A debreceni BMW-beruházás kiszolgálása érdekében kialakított helyi és helyközi autóbuszjáratok térbeli jellegzetességei

Kozma Gábor[1,*] – Kiss-Polgárdi Tamás[2]

[1]egyetemi tanár, Debreceni Egyetem, Természettudományi és Technológiai Kar, Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék,
[2]PhD-hallgató, Debreceni Egyetem, Természettudományi és Technológiai Kar, Társadalomföldrajzi és Területfejlesztési Tanszék
*felelős szerző

e-mail: kozma.gabor@science.unideb.hu, tamaskpt@gmail.com

Kézirat benyújtva: 2026.05.22.
Kézirat elfogadva: 2026.07.06.

© Kozma G., Kiss-Polgárdi T.

Absztrakt

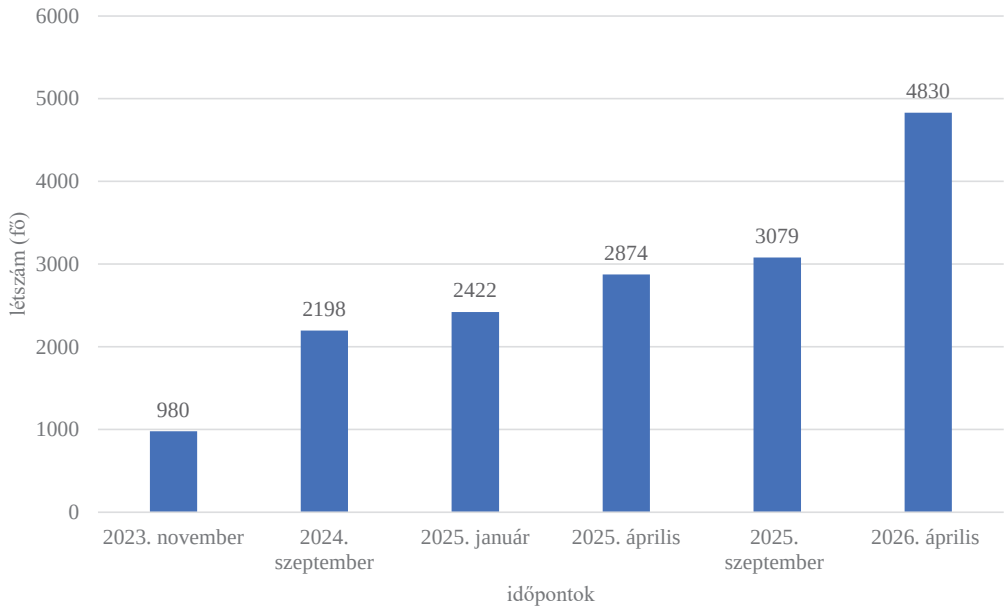
A tanulmány célja annak bemutatása, milyen változások mentek végbe az elmúlt időszakban a helyi és helyközi autóbuszos közösségi közlekedésben a nagyüzemi termelést 2025 októberében elkezdő, és napjainkban már több mint 4000 főt foglalkoztató debreceni BMW üzem munkaerő-ellátásnak biztosítása érdekében. A helyi közlekedés vonatkozásában megállapítható, hogy a kialakított új viszonylatok a város területének jelentős részét lefedik, és ez különösen igaz az éjszakai járatok esetében. A helyközi közlekedésben végbement járatszám-növekedés hatására napjainkra egy egyre összefüggőbb, több vármegye területére is kiterjedő ingázási gyűrű alakult ki.

Kulcsszavak: *Debrecen, BMW, autóbuszjáratok, helyi közlekedés, helyközi közlekedés*

DOI: https://doi.org/10.24228/KTSZ.2026.5.4

1. BEVEZETÉS

A településeken megvalósuló nagyobb beruházások jelentős változást idéznek elő a helyi és helyközi közlekedési viszonyokban. A szolgáltató szektor (és itt elsősorban az SSC-re (Shared Services Center – Megosztott Szolgáltatási Központ) kell gondolni) esetében ugyan a távmunka révén mérsékelhető a személyforgalom, az ipar esetében azonban mind a személy-, mind a teherforgalom jelentős növekedést mutat. A Debrecenben 2018-ban bejelentett, és a termelést 2025 második felében elkezdett BMW-üzem igen gyors ütemben bővítette az alkalmazotti kört (*1. ábra*), és 2026 elején a foglalkoztatottak létszáma megközelítette az 5000 főt.



1. ábra: A BMW debreceni gyárában foglalkoztatottak számának változása 2023. november és 2026. április között (Forrás: Internet[1])

A növekedés jelentős kihívás elé állította a térség közlekedését: egyrészt a foglalkoztatottak nagyobb része Debrecenen kívülről érkezik, másrészt az új üzem Debrecen központi belterületétől jelentős távolságra helyezkedik el, és ennek következtében mind a helyközi, mind pedig a helyi járatok körét bővíteni kellett. Harmadrészt a fenntarthatóság szellemében a BMW is fontosnak tartotta, hogy a foglalkoztatottak jelentős része ne személygépkocsival közelítse meg a gyár területét. Ennek szellemében – bár az üzem szomszédságában több mint 1000 férőhelyes parkolót alakítottak ki – a Debrecen közigazgatási határán kívülről munkába járók saját gépjárművel történő közlekedés esetén olyan költségtérítésben (30 Ft/km) részesülnek, amely nem fedezi a költségeiket, míg a közösségi közlekedéssel történő utazás esetén a bérlet vagy jegy árának 100%-a kerül megtérítésre.

A jelenség ugyanakkor nem tekinthető újdonságnak: a munkahely és lakóhely – elsősorban a fejlett világban – megfigyelhető területi szétválásának köszönhetően Magyarországon is fontos szerepet játszik az ingázás, azaz a foglalkoztatottak más településekről történő

1 https://www.hrportal.hu/hr/rakapcsolt-a-bmw-ennyien-dolgoznak-debrecenben-20250115.html (letöltve: 2026. 02. 22.)
https://www.hrportal.hu/hr/toretlenul-bovul-a-takaritoceg-az-iparban-csokken-a-letszam-20250422.html (letöltve: 2026. 02. 22.)
https://www.hrportal.hu/hr/fekez-az-audi-gyorsit-a-bmw-igy-alakultak-a-letszamok-a-nagy-cegeknel-20250614.html (letöltve: 2026. 02. 22.)
https://www.hrportal.hu/hr/jelentos-letszamcsokkenes-tobb-nagyvallalatnal-20251129.html (letöltve: 2026. 02. 22.)
https://www.hrportal.hu/hr/gyorsit-a-bmw-fekez-az-aldi-letszamtrendek-20260422.html (letöltve: 2026. 04. 30.)

biztosítása (Balcsók, 2021). Az adatok szerint Magyarországon a rendszerváltás utáni visszaesést követően a 2010-es évektől ismét egyre hangsúlyosabb lett ez a folyamat, és 2022-ben a foglalkoztatottak döntő része (csaknem 50%-a) dolgozott lakóhelyén kívüli településen *(1. táblázat)*. Az új évezredben Debrecenben is egyre fontosabbá vált ez a jelenség, amelyet jól mutat, hogy az országos értéktől való eltérés 2001 és 2022 között jelentős mértékben csökkent.

A tanulmány csak a BMW-üzem működésével (vagyis a személygépkocsi-gyártással) kapcsolatos forgalommal kíván foglalkozni, valamint a közúti közlekedésre koncentrál, és így nem célja az építkezés által kiváltott közlekedési viszonyok elemzése, illetve a vasúti közlekedés szerepének a bemutatása. Ez utóbbit az indokolja, hogy napjainkban helyközi szinten a 105-ös és 108-as vonalakon a romániai Érmihályfalva, valamint a magyarországi Vámospércs, Nyírábrány és természetesen Debrecen irányából le-

	Magyarország		Debrecen	
Év	ingázók száma (ezer fő)	a foglalkoztatottakon belül az ingázók aránya (%)	bejárók száma (fő)	a helyben foglalkoztatottakon belül a bejárók aránya (%)
1990	1.144	25,3	–	–
2001	1.102	29,9	14 902	17,2
2011	1.340	34,5	21 575	22,4
2022	1.974	41,8	41 449	32,9

1. táblázat: Az ingázás legfontosabb adatai Magyarországon és Debrecenben 1990 és 2022 között (ezer fő) (Forrás: Kovács et al., 2015, KSH – Tájékoztatási adatbázis)

Magyarországon az utóbbi években mindinkább tapasztalható munkaerőhiány következtében ugyanakkor a vállalatok (és ez elsősorban a nagyobb cégekre jellemző) egyre inkább arra kényszerülnek, hogy vállalati autóbuszjáratok megszervezésével nagyobb távolságokból biztosítsák a szükséges foglalkoztatotti létszámot. A 2000-es évek végén a Suzuki jelentős számban alkalmazott szlovákiai munkavállalókat (a számuk kb. 2700 fő volt), akik döntő mértékben a vállalat által üzemeltetett buszokon közlekedtek (Balogh et al., 2018), a Mercedes megrendelésére a MÁV Személyszállítási Zrt. napjainkban 19 járatot indít a gyárhoz, amelyek több mint 50 településről teszik lehetővé az ingázást[2], míg a Samsung gödi üzeme 2022-ben 50-60 km-es távolságból is működtetett autóbuszjáratokat (Czirfusz, 2022).

A fentiek szellemében a tanulmány célja a BMW-beruházás személyforgalommal kapcsolatos közlekedési következményeinek a vizsgálata, amelynek keretében elsősorban az alábbi kérdésekre keresi a választ:

- hogyan bővült a vállalatot kiszolgáló közúti közlekedési viszonylatok köre,
- milyen földrajzi jellegzetességei vannak a változásnak,
- milyen tényezők álltak a változások mögött.

het vasúton megközelíteni a gyárat (az érkező vonatokhoz a vállalat shuttle-busz kapcsolatot biztosít), ezen vonatok utasforgalma azonban igen alacsony.

2. A FELHASZNÁLT ADATBÁZIS ÉS MÓDSZEREK

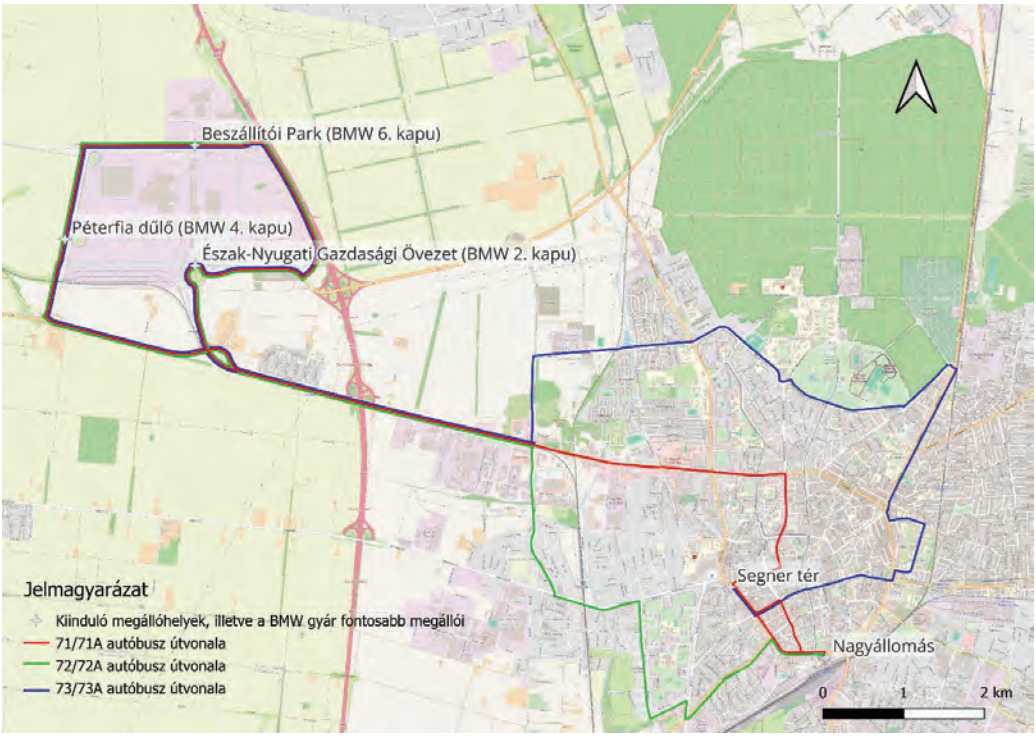
A tanulmány megírása során többfajta adatbázist használtunk fel. Egyrészt támaszkodtunk a BMW honlapján elérhető, a dolgozók munkába járását segítő információkat tartalmazó anyagokra, másrészt fontos információforrást jelentettek a MÁV Személyszállítási Zrt. és a Debreceni Közlekedési Vállalat Zrt. jelenlegi és múltbeli menetrendjei. Harmadrészt felhasználtuk a témában született és különböző internetes honlapon elérhető cikkeket, amelyek a folyamatok hátterébe engedtek bepillantást. Emellett interjút készítettünk a Debreceni Közlekedési Vállalat Zrt. és a BMW Manufacturing Hungary Kft. illetékes munkatársaival, akik a vállalatok személyszállítási politikájával kapcsolatban osztottak meg velünk fontos információkat.

2 https://www.mavcsoport.hu/mercedes

3. A BMW-BERUHÁZÁS HATÁSA A HELYI ÉS HELYKÖZI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉSRE

3. 1. A helyi közösségi közlekedés

A BMW debreceni gyárának fejlődésében 2023. második és 2024. első felében több olyan esemény is történt, amely szükségessé tette a közösségi közlekedési kapcsolatok kialakítását. Egyrészt 2023 szeptemberében beindult a középiskolások duális képzése (ennek keretében 2023 októberében került átadásra a Képzési Központ), másrészt 2024 februárjában adták át a BMW Kommunikációs Központját, és ennek következtében az eddig a városközpontban működő, alapvetően szellemi tevékenységet (pl. HR, pénzügy, marketing) végző alkalmazottak is kiköltöztek a vállalat területére. A fentiek miatt megnövekedett közlekedési igényeket szolgálta ki a 2023 szeptemberében elindított 20E viszonylat[3], amely gyors kapcsolatot adott a pályaudvar és a BMW gyár között (*2. ábra*).



2. ábra: A BMW kiszolgálását végző nappali helyi autóbusz-vonalak Debrecenben napjainkban (a 71/71A/71H viszonylat 2024. szeptemberéig 20E viszonylatként működött) (Forrás: saját szerkesztés[4])

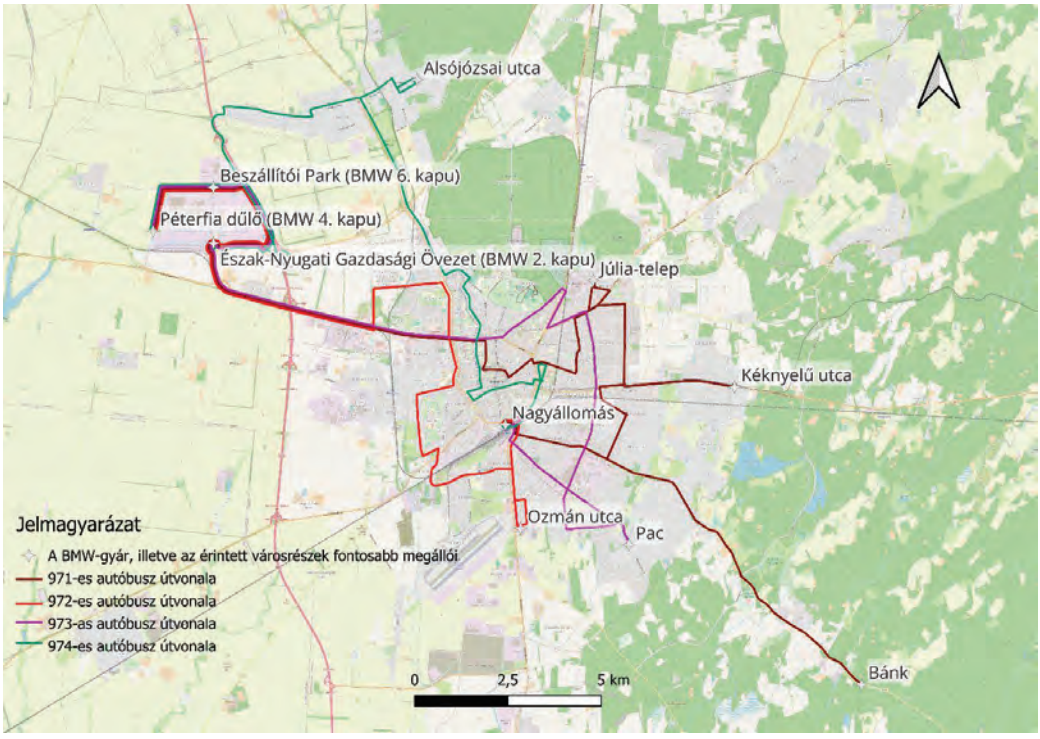
A foglalkoztatotti létszám növekedése következtében 2024 szeptemberében három területen is változások következtek be: egyrészt egy új 70-es vonalcsoport került bevezetésre, és az ebbe tartozó három viszonylat (és három betétviszonylat) már a város sokkal több részét kapcsolta be a közlekedésbe. Másrészt a vonalcsoportba tartozó és „A" betűvel jelölt viszonylatok már nem csak az üzem déli részén elhelyezkedő megállóban álltak meg, hanem az üzem területét övező utakon közlekedve megálltak a BMW-t és az Alvállalkozó Zónát elválasztó BMW körúton is. Így a vállalat északi egységében, illetve az Alvállalkozói Zónában elhelyezkedő cégek munkavállalói

3 https://dkv.hu/hirek/704/ujabb-jaratokat-indit-a-dkv

4 https://www.bmwgroup.jobs/content/dam/grpw/websites/bmwgroup_jobs/hu/about-us/our-benefits/260630_DOC_transportation_maps_2026June.pdf (letöltve: 2026. június 30.)
https://dkv.hu/hirek/704/ujabb-jaratokat-indit-a-dkv (letöltve: 2025. december 7.)

számára tették könnyebbé a közlekedést. Harmadrészt a 20E viszonylat utódjának tekinthető 71/71A már nem gyorsjáratként közlekedett, így sokkal több helyen állt meg a városban (a megállóhelyek száma 10-ről 16-ra nőtt). A három viszonylat városon belüli útvonalát tekintve (*2. ábra*) igen határozott térbeli elkülönülés figyelhető meg: a 71/71A viszonylatokon közlekedő járatok a város középső (pl. Belváros), a 72/72A viszonylatokon rendszeresített járatok a város nyugati (pl. Tócóskert, Nagysándor-telep), míg a 73/73A jelzésű autóbuszok a város keleti (pl. Dobozi-lakótelep) és északi részét (pl. Sétakert) kapcsolják össze a BMW-gyárral (a járatok útvonalában 2024 szeptembere óta csak az útfelújítások miatt következett be 1-2 ideiglenes változás).

A debreceni üzem által előállított személygépkocsik iránti növekvő igény kielégítése érdekében 2026 februárjában beindult a második műszak (ez 15.00 órától 24.00 óráig tart), amely újabb változtatásokat igényelt a helyi közlekedés térszerkezetében. Elindultak az éjszakai járatok (971, 972, 973, 974), amelyek – annak következtében, hogy egyéb közösségi közlekedési kapcsolatok az éjfél utáni időszakban nem léteznek – a város szinte teljes területét lefedik. Ennek szellemében sokkal hosszabb útvonalon közlekednek (*3. ábra*), és eljutnak több, az egyéb belterületi kategóriába tartozó településrészre is (pl. Józsa, Bánk, Pac).



3. ábra: A BMW kiszolgálását végző éjszakai helyi autóbusz-vonalak Debrecenben napjainkban (Forrás: alapján saját szerkesztés[5])

Az egyes viszonylatokon közlekedő járatok számát tekintve (*2. táblázat*) egyrészt jelentős különbségek, másrészt folyamatos fejlődés figyelhető meg. Az előbbi csoportba sorolható, hogy a 20E, illetve a„jogutódjának" tekinthető 71/71A/71H vonalon sokkal sűrűbben közlekednek az autóbuszok. Ennek a hátterében egyrészt a már korábban említett hosszabb „történelmi" múlt, másrészt az a tény áll, hogy ez a vonal áthalad a város legforgalmasabb csomópontjain (pl. Segner tér, Malompark), és az itteni közösségi közlekedési kapcsolódások

5 https://www.bmwgroup.jobs/content/dam/grpw/websites/bmwgroup_jobs/hu/about-us/our-benefits/260630_DOC_transportation_maps_2026June.pdf (letöltve: 2026. június 30.)

(átszállási lehetőségek) biztosítása nagyobb járatszámot igényel. A folyamatos fejlődés jeleként tapasztalható járatszám-növekedés alapvetően a gyár működési rendjének a változására vezethető vissza. Egyrészt 2025 októberében a folyamatos termelés kialakulása következtében bevezetésre került a 6.00 és 15.00 óra közötti műszak, és ez a városközpont irányába egy újabb járat beiktatását tette szükségessé (a szellemi dolgozók és a kiszolgáló személyzet esetében megmaradt a 16.00 órás munkabefejezés). Másrészt 2026 februárjában elindult a második műszak (emellett az elektromobilitási üzem napjainkban már három műszakban, azaz 24.00 és 06.00 óra között is üzemel), és ennek hatására a délutáni és az éjszakai órákban is biztosítani kellett a munkavállalók el-, illetve hazajutását.

Év, hónap/viszonylat	20E [járat/irány/munkanap]	71/71A/71H [járat/irány/munkanap]	72/72A [járat/irány/munkanap]	73/73A [járat/irány/munkanap]
2023. IX.	12/12	–	–	–
2024. IX.	–	23/22	2/1	2/1
2025. X.	–	24/23	2/2	2/2
2026. II.	–	27/23	3/2	3/2
2026. VII.	–	30/23	3/2	3/

2. táblázat: A BMW debreceni gyárát kiszolgáló viszonylatokon munkanapokon közlekedő helyi járatok száma (BMW irányába/a városközpont irányába) (Forrás: DKV honlapja[6])

3. 2. A helyközi (regionális) közlekedés

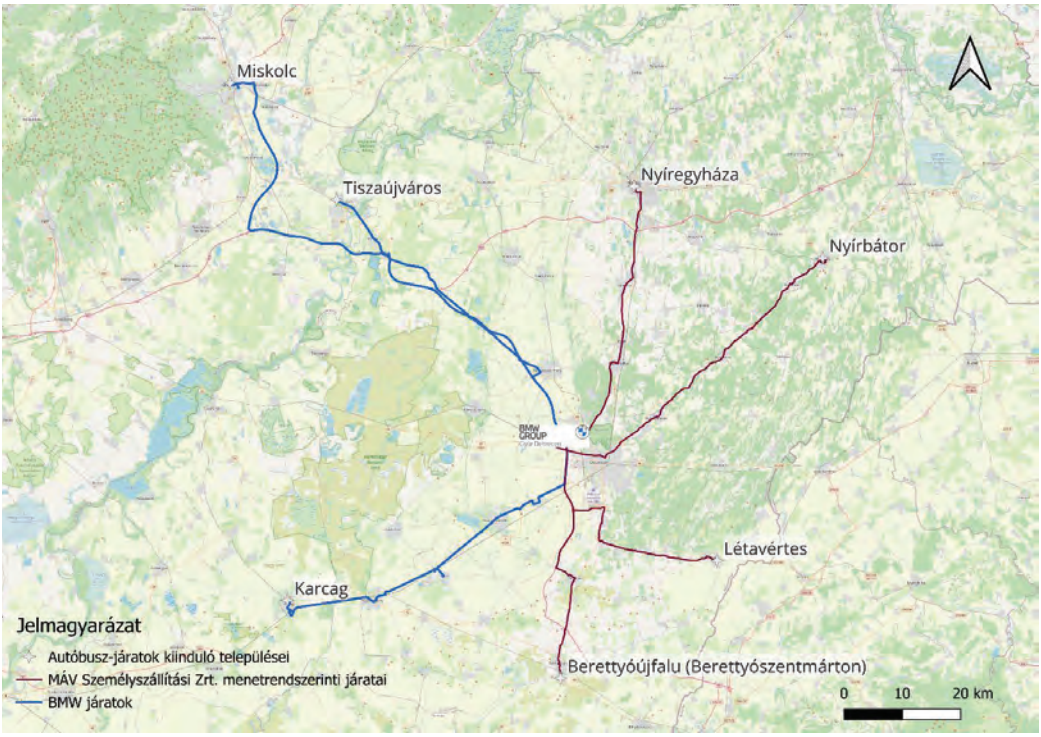
A termelés előkészítése, majd beindulása egyre nagyobb létszámigénnyel járt, és ennek következtében a BMW mind nagyobb földrajzi térségből volt kénytelen biztosítani munkaerőellátást. A vállalat a dolgozók szállítását alapvetően kétfajta módszer segítségével oldotta meg. Egyrészt a napjainkban már a MÁV Személyszállítási Zrt. (korábbi néven VOLÁNBUSZ Zrt.) 2024 szeptemberében négy régióbeli, nagyobb településről (Nyíregyháza, Nyírbátor, Létavértes, Berettyóújfalu) indított menetrendszerinti járatokat a BMW gyárhoz (*4. ábra*).

A járatok rendszerében az elmúlt időszakban több változás is történt (*5. ábra*): 2025 júliusában Hajdúnánás, 2025 októberében Balmazújváros, majd 2026 februárjában Téglás (itt a korábban Nyíregyháza felől közlekedő járat vált önállóvá) is bekapcsolódott ebbe a rendszerbe (a folyamatosan növekvő dolgozói létszám hatására Nyíregyházáról a kezdetektől, míg Berettyóújfaluból 2025 decemberétől közlekednek rásegítő járatok is). Emellett a berettyóújfalui, a létavértesi és a nyírbátori járatok indulási helyei módosultak: az előbbi 2025 októberében Sárrétudvariba, majd 2026 februárjában Szerepre, a létavértesi 2026 februárjában Álmosdra, míg a nyírbátori 2026 júniusában Mátészalkára került át.

Másrészt egy meghívásos tenderpályázat keretében kiválasztott K&V Kft. a BMW megbízásából több településről is indít BMW-partnerjáratokat a debreceni gyárhoz. Az első járatok 2024 októberében indultak Miskolcról, Tiszaújvárosból és Karcagról, majd 2025 októberében 13 település, 2026 februárjában 14 település, 2027 júliusában pedig 15 település működött a rendszerben, mint kiinduló állomás (*5. ábra*). A növekvő munkaerőigény kielégítése érdekében 2026 júliusában jelentős változás következett be: a magyar-román határ túloldaláról, Margittáról is elindultak a BMW-járatok a debreceni üzemhez, és a tervek szerint szeptember 1-jétől Nagyvárad is kiinduló állomás lesz.

Az új vonalak beindítása, illetve a már meglévők útvonalának módosítása több tekintetben is jelentős változást idézett elő (*3. táblázat*). Egyrészt nagymértékben nőtt (és napjainkban már meghaladja a 100 darabot) azon települések száma, ahonnan bejárnak a munkavállalók a BMW debreceni gyárába dolgozni. Másrészt jelentős mértékben emelkedett a megállóhelyek száma is, amely részben az új települések bekapcsolódásának, részben pedig annak a ténynek köszönhető, hogy a foglalkoztatottak jobb kiszolgálása érdekében egy-egy járat egy településen egyre több helyen áll meg (pl. Polgár: 2→3, Téglás: 3→6). Harmadrészt – összhangban a korábban bemutatott változásokkal – kb. háromszorosára nőtt az autóbuszok által egy nap, egy irányba megtett teljesítmény.

6 https://dkv.hu/hirek/704/ujabb-jaratokat-indit-a-dkv (letöltve: 2025. december 7.)



4. ábra: A BMWkiszolgálását végző helyközi autóbuszjáratok 2024. októberében (Forrás: saját szerkesztés[7])

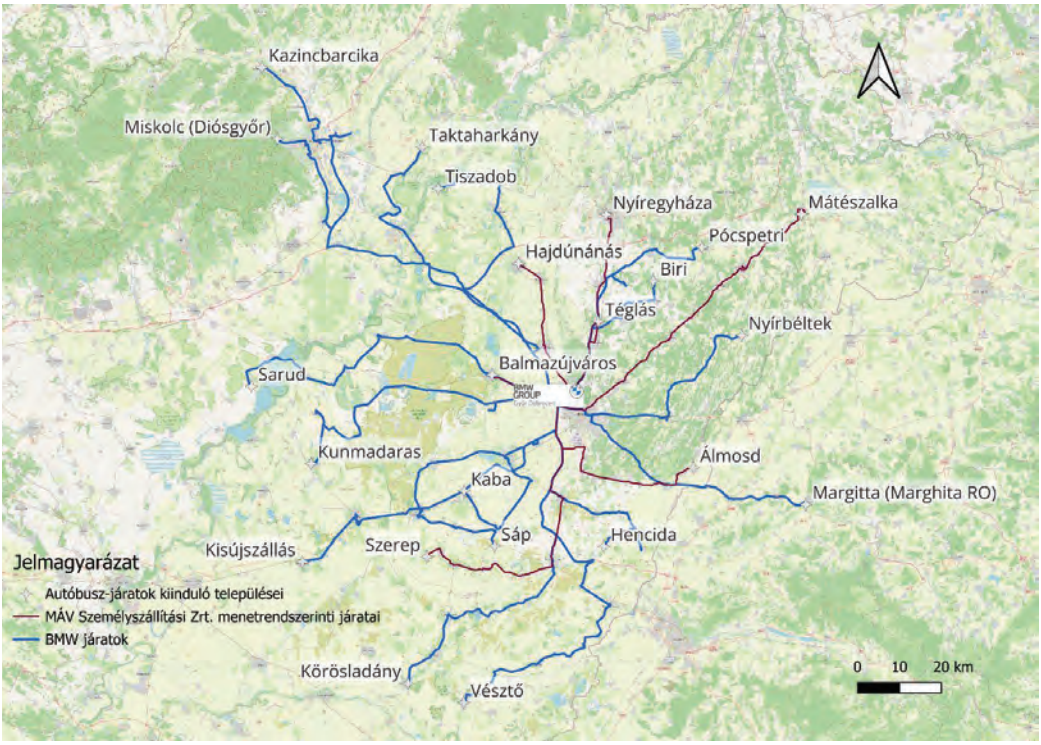
A BMW által kiváltott ingázásban érintett települések földrajzi elhelyezkedését vizsgálva (*6. ábra*) megállapítható, hogy a kezdeti mozaikos képet 2026 közepére egy Debrecen körül formálódó, egyre összefüggőbbé és tágabbá váló gyűrű váltotta fel.

Az ingázásban érintett települések földrajzi jellegzetességeit vizsgálva (*4. táblázat*) megállapítható, hogy a kezdeti időszakban Hajdú-Bihar vármegye dominált, 2025 második felétől ugyanakkor egyre nagyobb szerepet kezdtek el betölteni a szomszédos vármegyék is. A földrajzi közelségnek és az M35-ös autópálya által jelentett közlekedési kapcsolatoknak köszönhetően ez elsősorban Szabolcs-Szatmár-Bereg és Borsod-Abaúj-Zemplén vármegyéket jelentette, ugyanakkor az utóbbi időszakban már Jász-Nagykun-Szolnok, Békés és Heves vármegyék is megjelentek a BMW beingázási térképén.

Az autóipari munkavégzés céljából történő ingázás kiemelkedő beágyazódását az észak-alföldi régióba jól mutatja Jász-Nagykun-Szolnok vármegye esete, ahol a BMW-járatok hálózata 2026 februárjában szinte összeért a kecskeméti Mercedes munkásjárataival. A Mercedes-hálózat keleti végpontját jelentő Fegyvernek és a BMW-hálózat nyugati végpontját jelentő Kisújszállás között mindössze 19 km és egy település (Kenderes) található.

A *4. táblázatból* levonható másik fontos következtetés az érintett települések lakosságszámával van kapcsolatban: általános tendenciának tekinthető az érintett települések átlagos lakosságszámának a csökkenése. Véleményünk szerint ez elsősorban azzal magyarázható, hogy a vállalat az első időszakokban – tekintettel a nagyobb potenciális munkaerő-tartalékra – az érintett vármegyék nagyobb településeit célozta meg (ez Szabolcs-Szatmár-Bereg és Borsod-Abaúj-Zemplén vármegyékben a vármegyék székhelyeit is magában foglalta), és csak később kapcsolta be a közlekedési hálózatba az alacsonyabb lakosságszámú településeket.

7 https://www.bmwgroup.jobs/content/dam/grpw/websites/bmwgroup_jobs/hu/about-us/our-benefits/260630_DOC_transportation_maps_2026June.pdf (letöltve: 2026. június 30.)



5. ábra: A BMW kiszolgálását végző helyközi (regionális) autóbuszjáratok 2026. júliusában (Forrás: saját szerkesztés[8])

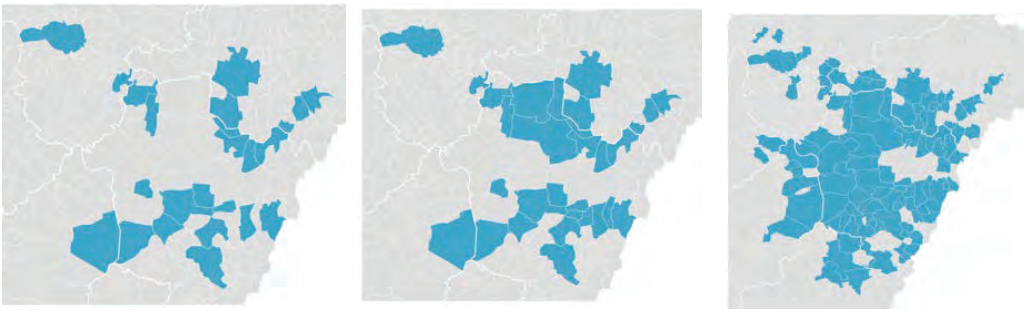
		2024. október	2025. július	2025. november	2026. február	2026. július
A	viszonylatok száma (db)	4	5	6	7	7
	kiszolgált települések száma (db)	14	20	27	30	34
	megállóhelyek száma (db)	21	35	55	67	75
B	viszonylatok száma (db)	3	3	13	14	15
	kiszolgált települések száma (db)	9	10	60	72	75
	megállóhelyek száma (db)	19	21	96	131	146
teljesítmény (km/nap/irány)		513	565	1.549	1.708	1.906

A – MÁV Személyszállítási Zrt. járatai, **B** – BMW-partner járatok

3. táblázat: A BMW debreceni gyárát kiszolgáló helyközi viszonylatok változása 2024. október és 2026. február között (Forrás: Internet[9])

8 https://www.bmwgroup.jobs/content/dam/grpw/websites/bmwgroup_jobs/hu/about-us/our-benefits/260630_DOC_transportation_maps_2026June.pdf (letöltve: 2026. június 30.)

9 https://www.mavcsoport.hu/mercedes



6. ábra: A BMW debreceni gyárának ingázásában érintett magyarországi települések földrajzi elhelyezkedése 2024 októberében (A), 2025 júliusában (B) és 2026 júliusában (C) (Forrás: saját szerkesztés[10])

Vármegye	Paraméter	A	B	C	D	E
Hajdú-Bihar vármegye	érintett települések száma (db)	15	21	44	56	60
	érintett települések lakosságszáma (fő)	143 801	205 542	271 793	297 142	313 118
	érintett települések átlagos lakosságszáma (település/fő)	9 586	9 788	6 177	5 306	5 219
Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye	érintett települések száma (db)	5	5	16	20	23
	érintett települések lakosságszáma (fő)	145 632	145 632	192 609	203 461	222 875
	érintett települések átlagos lakosságszáma (település/fő)	29 126	29 126	12 038	10 173	9 690
Borsod Abaúj-Zemplén vármegye	érintett települések száma (db)	2	2	12	13	14
	érintett települések lakosságszáma (fő)	161 467	161 467	229 744	236 562	238 452
	érintett települések átlagos lakosságszáma (település/fő)	80 734	80 734	19 145	18 197	17 032
Jász-Nagykun-Szolnok vármegye	érintett települések száma (db)	1	1	6	6	6
	érintett települések lakosságszáma (fő)	18 793	18 793	47 256	47 256	47 256
	érintett települések átlagos lakosságszáma (település/fő)	18 793	18 793	7 876	7 876	7 876
Békés vármegye	érintett települések száma (db)	0	0	3	4	4
	érintett települések lakosságszáma (fő)	0	0	17 824	24 432	24 432
	érintett települések átlagos lakosságszáma (település/fő)	0	0	5 941	6 108	6 108
Heves vármegye	érintett települések száma (db)	0	0	2	2	2
	érintett települések lakosságszáma (fő)	0	0	3 823	3 823	3 823
	érintett települések átlagos lakosságszáma (település/fő)	0	0	1 912	1 912	1 912

A – 2024. október, B – 2025. július, C – 2025. október, D – 2026. február, E – 2026. július

4. táblázat: A BMW debreceni gyárát kiszolgáló helyközi viszonylatok térbeli jellemzőinek változása 2024. október és 2026. július között a 2025. január 1-i állandó népességadatokkal számolva (Hajdú-Bihar vármegye esetében Debrecen nélküli adatok) (Forrás: KSH-Tájékoztatási adatbázis)

10 https://www.bmwgroup.jobs/content/dam/grpw/websites/bmwgroup_jobs/hu/about-us/our-benefits/260630_DOC_transportation_maps_2026June.pdf (letöltve: 2026. június 30.)

4. ÖSSZEFOGLALÁS

A tanulmány legfontosabb megállapításait az alábbiakban lehet összefoglalni. A debreceni BMW-gyár egyre növekvő számú munkavállalója munkába járásának megkönnyítése érdekében, figyelve a környezetvédelmi szempontokra is, az elmúlt másfél-két évben jelentős közösségi közlekedési hálózat alakult ki. A helyi autóbusz-közlekedés esetében a kialakított vonalak alapvetően lefedik a város egész területét, a második műszak beindítása pedig további bővülést váltott ki. A helyközi közlekedés vonatkozásában – a munkaerőigény növekedésének hatására – nagymértékű járatszám-növekedés zajlott le, és ennek következtében Debrecen körül egy szinte teljesen összefüggő, napjainkban már több vármegye területére is kiterjedő ingázási körgyűrű jött létre. Emellett a termelés felfutása következtében 2026 nyarától kezdve – kiegészítve a vasúti közlekedés területén már korábban meglévő kapcsolatot – a magyar-román határ túloldaláról is megkezdődött a foglalkoztatottak autóbusszal történő szervezett utaztatása.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A tanulmány a Debreceni Egyetem, Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata és a BMW Manufacturing Hungary Kft. által támogatott DEB AUT kutatócsoport munkájának keretében készült.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Balcsók, I. (2021) A távolsági ingázás néhány demográfiai sajátossága. Metszetek-Társadalomtudományi folyóirat, 10(2), pp. 3-19. DOI: https://doi.org/10.18392/metsz/2021/2/1

Balogh, P., Pete, M. (2018) Bridging the gap: Cross-border integration in the Slovak–Hungarian borderland around Štúrovo–Esztergom. Journal of Borderlands Studies, 33(4), pp. 605-622. DOI: https://doi.org/10.1080/08865655.2017.1294495

Czirfusz, M. (2022) Akkumulátoripari fellendülés Magyarországon: Az értéklánc szereplői, dolgozói és szakszervezeti perspektívák. Munkabeszámoló. Friedrich-Ebert-Stiftung Budapesti Irodája, Budapest. URL: https://collections.fes.de/publikationen/ident/fes/19980

Kovács, Z., Egedy, T., Szabó, B. (2015) Az ingázás területi jellemzőinek változása Magyarországon a rendszerváltozás után. Területi Statisztika, 55(3), pp. 233-253.



Spatial Characteristics of Local and Intercity Bus Routes Established to Serve the BMW Investment in Debrecen

Keywords: Debrecen, BMW, bus services, local transport, interurban transport

The purpose of this study is to illustrate the changes that have taken place in recent years in local and interurban bus public transportation to ensure a sufficient labor supply for the BMW plant in Debrecen, which began full-scale production in October 2025 and currently employs more than 4,000 people. Regarding local transportation, it can be noted that the newly established bus lines cover a significant portion of the city's territory, and this is particularly true for nighttime services. As a result of the increase in the number of lines in interurban transport, an increasingly interconnected commuter network has emerged that now extends across the territories of several counties.