozás mértékének.

4.3. Területalapú bérletek rövid bemutatása

A Magyar Kormány, valamint az Építési és Közlekedési Minisztérium támogatásával és közreműködésével 2023-ban létrejött vármegye- és országbérlet-konstrukció révén az elmúlt három évtized legjelentősebb helyközi díjszabási átalakítására került sor. Az igen kedvező árú diákbérletek bevezetésével érdemben csökkenhetett a gyereket nevelő családok havi közlekedési ráfordítása, a szélesebb körben használható (nem viszonylati) bérletek megjelenésével pedig javultak a vidéki mobilitási lehetőségek, népszerűbbé vált az egyéni közlekedéshez képest érdemben környezetbarát kötöttpályás és az autóbuszos közlekedés. A helyközi tarifaközösség felé vezető úton tett jelentős lépésnek is nevezhető, hogy az új típusú, egyszerűen elérhető és alacsony árú termékekkel utazók a MÁV-csoport helyközi járatait korlátlanul használhatják a bérleten feltüntetett területen és időtartamban.

A szolgáltatási színvonal emelése és a menetrendek összehangolása mellett az új tarifatermékek bevezetésével mind a közúti, mind pedig a kötöttpályás helyközi közösségi közlekedés versenyképesebbé, vonzóbbá válhat. A vidéki mobilitási lehetőségek bővülése a környezetbarát közösségi közlekedés irányába tereli az utazókat. A bérlet rugalmassága a szabadidős célú felhasználásnak is kedvez, így nem elhanyagolható pozitív hatása várható a belföldi turizmusban és vendéglátásban is. Az új típusú díjtermékek a helyközi- és több helyi közlekedési szolgáltató értékesítési csatornáján is elérhetők. Kényelmesebbé és egyszerűbbé tette a bérletvásárlási folyamatot, hogy online is megválthatók a bérletek. 2026 júniusában a

teljesárú vármegyebérlet 9 450 Ft-ba kerül, a tanuló vármegyebérlet ára 945 Ft. A teljesárú országbérlet 18 900 Ft, míg a tanuló országbérlet ára mindösszesen 1 890 Ft.

4.4. Bevételnövelő lehetőségek feltárása, illetve a szolgáltatás attraktivitását növelő jó gyakorlatok, közlekedésszakmai javaslatok

A szolgáltatás vonzerejének növeléséhez elengedhetetlen a különböző érintett csoportok igényeinek feltárása, amelyet részletesen a 6. fejezet ismertet. A megkérdezettek visszajelzései alapján közlekedésszakmai javaslatként merült fel a sűrűbb menetrendi kínálat biztosítása, valamint a területi és időbeli lefedettség jelentős mértékű növelése. A bevásárlóközpontok elérhetősége és a vasút - autóbusz átszállás kiemeltebb biztosítása szintén jelentős részben jelent meg a visszajelzésekben. Többen vetették fel körjárat bevezetésének igényét, illetve tisztán akadálymentes járművek rendszerbe állítását. A különböző érdekeltek szükségleteinek és javaslatainak figyelembevételével nemcsak a szolgáltatás attraktivitása fokozható, hanem – a kereslettel arányos kínálatbővítés esetén – a bevételek is fenntartható módon növelhetők.

A szakmai javaslatok mellett ezért kiemelt jelentősége van azoknak a testre szabott díjtermékeknek, amelyek célzottan az egyes felhasználói csoportok elvárásaihoz igazodnak, mely a bevételek növelésének egyik fő eszköze is egyben.

Jó gyakorlatként említhető a Vásárhely Kártya: Hódmezővásárhely Megyei Jogú Város Önkormányzata a helyi járatainak ingyenes használatát teszi lehetővé, de csak a kártyabirtokosok számára. Igénylesre kizárólag a település közigazgatási területén állandó lakcímmel rendelkező természetes személyek jogosultak. A kártya gyártása 1 000 Ft-ba kerül, és évente további 2 000 Ft éves díjat kell érte fizetni - kivéve a 18 év alattiak és 65 év felettiak számára, akik kedvezményesen, 1 000 Ft-ért válthatják ki. Városkártyával Hajdúszoboszló is rendelkezik, azonban a kártya szolgáltatásaihoz nem kapcsolódik a közösségi közlekedés, amely kiaknázatlan lehetőséget biztosít a lakosok közösségi közlekedésbe történő bevonására, az utazó közönség azonosítására, valamint – a jogszabály adta keretek között – a szociálpolitikai menetdíj-támogatások maximalizálására.

További jó gyakorlat a szolnoki „kismama-bérlet”. A kisgyermekes családok helyi tömegközlekedési támogatása érdekében Szolnok Megyei Jogú Város Közgyűlése „kismama-bérletet” vezetett be. A jogosultságot megállapító határozat alapján a jogosult részére egy speciális kártya kerül kiállításra, mellyel a jogosult a helyi járatokat havi 850 Ft összegű térítés ellenében veheti igénybe. Jogosult az a szolnoki lakóhellyel, vagy tartózkodási hellyel rendelkező és életvitelszerűen Szolnokon tartózkodó szülő, törvényes képviselő, nevelőszülő, aki a kérelem benyújtásának időpontjában:

- csecsemőgondozási díjban, vagy gyermekgondozási segélyben, vagy gyermekgondozási díjban részesül és munkavégzéssel járó tevékenységet nem folytat, továbbá
- saját háztartásában legalább egy harmadik életévét be nem töltött gyermeket nevel, továbbá

- három év alatti gyermeke rendelkezik szolnoki lakóhellyel, vagy tartózkodási hellyel és életvitelszerűen Szolnokon tartózkodik, valamint
- családjában a kérelem benyújtását megelőző hónapban az egy főre jutó havi nettó jövedelem nem haladja meg a 110 000 Ft-ot.

A bevételek növelésének másik eszköze az utazási okmányok ellenőrzési gyakoriságának növelése. Ennek ugyan jelentős költsége is van, de ezzel csökkenthető a járatokon többször is tapasztalt „jogosulatlan kedvezmények alkalmazása”, és növelhető a jegy- és akár a bérletbevétel is.

Technikai és jogi lehetőség van arra, hogy a szolgáltatóval kötött közszolgáltatási szerződés olyan szankciókat tegyen lehetővé arra az esetre, ha a megrendelő ellenőre visszaélést tapasztal, mely a szolgáltatót motiválja a saját járatai ellenőrzésének, a járatok személyzet bevételekbeszedési tevékenységének fokozására, ez azonban értelemszerűen növeli a szolgáltató kockázatát, így a vállalási díjat is. Ugyanakkor a nem mindenki számára biztosított kedvezmények – Hajdúszoboszlón a rendelet szerint csak a településen lakó diákok és az ott tanulók jogosultak díjmentes utazásra a helyi járatokon – betartatásának erősítése segíti a bevételek beszedését. Itt szeretnénk megjegyezni, hogy a fedélzeti utasforgalmi felmérés során munkatársaink egyetlen ellenőrrel sem találkoztak.

Amennyiben a szolgáltató a bevételekbeszedési kritériumoknak nem felel meg, úgy a szerződés felmondható és új pályázat írható ki, ahol akár más, kedvezőbb áron dolgozó, akár magánvállalkozó is elnyerheti a szolgáltatással járó jogokat és kötelezettségeket, de a megrendelő elmozdulhat a belső szolgáltatói modell felé is. Akár a városi vagyonkezelő, közműüzemeltető stb. társaságokkal is integrálható egy belső szolgáltató, amely a költségszinergiák kiaknázásához is vezethet.

A város foglalkoztatóit, munkáltatóit is lehet különféle módszerekkel arra motiválni, hogy váltsák, váltassák meg dolgozóik számára a bérleteket, és azokat részben vagy egészben térítsék meg. Mindennek megágyazhat a környezetvédelem, a forgalomcsillapítás, az élhetőbb város gondolatának ismertetése, mely a környezetükért felelős lakosokat önmagában is a környezetbarátabb módok felé orientálja. Hajdúszoboszló esetében azonban kiemelkedő a fürdőturizmus is, ami nem csak a nyugdíjasokat, de a családokat, csoportokat és tulajdonképp minden korosztályt érint. A szállodákkal és szállásadókkal való együttműködés fontos része lehet a közösségi közlekedés erősítésének. Amennyiben – megfelelő megállapodás vagy kötelezettség mellett – a szállásadók beépítik csomagajánlatukba a helyi közösségi közlekedés biztosítását, akkor az tovább növelheti a közösségi közlekedés kihasználtságát.

További bevételnövekedéshez vezethet, ha az alternatív közlekedési lehetőségek versenyhátrányba kerülnek. Ennek eszköze lehet például a parkolási díjak és a parkolás rendjének szabályozása. Az ár (a tarifa) meghatározása révén is növelhető a bevétel, amennyiben ezt az ár rugalmasság lehetővé teszi. Nem feltétlenül a tarifaemelésről fog növekedni a bevétel, elképzelhető, hogy éppen a tarifacsökkentéstől, ezt a helyi tapasztalatok, a vásárlóerő ismeretében lehet eldönteni. Azonban a helyszíni felmérések során azt tapasztaltuk,

hogy a vasútállomás előtti parkolók, környező utak, sőt a forgalom elől elzárt terület is tele van parkoló gépkocsival. A helyiek által elmondottak alapján van, aki néhány napig, de olyan is, aki egész héten ott tárolja a járművét. Ez egyértelműen arra utal, hogy a vasútállomásra való kijutás közösségi közlekedéssel igen korlátos, esetenként lehetetlen a város egyes részeiről.

A gépkocsi helyetti alternatíva kínálása mellett, a területen történő – legalább bizonyos időszakokban – fizető várakozóhely kialakítása és a parkolási rend szabályozása megoldást nyújthat az „utcai garázsok” megszüntetésére. A területen lévő tulajdonviszonyok pedig kezelhetőek a Debrecenben is alkalmazott módszerrel: a terület üzemeltetésének önkormányzati átvétele nemcsak többletbevételt jelent a városi költségvetésnek, hanem a környezetbarát megoldások felé tereli a lakosságot is.

A szociálpolitikai menetdíjtámogatással együtt járó kedvezményes (jellemzően diák-) bérletek árának meghatározásakor érdemes figyelembe venni, hogy egy jól beállított árral nem csak az értékesített darabszám növelhető, hanem az ehhez kapcsolódó SZMT is. Hajdúszoboszlón 2024. május 1-től a helyi lakcímmel rendelkező, vagy a településen tanuló diákok díjmentesen vehetik igénybe a közösségi közlekedést. Ez egy üdvözlendő intézkedés a fiatalok közösségi közlekedésre szoktatásában, ugyanakkor – a máshol alkalmazott megoldásokkal ellentétben – a diákbérletek eladása utáni SZMT lehívásának megszűnésével, valamint a nem jogosult diákok kiszűrésének megnehezítésével járt. Visszaulva a korábban leírt jó gyakorlatra, szerencsésebb lenne a díjmentes utazás igénybevételét valamilyen jogosultságot igazoló, a kedvezmény igénylését alátámasztó megoldással biztosítani. Erre lehet megoldás a városkártyába integrált kedvezmény biztosítása. Ez Debrecen esetében a Junior városkártya. Így nemcsak a kedvezmény biztosítható a célzott csoport – és csak a célzott csoport – számára, hanem az SZMT is lehívható, melynek mértéke Hajdúszoboszló város esetében 1710 Ft/hó/db.

Egy bővebb, fejlesztett menetrendi kínálat, a sűrűbb közlekedés, gyorsabb útvonalak és a kedvezőbb vonalhálózat is új, fizető utasokat tud vonzani, viszont ez jelentős költségekkel is jár. A kiszámíthatóság és a gyors eljutás a mai kor közlekedésének két legfontosabb eleme, amelyek biztosítása szükséges a közösségi közlekedés versenyképességéhez. Ugyanakkor egy rosszul felépített struktúra – esetenként bevételnövekedés mellett is – könnyen negatív eredményt hozhat.

A bevételek növelésének speciális eszköze a vármegye- és országbérletek helyi közlekedésben való elfogadása. Ehhez a helyi és a helyközi ellátásért felelősöknek megállapodást kell kötniük arra vonatkozóan, hogy hogyan számolják el egymással a kieső, átcsoportosuló bevételeket. Erre az ideális megoldás az lenne, ha az ismert területi alapú helyközi bérletekhez (VMB, OB) hozzá lehetne tenni – akár egy papíron megvéve – egy beépített Hajdúszoboszló helyi bérletet, akár teljes árán, akár valamilyen csomagkedvezménnyel, mint Szeged város esetében. Ebben az esetben az elszámolás kristálytisztá lehetne, mivel pontosan kimutatható lenne, hogy ebből a kombinált bérletből hány darabot értékesítettek.

Vannak a szegedi példától eltérő együttműködések a területalapú bérletek elfogadására – például Budapest, Debrecen, Miskolc esetében –, ahol a felek előre lefektetett szabályok szerint kölcsönösen elszámolnak egymással a bevételeik vonatkozásában azért cserébe, hogy egymás díjtermékeit elfogadják saját járataikon. Ennek rendszere még kiforratlan, a tapasztalatszerzés, a rendszer finomításának fázisában van. Ugyanakkor érdemes lehet figyelemmel kísérni alakulását egy későbbi csatlakozás lehetőségének esetére.

Az együttműködés egy másik módszere az úgynevezett „helyközivel helyi” szolgáltatás (HKHI). A szolgáltatás már megemlítésre került a 3. fejezetben, de a 7. fejezetben részletesen is bemutatjuk. Ilyen megállapodás jelenleg 76 település esetén van életben Magyarországon. Ezen megoldás célja elsősorban nem a helyi bevételek növelése – bár megkötése kétségkívül hatással van erre is –, hanem a rendelkezésre álló kapacitások költséghatékony felhasználásával történő helyi kínálatbővítés egy méltányos mértékű hozzájárulás megfizetése mellett.

5. Jelenlegi finanszírozási rendszer felülvizsgálata.

5.1. A finanszírozási rendszer jogi keretei

5.1.1. A közlekedési közszolgáltatás ellátásáért nyújtott ellentételezés általános szabályai

A közszolgáltatás finanszírozási módja szerinti változatokat jórészt az 1370/2007-es EK rendelet (továbbiakban: PSO) és annak melléklete szabályozza.

A finanszírozás módja szerint két változatot érdemes bővebben megismerni.

- az egyik változat a bevételekkel nem fedezett indokolt költségek finanszírozása
- a másik a szolgáltatási teljesítmény után fizetett km díj térítése nettó elszámolás.

Mind a két változat központi elemének tekintendő az indokolt költségek - mint hatékonynak tekintett költségek - kritériumainak történő megfelelés. Az odaítélés módjától függetlenül a közszolgáltatást végző társaságnak igazolni kell, hogy a finanszírozásba bevonandó költségei megfelelnek az indokolt költség kritériumainak. A versenyszerű eljárás során megadott díjaknak indokoltnak kell lenniük, az ehhez szükséges adatszolgáltatást rendelkezésre kell bocsátani már az ajánlatok megtételekor. Az indokolt szintet mindkét esetben iparági vizsgálaton alapuló objektív költség szinttel kell összevetni, figyelembe véve a szolgáltatás tárgyának helyi sajátosságait és annak költségekre gyakorolt hatását.

Az odaítélő akkor köthet közszolgáltatási szerződést a nyertes ajánlattevővel, ha igazolást nyert, hogy a fizetendő díjak az indokolt költségek szintjénél nem magasabbak.

A szerződés időtartama alatt a költségek és bevételek szintje változik. A megrendelőnek biztosítani kell, hogy a szerződés teljes időtartama alatt a szolgáltatás költségszintje az indokolt költsége szintjét ne haladja meg, és a szolgáltató kompenzáció megfelelő legyen, se túl-, se alul kompenzáció ne álljon fenn.

A változást nyomon kell tudni követni a mindkét finanszírozási alternatíva esetében. A bevételekkel nem fedezett indokolt költségek szerinti alternatíva éves szinten tartalmazza az indokolt költségek bemutatását és vizsgálatát. Maga a számítási modell biztosítja a költségek változásának kezelését finanszírozási oldalon. A nettó km díj alapú számításban a közszolgáltatási szerződés biztosítja a költségek nyomon követését. A nyomon követéshez a szolgáltatónak be kell mutatnia azon a szinten a költségeit, ahogy a szerződés szerinti költségnövekedések érvényesíthetőek.

A növekedés számításának metodikáját a szerződésnek tartalmaznia kell olyan módon, hogy az egyes költségcsoportok előre definiáltak, világosak és az indokolt szint megállapítása szempontjából (rendelkezésre álló benchmark és egyéb iparági adatok szempontjából) relevánsak, és a rájuk vonatkozó indexek objektív külső forrásból előállíthatóak legyenek. A költségnövekedés nyomon követése ezáltal folyamatos indokolt költségszint kontrollt is jelent.

Tekintettel arra, hogy ellentételezés nélkül a kijelölt vagy pályáztatott szolgáltató nem vagy nem megfelelő minőségben tudná ellátni a kijelölt közlekedési közszolgáltatási feladatot, az önkormányzatnak, mint megrendelő hatóságnak lehetősége, sőt kötelessége kompenzációt nyújtani a közszolgáltatást végző operátornak. Ez az ellentételezés a már említett PSO rendeletben foglalt feltételek teljesítése esetén az EUMSZ 93. cikke alapján összeegyeztethető a belső piaccal, és azt nem szükséges előzetesen engedélyeztetni semmilyen EU vagy hazai hatósággal.

A közszolgáltatási szerződéshez kapcsolódó ellentételezésének meg kell felelnie a PSO rendeletben foglalt kötelező feltételeknek, függetlenül az odaítélés pályázaton történő vagy közvetlen odaítélés módjától. Az ellentételezés mértéke a verseny indokolatlan torzításának elkerülése érdekében nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével összefüggő költségeket. Figyelembe kell azonban venni az utas által fizetett bevételeket a szociálpolitikai menetdíj támogatásokat és a veszteség pótlására szóló bevételel nem fedezett indokolt költségeket úgy, hogy a túlkompensáció ne valósuljon meg, de biztosítsa az ellátásért felelős önkormányzat a szolgáltatónak az ésszerű nyereséget is. Ez a közlekedésben a hazai gyakorlatnak megfelelően vagy a vagyonarányos, vagy az árbevétel arányos 1-5 % közötti tőke vagy árbevétel arányos nyereség.

Az általános szabályokhoz kapcsolódó kompenzációnak – a túlkompensáció elkerülése érdekében – eleget kell tennie a PSO rendelet mellékletében foglalt, a kompenzáció kiszámításra vonatkozó szabályoknak is. A kompenzáció mértéke nem haladhatja meg az ún. nettó pénzügyi hatásnak megfelelő összeget, amely a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésének a közszolgáltató bevételeire és költségeire gyakorolt hatások összessége.

A számviteli szabályokkal összhangban alkalmazandó módszer lényege, hogy a közszolgáltatási kötelezettséggel összefüggésben felmerült költségekből levonják az ezzel kapcsolatos pozitív pénzügyi hatásokat, díjakból származó, illetve egyéb bevételeket. A rendszer, mint említésre került lehetőséget ad továbbá egy ésszerű profit indokoltságának elismerésére is, amelyet a szokásos tőkemegtérülési ráta alapján a kockázatokat értékelve kell meghatározni.

Amennyiben a kedvezményezett szolgáltató végez a közszolgáltatási feladatok mellett egyéb tevékenységet is, akkor a keresztfinanszírozás elkerülése érdekében az érintett közszolgáltató köteles elkülönített számviteli nyilvántartást ill. elszámolást vezetni. Nem terelheti az egyéb tevékenységeinek költségei a közszolgáltatási költségeket, és a kapott ellentételezést nem is használhatja fel az egyéb tevékenységének finanszírozására. Így az ellentételezés mértéke nem haladhatja meg a közszolgáltatási feladatok teljesítésével kapcsolatban felmerült költségeknek a méltányos nyereséggel, utas által fizetett díjbevétellel, szociálpolitikai menetdíjtámogatással, egyéb kapcsolódó bevételekkel és támogatásokkal nem fedezett összegét.

Az elkülönített nyilvántartást köteles tehát vezetni az operátor (szolgáltató) a települési személyszállítási közszolgáltatásról és az egyéb tevékenységekről. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a főkönyvi elkülönítést a témában meg kell teremteni.

A bevétellel nem fedezett indokolt költségek elszámolásának és ellenőrzésének rendjét a hatályos közszolgáltatási szerződés mellékleteként kell megjelentetni.

5.1.2. Bevételekkel nem fedezett indokolt költségek elfogadásának ismérvei

- A személyszállítási közszolgáltatáshoz kapcsolódó egyértelmű és ellenőrizhető költségek igazolása, és könyvviteli megfelelősége összhangban a számviteli elkülönítés szabályaival.
- Miután a költségek szintje általánosságban nem haladhatja meg a jó iparági (városi közszolgáltatási személyszállítás) gyakorlat által megkívánt szintet - vagyis a hatékony vállalat költségszintjét -, úgy kell a korrekciós tényezőket figyelembe venni, hogy azok alkalmazása figyelembe vegye a település nagyságát, a hálózat összetettségét és nagyságát, valamint a szolgáltató eszközparkjának jellegzetességeit, illetve a szolgáltatás, rendelkezésre állásának idő intervallumát is. Szükség esetén a további korrekciók is figyelembe vehetők megfelelő alátámasztottsággal.

Kapcsolódó főszabályok

A közlekedési közszolgáltatás ellátása kapcsán felmerülő költségeket tevékenységek szerinti részletes bontásban, ágazati szinten elkülönítve szükséges a szolgáltatónak rögzítenie és bemutatnia.

A közszolgáltatáshoz kapcsolódó eszközök, források, bevételek, ráfordítások elkülönítésének részletes szabályait, a költségelszámolás és felosztás rendjét a szolgáltató mindenkor hatályos számviteli politikájáról szóló szabályzata, önköltségszámítási szabályzata esetleg kontrolling szabályzata határozza meg. Ezeket a szabályokat a közszolgáltató alakítja ki, de Hajdúszoboszló önkormányzatának - a rá vonatkozó helyi közlekedés tekintetében - dokumentumban el kell fogadnia.

A bevétellel nem fedezett indokolt költség-elszámolás és -felosztás során alkalmazandó alapelvek

- Az elszámolási időszakban megvalósult közszolgáltatás esetében csak olyan tárgyidőszakban felmerült költségek vehetők figyelembe, amelyek annak előállításával, megvalósításával egyértelmű ok-okozati összefüggésben állnak.
- Az elszámolás során csak olyan, bizonylattal alátámasztott tényleges költségek fogadhatók és számolhatók el a közszolgáltatás ellátása kapcsán felmerült indokolt költségként, amelyek forgalmi, műszaki, gazdasági, kereskedelmi stb. szempontból szükségesek a feladat ellátásához.

- A szolgáltató nem elvárható gondossággal történt feladatvégzése, esetleges szabályszegése esetén jelentkező többletköltségek nem fogadhatók be indokolt költségként.
- Minden költséget egyszer lehet elszámolni, a költségek elszámolásának minden költségre teljeskörűen ki kell terjednie.
- Az elszámolási rendet olyan módon kell kialakítani, hogy a keresztfinanszírozást kizárja, és megfeleljen annak az elvnek, hogy minden költség csak egyszer számolható el, ugyanakkor a piaci/nem közszolgáltatási tevékenység elszámolási időszakra vonatkozó pozitív eredményének közszolgáltatási tevékenységre fordítása nem jelenthet tiltott keresztfinanszírozást.
- Az indokolt költségek körében elszámolt költségek valódiságát, a rögzített elvek érvényesülését a felek szükség esetén könyvvizsgáló segítségével is vizsgálják, ellenőrzik.

A kompenzáció elszámolásának módszertani tételei

- A bemutatott alapelveknek megfelelően az önkormányzat nem a Szolgáltató közszolgáltatására számvitelileg elszámolt összes költségét, illetve ráfordítását fogadja be és téríti meg, hanem a jelen pont szerinti szempontok és módszer alapján vizsgálja felül és határozza meg az indokolt költségeket, és ezzel együtt a szolgáltató tárgyidőszaki alulfinanszírozottságának, illetve túlfinanszírozottságának mértékét.
- Az önkormányzat által megrendelt közszolgáltatási teljesítmények mértékéig felmerült olyan költségek kerülnek elfogadásra, amelyek a megrendelt szolgáltatások teljesítéséhez szükséges kapacitások fenntartása és működtetése érdekében jelentkeztek. A szolgáltatáshoz indokolhatóan szükséges, bizonylattal alátámasztott tényleges költségek számolhatók el.

Ennek alapján többek között nem jelentenek indokolt költséget:

- az önkormányzat által a jóváhagyottól eltérő közlekedésből adódó többlet-járműüzemeltetési és -karbantartási közvetlen ráfordítások,
- a közszolgáltató, illetve a közszolgáltatás biztosításához általa igénybe vett alvállalkozók (amennyiben van ilyen) hibájából származó esetleges többletráfordítások,
- a menetrendi tervhez képest kimutatott és indokolatlan többlet garázs (rezsi) teljesítménnyel összefüggésben jelentkező járműüzemeltetési és karbantartási közvetlen ráfordítások.

Az esetleges téves teljesítményrögzítésből adódó többletköltségek

- A nem megfelelően alátámasztott karbantartási többletráfordítás (ide értendő az esetleges nem elvárható gondossággal végzett beavatkozások eredményeként jelentkező többletráfordítások) és ezekkel kapcsolatos túlóra költségek,

- az egyes költséghatékonysági beruházásokkal vállalt költségmegtakarítások esetleges elmaradása,
- közvetlen költség szinten vállalt üzemeltetési feladat tekintetében a feladatra vonatkozó megállapodásban vállalt közvetlen költségszint felett jelentkező közvetlen költség,
- a keresztf finanszírozás kizárása érdekében szükséges a közszolgáltatás elhatárolásának és nem közszolgáltatási tevékenységek elhatárolásának vizsgálata, továbbá az operátor (közszolgáltató) kompenzációjától különböző, egyéb – jellemzően projektágon vagy tőkepótló beruházásként – finanszírozott tételek elkülönítése az alábbiak szerint:
 - csak a közszolgáltatáshoz szükséges eszközök, tevékenységek, rendezvények költségei kerülnek finanszírozásra,
 - az önkormányzat ne finanszírozza azon eszközök költségét, amelyekre már nincs szükség a közszolgáltatás elvégzéséhez a menetrendi időszakban, illetve a Közszolgáltatási Szerződés által lefedett időszakban,
 - ne finanszírozza a selejtezések és a hiányzó eszközök értékének kivezetését tartalmazó, kiadással nem járó ráfordításokat, az egyes közszolgáltatáshoz nem kapcsolódó eszközök, tevékenységek költségeit,
 - a kettős finanszírozás tilalmával összefüggésben ne finanszírozza a közszolgáltató azon ráfordításait sem, amelyek címzett támogatások, esetleges tőkepótló támogatások révén más forrásból finanszírozottak (támogatott projektek esetében az esetleges önrészen felüli ráfordítások stb.).

5.2. Hajdúszoboszló város önkormányzatának helyi közforgalmú közlekedés finanszírozásának konkrét vizsgálata:

Jelen tanulmány elkészítésére vonatkozó megállapodás alapján a KTI-nek feladata volt a hajdúszoboszlói helyi közlekedés finanszírozási hátterének vizsgálata. E területen belül feladat volt:

- A vonatkozó hazai és a legfontosabb EU-s jogszabályok alapján a finanszírozási helyzet értékelése.
- Hajdúszoboszló Önkormányzatának, mint ellátásért felelősnek a finanszírozásra ható cselekményeinek vizsgálata.
- A közszolgáltatásként ellátott helyi közforgalmú közlekedési feladatainak ellátásához illeszkedő bevétellel nem fedezett indokolt költségtérítés vizsgálata.
- Szakmai állásfoglalás, értékelés elvégzése a finanszírozási rendszer működéséről.
- Finanszírozási kötelezettség szakmai, jogszabályi megfeleltetése.
- Hajdúszoboszló város illetékes vezetőivel, munkatársaival való konzultáció.

5.2.1. Alapul vett legfontosabb jogszabályok listája

- az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (2007. október 23.);
- a Bizottság 2014/C 92/01 Közleménye a 1370/2007/EK rendeletre vonatkozó értelmező iránymutatásokról (Hivatalos Lap 29. 3. 2014.);
- a Tanács 1992. február 25-i 92/13/EGK irányelve a vízügyi, energiaipari, szállítási és távközlési ágazatokban működő vállalkozások beszerzési eljárásairól szóló közösségi szabályok alkalmazására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról;
- a Tanács 89/665/EGK irányelve az árubeszerzésre és az építési beruházásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélésével kapcsolatos jogorvoslati eljárás alkalmazására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról (1989. december 21.);
- személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény;
- a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény;
- a koncesszióról szóló 1991. évi XVI. törvény.

5.2.2. Vizsgált dokumentumok

- Eredeti közszolgáltatási Szerződés és mellékletei az Észak Magyarországi Közekedési Központtal;
- Közszolgáltatási Szerződés 1-10- es számú módosításai;
- MÁV személyszállítási Zrt. 2025. évi beszámolója Hajdúszoboszló város részére az autóbusszal végzett helyi személyszállítási közszolgáltatási tevékenységre vonatkozóan;
- Hajdúszoboszló Város Önkormányzata Képviselő Testületének 116/2026-os határozata a MÁV Személyszállítási Zrt. helyi autóbusszközlekedésének 2025. évi beszámolójának elfogadásáról;
- Helyi közlekedésre vonatkozó „RÉSZLETEZŐ KÓDOK ROVATONKÉNTI BONTÁSBAN”
Időszak: 2025-01-01 - 2025-12-31;
- Helyi közlekedésre vonatkozó „RÉSZLETEZŐ KÓDOK ROVATONKÉNTI BONTÁSBAN”
Időszak: 2026-01-01 - 2026-05-28;
- Költségvetés 9. sz. melléklet „Városüzemeltetés”;
- MÁV Személyszállítási Zrt. tájékoztatója Hajdúszoboszló Város Önkormányzata részére a Zöld Busz Program keretében környezetkímélő, klímasemleges városi, elektromos meghajtású személyszállítási járművek beszerzése és a kapcsolódó töltőinfrastruktúra kiépítése tárgyú, HUMDA ZBP 2024/2 számú pályázati projekt megvalósításáról.

A vizsgált dokumentumok nagy részben megfelelnek a jogszabályi előírásoknak, koherens módon tartalmazzák a szükséges jogi szabályokat, illetve meghatározzák azokat a kereteket, amelyek szükségesek az átlátható közlekedési közszolgáltatási működéshez, de különösen a kapcsolódó finanszírozás biztosításához.

Hiányosságok

A hiányosságok pontos megértéséhez szükséges néhány gondolattal az ún. Altmark tesztet ismertetni:

Az Európai Közösségek Bíróságának C-280 sz. az Altmark Trans GmbH ügyben hozott ítélete

Az C-280/00 sz. Altmark Trans GmbH ügyben 2003. július 24-én hozott ítéletének (1) 87–95. bekezdésében az Európai Közösségek Bírósága úgy határozott, hogy a közszolgáltatási ellentételezések nem képeznek a Szerződés 87. cikke szerinti előnyöket, feltéve, hogy négy feltétel együttesen teljesül. Amennyiben ezek a feltételek együttesen nem teljesülnek, és fennállnak a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése alkalmazásának általános feltételei, a közszolgáltatási ellentételezések a Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikkének hatálya alá tartozó állami támogatásnak minősülnek.

(1) a támogatás kedvezményezettje világosan meghatározott közszolgáltatást végez;

Megállapítás: Hajdúszoboszló esetében fentiek maradéktalanul megvalósulnak.

(2) a kompenzációs összegek számítási alapjául szolgáló paramétereket objektív és átlátható módon, előzetesen meghatározták;

Megállapítás: A település a finanszírozás módjának előzetes leírását (algoritmusát) a szolgáltatótól nem kérte be. Bár az Altmark-teszt második feltétele a legfontosabb és a legnehezebben teljesíthető elem. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a kompenzáció meghatározásának módszere nem lehet utólagos, diszkrecionális vagy alku eredménye, hanem előre ismert, ellenőrizhető szabályokon kell alapulnia.

Az „előzetesen meghatározottságot” már a befogadott közszolgáltatás ajánlatkérése során figyelembe kell venni, nevezetesen mely költségek számolhatók el, milyen bevételeket kell figyelembe venni, hogyan kezelik (kompenzálják) az utasszám-változásokat, milyen inflációs korrekciók alkalmazhatóak és milyen módon számított ésszerű nyereség fogadható el. A legfontosabb, hogy a számításnak olyan tényezőkön kell alapulnia, amelyek ellenőrizhetők és nem szubjektív döntésétől függenek.

Bár Hajdúszoboszló által megkötött közszolgáltatási szerződésből világosan kitűnik a teljesített autóbusz-külszolgálati kilométerek mennyisége, a tényleges bérköltség, a valós üzemanyag ill. egyéb energia költség és számos fontos elszámolási paraméter, a megismert közszolgáltatási szerződésből hiányzik egy előre meghatározott képlet vagy algoritmus. Bár az

európai joggyakorlat szerint nem szükséges, hogy az ellentételezés összege előre pontosan ismert legyen, de a számítási mechanizmusnak előre meghatározottnak kell lennie. Ezért a jövőre nézve a kiírt pályázatban javasunk egy részletes kompenzációs formulát rögzíteni.

(3) a kompenzáció összege nem haladja meg a közszolgáltatás ellátása közben felmerült kiadások és a szolgáltatás nyújtásából származó bevétel különbségét (a kompenzáció azonban tartalmazhat méltányos mértékű nyereséget is);

Megállapítás: A rendelkezésre álló dokumentumokból a vizsgált évben (2025) egyértelműen megállapítható, hogy a kompenzáció reális volt, túlkompensáció nem valósult meg.

(4) amennyiben a vállalkozás a közszolgáltatás végzésére vonatkozó jogot nem versenytárgyalás keretében nyerte el, a közszolgáltatás kötelezettség teljesítéséért fizetendő ellentételezés mértékét egy tipikus, jól működtetett, eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozás költségeinek elemzésével kell megállapítani, figyelembe véve a közszolgáltatással kapcsolatban realizálható bevételeket, valamint az ésszerű nyereség mértékét.

Megállapítás: a szolgáltató versenytárgyalás (az Sztv. szerinti nyílt pályázaton) útján jutott hozzá a közszolgáltatáshoz Hajdúszoboszló településen, így a fentiek nem relevánsak.

További megállapítások

Hajdúszoboszló település közszolgáltatásként ellátott közforgalmú közlekedésének jogi rendezettsége, közszolgáltatások ellentételezése az érintett helyi személyszállítási közszolgáltatásban megfelel EUMSZ 93. cikkének, hiszen a közszolgáltató MÁV Személyszállítási Zrt. Közszolgáltatási Szerződésével összeegyeztethető az ellátásért felelős Hajdúszoboszló Város önkormányzatának pénzbeli támogatása, mert megfelel a településen belüli közforgalmú közlekedés ellátására, összehangolására irányuló lakossági igényeknek.

A közszolgáltatás ellentételezése a közforgalmi kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálja azon az alapon, miszerint a közszolgáltató bevételei nem fedezik azokat az indokolt költségeket, melyeket a szolgáltatás ellátására fordít. Közszolgáltatásnak minősül tehát a közszolgáltató tevékenysége, mert a szolgáltatás pusztán kereskedelmi (üzleti) alapon nem tud eredményesen működni az alacsony viteldíjak miatt és alapvetően azért, mert a hozzájuk kapcsolódó költségek magasak Hajdúszoboszló város esetében - és ez jellemző más hasonló jellegű városokban is - a városi közszolgáltatásként ellátott közlekedésben.

5.2.3. Közszolgáltatási szerződés

Az 1370/2007/EK rendelet (továbbiakban: PSO) és a hazai Személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvény (továbbiakban Sztv.) célja az átlátható és tisztességes szerződés-odaítélési

eljárások megteremtése; a lakosság igényeihez igazodó személyszállítási közszolgáltatók kiválasztására; határozott idejű közszolgáltatási szerződés kötési kötelezettség előírása a transzparencia érdekében, magasabb színvonalú, alacsonyabb költségű és biztonságosabb szolgáltatások megteremtése. Hajdúszoboszló Város Önkormányzata a személyszállítási közszolgáltatások nyújtásának feltételei megteremtése érdekében kizárólagos jogokat biztosított és biztosít a MÁV Személyszállítási Zrt. közszolgáltatóknak, és pénzügyi ellentételezést nyújt neki.

Hajdúszoboszló esetében mind az odaítélés, mind pedig a közszolgáltatási szerződés tartalma szerint nyomon követhető, hogy a városi személyszállítási közszolgáltatás általános gazdasági érdekű szolgáltatás, amelyet megkülönböztetés és megszakítások nélkül biztosít a városi közösség számára, és amelyet a MÁV Személyszállítási Zrt. és jogelődjei, mint közszolgáltató a saját gazdasági érdekeit figyelembe véve, kiegyenlítés hiányában nem ugyanolyan feltételekkel, és minőségben végezne el.

A PSO és az Sztv. előírja a közszolgáltatási szerződés megkötésének kötelezettségét, amennyiben valamely illetékes hatóság (Jelen esetben az Önkormányzat) úgy dönt, hogy a szolgáltatónak (MÁV Személyszállítási Zrt.) a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének fejében kizárólagos jogot és ellentételezést biztosít. Ebben a kérdésben az ellátásért felelős és a szolgáltató között kiváló módon rendezett a viszony.

A Közszolgáltató és az Önkormányzat között kötött közszolgáltatási szerződés rendezi a jogilag legfontosabb kötelező aktusokat, amely alapján a közszolgáltatóra ruházta az ellátásért felelős a közlekedési közszolgáltatási kötelezettséget. A közszolgáltatási szerződés tartalmazza az adott közszolgáltatási kötelezettséget, a közszolgáltatással érintett földrajzi területet, (főszabályként a város közigazgatási területe), a biztosított kizárólagos jogokat, költségmegtérülést, illetve a minőségi követelményeket. Megjelennek az utasok jogai, az utasok, munkavállalók biztonsága, a mozgássérültek szükségletei stb.)

Ami a közszolgáltatási feladat teljesítéshez szükséges kiegyenlítő paramétereket illeti, a közszolgáltatáshoz kapcsolódó költségek elszámolhatóságát illeti, megjelennek az elszámolásban a legfontosabb (többek között a bérköltség, az energia, a közszolgáltatáshoz használt járművek, a gördülőeszközök, a létesítmények karbantartásnak stb.) költségei.

A szerződés tartalmazza a közszolgáltatással megbízott társaság egyéb jogait és kötelezettségeit, többek között a közszolgáltató közszolgáltatási feladatait, kiegészítő szolgáltatásokat, a szolgáltatás teljesítéséhez szükséges személyi, tárgyi és pénzügyi feltételeket, a folyamatos szolgáltatás jótállásait, a vagyoni eszközök tulajdonviszonyait, az alkalmazható díj, jegy és bérletrendszerre vonatkozó előírásokat, az ellátásért felelősnek a szolgáltatóval szembeni jogait, kötelezettségeit, az ellentételezés módját, mértékét. A fentieken túl a közszolgáltatási kötelezettség megkezdésének időpontját, a szolgáltató adatszolgáltatási kötelezettségét. A piac hosszabb időre történő lezárásának elkerülése, és a szolgáltatások minőségének védelme érdekében a szerződéseknek határozott időtartamra kell

szólniuk, amely autóbusszal végzett szolgáltatások esetünkben 5 év volt (maximálisan 10 év lehetett volna), melyet a felek 2 évvel meghosszabbítottak 2026. december 31.-ig.

A nemzetközi és hazai szabályozás szerint szükség esetén, és meghatározott feltételek mellett a közszolgáltatási szerződés időtartama legfeljebb 50%-kal meghosszabbítható. Ez olyan esetekben fordulhat elő, amikor a közszolgáltató nagymértékű beruházást valósít meg a tevékenység ellátása érdekében és annak megtérülés a szolgáltatási időszakban nem valósul meg. Ezzel a felek előre meghatározott módon éltek nevezetesen a közszolgáltatási szerződés 10.sz. módosítása szerint.

6. A jelenlegi utazási igények felmérését célzó online kérdőíves kutatás lefolytatása, valamint a kutatás eredményének kiértékelése

A Hajdúszoboszlón közlekedők utazási szokásainak felmérésére egy kérdőíves felmérésre került sor. A kérdőívet a KTI állította össze, a kérdéseket az önkormányzattal egyeztetve.

A kitöltés önkéntes volt, a kérdőív promóciójáért az önkormányzat felelt. A felmérés hirdetésére a város több pontján fizikai formában, elektronikusan pedig a város/hivatal honlapján, a Facebookon, illetve a városi TV-ben került sor.

A városi intézmények szintén felhívást kaptak a felmérés promótálására (pl.: óvodák, bölcsődék, egészségügyi intézmény (JEC), szolgáltató iroda).

A kitöltés online és papír alapú formátumban is lehetséges volt: az online kérdőívet a KTI hozta létre, a papír alapú kérdőívek nyomtatását, terjesztését, és az így kapott válaszok digitalizációját az önkormányzat végezte el. A papír alapú kérdőívek kitöltésére számos forgalmas városi helyszínen (Városháza Infópont, Kormányhivatal-Kormányablak, Városgazdálkodási Nonprofit Zrt. ügyfélszolgálat, Autóbusz-állomás, Hungarospa Zrt. (Gyógyfürdő) recepciója) nyílt lehetőség.

A kérdőíves adatfelvétel 2025. május 22. és június 8. között zajlott. Az elemzésbe összesen 143 érvényes válasz került bevonásra, az eredmények értelmezése, és különösen az általánosítása során erre a viszonylag alacsony kitöltésszámmra érdemes tekintettel lenni.

6.1. Minta áttekintése – demográfia

A válaszadók nemek szerinti összetétele alapján a nők felülreprezentáltak a mintában: a kitöltők 71,3%-a (102 fő) nő, míg 28,7%-a (41 fő) férfi volt. A korcsoportok és a nemek együttes vizsgálata alapján a legnagyobb válaszadói csoportot a 35–54 év közötti nők alkotják, ugyanakkor az 55 év feletti korosztályban is jelentős volt a női kitöltők száma. A férfiak esetében a 35–44 és a 45–54 éves korcsoportok képviseltetik magukat a legnagyobb arányban. Az életkori jellemzők alapján a válaszadók átlagéletkora 46,5 év volt. Az életkorok szórása 16 év, ami viszonylag széles korosztályi megoszlást jelez: a legfiatalabb válaszadó 16 éves, a legidősebb pedig 81 éves volt.

8. táblázat. A válaszadók életkorára vonatkozó leíró statisztikák

Átlagéletkor	Medián	Szórás	Legfiatalabb	Legidősebb
46,5	45	16	16	81

A lakóhely szerinti megoszlás alapján a válaszadók döntő többsége hajdúszoboszlói lakos. A kitöltők 86,7%-a (124 fő) jelölte meg magát helyi lakosként, míg 13,3% (19 fő) lakóhelye más településen található. Ez azt mutatja, hogy a felmérés elsősorban a város lakosságának véleményét tükrözi, ugyanakkor kisebb számban a településre érkezők tapasztalatai is megjelennek az eredményekben.

6.2. Közlekedési szokások

6.2.1. Közlekedési módok gyakorisága

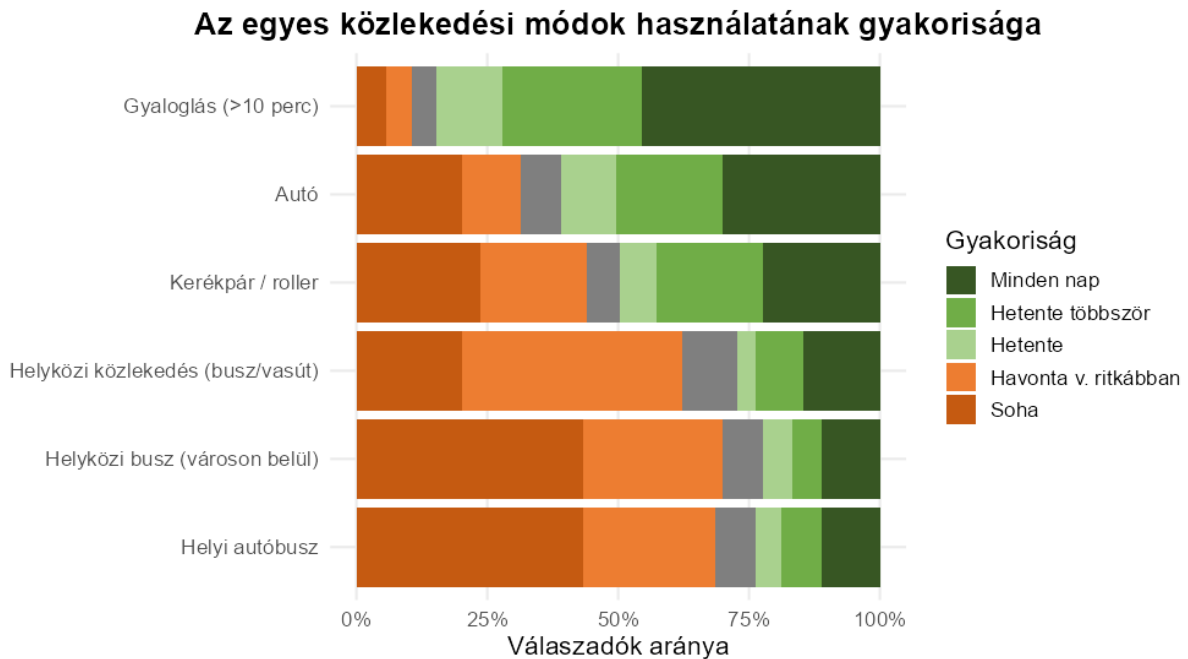
A közlekedési módok használati gyakoriságának vizsgálata alapján egyértelműen a gyaloglás a legjellemzőbb közlekedési forma a válaszadók körében.

A kitöltők 84,6%-a legalább heti rendszerességgel gyalogol 10 percnél hosszabb távon, ezen belül jelentős azok aránya, akik napi szinten közlekednek gyalogosan. A második leggyakrabban használt közlekedési mód a személygépkocsi.

A válaszadók 60,8%-a legalább hetente használ autót, és ezen belül magas a napi használók aránya is.

A kerékpáros közlekedés szintén jelentős súllyal jelenik meg a mintában: a válaszadók közel fele (49,7%) legalább heti rendszerességgel használ kerékpárt vagy rollert, miközben a rendszeresen használók mellett számottevő azok aránya is, akik havi rendszerességnél ritkábban vagy egyáltalán nem élnek ezzel a közlekedési lehetőséggel. Ez a megoszlás arra utal, hogy a kerékpározás bizonyos csoportok számára fontos közlekedési alternatíva, ugyanakkor használata nem tekinthető általánosnak a teljes mintában.

13. ábra. Az egyes közlekedési módok használatának gyakorisága

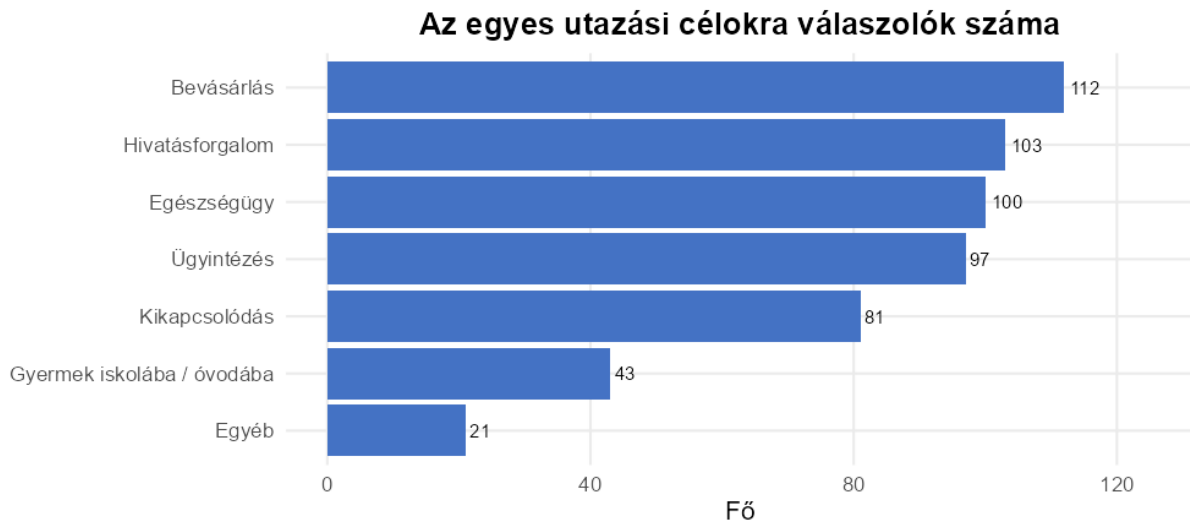


A közösségi közlekedési módok ezzel szemben lényegesen alacsonyabb gyakoriságot mutatnak. A helyi autóbuszjáratokat a válaszadók 23,8%-a, a városon belüli helyközi autóbuszokat 22,4%-a, míg a helyközi közlekedést (autóbusz és vasút együtt) 27,3%-a használja legalább heti rendszerességgel. Az ábrán jól látható, hogy ezeknél a közlekedési módoknál a „soha” vagy a „havonta, illetve annál ritkábban” választ adók aránya dominál: a kitöltők kétharmada ritkábban vagy egyáltalán nem közlekedik sem helyi, sem helyközi autóbussszal városon belül.

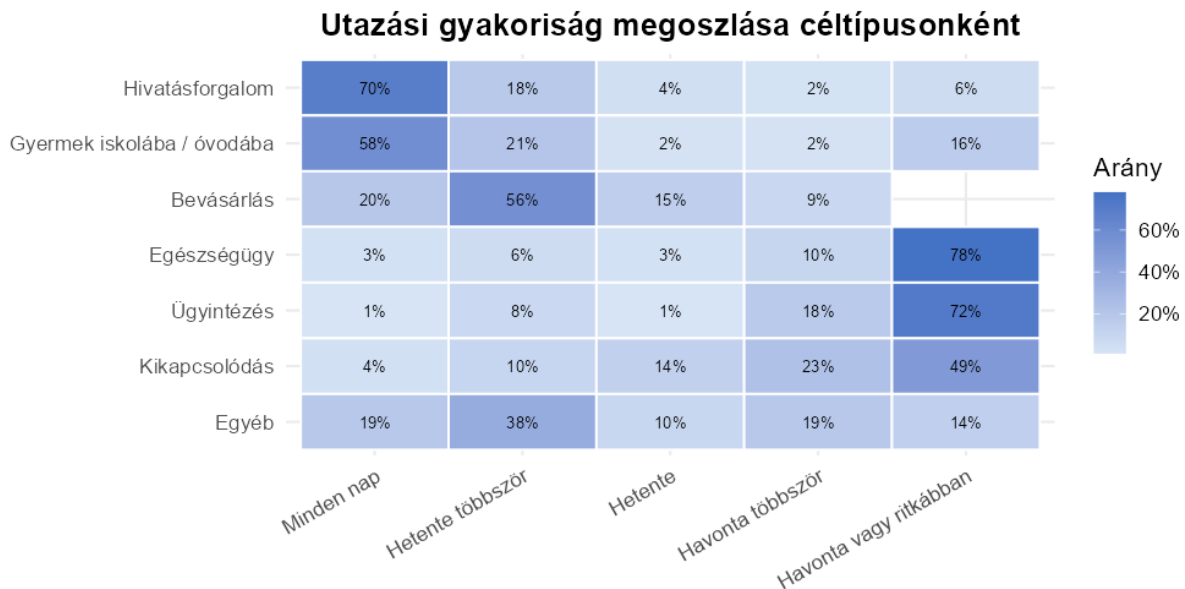
6.2.2. Utazási célok

A kérdőív harmadik kérdéscsoportjában azt kértük a válaszadóktól, hogy jelöljék meg, hogy az egyes utazási célokból milyen gyakorisággal szoktak utazni.

14. ábra. Az egyes utazási célokra válaszolók száma



15. ábra. Utazási gyakoriság megoszlása céltípusonként



A válaszadók legnagyobb arányban bevásárlási céllal közlekednek a városban: ezt összesen 112 fő jelölte meg. Szintén gyakori utazási cél a hivatásforgalom, azaz a munkába vagy iskolába járás (103 fő), az egészségügyi szolgáltatások elérése (100 fő), valamint a különböző ügyintézési célú utazások (97 fő).

A kikapcsolódási célú utazások 81 válaszadónál jelennek meg, míg a gyermekek iskolába vagy óvodába történő kísérése 43 fő esetében releváns. Az egyes célokhoz kapcsolódó utazási gyakoriság azonban jelentős eltéréseket mutat.

A hivatásforgalmi utak esetében a napi rendszeresség a meghatározó: az érintettek 70%-a minden nap, további 18%-a pedig hetente többször utazik munkába vagy munkavégzéssel összefüggő célból. Hasonlóan magas a rendszeres utazások aránya a gyermekek iskolába vagy

óvodába történő eljuttatása esetében is, ahol a válaszadók 58%-a naponta, 21%-a pedig hetente többször közlekedik ebből a célból.

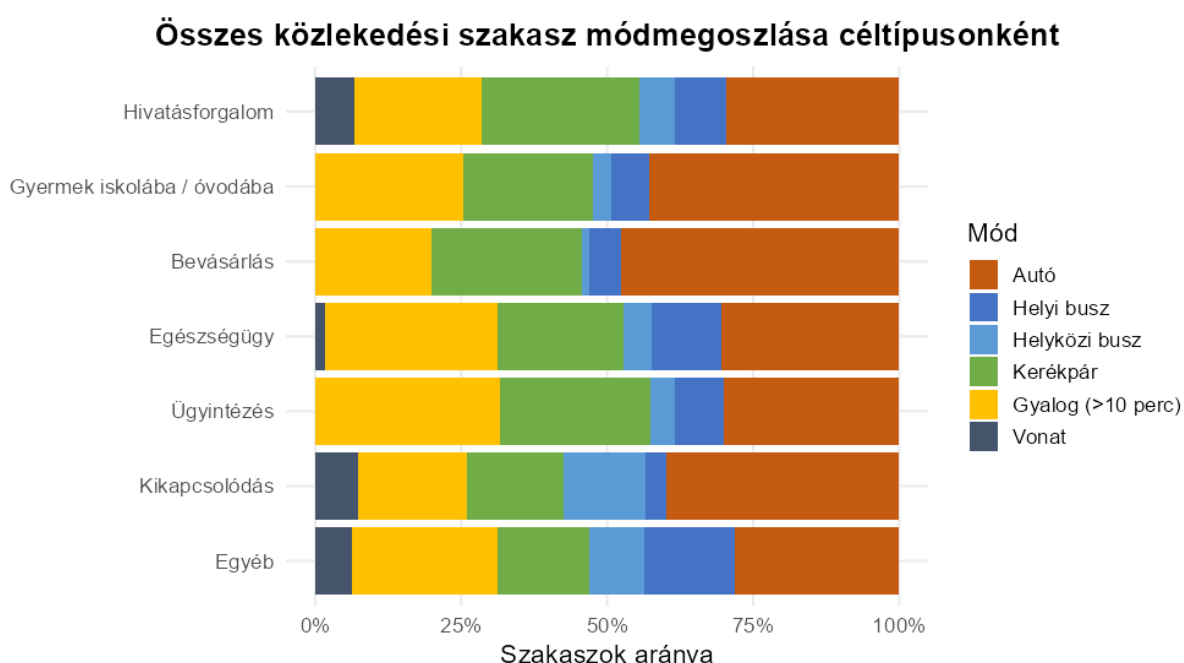
A bevásárlási célú utazások elsősorban heti rendszerességgel jellemzők. Az érintettek több mint fele (56%) hetente többször, további 20% pedig naponta végez ilyen célú utazást. A heti rendszerességű bevásárlás aránya szintén számottevő (15%), ami arra utal, hogy a napi és a heti rutinhoz kapcsolódó vásárlások egyaránt jelentős szerepet töltenek be a lakosság mobilitásában.

Az egészségügyi és ügyintézési célú utazások ezzel szemben jellemzően alkalmoszerűek. Az egészségügyi ellátás elérése érdekében utazók 78%-a, míg az ügyintézési célból közlekedők 72%-a havonta vagy annál ritkábban teszi meg ezeket az utakat. Hasonló mintázat figyelhető meg a kikapcsolódási célú utazások esetében is, ahol a válaszadók közel fele (49%) csak havonta vagy ritkábban közlekedik ilyen okból, ugyanakkor a havi többszöri kikapcsolódási célú utazások aránya is viszonylag magas (23%).

Az eredmények alapján jól elkülönülnek a rendszeres, napi vagy heti mobilitást generáló utazási célok, – elsősorban a munkába járás, az oktatási célú utazások és részben a bevásárlás – valamint az inkább eseti jellegű utazások, mint az egészségügyi ellátás igénybevétele, az ügyintézés vagy bizonyos szabadidős tevékenységek. Ez a különbség a közlekedési rendszer terhelésének időbeli alakulása szempontjából is fontos, mivel a rendszeres utazások koncentráltabban jelennek meg a hétköznapi csúcsidőszakokban.

Ebben a kérdésben a válaszadók megadhatták, hogy az egyes utazási célokat milyen közlekedési módok kombinálásával érik el, és az egyes utazási szakaszok mennyi ideig tartanak.

16. ábra. Összes közlekedési szakasz módmegoszlása céltípusonként



Az egyes utazási célokhoz kapcsolódó módmegoszlás alapján az autó a legtöbb esetben meghatározó szerepet tölt be. Különösen magas az autós közlekedés aránya a gyermekek iskolába vagy óvodába történő szállítása, a bevásárlási célú utazások, valamint a kikapcsolódási célú utak esetében. Ezeknél a céloknál az összes megtett út közel fele személygépkocsival történik.

A hivatásforgalmi utazások esetében a közlekedési módok megoszlása kiegyensúlyozottabb képet mutat. Bár az autó itt is a legjelentősebb közlekedési eszköz, a gyalogos és a kerékpáros közlekedés együttes aránya megközelíti az autóhasználat mértékét. Ez arra utal, hogy a munkába járás jelentős részben helyben vagy rövidebb távolságokon valósul meg, ahol az aktív közlekedési módok versenyképes alternatívát jelentenek.

A gyalogos közlekedés különösen az egészségügyi és ügyintézési célú utazások esetében jelenik meg nagy arányban. Mindkét célcsoportban a gyaloglás részesedése megközelíti vagy meghaladja az egyharmadot, ami arra utal, hogy számos alapvető szolgáltatás a válaszadók számára viszonylag könnyen elérhető távolságban található.

A kerékpár szerepe szintén jelentős több utazási cél esetében. A hivatásforgalmi, bevásárlási és ügyintézési utaknál a kerékpáros közlekedés aránya közelíti vagy meghaladja a teljes forgalom egynegyedét. Ez összhangban van a település síkvidéki adottságaival és a kerékpározás helyi hagyományaival, amelyek kedveznek a rövid és közepes távolságú utazások kerékpárral történő megtételének.

A közösségi közlekedési módok részesedése összességében csak erősen mérsékelt. A helyi és helyközi autóbusz-közlekedés legnagyobb arányban a kikapcsolódási, egészségügyi és egyéb célú utazásoknál jelenik meg, azonban egyik utazási cél esetében sem éri el az autó vagy az aktív

közlekedési módok súlyát. A vasút használata valamennyi célcsoportban alacsony arányú, elsősorban a hivatásforgalmi és a kikapcsolódási célú utazásoknál mutatható ki érdemi részesedés.

Az eredmények alapján a helyi mobilitást nagyrészt az egyéni közlekedési módok – különösen az autó, a gyaloglás és a kerékpár – határozzák meg. A közösségi közlekedés inkább kiegészítő szerepet tölt be, és elsősorban bizonyos speciális utazási célok esetében jelenik meg nagyobb arányban.

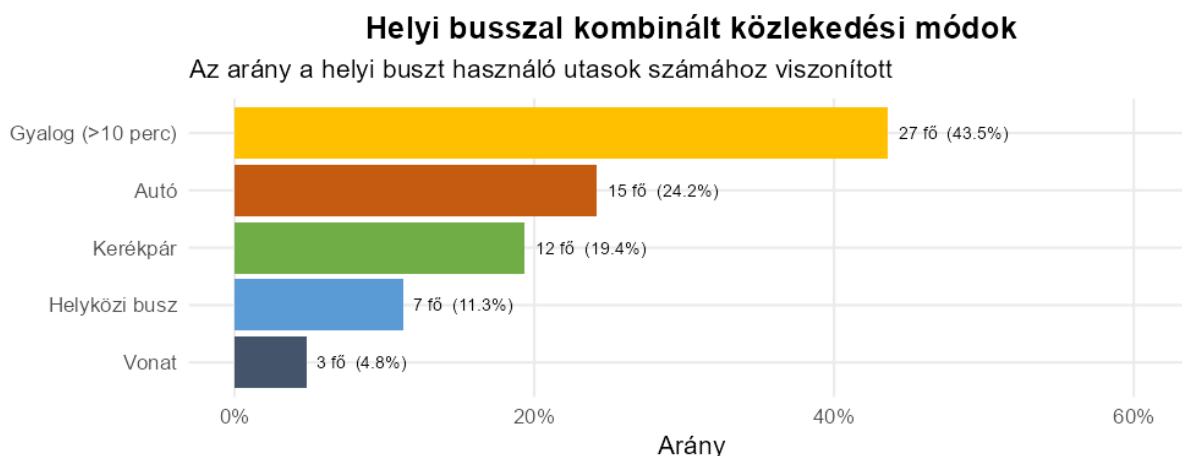
6.2.3. Helyi autóbusz használata

A helyi autóbuszt tartalmazó utazások összesen 62 esetben jelentek meg a mintában. Ezeknek csupán 29%-a valósult meg kizárólag helyi busszal, míg az esetek 71%-ában a válaszadók más közlekedési módot is igénybe vettek az utazás során. Ez arra utal, hogy a helyi busz sok esetben nem önálló közlekedési eszközként, hanem egy összetettebb utazási lánc részeként jelenik meg.

9. táblázat. Helyi buszt tartalmazó utazások (n=62)

Utazás típusa	Fő	Arány
Csak helyi busz	18	29.0%
Kombinált utazás	44	71.0%

17. ábra. Helyi busszal kombinált közlekedési módok



A kombinált utazások elemzése alapján a helyi buszt használók leggyakrabban gyaloglással egészítik ki utazásukat. A helyi buszt tartalmazó utazások 43,5%-ában szerepel legalább 10 percnél hosszabb gyaloglás is. Ez a megállók megközelítésének és az úti cél elérésének jelentőségére utal, valamint rámutat a gyalogos kapcsolatok szerepére a közösségi közlekedés használhatóságában.

A helyi buszt használó utazások közel egynegyedében (24,2%) az autó is megjelenik, míg 19,4%-uk kapcsolódik kerékpáros közlekedéshez. A helyközi autóbusz használata 11,3%-os arányban fordul elő a helyi busszal együtt, ami a településen belüli és a települések közötti közlekedési kapcsolatok összekapcsolódására utal. A vasút szerepe ennél kisebb, a helyi buszt tartalmazó utazások 4,8%-ában jelenik meg csupán.

A helyi autóbusz használata az egyes utazási célok között eltérő mértékben jelenik meg, ugyanakkor valamennyi célcsoport esetében alacsony arányt képvisel.

10. táblázat. Helyi autóbusz használati céljai

Utazási cél	Kitöltők	Helyi buszt is használ (fő)	Arány
Hivatásforgalom	103	16	15.5%
Egészségügy	100	15	15.0%
Ügyintézés	97	10	10.3%
Bevásárlás	112	8	7.1%
Egyéb	21	5	23.8%
Gyermek iskolába / óvodába	43	4	9.3%
Kikapcsolódás	81	4	4.9%

A legtöbb helyi buszt használó válaszadó a hivatásforgalmi (16 fő) és az egészségügyi célú (15 fő) utazások körében található. Arányukat tekintve azonban az „egyéb” kategória emelkedik ki, ahol a válaszadók 23,8%-a jelezte a helyi busz használatát. A gyakrabban előforduló utazási célok közül a hivatásforgalmi utak 15,5%-ában, az egészségügyi célú utazások 15,0%-ában jelenik meg a helyi autóbusz. Az ügyintézési célú utazások esetében ez az arány 10,3%, míg a bevásárlási és kikapcsolódási célú utaknál ennél is alacsonyabb.

Az eredmények alapján a helyi autóbusz-hálózat használata jelentős mértékben függ az ezt kiegészítő közlekedési módoktól. A gyalogos kapcsolatok kiemelt szerepe különösen fontos szempont lehet a megállók elérhetőségének, a gyalogos infrastruktúrának és az átszállási lehetőségeknek az értékelése során.

6.2.4. Helyi autóbuszszolgáltatással kapcsolatos elégedettség

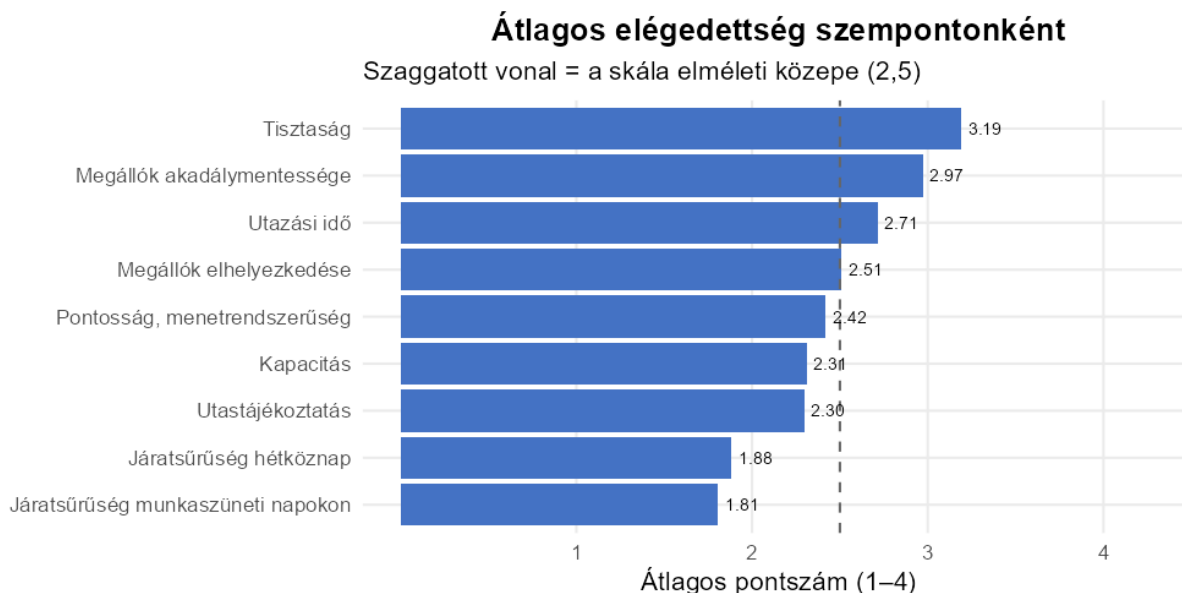
A helyi autóbusz-közlekedés egyes jellemzőinek megítélését a válaszadók egy négyfokú elégedettségi skálán értékelték (1 – Egyáltalán nem vagyok elégedett; 2 – Részben vagyok elégedett; 3 – Elégedett vagyok; 4 – Teljesen elégedett vagyok), emellett lehetőség volt a „Nem tudom” válasz megjelölésére is. Az átlagértékek számításakor a „Nem tudom” válaszok nem kerültek figyelembevételre.

Az egyes szempontok esetében viszonylag magas a „Nem tudom” válaszok aránya, amely 23,8% és 33,6% között alakult. A legmagasabb érték a tisztaság esetében figyelhető meg (33,6%), de a pontosság, az utazási idő és a munkaszüneti napi járatsűrűség megítélésénél is

meghaladja a 30%-ot. Ez arra utal, hogy a válaszadók egy része nem használja rendszeresen a helyi autóbusz-közlekedést, vagy nem rendelkezik elegendő tapasztalattal az adott szolgáltatási jellemző értékeléséhez.

Az eredmények alapján a legtöbb vizsgált szempont megítélése a skála közéértéke (2,5) körül vagy az alatt alakult, ami összességében mérsékelt elégedettségre utal.

18. ábra. Átlagos elégedettség szempontonként

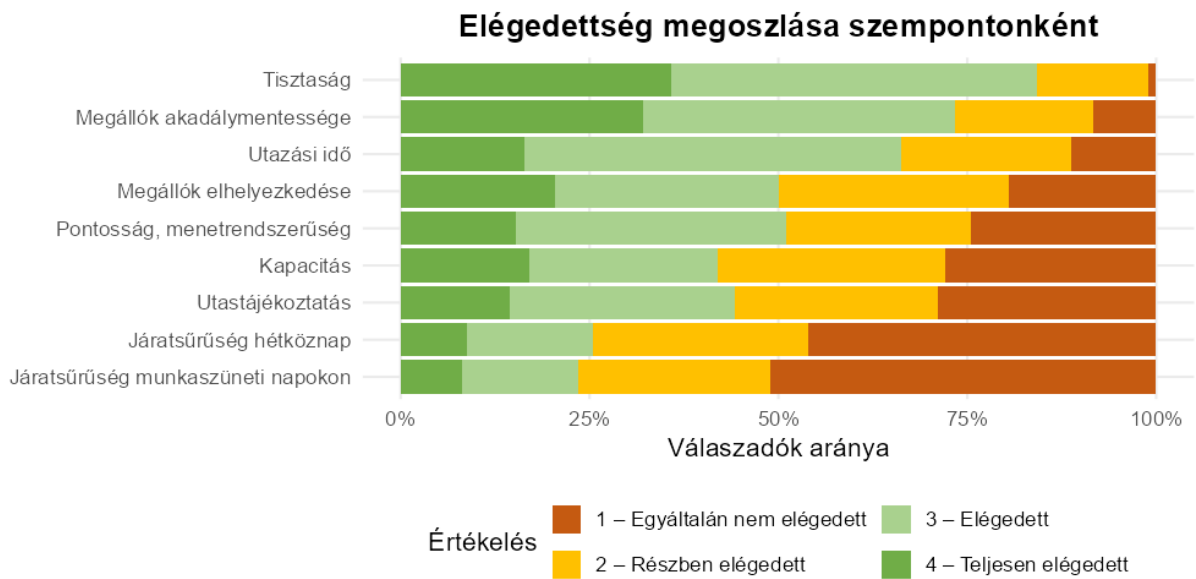


A legkedvezőbb értékelést a járművek tisztasága kapta 3,19-es átlagpontszámmal. Ez az egyetlen olyan vizsgált szempont, amely egyértelműen az „Elégedett vagyok” kategóriához közelít. Szintén pozitívabb értékelést kapott a megállók akadálymentessége (2,97), valamint az utazási idő (2,71), amelyek átlagos megítélése a részleges elégedettség és az elégedettség határán helyezkedik el.

A megállók elhelyezkedése 2,51-es átlagértéket ért el, ami gyakorlatilag a skála közéértékének felel meg. A pontosság és menetrendszerűség megítélése ennél valamivel kedvezőtlenebb (2,42), míg a kapacitás (2,31) és az utastájékoztatás (2,30) esetében az átlagértékek azt mutatják, hogy a válaszadók inkább csak részben elégedettek ezekkel a szolgáltatási jellemzőkkel.

A legalacsonyabb értékelést a járatsűrűség kapta. A hétköznapi járatsűrűség átlagos elégedettségi mutatója 1,88, míg a munkaszüneti napokon biztosított járatsűrűség mindössze 1,81 pontot ért el. Ez a két eredmény jelentősen elmarad a skála közéértékétől, a részben elégedettség alá esve. Az eredmények alapján a menetrendi kínálat mennyisége a helyi autóbusz-közlekedés legkritikusabb elemének tekinthető.

19. ábra. Elégedettség megoszlása szempontonként



Az elégedettségi válaszok megoszlása megerősíti az átlagértékek alapján kirajzolódó tendenciákat. A legkedvezőbb megítélésű területek – a tisztaság és a megállók akadálymentessége – esetében az elégedett vagy teljesen elégedett válaszok vannak többségben, míg az elégedetlen vélemények aránya alacsony. A megállók elhelyezkedése, valamint a pontosság és menetrendszerűség esetében már kiegyenlítettebb a kép: az elégedett és elégedetlen válaszok aránya közelebb áll egymáshoz, ami összhangban van a középérték körüli átlagos elégedettségi mutatókkal.

A legkedvezőtlenebb értékelést egyértelműen a járatsűrűség kapta. Mind a hétköznapi, mind a munkaszüneti napi járatsűrűség esetében az „Egyáltalán nem elégedett” válaszok alkotják a legnagyobb csoportot, különösen a munkaszüneti napokon, ahol a válaszadók több, mint fele egyáltalán nem elégedett. A járatsűrűség esetében a többi szemponthoz képest kiugró a legrosszabb értékelések aránya.

A vizsgált szempontok közül tehát a tisztaság, az akadálymentesség és az utazási idő kapta a legkedvezőbb értékeléseket, míg a járatsűrűség mind hétköznap, mind munkaszüneti napokon egyértelműen a leggyengébben megítélt szolgáltatási elemnek bizonyult. A menetrendi kínálat fejlesztése a válaszadói vélemények alapján kiemelt fejlesztési területként azonosítható.

6.3. Nyitott kérdések további fejlesztésekkel kapcsolatban

A kérdőív két nyílt végű kérdésére (9. kérdés: Van-e olyan része a településnek, aminek a kiszolgálását javítani kellene?; 10. kérdés: Van-e bármilyen egyéb javaslata, megjegyzése Hajdúszoboszló város területére vonatkozóan, a menetrend szerinti autóbusz-közlekedéssel kapcsolatosan?) összesen közel 170 szöveges válasz érkezett.

Az alábbiakban a válaszokban visszatérő témákat és a mögöttük meghúzódó problémákat foglaljuk össze, a két kérdésre egységesen, mivel a válaszok témája részben vagy egészben kapcsolódott a másik nyílt végű kérdés témájához.

A bevásárlóközpontok elérhetősége

A nyitott kérdésekre adott válaszok legnagyobb, legegységesebb panasztömegét a nagy bevásárlóközpontok – a Tesco, a Lidl és az Aldi – tömegközlekedési elérhetőségének hiánya adja. Több mint húsz válaszadó jelezte a nagyobb boltok elérésének nehézségét, valamint azt is hangsúlyozták, hogy a jelenlegi állapot nemcsak kényelmetlenséget, hanem anyagi és mobilitási kiszolgáltatottságot is jelent, ezzel különösen az idős és autóval nem rendelkező lakók kerülnek nehéz helyzetbe.

Több válaszadó utalt arra, hogy korábban létezett Tesco-járat, amelyet megszüntettek – ennek visszaállítása az egyik leggyakrabban megfogalmazott konkrét kérés.

A vonat–busz összehangolás hiánya

A 10. kérdés válaszai közül egyértelműen a vonat- és buszközlekedés összehangolatlanságának témája dominál, amelyet több mint húsz válaszadó említett valamilyen formában – ez a leggyakoribb egyedi téma az egész adatfelvételben. A probléma lényege az, hogy a helyi buszjáratok nem várják meg a beérkező vonatokat, így aki vonattal érkezik, rendszeresen lemarad pár perccel a buszcsatlakozásról, így 20–60 percet kénytelen a következő járatra várni – vagy kénytelen gyalog menni.

Többen megjegyezték, hogy ez különösen a regionális (nem InterCity) vonatokkal érkező munkavállalókat sújtja, mivel a menetrend láthatóan az InterCity-csatlakozásokhoz igazodik. A helyzet paradoxona, hogy egy 5–10 perces várakozási tartalék beépítése a menetrendbe a legtöbb esetben elegendő lenne, hiszen a rendszeres, kisebb késések ellen ez védelmet jelentene – a válaszadók kifejezetten ezt javasolják. Az esti órákban a probléma felerősödik: a vasútállomásnál 17–18 óra után szinte nincs buszjárat, ami arra kényszeríti az ingázókat, hogy taxival jussanak haza. Péntek esti csúcsidőben – amikor a heti ingázók egyszerre érkeznek – ez különösen élesen jelentkezik a válaszok alapján. Az összehangolás hiányát nemcsak a helyi lakók sérelmezik, hanem a városba fürdőre, kúrára érkező turisták is, akik szintén taxira kényszerülnek, ha a vonatjuk nem az IC-időablakban érkezik.

Járatsűrűség, esti és hétvégi lefedettség

A vonat-csatlakozás problémájával szorosan összefügg, de önállóan is erős témát képez a visszajelzésekben a járatok általános ritkasága. Közel tizenöt válaszadó fogalmazott meg valamilyen sűrítési igényt, és a konkrét időpontok visszatérően ugyanazok: a reggeli csúcsidő (7–8:30), a délutáni csúcsidő (16–19 óra) és az esti időszak (17:30 után). Az utolsó busz sok városrészből igen korai – Bánomkertből például 15:30 körül indul az utolsó járat –, ami az

ügyintézési és munkaidős igényekhez képest erősen korlátozó. Hétfvégén és iskolai szünetekben a helyzet tovább romlik: több válaszadó rögzítette, hogy iskolaidőn kívül a buszok szinte használhatatlanok, és a menetrend láthatóan az iskolás csúcsokhoz van igazítva. A sűrítési igény nemcsak a járatok számára, hanem a lefedettségére is vonatkozik: sokan írják, hogy a jelenlegi hálózat nagyrészt az 1-es viszonylatra szűkül, és a városon belüli egyéb területek csak esetlegesen érhetők el.

Konkrét megoldási javaslatként többen is felhozták egy körjárat bevezetésének gondolatát, amellyel – a válaszadók becslése szerint – egy főjárat és két körjárat kombinációjával a város nagy része lefedhetővé válna. Felmerült a városközpont–vasútállomás–bevásárlóközpont–temető útvonal, mint lehetséges körjáratvonal is.

A kis buszok problémája és az akadálymentesség

A 10-es kérdésre érkező válaszok visszatérő, önálló témáját képezi a midibuszok alkalmazásával kapcsolatos elégedetlenség. Körülbelül tizenkét válaszadó fogalmazott meg valamilyen panaszt vagy javaslatot ezzel kapcsolatban, és a kritikák több irányból érkeznek. Az első: a kapacitás.

A turistaszezon csúcsain, illetve hétfőn és pénteken, amikor az ingázók egyszerre érkeznek, a kis buszok megtelnek, és utasok maradnak a megállóban, akiknek a következő járatot kell megvárniuk, amennyiben nincs más alternatívájuk. Különösen problémás ez a bőrrönddel utazó utasok esetében, akiknek az állomásról érkezve nagyobb a helyigényük is.

A második irány: az akadálymentesség. Több válaszadó – rendszerint idős hozzátartozóik tapasztalatait közvetítve – leírta, hogy a magas lépcsőfok és a megállóba pontosan be nem álló jármű komolyabb fizikai akadályt jelent az idős vagy mozgáskorlátozottak számára. Ezen kívül volt olyan is, aki azt említette meg, hogy a kisbuszok esetében olyan súlyos kiszámíthatatlanságok merültek fel, mint a nem kijelzett járatszámok, vagy az a jelenség, hogy a járat nem azon az útvonalon haladt, amelyet feltüntettek.

Területi lefedetlenség és rosszul kiszolgált városrészek

A válaszadók egy jelentős csoportja nem egyetlen utcát vagy egy célpont vonzáskörzetét jelölte ki, hanem egész városrészeket nevezett meg, mint tömegközlekedéssel elérhetetlen területeket.

Bánomkert külön is kiemelkedik: hét-nyolc válasz foglalkozik vele, és a panaszok tartalma egységes – a korábban sűrűbb járatokat lecsökkentették, holott az itt élők köre (idős, mozgáskorlátozott, kisgyerekes lakók) különösen rá van utalva a tömegközlekedésre. Szintén visszatérő viszonylatok még az Ady Endre utca, a Virág utca, az Árpád út, a Bartók lakótelep és az Úrhajós telep, amelyek a válaszadók szerint autó nélkül egyáltalán nem megközelíthetők. A Hőforrás utca három-négy alkalommal jelenik meg, mint konkrét hiány: a napi két járat az ott élők és az uszodát, egészségügyi központokat rendszeresen látogatók számára nem elegendő. A válaszadók egy része általánosabb szinten fogalmaz: a város elérhetőségének kérdését nem

egyes utcák, hanem az egész hálózat szempontjából veti fel, és rámutat arra, hogy az 1-es viszonylaton kívüli területek lakói ki vannak rekesztve a helyi közösségi közlekedésből.

További visszatérő témák

Az eddigieknél kevésbé gyakran előforduló, de megemlítésre érdemes témakörök közé tartozik a bérlet és a díjszabás kérdése. Négy-öt válaszadó hozta fel, hogy a vármegyei bérlet nem érvényes a helyi járatokon, és ez erősen akadályozza, hogy az emberek a helyközi buszok helyett a helyi hálózatot vegyék igénybe.

Emellett a tájékoztatás és az átláthatóság is visszatérő panasz: a megállóknál nehezen olvasható menetrendek, a hiányzó vagy következetlen járatszám-kiírások, és az online tájékoztatás hiánya – különösen az újonnan beköltözők szempontjából – több válaszban megjelenik. Néhány válaszadó a sofőrök magatartását is szóvá tette, elsősorban a vonatokra való várakozás megtagadását, a buszöbölbe való pontatlan beállást, és a kisbuszokon tapasztalt, jegykezeléssel kapcsolatos visszaélés gyanúját. Végül, bár kisebb arányban, de megjelennek kerékpározással kapcsolatos javaslatok is: az Ady Endre utcai kerékpárút régóta halasztott felújítása, a Szováti útról az iskolákhoz vezető biztonságos kerékpáros kapcsolat igénye, és meglévő útvonalak összekötése.

6.4. Főbb eredmények

A Hajdúszoboszlón közlekedők körében önkéntes válaszadáson alapuló felmérést végeztünk. A felmérés egyértelműen igazolja, hogy a városi mobilitást elsősorban az egyéni közlekedési módok – a gyaloglás, a kerékpár és különösen a személygépkocsi – határozzák meg, miközben a közösségi közlekedés (helyi és helyközi busz, vasút) részesedése valamennyi utazási célnál csak erősen mérsékelt. Ez alátámasztja a korábbi fejezetekben bemutatott alacsony kihasználtsági mutatókat.

Az elégedettségi vizsgálat szerint a járművek tisztasága és az akadálymentesség kapta a legkedvezőbb értékelést, ezzel szemben a járatsűrűség – mind hétköznap, mind hétvégén – egyértelműen a legkritikusabb pont a válaszadók szerint. Ezt erősíti meg a nyitott kérdésekre adott válaszok is: a nagy bevásárlóközpontok tömegközlekedési elérhetőségének hiányát, valamint a vonat- és buszmenetrendek összehangolatlanságát említették több alkalommal a kitöltők, ami a helyi-helyközi integráció fejezetében tárgyalt kérdéskört a felhasználók oldaláról is alátámasztja.

Továbbá a lakók egész városrészeket (pl. Bánomkert) jelöltek meg tömegközlekedéssel gyakorlatilag elérhetetlen területként, és többen kifogásolták a kis (mini/midi) buszok alkalmazását is – ezek a visszajelzések közvetlen inputot adnak a hálózat és menetrend következő fejezetben tárgyalt felülvizsgálatához és az igényvezérelt közlekedés bevezetésének megalapozásához.

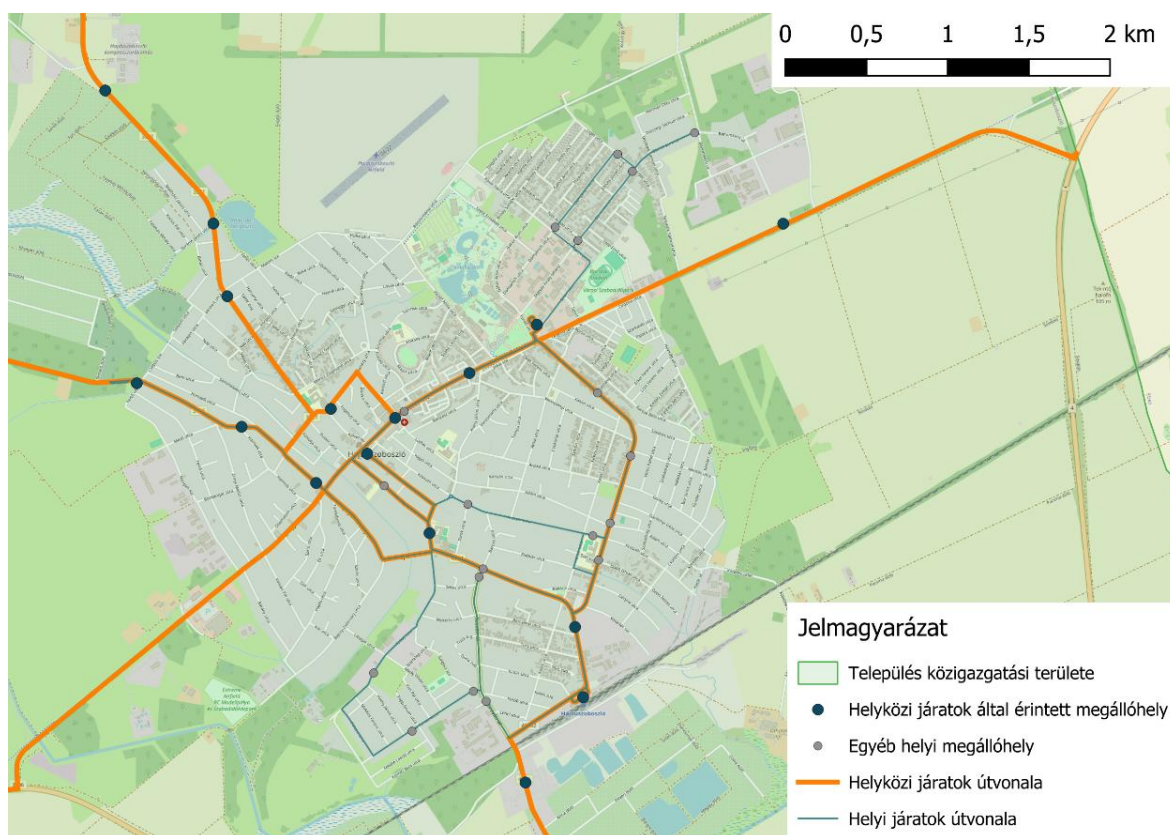
7. Hajdúszoboszló város közforgalmú közlekedési hálózatának és menetrendjének vizsgálata, a menetrend koncepcionális megfelelősége a jelenlegi utazási igényekhez viszonyítva

Hajdúszoboszló Hajdú-Bihar vármegye középső-nyugati területén, a Hajdúság és a Hortobágy találkozásánál helyezkedik el. Síkvidéki település, átlagos tengerszint feletti magassága 93 méter és mérsékelt kontinentális éghajlat jellemzi, sok napsütéssel, ami kedvez a turizmusnak. A város egy természetes földgázmező központjában fekszik. A fúrások során feltárt, mélyből feltörő, híres gyógyvize ásványi anyagokban rendkívül gazdag.

A város központja az M35-ös autópálya 4-es számú főúttal alkotott csomópontjától mintegy 13 km-re fekszik, mely útvonal hozzávetőlegesen 12 perc alatt tehető meg gépjárművel. Kelet-nyugati irányban a 4. számú (Budapest – Szolnok – Debrecen – Záhony) elsőrendű főút biztosítja a város legfontosabb közúti kapcsolatait.

A környező térségek felé nyugati irányban a 3405-ös számú (Hajdúszoboszló – Nádudvar – Püspökladány), északi irányban a 3406-os számú (Hajdúszoboszló – Balmazújváros), míg déli irányban a 4804-es számú (Hajdúszoboszló – Hajdúszovát – Derecske) mellékutak kapcsolják be a várost a térségi és az országos úthálózat rendszerébe.

20. ábra. Hajdúszoboszló helyközi és helyi autóbusz vonalai (KTI saját készítés)



A fenti fő- és mellékutak mellett a sűrű buszközlekedés és a Hajdúszoboszlón délnyugat-északkeleti irányban áthaladó, 100. számú Budapest–Záhony kétvágányú, villamosított vasúti fővonal garantálja a kiváló elérhetőséget, amely közvetlen kapcsolatot biztosít Budapest és Debrecen (valamint Nyíregyháza és Záhony) között. E kiemelt jelentőségű vonal révén a város közvetlenül kapcsolódik az országos és nemzetközi vasúti törzshálózathoz, óránként InterCity- és sebesvonati elérést biztosítva. Hajdúszoboszló helyközi autóbusz-közlekedését a MÁV Személyszállítási Zrt. (Volánbusz jogutód) járatai szolgálják ki a Fürdő utcai autóbusz-állomásról.

A menetrend szerinti közvetlen autóbuszokkal a szomszédos településeken és a vármegyeszékhelyen (Debrecen) túl átszállás nélkül elérhető többek között Miskolc, Eger és Tiszafüred is, míg a többi észak- és dél-alföldi nagyváros (például Szolnok, Szeged, Békéscsaba) debreceni átszállással. A kiemelt nyári szezonban közvetlen közforgalmú járatok kötik össze a várost a fővárossal és a Dunántúl egyes részeivel is.

A városban mintegy 117,7 km hosszú kiépített önkormányzati úthálózat tartozik helyi fenntartás alá. Hajdúszoboszló belterületén az utak kiépítettsége és burkoltsága magas szintű. A települési fő- és gyűjtőutak megfelelően feltárják a belterületet mind a közúti forgalom, mind a helyi és helyközi közösségi közlekedési ellátás szempontjából. A város kiszolgáló utcahálózata a lakó- és a kiemelt üdülőövezetekben szilárd burkolattal jórészt ki van építve. A lakóutcák egy része – a történelmi településszerkezetből és a sajátos üdülővárosi parcellázásokból adódóan – keskeny szabályozási szélességű, jellemzően 3-5 méter közötti útburkolat-szélességgel bír, de a bevezetett sebességkorlátozások és a lassú forgalom mellett biztonságosan alkalmas a kétirányú vagy egyirányúsított forgalom lebonyolítására.

Hajdúszoboszló Város Környezetvédelmi Programja részletesen bemutatja a helyi közlekedési jellemzőket. Kitér arra, hogy az alföldi településekre jellemző módon a városban viszonylag nagy a kerékpáros forgalom. A folyamatosan bővülő kerékpárút-hálózat ellenére a jelentős kerékpáros közlekedés miatt további, hálózati szempontú fejlesztések szükségesek, mivel a hiányos regionális és országos hálózat – különösen az Ebes és Debrecen közötti közvetlen összeköttetés hiánya – még részben akadályozza ezen közlekedési mód teljes körű térnyerését.

A már kiépített kerékpárutak egyaránt megtalálhatók a legforgalmasabb belterületi szakaszokon (például a Dózsa György úton vagy a Kossuth utca és a Kálvin tér között) és a külterületi vonalakon is. A települést az országos és nemzetközi tervek szintjén érinti a Tiszafüred – Hortobágy – Nádudvar – Hajdúszoboszló – Hajdúszovát – Debrecen irányú kerékpáros nyomvonal (az EV14 nemzetközi kerékpárút részeként), míg a turisztikai és szabadidős közlekedést a térségi HortoBike hálózat fogja össze. Emellett már meglévő, jól funkcionáló külterületi kerékpáros kapcsolat áll rendelkezésre Nagyhegyes (és azon túl Balmazújváros), valamint Ebes irányába. Hajdúszoboszló belterületileg és domborzatilag rendkívül kedvező adottságokkal rendelkezik, a lakosság a városszéli kertségekből való bejutásra, munkába és iskolába járásra, valamint a kereskedelmi és intézményi központ megközelítésére is aktívan használja a biciklit. A számos pozitív érték és a meglévő

kerékpárosbarát szolgáltatások (önkiszolgáló kerékpár-javító oszlopok) ellenére a mindennapi közlekedési célú kerékpározás hordozza az egyéni közlekedés korlátait, mint például az időjárásnak való kitettséget. Erre való tekintettel a kerékpáros infrastruktúra hálózattá fejlesztése mellett a helyi közösségi közlekedés fenntartása és a fenntartható közlekedésfejlesztési koncepciók összehangolása kiemelt jelentőséggel bír a városvezetés döntéseiben.

7.1. A vonalhálózat és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra bemutatása

A járási székhely Hajdúszoboszló kiemelten fontos szerepet tölt be a debreceni agglomerációban és a régió turizmusában. A város autóbusz-állomására (mely a Fürdő utcában található) 4:25 órától folyamatosan érkeznek (illetve indulnak) a járatok, biztosítva a sűrű összeköttetést a megyeszékhellyel, Debrecennel (kiemelten a 4445-ös buszvonalon), valamint a környező településekkel (például Nádudvar, Kaba, Püspökladány), az utolsó járat érkezése Debrecen felől 23:57 óra. Az autóbuszok egy része távolsági kapcsolatokat valósít meg (például Miskolc, Jászberény vagy Eger felé).

A hajdúszoboszlói autóbuszhálózat fő folyosója kelet-nyugati irányban szeli át a várost a 4. sz. főút és a Szilfákalja/Debreceni út nyomvonalán, e mellett található a helyi és helyközi közlekedés központi csomópontját jelentő Autóbusz-állomás is. Ez a város legnagyobb forgalmú megállóhely-csoportja, amely a kiemelkedő vonzerővel bíró gyógyászati és turisztikai célpont, a fürdőkomplexum közelében helyezkedik el.

További fontos közlekedési csomópont a vasútállomás, ahová a vonattal érkezők részére átszállási lehetőség van a helyi és helyközi autóbuszok egy részére is. A fürdőövezethez közeli megállóknak a szezonális turizmus és a strandolók tömegei jelentenek pontszerű, rendkívül magas utasforgalmat a csúcsidőszakokban és a nyári idényben.

5. kép. Hajdúszoboszló autóbusz-állomás (forrás: KTI saját fotó)



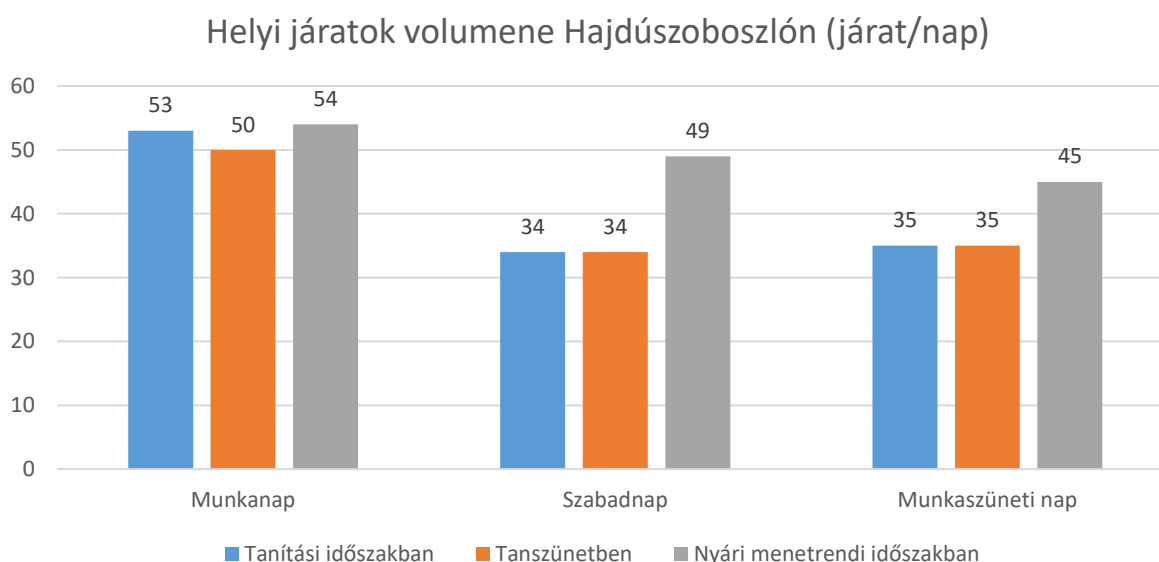
Hajdúszoboszlót érintő helyközi autóbuszvonalak 2026. júniusban:

Vonalszám	Viszonylat	Napi maximális induló járatszám
1372	Miskolc–Polgár–Debrecen–Hajdúszoboszló	4
1344	Eger–Mezőkövesd/M3 autópálya –Debrecen–Hajdúszoboszló	1
1443	Debrecen–Heves–Jászberény	1
4445	Debrecen – Ebes – Hajdúszoboszló	29
4446	Debrecen – Hajdúszoboszló – Nádudvar – Püspökladány	38
4447	Debrecen – Hajdúszoboszló – Nádudvar	1
4473	Hajdúszoboszló–Kaba	3
4475	Hajdúszoboszló–Nagyhegyes–Hajdúszoboszló [–Debrecen]	5
4476	Hajdúszoboszló–Nagyhegyes–Balmazújváros	9
4477*	Balmazújváros–Nagyhegyes–Hajdúszoboszló [–Debrecen]	0
4542	Derecske–Hajdúszovát–Hajdúszoboszló	9

*kizárólag érkező járatok vannak, a közlekedés egyirányú

Hajdúszoboszló város közforgalmú helyi közlekedésében 5 db autóbuszvonalon közlekednek járatok, melyek jellemzően a két legforgalmasabb átszállási csomópontot kötik össze, vagyis az autóbusz-állomást és a vasútállomást. A vonalak gerince a 4. számú főút belterületi szakasza, amely keresztülszeli a Szilfákajlót és a Hősök terét. Az útvonal közelében található a lakosság számára fontos intézmények, így az Egészség ház, a posta, valamint a Termelői Piac.

21. ábra. Hajdúszoboszló helyi járatainak volumene



A nettó vonalhálózat hossza 20,3 km. A helyi autóbusz-megállóhelyek száma a városban 32 db. Érdekes, hogy a turisztikai jelleg miatt a nyári menetrendi (tanszünetes) időszakban – ami a fürdőváros kiemelkedő időszaka – a járatok száma több, viszont mindez elsődlegesen a

hétvégi forgalomban realizálódik. Ez nem a járatok sűrűségének változása következtében áll be, hanem az üzemidő meghosszabbításának az eredménye, alkalmazkodva a fürdőkomplexum látogatottságához.

A vonalhálózat a település teljes területét nem tárja fel, az északi és a nyugati városrészt elkerülik a vonalvezetések. A kutatási adatok alapján a lakosságnak van igénye a jelenleg be nem kötött városrészekben is a közforgalmú személyszállításra, valamint sokak által óhajtott a Kabai úton található bevásárló övezet bekapcsolása a vonalhálózatba.

1 Kösely Zrt.- Autóbusz-állomás – Vasútállomás

A járatok intenzitását tekintve kiemelkedik az 1-es viszonylat, amely számosságát tekintve a helyi közlekedés több mint 65%-át adja. Csúcsidőben 30 percenként, azon kívül órás ütemben közlekednek a járatok, melyek üteme igazodik a vasúti közlekedéshez, elsődlegesen a Budapest felől érkező InterCity vonatokhoz hangolva. A vonal legfontosabb funkciója a vasútállomás kapcsolatát biztosítani a gimnáziummal, valamint az autóbusz-állomás melletti fürdőkomplexummal, illetve az ahhoz közeli szálláshelyekkel. Ez az egyetlen viszonylat a településen, ahol a kiszolgálás minden nap üzemel, biztosítva az eljutási lehetőséget a város legforgalmasabb pontjai közt hétfőtől vasárnapig. Zömében a két fő csomópont, a vasútállomás és az autóbusz-állomás közt közlekednek a járatok, munkanapokon kettő, hétvégén három pár fűzi fel a fürdőövezet északi részét, a Bánomkertet, ahol a járművek közlekedése nehézkes az útszakasz szűkossége, valamint a parkoló járművek miatt. A település ezen részén nagyszámú apartman található.

6. kép. Kösely Zrt.-nél az indulásra várakozó 1-es járat (forrás: KTI saját fotó)



A vonalon 8 megállóhely (Kösely Zrt.-ig közlekedő járatnál 11 db) található mindkét irányba, beleértve a két fő csomópontot is. A gerincrészt elhagyva az oktatási intézmények közül a

nagymúltú középiskolánál, a Hőgyes Endre Gimnáziumnál lévő megállóhelyet érinti az autóbusz, amely kiemelkedő utasforgalmú a tanítási időszakban. A menetidő a vasútállomásig az autóbuszállomástól 13 perc, amely a tapasztalt utas- és járműforgalmi adatok alapján bőségesen elegendő. Az érintett utcák egyirányúsításából fakadóan a vasútállomás felé a járat a Rákóczi utcán halad, míg visszairányban a Bocskai utcán. A megállóhelyek javarészt épített peronú és öbölben elhelyezettek, illetve az utasok részére fedett beállóval ellátottak, mellyel egyedül a Rákóczi utca / Szováti elágazás megállóhely nem rendelkezik. Forgalmi szempontból az útvonalon három jelzőlámpás csomópont található a 4. sz. főútvonal mentén, az autóbusz többnyire a védett úton halad.

Az autóbuszok a csatlakozó vonatok késése esetén legfeljebb 5 percet várakoznak a vasútállomáson indulás előtt.

1A Autóbusz-állomás – Vasútállomás

A vonalvezetése javarészt egyezik az 1-es főjáráttal, a Gimnázium érintése helyett egy nyolcast ír le a nyomvonala, mellyel felfűzi a Kossuth, a Hőforrás utcákat, valamint a Szováti utat is. Munkanapokon négy járatpár biztosítja a frekvenciált időpontokban a kapcsolatot a városközponttal.

A vonalon 11 megállóhely található mindkét irányban beleértve a két fő csomópontot is. A menetidő a vasútállomásig az autóbuszállomástól 17 perc, amely az 1-eséhez képest valamelyest hosszabb a bejárt útvonalnak megfelelően. A főviszonylattól eltérő szakaszon a megállóhelyek közül a Szováti út 1. és a Szováti út 53., valamint a Kossuth utca 48. (az autóbusz-állomás felé) nem rendelkezik fedett esőbeállóval. Forgalmi szempontból az alapjáráttól eltérő szakaszon gyéresebb a járműforgalom, így a járat kényelmesen tudja teljesíteni a távot.

2 Autóbusz-állomás – Hőforrás utca - Vasútállomás

Ez a járat a legrövidebb útvonalon közlekedik az Autóbusz-állomás, valamint a Vasútállomás közt a város délkeleti részén, a Hőforrás után végig haladva érintve a Szociális Otthont. A járatszám alacsony, mindösszesen munkanapokon két járatpár közlekedik, azok is a csúcsidőn kívül.

A vonalon 7 megállóhely található mindkét irányban beleértve a két fő csomópontot is. A menetidő a megtett út hosszának megfelelően mindösszesen 8 perc. A megállóhelyek épített peronnal kialakítottak, öbölben helyezkednek el, és rendelkeznek fedett beállóval. Forgalmi szempontból a Hőforrás utca egy hosszú, kertvárosias gyűjtőút. A Dobó István utcai kereszteződésnél, valamint a bevásárlóközpontnál található gyalogátkelőhely. A Rákóczi utcánál történő balrafordulás STOP táblával szabályozott.

2A Autóbusz-állomás – Hétvezér-telep - Autóbuszállomás

A viszonylat a leghosszabb vonala a városnak, ami egy klasszikus hurokjárat, melyet az alacsonyabb utasszám és a szűkösebb közlekedési folyosó miatt jellemzően midibusz végez. Elsődleges funkciója a város dél-nyugati részén fekvő kertvárosias lakóövezetének a belvárosban fellelhető intézményekkel történő összekötése. Munkanapokon három járat közlekedik igazodva az oktatási intézményekhez és a hivatásforgalomhoz, az első a reggeli csúcsban biztosítja az eljutást, míg a másik kettő a délutáni hazatérést segíti elő.

A vonalon 16 megállóhelyet érint az autóbusz, a menetidő a megtett út hosszának megfelelően 30 perc. A többi vonal által nem érintett Hétvezér-telep megállóhelyei épített peronnal kialakítottak, jellemzően rendelkeznek fedett esőbeállóval. Forgalmi szempontból a Tokay utca egy szélesebb, majd a Rác Farkas utca 7,5t súlykorlátozású keskeny szélességű szilárd útburkolattal ellátott, fákkal szegélyezett kertvárosi útszakasz, ahol a parkoló autók nehezítik az autóbusz közlekedését.

3 Nádudvari út (Temető) - Vasútállomás - Autóbuszállomás

A speciális igényeket kielégítő temetői járat kizárólag szabad és munkaszüneti napokon közlekedik. Két járatpár áll rendelkezésre az utazóközönség részére, melyek a kora délutáni időszakban biztosítják a várost körbejárva a köztemetőhöz történő eljutást, valamint egy másfél órával később a visszatérést. A kettő közötti időpontban rövid úton tér vissza a jármű az autóbuszállomáshoz, hogy másik járatot teljesítsen.

A fő funkció során 12 megállóhelyet érint az autóbusz, a menetidő 20 perc. A többi vonal által nem érintett szakaszon részben a helyközi autóbuszokkal közös megállóhelyen állnak meg a járatok, melyek hasonlóan a város többi részén tapasztaltakkal mindegyike épített peronnal kialakított s öbölben helyezkednek el, és rendelkeznek fedett beállóval.

A járatok indulási időpontjai követhetőek a MÁVPlusz helyi menetrendi keresőben vagy a menetrend.app felületén.

7.2. Kiemelt utasforgalmi létesítmények

Hajdúszoboszló, Autóbuszállomás

A hajdúszoboszlói autóbusz-állomás a város és a kistérség legfontosabb közúti tömegközlekedési csomópontja, amely elsődlegesen a helyi lakosok ingázását, és a gyógyfürdőbe érkező turizmus kiszolgálását látja el. Az állomás a MÁV-Volán-csoport integrált hálózatának részeként üzemel. Az autóbusz-állomást érintő járatok összekötik a várost a környező településekkel (kiemelten Debrecennel), valamint közvetlen kapcsolatokat biztosítanak az ország más régiói felé. Az állomásról indulnak és ide érkeznek a helyi autóbuszvonalak, amelyek közvetlen összeköttetést biztosítanak a vasútállomással.

Az autóbusz-állomás közvetlenül a híres Hungarospa gyógyfürdő és a szállodasor szomszédságában található, így a turisták közvetlenül a pihenőövezetbe érkeznek. Az állomáson kiépített vezetősávok segítik a látássérülteket, valamint akadálymentesített mosdó is rendelkezésre áll. A helyszíni pénztárban ország- és vármegyebérletek, valamint vonaljegyek is vásárolhatók. Beépített hangos utastájékoztató rendszer működik az állomás területén. A váróterem szinte teljes üzemidőben az utazóközönség számára rendelkezésre áll, a pénztár viszont a bérletváltási főszekción 6-18 óra közt, azon kívül csökkentett periódusban tart nyitva.

Az elmúlt évben korszerűsítette a Szolgáltató a térvilágító lámpatesteket, s korszerű energiatakarékos fényvetők kerültek a helyükre, valamint felújításra került a nyilvános WC. A becsült utasforgalmi adat csúcsidőben ~ 6.000 – 8.500 utas/nap, éves szinten nagyságrendileg 1,6 – 2,0 millió utas/év.

A Hajdúszoboszló, autóbusz-állomás környezetét úgy alakították ki, hogy a helyi ingázók és az autóval, kerékpárral vagy turisztikai céllal érkezők igényeit is maximálisan kiszolgálja. Az utcában fizetős (helyieknek kedvezményes) parkolózónák állnak rendelkezésre a személygépjárművel érkezőknek. Kiváló lehetőséget biztosít a „B+R” (Bike and Ride) típusú közlekedéshez a két nagyméretű kerékpártároló. A városnéző kisvonal, a Dotto elsődleges bázisa is itt található, mellyel mintegy félórás városnézésre nyílik lehetőség.

7-8. kép. Hajdúszoboszló, autóbusz-állomás (forrás: KTI saját fotó)



A város belterületén megtalálható megállóhelyek listáját, illetve kiépítettségét és szolgáltatás-kínálatát a tanulmány digitális melléklete tartalmazza.

Hajdúszoboszló, vasútállomás

A hajdúszoboszlói vasútállomás a város és a kistérség legfontosabb vasúti tömegközlekedési csomópontja, amely elsődlegesen a helyi lakosok ingázását és a gyógyfürdőbe érkező turizmus kiszolgálását látja el. Az állomás a MÁV-Volán-csoport integrált hálózatának részeként üzemel. A vasútállomást érintő vonatok összekötik a várost a környező településekkel (kiemelten Debrecennel és Budapesttel), valamint közvetlen InterCity-járatokat biztosít az ország más régiói felé. Nemzetközi vonatok is érintik az állomást, közvetlen kapcsolatot adva Románia,

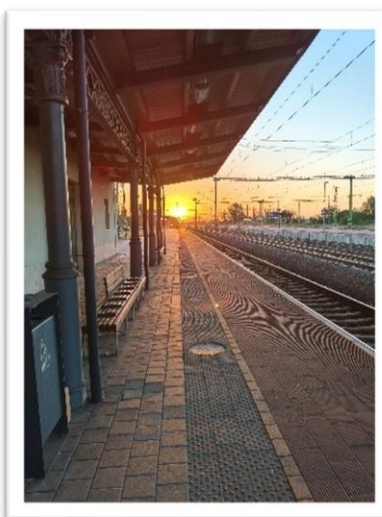
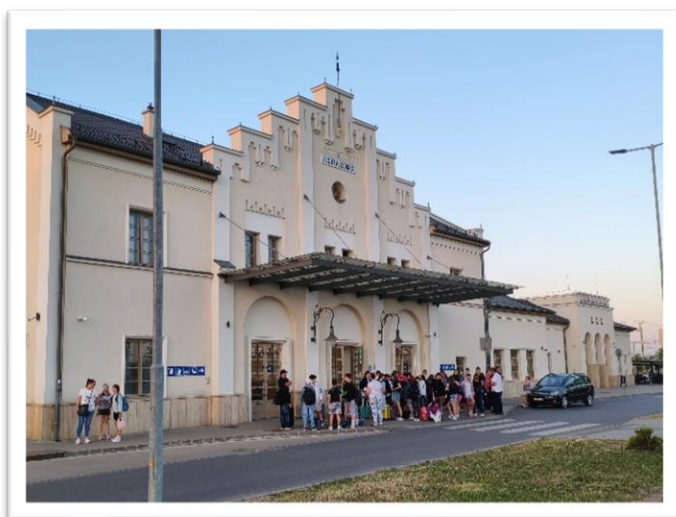
Ukrajna és Ausztria felé is. Az állomás elől indulnak és ide érkeznek a helyi autóbuszvonalak (1, 1A, 2), amelyek közvetlen összeköttetést biztosítanak az autóbusz-állomással és a fürdőnegyeddel.

Az állomás a város déli részén található, ahonnan a turisták helyi autóbusszal vagy taxival érkeznek a pihenőövezetbe. Az állomáson 2019 – 2021 közt zajló modernizáció óta lift, akadálymentesített peronok (Sk+55) és vezetősávok segítik a látássérülteket, valamint akadálymentesített mosdó is rendelkezésre áll. A helyszíni belföldi és nemzetközi pénztárban ország- és vármegyebérletek, valamint menetjegyek is vásárolhatók. Beépített hangos utastájékoztató rendszer és digitális kijelzők működnek az állomás területén. A váróterem szinte teljes üzemidőben az utazóközönség számára rendelkezésre áll, a pénztár minden nap nyitva van reggeltől a délutáni órákig, de a jegykiadó automatánál bármikor meg tudja vásárolni az utas a szükséges értékszelvényt.

A vasútállomás és a vágányhálózat teljes rekonstrukciója során korszerűsítették a térvilágító lámpatesteket, s modern energiatakarékos fényvetők kerültek a helyükre, felújították a felvételi épületet, valamint új gyalogos felüljáró épült. A becsült utasforgalmi adat csúcsidőben (pl. nyári főszezonban vagy hétvégi IC-időszakban) ~ 5.000 – 7.000 utas/nap, éves szinten nagyságrendileg 1,2 – 1,5 millió utas/év.

Hajdúszoboszló, vasútállomás közvetlen környezete a helyi ingázók és az autóval, kerékpárral vagy turisztikai céllal érkezők igényeit is kiszolgálja. Az állomás mellett ingyenesen igénybe vehető P+R parkoló, valamint a „B+R” (Bike and Ride) típusú közlekedéshez a kiépített, modern kerékpártároló áll rendelkezésre. Az állomás épülete előtt egy taxidroszt is helyet kapott.

9-10. kép. Hajdúszoboszló, vasútállomás - forrás: KTI saját fotó



7.3. A jellemző járműtípus, és annak felszereltsége

Hajdúszoboszló közforgalmú helyi közlekedését munkanapokon 3 db, szabad- és munkaszüneti napokon 2 db dedikált autóbusz látja el. A feladatok nagy részét egy tisztán elektromos meghajtású, Ikarus 120e típusú autóbusz (AIJJ-654) látja el, melyet a Zöld Busz Program keretében, az Energiaügyi Minisztérium és a HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. támogatásával helyezett üzembe a MÁV-csoport 2025. júniusban.

A teljes hosszban alacsonypadlós Ikarus 120e elektromos busz 30 ülő és 55 álló utas egyidejű szállítására alkalmas. Egy feltöltéssel akár 350 kilométert is képes megtenni. A jármű kerekesszék, illetve babakocsi elhelyezésére kialakított hellyel, a felszállást segítő rámpával, elektronikus utastájékoztató rendszerrel, fedélzeti kamerarendszerrel, légkondicionálóval, valamint USB-töltőpontokkal biztosítja az utasok színvonalas és biztonságos utazását. Az e-busz üzemanyag-ellátását a Mobiliti VOLÁNBUSZ Kft. által telepített nagyteljesítményű töltőberendezés biztosítja a MÁV-csoport hajdúszoboszlói autóbusz-állomásán.

11. kép. Ikarus elektromos autóbusz (AIJJ-654) (forrás: KTI saját fotó)



Az elektromos busz mellett további két Mercedes-Benz Sprinter midibusz vesz részt a közösségi közlekedés lebonyolításában, melyek 16-17 évesek, felszereltségük és kialakításuk egymásól eltérő. A főbb paramétereiket az alábbi táblázat foglalja össze. Az LRA-602 jellemzően a 2A járatokat végzi, míg a nagyobb férőhelyű LUM-090 midibusz a teljes hálózaton közlekedik. Előbbin az egyajtós jellegéből adódóan az utascseré lassú. Mindenképpen fontos megemlíteni, hogy a csomaggal, nagyobb poggyással utazók miatt a jelzett kapacitást a midibuszok (különösen az egyajtós LRA-602) nem tudják biztosítani, amely rendszeresen okoz utaslemaradást!

A közvélemény kutatás során a válaszadók rámutattak arra, hogy ezen járműtípus helyett szívesebben utaznának normál szülő méretű járművel, amellyel az utazás komfortosabbá válik.

11. táblázat. Hajdúszoboszló helyi közösségi közlekedés járműállomány jellemzőinek összehasonlítása

Jellemző	LRA-602	LUM-090	AIJJ654
Évjárat	2009	2010	2025
Környezetvédelmi besorolás	11_EURO IV. Dízel (OBD)	12_EURO V. Dízel (OBD)	5E (elektromos)
Ajtók száma	1	2	3
Légkondicionáló	nincs	van	van
Rámpa/emelő	nincs	rámpa	rámpa
Ülőhely	20	10	30
Állóhely	4	17	55
Utastájékoztató rendszer	nincs	van	van

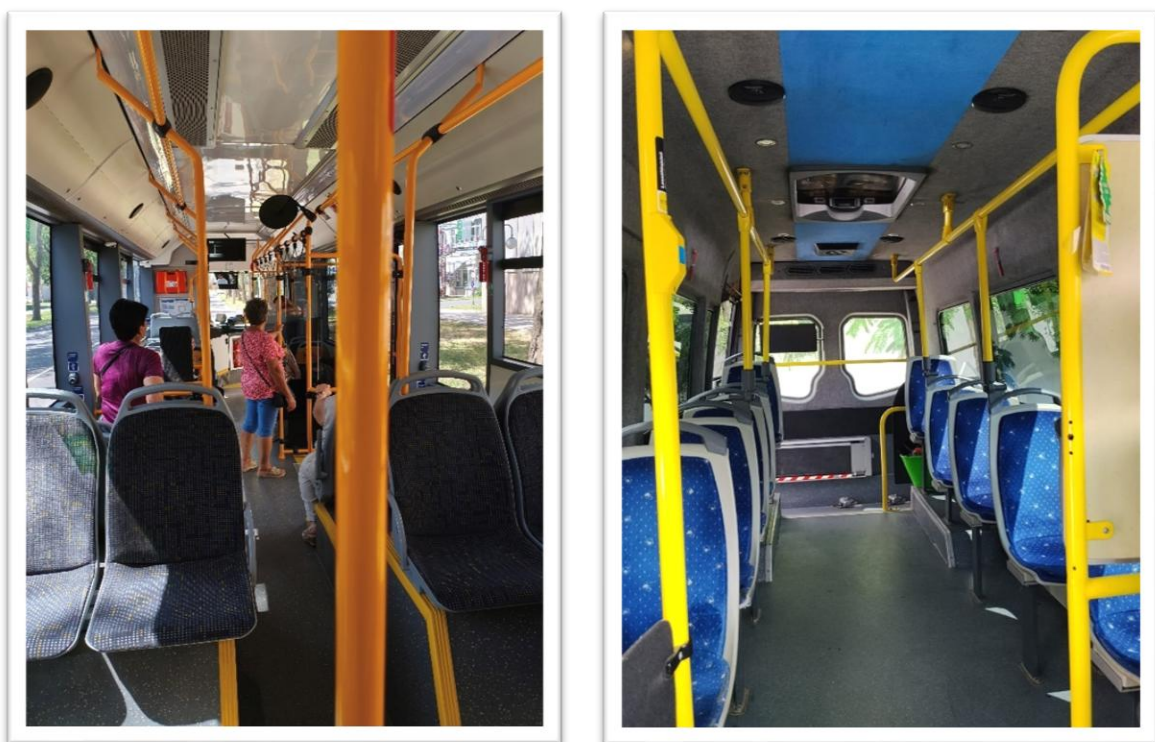
12-13. kép. Midibuszok (LUM-090, LRA-602) (forrás: bobalt.hu és KTI saját fotó)



Az autóbuszok közül kettő rendelkezik utastájékoztató berendezéssel, amelyből a legújabb járművön mind vizuálisan, mint hangosbemondón keresztül ad információt a következő megállóhelyről.

A fejlesztési lehetőségek során javasolt a rendszer kiterjesztése, valamint a turisztikai forgalom miatt az idegennyelvű (angol) hangosbemondás hozzáadása az utastájékoztatáshoz.

14-15. kép. Autóbuszok belső kialakítása (forrás: KTI saját fotó)



7.4. Fedélzeti utasszámlálás és annak értékelése

A városok, települések állandó fejlődésen mennek keresztül, amivel párhuzamosan a mobilitási igények is folyamatosan változnak, alakulnak, de a mobilitási szolgáltatások, az infrastruktúra és a mobilitási szokások is hatást gyakorolnak a települések és a környezet kialakítására, a városi közterületek arculatára, a lakókörnyezetek életminőségére. Ezen folyamatok megértéséhez és a megalapozott fejlesztési döntésekhez adatokra van szükség.

7.4.1. A helyi autóbuszközlekedés forgalmi és hálózati felmérésének célja, módszertana és megállapítások dokumentálása

A hajdúszoboszlói közforgalmú helyi autóbuszos személyszállítási közszolgáltatás tervezéséhez szükséges forgalmi (utas-, jármű-,) és infrastruktúra adatok felmérése az alábbi módszertan szerint került elvégzésre.

2026. május 27-én szerdán, illetve a 2A vonalon a délutáni járatok esetében június 2-án, kedden (egyben tanítási napon), május 30-án szombaton (szabadnapon) és május 31-én (munkaszüneti napon) a komplett vonalhálózaton teljeskörű utasforgalmi felvételre került sor a városban, melynek végrehajtásában a KTI munkatársai vettek részt. A mérés során keletkezett számlálólapok a tanulmány digitális mellékletét képezik.

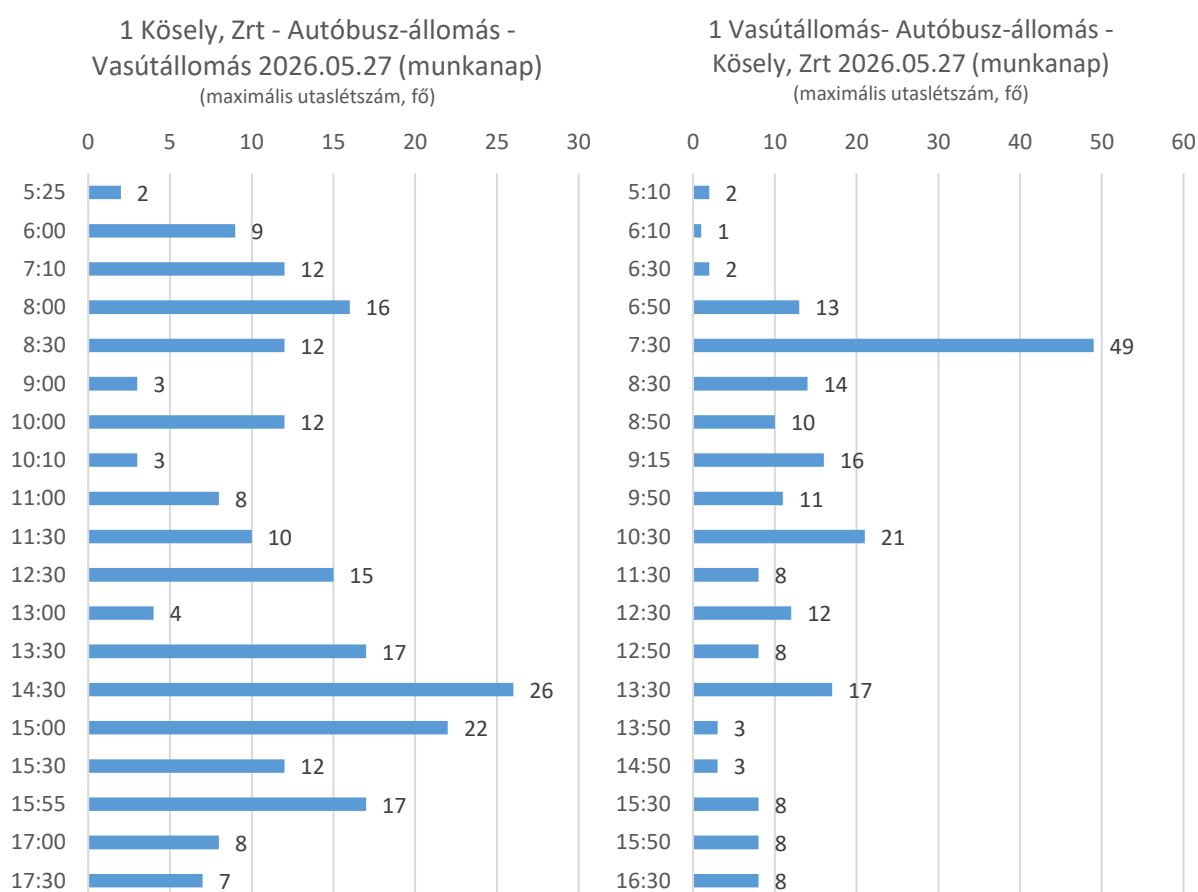
A forgalomfelvétel kiemelt eleme volt a teljeskörű fedélzeti (így egyben keresztmetszeti) utasszámlálás, azonban célforgalmi felmérés az utazóközönség körében nem volt szerződéses követelmény.

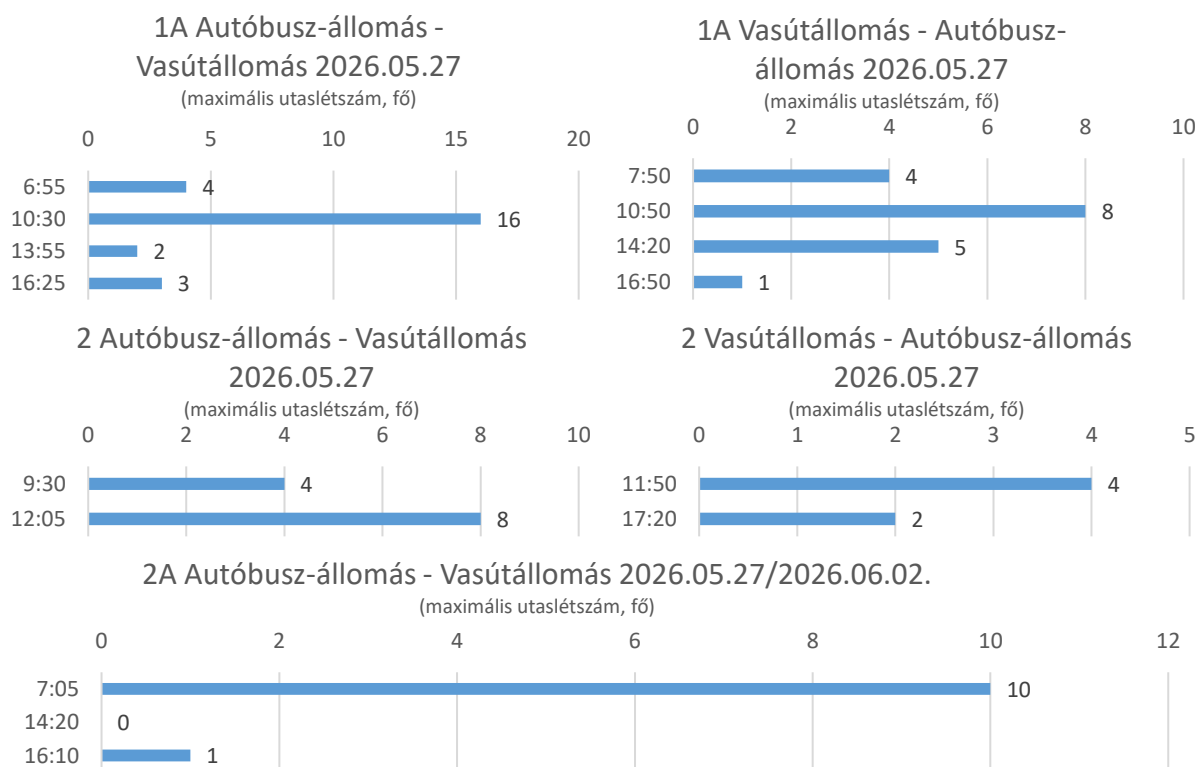
A megfigyeléses módszerrel elvégzett kvantitatív adatfelvétel, vagyis fedélzeti számlálás az összes helyijárat vonatkozásában minden naptípus vonatkozásában teljes üzemidőben került elvégzésre, minden járatra kiterjedően. Az utasforgalom nagysága, az utazások időbeni és térbeni eloszlása csak ilyen teljeskörű számlálással volt megállapítható.

A számlálóbiztosok minden járaton külön-külön számláló lapon rögzítették a járat és az autóbusz alapadatait, a megállóhelyekhez tartozó menetrendi és tényleges indulási időpontokat, az induló és érkező létszámot, a leszálló és felszálló utasok számát.

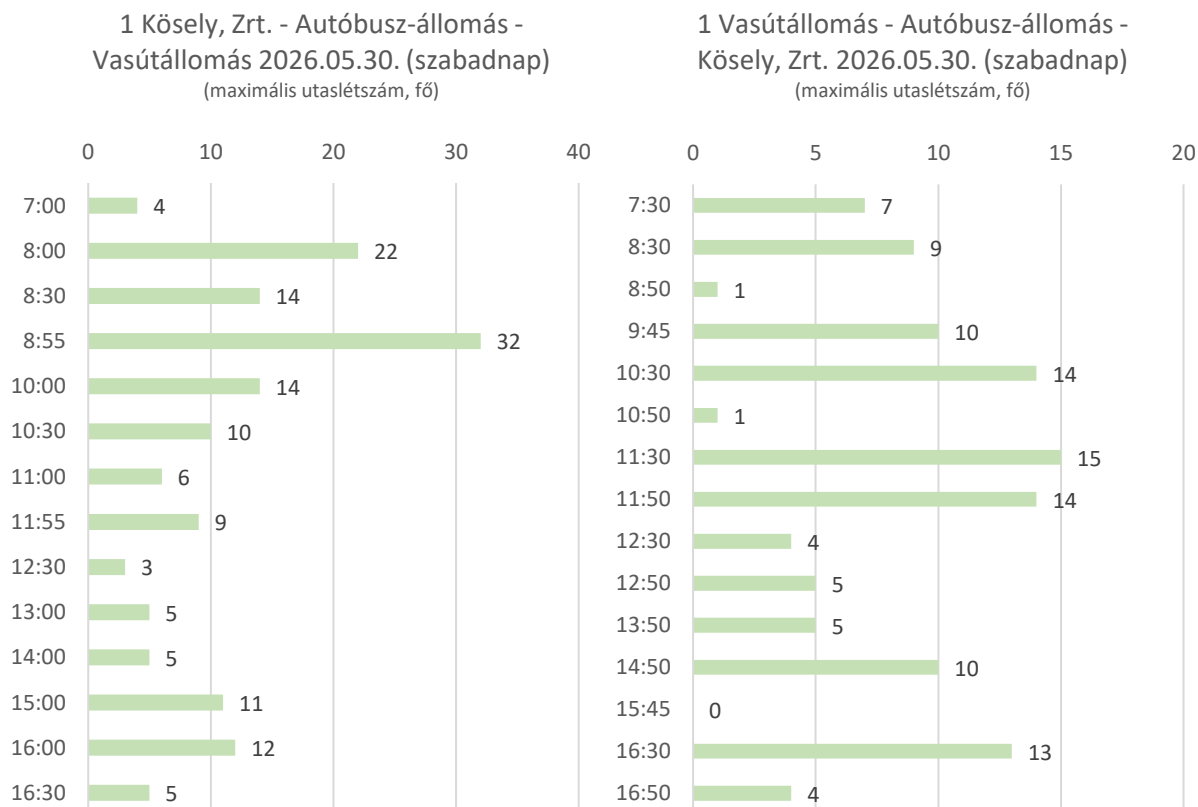
Az utasforgalmi felmérés eredményeit vonali, illetve naptípus szerinti bontásban a következő ábrák mutatják be.

22. ábra. A munkanapi utasszámlálás eredményei

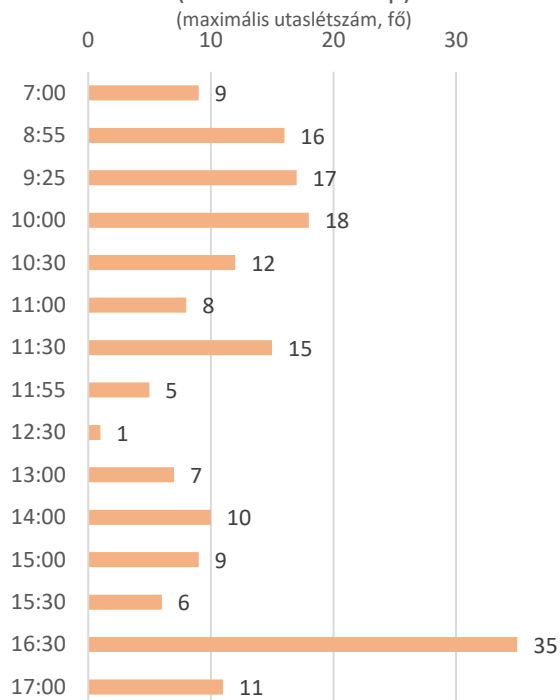




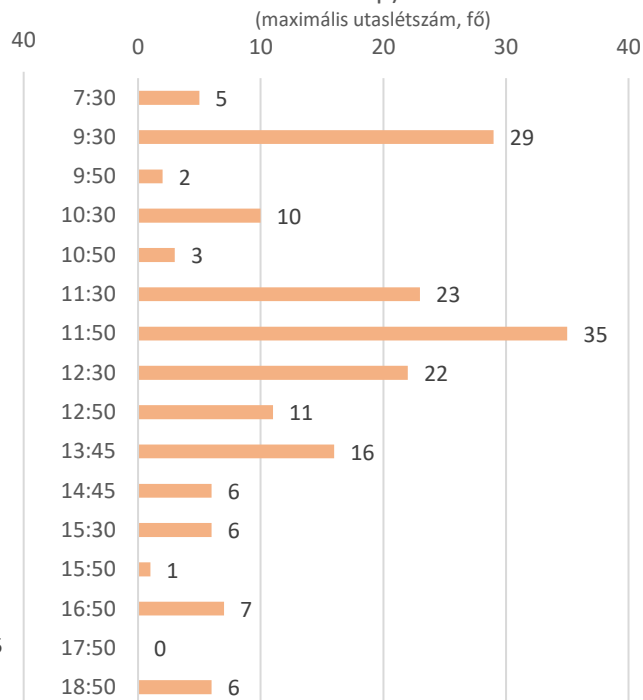
23. ábra. Az utasszámlálás eredményei szabad-és munkaszüneti napokon



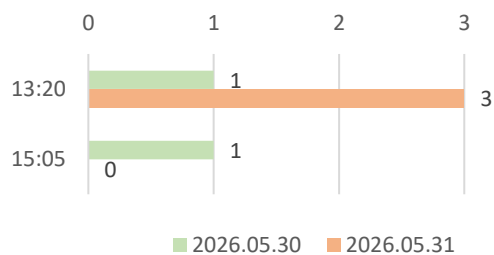
1 Kösely, Zrt. - Autóbusz-állomás -
Vasútállomás 2026.05.31.
(munkaszüneti nap)



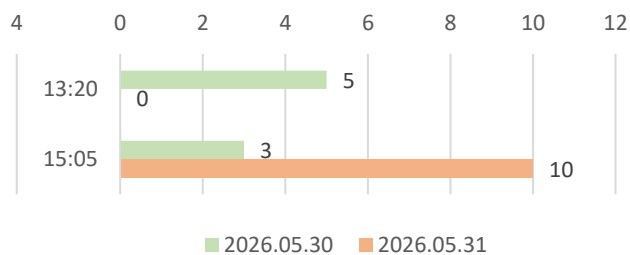
1 Vasútállomás - Autóbusz-állomás -
Kösely, Zrt. 2026.05.31. (munkaszüneti
nap)



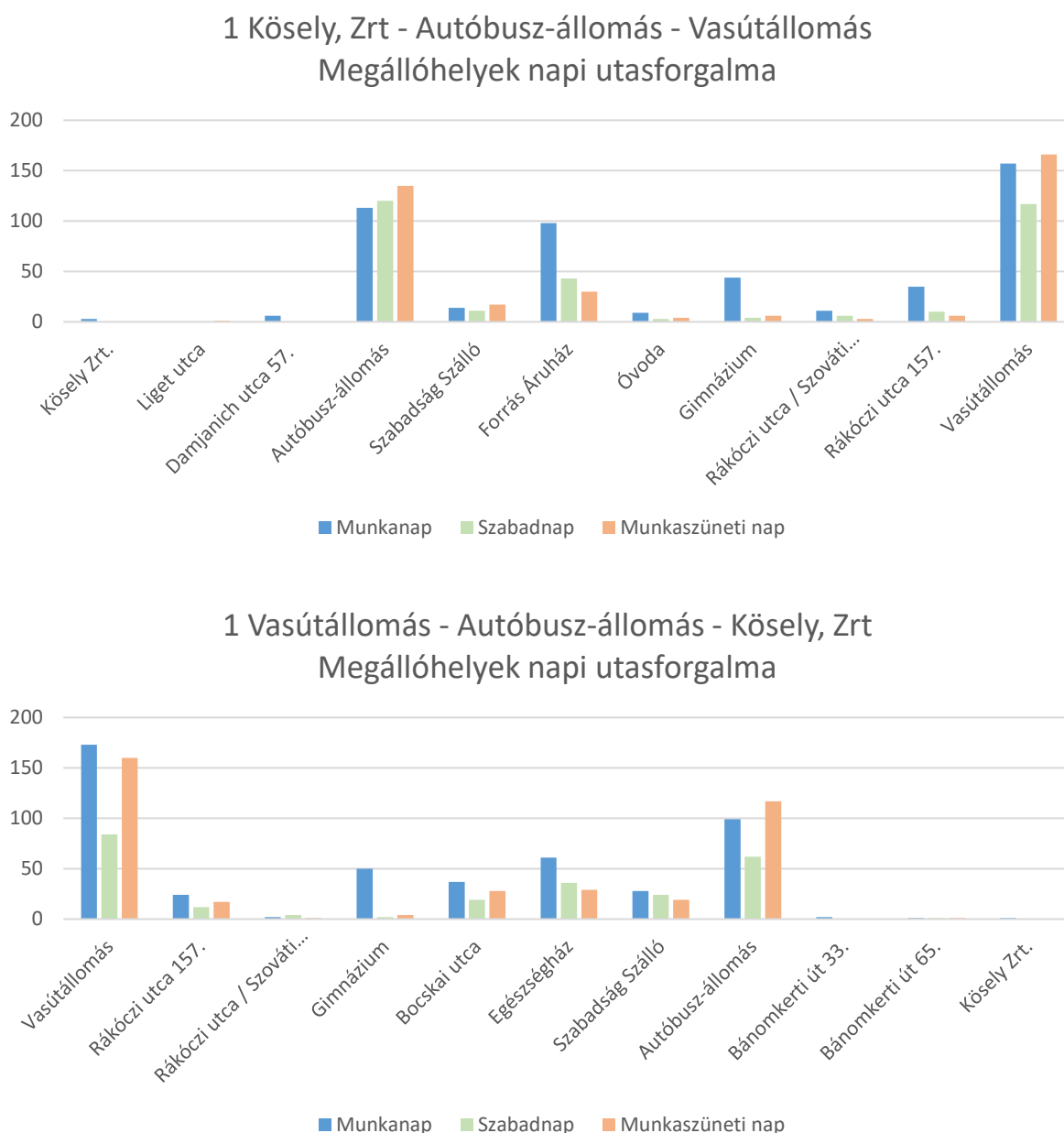
3 Autóbusz-állomás - vasútállomás -
Nádudvari út (temető) 2026.05.30-31.
(szabad és munkaszüneti nap)



3 Nádudvari út (temető) - vasútállomás -
Autóbusz-állomás 2026.05.30-31.
(szabad és munkaszüneti nap)



24. ábra. A kiemelt 1-es viszonylat megállóhelyi utasforgalmi adatai



A felmérés időszaka alatt a dedikált járművek közül a LUM-090 frsz-ú midibusz javításban volt, melynek helyettesítését az AECB-647 frsz-ú MAN A74 SL283 típusú normál szóló autóbusz végezte, melynek befogadóképessége lényegesen magasabb (36 ülőhely + 49 állóhely), mint a dedikált eszközé, így utaslemaradást a számlálóbiztosok nem regisztráltak. A számítások a dedikált jármű paramétereivel történtek.

A forgalomfelvétel során keletkezett adatokból számított szakmai mutatókat az alábbi táblázatok tartalmazzák.

12. táblázat. A forgalomfelvétel adataiból számított szakmai mutatók (2026.05.27.)

Szakmai mutató megnevezése	Mértéegység	2026.05.27. munkanap			
Viszonylatok		1	1A	2	2A
Indított járatok száma	db	38	8	4	3
Vonalhossz	km	2,1 – 6,0	5,9	2,8	10,55 – 11,25
Járműkilométer teljesítmény:					
a. Ikarus e120 (AJII-654) 85 fős	km	80,9	23,6	5,6	
b. MB Sprinter (LUM-090) 27 fős	km	73,2	23,6	5,6	
c. Mercedes Sprinter (LRA-602) 24 fős	km	-	-	-	33,05
Utasszám	fő	484	48	18	14
Átlagos utasszám	utas/járat	12,74	6,0	4,5	4,67
Zsúfolt járat	db	3*	0	0	0
Kihasználatlan járat	db	9	6	3	2
Késett járat	db	0	0	0	0
Korábban közlekedett járat	db	0	0	0	0
Utaskilométer teljesítmény	utkm	1.963	283	50,4	154,3
Férőhelykilométer teljesítmény	fhkm	8.852,9	2.643,2	627,2	793,2
Férőhelykihasználtság	%	22,75	10,7	8,0	19,46

* Midiautóbusz esetében zsúfolt járatok száma

13. táblázat. A forgalomfelvétel adataiból számított szakmai mutatók (2026.05.30-31.)

Szakmai mutató megnevezése	Mértéegység	2026.05.30. szabadnap		2026.05.31. munkaszüneti nap	
Viszonylatok		1	3	1	3
Indított járatok száma	db	29	4	31	4
Vonalhossz	km	3,8 – 6,0	3,1 – 7,0	2,8	10,55 – 11,25
Járműkilométer teljesítmény:					
a. Ikarus e120 (AJII-654) 85 fős	km	42,3	20,2	71,4	0
b. MB Sprinter (LUM-090) 27 fős	km	77,1	0	57,8	20,2
Utasszám	fő	279	13	372	13
Átlagos utasszám	utas/járat	9,62	3,25	12	3,25
Zsúfolt járat	db	2	0	5	0

Szakmai mutató megnevezése	Mértéegység	2026.05.30. szabadnap		2026.05.31. munkaszüneti nap	
Kihasználatlan járat	db	7	3	5	3
Késett járat	db	0	0	0	0
Korábban közlekedett járat	db	0	0	0	0
Utaskilométer teljesítmény	utkm	1.148,6	65,65	1.550,4	65,65
Férőhelykilométer teljesítmény	fhkm	5.719,5	1.717	7.629,6	545,4
Férőhelykihasználtság	%	17,2	3,8	21,4	12,0

* Midiautóbusz esetében zsúfolt járatok száma

7.4.2. Forgalomfelvétel tapasztalatok, megállapítások (2026. májusi állapot)

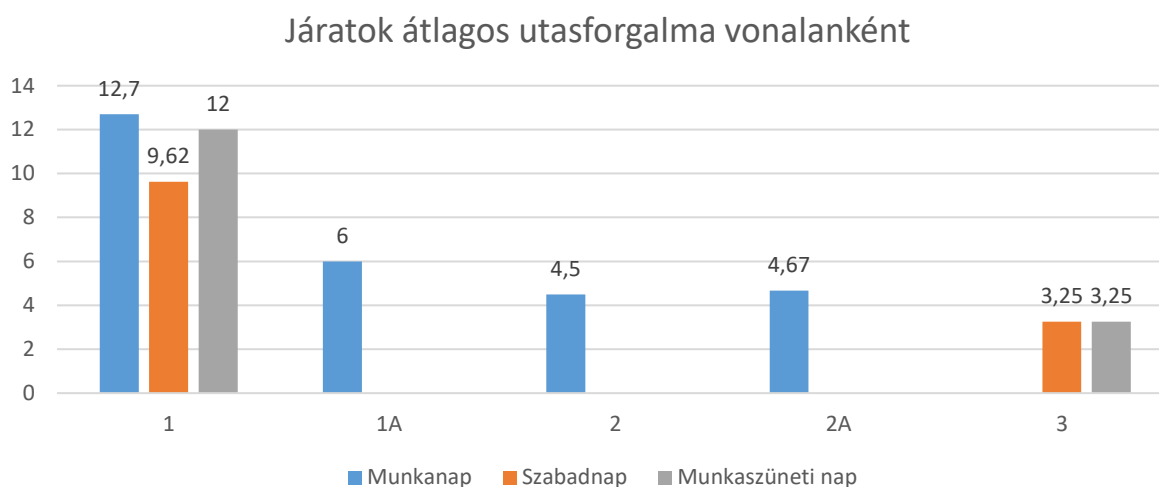
A tömegközlekedés igénybevételi szintje a városban alacsony. Hajdúszoboszló lakosságszáma 23.871 fő (forrás: KSH). Az egy lakos által átlagosan megtett utazások száma havonta kb. 0,5 – 1,0 alkalomra tehető statisztikai alapon, amely munkanapon, szabadnapon és tanítási napon is lényegesen kisebb annál a szintnél, ami a város nagyságából következne. A helyi lakosokon kívül elsődlegesen a településre vasúttal érkező, részben turisztikai, részben oktatási célból érkező utazóközönség veszi igénybe a szolgáltatást.

Tekintettel arra, hogy a felmérés időszaka a tanév végéhez közeledve az érettségi vizsgák időszakának második felére esett, amikor a diákforgalom mérsékelt részben az érettségizők távolmaradása, részben a külső helyszínen tartott iskolai programok miatt, valamint az idegenforgalmi szezon sem indult még be, így annak a forgalmi adata sem tükröződik a felmérések eredményében.

A megvalósult utazások esetében elmondható, hogy az utasok döntő többsége naponta kétszer utazik, általában oda és vissza irányban is igénybe vették a járatokat, ami az utasszámokban is megjelenik.

Az utasforgalom elsődlegesen az Autóbusz-állomás és a vasútállomás közötti szakaszra koncentrálódik, melyet a viszonylatok többsége érint. A legintenzívebb vonal az 1-es járat, utasforgalma kiemelkedik, de így sem mondható magasnak 9-12 fő átlagosan, a többi vonal esetében 3-6 fő között alakul, melyet némileg torzít, hogy ezen utasok javrészt szintén az fővonal kezdő és végpontja között utaznak, csak egy attól eltérő hosszabb útvonalon.

25. ábra. Járatok átlagos utasforgalma vonalanként



A férőhely kihasználtság mértéke kettős, tekintettel arra, hogy nem egy autóbusztípus közlekedik a városban, hanem a normál szóló elektromos Ikarus e120 (85 fő) mellett két midibusz van dedikálva, melyből az egyajtós elsődlegesen a 2A járatokat végzi, a másik pedig a szóló autóbuszsal azonos viszonylatokon végez személyszállítási szolgáltatást. Zsúfoltnak az a járat számít, amelyen legalább egy megállóközön volt a statisztikai férőhely 80%-nál több utas. Ez a küszöbérték ennél a szóló busznál 68 fő, míg a midibuszok esetében 19 fő.

Kihasználatlannak akkor tekintünk egy járatot, ha annak egész hosszában egyszer sem fordul elő, hogy a statisztikai férőhely 20%-nál, azaz esetünkben szóló autóbuszon 17 főnél, midi autóbusz esetén pedig 5 főnél több utas tartózkodik a járművön.

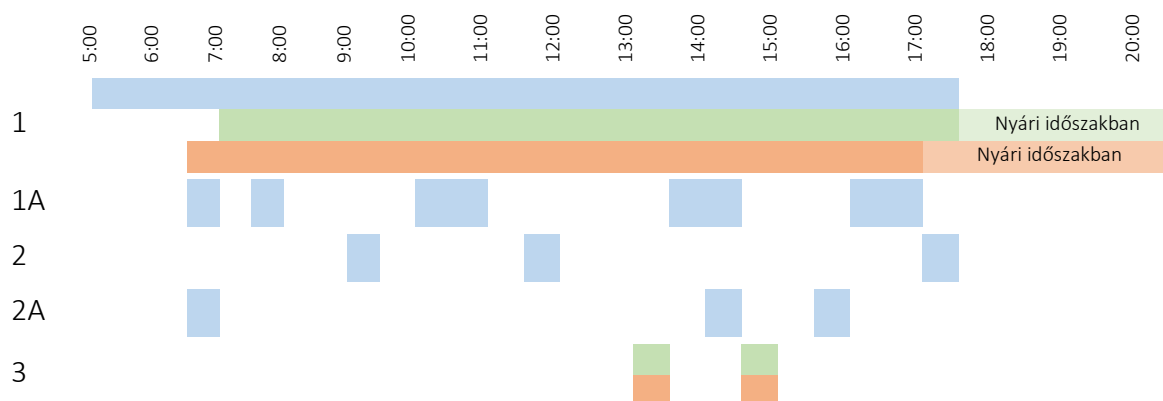
A 1-es viszonylat kivételével a többin a járatok legalább 75%-a még midibusz esetében is a kihasználatlan kategóriába tartozik. Az egyes járaton napi szinten 4-5 olyan járat van, amely utasforgalma midi buszon már zsúfoltnak számít, viszont a szóló autóbuszon a normál sávba esik.

A tapasztalatok alapján az utazók döntő többsége a diákokból, valamint a nyugdíjas/65 év feletti nyugdíjasokból állt, s a helyi utazási kedvezményekre vonatkozó rendelkezések alapján bevétel nem keletkezik a közszolgáltatás igénybevétele során.

Az 1-es jelzésű helyi autóbuszvonalon naptípustól függően 14-19 járatpár közlekedik, míg a többi jellemzően speciális célokat is kiszolgáló járatok esetében összesen a munkanapokon közlekedő 1A, 2, 2A viszonylatokon 3 – 8 járat, a hétvégi temetői járaton 2+2 járat közlekedik egy szűkebb időszámban.

A közvélemény kutatás alapján az egyik leggyengébb pontja a helyi közlekedési közszolgáltatásnak a járatoknak a sűrűsége, amely nem fedi le a válaszadók igényeit. További kritika a rendszerrel kapcsolatosan munkanapokon a délutáni üzemidő rövide, vagyis gyakorlatilag 17 óráig leáll a városban a közösségi közlekedés.

26. ábra. A hajdúszoboszlói helyi járatok üzemideje



A járművezetők által kiemelt problémák elsődlegesen a midibuszokkal kapcsolatosak, melyek befogadóképessége esetenként nem elegendő, amely főszezonban a turnusváltásokkor jelentkezik. Ezt a Szolgáltató a tanszünetben felszabaduló eszközkapacitásával képes áthidalni. A kapacitás szűkössége mellett megjelenik a többnapos kikapcsolódásra érkezők esetében a csomagokkal történő felszállás nehézsége az ajtó szűkössége miatt, valamint az elhelyezéshez rendelkezésre álló tér hiánya. Szintén midibuszokhoz köthető negatívum a korszerűtlen K7 menetjegyek alkalmazása.

A vonalhálózat hiányossága, hogy a temetői járat kivételével, aminek mértéke nagyon csekély és kihasználatlan, a város fő útőerétől északra fekvő területek a szolgáltatással történő ellátásból kimaradtak. Az utazóközönség részére szintén igény mutatkozna a Kabai úton áruházak megközelíthetőségére (korábban volt Tesco járat).

Iskolai előadási napokon a legerősebb járatnak az 1-es viszonylaton a Vasútállomástól 7:30 órakor induló autóbuszjárat bizonyult, melyen a 49 utasból 35 fő a Gimnáziumba utazott. A többi autóbuszjárat kihasználtsága ennek a felét is csak egy alkalommal érte el.

A Vasútállomásról induló járatok esetében a menetrend finomhangolási igénye mutatkozik azon utasok részére, akik nem az IC vonattal érkeznek, mivel számukra nem nyújt megfelelő átszállási lehetőséget a jelenlegi ütemezés. Ezen szempontnak eleget tevő menetrend a járatok sűrítésével érhető el, de ez a kibocsátott kapacitást emeli, ami egyúttal költségvonzattal is jár, de a tapasztalatok alapján az utasforgalom közvetlenül azt nem termeli ki.

Az 1A viszonylaton közlekedő nyolc járaton az átlagos utasforgalom 6 fő volt, az alapjárat által nem érintett megállóhelyek közül Szováti út 53. elnevezésű megállóban egyáltalán nem volt utasforgalom, míg a többi megállóban összesen 11 fő szállt le vagy fel, amely a vonal összes utasmozgásnak csupán a 11,5%-a, ami meglehetősen alacsony, vagyis a kitérő hasznossága minimális.

A 2-es viszonylat teljesíti a legrövidebb úton a távot a Vasútállomás és a Autóbusz-állomás közt, amelyen a Hőforrás utcán egyik megállóban sem jelentkezett utasmozgás, a Szociális otthon is alacsony igényeket indukált. A legmagasabb utasszám a 12:05-kor az Autóbusz-

állomásról indulónál volt (8 fő), de közülük mindenki végig utazta a járatot. Tekintettel arra, hogy a jellemző célviszonylat ez, érdemes megfontolni a körjáratok indítását összepárosítva az 1-es viszonylattal, mindkét irányban.

A 2A viszonylat utasközönsége állandó, a Hétvezér telepről indulnak reggel az iskolába és az óvodába a gyerekek a kísérőikkel, a járművezető rugalmasan kezeli a helyzetet, s a búcsúzó szülőket bevárja. Összesen három járat van, egy a reggeli iskolakezdéshez, és délután kettő a hazautazáshoz. A városrész súlykorlátozással ellátott útszakaszai miatt kizárólag midi busszal kiszolgálható. A délutáni hazautat a többség alternatív módon valósítja meg, így szinte üresen rója a két kört a jármű. Csapadékos időjárás esetén az utasforgalom némileg emelkedik.

A 3-as viszonylaton, amely a település körbejárását követően a temető látogatását hivatott kiszolgálni, a gyakorlatban nem volt olyan utas, aki ebből a célból vette igénybe, így hiánypótlóként szolgált az ezen időszakban ritkábban közlekedő 1-es járat helyett.

7.4.3. Tájékoztatás a helyi személyszállítási közszolgáltatások helyközi személyszállítási közszolgáltatással történő ellátása, „HKHI” kapcsán

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (a továbbiakban: Sztv.) lehetőséget biztosít arra, hogy a helyi közlekedést önként vállalt feladatként ellátó önkormányzatok a helyi szolgáltatáshoz regionális helyközi autóbuszjáratokat is igénybe vegyenek. Ennek feltétele, hogy az Sztv. 5. § (3) bekezdése szerint a Miniszter az Önkormányzattal, helyi személyszállítási közszolgáltatások helyközi személyszállítási szolgáltatásokkal történő ellátása feltételeinek rögzítése céljából Megállapodást kössön.

A Miniszter és az Önkormányzat közötti Megállapodás

- előkészítését – államtitkári jóváhagyással rendelkező MINTA szerint – a KBM Közlekedési Szolgáltatási Főosztálya végzi,
- tartalmazza az érintett regionális járatok szolgáltatáshoz kapcsolódó teljesítménye alapján, a vonali költség tény adatokból kiszámított és az Önkormányzat által a szolgáltatónak megfizetendő hozzájárulás összegét,
- mellékletében tartalmazza a helyi közlekedésbe vont helyközi járatok paramétereit.

A megállapodás szerint az érintett Önkormányzatok jelenleg a felmerülő önköltség 10 %-nak megfelelő mértékű (gyakorlatilag kb. 60-70,- Ft/km) hozzájárulást fizetnek a Szolgáltatónak a helyközi járatokkal összevontan végzett helyi közszolgáltatások után. Az ennek alapjául szolgáló, egy kilométerre vetített ráfordítások körébe az adott vonalra kimutatott költségek közül csak

- az üzemeltetés közvetlen személyi jellegű költsége,
- az üzemeltetés közvetlen anyagköltsége,
- az üzemeltetés egyéb közvetlen költsége és
- a közvetlen karbantartási költség kerül figyelembevételre

a legfrissebb (előző évi) tényadatok alapján. Az elszámolás alapja a település közigazgatási területén megjelölt viszonylatokban, az érintett járatok menetrendjéből kiszámított, összesített éves kilométer teljesítmény.

A helyi és helyközi közlekedés integrációjára tehát az Ellátásért felelősök (Megrendelők) megállapodása alapján van lehetőség, amely egy olyan – észszerű munkamegosztáson alapuló – szolgáltatási együttműködést jelent, mely a jelenlegi helyközi menetrend felhasználásával történik, annak módosítását alapvetően nem igényli. A Megállapodás rögzíti, hogy az érintett regionális járatokon a helyi tarifa alkalmazása a helyi menet- és bérletjegyek, díjtermékek használatát (utazó részéről) és elfogadását (szolgáltató részéről), valamint a helyi járatokon érvényes kedvezmények igénybevételei lehetőségét jelenti. Egyértelmű tehát, hogy a nem fedélzeten értékesített helyi menetjegyek és bérletjegyek elfogadása engedélyezett.

A megállapodás előkészítése során az említett törvényi előírással összhangban nem támogatott olyan menetrendi változtatás, amely a helyi viszonylatban utazók javára, de egyben a helyközi utasok hátrányára az eddig kialakított, az egyes közlekedési módok közötti észszerű munkamegosztási egyensúlyt megbontaná. Amennyiben többlet megállások kerülnek a menetrendbe, esetleg változik az útvonal, vagy a menetidő, abban az esetben nagy valószínűséggel sérül a helyközi utasok érdeke, így az nem támogatható. Ezen álláspont megváltoztatásához olyan, részletes hatásvizsgálat szükséges a szolgáltató részéről, mely igazolja legalább a korábbi ellátási szint megőrzését a helyközi utasok számára.

Alapvetően az Sztv. előírásaira épülő logika mentén a lehetőséget az hívta életre, hogy a helyközi-helyi integráció nem csak takarékosnak, hanem utasbarátnak is tekinthető. Megállapodást azonban csak abban az esetben lehet kötni egy Önkormányzattal, amennyiben ott helyi szolgáltatás jelenleg is létezik, vagy pedig valamilyen formában szükséges a jövőbeni létrehozása. Amennyiben létezik, abban az esetben fontos még megemlíteni, hogy nem támogatott eltérő szolgáltatási színvonal, illetve körülmények biztosítása az utazóközönség részére abból fakadóan, hogy a helyi szolgáltatást mely szolgáltató biztosítja.

A hatékonyság javításához hozzá tartozik, hogy lehetőleg a helyközi ellátásért felelősnél ne jelentkezzen többletköltség vagy esetleges negatív bevételhatás. Ez azt is jelenti, hogy a helyközi utazásokból származó bevétel ne csökkenjen például annak következtében, hogy a teljes viszonylat helyett csak a településen kívüli részre vált jegyet a helyi díjtermékkel rendelkező helyközi utas. Bizonyos esetekben a menetrendi vonalvezetések bővülésével azonban elkerülhetetlen a helyközi költségtöbblet. Ezeknél az eseteknél felmerül a többlet költség megtérítésének követelménye is.

Az integrációs projektek menedzselése során szükséges figyelemmel lenni arra a törvényi kitételekre, hogy az egyes közlekedési módok közötti észszerű munkamegosztásra kell törekedni. Vagyis alapvetően fontos a hatékonyság, de nem lehet minden fejlesztést ennek alávetni. Ehhez

kapcsolódóan a helyközi ellátásért felelős részéről a minőségre vonatkozóan is vannak elvárások, amit figyelembe kell venni. Követelmény tehát, hogy ne legyen érezhető minőség romlás a helyközi közszolgáltatásban. Ne alakuljon ki pl. zsúfoltság, zavaró menetidő növekedés, vagy esetleg csatlakozás mulasztás stb.

Összességében nézve tehát kettős követelmény rendszer mentén kell a projekteket menedzselni, vagyis egyrészt alapvető a minőség fenntartása a helyközi utasok számára, és fontos, hogy ne jelentkezzen többlet finanszírozási igény a helyközi szektorban, se többlet költségből, se elmaradó bevételből származó.

A fentieknek megfelelően az KBM által a szolgáltatók részére jogszabályi előírás alapján kiadott 2025/26 évre szóló Egységes Menetrendi Felhívás az alábbiakat tartalmazza:

„A helyi közlekedés megrendelése és finanszírozása önkormányzati feladat, azonban a Megrendelő elkötelezett a helyközi és helyi közlekedési rendszerek integrálásából fakadó sinergiák kiaknázása mellett, amennyiben az ebben érintett helyközi vonalhálózat és menetrend által biztosított kínálat szolgáltatási színvonala nem csökken, valamint erre a helyközivel végzett helyi megállapodások lehetőséget nyújtanak.

Megrendelő az alábbi feltételek megtartása mellett támogatja helyközi járatokkal végzett helyi közlekedési közszolgáltatások ellátását.

o Legyen helyi közszolgáltatás az adott településen, és legyen kimutatható hatékonyság javulás.

o Ne legyen érezhető minőség romlás (pl. menetidő növekedés) a regionális közszolgáltatásban.

o Ne legyen az érintett helyközi járatokon helyi tarifatermék értékesítés, csak elfogadás

o Az érintett regionális járatokon a helyi tarifaterméket helyközi, vagy helyközi viszonylatot érintő utazásra ne lehessen igénybe venni.

o Ne járjon helyközi hálózat bővítéssel, és ne járjon többletteljesítménnyel, vagy ne jelentkezzen önköltség finanszírozási többlet a helyközi ellátásért felelősnél (a helyi közlekedési közszolgáltatás megrendelője részéről legalább 10%-os önköltségtérítési arány megtérítése szükséges).

o Hálózatbővítés, illetve többletteljesítmény igény esetén a többlettel kapcsolatosan 100%-os önköltségtérítési arány megtérítése szükséges.

o A tervezési, felterjesztési és meghirdetési fázisban is elkülönítetten kell kezelni a helyközi érdekű járatokat a közigazgatási határt el nem hagyó (helyi érdekű) járatoktól, valamint a helyközi járatok esetében meg kell jelölni és indokolni azok közigazgatási határon belüli útvonalának módosítását, meghosszabbítását, és megadni azok esetleges többletteljesítményét.

o Az utastájékoztatási rendszer, ideértve a viszonylatszámozást is, segítse az utasokat annak felismerésében, hogy mely járatok vehetők igénybe ország- és vármegyeberlettel, illetve helyi díjtermékekkel.”

7.5. Az önkormányzat szakembereivel történő konzultáció, és az az alapján levonható következtetések értékelése

A KTI szakemberei konzultáción vettek részt a hajdúszoboszlói önkormányzat illetékes vezetőivel. A várost Kovács Zoltán, gazdasági és városfejlesztési főosztályvezető, Szilágyiné Pál Gyöngyi, városfejlesztési és városüzemeltetési osztályvezető, valamint Kovács Gergő Lajos, városfejlesztési ügyintéző képviselte.

A konzultáció 2026. június 5-én, online formában zajlott, az elhangzott megállapításokat ebben az alfejezetben foglaljuk össze.

Hajdúszoboszló városi közösségi közlekedése alapvetően illeszkedik a magyarországi középvárosok közlekedésszervezési mintázatába, ugyanakkor sajátos helyzete miatt számos olyan kihívással szembesül, amelyek eltérnek az átlagos települési viszonyoktól. A város egyik legfontosabb gazdasági és társadalmi erőforrása a gyógyászati- és idegenforgalom, amely évről évre jelentős számú látogatót jelent. A közösségi közlekedési rendszernek ezért egyszerre kell kiszolgáltatnia a helyi lakosság mindennapi mobilitási igényeit és a szezonálisan, illetve időszakosan megjelenő turistaforgalmi elvárásokat.

A helyzetet tovább árnyalja az a sajátos gazdasági folyamat, hogy a város szálláshelyeinek egy része a közeli Debrecenben dolgozó vendégmunkások elszállásolásában is szerepet vállal. Ez még jelenleg nem jelent utazási problémát a munkáltatók saját szervezésű munkásszállítási tevékenysége miatt, de féltő, hogy a jelenség olyan új utazási igényeket generálhat, amelyek a közforgalmú hálózatot is érintik, azonban időben és térben eltérnek a hagyományos városi közlekedési mintázatoktól. A munkába járásból eredő forgalom és a turisztikai célú utazások kiszolgálása, valamint a helyi közszolgáltatások (oktatás, egészségügy, közigazgatás stb.) elérésének együttes igénye összetett feladat elé állíthatja a közlekedésszervezést.

A közforgalmú közlekedés hatékony működése ugyanakkor nem önmagában értelmezhető. Szorosan összefügg a település teljes közlekedési rendszerének szervezésével, különösen a városi közúthálózat használatának rendjével. Hajdúszoboszló közútjai jelenleg elsősorban az egyéni motorizált közlekedés igényeit szolgálják ki, ami jelentős hatással van a közösségi közlekedés versenyképességére, megbízhatóságára és vonz erejére. A közforgalmú közlekedés fejlesztése ezért csak akkor lehet eredményes, ha az együtt jár a közúti közlekedés egészének újragondolásával, a forgalomszervezési megoldások felülvizsgálatával, valamint a különböző közlekedési módok közötti kiegyensúlyozottabb tér- és kapacitáselosztással.

Elhangzott, hogy az önkormányzat szándékában áll – a MÁV által kezelt területek bevonásával – a vasútállomás térségében található parkolóhelyek számának bővítése. Az ezzel kapcsolatos előkészítő egyeztetések a tanulmány készítésének időpontjában folyamatban vannak.

A rendszer jövőjének vizsgálata során külön figyelmet érdemel a helyközi autóbusz-közlekedés és a helyi közlekedés kapcsolatának kérdése. Hajdúszoboszló mérete és településszerkezete alapján indokolt megvizsgálni, hogy a várost érintő helyközi járatok bizonyos szakaszokon vagy viszonylatokban képesek-e helyi közlekedési funkciókat is ellátni. Az ország több hasonló méretű településén alkalmazott integrált megoldások arra utalnak, hogy a két rendszer összehangolása jelentős költségmegtakarítást és szolgáltatási színvonal-javulást eredményezhet. Nehézséget jelent azonban ennél a kérdéskörnél, hogy a helyközi autóbuszjáratok zöme nem a helyi közlekedés gerincét adó vasútállomási irányt veszi célba. A helyközi járatok ún. átlapolt rendszerűvé tétele során ugyanis a fejlesztés révén felmerülő teljesítmények 100%-os szűkített önköltséggel térítendőek.

Az együttműködés fejlesztésének egyik lehetséges iránya a helyi és helyközi járatok megálló-struktúrájának összehangolása, amely javíthatja a városon belüli elérhetőséget anélkül, hogy párhuzamos járatok fenntartására lenne szükség. További lehetőséget jelenthet az egységes vagy egymással átjárható viteldíjrendszer kialakítása, amely egyszerűbbé és vonzóbbá teszi a közösségi közlekedés használatát mind a helyi lakosok, mind az ide látogatók számára. Szintén célszerű lehet a menetrendek összehangolása a debreceni munkába járási csúcsidőszakokkal, valamint a turisztikai szezon sajátos forgalmi igényeivel.

Megfontolandó továbbá, hogy a város egyes, jelentősebb utasforgalmat generáló pontjai – így a gyógyfürdő, a szálláshelyi övezetek, a vasútállomás, az autóbusz-állomás és a lakóterületek – a helyközi járatok számára is könnyebben elérhetővé váljanak. Ezzel a közlekedési rendszer egésze hatékonyabbá tehető, miközben csökken a szükséges jármű- és személyzeti kapacitás. Az integráció mértékét ugyanakkor minden esetben részletes forgalmi vizsgálatoknak kell megalapozniuk, hiszen a helyi közlekedés önállóságának megőrzése bizonyos viszonylatokban továbbra is indokolt lehet.

Az önkormányzat, mint a közösségi közlekedési ellátásért felelős szereplő számára ezért kiemelt cél a rendszer gazdaságosabb és hatékonyabb, összességében fenntartható működtetése. Ennek alapját a valós utazási igényekhez igazodó hálózati és menetrendi struktúra, valamint egy korszerűbb, átláthatóbb és életszerűbb viteldíjrendszer kialakítása jelentheti. A közlekedésszervezés fejlesztésével lehetőség nyílik arra, hogy a szolgáltatás egyszerre váljon költséghatékonyabbá, utasbarátabbá és a város hosszú távú fejlődését támogató közszolgáltatássá. Ezzel párhuzamosan a közúti közlekedés tudatosabb szabályozása hozzájárulhat ahhoz, hogy a közösségi közlekedés valós alternatívát kínáljon az egyéni gépjárműhasználattal szemben, mérsékelve a zsúfoltságot, a környezeti terhelést és a városi közterületek túlhasználatát.

Mindezek alapján Hajdúszoboszló számára nem csupán a helyi autóbusz-közlekedés reformja jelenthet kitörési pontot, hanem egy olyan integrált közlekedési modell kialakítása is, amely a helyi, a helyközi és az egyéni közlekedési módokat egységes rendszerként kezeli. Egy ilyen szemlélet képes lehet egyszerre szolgálni a lakosságot, a munkavállalókat, a turistákat és a

városüzemeltetés érdekeit, miközben fenntarthatóbb és gazdaságosabb működési kereteket teremt a jövő számára.

7.6. A hálózat és menetrend átvilágítása a 6. pont szerinti kutatás, valamint a 7.1. és 7.2. alpontokban meghatározott adatok és információk figyelembevételével

Hajdúszoboszló helyi autóbushálózata fő jellemzője, hogy az utasforgalom túlnyomó többsége a vasútállomás és az autóbuszállomás között jelentkezik, amelyet többféle útvonalon szolgálnak ki járatok, jellemzően 30-60 percenként, és ezen felül van egy csak midibusszal végezhető rendkívül alacsony forgalmú, kényelmi jellegű iskolajárat (2A).

Valós tömegközlekedési igény gyakorlatilag csak a vasútállomás és a belváros (főleg az autóbuszállomás) között, valamint a Gimnázium megközelítésénél jelentkezik, a többi igény szórt és marginális.

A fő vonal az 1-es jelzésű (Autóbuszállomás - Vasútállomás), viszonylag sűrű kiszolgálást biztosít. Az összes többi vonal ennek egy funkcionális verziójának tekinthető, sőt, maga az 1-es vonalnak is van saját meghosszabbított verziója (a Köse Zrt-ig). A vonalhálózat ehhez képes bonyolult, a számozása sem logikus, mivel

- az „A” jelzések nem betétjáratot jelölnek, ahogy az szakmailag széles körben elfogadott lenne,
- az 1-es vonalnak három végállomása van, amely félreértésekhez vezet,
- a 3-as vonalat pedig (jelen állapotában) célszerűbb lenne a 2A-hoz hasonló hurokjáratként meghirdetni, már csak azért is, mert az utasforgalma alapján ez a járat is sokkal inkább a vasútállomás és a belváros kapcsolatát szolgálja, semmint a temetői forgalmat.

A vonalhálózat tehát az indokoltnál jóval szabdaltabb, és emiatt kevesebb közvetlen kapcsolatot biztosít, mint amennyi ekkora teljesítményből kitelne.

Vonalhálózati hiányosságnak tekinthető, hogy a helyi autóbushálózat nem érinti a város dél-nyugati részén lévő bevásárlóközpontokat, és nem tárja fel az északi városrészt. Ugyanakkor kedvező, hogy minden vonal érinti az autóbusz-állomást, és a 2A kivételével mind érinti a vasútállomást is (de akár az is könnyen érinthetné).

Menetrendjét tekintve az 1-es vonalcsoport kínálata (1, 1A, 2, 3) összesített sűrűségben hozzávetőlegesen megfelel egy kisvárosi gerincvonalénak. A menetrend alapvetően ütemes jellegű, de az ütemesség gyakran csorbul. Az esti (a téli időszakban délutáni) üzemzárás

kifejezetten korai, és a reggeli üzemkezdés is valamelyest későbbi, mint a hasonló városokban jellemző. Nincs napközbeni üzemszünet, az egész nap folyamán van kiszolgálás, de hétvégén vannak olyan órák, amikor csak egy kapcsolat biztosított a vasút- és az autóbuszállomás között.

A 2A vonal ezzel szemben egy tipikus kényelmi szolgáltatás, tanulószállító céljárat, amely rossz hatékonyságú, mert jelképes az utasforgalma, de éppen csúcsidőben köt le járművet, amely ezen kívül legfeljebb tartaléknak használható. (Az viszont nem megfelelő tartalék, ami éppen csúcsidőben nem áll rendelkezésre, ha szükséges.) A 2A vonal utasforgalma mindössze néhány fő, mely alapvetően „nem tömegközlekedési volumen”, egyik része számára az 1-es vonalcsoport is alkalmas lenne az eljutás biztosítására (némi többlet rágyaloglással), a többiek gyakorlatilag egyetlen taxival elszállíthatók lennének. A 2A vonalnak a számozása is atipikus, a 2-es vonal betétjáratának semmiképpen sem tekinthető, ezért a 2A jelölés nem logikus. Ha meg is marad ez a vonal, akkor is új, önálló számot célszerű kapnia, és a vasútállomást is érdemes lenne érintenie.

A menetrend lebonyolításához három forgalmi járműre van szükség, és ezek egyes rövid időszakokban mind járatot végeznek, a napi futás teljesítményük viszont alacsony. Még a reggeli csúcsidei járműforda sem mondható feszesnek. Ugyanakkor feltűnően sok az átállási (rezsi) ment, amely nem hatékony megoldás. Különösen nehezen magyarázható a sok rezsi futás arra tekintettel, hogy a tipikus átállási menetekre van létező vonalszám (a 2-es).

Javasolt tehát olyan menetrendi módosítások bevezetése, amelynek eredményeként a menetrend lebonyolításához szükséges járművek száma csökkenthető lenne, mivel ez az egyik fő költségtényező (részletek a következő alfejezetben).

A helyi utasok jelentős része a vasútállomáson száll fel vagy le az autóbuszokról, és jellemzően vasúttal érkezett vagy azzal tovább induló utas. Az egész helyi közlekedés fő funkciója, hogy a városszéli vasútállomásról biztosítsa a kapcsolatot a belvárosba, a fürdőhöz és a szállodasorhoz, illetve az autóbuszállomáshoz.

A vasúti csatlakozások szempontjából fontos tisztázni a prioritásokat. A Hajdúszoboszlón átvezető 100-as vasútvonalon ütemes menetrend van érvényben, egész nap az óra ugyanabban a percében állnak meg az InterCity és InterRégió vonatok, de még a csúcsidei sűrítő személyvonatok menetrendjében is van ütemesség. Ezeken felül megállnak további nemzetközi vonatok is az állomáson.

Az, hogy a vasúti menetrend alapvetően ütemes, megkönnyítené a helyi autóbuszok menetrendjének tervezését, mivel a helyi közlekedésben is hagyományosan jellemző az ütemes közlekedés. Fontos kérdés azonban, hogy mely vonatoktól és vonatokhoz, és melyik irányba legyen igazítva a helyi menetrendi struktúra, és milyen átszállási időkkel lehet számolni, tekintettel a vonatok jellemző késéseire is.

14. táblázat. Menetrendi perccadatok Hajdúszoboszló állomáson

Érkezési perccadat	Vonatnem	Érkezik	Tovább indul
:08	InterRégió	Szolnok felől	Debrecen felé
:17	InterCity	Debrecen felől	Budapest felé
:25 (munkanap, csúcsidőben)	személyvonat	Debrecen felől	Püspökladány felé
:36 (munkanap, csúcsidőben)	személyvonat	Püspökladány felől	Debrecen felé
:43	InterCity	Budapest felől	Debrecen felé
:53	InterRégió	Debrecen felől	Szolnok felé

Az érkezési perccadatok alapján elmondható, hogy Hajdúszoboszló vasútállomáson nincs ún. „menetrendi pók”, vagyis vonatok egyidejű tartózkodása az állomáson. (Ez azt jelentené, hogy az ellenirányú vonatok egyszerre érkeznek meg majd indulnak tovább.) Éppen ellenkezőleg, a csúcsidei 6 vonat szinte tökéletesen elosztva nagyjából 10 percenként áll meg az állomáson. Így az autóbuszos ráhordást/elhordást bármely vonathoz a kellő átszállási idővel (5-8 perc) igazítva azonnal előáll a (gyakran utaspanaszra okot adó) helyzet, hogy az autóbusz éppen nem vár meg egy másik (következő) vonatot, vagy az autóbusszal éppen nem lehet elérni egy eggyel korábbi vonatot.

A gyakorlati tapasztalatok alapján hozzá kell tenni, hogy – elsősorban az IC vonatok esetében – jellemző a kisebb-nagyobb késés, amelyet a ráhordásnál figyelembe kell venni, és ennek megfelelően a szokásosnál érdemesebb hosszabb csatlakozási időket alkalmazni.

A jelenlegi struktúrában a tipikus helyijárat érkezési idő a vasútállomásra az óra 13. perce, amely 4 perces átszállási időt biztosít az IC vonatokra Budapest felé. Szerencsés adottság (illetve korszerű tervezési szemlélet eredménye), hogy Hajdúszoboszló állomás ún. főperonos kiépítésű, vagyis a Budapest felé induló IC vonatok menetrend szerint a felvételi épület elé, az 1. vágányra érkeznek és onnan is indulnak. Így a 4 perc átszállás teljesíthető, ha az autóbusz nem késik 3 percnél többet, és az utasoknak nincs szüksége jegy-, illetve IC pótjegy váltására. Tovább enyhíti a 4 perces csatlakozásból eredő kockázatot, hogy az IC vonatoknál néhány perc késés jellemző.

A második leggyakoribb érkezési időpont az óra:43, amely éppen a Debrecen – Nyíregyháza – Miskolc/Záhony felé induló IC vonatok indulási ideje. Mivel a Debrecen irányú peron eléréséhez aluljáró használatára is szükség van, ez a csatlakozás csak akkor működik, ha az IC vonatok néhány percet késnek. Ez jellemző ugyan, de egy hosszabb utazás tervezésekor erre számítani nem lehet, ezért ebben az irányban a jellemzően fél órával korábbi helyi autóbusszal érdemes kiutazni a vasútállomásra, ami viszont már nem tekinthető vonzó szolgáltatásnak.

Az érkező vonatoktól a belváros felé utazók számára a tipikus helyijárat indulási időpontok az óra:30 és az óra:50. Az óra:50 a Budapest felől óra:42-re érkező IC vonatoktól jelent egy

kényelmes csatlakozást, (hiszen az aluljáró használata szükséges, és az autóbuszok jellemzően további 5 perccet várnak a késett IC vonatokra), az óra:30-as indulás pedig a Miskolc/Záhony – Nyíregyháza – Debrecen felőli (óra:16-os) IC vonatoktól jelent laza csatlakozást, közös peronon. Ezen túl a délutáni csúcsidőszakban a Debrecenből induló sűrítő személyvonatok is megérkeznek a buszok indulásáig, de ennek kevesebb a jelentősége, mivel Debrecen felől ezek előtt néhány perccel IC vonat is közlekedik, mely ezen a szakaszon felár nélkül igénybe vehető

Egyes órákban ettől eltérőek az autóbuszok tipikus érkezési-indulási időpontjai, például amikor a hosszabb (1A, 3) vagy a rövidebb (2-es) vonalon érik el a vasútállomást.

Összességében elmondható, hogy a vonat – busz és busz – vonat csatlakozások mutatnak hangoltságot és ütemességet, de nem nevezhetőek ütemesnek. Az időpontok nem könnyen megjegyezhetőek, és csak kis mértékben rugalmasak a zavarérzékenység kezelésére. Ez mind a városi lakosság, mind az ide látogatók számára bizonytalansági faktort jelen, és a vasúti közlekedés vonzerejét is csökkenti. Ugyanakkor az is kiemelhető, hogy a vasútállomás és a belváros között munkanap napközben minden órában rendelkezésre álló két helyijáratok kapcsolat – amely hétvégi napokon is csak egy-egy órában csökken óránként egy eljutásra – „végülis” biztosítja a vasút helyi közlekedéssel történő elérhetőségét, legalábbis a viszonylag rövid üzemidő alatt mindenképpen.

A helyközi autóbuszokkal való jó csatlakozás a vasútihoz képest jóval esetlegesebb, mivel a város környékén a helyközi autóbuszközlekedés menetrendje még mindig nem ütemes. A helyközi autóbuszközlekedésben országszerte jellemző struktúra, hogy a városokban ún. „feles pókok” vannak. Ez azt jelenti, hogy az autóbuszok az óra 15–25. perce körül érkeznek be, és a 30–40. percében indulnak el. Ez a struktúra az egész órás munkakezdekésekre utazó hivatásforgalmi utasoknak is kedvező a nagyobb városokban. Hajdúszoboszlón azonban a munkahelyek zöme az autóbuszállomás (közvetlen) közelében van, ezért akár ennél rövidebb idő is elegendő lehet a munkába történő eljutásra, így helyközi szempontból az óra:15 és 45-ös indulások, illetve érkezések látszódnak megfelelőnek.

Egy autóbuszállomási 15-45-ös „pók” az átszállásoknak is megfelelő időt biztosít. Hajdúszoboszló esetében ez a lehetőség elsősorban Debrecen felé/felől való tovább utazásnál fontos, Derecske, vagy éppen Balmazújváros felé is megoldható az ütemes hangolás, amikor – várhatóan a következő években – ebben a térségben is a teljes környék helyközi autóbuszközlekedése ütemes menetrendűvé válik. Mindez nem is feltétlenül a város környéki hálózat miatt lenne fontos, hanem a város helyijáratok által fel nem tárt, de helyközi járatokkal érintett részei (pl. északi városrész) szempontjából.

Szerencsés adottság, hogy az autóbuszállomásról nyugatra, északra és délre induló helyközi járatok feltárják a város főutcáját – a derecskei vonal pedig a vasútállomást is érinti –, így ezek a járatok a város közlekedésében is részt tudnak venni. Szintén kedvező adottság, hogy a Debrecen felőli járatok egy része a belvárost feltárva tovább közlekedik Nádudvar felé, ezúton

adva közvetlen kapcsolatot Ebes és Debrecen irányába több városi megállóhelyről is. A helyközi menetrend felülvizsgálatakor érdemes további nádudvari és debreceni járatokat összekötni, ezzel is hatékonyan javítani a város közlekedését.

A tanulmány összeállítását követően tudomásunkra jutott, hogy a MÁV Személyszállítási Zrt. jelenleg is vizsgálja Hajdúszoboszló és térségének hálózatát. A fő cél a helyi és a helyközi autóbusz közlekedés fokozott integrációja, az autóbuszos és a vasúti alágazat kapcsolódásának fejlesztése, valamint egy új, ütemes menetrend kialakítása, amely Debrecen és Budapest felé is kedvezőbb vasúti csatlakozásokat biztosíthat. A párhuzamosságok felszámolásával és a hatékonyság növelésével felszabaduló erőforrásokat a hálózat fejlesztésére fordítanák.

Az új rendszer bevezetése a szükséges egyeztetéseket követően, legkorábban 2026 őszén léphet érvénybe. A menetrend tervezetek kialakítása jelenleg folyamatban van, a Szolgáltató nem közölt részleteket.

7.7. Javaslat a menetrendben és a hálózatban, megállási rendben szükséges módosításokra

A hálózat és a menetrend felülvizsgálatához egyrészt ismerni kell, hogy mi a város stratégiai célja a helyi autóbuszközlekedéssel, hogyan tekint rá, és ennek megfelelően érdemes a hálózatot és a menetrendet átalakítani, valamint megvizsgálni, hogy a helyi közlekedés ellátásába milyen szolgáltatókat lehet bevonni.

Az önkormányzat, mint a helyi autóbuszközlekedés megrendelője és finanszírozója részéről kulcskérdés, hogy a jelenlegi helyzetből milyen irányú, és mekkora mértékű elmozdulás a cél, valamint, hogy ez hogyan finanszírozható. A megrendelő döntése, hogy

- cél-e számára, hogy vonzó, sűrű, ütemes, gyors, olcsó és/vagy kényelmes legyen a helyi autóbuszközlekedés (a hozzá kapcsolódó többlet finanszírozási igénnyel),
- vagy éppen az a cél, hogy kevesebb forrást igényeljen a közszolgáltatás, de még vállalható szintű legyen.

Ez két ellentétes irányú elmozdulást jelent a jelenlegi szintről.

A döntéshez ismerni kell a helyi közlekedés finanszírozási struktúráját az üzemeltetők szempontjából is.

Akkor lehet alacsony költségszinten beszerezni/megrendelni személyszállítási közszolgáltatást, ha az üzemeltetőnek egyidőben minél kevesebb buszra van szüksége a lebonyolításhoz. Ha erre a kevés számú járműre viszonylag magas éves kilométer teljesítmény

esik, akkor fajlagosan (km-re vetítve) olcsóbb egy ilyen szolgáltatási csomag, ha viszont kevés, akkor összességében lesz olcsóbb – viszont kevesebb közszolgáltatást nyújt.

A hatékonyságjavításnak mindig két iránya van:

- Az egyik irány a maximalista előre menekülés, amely a logikája alapján fejlesztésekkel, hálózati és menetrendi bővítésekkel igyekszik javítani a kínálaton, ezzel gerjesztve, keltve fizetőképes keresletet, és növelve a lakosság komfortérzetét, áttételesen akár csökkentve a gépkocsihasználatot és a torlódásokat is.
- A másik egy költségcsökkentésre fókuszáló, megtakarításokra, kínáلتcsökkentésre, racionalizálásra épülő minimalista megközelítés, mely jellemzően további utasszám- és bevételcsökkenéshez vezet, de összességében a rendszer finanszírozási igényét még így is csökkenti – ellenben jellemzően negatív lakossági visszhangot okoz.

Az igazán hatékony közlekedésszervezési megoldások a kettő megközelítést ötvözik, azaz úgy nyújtanak vonzóbb kínálatot, hogy az üzemeltetési költségeket érdemben nem növelik – vagy legalábbis nem többel, mint amennyit a bevételnövekmény fedez. Ennek tipikus szervezési eszköze az, hogy a menetrendi kínálat növekszik, de a hozzá kapcsolódó járműigény nem (sőt, egyes esetekben esetleg csökken is), ezáltal olyan megtakarítás keletkezik, amely végső soron az üzemeltetési költségeket is csökkenti.

Tekintettel arra, hogy Hajdúszoboszlón a helyi közlekedést három erre a célra dedikált autóbusz végzi, e téren a megtakarítási potenciál jelentős, illetve ez lehet a hatékonyságjavítás kulcsa, és a hálózatot és a menetrendet erre alapozva érdemes tervezni. Ilyen szemmel érdemes tehát áttekinteni a vonalakat.

Az 1-es vonalcsoport (1, 1A, 2, 3 vonalak) kiszolgálását két autóbusz végzi, a 2A vonal pedig egy harmadik autóbuszt is leköt. Egy hatékonyságnövelő menetrendi átalakításnak a fő célja az lehet, hogy kevesebb, legfeljebb két autóbuszsal lebonyolíthatóvá tegye a helyi menetrendet. Ennek egyik egyszerű módszere a rendkívül alacsony kihasználtságú 2A vonal megszüntetése, és esetlegesen egyes funkcióinak pótlása a többi jármű feladatának (az általuk végzett járatok útvonalának kismértékű) módosításával. Ez egy viszonylag egyszerű kérdéskör, mely már önmagában is jelentős megtakarítást eredményezhet.

Valójában nem csak a 2A, hanem az 1A és a 3-as vonal létét sem indokolja a mért utasforgalom. Mindkét vonal járatain az érdemi utasforgalom azokon a megállóhelyeken jelentkezett, ahol az 1-es vonal járatai is megállnak. Ettől függetlenül nem javasoljuk a két vonal megszüntetését, és az indulások 1-es vonali járatokkal való kiváltását, mivel elvétel ugyan, de akadtak olyan utasok, akik a vonalak önálló szakaszán lévő megállóhelyeket használták. Ezenél az alacsony utasforgalom egyik oka az, hogy mivel mindkét vonalon ritka és rendszertelen a kiszolgálás, azt csak a törzsutasok használják, akik tudatosan igazítják napirendjüket a menetrendhez.

A 2-es vonal létét szintén nem indokolja az utasforgalom, hiszen a vonalon mért utazások szinte kivétel nélkül lebonyolíthatóak lettek volna egy azonos időpontban induló 1-es vonali járaton is, ez a vonal azonban gyorsabb kapcsolatot teremt az autóbusz- és a vasútállomás között, valamint kiszolgál két-három saját megállóhelyet is, továbbá a forgalomszervezési okokból átálló (rezsi) menetek is ezt az útvonalat használják. (Ennek következtében valamekkora autóbuszforgalom mindenképpen lenne a Hőforrás utcán, és ha van, akkor azt érdemes utasok számára is megnyitni.)

Összességében tehát az 1-es vonalon kívül az összes többi vonal szükségessége nehezen indokolható a mért utasforgalom alapján, de (a 2A kivételével) mindre igaz, hogy az 1-es vonal fő funkcióját, a vasútállomás-belváros kapcsolatot biztosítják, ilyen viszonylatú utasok utaznak is velük, ezért ha az önálló vonalakra nem is, de az egyes járatokra (indulásokra) 1-es vonali járatként az adott időszakban van igény. Ha viszont úgyis közlekednek a járatok, indokolt lehet az útvonalak valamilyen szintű variálása annak érdekében, hogy minél nagyobb területi lefedettséget biztosítson a helyi autóbuszközlekedés.

Mindezek alapján az 1-es vonal (csoport) esetében a jelenlegi menetrendi kínálatához képest kétféle irányú elmozdulást látunk reálisnak (amíg tisztán a helyijáratok funkciót tekintjük):

- a maximalista irányú elmozdulás a szolgáltatás fejlesztését, bővítését jelentené, annak érdekében, hogy minél vonzóbb legyen. Ekkor a hét minden napján a teljes üzemidőben egy kb. 30 perces ütemű vasútállomás–autóbuszállomás kapcsolatot nyújtó menetrendet javasolunk, változó útvonalakon, akár körjáratként,
- a minimalista irányú elmozdulás a szolgáltatás racionalizálását, szűkítését jelentené, annak érdekében, hogy minél kevesebb költségtérítés mellett üzemeltethető legyen a hálózat, és ehhez a kisforgalmú időszakokban óránkénti indulások tartoznának, de ezek is lehetnek eltérő útvonalúak, és akár körjáratok is, de a cél elsősorban az, hogy minél kevesebb járművel és járművezetővel lebonyolíthatóvá váljon a közszolgáltatás.

Hogy a város milyen sűrűségű közlekedést tud finanszírozni, az egy fontos megrendelői stratégiai döntés. Mindkét esetben felmerülhet egyes indulások kiváltása a helyközivel helyi HKHI megállapodás alapján, azonban ahhoz a helyközi menetrendet is módosítani szükséges.

Hálózatfejlesztési szempontból mindkét irányú elmozdulás esetén felmerülhet a körjárat közlekedés kialakítása, de csak a félóránkénti közlekedés esetén működne ez igazán jól. A körjárat gerincét a jelenlegi 1-es és a 2-es vonalak adnák, melyek együttesen egy háromszöghöz (rombuszhoz) hasonló körjáratú útvonalat alkotnak (illetve a vasútállomáshoz közeli szakasz egybeesése miatt inkább hurokjáratról beszélhetünk). Tekintve, hogy a jelenlegi 1-es vonal menetideje 13 perc, a 2-esé pedig 8 perc, a körjárat menetideje 21-22 perc lenne, az összefűzés pontján 1 perces beszállítással számolva.

A körjárat az óramutató járásával megegyezően, és annak megfelelően is közlekedhetne, akár váltakozva is, igények szerint. Félórás követési idő esetén a 21-22 perces menetidő lehetővé tenné, hogy bármelyik körjáratba 1-2 útvonalmódosítás beilleszthető legyen, pl.

- a Kösely Zrt. érintése (mint egyes 1-es jelzésű járatok),
- a Szováti utcán való közlekedés (az 1A vonal által feltárt megállóhelyek érintése),
- a Nádudvari úti temetőhöz való kitérés (a 3-as járat funkciójának kiváltására),
- a Tokay utca környéke (a 2A funkciójának kiváltására, csak midibusz esetén, de ezt az 1A útvonala a Szováti utca 53. megállóhely révén jól közelíti)
- vagy éppen a város nyugati peremén található kereskedelmi zóna elérése.

A menetidőből adódóan a kör – várakozás nélküli – folyamatos végigutazhatósága érdekében akár minden járatba lehet egy-egy ilyen útvonalmódosítást illeszteni. A folyamatos közlekedés lehetővé teszi, hogy minden megállóhely között megmaradjon a közvetlen kapcsolat, a körjárat irányától függetlenül.

A körjárat közlekedésének időpontjait illetően két kiemelt szempontot érdemes figyelembe venni: egyrészt a vasúti és autóbuszcsatlakozásokat, másrészt azt, hogy melyik pont tekinthető a körjárat esetén végállomásnak, időkiegyenlítő pontnak, ahol a gépkocsivezető számára a szociális helyiség használata biztosítható. Ez célszerűen az autóbuszállomás lehetne, így a körjárat útvonala [Autóbuszállomás]–Szilfákajla–Rákóczi–Szováti–[Vasútállomás]–Hőforrás utca–[Autóbuszállomás] és vissza.

Az autóbusz tehát a vasútállomáson nem végállomásozna, csak megállna. Ennek időpontját azonban célszerű a vonatok érkezéséhez és indulásához igazítani.

Függetlenül attól, hogy milyen irányú egy adott körjárat, a vasútállomásnál az ideális indulási (és érkezési) időpont egész órára (óra:00) tehető, ennél fogva félórás közlekedésnél a másik járat óra:30 körül érintené a vasútállomást.

- Az óra:00-as érkezés és indulás 17 perces átszállási időt jelent a Budapest felőli IC vonatokról, és a Budapest felé induló IC vonatokra, valamint 7 perces átszállási időt ad a Debrecen felőli IR vonatokról, és a Debrecen felé menő IR vonatokra.
- Az óra:30 körüli érkezés és indulás 13 perces átszállást ad a Nyíregyháza felőli IC vonatokról, és a Nyíregyháza felé közlekedő IC vonatokra, valamint – munkanapokon csúcsidőben – a 6 perces csatlakozást biztosít a Debrecen felőli személyvonatokról, és a Debrecen felé induló személyvonatokra.
- A reggeli csúcsidőszakban – amikor még nem áll fel az IC vonatok ütemes rendszere – ettől eltérő ütem is elképzelhető, attól függően, hogy milyen prioritások fontosak a helyi közlekedés szervezésekor. A helyi lakosok elutazási lehetőségének minél jobb biztosítása Debrecen vagy Budapest felé, vagy a Hajdúszoboszlóra bejárók számára a minél jobb csatlakozás a város felé.

Tekintettel arra, hogy a javasolt körjáratok hossza a jelenlegi 1-es vonal 7,7 kilométeres hosszához képest 6,6 km, így minden olyan fordulóban, amikor a körjárat az egyik irányban a 2-es vonalán közlekedik, 1 km-rel rövidebb a megtett távolság. Az egész napos járatpárszámot tekintve napi szinten 10-15% körüli teljesítmény csökkenést jelenthet az 1-es vonalcsoporthoz képest.

Ez a megtakarítás alapvetően fedezetet jelenthet arra, hogy a hétvégi félórás ütemből kimaradó járatok bepótlásra kerüljenek, így a hét minden napján félóránként legyen kapcsolat a vasútállomás és az autóbuszállomás között, kiterjeszthető legyen a hálózat a nyugati kereskedelmi létesítményekhez, és kiterjeszthető legyen az esti üzemidő.

Emiatt a maximalista megközelítést (az egész napos félóránkénti közlekedést) javasoljuk, amely jól kommunikálható, előremutató, a szolgáltatás színvonalát javító megoldás, de mégis jelentős költségmegtakarítást jelenthet.

Egy egész napos félóránkénti körjáratok rendszeréig ugyanis feszes munkavégzést igényel, de elvi szinten lehetővé teszi, hogy mindössze egyetlen autóbusz elvégezze a teljes helyközi közlekedést. Ez jelentené a valódi üzemeltetési megtakarítást. Ugyanakkor, egyrészt a gépkocsivezető számára feltétlenül biztostandó pihenőidők kiadása miatt, másrészt gondolva a jármű karbantartására, tankolására/töltésére, esetleges napközbeni javítására, célszerű a forgalmat (menetrendet) úgy szervezni, hogy mindegyik legyen időablak. Olyankor a szolgáltatás vagy egy beugró másik járművel és járművezetővel lehetséges, vagy a félórás ütemből egy-egy indulást kényszerűen el kell hagyni (ez felel meg a minimalista megközelítésnek).

Egy második jármű és járművezető(-pár) bevonása jelentősen növeli a költségeket, vállalási díjakat, főleg egy önállóan erre a feladatra pályázó üzemeltető részéről. Viszont, ha emellett születik döntés, az lehetővé teszi akár a 2A vonal megtartását is, mert azt ez a bizonyos második jármű el tudja végezni a csúcsidőben. Az egész napos félórás ütemből való visszalépés viszont rontja a szolgáltatás egységességét, vonzerejét. Ezért azt nem javasoljuk, de ha emellett születne döntés, erre is van mentő megoldás.

Itt merül fel – kvázi mint harmadik megoldási lehetőség – a helyközivel helyi (HKHI) szolgáltatás bevonása. Ennek finanszírozási, szervezési, jogi hátterét a korábbi fejezetekben bemutattuk. A megoldás lényege az, hogy bizonyos helyi feladatokat meglévő, vagy meghosszabbított, a helyi menetrendi kínálatban integrált helyközi járatok biztosítják, melyek közlekedéséért a helyi közszolgáltatás megrendelője egy pontosan kalkulált díjat fizet. Azokban az időpontokban, amikor erre üzemszervezési szempontból szükség van, egy-egy körjáratot elvégezhet egy-egy helyközi autóbusz is, célszerűen egy-egy helyközi járáshoz kapcsolva. Ehhez azonban a helyközi menetrend finomhangolása is szükséges lehet.

Hosszabb távon a helyközi járatokkal végzett helyi (HKHI) szolgáltatás integrálásával alapvetően a város szinte teljes fővonalis helyi közlekedése is kiváltható. Egy, az autóbuszállomásra – célszerűen keletről, tehát Debrecen felől – megérkező autóbuszjárat tudja folytatni az útját a belvároson át a Vasútállomásig és onnan vissza az autóbuszállomásra.

Viszont a folytonossághoz (az autóbuszállomás átutazhatóságához) szükséges az, hogy legalább a Debrecen–Hajdúszoboszló autóbuszvonal menetrendje és a helyi struktúra igazodjon egymáshoz, ami gyakorlatilag azt jelenti, hogy a hajdúszoboszlói vasútállomás óra:00 és óra:30 időpontokban való érintéséből érdemes levezetni. Ez Hajdúszoboszló autóbuszállomásra hozzávetőlegesen egy óra:15, óra:45-ös Debrecen felőli érkezést és egyben – szimmetrikusan – egy ugyanekkori Debrecen felőli indulást jelentene, amely, mint az fentebb levezettük, a város életritmusa szempontjából is ideális lenne. A pontos percdatok a körjáratú útvonalak verzióitól is függhetnek, de van lehetőség akár arra is, hogy a Köse Zrt. betérést Debrecen felé/felől haladva tegyék meg a HKHI-ben érintett járatok.

A pontos körjáratú menetrendi struktúra, az egyedi betérések rendszerének, valamint a helyközivel helyi közlekedés integrálásának részletes kidolgozása túlmutat jelen tanulmány keretein, azonban a helyi szolgáltató kiválasztására irányuló pályázat kiírása előtt ezekben a kérdésekben érdemes döntéseket hozni és alternatívákat vizsgálni.

Amennyiben ilyen jelentőségű átszervezésre a közeli jövőben nincs lehetőség, érdemes a helyi menetrendet olyan szemmel áttekinteni, hogy milyen módosításokkal lehetne elérni azt, hogy a menetrend lebonyolításához jelenleg szükséges három jármű kettőre, vagy akár egyre csökkenjen a körjáratú alakítás nélkül is.

Mint azt fentebb többször is bemutattuk, az önálló jármű és személyzetigényű 2A járat szükségessége nem csak erősen megkérdőjelezhető, hanem kijelenthető, hogy erre a vonalra ebben a formában nem jelentkezik olyan igény, ami miatt ezt hagyományos tömegközlekedési formában érdemes lenne fenntartani. A vonal megszüntetésével azonnal kinyerhető a jelenlegi három jármű közül az egyik.

Ha a menetrendi kínálat mélyére tekintünk, az látható, hogy a menetrend kis mértékű módosításával akár a második járműre se lenne szükség, mivel a járatok átrendezhetőek úgy, hogy egy időben csak egy helyijárat közlekedjen. Ez onnan ered, hogy az 1-es vonal menetideje 13 perc, ha 2 perc után visszafordul a jármű mindkét végén, akkor félóránkénti közlekedés az 1-es vonalon folyamatosan biztosítható, még a körjáratú alakítás nélkül is. Viszont ebben az esetben a körjáratoknál jelölt potenciális alternatív útvonalak, betérések nem illeszthetőek a menetrendbe. Illetve akkor beilleszthetőek, ha az 1-es vonali járat 2-esbe fordul (vagy fordítva), és ezzel tulajdonképpen létre is jön a fentebb javasolt körjárat. A vasútállomási időpontok tekintetében ebben a verzióban is az óra:00 és az óra:30-as indulásokat javasoljuk (mely óra:58-as és óra:28-as érkezést jelent).

Ebben a feszes rendszerben ugyanúgy felmerül a HKHI bevonása az üzemi okokból felmerülő idők, időpontok kiszolgálására, pótlására vagy kihagyására, mely ugyanazokkal a módszerekkel kezelhető, mint amit a körjáratú javaslatnál bemutattunk.

Látunk még további lehetőséget a helyi közlekedés bővítésére, például a városban szezonban közlekedő Dotto vonat bevonására. A város turisztikai jellegéhez jól illeszkedhet, ha a városba utazókat – legalább néhány jól megtervezett időpontban – a vasútállomásról a

gumikerekű kisvonat szállítaná az autóbuszállomásig, vagy akár a szállodáig, a maga díjszabásával, mely magasabb, mint a helyijárat menetjegy ára. Ennek egyeztetése a Dotto szolgáltatóval indokolt, és logikailag összehangolható az esetleges helyijárat menetrendi „lyukakkal”.

Jelenleg is közlekednek helyközi Volán járatok a vasútállomás és az autóbuszállomás között egyrészt Derecske, másrészt Nagyhegyes felől/felé. Ezek a járatok nem ütemesek, és nem teszik meg a teljes kört, de ezek is alkalmasak lehetnek arra, hogy a helyi közszolgáltatásban lévő ütemhiányokat pótolják, de ehhez szinte mindet kis mértékben mozdítani lenne szükséges.

7.8. Az igényvezérelt közlekedés kialakításának lehetősége

Végül, meg kell említenünk az igényvezéreltség bevezetésének lehetőségét, mely nem is feltétlenül jelent érdemi költségmegtakarítást, de kifejezi a környezettudatosságot azzal, hogy egy-egy járat csak akkor indul el, vagy csak akkor közlekedik végig az útvonalán, esetleg csak akkor tér le az útvonaláról, ha erre előzetesen igényt jeleztek. Az ilyen jellegű projektekre akár célzott uniós vagy egyéb források is elnyerhetőek.

Hajdúszoboszló törzshálózata nem kifejezetten alkalmas az igényvezérelt közlekedésre, mivel a vasútállomás és az autóbuszállomás közötti törzsvonalon legalább az egyik irányba szinte mindig van utazási igény. Ugyanakkor, mivel az utasok egy része vonattal érkezik, érdemes lehet kiépíteni vagy alkalmazni egy rendszert arra, hogy egy esetlegesen késett (vagy kései) vonatról az utas jelezni tudja az igényét a „transzferre” a vasútállomástól a város felé. Ennek a vonatok késése esetén van különös jelentősége.

Másrészt a jelenlegi helyi üzemidő nagyon korán végződik, naptípustól függően délután/este 5-6-7 órakor, leszámítva a nyári időszakot, amikor ennél 1 – 3 órával később. A közszolgáltatás fejlesztésének takarékos eszköze lehet, ha az üzemidőbővítés csak igényvezérelt formában történne meg. Ez egyben ráhelyezné a fókuszot a késő délutáni/esti utasforgalom folyamatos figyelemmel kísérésére.

A törzsvonalon kívül szintén lenne jelentősége az igényvezérelt közlekedés bevezetésének, mivel a jelenleg csak eseti járatokkal kiszolgált megállóhelyek felé (vagy akár kis költséggel létesíthető újabb fel-leszállási pontok felé) lehetne hatékony kínálatot biztosítani.

Az igényvezéreltség legminimálisabb verziója az lenne, ha a helyi taxisolgáltatást a bérlettel rendelkező utasok kedvezményesen vehetnék igénybe, megfelelő megállapodás esetén. Egy ilyen megoldás tökéletesen ki tudná szolgálni a 2A járat néhány főből álló törzsközönségét. A tanulók alkalmankénti (elsősorban esőben jelentkező) iskolába utazási igényét a szülők általi telekocsi szolgáltatás is megoldhatná, még ennek anyagi támogatása is hatékonyabb lenne, mint a 2A vonal üzemeltetése.

Az igényvezérelt közlekedés alapvető rendszerkövetelményeit a 4. sz. melléklet tartalmazza.

Ábrajegyzék

1. ábra. Hajdúszoboszló település hálózati lefedettségének ábrázolása (KTI saját készítés)	18
2. ábra. Gyula település hálózati lefedettségének ábrázolása (KTI saját készítés).....	18
3. ábra. Jászberény település hálózati lefedettségének ábrázolása (KTI saját készítés)	19
4. ábra. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedésének 2025. évi kihasználtsága.....	21
5. ábra. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedésében a fedélzeten váltott vonaljegy árának összehasonlítása.....	23
6. ábra. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedésében az összvonalas havi bérlet árának összehasonlítása	23
7. ábra. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedésének 2025. évi igénybevétele	28
8. ábra. Hajdúszoboszló helyi közösségi közlekedésének 2024. és 2025. évi bevétel összetétele	29
9. ábra. Hajdúszoboszló helyi közösségi közlekedésének 2024. és 2025. évi bevétel szerkezeti megoszlása.....	31
10. ábra. Hajdúszoboszló helyi közösségi közlekedésének 2024. és 2025. évi szociálpolitikai menetdíj-támogatás változása.....	31
11. ábra. Hajdúszoboszló helyi közösségi közlekedésének 2024. és 2025. évi értékesítési adatai	32
12. ábra. Hajdúszoboszló helyi közösségi közlekedés 2025. évi menetdíjbevételeinek megoszlása	32
13. ábra. Az egyes közlekedési módok használatának gyakorisága	50
14. ábra. Az egyes utazási célokra válaszolók száma	51
15. ábra. Utazási gyakoriság megoszlása céltípusonként	51
16. ábra. Összes közlekedési szakasz módmegoszlása céltípusonként.....	53
17. ábra. Helyi busszal kombinált közlekedési módok.....	54
18. ábra. Átlagos elégedettség szempontonként	56
19. ábra. Elégedettség megoszlása szempontonként.....	57
20. ábra. Hajdúszoboszló helyközi és helyi autóbusz vonalai (KTI saját készítés)	61
21. ábra. Hajdúszoboszló helyi járatainak volumene.....	64
22. ábra. A munkanapi utasszámlálás eredményei.....	73
23. ábra. Az utasszámlálás eredményei szabad-és munkaszüneti napokon	74
24. ábra. A kiemelt 1-es viszonylat megállóhelyi utasforgalmi adatai	76
25. ábra. Járatok átlagos utasforgalma vonalanként	79
26. ábra. A hajdúszoboszlói helyi járatok üzemideje	80

Táblázatjegyzék

1. táblázat. Jászberény, Hajdúszoboszló, Gyula demográfiai és térszerkezeti mutatói	17
2. táblázat. Jászberény, Hajdúszoboszló, Gyula helyi közösségi közlekedésének hálózati lefedettségi mutatói	17
3. táblázat. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedésének szolgáltatási szintre vonatkozó mutatói	19
4. táblázat. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedési járműállományának főbb mutatói	20
5. táblázat. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedésének teljesítményre és kihasználtságra vonatkozó mutatói	21
6. táblázat. Jászberény, Hajdúszoboszló és Gyula helyi közösségi közlekedésének pénzügyi mutatói	22
7. táblázat. Hajdúszoboszló lakosságának korcsoport szerinti megoszlása	30
8. táblázat. A válaszadók életkorára vonatkozó leíró statisztikák	48
9. táblázat. Helyi buszt tartalmazó utazások (n=62)	54
10. táblázat. Helyi autóbusz használati céljai.....	55
11. táblázat. Hajdúszoboszló helyi közösségi közlekedés járműállomány jellemzőinek összehasonlítása	71
12. táblázat. A forgalomfelvétel adataiból számított szakmai mutatók (2026.05.27.)	77
13. táblázat. A forgalomfelvétel adataiból számított szakmai mutatók (2026.05.30-31.).....	77

Mellékletek

1. melléklet: Az utasforgalmi felmérés során készített mérőlapok digitális mellékletként, az alábbi hivatkozásra kattintva érhetők el:
<https://cloud.kti.hu:4444/index.php/s/O0KMFSRnhTmekRx>
2. melléklet: Hajdúszoboszló közigazgatási határán belül található megállóhelyi infrastruktúra felmérése digitális mellékletként, az alábbi hivatkozásra kattintva érhető el:
<https://cloud.kti.hu:4444/index.php/s/O0KMFSRnhTmekRx>
3. melléklet: A kérdőíves felmérés adatfelvételi lapja – melynek struktúrája megegyezik az online kitölthető változattal – digitális mellékletként, az alábbi hivatkozásra kattintva érhető el:
<https://cloud.kti.hu:4444/index.php/s/O0KMFSRnhTmekRx>
4. melléklet: Az igényvezérelt közlekedés rendszerkövetelményeit tartalmazó dokumentum digitális mellékletként, az alábbi hivatkozásra kattintva érhető el:
<https://cloud.kti.hu:4444/index.php/s/O0KMFSRnhTmekRx>