



DEBRECENI REGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSI EGYESÜLET

Adószám: 18996081-1-09 | Bankszámlaszám: 10403428-00024811-00000002

Székhely: 4029 Debrecen, Pacsirta utca 36.

Postacím: 4024 Debrecen, Kossuth u. 60.

E-mail: derke@derke.hu | Web: <http://www.derke.hu>

Telefon: +36-70-205-32-41



A European Passengers' Federation tagja

Tárgy: sajtóközlemény az utasok észrevételeiről járatok csökkentésével kapcsolatban

Tisztelt Cím!

Képzelve el, hogy mi történne, ha olyan döntés születne, hogy a karbantartási költségek lefaragása céljából lezárják a debreceni utcák harmadát és a szélesebb utakon pedig csak irányonként egy forgalmi sávot lenne szabad használni. Mekkora lenne a felháborodás? Pontosan így érzi most magát több tízezer debreceni és agglomerációban lakó polgár, akik átlagosan napi 260 ezer utazást bonyolítottak le villamossal, busszal, trolival (a Covid járvány előtti időszakban a DKV Zrt. adatai szerint). Nekünk, közösségi közlekedést használóknak a járatok jelentik azt a rendszert, amit az autósoknak az utcák és a parkolóhelyek. Ettől függ, hogy milyen gyorsan, kényelmesen és mennyi gyaloglás árán jutunk el a munkahelyre, vásárolni, vagy tudjuk a gyereket óvodába vinni. Idén ősszel jelentős akadályokba ütköztünk ezen utak során.

Hogy milyen akadályok ezek? Azt jól szemlélteti az a **több mint 1200 észrevétel, amelyeket** az utasok tettek a járatok csökkentése óta eltelt időszakban. Az észrevételeket tételesen **megküldtük polgármester úr és a DKV Zrt. vezérigazgatója részére**, valamint a mellékelt dokumentumokban összefoglalva elemeztük a debreceni helyi közösségi közlekedés használatával kapcsolatos, utasok által tett észrevételeket.

A **legtöbb panasz** a (szeptemberi járatcsökkentés után) a **15/15Y, 41/41Y** valamint (a novemberi többszöri módosítások után) a **30/30A** és a **19-es** autóbusz-vonatokra érkezett. Az utasok számára **leginkább a munkába járást nehezítette meg** a szolgáltatás csökkentése. Sőt akár el is lehetetlenítette, hiszen a válaszadók kb. 15%-a nyilatkozott úgy, hogy ezt követően más megoldást kell találnia az utazásaihoz. Az észrevételek küldésére szolgáló űrlapon majdnem minden második utas részletesen is megírta a problémáját, amelyeket (a személyes adatok kivételével) továbbítottunk az illetékesek részére. A felmérésünk nem reprezentatív, az utasok önkéntes beszámolóit alapján készült, azonban jól szemlélteti, hogy mely vonalakon, milyen jellegű problémákkal találkozhatnak az utasok.

A megküldött észrevételek mellett **felhívtuk a figyelmet azokra a városfejlesztéssel és úthálózat bővítésével kapcsolatos folyamatokra, amelyeknek a kezelését nem megfelelőnek látjuk és aggodalmunkat fejeztük ki a menetrendek módosítása során kialakult rossz gyakorlat miatt.**

Városfejlesztés, úthálózat kérdései

Debrecen Megyei Jogú Város közlekedés-fejlesztésében az utóbbi években az infrastruktúra került előtérbe, mind egyéni motorizált, mind közösségi közlekedési és kerékpáros módok tekintetében. Ezek a fejlesztések azonban Debrecenben döntő többségében a gépjárművel történő egyéni közlekedés segítését célozták. Ezért azt szeretnénk, hogy a környezettudatos közlekedési módok, különösen a közösségi közlekedés, a városfejlesztési és infrastruktúra átalakítás területén kapják meg a kellő hangsúlyt. Ott épüljön gyalogátkelő és buszmegálló ahol az utasok számára a legjobb helyen van és ne ott, ahol nehéz megközelíteni, de nem zavarja a gépjárműforgalmat.

A Covid-19 alatti veszélyhelyzetben, majd ezt követően a debreceni közösségi hálózat folyamatos, kritikus minőségi veszteséget szenvedett el: a forgalmasabb vonalakon a járatok átlagosan mintegy 30%-a megszűnt az elmúlt közel három évben, miközben a szolgáltatás ára folyamatosan növekedett. Idén november 2-án és 14-én újabb kapacitás-veszteségeket szenvedtek el

Ellentmondásos közúthálózat-fejlesztés

Nagyon örülünk az autóbuszok cseréjének és a Zöld Busz programban beszerzett járműveknek. Örülünk annak is, hogy a város elköteleződést mutat az elektromos meghajtású járművek iránt. Tisztaban vagyunk azzal, hogy a járműpark cseréje és megújítása elengedhetetlenül szükséges, hiszen a 12 éves járművekkel már nem lehet az elvárt műszak színvonalat biztosítani. Tudjuk, hogy az elektromos járművek várható hasznos élettartama hosszabb. (Habár más városok példáján látva az akkumulátoros technológia alkalmazása még mindig nem biztosítja azt az elvárt műszaki rendelkezésre állást, amelyek a szolgáltatás nyújtásához elengedhetetlenül szükséges. Ugyanakkor bizakodóak vagyunk ezen technológia fejlődésében.)

Mindezek mellett az utasok számára a szolgáltatási színvonalnak csak kisebb szelete a jármű. Számos kutatás vizsgálta a helyi közösségi közlekedés használatának szokásait és az utasok preferenciáit. A utasok három alapvető tényező (eljutási idő, kényelem és az ár) alapján választanak közlekedési módot. Ezek közül a helyi közlekedésben a legfontosabb, döntő tényező az eljutási idő.

Ez a minőségi tényező az infrastruktúra, a vonalhálózat és a menetrend által biztosított időtartam

a város polgárai (1. melléklet).

Módosított menetrendek módosításának módosítása

Aggodalmunkat fejeztük ki a menetrendek módosítása során kialakult rossz gyakorlat miatt. Rendszeres, hogy az esetlegesen rosszul felmért helyzet miatt, a menetrend módosítást követően rövid időn belül újabb és újabb módosítás történik, (miután több utas jelzi a panaszait). Természetesen örülünk, annak, hogy a szolgáltató reagál a panaszokra, azonban előzetes, nyilvános társadalmi egyeztetéssel az utólagos módosítások száma és mértéke minimalizálható lenne. Az állandóan változó menetrend kiszámíthatatlan, amely nem lehet hivatásforgalmat alapozni. A megszüntetett járatok, módosított indulási időpontok a meglévő utasok mindennapjait igencsak érzékenyen befolyásolják: a tét az, hogy időben eljutnak-e a munkahelyre, iskolába.

Ezért kértük az önkormányzatot és a szolgáltatót, hogy a menetrendek módosítására csak kellően megalapozott esetben, érdemi társadalmi egyeztetés után és kellő időben történő meghirdetést követően kerüljön sor, hogy ne utólag kelljen korrigálni a menetrenden. Az eljutási idők drasztikus megváltozása a lakosok számára a munkavállalás feltételeit is befolyásolja.

amely azt befolyásolja, hogy az utasok mennyi idő alatt, mennyi gyaloglással, várakozással érik el úti céljukat. Ez a tényező a növekvő közúti forgalom zavaró hatása és az egyre ritkábban közlekedő járatok miatt az elmúlt években romlott, azaz ez az utasok számára több várakozást és lassabb eljutást jelent. Mindezek miatt - a legmodernebb járműflotta ellenére - a közösségi közlekedés nem tud versenyképes alternatívát kínálni más közlekedési módhoz képest. A közösségi közlekedés szervezési kérdéseinek hiányosságai (nincs megfelelő előnyben részesítés, rossz menetrendszerűség, elavult tarifarendszer stb.) továbbra is olyan korlátozó tényezők, amelyek rontják a szolgáltató és a városi közlekedés megítélését is. Az eljutási idő tekintetében Debrecen közösségi közlekedése nem csak a gépjárművel történő utazáshoz képest van hátrányban, hanem a kerékpáros és bizonyos viszonylatokban a gyalogosan történő közlekedéshez képest is.

A város közútjainak különböző kapacitást bővítő beruházásai, átépítései sajnos nem feltétlenül jelentik azt, hogy ezzel párhuzamosan a gyalogos és közösségi közlekedés színvonala is javul. Sőt, több ízben tapasztaljuk, hogy az átépített csomópontok, útszakaszok inkább rontanak a helyzeten, mert a jelzőlámpák átprogramozása növeli az autóbuszok menetidejét, illetve a megállóhelyek gyalogos megközelítése is romlik. Azok előnytelenebb helyre kerülnek áthelyezésre, vagy teljesen megszüntetésre kerülnek. Hasonlóan negatív hatással van a közösségi közlekedésre a gyalogátkelőhelyek megszüntetése is, hiszen ezáltal a megállóhely elérhetősége több időt vesz igénybe. Több gyalogátkelő esetén a gyalogosok számára csak minden második ciklusban ad szabad jelzést a jelzőlámpa, ezáltal megnövelve a megállóhelyek megközelítésének idejét.

Csökkenő szolgáltatás és következményei

Megértjük az energiaválság okozta nehézségeket, azonban a közösségi közlekedés **olyan alapszolgáltatás, amely munkába, iskolába járást biztosít az utasok számára.** Az ilyen mértékű (átlagosan közel 30%-os) járatcsökkentés pedig hatalmas idővesztéseket okoz, sőt, akár el is lehetetleníti az eljutást. Ezért nagyon is érthető az utasok felháborodása. A csökkenő teljesítmény miatt nyilvánvalóan csökkennek a költségek, ugyanakkor a valós megtakarítás kétséges, mert ezzel párhuzamosan kevesebben veszik igénybe a szolgáltatást és a szolgáltató bevétele is csökken. Ezt a hiányt pedig az önkormányzatnak kell finanszíroznia. Az a tény pedig, hogy sok utas más közlekedési módot választ tovább terheli az egyébként is telített városi közúthálózatot.

Mindezen tényezőkkel együtt **az elmúlt hónapokban történt járatcsökkentés a használhatatlanság határára sodorta Debrecen közösségi közlekedését.** A járatok számának csökkenése azt jelenti, hogy az egyes vonalakon ennyivel kevesebb lehetősége adódik a lakosoknak a közösségi közlekedés használatára. A lehetőség hiánya miatt az utazási idő hosszabbá válik, mert több időt kell várni a járatra. Ez egyértelmű szolgáltatási színvonal csökkenés. Megfelelő színvonal hiányában a lakosok más utazási alternatívát választanak, ami hosszú távon növeli mind a közösségi közlekedés fenntartásának fajlagos költségeit, mind pedig a közúthálózat és egyéb városi infrastruktúrák fenntartási kiadásait. Emellett a folyamatosan növekvő gépjármű-használat egészségügyi károkat okoz a lakosságnak a légszennyezésen, zajártalmakon, és a balesetveszélyes lakókörnyezeten keresztül.

Beavatkozás szükséges

Fontosnak tartjuk, hogy minél hamarabb **kezdődjön el a társadalmi egyeztetés**, ami szervezési (vonalhálózat, menetrend) kérdésekben is biztosítja az utasok igényeinek való megfelelést. A közösségi közlekedés csak akkor kínál használható és versenyképes alternatívát, ha a mindennapokban érezhető és percekben mérhető módon csökken az utazással töltött idő. Egyesületünk továbbra is rendelkezésre áll minden tekintetben, hogy Debrecen ne közlekedési problémáktól terhelt, hanem minél élhetőbb, valóban zöld város legyen.

Debrecen, 2022. december 15.

Üdvözléssel:
Jónás Zoltán
elnök



1. melléklet

	Munkanap, tanítási nap		Munkanap tanszünet		Szabadnap (szombat)		Munkaszüneti nap (vasárnap és ünnepnap)	
vonal	Törölt járatok száma	Változások	Törölt járatok száma	Változás	Törölt járatok száma	Változások	Törölt járatok száma	Változás
villamos								
1	45 járat	-27%	24 járat	-19%	35 járat	-32%	34 járat	-31%
2	35 járat	-23%	28 járat	-21%	41 járat	-36%	37 járat	-33%
trolibusz								
3/3A	78 járat	-39%	64 járat	-38%	44 járat	-33%	58 járat	-44%
4	27 járat	-36%	21 járat	-30%	51 járat	-100%	51 járat	-100%
5/5A	78 járat	-39%	52 járat	-30%	62 járat	-45%	62 járat	-45%
autóbusz								
10/10A/10Y	19 járat	-19%	18 járat	-18%	-	-	-	-
11	17 járat	-30%	17 járat	-30%	-	-	1 járat	-3%
12	18 járat	-21%	16 járat	-20%	18 járat	-26%	18 járat	-26%
13*	-	-	-	-	-	-	-	-
14	21 járat	-38%	21 járat	-38%	8 járat	-21%	8 járat	-21%
15/15Y	18 járat	-17%	28 járat	-28%	-	-	-	-
17/17A	2 járat	-4%	2 járat	-4%	-	-	-	-
18Y	12 járat	-24%	12 járat	-24%	-	-	-	-
19*	25 járat	-22%	35 járat	-32%	-	-	-	-
22/22Y/24/24Y	32 járat	-26%	33 járat	-28%	-	-	-	-
23	8 járat	-33%	8 járat	-33%	4 járat	-20%	4 járat	-20%
23Y	20 járat	-43%	20 járat	-43%	4 járat	-18%	4 járat	-18%
25/25Y/125/125Y/45	98 járat	-39%	75 járat	-33%	40 járat	-23%	40 járat	-29%
30/30A/30I/30N	24 járat	-21%	20 járat	-19%	14 járat	-14%	28 járat	-38%
34*	14 járat	-23%	10 járat	-17%	8 járat	-20%	8 járat	-20%
35*	14 járat	-23%	10 járat	-18%	8 járat	-21%	8 járat	-21%
36*	22 járat	-26%	20 járat	-25%	20 járat	-26%	20 járat	-26%
41/41Y	57 járat	-40%	50 járat	-37%	20 járat	-29%	20 járat	-29%
42/42A/47/47Y	20 járat	-11%	34 járat	-18%	28 járat	-21%	20 járat	-17%
43	22 járat	-32%	19 járat	-29%	8 járat	-16%	-	-
44	22 járat	-42%	22 járat	-43%	10 járat	-28%	10 járat	-28%
46/46E/46EY/46Y/46H/146	2 járat	-3%	2 járat	-3%	1 járat	-2%	1 járat	-2%
48	14 járat	-13%	22 járat	-22%	-	-	-	-

* jelölt vonalak esetén részben vagy egészben rövidült az útvonal is

Az alábbi vonalak esetén nem történt változás: 16, 18, 21, 33/33E, 37, 39

Funkcionális sajátosságok miatt a kimutatásban nem szerepeltettük: 51E, 49A/49Y vonalcsoportokat és a reptéri buszt.

Hasznos futás teljesítmény csökkenés éves szintre vetítve:

	2022.08.01 előtti menetrend alapján	2022.11.14 utáni menetrend alapján	változás (csökkenés)
munkanap tanítási időszak	4 220 852	3 240 452	-23,23%
munkanap tanszünet	1 397 120	1 068 724	-23,51%
szabadnap	799 771	671 799	-16,00%
munkaszüneti nap	835 401	685 861	-17,90%
busz összesen	7 253 144	5 666 836	-21,87%
munkanap tanítási időszak	533 367	328 445	-38,42%
munkanap tanszünet	161 778	109 019	-32,61%
szabadnap	98 062	48 859	-50,18%
munkaszüneti nap	107 492	49 223	-54,21%
trolibusz összesen	900 699	535 546	-40,54%
munkanap tanítási időszak	563 613	421 869	-25,15%
munkanap tanszünet	160 786	128 203	-20,26%
szabadnap	110 095	72 569	-34,08%
munkaszüneti nap	117 851	79 547	-32,50%
villamos összesen	952 345	702 189	-26,27%

Futásteljesítmény adatokat hasznos vonalhosszak és a közzétett menetrend alapján számoltuk. A vonal sajátosságai miatt az 51E, a repülőtéri és egyéb szerződéses járatok nem kerültek számításra.

2. melléklet

Utások által megküldött észrevételek összefoglalója

Egyesületünk 2022. augusztus 28-tól, villamos és trolibusz esetén 2022. november 14-től gyűjti az utasok észrevételeit. Az észrevételeket két időszakra bontva a szeptemberi és novemberi menetrend-módosításokhoz kapcsolódóan elemeztük.

Az utasoknak vonalcsopontonként volt lehetőségük észrevételt tenni a tekintetben, hogy az adott vonallal kapcsolatban milyen tapasztalatai vannak: milyen gyakran, milyen célból használják, valamint milyen hatást érzékelnek a járatok csökkenése, útvonalak rövidülése miatt. Egy utas értelemszerűen több különböző vonalra is küldhetett észrevételt, hiszen más más hatást tapasztalhat a különböző vonalak használata során. A vonal sajátosságai miatt a 22/22Y és 24/24Y vonalakra külön kérdeztünk rá, azonban az elemzésben egy vonalcsoporthoz szorultunk.

A bejegyzések eredeti szövegén nem módosítottunk, - a külön megjelölt az obszcén szavak szűrésén és személyes adatra utaló részleteken kívül. A vonalanként csatolt dokumentumban a bejegyzések időrendi sorrendben szerepelnek, azonban a jobb elemezhetőség végett előre soroltuk azokat az észrevételeket, amelyekhez leíró szöveges észrevétel érkezett. A észrevételek grafikonon ábrázolt összesítése [3. mellékletben](#) található.

Az úrlapon feltett kérdések alapján arra voltunk kíváncsiak, hogy az utasok mindennapjait milyen módon érinti az, hogy szűkültek az utazási lehetőségek. Az észrevételt beküldők 80%-a napi rendszerességgel használja a közösségi közlekedést, munkába járásra (60%) vagy iskolába járás céljából (30%). Az utasok 61%-a számára a módosított menetrend növelte az eljutási időt, mivel többet kell várniuk a járat indulására, vagy az átszállás miatt többet kell várakozniuk. Különösen aggasztó, hogy az észrevételt beküldők 16% jelölte meg azt, hogy ezt követően más módon kell utaznia. Ez előre vetíti, hogy milyen arányban és mértékben várható, hogy a korábban rendszeres utasok a továbbiakban nem fogják használni a közösségi közlekedést. A közösségi közlekedéstől elpártoló utasok egy része személygépjármű használatával fogja tovább terhelni a város egyébként is végtelenül terhelt közútjait.

A **2022. szeptemberében** végrehajtott járatcsökkentést követően két hónap alatt 673 észrevétel érkezett. A legtöbb panasz a 15/15Y (13,2%), 41/41Y (11,3%), 22/22Y/24/24Y (10,4%) a 25/25Y/125/125Y (6,5%) 19 (5,3%) és, 10/10A/10Y (5,2%) autóbusz-vonalakra érkezett. Ez az adott időszak összes észrevételeinek több mint felét jelentik.

- A Létai út valamint a Lahner utca elérhetősége nagyon súlyos hátrányokat szenvedett, ez a területet érintő két vonalcsoporthoz **15/15Y** és **41/41Y** szöveges észrevételeiből is látszik, mivel ezen területen nincs más utazási alternatíva. A Lahner utcát érintő 41Y csak csúcsidőben közlekedik, a 15Y esetében pedig egész nap óránként indul egy járat. A munkanap reggeli 6-7 óra közötti időszakban megszüntetett járatok hiányára több panasz is érkezett zsúfoltságot tapasztalnak az utasok. A érintett területen mindenképpen szükségesnek tartjuk a reggeli órákban a korábbi menetrendnek megfelelő járatsűrűség biztosítását és a vonalak járatainak összehangolását.
- A **22/22Y/24/24Y** esetén a reggeli csúcsidőszak elégtelen ellátásra, zsúfoltságot éreztek panaszok.
- A **125/125Y** és a kapcsolódó **45-ös** vonal a munkanap délután időszakban összehangolatlan a menetrendje. A Vámospécsi úton oda-vissza irányban 10-12 percen belül egyszerre közlekedik mindkét óránként közlekedő járat.

(Megjegyzendő, hogy ezen az útszakaszon a helyközi járatok csúcsidei járatsűrűsége óránkénti 4-5 járat.)

- A **19-es** autóbusz esetén szintén a reggeli csúcsidőszakot érintő járatok csökkentésre érkezett panasz, valamint továbbra is érkeztek kifogások, hogy a vonal járatai nem érintik a Piac utcát és Miklós utcát. Többek között a villamosra történő átszállási kapcsolat romlása jelent gondot.
- A **10/10A/10Y** esetén a TEVA elérhetőségével kapcsolatban érkezett több panasz amiatt, hogy a más vonalokról való átszállás, vagy a helyközi autóbusz elérhetősége lett nehezebb, vagy éppen lehetetlen a megszűnő járatok miatt.

A szeptemberi menetrend módosítást követően a különböző korosztályok közel kiegyenlítetlen jelennek meg. A legtöbb észrevétel a 25-54 év közötti korosztályból érkezett.

A **2022. november** hónapban végrehajtott járatcsökkentést követően több mint ötszáz észrevétel érkezett közel három hét alatt. Összesen 593 (db) 2022. december 5-ig. Ebben az időszakban a legtöbb panasz a **30/30A/30N/30I** (10,6%), **19** (9,9%), **2-es villamos** (7,9%), **41 /41Y** (7,3%) **43** (6,1%) kapcsolatban kaptuk.

- Habár külön-külön is kimutatásra került, figyelemre méltó, hogy a **józsai járatokra** együttesen panaszok 13,7% érkezett. Mint ismeretes a vonalakon komoly járatcsökkentés történt a délelőtti és a késő esti időszakban, ahol vonalanként 2 óras követés is előfordul, ami az egyenetlen, összehangolatlan menetrenddel párosulva komoly színvonal csökkenést jelent. A korábbi egyenletes 15 perces követés helyett 40-50 perces "üzemszünetek" keletkeztek. A hétvégén a járatok csak a Doberdó utcáig közlekednek, amellyel kapcsolatban a sarkalatos probléma, a villamosra, illetve villamosról történő átszállás hosszú várakozást eredményez. Csatlakozó autóbuszok esetén pedig jellemző, hogy néhány perccel az érkező járat előtt indul el a másik járat menetrend szerint. Szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy a 2-es villamos ritkítása tovább nehezíti a megfelelő csatlakozás biztosítását. A 34R autóbuszok esetén az átszállás időszaktól, járatától függő 8-20 percet vesz igénybe menetrend szerint. Ez a teljes utazási idő harmada-negyede. A korábbi menetrend szerint a közvetlen járatok 8-10 perc alatt már Segner térre érkeztek. A 35R/35YR autóbuszok esetén az átszállás két szélsőséges érték között változik. Vagy 1-2 perc van az átszállásra (ami elfogadható lenne, ha garantáltan biztosított a csatlakozás) vagy 14-15 percet kell várni a csatlakozó járatra. Részletes csatlakozás [4. melléklet](#)ben
- A **30/30A/30N/30I** vonalak esetén több észrevétel is a babakocsival való közlekedés nehézségeiről számolt be, valamint a hajnali műszakos dolgozók és esti eljutási lehetőségek elégtelensége miatt tettek észrevételt.
- A **19-es** autóbusz esetén a járatok már nem érintik a Jégcsarnokot, csak a Vincellér utcáig közlekednek. Azt útvonal rövidülése mellett, továbbra is érkeznek panaszok a Piac utca - Miklós utca szakasz hiánya miatt.
- A **2-es villamos** esetén a napközbeni zsúfoltságra valamint a kora hajnali és késő esti járatok törlésével kapcsolatosan érkeztek panaszok, több ízben a vonatokhoz való csatlakozás hiánya miatt. A 41 /41Y esetén a korábban is leírt problémák változatlanul fennállnak.

A novemberi menetrend módosítást követően legtöbb észrevétel a 15-18, 19-24 valamint a 45-54 év közötti korosztályból érkezett. A fiatalabb korosztály első sorban az iskolába való eljutás nehézségeit jelezte.

A felmérésünk jellegéből adódóan nem reprezentatív, azonban a bejegyzések harmada tartalmaz

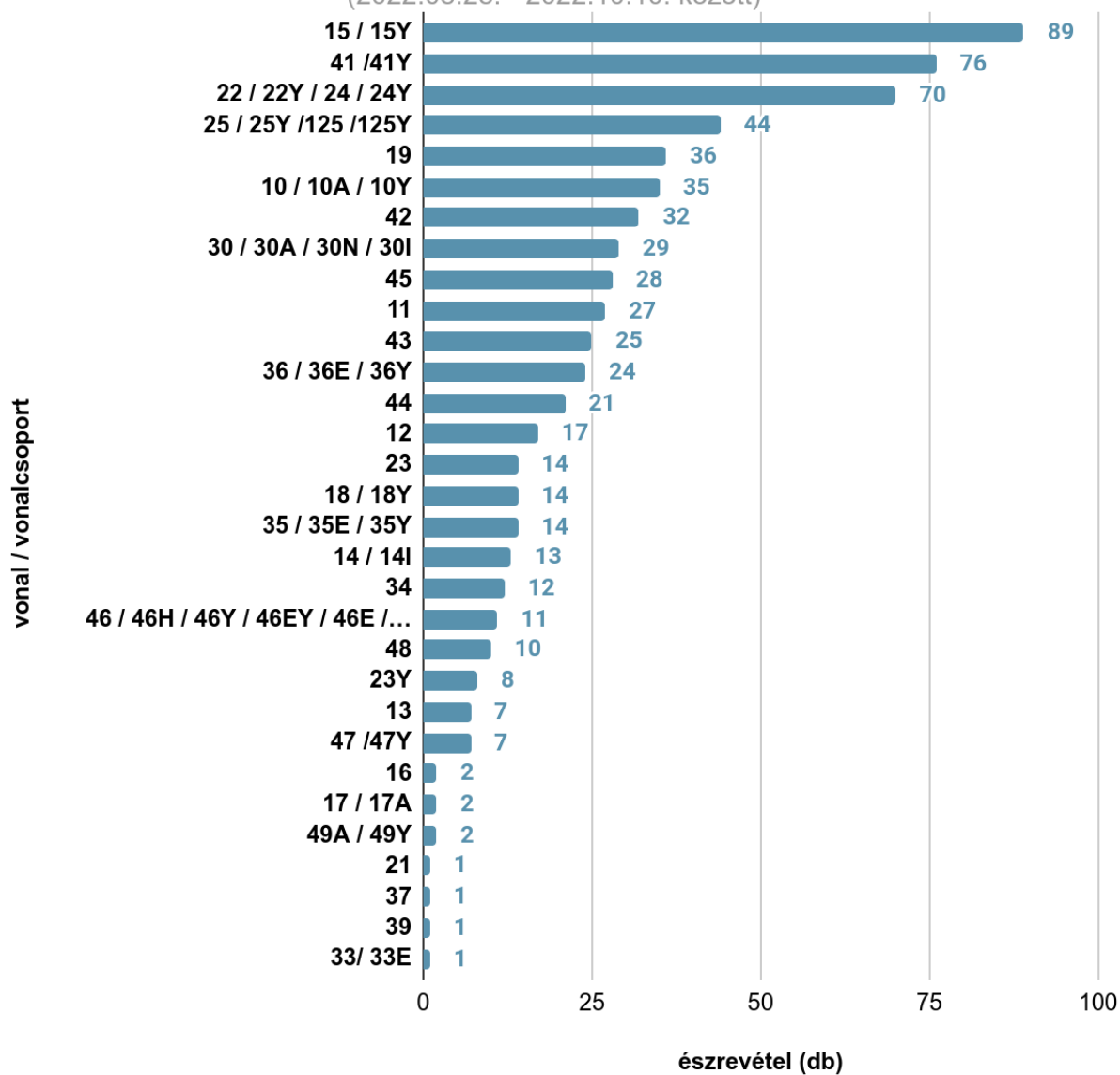
hosszú szöveges észrevételt, amelyek konkrét szituációkat, mindennapi problémákat ismertet, jelen összegzésüket is ezek figyelembevételével állítottuk össze, amely jól tükrözi, hogy milyen problémákat okoz az átgondolatlan, a különböző járatok összehangolását nélkülöző menetrendi átalakítás és járatritkítás

3. melléklet

Észrevételek összesítése

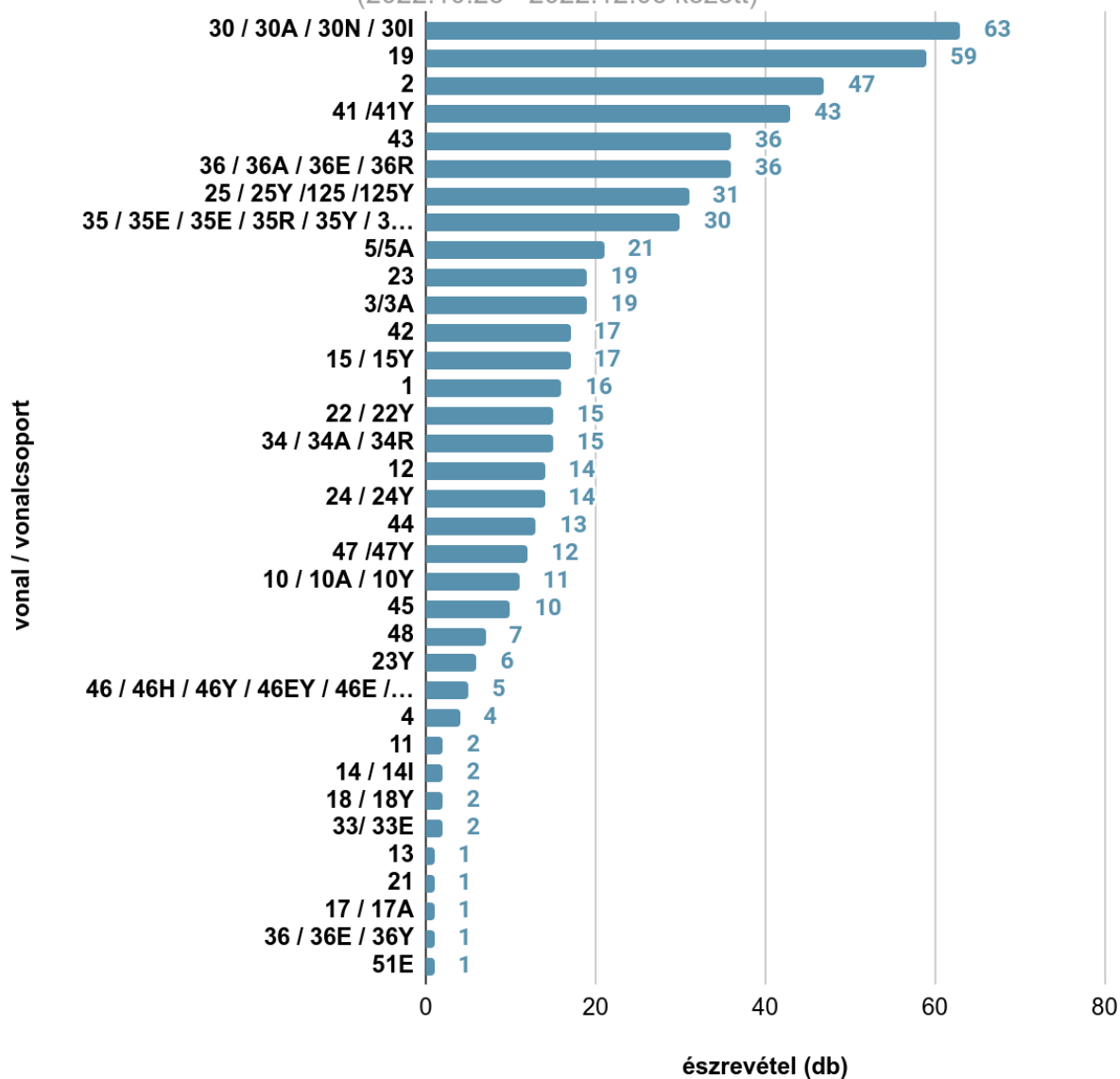
Utaspanaszok száma vonalanként 2022. szeptemberi menetrendváltás (673 észrevétel)

(2022.08.28. - 2022.10.10. között)



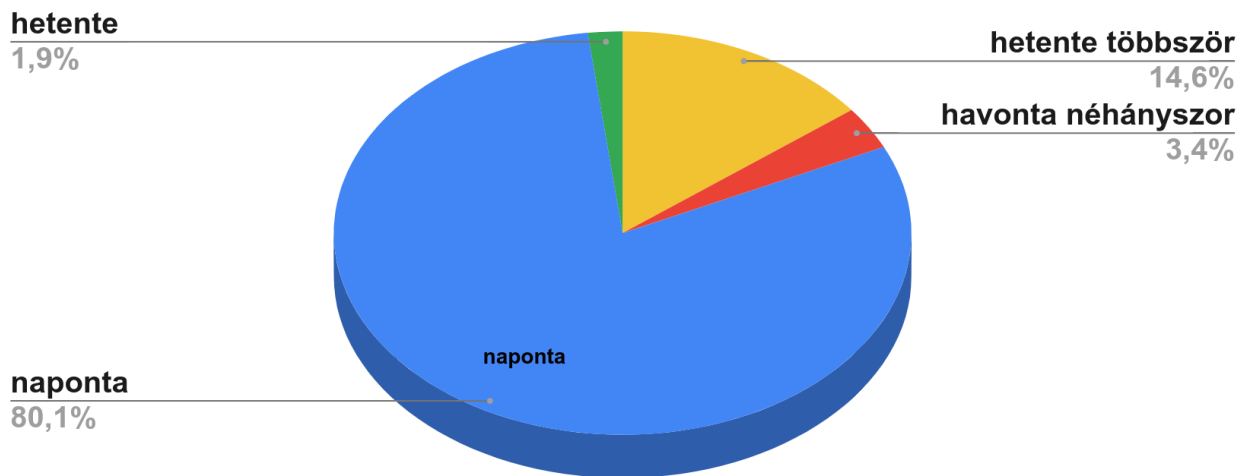
Utaspaszok száma vonalanként 2022. novemberi menetrendváltás (593 észrevétel)

(2022.10.23 - 2022.12.06 között)



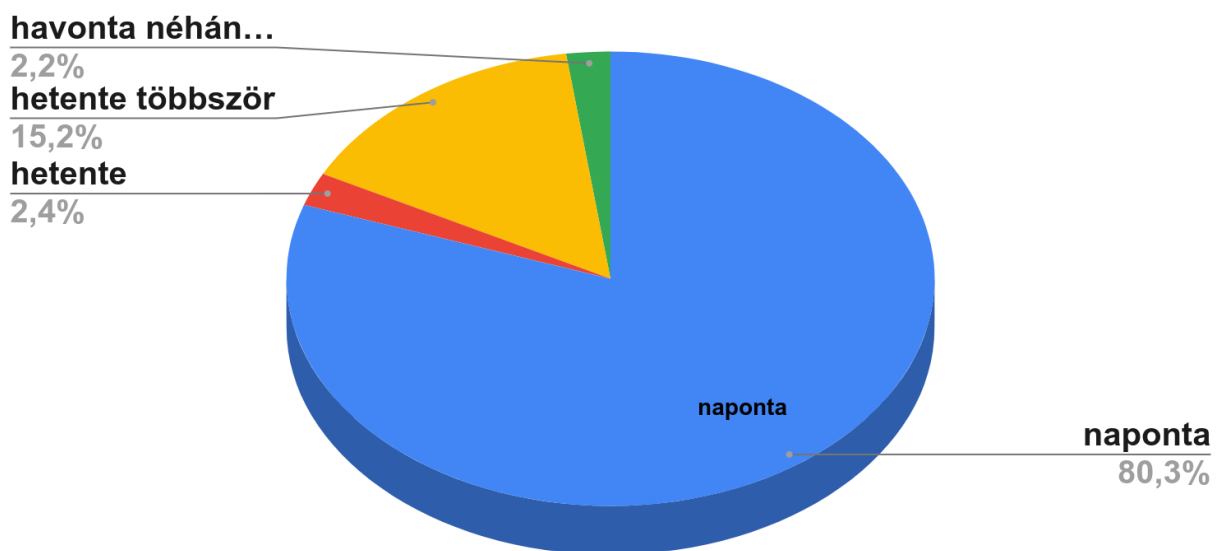
**Milyen gyakran használja az érintett autóbuszvonalat?
(2022. szeptemberi menetrendváltás)**

(2022.08.28. - 2022.10.10. között)



**Milyen gyakran használja az érintett autóbuszvonalat?
(2022. novemberi menetrendváltás)**

(2022.10.23. - 2022.12.06. között)



Milyen célból utazik az érintett vonalon? (2022. szeptemberi menetrendváltás)

(2022.08.28. - 2022.10.10. között)

egyéb

2,8%

ügyintézés

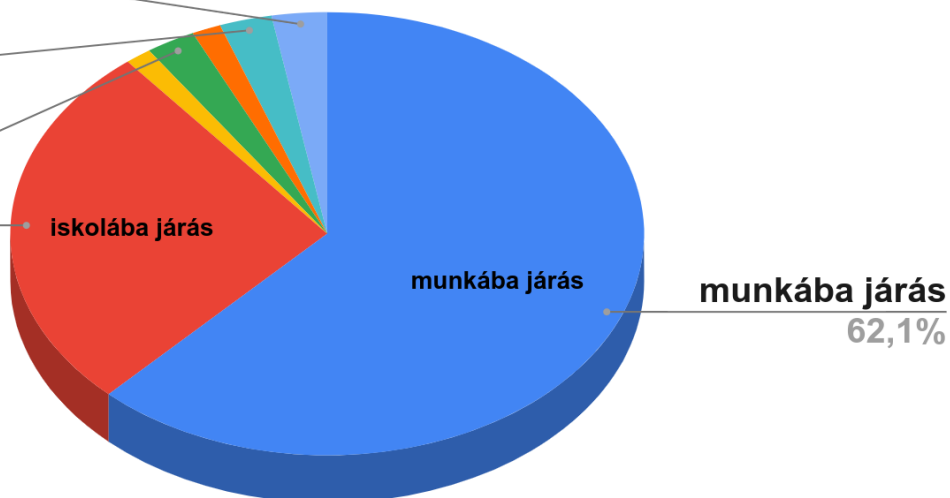
2,7%

bevásárlás

2,5%

iskolába járás

27,0%



Milyen célból utazik az érintett vonalon? (2022. novemberi menetrendváltás)

(2022.10.23. - 2022.12.06. között)

egészségüg...

1,2%

ügyintézés

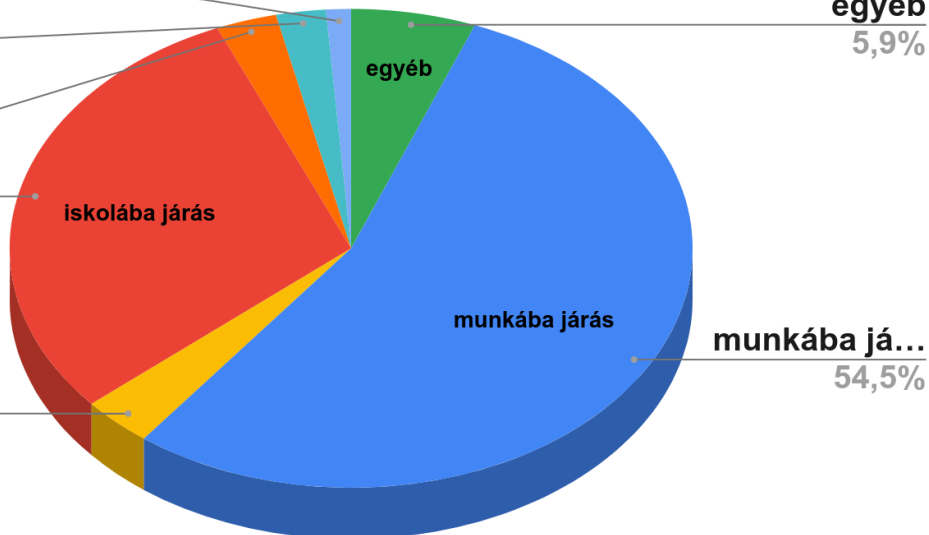
2,4%

bevásárlás

2,9%

iskolába járás

29,8%



szabadidős...

3,4%

**Kérjük, válassza ki, hogy Önt leginkább milyen módon érinti a változás!
(2022. szeptemberi menetrendváltás)**

(2022.08.28. - 2022.10.10. között)

nekem jó, nem érint hátrán...

2,4%

többször kell átszállom

3,6%

többet kell gyalogolnom a...

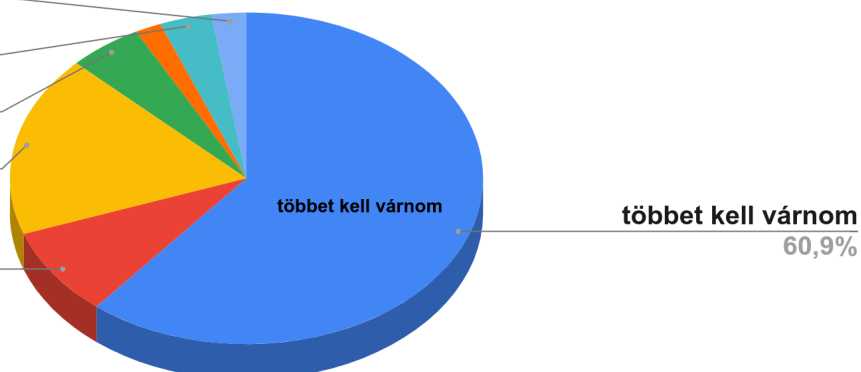
5,1%

más módon kell utaznom

17,7%

nehezebb az átszállás

8,6%



**Kérjük, válassza ki, hogy Önt leginkább milyen módon érinti a változás!
(2022. novemberi menetrendváltás)**

(2022.10.23. - 2022.12.06. között)

még nem tudom

1,0%

nehezebb az átszállás

5,6%

többször kell átszállom

7,3%

többet kell gyalogolnom...

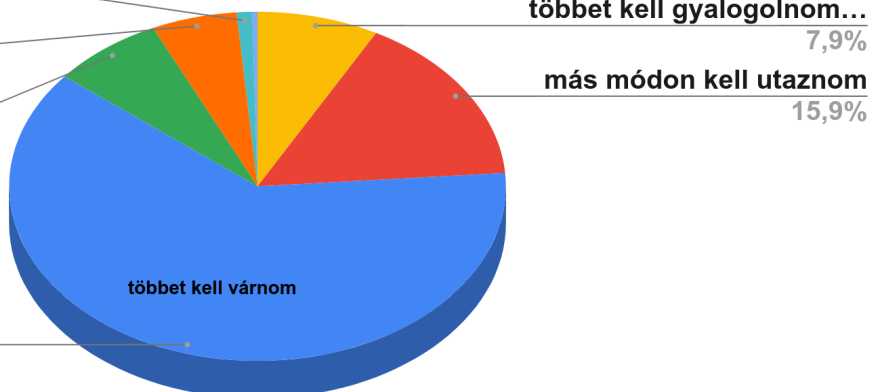
7,9%

más módon kell utaznom

15,9%

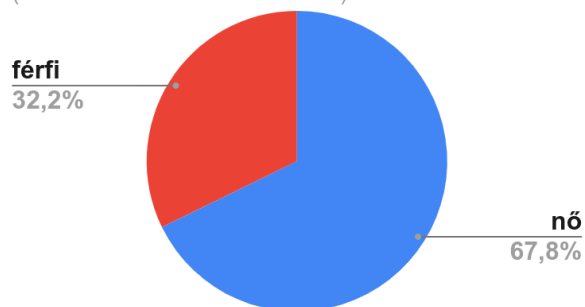
többet kell várnom

62,1%



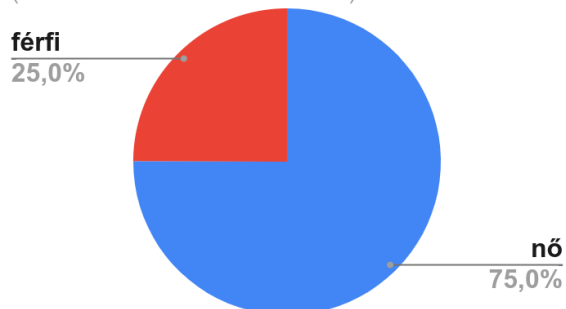
Nem (2022. szeptemberi menetrendváltás)

(2022.08.28. - 2022.10.10. között)



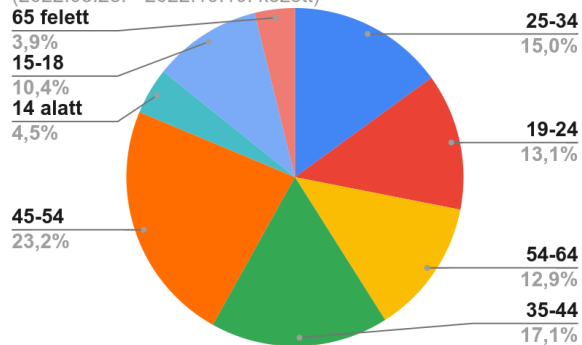
Nem (2022. novemberi menetrendváltás)

(2022.10.23. - 2022.12.06. között)



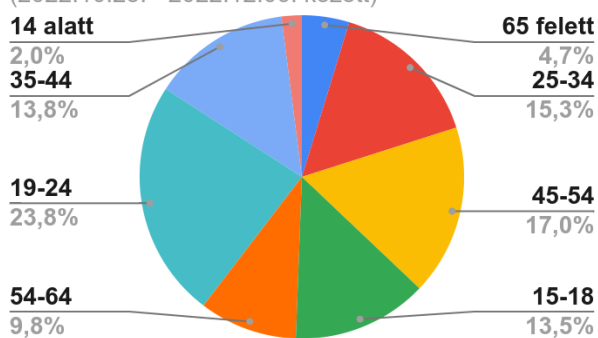
Életkor (2022. szeptemberi menetrendváltás)

(2022.08.28. - 2022.10.10. között)



Életkor (2022. novemberi menetrendváltás)

(2022.10.23. - 2022.12.06. között)



4. melléklet

KÖZLEKEDÉS ÁTSZÁLLÁSSAL JÓZSÁRA



2



DOBERDÓ UTCA

34



FELSŐJÓZSA

12:36 → 12:56 (8 perc) → 13:04 → 13:20



15Y

KÖLCSEY KÖZPONT



DOBERDÓ UTCA

34



FELSŐJÓZSA

12:34 → 12:45 (19 perc) → 13:04 → 13:20



22

PESTI UTCA



DOBERDÓ UTCA

34



FELSŐJÓZSA

12:33 → 12:44 (20 perc) → 13:04 → 13:20

A SZOLGÁLTATÓ ÁLTAL KÖZZÉTETT ADATOK ALAPJÁN ÖSSZEÁLLÍTOTTA: DEBRECENI REGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSI EGYESÜLET

KÖZLEKEDÉS ÁTSZÁLLÁSSAL JÓZSÁRÓL



34R

FELSŐJÓZSA



DOBERDÓ UTCA

2



NAGYÁLLOMÁS

08:24 → 08:42 (14 perc) → 08:56 → 08:48
 (-2 perc)
 08:40 → 08:10



34R

FELSŐJÓZSA



DOBERDÓ UTCA



KÁLVIN TÉR

08:24 → 08:42
 (-2 perc)
 08:40 → 08:56



34R

FELSŐJÓZSA



DOBERDÓ UTCA

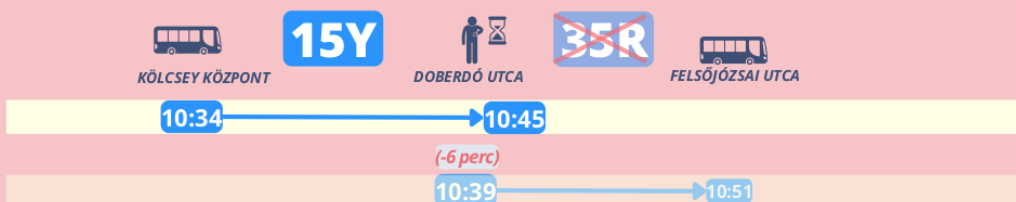
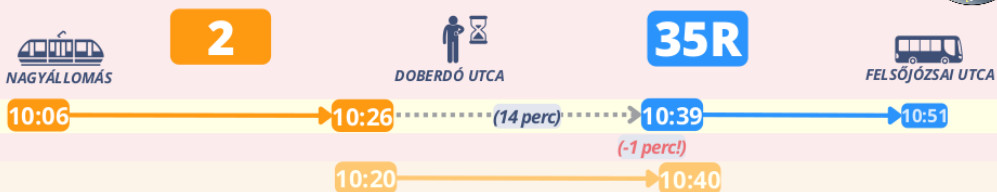


PESTI UTCA

08:24 → 08:42
 (-5 perc)
 08:37 → 08:48

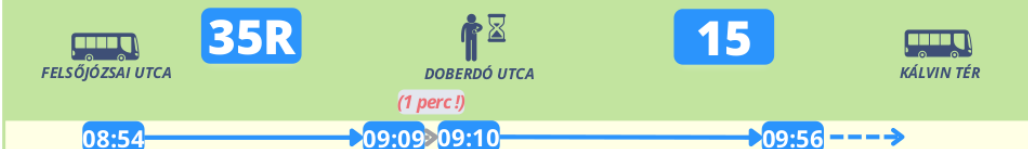
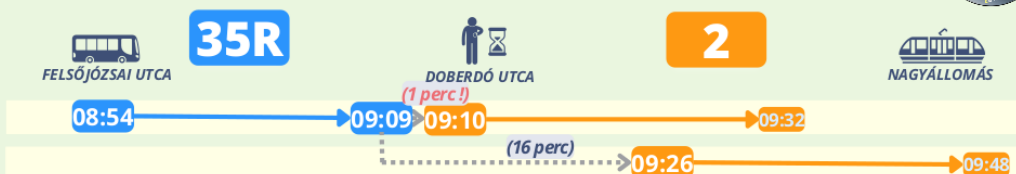
A SZOLGÁLTATÓ ÁLTAL KÖZZÉTETT ADATOK ALAPJÁN ÖSSZEÁLLÍTOTTA: DEBRECENI REGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSI EGYESÜLET

KÖZLEKEDÉS ÁTSZÁLLÁSSAL JÓZSÁRA



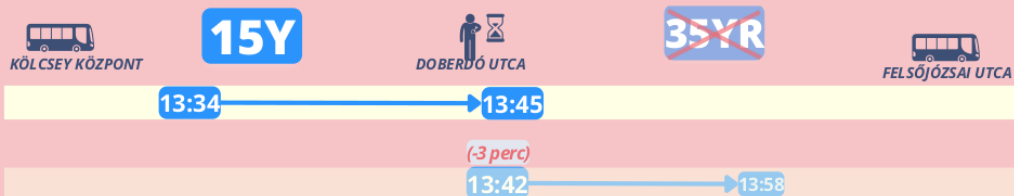
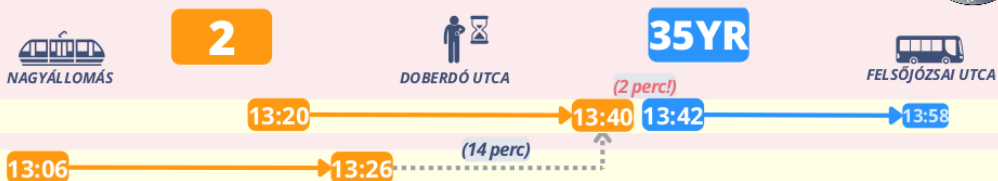
A SZOLGÁLTATÓ ÁLTAL KÖZZÉTETT ADATOK ALAPJÁN ÖSSZEÁLLÍTOTTA: DEBRECENI RÉGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSI EGYESÜLET

KÖZLEKEDÉS ÁTSZÁLLÁSSAL JÓZSÁRÓL



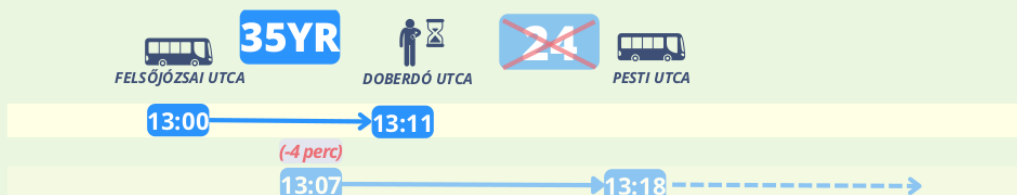
A SZOLGÁLTATÓ ÁLTAL KÖZZÉTETT ADATOK ALAPJÁN ÖSSZEÁLLÍTOTTA: DEBRECENI RÉGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSI EGYESÜLET

KÖZLEKEDÉS ÁTSZÁLLÁSSAL JÓZSÁRA



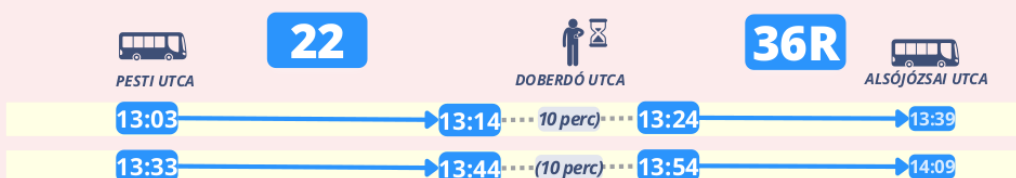
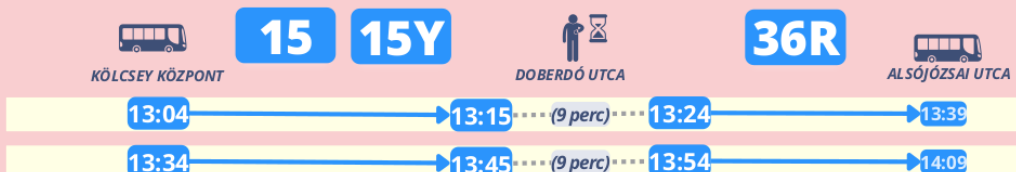
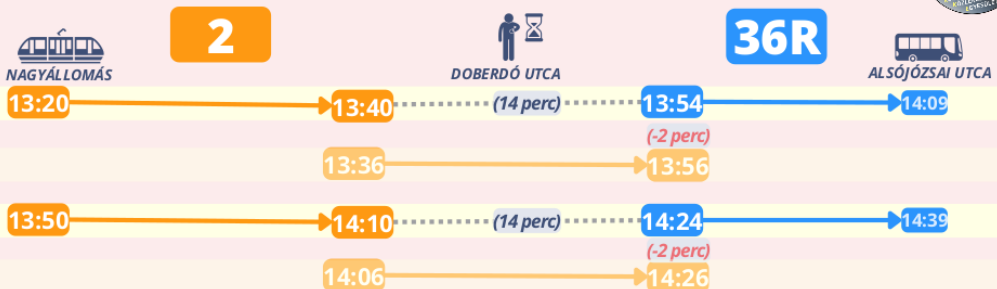
A SZOLGÁLTATÓ ÁLTAL KÖZZÉTETT ADATOK ALAPJÁN ÖSSZEÁLLÍTOTTA: DEBRECENI RÉGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSI EGYESÜLET

KÖZLEKEDÉS ÁTSZÁLLÁSSAL JÓZSÁRÓL



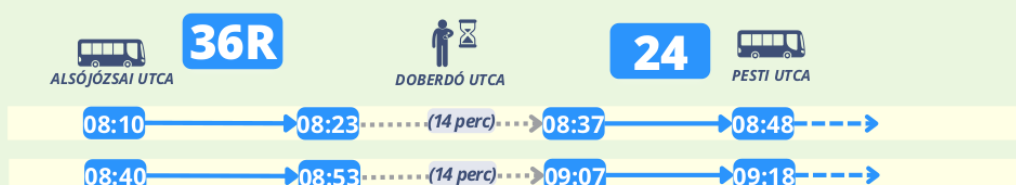
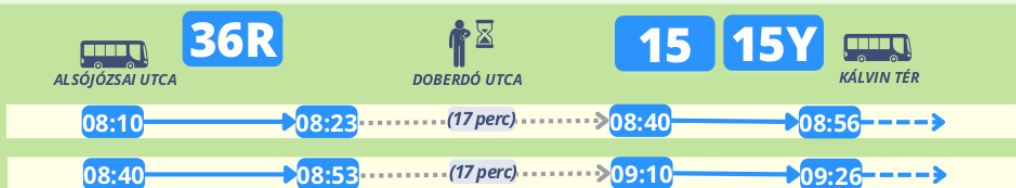
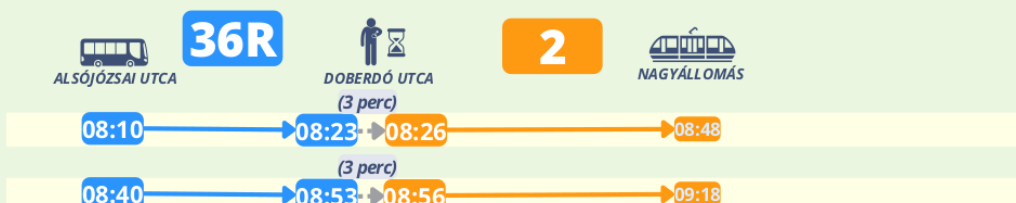
A SZOLGÁLTATÓ ÁLTAL KÖZZÉTETT ADATOK ALAPJÁN ÖSSZEÁLLÍTOTTA: DEBRECENI RÉGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSI EGYESÜLET

KÖZLEKEDÉS ÁTSZÁLLÁSSAL JÓZSÁRA



A SZOLGÁLTATÓ ÁLTAL KÖZZÉTETT ADATOK ALAPJÁN ÖSSZEÁLLÍTOTTA: DEBRECENI RÉGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSI EGYESÜLET

KÖZLEKEDÉS ÁTSZÁLLÁSSAL JÓZSÁRÓL



A SZOLGÁLTATÓ ÁLTAL KÖZZÉTETT ADATOK ALAPJÁN ÖSSZEÁLLÍTOTTA: DEBRECENI RÉGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSI EGYESÜLET