

A BMW-beruházás hatása Debrecen közlekedés-földrajzi viszonyaira

Kozma Gábor

geográfus, tanszékvezető egyetemi tanár
Debreceni Egyetem, TTK, Földtudományi Intézet

Absztrakt: A tanulmány célja a Debrecenben megvalósult BMW-beruházás közlekedés-földrajzi hatásainak a bemutatása. Összességében elmondható, hogy az új üzem igényeinek a kielégítése érdekében a város nyugati részén igen jelentős vasúti és közúti infrastrukturális fejlesztések mentek végbe, amelyek több szempontból is javították a megyeszékhely egyes részeinek az elérhetőségét. Emellett új közlekedési kapcsolatok is születtek, amelyek fontos szerepet játszanak Debrecen közlekedésében.

Kulcsszavak: Debrecen, BMW-beruházás, közúti közlekedés, vasúti közlekedés, légi közlekedés

Abstract: The aim of this study is to present the transport geography impacts of the BMW investment in Debrecen. Overall, it can be said that in order to meet the needs of the new plant, significant railway and road infrastructure developments have taken place in the western part of the city, which have improved the accessibility of certain parts of the county seat in several respects. In addition, new transport links have been created, which play an important role in Debrecen's transport system.

Keywords: Debrecen, BMW investment, road transport, rail transport, air transport

Bevezetés

A gazdaság különböző szektoraiban lezajló beruházások és a közlekedés fejlesztése között alapvetően kettős kapcsolat figyelhető meg. Egyrészt a közlekedés területén megvalósított beruházások igen fontos szerepet játszanak az egyes térségek fejlődésében, versenyképességének növelésében (pl. Tóth G., 2014; Alotaibi S., 2022; Kadyraliev A. et al., 2022; Zhang Y. – Cheng L., 2023; Freiria S. – Sousa N., 2024). Másrészt – ennek fényében nem meglepő módon – a fejlesztések nem valósíthatók meg az adott terület (pl. egy adott országon belül egy település, a településen belül a felajánlott ingatlan) megfelelő megközelíthetősége nélkül (Erdősi, F., 2002). A feldolgozóipar esetében ez a zavartalan nyersanyag- és alkatrészellátás biztosítása, valamint az elkészült termékek elszállítása miatt fontos, míg a munkaerő (illetve általában az adott fejlesztést használók)

mozgásának biztosítása minden ágazatban kulcsfontosságúnak tekinthető. Ennek szellemében a beruházásokért folyó versenyben az egyes települések vezetőinek meggyőző módon kell bizonyítani az adott terület jó megközelíthetőségét (Kozma G., 2005; Prus P. – Sikora M., 2021; Jangra R. et al., 2023), amely a megfelelő vasúti és közúti feltételek megléte (vagy legalábbis azok megígért fejlesztése) mellett napjainkban egyre inkább a légi közlekedésre is kiterjed.

A fentiek szellemében nem meglepő, hogy az elmúlt évtizedekben Magyarországon megvalósult nagyméretű gazdasági beruházásokhoz igen jelentős infrastrukturális fejlesztések is kapcsolódtak. A győri AUDI és a kecskeméti Mercedes üzemeket külön ipari vágány szolgálja ki, emellett a Bács-Kiskun vármegyei megyeszékhelyen több mint 1 km hosszúságú új úthálózat, valamint több új körforgalom is létesült.

A BMW debreceni beruházásának 2018. július végi bejelentése után igen rövid időn belül világossá vált, hogy bár a tervezett helyszín igen jó közlekedési adottságokkal rendelkezik (autópálya és vasútvonal közelsége), azok hatékony kihasználása – figyelembe véve a bejelentett kapacitásokat – jelentős beruházásokat igényel.

A fentiek szellemében a tanulmány elsődleges célja annak bemutatása:

- milyen közlekedési fejlesztések valósultak meg a BMW-beruházással kapcsolatban,
- hogyan módosultak a beruházások következtében város közlekedési viszonyai.

A vizsgálat fontosságát elsősorban az indokolja, hogy a város északnyugati részén, kb. 620 hektáron (ebből 400 hektár a BMW területe, 100 hektárt foglal el az ettől északra elhelyezkedő Beszállítói Park, míg 120 hektár alapvetően közlekedési és logisztikai célra használt területeket jelent) kifejlődött gazdasági övezet (Észak-Nyugati Gazdasági Övezet) már most is csaknem 4.500 főnek biztosít munkahelyet (ebből kb. 4.000 fő a BMW-nél dolgozik), és jelentős közlekedési forgalmat is generál.

A kitűzött célok elérését két tényező is akadályozta, amelyeket a szerzőnek szükséges megemlíteni. Egyrészt a 2010-es évek vége óta a városban igen jelentős ipari beruházások mentek és jelenleg is mennek végbe, és bizonyos esetekben nehéz elkülöníteni, mi kapcsolódik közvetlenül a BMW beruházásához a közlekedési fejlesztések és forgalmi adatok közül. Másrészt az üzemben a személygépkocsik sorozatgyártása csak 2025 októberében kezdődött el, így a közlekedési viszonyok módosulása csak részben fogható meg.

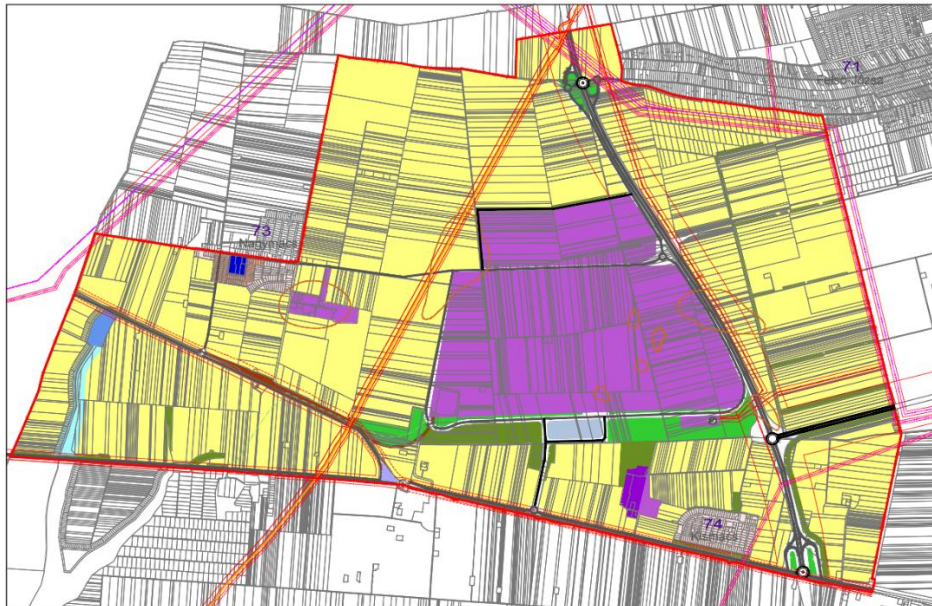
Adatforrás és módszerek

A tanulmány megírása során többfajta adatbázisra támaszkodtam. Egyrészt felhasználtam Magyarország kormányának a témában született jogszabályait, valamint Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata Képviselőtestületének rendeleteit és határozatait. Másrészt támaszkodtam a Központi Statisztikai Hiva-

tal Tájékoztatási adatbázisában szereplő információkra, a Debreceni Közlekedési Vállalat, a Magyar Közút Nonprofit Zrt és a One Planet Mérnökiroda Kft. által elvégzett forgalomszámlálás adataira, illetve az általam elvégzett felmérések során kapott értékekre is. Harmadrészt igen nagy segítséget jelentettek a különböző on-line és nyomtatott felületeken megjelent, a témával foglalkozó tudósítások és interjúk, amelyek legfontosabb megállapításait szintén igyekeztem beilleszteni a cikkbe.

A beruházást támogató közlekedési beruházások

A BMW-beruházás előkészítése érdekében Debrecen Megyei Jogú Város Közgyűlése már 2018 júniusának végén (vagyis még a bejelentés előtt) – kijelölve az Észak-Nyugati Gazdasági Övezetet és megfogalmazva bizonyos közlekedési fejlesztéseket – módosította az adott városrészre vonatkozó településszerkezeti tervet.



1. ábra Az Észak-Nyugati Gazdasági Övezet a Településszerkezeti tervben
2018 júliusában

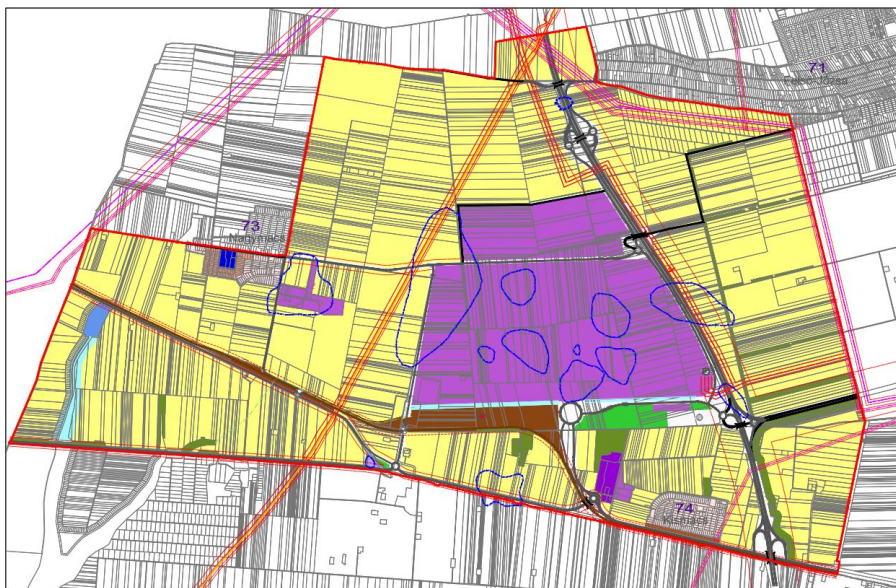
Jelmagyarázat: lila szín – gazdasági célra hasznosított területek, sárga szín – mezőgazdasági célra hasznosított területek (szántóföldek), szürke szín – lakóterületek, barna szín – vasúti területek

Forrás: Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 111/2018. (VI. 28.) határozata Debrecen Megyei Jogú Város 124/2001. (VI. 21.) Kh. határozattal megállapított településszerkezeti tervének módosításáról

Az elképzelések szerint (1. ábra) a terület vasúti megközelítése a Debrecen–Füzesabony vasútvonal Nagyhát megállóhelyéről történt volna, míg a közúti

összeköttetést egyrészt az M35-ös autópályán Józsa magasságában kialakításra kerülő csomópont, másrészt a 33. számú főközlekedési útra történő rácsatlakozás biztosította volna.

A BMW-vel történt tárgyalások eredményeként született meg az 1464/2018. (IX. 25.) Korm. határozat a debreceni Észak-Nyugati Gazdasági Övezet kialakításával összefüggő infrastruktúra-fejlesztésekről, amely már konkrét vasúti és közúti beruházások tervét is tartalmazta.



2. ábra Az Észak-Nyugati Gazdasági Övezet a Településszerkezeti tervben
2018 decemberében

Jelmagyarázat: lásd 1. ábra

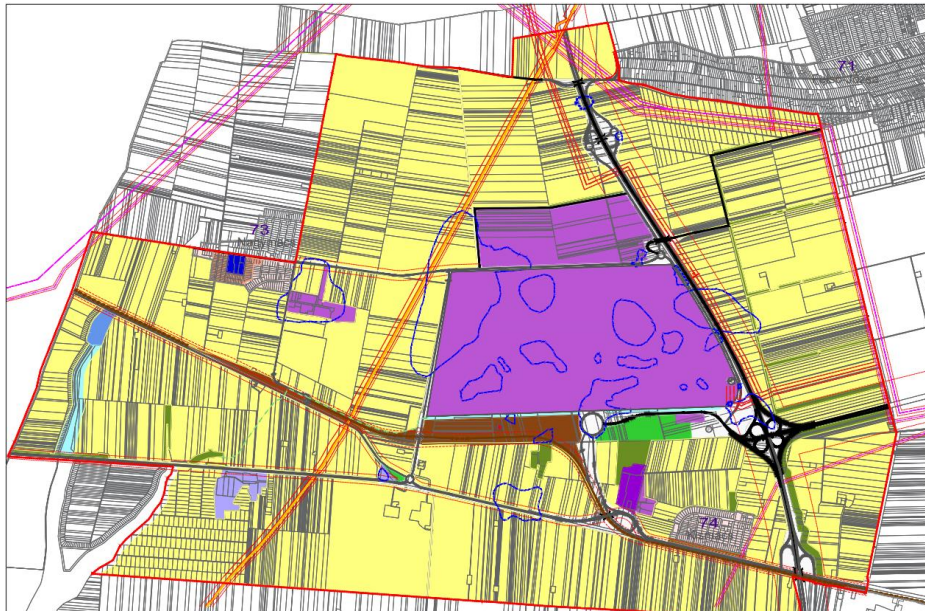
Forrás: Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 225/2018. (VI. 28.) határozata Debrecen Megyei Jogú Város 124/2001. (VI. 21.) Kh. határozattal megállapított településszerkezeti tervének módosításáról

Ennek szellemében a város közgyűlése 2018 decemberében újra módosította a településszerkezeti tervet (2. ábra), amely többek között így már magában foglalta:

- a 354-es főút és az M35-ös autópálya találkozásánál elhelyezkedő csomópont bővítését,
- a 33-as főközlekedési út 2x2 sávosra bővítését,
- a két nagyobb egységből álló gazdasági övezetet határoló utak megépítését,
- Debrecen-Nagymacs és Debrecen-Józsa irányába a közúti kapcsolatok kialakítását

- a 108-as vasútvonal egy részének áthelyezését, a meglévő pálya felújítását, és a Debrecen-Balmazújváros közötti szakasz villamosítását,
- az Országos Intermodális Konténerterminál Hálózat részeként egy új intermodális konténerterminál megépítését.

A tervekben a következő változásra 2019 második felében került sor, amikor a közlekedésbiztonság javítása érdekében a 354-es főút és az M35-ös autópálya találkozásánál elhelyezkedő csomópont további bővítését határozták el, amely így négylevelű lóhere alakúvá vált (3. ábra), illetve kismértékben a 33-as főközlekedési út nyomvonala is módosult.



3. ábra Az Észak-Nyugati Gazdasági Övezet a Településszerkezeti tervben
2019 szeptemberében

Jelmagyarázat: lásd 1. ábra

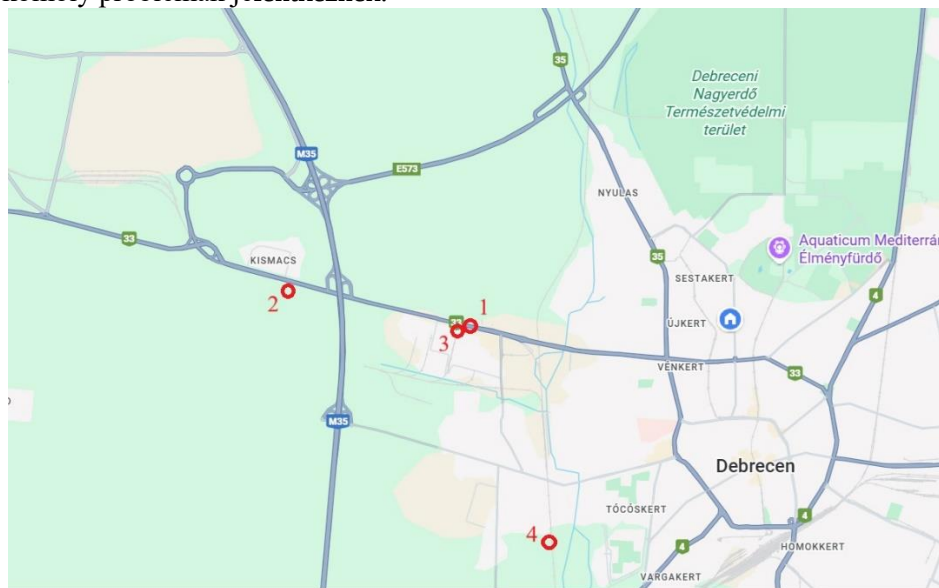
Forrás: Debrecen Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 189/2019. (IX. 26.) határozata Debrecen Megyei Jogú Város 124/2001. (VI. 21.) Kh. határozattal megállapított településszerkezeti tervének módosításáról

Az elmúlt években lezajlott beruházások eredményeként alapvetően megvalósultak a településszerkezeti tervben rögzített változások: többek között új nyomvonalra került a Debrecen–Füzesabony vasútvonal egy része (a Debrecen–Balmazújváros vonal teljes szakaszának felújítása és villamosítása 2026-ban fejeződött be), és elkészült az intermodális konténerterminál (ennek üzemeltetését a GYSEV CARGO Zrt. fogja végezni). Megépült az M35-ös autópálya két új csomópontja, a 33. főközlekedési út Debrecen és Látókép közötti szakasza pedig

2x2 sávossá lett. A vasúti közlekedés esetében emellett azt is ki kell emelni, hogy a BMW gyárépületétől délre Látókép néven új vasúti megállóhely létesült, amelynek az elsődleges célja a dolgozók közlekedésének a megkönnyítése.

A beruházások következtében bekövetkezett közlekedési változások

A BMW-beruházás a közlekedés Debrecenben jelenlévő mindhárom ágazatában jelentős változásokat generált. A közúti közlekedés esetében már korábban bemutatásra kerültek a BMW-beruházáshoz közvetlenül kapcsolódó infrastrukturális fejlesztések, amelyek két területen is fontos kiegészítő hatást jelentettek. Egyrészt a BMW és az Alvállalkozói zóna közötti út továbbépítésével új közúti kapcsolat alakult ki Debrecen Nagymacs nevű egyéb belterületi részével, amely javította és biztonságosabbá tette annak megközelíthetőségét. Másrészt az M35-ös autópályán kialakított új csomópont korábban nem létező megközelítési lehetőséget jelentett Debrecen-Józsa irányába; igaz ugyanakkor az is, hogy a településrészt északról elkerülő út megépítéséig a településrész belső közlekedésében komoly problémák jelentkeztek.



4. ábra A Debrecen környékén elhelyezkedő, a vizsgálatba bevont forgalomszámlálási pont (1), illetve a 108-as vasútvonalon kialakított (2) és tervezett (3, 4) megállóhelyek

Forrás: saját szerkesztés

Az új üzem által kiváltott teher- és személyi forgalom jelenleg döntő mértékben a közúton bonyolódik le, és ennek hatása a forgalomszámlálási adatokban is tükröződik. A Bevezetőben említett probléma (a BMW-hatás pontos elkülönítése) itt jelentkezik a legélesebben, ugyanakkor az adatok még így is lehetővé

teszik bizonyos következtetések levonását. A városban és környékén található forgalomszámlálási pontok közül véleményem szerint a 33-as főközlekedési úton a Nyugati Ipari Park bejáratánál elhelyezkedő pont a legfontosabb (4. ábra - 1).

Az adott forgalomszámláló pont adatait elemezve (1. táblázat) megállapítható, hogy 2018 és 2024 között az Ej/nap (egységjármű/nap) értéket tekintve közel 40%-os növekedés ment végbe, amely az országos 2,2%-os értékkel összehasonlítva igen nagymértékű növekedésnek tekinthető. Az utóbbi évek (2021 és 2024 közötti időszak) helyzetét vizsgálva is hasonló tendencia figyelhető meg: a 33-as II. rendű főút adatai magasabbak, mint az országos érték. Az egyes járműtípusokat külön elemezve a legnagyobb növekedés a személygépkocsiknál tapasztalható. A tehergépkocsik és az autóbuszok esetében 2021 és 2022 jelentette a maximumot, majd onnan visszaesés következett be, de az utóbbi járműtípus napi forgalma 2023 és 2024 között már újra emelkedést mutatott.

1. táblázat A BMW-beruházás szempontjából fontos forgalomszámlálási pont (A) és a magyarországi II. rendű főutak (B) forgalmi adatainak változása 2018 és 2024 között

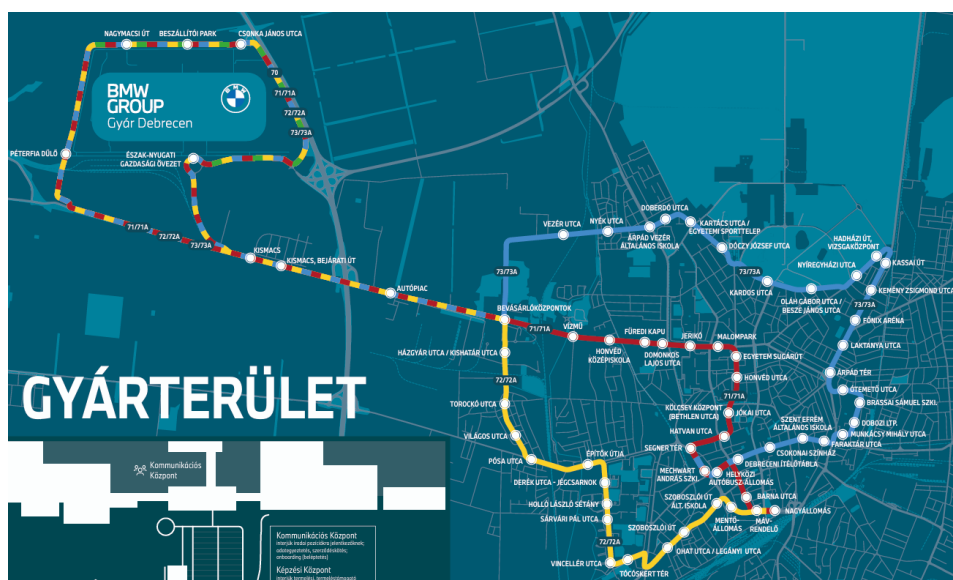
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
A	átlagos napi forgalom (Ej/nap)	11.297	13.795	12.903	14.784	15.359	15.194	15.712
	személygépkocsi (db)	10.551	12.202	11.351	12.920	13.519	13.441	14.039
	tehergépkocsi (db)	432	470	466	574	561	548	504
	autóbusz (db)	97	139	126	148	152	130	139
B	átlagos napi forgalom (Ej/nap)	6.775	7.016	6.319	6.768	6.964	6.796	6.927

Forrás: Magyar Közút, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025

Az Észak-Nyugati Gazdasági Övezet fejlődése, az új beruházások megjelenése lépéseket követelt meg a helyközi közlekedésért felelős MÁV Személyszállítási Zrt-től és a helyi közlekedésért felelős Debreceni Közlekedési Vállalat Zrt-től is. A közúti közlekedés esetében az előbbi cég 2024 szeptemberében indított autóbuszjáratokat Nyíregyházáról, Nyírbátorból, Létavértesről és Berettyóújfaluból (ez utóbbi kettő napjainkban már Álmosdról illetve Szerepből indul), amelyekhez 2025 júliusában egy hajdúnánási, majd 2025 októberében egy balmazújvárosi viszonylat is csatlakozott.

A megyeszékhelyen belüli igények kiszolgálása (elsősorban a beinduló duális képzésben részt vevő tanulók közlekedésének megkönnyítése) érdekében a DKV Zrt. 2023 augusztusában 20E jelzéssel indított járatot a Nagyállomás és az Észak-Nyugati Gazdasági Övezet között (Internet1). A növekvő dolgozói létszám a következő évben újabb lépéseket tett szükségessé: 2024. szeptember elején a 70-es vonalcsoporthoz 3+3 új buszjárat (71, 71A, 72, 72A, 73, 73A) indult (5. ábra), amelyek az elmúlt időszakban egyre nagyobb frekvenciával közlekednek (ebben jelentős szerepet játszott a 2025 októberében elkezdődött sorozatgyártás). A 2026 februárjában beindult második műszak újabb jelentős változást idézett elő: kialakításra került a 970-es vonalcsoporthoz (971, 972, 973

és 974-es éjszakai járatok), amelynek a járatai a város keleti (pl. Csapókert, Gerébytelep), déli (pl. Kerekestelep, Lencztelep) és északi (pl. Józsa) részére biztosítják az eljutást.



5. ábra A BMW-beruházáshoz (Észak-Nyugati Gazdasági Övezethez) kapcsolódó autóbuszjáratok 2025 decemberében
Forrás: Internet2

Debrecen szempontjából ugyanakkor az is igen fontos kérdés, milyen mértékben épülnek be az érintett járatok a város helyi közlekedési rendszerébe, azaz milyen mértékben használják az utasok azokat az Észak-Nyugati Gazdasági Övezeten kívüli közlekedésre. A gazdasági övezet irányába tartó járatokat vizsgálva (2. táblázat) nem tekinthető meglepőnek, hogy az ottani megállóknál a 6 órakor kezdődő műszak előtti időszakban van a legtöbb leszálló, de magas számokat mutat a 6.00 és 8.00 közötti időszak is (ehhez a periódushoz köthető a nem a termelésben dolgozók érkezése). Ebben az időszakban ugyanakkor már egyre nagyobb szerepet tölt be az Észak-Nyugati Gazdasági Övezeten kívüli forgalom (a 72, a 72A, a 73 és a 73A járatokról már többen szállnak le a korábbi megállóknál), és 8.00 után a 71 és 71A járatoknál is már alapvetően ez dominál.

2. táblázat A BMW-beruházáshoz köthető 70-es csoportba tartozó autóbuszjáratok leszállási forgalmi adatai (az egy járatról az adott megállóban leszálló utasok átlagos száma)

	érkezési időpont a BMW-hez	a BMW és az Alvállalkozói zóna előtti megállók	a BMW és az Alvállalkozói zóna megállói
71 és 71A járatok	6.00 előtti járatok	4,1	61,2
	6.00-8.00 közötti járatok	12,9	22,7
	8.00-12.00 közötti járatok	9,9	7,0
	12.00 utáni járatok	5,9	1,1
72 és 72A járatok	6.00 előtti járatok	2,1	46,6
	6.00-8.00 közötti járatok	16,4	14,2
73 és 73A járatok	6.00 előtti járatok	1,9	38,1
	6.00-8.00 közötti járatok	19,7	15,0

Forrás: DKV adatszolgáltatása

Az Észak-Nyugati Gazdasági Övezetből induló járatok esetében éppen fordított a helyzet. A reggeli órákban (ekkor még csak a 71 és 71A járatok közlekednek ebben az irányban) döntő mértékben a városon belüli forgalomban használják a buszokat, majd 13.00 és 15.00 között lassan megfordul a helyzet. A műszak befejezését követő járatoknál igen erős az Észak-Nyugati Gazdasági Övezet szerepe, ugyanakkor elsősorban a 73 és 73A viszonylatokat többen is használják a városon belüli közlekedésben is.

3. táblázat A BMW-beruházáshoz köthető 70-es csoportba tartozó autóbuszjáratok felszállási forgalmi adatai (az egy járatra az adott megállóban felszálló utasok átlagos száma)

	indulási időpont a BMW-től	a BMW és az Alvállalkozói zóna utáni megállók	a BMW és az Alvállalkozói zóna megállói
71 és 71A járatok	7.00-13.00 közötti járatok	7,9	1,7
	13.00-15.00 közötti járatok	8,6	18,7
	15.00-16.00 közötti járatok	4,5	29,1
	16.00-17.00 közötti járatok	8,8	24,1
	17.00 utáni járatok	6,5	5,9
72 és 72A járatok	15.00-16.00 közötti járatok	2,0	49,0
	16.00-17.00 közötti járatok	5,1	5,4
73 és 73A járatok	15.00-16.00 közötti járatok	22,1	27,3

Forrás: DKV adatszolgáltatása

A vasúti közlekedés esetében két terület vizsgálható: hogyan változott a menetidő, illetve milyen új forgalmi irányok jöttek létre. Az első kérdés szempontjából igen nagy nehézséget jelent az a tény, hogy a legtöbb esetben eltérő megállóhelyszám miatt a 2019 előtti és az aktuális menetidőket igen nehéz összehasonlítani. A 108-as vasútvonal 2019/2020. évi illetve 2025/2026. évi menetrendjét a Balmazújváros–Debrecen viszonylatban összehasonlítva (6. és 7.

ábra) megállapítható, hogy egyrészt a több megálló ellenére stagnált, illetve egy-két esetben csökkent a menetidő. Másrészt több esetben sem állnak meg a vonatok Debrecen és Balmazújváros között, és ez igen gyors, 25 percnél is rövidebb bejutást tesz lehetővé a városból a megyeszékhelyre.

76	Balmazújváros	4 32	5 53	6 32	8 32	9 22	10 32	12 32	...	14 32	15 22	16 32	17 22	18 32	20 32	...
84	Nagyhat	4 40	6 01	6 40	8 40	9 30	10 40	12 40	...	14 40	15 31	16 40	17 31	18 40	20 40	...
97	Tócsóvölgy	4 53	6 14	6 53	8 53	9 43	10 53	12 53	...	14 53	15 44	16 53	17 44	18 53	20 53	...
103	Debrecen 100, 105, 106, 110	4 58	6 15	6 54	8 54	9 44	10 54	12 54	...	14 54	15 45	16 54	17 45	18 54	20 54	...
	Végállomás	5 04	6 21	7 00	9 00	9 50	11 00	13 00	...	15 00	15 51	17 00	17 51	19 00	21 00	...

6. ábra A 108-as vasútvonal 2019/2020. évi menetrendje Balmazújváros-Debrecen viszonylatban, Forrás: Internet3

76	Balmazújváros	4 38	...	6 09	6 32	...	6 59	...	7 33	...	8 21	...	8 59	...	10 59	...
84	Nagyhat	4 51	...	6 21	6 44	...	7 11	...	7 45	...	8 36	...	9 14	...	11 14	...
91	Látókép	...	...	6 24	6 47	...	7 14	...	7 48	...	8 39	...	9 17	...	11 17	...
93	Kismacs	...	...	6 29	6 52	...	7 22	...	7 53	...	8 44	...	9 22	...	11 22	...
97	Tócsóvölgy	4 58	...	6 29	6 52	...	7 22	...	7 53	...	8 44	...	9 22	...	11 22	...
103	Debrecen 100, 105, 106, 110	5 05	...	6 35	6 58	...	7 22	...	7 59	...	8 50	...	9 28	...	11 28	...
	Végállomás	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

7. ábra A 108-as vasútvonal 2025/2026. évi menetrendje Balmazújváros-Debrecen viszonylatban (a cikk megírásának időpontjában a vonatok csak Debrecen Nagyvállomás és Látókép között közlekedtek), Forrás: Internet4

Az új vonatirányok esetében kiemelkedő jelentőségű az a tény, hogy a Debrecen-től keletre elhelyezkedő országrészről érkező munkavállalók kiszolgálása érdekében 2024 szeptemberétől a MÁV a reggeli órákban Nyírábrány–Látókép, míg a délutáni időszakban Hortobágy–Nyírábrány irányban indított vonatokot (ez utóbbi esetében Hortobágy és Látókép között hónapokig vonatpótló busz közlekedett). A foglalkoztatotti létszám bővülése következtében 2025. decemberében újabb jelentős változás következett be: egyrészt a romániai munkavállalók mobilitásának megkönnyítése céljából a hajnali órákban Érmihályfalva–Látókép, míg a délutáni órákban Látókép–Érmihályfalva viszonylat közlekedik, másrészt a hajnali vonat igazodik az új műszakrendhez (6 órai kezdés).

A vasútvonal Debrecenen belüli forgalomban történő felhasználása szempontjából pozitívumnak tekinthető, hogy a korábban hosszú ideig létező, majd megszüntetésre kerülő Kismacs megállóhely (4. ábra – 2) sokkal közelebb került a településrészhez, és így jobban ki tudja szolgálni az onnan Debrecenbe irányuló személyforgalmat. Emellett a vasútvonal mentén kialakítás alatt van két újabb megállóhely is: a Nyugati Ipari Park megállóhely (4. ábra – 3) elsősorban az érintett iparterületre irányú dolgozói ingázásban tölthet be a későbbiekben fontos szerepet, míg a Derék utca megállóhely (4. ábra – 4) a közelben élő lakosságot fogja kiszolgálni.

A közlekedés harmadik jelentős ága a légi közlekedés. Debrecen közel 100 éve rendelkezik repülőtérrel, amely 1990 után a helyi önkormányzat tulajdonába került. A város erőfeszítéseinek köszönhetően a 2010-es évek elején a

WizzAir légitársaság jóvoltából elindultak a rendszeres légi járatok, amelyek – kiegészítve a charter-járatokkal – az utasszám gyors növekedését eredményezték. A fejlődés következő lépcsőfokát jelentette 2016 áprilisában a Lufthansa müncheni járatának elindulása, és ez az összeköttetés, valamint magának a légikikötőnek a megléte, fontos szerepet játszott abban, hogy a BMW végül Debrecen-t választotta. Ezt legszemléletesebben a beruházásért hosszú ideig szintén versenyben lévő Miskolc Polgármesteri hivatalának közleménye igazolja (Internet5):

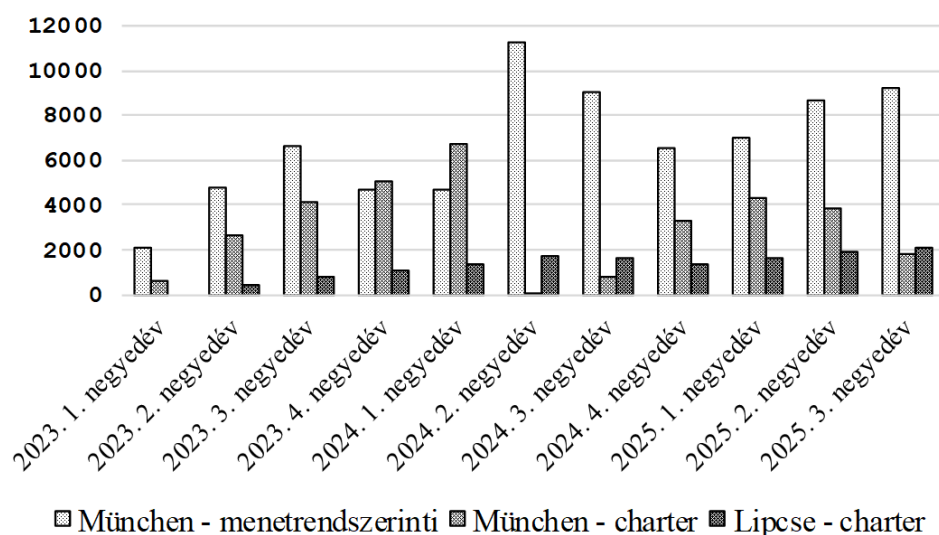
” *Miskolc hosszú tárgyalássorozat után, több potenciális város közül végül Debrecennel maradt versenyben a BMW hazai gyártelepítési helyszíne kapcsán. A tárgyalások alatt örömmel tapasztaltuk, hogy a magas nemzetközi elvárásoknak, amelyek egy ilyen multiberuházáshoz szükségesek, Miskolc mindenben megfelelt*

– írják. Egyet kivéve, teszik hozzá:

” *a nemzetközi repülőtér igényét, amit a német beruházók kiváltképp súlyponti feltételnek tartottak. Debrecen esetében ez adott volt, a BMW így a nemzetközi repülőtérrel rendelkező várost választotta.*

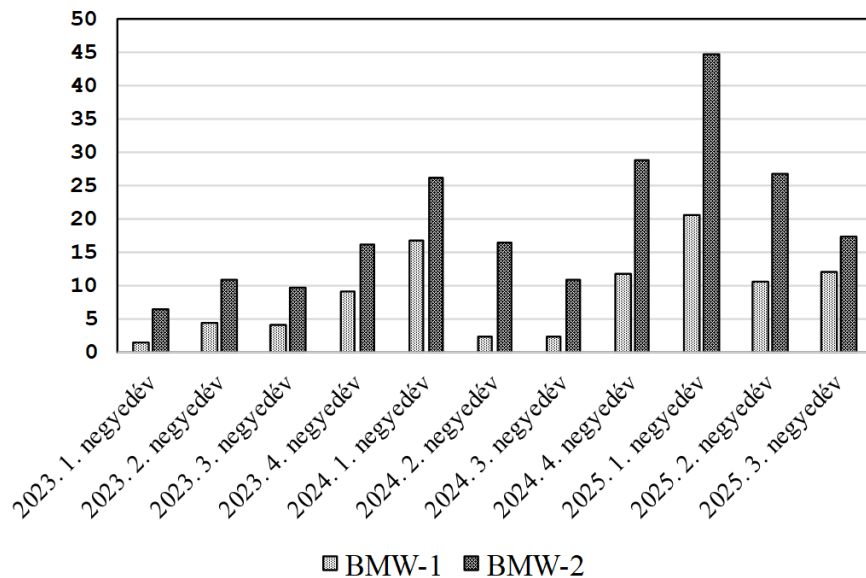
A COVID-járvány következtében nagymértékben visszaesett a debreceni repülőtér forgalma, és a müncheni járat is csak 2022 második negyedévében indult újra. A gyárépítés előrehaladtával ugyanakkor a BMW egyre fontosabb szerepet kezdett betölteni a légikikötő életében. Egyrészt egyre nagyobb közlekedési igényt fogalmazott meg a Lufthansa irányába, amelynek következtében a légitársaság növelte a járatok heti gyakoriságát (jelenleg már heti öt alkalommal közlekedik), illetve nagyobb gépeket állított be. Másrészt a Lipcse–Debrecen, illetve a München–Debrecen viszonylatokban két légitársaságot (EnterAir és a AvantiAir) is megbízott charter-járatok üzemeltetésével. A csúcsidőszakban az érintett járatok hétfőn reggel a felvett és betanításra váró dolgozókat szállították a két német városba, ahonnan német mérnökök érkeztek Debrecenbe, míg pénteken fordított volt a helyzet.

A fenti járatok következtében nagymértékben megnőtt a két város irányába a légikikötő forgalma: 2023 harmadik negyedévéől az összesített utasszám minden negyedévben meghaladta a 10.000 főt (a maximumot 2025 második negyedévében érte el 14.483 utassal (8. ábra). A kimondottan a BMW igényeit kiszolgáló charter-járatok utasszáma igen nagy ingadozásokat mutatott, ugyanakkor több olyan időszak is volt, amikor a teljes (charter + menetrendi) forgalom több mint 50%-át adta, vagy legalábbis megközelítette ezt az értéket.



8. ábra a Debreceni Nemzetközi Repülőtér BMW beruházáshoz kapcsolódó légiforgalmának alakulása 2023. első negyedév és 2025. második negyedév között (szállított utasok száma – fő), Forrás: Internet6

Az abszolút számok mellett legalább ilyen fontos annak elemzése, milyen szerepet töltenek be az érintett járatok a légikikötő forgalmában. A COVID-járvány okozta visszaesés, majd a debreceni WizzAir bázis 2024. októberi felszámolása után különösen megnőtt a két desztináció jelentősége. Az adatok szerint (9. ábra) az érintett charter- és menetrendszerinti járatok utasforgalmának aránya szinte minden időszakban meghaladta a repülőtér forgalmának 10%-át, sőt egyes időszakokban 25%-nál is nagyobb volt (a maximumot 2025 első negyedévé jelentette 44,7%-kal).



9. ábra A BMW beruházáshoz köthető utasszám részesedése a Debrecen Nemzetközi repülőtér utasforgalmából 2023. első negyedév és 2025. második negyedév között (%)

BMW – 1: charterjáratok, BMW – 2: charter és menetrendszerinti járatok

Forrás: Internet6

Összefoglalás

A tanulmány legfontosabb megállapításait az alábbiakban lehet összefoglalni. A BMW-beruházás által megkövetelt igények kielégítése érdekében 2018 és 2019 folyamán több alkalommal is módosították a város nyugati részére vonatkozó településszerkezeti terveket, majd ezekre támaszkodva az elmúlt években igen jelentős vasúti és közúti közlekedési infrastrukturális fejlesztéseket indítottak el Debrecenben, amelyek döntő részét 2025 végéig be is fejezték. Az érintett fejlesztések következményeit vizsgálva megállapítható, hogy egyrészt javították a meglévő kapcsolatokat (pl. a Debrecen–Balmazújváros vasútvonal modernizálása), másrészt új forgalmi irányokat is kialakítottak (pl. a DKV 70-es vonalcsoportja). Debrecen közlekedése szempontjából kiemelkedő fontosságú, hogy ezen új kapcsolatok részben már be is épültek a megyeszékhely életébe (a 70-es vonalcsoport városon belüli használata), és csak bízni lehet abban, hogy a vonat-közlekedés esetében is hasonló folyamat lesz megfigyelhető (pl. a Kismacs vasúti megálló intenzív használata, illetve a kialakítás alatt álló két másik megállóhely beillesztése a város közösségi közlekedési rendszerébe).

A témakör későbbi kutatásai több területre is kiterjedhetnek. Egyrészt fontos lenne megvizsgálni a 2025 decemberében létrejött „tarifaközösség” közleke-

désföldrajzi, másrészt a 2026 februárjában beindult második műszak eredményeként bekövetkezett változásokat. Harmadrészt lényeges következtetéseket lehetne levonni a különböző közlekedési módok az alapján történő összehasonlításából, milyen menetrenddel, járatsűrűséggel, menetidővel, illetve átszállási kapcsolatokkal biztosítják az Északnyugati Gazdasági Övezet elérését.

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.

Irodalom

- Alotaibi, S., Quddus, M., Morton, C., Imprialou, M. (2022): Transport investment, railway accessibility and their dynamic impacts on regional economic growth. *Research in Transportation Business & Management*, 43, 100702. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2021.100702>
- Erdősi F. (2002): Gondolatok a közlekedés szerepéről a régiók/városok versenyképességének alakulásában. *Tér és Társadalom*, 16(1), 135-159.
- Freiria S., Sousa N. (2024): The impact of accessibility changes on local development: A spatial approach. *Journal of Transport Geography*, 120, 103975., <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.103975>
- Jangra R., Kaushik S.P., Singh E., Kumar P., Jangra P. (2023): The role of transportation in developing the tourism sector at high altitude destination, Kinnaur. *Environment, development and sustainability*. 15., 1-27. doi: 10.1007/s10668-023-03099-y.
- Kadryaliev A., Supaeva G., Bakas B., Dzholdosheva T., Dzholdoshev N., Balova S., Tyurina Y., Krinichansky, K. (2022): Investments in transport infrastructure as a factor of stimulation of economic development. *Transportation Research Procedia*, 63, 1359-1369., <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.06.146>
- Kozma G. (2005): *Terület- és településmarketing*. Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen,
- Magyar Közút (2019): *Az országos közutak 2018. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma*. Budapest
- Magyar Közút (2020): *Az országos közutak 2019. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma*. Budapest
- Magyar Közút (2021): *Az országos közutak 2020. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma*. Budapest
- Magyar Közút (2022): *Az országos közutak 2021. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma*. Budapest
- Magyar Közút (2023): *Az országos közutak 2022. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma*. Budapest

- Magyar Közút (2024): *Az országos közutak 2023. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma*. Budapest
- Magyar Közút (2025): *Az országos közutak 2024. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma*. Budapest
- Prus P., Sikora M. (2021): The impact of transport infrastructure on the sustainable development of the region—Case study. *Agriculture*, 11(4),279.
<https://doi.org/10.3390/agriculture11040279>
- Tóth G. (2014): *Az elérhetőség és alkalmazása a regionális vizsgálatokban*. Műhelytanulmányok 1. Központi Statisztikai Hivatal. Budapest.
- Zhang Y., Cheng L. (2023): The role of transport infrastructure in economic growth: Empirical evidence in the UK. *Transport Policy*, 133, 223-233.,
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.01.017>

Internetes források:

- Internet1: <https://hajdupress.hu/cikk/uj-autobuszvonal-debrecenben-20e> (letöltve: 2025.10.10.)
- Internet2: <https://www.bmwgroup.jobs/hu/hu/about-us/our-benefits/transportation.html> (letöltve: 2025.07.01)
- Internet3: <https://www.mavcsoport.hu/mav-szemelyszallitas/belfoldi-utazas/2019-2020-evi-belfoldi-kozforgalmu-menetrend> (letöltve: 2025.05.04.)
- Internet4: <https://www.mavcsoport.hu/mav-szemelyszallitas/belfoldi-utazas/2025-2026-evi-belfoldi-vasuti-menetrend> (letöltve: 2025. 12.21.)
- Internet5: https://index.hu/gazdasag/2018/07/31/miskolc_tudja_miert_nem_hozzajuk_meg_y_a_bmw/ (letöltve: 2025.07.30.)
- Internet6: <https://statinfo.ksh.hu/Statinfo/QueryServlet?ha=DJ1B01> (letöltve: 2025.12.11.)