

II. KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNET

Balogh Tamás Zoltán

BALOGH TAMÁS ZOLTÁN

EGY LEGENDÁS DEBRECENI AUTÓBUSZ-VISZONYLAT TÖRTÉNETE

Debrecen tömegközlekedésének, illetve autóbusz-közlekedésének történetében legendásként számon tartott autóbuszvonal, a 31-es viszonylat volt. Kezdetben körjáratként indult, majd a '80-as években a Doberdó utcai meghosszabbítástól lett a város legforgalmasabb autóbuszvonal. Az utasforgalma olyan nagy volt, hogy egyszerre két autóbusz járatot is indítani kellett. Évtizedeken keresztül meghatározó volt, egészen a megszűnésig. Cikkemben bemutatom a 31-es autóbusz történetét, azon belül a vonalon közlekedő autóbusz típusokat, illetve társviszonylatait, köztük a gyorsjáratként közlekedő piros 31-es és a 2000-es években bevezetett viszonylatot, a 32-es autóbust is, amely kiegészítette a 31-es autóbusz utas- és járatforgalmát. Ezen kívül megismerkedünk a 31 és 32-es autóbusz utódjával, az immár 5 éves 2-es villamossal is, legfőképpen pedig a tervezésével és kialakulásának történetével.

1. A 31-es autóbusz születése: körjárat a Bólyai utcán

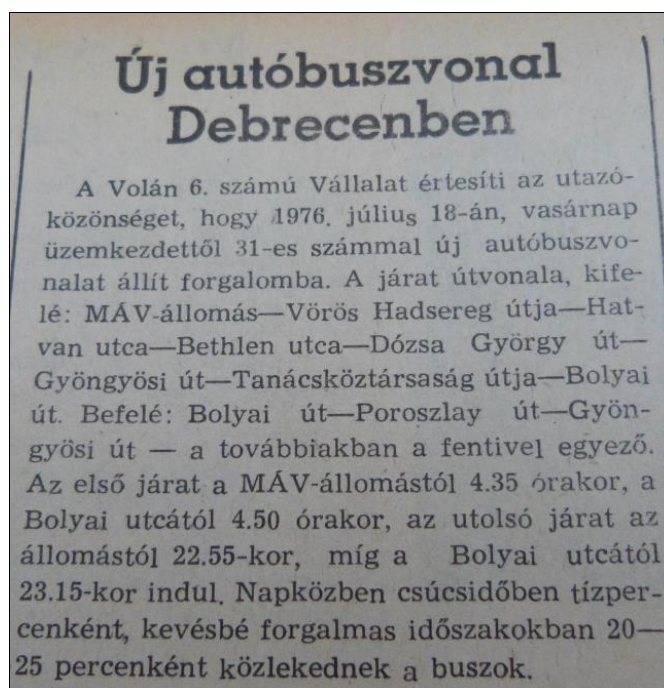


1. kép A 31-es autóbusz első táblája egy panorámás IKARUS hátsó oldalán ¹

¹ MÉLIUSZ JUHÁSZ PÉTER MEGYEI KÖNYVTÁR - HELYTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNY ÉS FOTÓTÁR

Szakedolgozatomhoz, a Méliusz Juhász Péter Megyei Könyvtár Helytörténeti Gyűjteményében végzett – tömegközlekedéssel, autóbusszokkal kapcsolatos –, hosszas kutatómunkám révén találtam meg a legendás 31-es autóbusz elindulásának pontos dátumát, amelyet eddig csak találgattak, hogy mikor is kezdte meg szolgáltatását a városban ez a híres szárnyvonal.²

A Hajdú-Bihari Napló egyik pénteki számából értesülhetünk a következőkről: Az új autóbusz-vonal 1976. július 18-án indult el 31-es jelzéssel a következő útvonalon: Oda felé: MÁV Állomás - Vörös Hadsereg útja - Hatvan utca - Bethlen utca - Dózsa György út - Gyöngyösi út - Tanácsköztársaság útja - Bolyai út. Visszafelé: a Bolyai úttól indulva Poroszlai út - Gyöngyösi út - Dózsa György út - Bethlen utca - Hatvan utca - Vörös Hadsereg útja - MÁV Állomás. Kezdetben a 31-es autóbusz még körjáratként közlekedett, amely az Egyetem teret érintve fordult visszafelé a Bolyai utcán keresztül, és még messze volt a „város legforgalmasabb autóbuszvonala” titulustól, de már akkor is közlekedtek csuklós autóbusszok ezen a vonalon. A menetrend először az 1976. szeptember 1-én kiadott menetrendkönyvben jelent meg.



2. kép A 31-es busz beharangozása³

² Megjegyzés: Ács Attila cikkében 1975-öt szerepel, lásd még: http://iho.hu/hir/31-32-2-140302?fbclid=IwAR0yOWOagO3A3EeReH66eAMN-SfKo9rDsyr1WE7TBcyZToz_vEsGYWd6dn0 Az oldal utolsó megtekintése: 2019. X. 21., a wikipédián pedig 1975. szeptember 1-ét jelölik meg a 31-es járat indulásaként. A kutatás során mindkét feltevést cáfolatuk.

³ HAJDÚ-BIHARI NAPLÓ 1976. VII. 16.



1. térkép A 31-es autóbussz útvonala ⁴

⁴ HAJDÚ-BIHARI NAPLÓ 1979. II. 18: 14. Megjegyzés: A szerző saját szerkesztése

A járaton az IKARUS panorámás autóbuszai vitték az utasokat, kezdetben csuklós IKARUS 280-asok közlekedtek, de akadtak a viszonylaton, szülő IKARUS 260-asok is.



Fotó : Dr.Lovász György



Fotó : Dr.Lovász György

3-4. kép Az IKARUS 280-as autóbusz 1978. januárjában a 31-es járaton, valamint az IKARUS 260-as autóbusz GC-77-63-as rendszámmal 1977-ben ⁵

⁵ LOVÁSZ GYÖRGY 1977-1978. Lásd bővebben: A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

2. A vonal meghosszabbítása a Doberdó utcáig

Debrecenben az 1980-as évek elején épültek fel az újkerti lakótelep panelházai. Az itt élő lakosoknak, a városnak és a Volánnak közös érdeke volt tehát egy új autóbuszvonall kialakítása. Hosszas tervezések után döntöttek úgy, hogy a 31-es körjáratú autóbusz útvonalát fogják megváltoztatni.



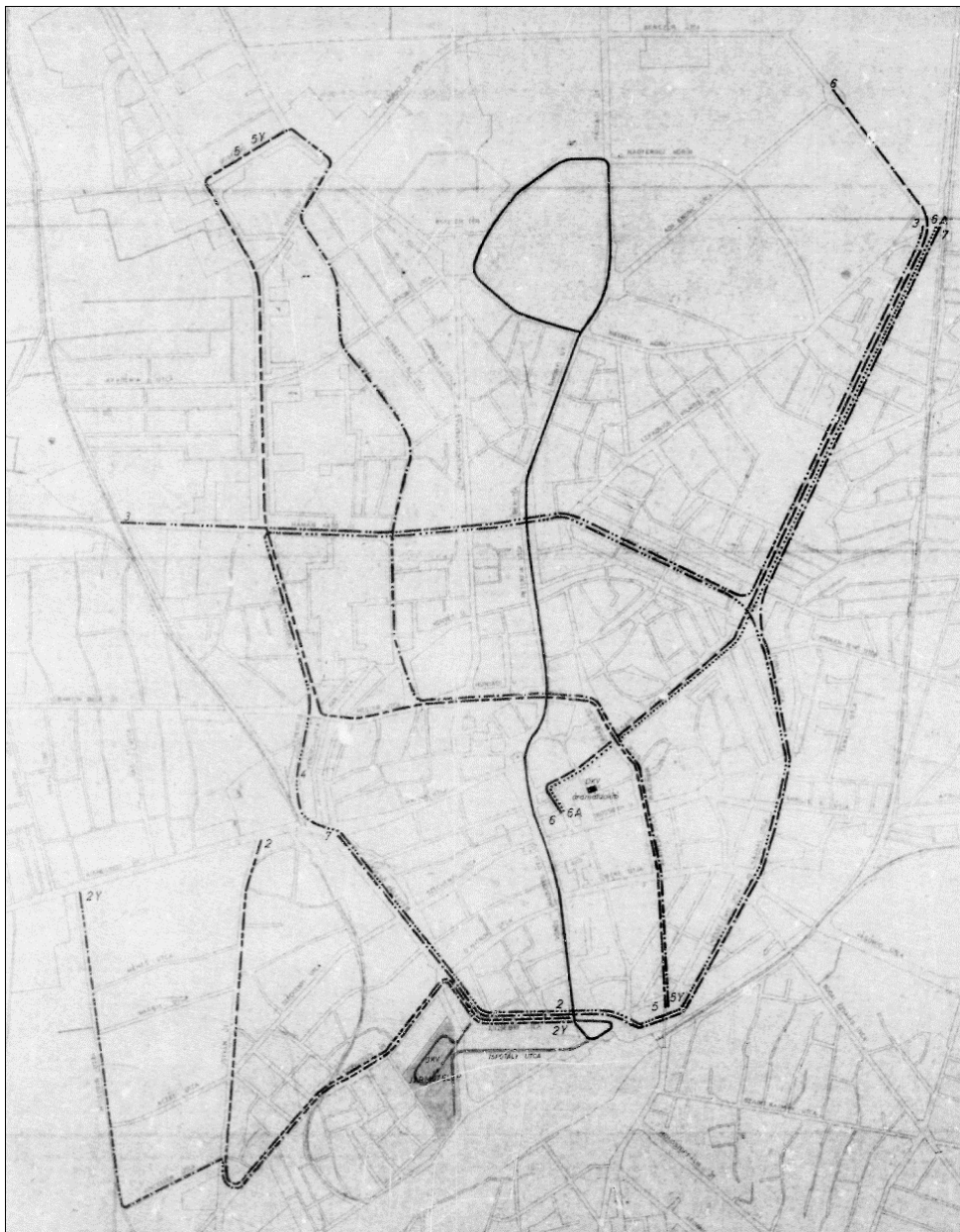
3. kép Az 1-es villamos – FVV csuklós „Bengáli” –, és a 31-es autóbusz – IKARUS 280, rendszáma: GF-08-25, amely később BV-78-19, majd BPY-158-as forgalmi rendszámot kapott – együttállása 1980-ban ⁶

Még mielőtt a 31-es autóbusz útvonal változására rátérnék, meg kell említenem, hogy egy napjainkban megtalált, elfeledett mikrofilmen egy trolibusz-terv bukkant elő a Polgármesteri Hivatal Építészeti Archívumában. A FŐMTERV ⁷ 1983 januárjában papírra vetette a

⁶ NAGY ENDRE 1980. A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/>, illetve <http://iho.hu/hir/31-32-2-140302> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

⁷ Megjegyzés: Fővárosi Mélyépítész Tervező Vállalat

„*Debreceni Tervezett Trolibuszvonalak*” című tanulmánytérképet, amelyet a budapesti Műszaki Egyetem 1978-as tanulmányterve alapján készítettek el. A szóban forgó térképen szerepelnek azok a trolibusz-vonalak és ütemterveik, amelyeknek egy része napjainkban is közlekedik, más részük viszont nem, vagy csak részben valósult meg – erre példa a Vígkedvű Mihály utcai parkoló, amely hajdanán trolibusz- és autóbusz-forduló lett volna.



2. térkép A tervezett debreceni trolibuszvonalak térképe ⁸

⁸ DMJV. PH. FŐÉPÍTÉSZI IRODA ÉPÍTÉSZETI ARCHÍVUM – MIKROFILMTÁR

Ezen a térképen található továbbá egy olyan trolibuszvonala is, amely a megváltoztatott 31-es autóbusszvonala és a mai 2-es villamos útján haladt volna. Ez a tervezett 5Y-os trolibusz volt, amely a Vígkedvű Mihály utcából indulva a Sumen utca - Klaipeda utca - Rákóczi utca - Hunyadi János utca - Csemete utca - Dózsa György út - Végh Dezső utca - Thomas Man utca - Mikszáth Kálmán utca - Békessy Béla utca - Kartács utca mentén haladt volna, egészen a Doberdó utcai végállomásig. Az 5-ös pedig a Mester utcán és a Böszörményi úton érte volna el a Doberdó utcát. Ez a terv az 1981-es Általános Rendezési Tervben is szerepelt, a trolibuszvonala viszont nem épült meg sem 1985-ben, sem 1988-ban. Hamarosan megváltoztak a körülmények és a Hajdú-Bihari Napló 1986. augusztus 8-án megjelent újságcikkben Nagy Géza, a DKV. vezérigazgatója (1983-1997) elmondta, hogy a 31-es autóbusszt inkább villamosra cserélnék, mint trolibuszra. Ennek ellenére továbbra is készültek trolibusztervek a szóban forgó nyomvonalra.

Az 1996-os „*Debrecen város közlekedési koncepciója*” című, a Közlekedéstudományi Intézet által elkészített tanulmányban a 8-as számú trolibusz-vonalat tervezték meg, amely a Galamb utca - Vágóhíd utca - Szent Anna utca - Miklós utca - Nyugati tehermentesítő út - Dózsa György út - Nádor utca - Thomas Mann utca - Mikszáth Kálmán utca - Békessy Béla utca - Kartács utca - Doberdó utca útvonalon közlekedett volna.⁹ Az újkerti trolibusz bevezetését csak 1999-ben vetették el végleg, és onnantól kezdve csak a villamos bevezetését tervezték, egészen annak megvalósulásáig.

A Napló 1983. június 21-i számában a Volán ígéretet tett az újkerti, a Vezér utcai és a Doberdó utcai lakosoknak arra, hogy meghosszabbítják az autóbusszjáratot egészen a Doberdó utcai végállomásig. Hónapokkal később, de még ebben az évben a Napló október 2-i számából azt is megtudhatjuk, hogy 1983. október 8-tól a 31-es autóbussz a Thomas Mann utcától a Mikszáth - Békessy - Kartács - Doberdó utcákon át fog közlekedni, míg a Nagyállomástól a Thomas Mann utcáig forgalmiránya változatlan marad. Az autóbusszútvonala változásáról az a pletyka járta a lakosság körében, hogy a Sestakertben lakó magas posztú pártfunkcionárius Sikula György miatt kellett változtatni, de ez is csak egy a sok urbán legenda közül.

A meghosszabbítás után a 31-es autóbussz lett a 10-es járat mellett a legforgalmasabb Debrecenben, amit legfőképpen a zsúfoltság jellemzett: dolgozók, iskolások, a vonala mentén lakók utaztak „tömegnyomorban” a csuklós IKARUS 280-asokon, ezért a zsúfoltság csökken-

⁹ SZÜCS ERNŐ ZOLTÁN 2004: 70-71.

Új végállomás

A Volán 6. számú Vállalat értesíti az utasokat, hogy október 8-án — szombaton — üzemkezdettől a 31. számú autóbuszvonal járatait a Doberdó utcáig közlekedtetni az alábbi útvonalon: a Thomas Mann utcáig változatlan, ezt követően Mikszáth—Békessy—Kartács—Doberdó utca. A járatok útvonala visszafelé azonos, így nem érinti a Bolyai, a Poroszlay és a Gyöngyösi utcákat.

Új megállóhelyek kifelé: DAB-székház (Thomas Mann u.), Mikszáth, Békessy, Kartács, Doberdó utca. Befelé:

Doberdó, Békessy utca (óvoda), Békessy, Mikszáth, Thomas Mann 45. Megszűnő megállóhelyek: Bolyai, Thomas Mann 45. (kifelé), Poroszlay és Gyöngyösi utca.

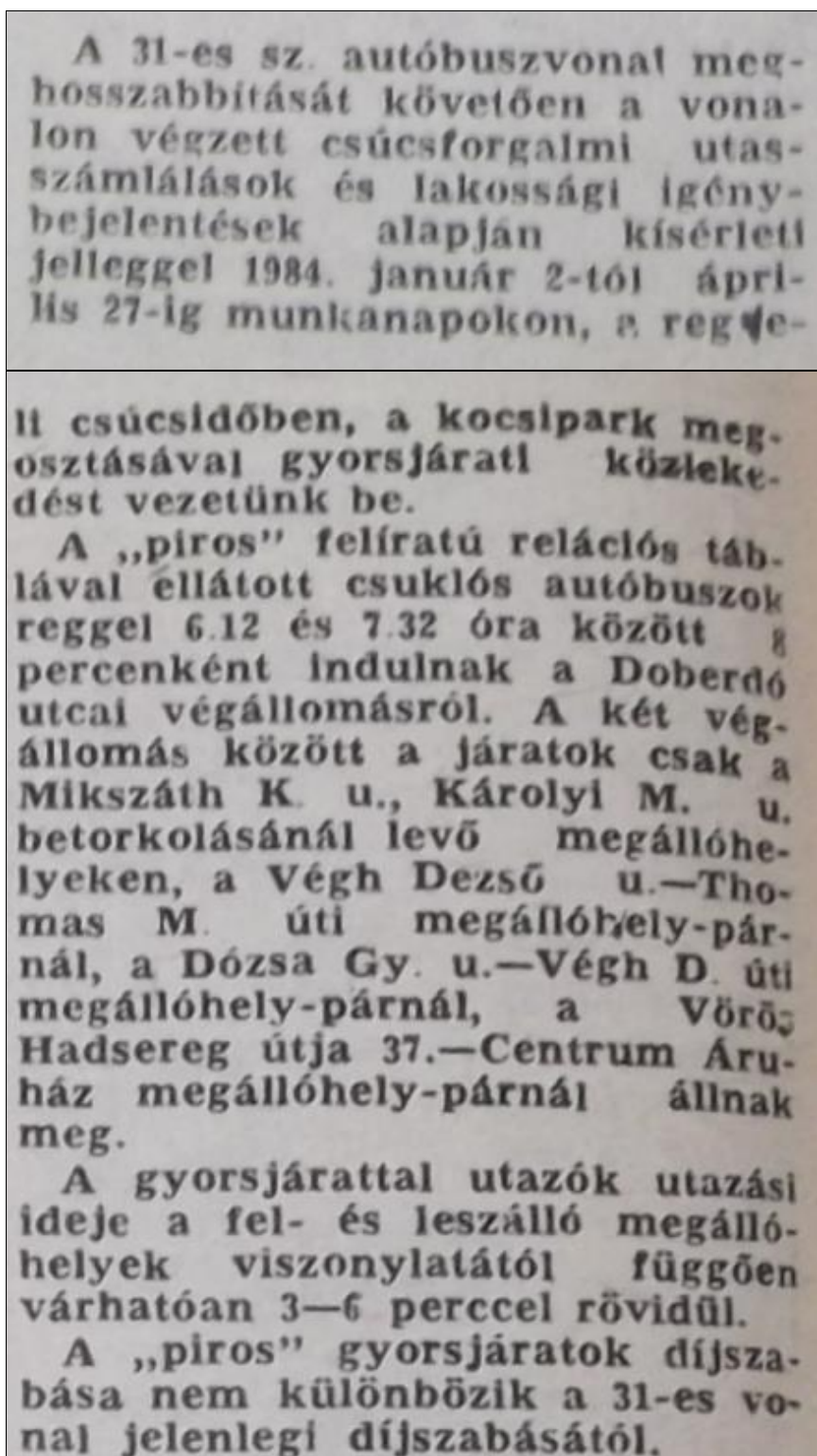
A fenti időponttól a 12, 15, 15A és M15 vonalak Thomas Mann utca 45. szám előtti megállóhelye kifelé megszűnik. A Bolyai utcán a DAB-székházzal szemben levő megállóhelyet a Dóczy utca irányába mintegy 50 méterrel áthelyezik. Az útvonal meghosszabbítása az indulási időket nem érinti.

4. kép A 31-es busz új végállomásának beharangozója ¹⁰

tésének érdekében 1984. január 2-tól, kísérleti jelleggel először csak április 27-ig, majd április 27-től folyamatosan beindították a 31-es autóbusz gyorsjáratát az úgynevezett „piros 31-es számú járatot,” ami ugyanazon az útvonalon közlekedett, csúcsidőben indultak el, először csak reggelente, majd délután is, a legforgalmasabb megállóhelyeket érintve. Sokszor megessett az autóbuszbarát fotósok nem kis öröme, hogy a járaton egyszerre 2 darab 31-es számú autóbust is láttak, illetve fotóztak le csúcsforgalom idején. A piros 31-es autóbust 1993-ban szüntették meg.

A vonal meghosszabbításkor az 1980-as években csak IKARUS 280-as autóbuszok közlekedtek, mind a sima, mind pedig a piros járatokon, 1986-1987-től pedig IKARUS 284-es autóbuszok is jártak.

¹⁰ HAJDÚ-BIHARI NAPLÓ 1983. X. 2.



5. kép Részletek a Hajdú-Bihari Napló 31-es járatra vonatkozó cikkeiből¹¹

¹¹ HAJDÚ-BIHARI NAPLÓ 1983. XII. 22.



6. kép A 31-es autóbusz csúcsforgalom idején ¹²

Később 1986-tól a Hajdú Volán ¹³ Európában elsőként a „Kék láng, zöld jövő” program keretében elkezdte kifejleszteni környezetbarát dízel-földgáz üzemű IKARUS 280-as autóbuszait, amelyeket először a debreceni közlekedésben – főleg a 31-es járatokon – indítottak újtárra, s így elsőként kerülhettek a környezetbarát közlekedés kánonjába. Az 1990-es évek közepén – legtöbb forrás szerint 1995-ben –, CNG üzeművé változtatták át. A környezetbarát autóbuszokat később 1998-1999 környékén zöld színűre festették, és „metánbusz” feliratot kaptak. Azok a buszok, amelyeket nem tettek környezetbarátokká, alulról fölfelé haladva „szürke-kék-sárga” fénnyezést kaptak. „Volánsárga” színben utoljára 2002-ben közlekedtek panorámás buszok, amelyeknél legtöbbször csak a Volán emblémát cserélték le.

¹² MÉLIUSZ JUHÁSZ PÉTER MEGYEI KÖNYVTÁR - HELYTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNY ÉS FOTÓTÁR

¹³ Megjegyzés: A Volán 6. számú vállalatot 1985. december 1-én nevezték át



Fotó: Nagy Attila



9- 7. kép Földgáz üzemű autóbuszok 1993. április 14-én, illetve a Doberdó utcai állomás 1993. július 28-án¹⁴

¹⁴ NAGY ATTILA 1993. Lásd még: A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/>, illetve <http://iho.hu/hir/31-32-2-140302> A letöltés ideje: 2019. X. 22.



Fotó: Tiba András

8. kép Debrecennek két halálkanyarja volt. Egyik a Csapó utcán a másik pedig a Nagytemplom előtt. Tiba András képe önmagáért beszél, amikor a 31-es autóbusz lefordul a Hatvan utca felé. A kanyarban való megdőlés miatt sok utas félt, főleg ha földgáz üzemű buszon utaztak ¹⁵



A Volán 6.sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei fotógyűjteményéből

9. kép IKARUS 284-es autóbusz a 31-es vonalon 1987-ben ¹⁶

¹⁵ TIBA ANDRÁS (é. n.) A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

¹⁶ Lásd még: A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

3. A belváros sétálóutcává alakítása, és a 2-es villamos tervezése. Változások a 31-es autóbusz házatáján a 2000-es években

Debrecenben 1998-ban mind az országgyűlési, mind pedig az önkormányzati választásokon a Fidesz pártja futott be győztesként. A polgármesteri székbe az SZDSZ. színeiben induló Hevessy József helyett Kósa Lajos került, aki egészen a 2014-es önkormányzati választásig vezette a várost. Ezidőtájt sok változás történt a 31-es autóbusz történetében is.

A közgyűlés 1999-ben azt a döntést fogadtatta el, hogy sétáló utcává alakítja át a Piac utcát a régi Városházától egészen a Kálvin térig, így ez év nyarától minden hétfvégén lezárta az útszakaszt és rendezvényekkel tették – és teszik ma is –, kellemesebbé a Cívis Korzót.¹⁷ Az útszakaszon csak villamosok jártak, bár az átalakítás során született egy olyan terv is, amely szerint úgynevezett DUObuszok, vagyis önjáró trolibuszok is közlekedtek volna a belvárosban. Így a Doberdó utcától a Kartács - Mikszáth Kálmán - Thomas Mann - Nádor utca - Dózsa György út - Csemete - Hunyadi János utcán keresztül a Kálvin téren át, a villamossal együttesen lehetett volna utazni egészen a Nagyállomás épületéig, ezt a tervet azonban később elvetették.

A sétálóutca és Debrecen közlekedésének átalakításában a város, segítségül hívta ifjabb Kálnoki Kis Sándor tervezőt, aki az 1970-es városrendezési terve alapján felszámolta a debreceni egyvágányú villamosvonalakat. Az 1999-es városi közlekedés rendezési tervében már

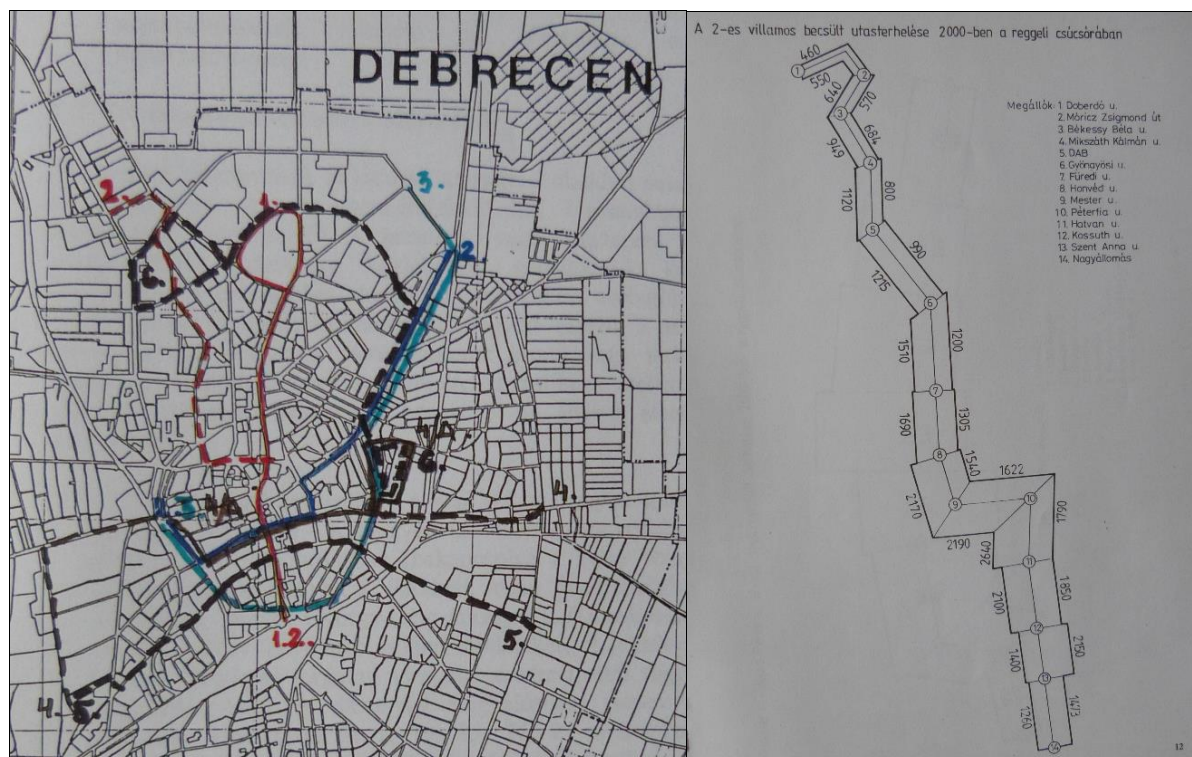


10. kép A közlekedés átszervezéséről szóló értekezések¹⁸

¹⁷ BALOGH TAMÁS ZOLTÁN 2019: 100.

¹⁸ HAJDÚ-BIHARI NAPLÓ 1999. III 18.

szerepelt az új 2-es villamosvonal. Édesapámmal, a Kálnoki Kis Sándorhoz tett látogatásom során készített interjúban, adatközlőnk elmondta, hogy statisztikák alapján tervezte meg a vonalat: felmérte melyik autóbuszvonal forgalma érte el azt a kapacitást, amelyhez már egy kétvágányú villamosvonal kapacitására lenne szükség. Így a 2-es villamos a Nagyállomástól indulva a Petőfi tér - Piac utca - Kossuth tér - Kálvin tér - Hunyadi János utca - Mester utca - Csemete utca - Dózsa György utca - Nádor utca - Thomas Mann utca - Mikszáth Kálmán utca - Békessy Béla utca - Kartács utca mentén egészen a Doberdó utcai végállomásig közlekedett volna.

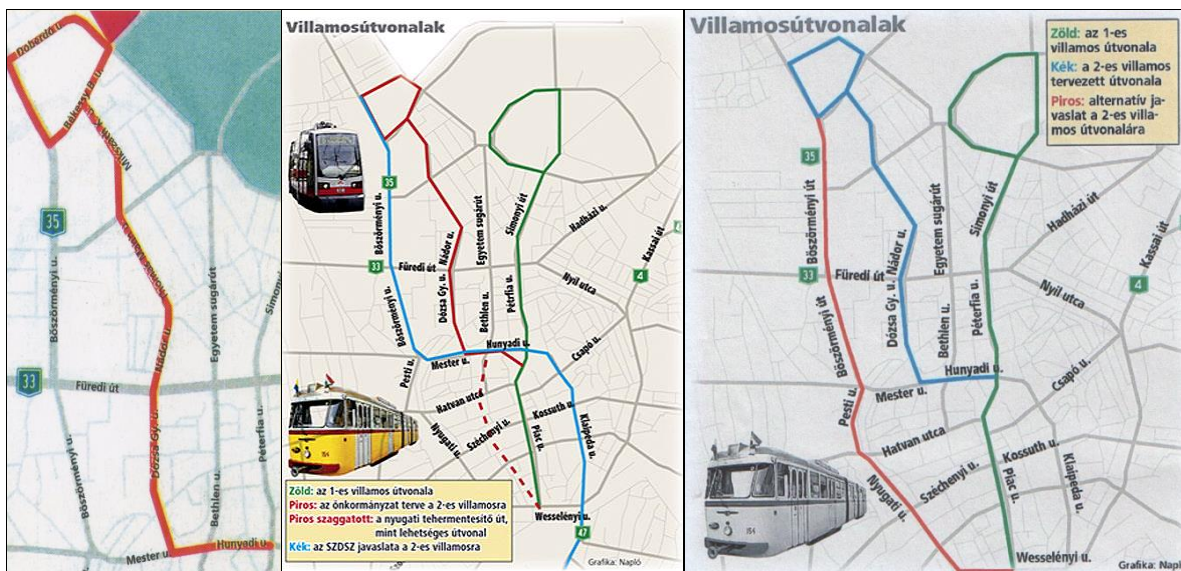


3. térkép Ifj. Kálnoki Kis Sándor: Debrecen megyei Jogú Város villamos és trolibusz hálózatának továbbfejlesztése 1999.¹⁹

Kezdetben nem terveztek olyan hurokpályát, mint ami az 1-es vonal nagyerdei szakaszán található, így a 2-es villamos esetében „csak” a Doberdó utcára helyeztek volna egy forduló-t. Később 2000-ben ezt az elképzelést módosították akképpen, hogy visszafelé a Doberdó utca - Böszörményi út - Békessy Béla utcán menjen a 2-es villamos hurokpályán, majd 2005-ben

¹⁹ KÁLNOKI KIS SÁNDOR magángyűjteménye. A szerző saját felvétele

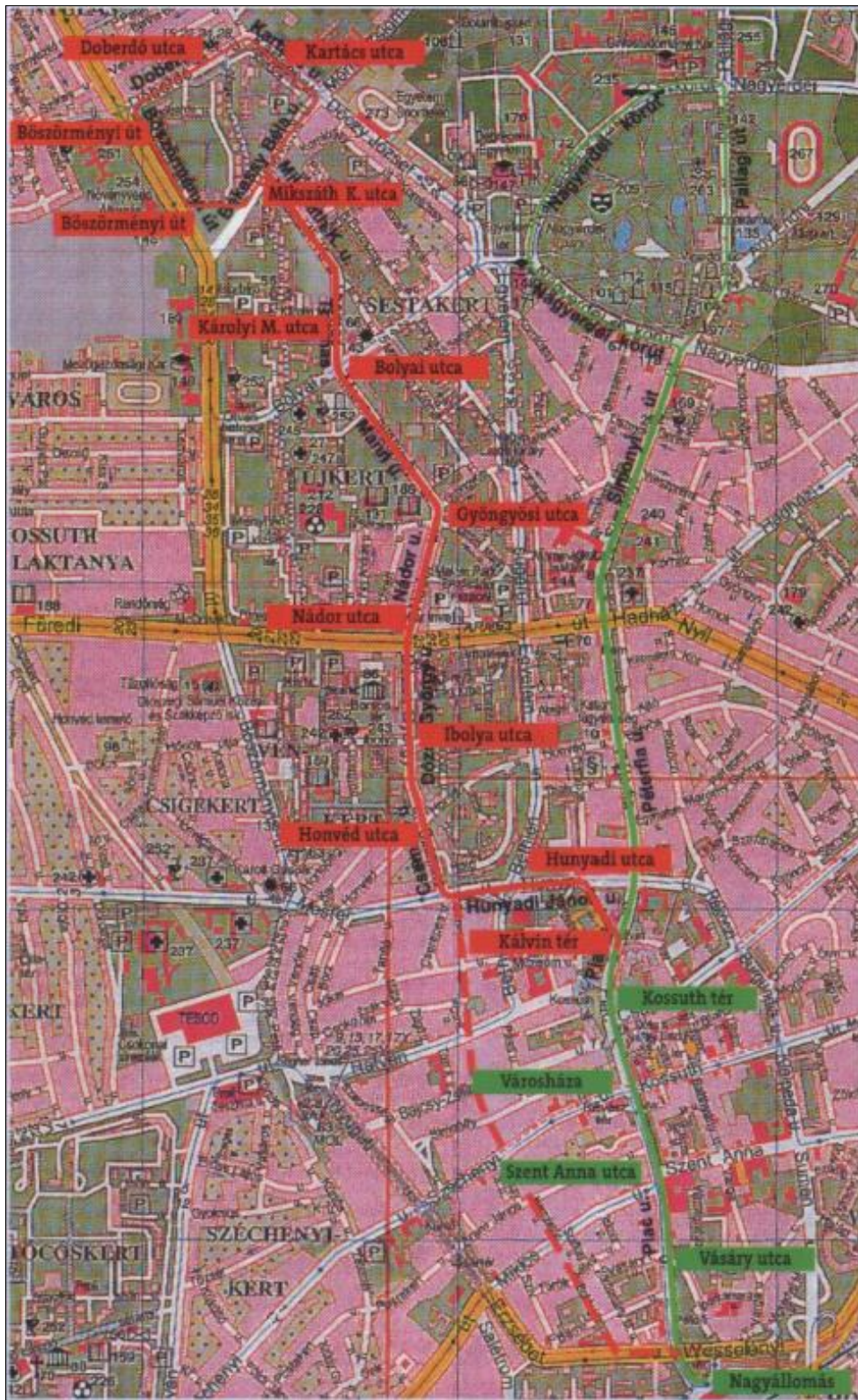
szóba került, hogy a villamos a Kálvin tér helyett a patinás Darabos utcán keresztül menjen tovább a Hunyadi János utcára, végül azonban ezt az ötletet az utca szűkossége miatt elvetették.



4. térkép A 2-es villamos tervezett útvonalterképei a Hajdú-Bihari Napló 2000-es, 2006-os és 2007-es hasábjain²⁰

A Piac utcai sétálóövezet I. ütemének építése miatt 2000. augusztus 21-től a 31-es autóbusz útvonala megváltozott, ezután a Nagyállomás - Piac utca – Kálvin tér – Hunyadi utca - Mester utca - Csemete utca - Dózsa György utca - Nádor utca - Thomas Mann utca - Mikszáth Kálmán utca - Békessy Béla utca - Kartács utca - Doberdó utca útvonalon közlekedtek. Később 2001. március 5-től a Piac utcai sétálóövezet II. ütemének építése miatt a járat útvonala ismét megváltozott. A buszok ezután a Nagyállomás - Piac utca - Kossuth utca - Burgundia utca - Rákóczi utca - Hunyadi utca - Csemete utca - Dózsa György utca - Nádor utca - Thomas Mann utca - Mikszáth Kálmán utca - Békessy Béla utca - Kartács utca - Doberdó utca útvonalon közlekedtek. Még ebben az időszakban született meg egy új járat, amely a 31-es autóbusz testvérpárja lett: a 32-es autóbuszviszonylat. Korábban 1979. február 24-től egészen 1993. szeptember 1-ig járt a 32-es számú autóbusz, de akkoriban még csak a Segner tér és a Nagycserei parkerdő között közlekedett, odáig ahol az Úttörővasút, a későbbi Zsuzsi Erdei Vasút Erdészlak nevű megállóhelye található.

²⁰ HAJDÚ-BIHARI NAPLÓ 2000., 2006., 2007. A szerző magánygyűjteményéből

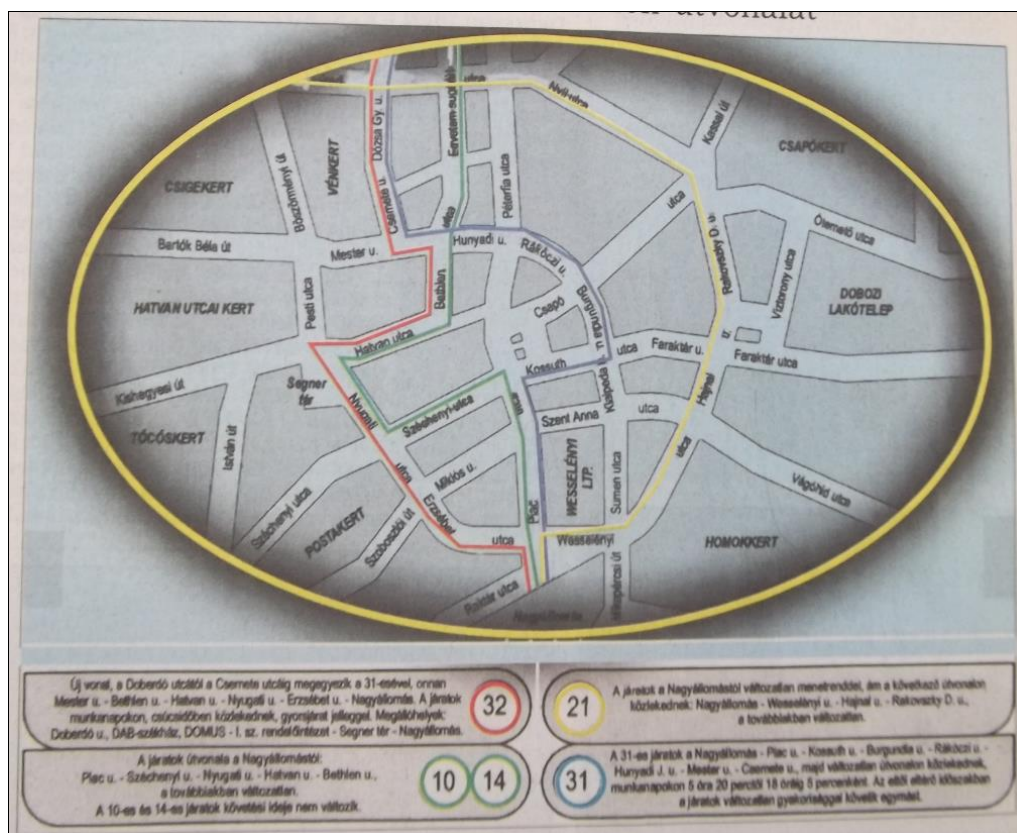


5. térkép A 2-es villamos terve egy 2006-os brosúrán ²¹

²¹ A szerző magányüjteményéből

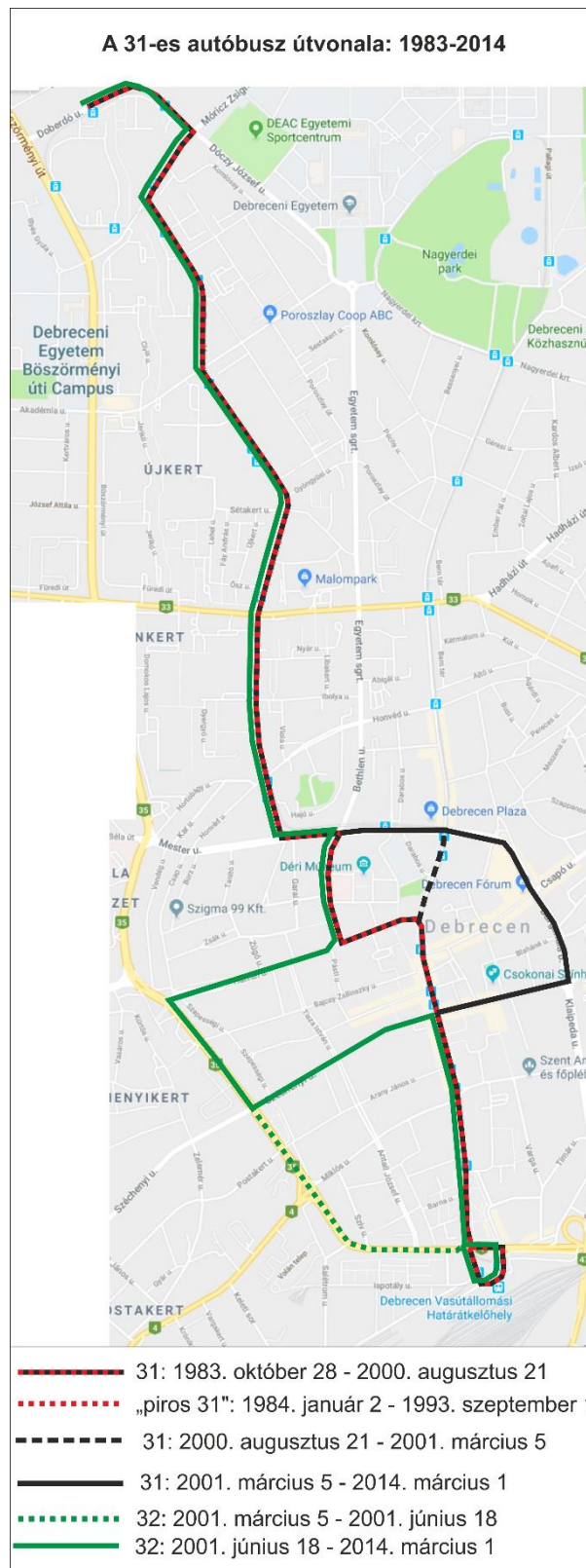
A Piac utcai sétálóövezet II. ütemének építése miatt 2001. március 5-től több járat útvonala is megváltozott. Ekkor vezették be a piros 32-es buszt, ami akkor még gyorsjáratként közlekedett és a 31-es járat zsúfoltságát csökkentette a Nagyállomás - Erzsébet utca - Nyugati utca - Hatvan utca - Bethlen utca - Mester utca - Csemete utca - Dózsa György utca - Nádor utca - Thomas Mann utca - Mikszáth Kálmán utca - Békessy Béla utca - Kartács utca - Doberdó utca útvonalon.

A busznak a következő megállóhelyei voltak: Nagyállomás - Segner tér - SZTK rendelő - DOMUS Áruház - DAB székház - Doberdó utca. Még ez év június 18-tól a belvárosi építkezések miatt a zsúfolt 31-es kiegészítő járatként a Nagyállomás - Piac utca - Széchenyi utca - Nyugati utca - Hatvan utca - Bethlen utca - Mester utca - Csemete utca - Dózsa György utca - Nádor utca - Thomas Mann utca - Mikszáth Kálmán utca - Békessy Béla utca - Kartács utca - Doberdó utca útvonalon közlekedett, de ekkor már normál járatként. Így alakultak át és így is maradtak egy évtizeden keresztül a 31-es és 32-es autóbusszvonalak.



6. térkép A 31-es és 32-es autóbusszvonala terve²²

²² HAJDÚ-BIHARI NAPLÓ 2001. III. 1.



7. térkép A 31-es és 32-es autóbusz térképe ²³

²³ GOOGLE MAPS 2019. Megjegyzés: Az ábrákat a szerző rajzolta



11. kép IKARUS 280-as autóbuszok a 2000-es években ²⁴

Az 1990-es évek elejétől egészen a szolgáltató váltásig új, fiatalabb típusok jelentek meg a Hajdú Volán járműparkjában. Ilyen volt például, a MAN SG 220-as típusú csuklós autóbusz, a CNG gázüzemű MAN NG232-es – legtöbbször a 10-es járaton utazhattunk rajta –, a magyar Rába Premier 291-es csuklós autóbusz, a MAN SG 263-as busz, a Neoplan N4021

²⁴ ISTVÁNFI PÉTER 2000., TIBA ANDRÁS 2000. A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> A letöltések ideje: 2019. X. 22.



12. kép IKARUS 280-as és 284-es buszok ²⁵

CNG autóbusz, a félig magyar gyártású ARC V187-es és a Volán utolsó szerzeménye, a Solaris Urbino 18-as típusú autóbusz. A járaton sokszor alkalmazott tesztbuszokat is a Hajdú Volán, a 32-es vonalra viszont a csuklós buszok helyett szóló járatokat is beindítottak így nem

²⁵ HAJTÓ BÁLINT (é. n.) <http://hbweb.hu/fg/fg03181/index.htm> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

véletlen, hogy a piros 32-esen MAN SL 222-es típusú busz közlekedett, de megfordultak más szülő autóbuszok is, mint például az IKARUS 260-as.



13. kép Rába Premier 291-es busz ²⁶



14. kép MAN SG 263-as autóbusz ²⁷

²⁶ HAJTÓ BÁLINT (é. n.) <http://hbweb.hu/fg/fg03181/index.htm> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

²⁷ HAJTÓ BÁLINT (é. n.) <http://hbweb.hu/fg/fg03181/index.htm> A letöltés ideje: 2019. X. 22.



15. kép Neoplan N4021-es busz ²⁸



16. kép ARC V187-es autóbusz ²⁹

²⁸ HAJTÓ BÁLINT (é. n.) <http://hbweb.hu/fg/fg03181/index.htm> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

²⁹ HAJTÓ BÁLINT (é. n.) <http://hbweb.hu/fg/fg03181/index.htm> A letöltés ideje: 2019. X. 22.



17. kép Solaris Urbino 18-as busz ³⁰



18. kép Szóló autóbuszok a 32-es vonalon. Tiba András fotóján a piros 32-es vonalán a MAN SL 222-es típus, míg Nagy Attila fotóján egy IKARUS 260-as autóbusz látható ³¹

³⁰ HAJTÓ BÁLINT (é. n.) <http://hbweb.hu/fg/fg03181/index.htm> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

³¹ NAGY ATTILA (é. n.) TIBA ANDRÁS (é. n.) Lásd még: A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

A 2009-es debreceni autóbuszpályázatot a Hajdú Volán helyett a DKV és az Inter Tan-Ker Zrt. által indított „Cívisbusz konzorcium” nyerte meg, így a Hajdú Volán csuklós autóbuszai a 31-es és 32-es járatokon – amelyek vonala egyébként 2001 óta nem változott –, 2009. június 30-án álltak üzembe utoljára. A 31-es busz ekkortájt a Doberdó utca - Kartács utca - Békessy Béla utca - Mikszáth Kálmán utca - Thomas Mann utca - Nádor utca - Dózsa György utca - Csemete utca - Mester utca - Hunyadi János utca - Rákóczi utca - Burgundia utca - Kossuth utca - Piac utca - Nagyállomás érintésével közlekedett. A 32-es járat pedig a Doberdó utca - Kartács utca - Békessy Béla utca - Mikszáth Kálmán utca - Thomas Mann utca - Nádor utca - Dózsa György utca - Csemete utca - Mester utca - Bethlen utca - Hatvan utca - Nyugati utca - Széchenyi utca - Piac utca – Nagyállomás vonalán járt.

4. Szolgáltatóváltástól a megszűntetésig: A 2-es villamos megvalósulása és a 31-32-es autóbuszok megszűnése



19. kép A Cívisbusz konzorcium első autója ³²

³² deol.hu A letöltés ideje 2009 július 1. Megjegyzés: Az oldal 2010-ben megszűnt.

A DKV számára 2009. július 1-je történelmi pillanat volt: a debreceni autóbusz vonalak 99%-át a Debreceni Közlekedési Vállalat vette át Cívisbuszaival – a Cora, később Auchan járatokat ugyanis csak 2014. január 1-vel vette át a cég. Az átadásnak fontos szereplője volt a 31-es autóbusz: mivel első járatuk – az LMG-124-es rendszámú VOLVO B9LA ALFA CÍVIS 18-as típusú busz –, kijelzőjére a „31 NAGYÁLLOMÁS” volt kiírva, tehát a szolgáltatóváltás utáni elsőnek elinduló jármű a legforgalmasabb vonalon futott először.³³ A szolgáltatóváltástól egészen megszűnésükig a VOLVO B9LA ALFA CÍVIS 18-as autóbuszokkal jártak a 31-es és 32-es autóbusz-viszonylatok amelyek útvonala nem változott, viszont építeni kezdték a 2-es villamos pályáját. A 2-es villamos építése miatt 2013. április 2-a és december 23-a³⁴ között ideiglenes útvonalon közlekedett a 31-es és 32-es autóbusz: a 31-es a Hunyadi János utca - Mester utca - Böszörményi út - Bolyai utca - Thomas Mann utca - Mikszáth Kálmán utca, a 32-es a Bethlen utca - Egyetem sugárút - Bolyai utca - Thomas Mann utca - Mikszáth Kálmán utca terelő útvonalon járt.



20. kép VOLVO B9LA ALFA CÍVIS 18³⁴

³³ BALOGH TAMÁS ZOLTÁN 2019: 113.

³⁴ <http://www.dehir.hu/debrecen/figyelem-kecden-nagyot-valtozik-debrecen-kozlekedese/2013/04/01/> és <https://www.dehir.hu/debrecen/hogy-jarnak-a-buszok-az-unnepek-alatt-debrecenben/2013/12/23/>

4. 1. A 2-es villamos terve és a tenderek

A 2-es villamos-viszonylat tervét az Európai Unióhoz való csatlakozás után vették elő. A 2006-os közvélemény-kutatáson a megkérdezett lakosság 93%-a támogatta a 2-es villamosvonal megvalósítását a 2-esvillamos.hu szerint. A haon.hu-n viszont a 2006. március 24-én megtartott villámvoxlós a „Szükség van a 2-es villamosra?” felvetett kérdésre a 309 szavazatból 82% lényegesnek tartotta, míg 18%-a elutasította a 2-es villamos megvalósítását.



21. kép „Szükség van a 2-es villamosra?” ³⁵

Ebben az évben már a tervek is elkészültek. „*Debrecen önkormányzata és a DKV Debreceni Közlekedési Zrt. konzorciuma még 2008 februárjában nyújtott be pályázatot a debreceni villamoshálózat fejlesztésére. A hazai kormányzati támogatási szerződést 2008 októberében írták alá, decemberben pedig az Európai Bizottság jóváhagyta a 2-es villamosvonal kiépítésének uniós támogatását.*” ³⁶ „...2008. szeptember 11-én írták alá a program hazai kormányzati támogatási szerződését, 2008. december 19-én pedig az Európai Bizottság – elsőként a magyar nagyprojektek közül – jóváhagyta a 2-es villamosvonal kiépítésének uniós támogatását. A projekt nettó költsége 18 milliárd forint volt, amelyből 80%-ot az Európai Unió támogatása tett ki. 2010. március 11-én bejelentették, hogy az „ATK-Debrecen Konzorcium” – tagjai: Arcadom Zrt. vezette a konzorciumot, a Keviép Kft. és a Tóth T.D. Fővállalkozói és Mérnökiroda Kft. –, építheti Debrecen új villamosvonalát nettó 7,5 milliárd forintért.” ³⁷

³⁵ HAJDÚ-BIHARI NAPLÓ 2006. III. 25.

³⁶ <http://www.dehir.hu/debrecen/tobbet-kapott-debrecen-egy-uj-villamosvonallal/2015/11/25/> Az oldal utolsó megtekintése: 2019. X. 22.

³⁷ [https://hu.wikipedia.org/wiki/2-es_villamos_\(Debrecen\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/2-es_villamos_(Debrecen)) Az oldal utolsó megtekintése: 2019. X. 22.

Az új villamosvonalra és a villamostípusokra is kiírták a versenypályázatot. A jelentkezők között ott volt az olasz AnsaldoBreda, a spanyol CAF, a cseh Skoda és sok más villamosgyár is. Legnagyobb esélye viszont az AnsaldoBreda-nak és a CAF-nak mutatkozott.



22. kép Az első látványtervek a CAF villamosáról és a később vesztés AnsaldoBreda villamostípusáról ³⁸



23. kép A CAF cég látványtervei Debrecennek ³⁹



24. kép A nyertes tender villamosának 3 látvány- és designterve, amelyekre 2012-ben a dehir.hu-n lehetett szavazni. A lakosság többsége a fénixmadaras kialakítást választotta, viszont az utóbbi években már az sem látszik egyes villamosokon ⁴⁰

³⁸ A szerző saját gyűjteményéből

³⁹ <http://www.2-esvillamos.hu/galeria-az-uj-villamosok-latvanytervei-18.html> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

⁴⁰ <http://www.dehir.hu/debrecen/milyen-legyen-debrecen-uj-villamosa-%E2%80%93-a-dehir-hu-n-eldonthetik/2012/02/16/>, illetve <https://www.dehir.hu/debrecen/eldolt-hogy-milyen-lesz-az-uj-debreceni-villamos/2012/03/01/> A letöltések ideje: 2019. X. 22.



25. kép A CAF 2012-es látványterve ⁴¹

A munkaterület ünnepélyes átadása 2010. szeptember 15-én történt meg. „Az eredeti határidő 2011. december 31. volt. A munkák azonban hamarosan leálltak. A 2012. november elején bejelentett megállapodás értelmében a villamospálya befejezésének legújabb határideje 2013. december 20. lett, a remíznek pedig az első villamoskocsi megérkezéséig, 2013. március 18-ig kellett volna elkészülnie. A város 600 millió forintot kifizetett a kivitelezőnek, hogy rendezze az alvállalkozók felé fennálló tartozását. A munkaterületen azért nem folyt a kivitelezés, mert ekkor még nem zajlott le az új villamosokra kiírt, majd többször megismételt járműtender, így az önkormányzat nem tudott pontos adatokkal szolgálni arról, hogy például mekkora remíz kell, illetve milyen ívet kell kialakítani a pálya kanyarulataiban. A sikeres járműtendert 2011. október 11-én aláírták, de utána sem indult meg az építkezés. Az Arcadom Zrt. a Hunyadi utca és Békessy Béla utca között felásta az utakat majd kijelentette, hogy csak akkor épí-

⁴¹ https://www.google.hu/imgres?imgurl=https://szon.hu/wp-content/uploads/2013/04/caf.jpg%3Fmwfmv%3D1557525867&imgrefurl=https://szon.hu/regio/debrecen/page/133/&h=400&w=600&tbnid=lu9NwpeNbreXFM&tbnh=183&tbnw=275&usq=K_vw4rEoZl3HK4QpncKAZwIHDPEIQ=&hl=hu&docid=HnU4aVsOcNMMwM&itg=1 A letöltés ideje: 2019. X. 22.

ti tovább a villamost, ha kapnak még pénzt. Ekkor több éven át csak gödrök voltak a leendő villamosvonal helyén. Az építkezés 2013 elején indult el, amikor a Keviép Kft. vette át a vezetéskét az építkezésben.”⁴²

„A villamosvonalra új villamos szerelvényeket vett a DKV. A 18 új, CAF Urbos 3 típusú villamosjárművet a 2011. július 29-én kihirdetett nyertes ajánlattevő, a spanyol CAF cég szállította, amely cég már több európai nagyvárosba – Zaragoza, Sevilla, Bilbao, Nantes, Stockholm –, is szállított és Budapestre is szállít hasonló kocsikat.”⁴³ A nyertes Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) ellenfele az AnsaldoBreda viszont pert nyert a Közbeszerzési Döntőbizottsággal szemben. Arra hivatkoznak, hogy 2010-ben az ötödik pályázatot az olasz cég nyerte meg 41 milliós ajánlatával, de azt később megsemmisítette a döntőbizottság. Az önkormányzat azzal érvelt, hogy az új hatodik tenderen a CAF olcsóbb ajánlatot tett az önkormányzatnak, mint az olaszok, mivel a spanyolok 38 millió euróért vállalták, hogy leszállítják a Debrecennek szánt 18 villamost. Végezetül a pert az önkormányzat nyerte meg.⁴⁴ A rendelés alatt a dehir.hu 2012. február 26-án szavazást hirdetett ki, amely során 3 designváltozatra szavazhattak a honlapon. A 2012. március 1-i cikk szerint a megszavazott győztes az aranyfőnixet ábrázoló terv lett. Az új villamosok 2013 és 2014 között érkeztek meg a spanyolországi Zaragozából Debrecenbe.

Darab	Típus	Állományba vétel	Pályaszám	Gyári szám	Megjegyzés
1.	CAF Urbos	2013.12.03	511		érk: 2013.05.21
2.	CAF Urbos	2013.12.12	512		érk: 2013.06.27
3.	CAF Urbos	2013.12.16	513		érk: 2013.07.15
4.	CAF Urbos	2013.12.19	514		érk: 2013.09.20
5.	CAF Urbos	2014.02.06	515		érk: 2013.12.19
6.	CAF Urbos	2014.01.29	516		érk: 2013.11.28
7.	CAF Urbos	2013.12.21	517		érk: 2013.10.03
8.	CAF Urbos	2013.12.23	518		érk: 2013.10.21
9.	CAF Urbos	2014.01.23	519		érk: 2013.11.11
10.	CAF Urbos	2014.02.11	520		érk: 2013.11.28
11.	CAF Urbos	2014.01.28	521		érk: 2014.01.10
12.	CAF Urbos	2014.02.05	522		érk: 2014.01.16
13.	CAF Urbos	2014.02.18	523		érk: 2014.01.30
14.	CAF Urbos	2014.03.03	524		érk: 2014.02.06
15.	CAF Urbos	2014.03.17	525		érk: 2014.02.24
16.	CAF Urbos	2014.03.18	526		érk: 2014.03.03
17.	CAF Urbos	2014.03.31	527		érk: 2014.03.20
18.	CAF Urbos	2014.03.31	528		érk: 2014.03.28

1. táblázat CAF Urbos 3 villamosok állománylistája⁴⁵

⁴² [https://hu.wikipedia.org/wiki/2-es_villamos_\(Debrecen\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/2-es_villamos_(Debrecen)) Az oldal utolsó megtekintése: 2019. X. 22.

⁴³ [https://hu.wikipedia.org/wiki/2-es_villamos_\(Debrecen\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/2-es_villamos_(Debrecen)) Az oldal utolsó megtekintése: 2019. X. 22.

⁴⁴ <https://www.dehir.hu/debrecen/2-es-villamos-a-debreceni-onkormanyzat-jogszeruen-jart-el/2015/05/05/> Az oldal utolsó megtekintése: 2019. X. 22.

⁴⁵ http://hbweb.hu/jarmu/dkv_cafurbos3_cim.htm A letöltés ideje: 2019. X. 22.



26. kép Életképek a villamosvonal építéséből ⁴⁶



30-31. kép Debrecen lakosainak bemutatják az 511-es villamost ⁴⁷

⁴⁶ HAJTÓ BÁLINT (é. n.) <http://hbweb.hu/fg/fg03181/index.htm> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

⁴⁷ Megjegyzés: A szerző saját felvételei

A 2-es villamos projektben a szerelvények és a nyomvonal mellett 1 transzformátort vagy más néven áramátalakítót is építettek a Károlyi Mihály utcán, illetve felújították a Salétrom utcai transzformátort is, továbbá a DKV telephelyen új remízt építettek, amely 2013. április 30-án készült el, még a CAF villamosok megérkezése előtt.



32. kép CAF villamosok az új remízben Gara Kálmán fényképe⁴⁸

4. 2. Megszületett a 2-es villamos, megszűnik a 31-es és 32-es autóbusz

Az oda-vissza mintegy 10,5 km hosszú 2-es villamosvonalat hivatalosan 2014. február 26-án 10 órakor adták át amellyel megkezdődhetett a néhány napig tartó tesztüzem. Ezidőtájt az utasok egészen március 3-ig villamos emlékjegygyel utazhattak.⁴⁹ Így tehát a CAF villamosok

⁴⁸ GARA KÁLMÁN (é. n.) http://www.2-esvillamos.hu/files/userfiles/File/SAM_6939.JPG A letöltés ideje: 2019. X. 22.

⁴⁹ [https://hu.wikipedia.org/wiki/2-es_villamos_\(Debrecen\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/2-es_villamos_(Debrecen)) Az oldal utolsó megtekintése: 2019. X. 22.

2014. február 26-tól a 2-es vonalon, 2014 júniusától pedig már az 1-es nyomvonalon is közlekedtek. Az átadóünnepség után még 2 napig, tehát február 28-ig a villamos mellett párhuzamosan közlekedtek a 31-es és 32-es járatok.



33. kép Az átadás napja ⁵⁰



34. kép Emlékjegyet osztogató diákok, és a 2-es villamos emlékjegye ⁵¹

⁵⁰ MOLNÁR PÉTER 2014. Lásd még: www.haon.hu/het-vonal-volt-szerdatol-mar-ketto-van/2490202 A letöltés ideje: 2014. II. 26. Megjegyzés: E sorok írója először 2014. február 28-án próbálhatta ki az új villamos-vonalat. A 2-es villamos elindulásának napján azonban tiszteletből a Medgyessy Ferenc Gimnáziumban a hosszú szünetben a hangosbemondón kétszer is lejátszották a Fonográf együttes „Első villamosát.”

⁵¹ Megjegyzés: A szerző saját felvételei. Az emlékjegyet tekintetében lásd még: <https://jarmupark.files.wordpress.com/2016/11/jc3a1rnc5b1park.jpg?w=640&h=472> A letöltés ideje: 2019. X. 22.



35. kép A debreceni CAF URBOS 3.⁵²



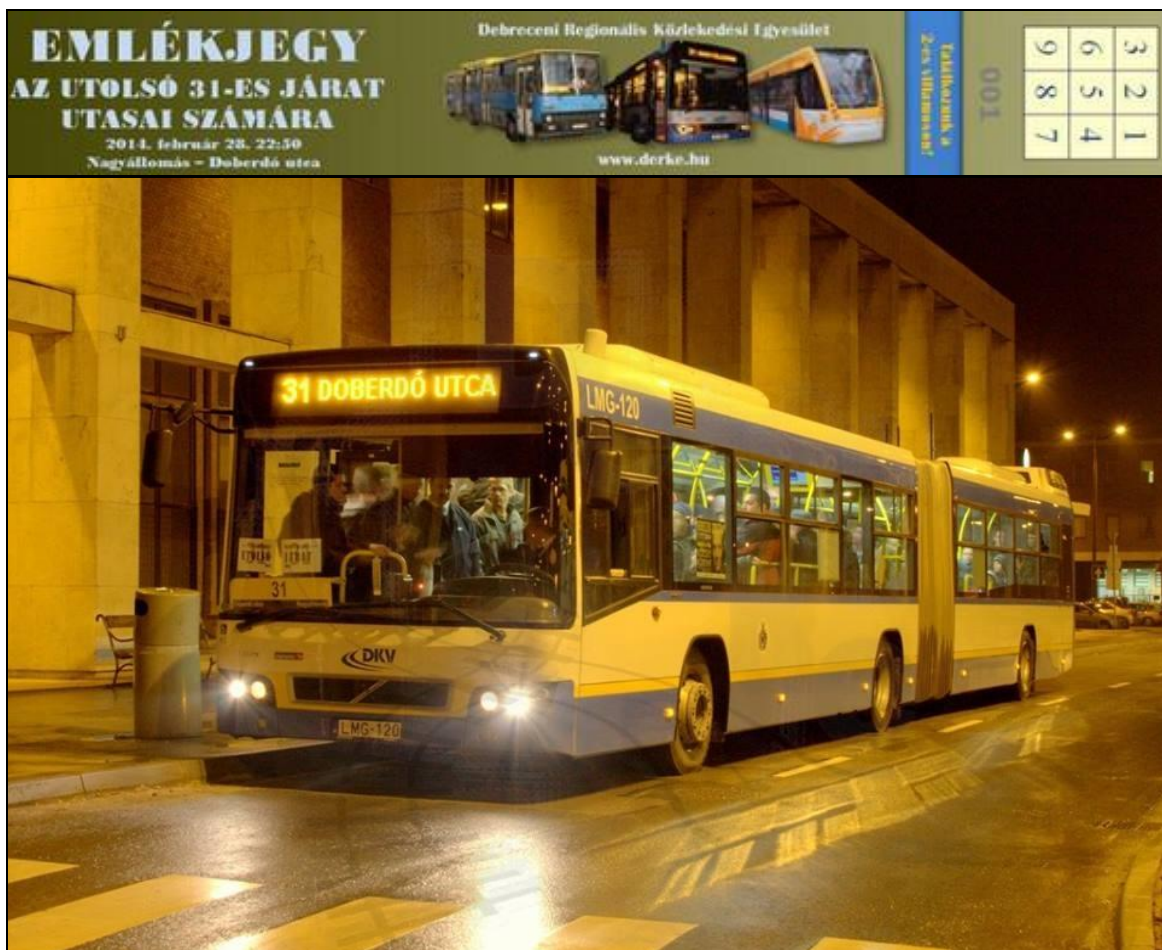
36. kép A 31 és 32-es busz a 2-es villamos indulása után 2014. február 28-án⁵³

⁵² A szerző saját felvétele

⁵³ A szerző saját felvétele

A 31-es és 32-es járatok 2014. február 28-án este koptatták utoljára Debrecen útjait, amelyek a Nagyállomásból indultak és a Doberdó utcán kapcsolták le utoljára fényjelzéseiket. Ezen az estén még a régi Hajdú Volános viszonylatjelző-táblát is viselte az LMG-120-as rendszámú 31-es.

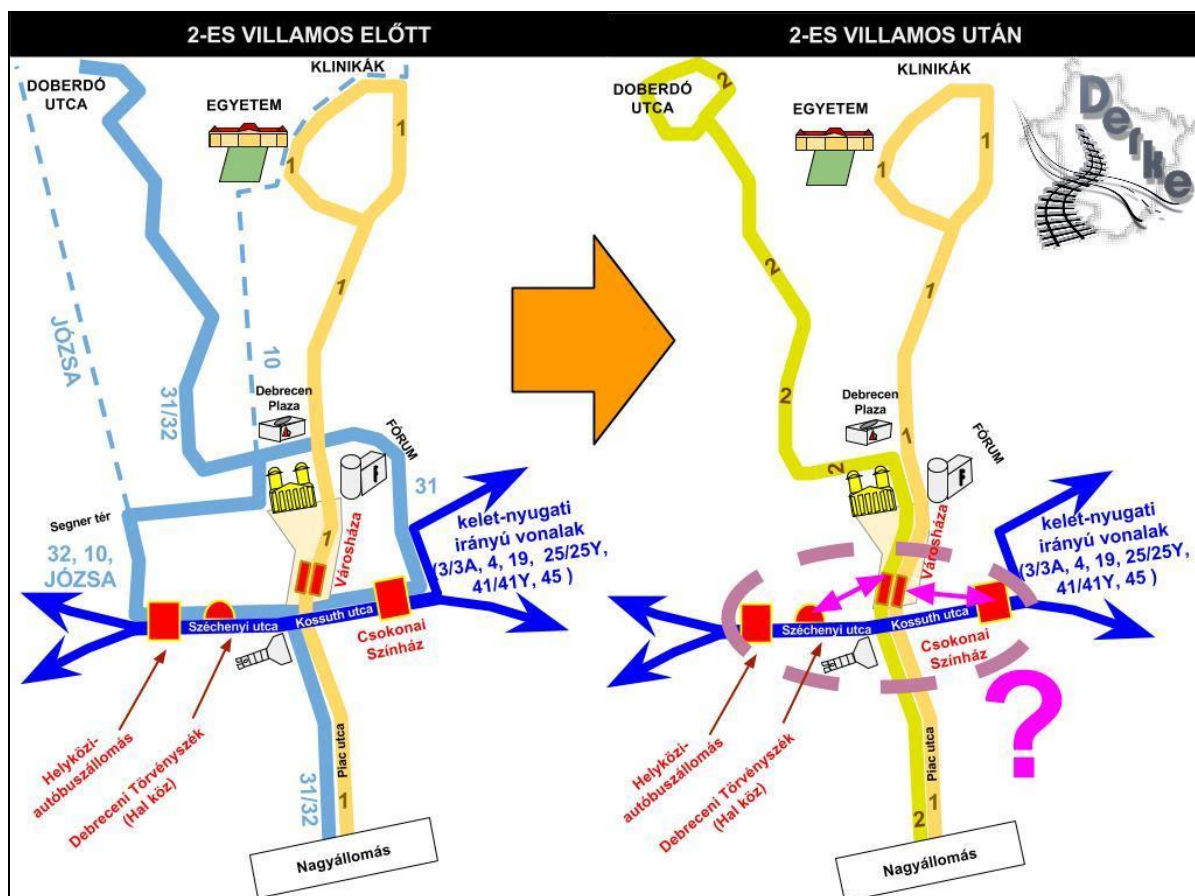
Ezzel véget is ért a híres, hirhedt 31-es autóbusz és testvér viszonylatának története. Az Inter Tan-Ker Zrt. 15 darab VOLVO B9L ALFA CÍVIS 12-es típusú szóló autóbuszt Budapestre vitetett, ugyanis 2020-ig bérbe adta azokat a BKK-nak. A bérbeadást azzal indokolta, hogy a 2-es villamos elindulása után kevesebb buszra van szükség azonban számoltak azzal, hogy a villamospótlás időszakában kapacitáshiány is felléphet. Így 2014 februárjában a kiválasztott 15 autóbusz BKK-kék színre festve közlekedett a városban.⁵⁴



37. kép Az utolsó 31-es tisztelet járat volt, az érdeklődők emlékjeggyel utazhattak⁵⁵

⁵⁴ BALOGH TAMÁS ZOLTÁN 2019: 128.

⁵⁵ <https://www.facebook.com/derkehu/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.



8. térkép A 2-es villamos előtt és után... Mi változott?⁵⁶

5. Élet a 31-es autóbusz után

A 2-es villamos napjainkra megszokott lett a debreceni tömegközlekedésben, 5 évvel ezelőtt azonban, még nem mindenkinek volt „kellemes meglepetés a megjelenése.” Már 2014. március 5-én megtörtént az első baleset: az MTA Atommagkutató Intézete előtt egy román autó ütközött a villamossal, majd március 20-án a Dienes László Gimnázium és a DAB-székház között karambolozott egy autó a villamossal.

Mivel kétszer is megálltak a villamosok szakaszszigetelés-meghibásodás miatt így 2014. március 25-én nem közlekedtek a szerelvények a 2-es vonalon. Pár nappal később 2014. március 31-én azonban már az utolsó aszfaltozási munkák is befejeződtek az új sínpár mentén. A 2-es villamos harmadik balesete kisvártatva 2014. április 1-én következett be a DAB

⁵⁶ <https://www.facebook.com/derkehu/>, illetve <http://www.regionalbahn.hu/2014/02/debrecen-derke-interju.html>
A letöltés ideje: 2019. X. 22.



9. térkép Debrecen villamos-vonalai napjainkban ⁵⁷

⁵⁷ https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/9/98/Debrecen_villamosh%C3%A1ll%C3%B3zata.png/800px-Debrecen_villamosh%C3%A1ll%C3%B3zata.png A letöltés ideje: 2019. X. 22.

székház környékén, de ekkor már egy kerékpárossal ütközött. Ugyanezen a helyen április 5-én is volt egy balesetet akkor viszont egy autóval szaladt össze a villamos.

Akármennyi baleset is történt az utasok megszokták megszerették az új járatot, az autósok viszont sokáig nem tudtak hozzászokni, hogy új villamos közlekedik Debrecenben. A 2-es vonalon 2015-ig összesen 13 baleset történt, legtöbbször a Thomas Mann utcán, illetve a Lehel utcai és a Károlyi Mihály utcai kereszteződésben, így a balesetek megelőzése érdekében lámpákat helyeztek el ezeken a helyeken. A 2016. március 3-ra keltehető statisztikából azonban kitűnik, hogy ekkorra az új villamosokkal már 53-szor karamboloztak.

Jegykiadó automatákat adtak át a 2-es vonalszakaszon 2015 júliusában,⁵⁸ majd 2015. november 25-én a telephely új remízében az önkormányzat és a DKV megtartotta zártkörű projektzáró rendezvényét, ahol a felszólalók elmondták, 7 év alatt 24 milliárd forintból valósították meg a 2-es villamost.⁵⁹

Sok minden történt az új szakaszon. Balesetek, ütközések, volt, hogy megálltak a villamosok és különféle meghibásodások – például áramszünet –, is fellépett, illetve a vonalfelújítások idején csak villamospótló autóbuszokkal lehetett közlekedni. Nem olyan rég 2018. augusztus 31-én a Dienes László Gimnázium neve megváltozott Szent László Görögkatolikus Gimnáziumra így a villamos- és autóbusz-megállóhelyet is át kellett keresztelni.



38. kép Baleset az új villamossal⁶⁰

⁵⁸ Megjegyzés: Automatákkal ellátott megállóhelyek: Kálvin tér, Hunyadi János utca, Csemete utca, Dózsa György utca, Nádor utca, Dienes László Gimnázium, DAB székház, Károlyi Mihály utca, Csokonai Vitéz Mihály Gimnázium és Árpád Vezér Általános Iskola

⁵⁹ <http://www.dehir.hu/debrecen/tobbet-kapott-debrecen-egy-uj-villamosvonalnal/2015/11/25/> Az oldal utolsó megtekintése: 2019. X. 22.

⁶⁰ <https://www.dehir.hu/bulvar/egy-uj-villamos-karambolozott-egy-autossal-debrecenben/2014/03/20/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.



39. kép Fényvillamos adventkor ⁶¹

A 2-es átadásán egykoron megjelentek 2019. február 26-án, hivatalos bejelentés nélkül villamos-tortával ünnepelték meg a belvárosban a szakasz 5 éves évfordulóját. Az ünnepségre feldíszített 511-es villamos ablakaira az „5 ÉVES A 2-ES VILLAMOS/5th YEARS ANNIVERSARY” logót helyezték el. Az emblémával ellátott 511-es időnként az 1-es vonalán is közlekedik.



40-41-es kép Az ünnepségre feldíszített 511-es villamos és ennek matricája ⁶²

⁶¹ <https://i.ytimg.com/vi/PwpRrlRwXmU/maxresdefault.jpg> illetve <https://www.youtube.com/watch?v=PwpRrlRwXmU> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

⁶² Megjegyzés: A szerző saját felvétele, illetve <https://www.facebook.com/derkehu/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.



27-43. kép A felmatricázott 511-es a Nagyállomáson ⁶³

⁶³ A szerző saját felvételei

6. Utószó

Debrecen tömegközlekedésének történetében a legforgalmasabb autóbuszjárat ezidáig a 31-es autóbuszvonal volt, amelynek szerepét 2014-től átvette az 1999 óta tervezett, majd megvalósult 2-es villamos. Létrejöttének története és okai sokáig homályban maradtak, ám a kutatás során sok mindenre fény derült. Debrecen autóbusz közlekedésében a 31-es és 32-es autóbusz után a 10-es, a 22-es és a 24-es járatok vették át a legfontosabb és legforgalmasabb vonalak szerepét. Az 5 éves 2-es villamos vonalán közlekedő, a város lakói által kiválasztott arany főnix madaras CAF szerelvények mára a város kedvencei lettek, igaz az idők múlásával a balesetek során a főnixmadár egyikről-másikról eltűnt. Reméljük azonban, hogy a CAF-villamosok mindegyike ismét magán viselheti a város ismert szimbólumát!



44. kép Az IKARUS 280-as autóbusz 31-es viszonylattal a Nagytemplom előtt. Ma már egy autóbusz sem közlekedik a Kálvinista Róma jelképe előtt ⁶⁴

⁶⁴ MÉLIUSZ JUHÁSZ PÉTER MEGYEI KÖNYVTÁR - HELYTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNY ÉS FOTÓTÁR



45-46. kép „Sic transit gloria mundi” avagy „Így múlik el a világ dicsősége” ahogy azt mondani szokás...
CAF villamosok hiányos főnixmadárral és anélkül ⁶⁵

⁶⁵ RIPPEL FERENC (é. n.) <https://www.facebook.com/groups/224429124327668/> Villamosok/Trams facebook oldalon. A letöltés ideje: 2019. X. 22., valamint a szerző saját felvétele

Forrásjegyzék

DEHIR

- 2013 *Ideiglenes útvonalon a 31-es és 32-es autóbuszok.* <http://www.dehir.hu/debrecen/figyelem-kedden-nagyot-valtozik-debrecen-kozlekedese/2013/04/01/> és <https://www.dehir.hu/debrecen/hogy-jarnak-a-buszok-az-unnepek-alatt-debrecenben/2013/12/23/> Az oldal utolsó megtekintése: 2019. X. 22.
- 2015 *2-es villamos: a debreceni önkormányzat jogszerűen járt el.* <https://www.dehir.hu/debrecen/2-es-villamos-a-debreceni-onkormanyzat-jogszeruen-jart-el/2015/05/05/> Az oldal utolsó megtekintése: 2019. X. 22.

DMJV. PH. FŐÉPÍTÉSZI IRODA ÉPÍTÉSZETI ARCHÍVUM – MIKROFILMTÁR

- 1983 *Debreceni tervezett trolibuszvonalak. A Budapesti Műszaki Egyetem 1978-ban készült tanulmányterve alapján.* FŐMTERV – Fővárosi Mélyépítésű Tervező Vállalat.

HAJDÚ-BIHARI NAPLÓ

- 1976 *Új autóbuszvonal Debrecenben.* Hajdú-Bihari Napló. 1976. VII. 16.
- 1983 *Új végállomás.* Hajdú-Bihari Napló. 1983. X. 2.
A 31-es gyorsjárat bevezetése. Hajdú-Bihari Napló. 1983. XII. 22.
- 1999 *A közlekedés átszervezése.* Hajdú-Bihari Napló. 1999. III. 18.
- 2001 *A 31-es és 32-es autóbuszvonal terve.* Hajdú-Bihari Napló. 2001. III. 1.
- 2006 *Szükség van a 2-es villamosra?* Hajdú-Bihari Napló. 2006. II. 25.

IFJ. KÁLNOKI KIS SÁNDOR

- 1999 *Debrecen Megyei Jogú Város villamos és trolibusz hálózatának továbbfejlesztése.* Kézirat. Magángyűjtemény.

NEMZETI JÁRMŰNYILVÁNTARTÁS

- 2006 *CAF URBOS 511-528.* Lásd bővebben: 36/2006. (VI. 21.) GKM. rendelet. Lásd még: http://hbweb.hu/jarmu/dkv_cafurbos3_cim.htm Az oldal utolsó megtekintése: 2019. X. 24.

Irodalomjegyzék

ÁCS ATTILA

- 2014 *Tömegközlekedési matematika: $31+32=2$.* http://iho.hu/hir/31-32-2-140302?fbclid=IwAR0yOWOagO3A3EeReH66eAMN-SfKo9rDsyr1WE7TBcyZToz_vEsGYWd6dn0 Az oldal utolsó megtekintése: 2019. X. 22.

BALOGH TAMÁS ZOLTÁN

- 2019 *BuszPANORÁMA. A debreceni autóbusz-közlekedés története 1863-2018.* Cívisporta kiadó (Magánkiadás). Debrecen. 1-152.

SZÜCS ERNŐ ZOLTÁN (Szerk.):

- 2004 *A debreceni kötőtpályás közlekedés 120 éve: 1884-2004.* Kiadja: DKV Debreceni Közlekedési Részvénytársaság. Debrecen. 1-96.

WIKIPÉDIA

- 2019 *2-es villamos. (Debrecen).* [https://hu.wikipedia.org/wiki/2-es_villamos_\(Debrecen\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/2-es_villamos_(Debrecen)) Az oldal utolsó megtekintése: 2019. X. 22.

Képjegyzék

A 2-ES VILLAMOS ELŐTT ÉS UTÁN... MI VÁLTOZOTT?

- (é. n.) <https://www.facebook.com/derkehu/>, illetve <http://www.regionalbahn.hu/2014/02/debrecen-derke-interju.html> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

A 2-ES VILLAMOS TERVE EGY BROSSÚRÁN

- 2006 Megjegyzés: A szerző magángyűjteményéből

A 2-ES VILLAMOS TERVEZETT ÚTVONALTÉRKÉPEI

2000-2007 Hajdú-Bihari Napló 2000-es, 2006-os és 2007-es hasábjain. Megjegyzés: A szerző magángyűjteményéből

A 31-ES AUTÓBUSZ CSÚCSFORGALOM IDEJÉN

(é. n.) Méliusz Juhász Péter Megyei Könyvtár - Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár

A 31-ES AUTÓBUSZ ELSŐ TÁBLÁJA EGY PANORÁMÁS IKARUS HÁTSÓ OLDALÁN

(é. n.) Méliusz Juhász Péter Megyei Könyvtár - Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár

A 31-ES AUTÓBUSZ ÚTVONALA

1979 Hajdú-Bihari Napló. 1979. II. 18: 14. Megjegyzés: A szerző saját szerkesztése

A 31-ES BUSZ BEHARANGOZÁSA

1976 Hajdú-Bihari Napló. 1976. VII. 16.

A 31-ES BUSZ ÚJ VÉGÁLLOMÁSÁNAK BEHARANGOZÓJA

1983 Hajdú-Bihari Napló. 1983. X. 2.

A 31-ES ÉS 32-ES AUTÓBUSZVONAL TERVE

2001 Hajdú-Bihari Napló. 2001. III. 1.

A 31-ES ÉS 32-ES AUTÓBUSZ TÉRKÉPJE

2019 Forrás: Google Maps. Megjegyzés: Az ábrákat a szerző rajzolta

A 31 ÉS 32-ES BUSZ A 2-ES VILLAMOS INDULÁSA UTÁN 2014. FEBRUÁR 28-ÁN

2019 Megjegyzés: A szerző saját felvétele

A CAF 2012-ES LÁTVÁNYTERVE

2012 https://www.google.hu/imgres?imgurl=https://szon.hu/wpcontent/uploads/2013/04/caf.jpg%3Fmwfmv%3D1557525867&imgrefurl=https://szon.hu/regio/debrecen/page/133/&h=400&w=600&tbnid=Iu9NwpeNbreXFM&tbnh=183&tbnw=275&usq=K_wv4rEoZl3HK4QpneKAZwIHDPEIQ=&hl=hu&docid=HnU4aVsOcNMMwM&itg=1 A letöltés ideje: 2019. X. 22.

A CAF CÉG LÁTVÁNYTERVEI DEBRECENNEK

(é. n.) <http://www.2-esvillamos.hu/galeria-az-uj-villamosok-latvanytervei-18.html> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

A CÍVISBUSZ KONZORCIUM ELSŐ AUTÓJA

2009 deol.hu A letöltés ideje 2009 július 1. Megjegyzés: Az oldal 2010-ben megszűnt

A DEBRECENI CAF URBOS 3.

(é. n.) Megjegyzés: A szerző saját felvétele

A DOBERDÓ UTCAI ÁLLOMÁS 1993. JÚLIUS 28-ÁN

1993 NAGY ATTILA felvétele. Lásd bővebben: A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> illetve <http://iho.hu/hir/31-32-2-140302> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

A FELMATICÁZOTT 511-ES A NAGYÁLLOMÁSON

(é. n.) Megjegyzés: A szerző saját felvétele

A KÖZLEKEDÉS ÁTSZERVEZÉSÉRŐL SZÓLÓ ÉRTEKEZÉSEK

1999 Hajdú-Bihari Napló. 1999. III. 18.

A PIROS 32-ES VONALÁN A MAN SL 222-ES TÍPUS

- (é. n.) TIBA ANDRÁS felvétele. Lásd bővebben: A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> illetve <http://iho.hu/hir/31-32-2-140302> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

A NYERTES TENDER VILLAMOSÁNAK 3 LÁTVÁNY- ÉS DESIGNTERVE

- 2012 <http://www.dehir.hu/debrecen/milyen-legyen-debrecen-uj-villamosa%E2%80%93a-dehir-hu-n-eldonthetik/2012/02/16/>, illetve <https://www.dehir.hu/debrecen/eldolt-hogy-milyen-lesz-az-uj-debrecenivillamos/2012/03/01/> A letöltések ideje: 2019. X. 22.

A TERVEZETT DEBRECENI TROLIBUSZVONALAK TÉRKÉPE

- (é. n.) Forrás: DMJV. PH. Főépítési Iroda Építészeti Archívum – Mikrofilm-tár

ARC V187-ES AUTÓBUSZ

- (é. n.) HAJTÓ BÁLINT felvétele. Lásd bővebben: <http://hbweb.hu/fg/fg03181/index.htm> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

AZ 1-ES VILLAMOS ÉS A 31-ES AUTÓBUSZ EGYÜTTÁLLÁSA

- 1980 NAGY ENDRE felvétele. Lásd bővebben: A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

AZ ÁTADÁS NAPJA

- 2014 MOLNÁR PÉTER felvétele. A letöltés ideje: www.haon.hu/het-vonal-volt-szerdatol-mar-ketto-van/2490202 A letöltés ideje: 2014. II. 26.

AZ ELSŐ LÁTVÁNYTERVEK A CAF VILLAMOSÁRÓL ÉS A KÉSŐBB VESZTES ANSALDOBREDA VILLAMOSTÍPUSRÓL

- (é. n.) Megjegyzés: A szerző saját gyűjteményéből

AZ IKARUS 260-AS AUTÓBUSZ GC-77-63-AS RENDSZÁMMAL

1977 LOVÁSZ GYÖRGY felvétele. Lásd bővebben: A Volán 6. sz. vállalat és a

Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

AZ IKARUS 280-AS AUTÓBUSZ A 31-ES JÁRATON

1978 LOVÁSZ GYÖRGY felvétele. Lásd bővebben: A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

AZ IKARUS 280-AS AUTÓBUSZ 31-ES VISZONYLATTAL A NAGYTEMPLOM ELŐTT

(é. n.) Méliusz Juhász Péter Megyei Könyvtár - Helytörténeti Gyűjtemény és Fotótár

AZ UTOLSÓ 31-ES TISZTELET JÁRAT VOLT, AZ ÉRDEKLŐDŐK EMLÉKJEGGYEL UTAZHATTAK

(é. n.) <https://www.facebook.com/derkehu/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

AZ ÜNNEPSÉGRE FELDÍSZÍTETT 511-ES VILLAMOS ÉS ENNEK MATRICÁJA

(é. n.) Megjegyzés: A szerző saját felvétele, illetve <https://www.facebook.com/derkehu/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

BALESET AZ ÚJ VILLAMOSSAL

(é. n.) <https://www.dehir.hu/bulvar/egy-uj-villamos-karambolozott-egy-autosal-debrecenben/2014/03/20/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

CAF URBOS 3 VILLAMOSOK ÁLLOMÁNYLISTÁJA

(é. n.) http://hbweb.hu/jarmu/dkv_cafurbos3_cim.htm A letöltés ideje: 2019. X. 22.

CAF VILLAMOSOK AZ ÚJ REMIZBEN

(é. n.) GARA KÁLMÁN felvétele. http://www.2-esvillamos.hu/files/userfiles/File/SAM_6939.JPG A letöltés ideje: 2019. X. 22.

DEBRECENNEK KÉT HALÁLKANYARJA VOLT. EGYIK A CSAPÓ UTCÁN A MÁSIK PEDIG A NAGY-
TEMPLOM ELŐTT

(é. n.) TIBA ANDRÁS felvétele. Lásd bővebben: A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

DEBRECEN LAKOSAINAK BEMUTATJÁK AZ 511-ES VILLAMOST

(é. n.) Megjegyzés: A szerző saját felvételei

DEBRECEN MEGYEI JOGÚ VÁROS VILLAMOS ÉS TROLIBUSZ HÁLÓZATÁNAK TOVÁBBFEJLESZTÉSE

1999. IFJ. KÁLNOKI KIS SÁNDOR ételeimagángyűjteménye. A szerző saját felvétele

DEBRECEN VILLAMOS-VONALAI NAPJAINKBAN

(é. n.) https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/9/98/Debrecen_villamosh%C3%A1ll%C3%B3zata.png/800px-Debrecen_villamosh%C3%A1ll%C3%B3zata.png A letöltés ideje: 2019. X. 22.

EMLÉKJEGYET OSZTOGATÓ DIÁKOK, ÉS A 2-ES VILLAMOS EMLÉKJEGYE

(é. n.) Megjegyzés: A szerző saját felvételei. Az emlékjegyet tekintetében lásd még: <https://jarmupark.files.wordpress.com/2016/11/jc3a1rmc5b1park.jpg?w=640&h=472> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

ÉLETKÉPEK A VILLAMOSVONAL ÉPÍTÉSÉBŐL

(é. n.) HAJTÓ BÁLINT felvétele. <http://hbweb.hu/fg/fg03181/index.htm> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

FÉNYVILLAMOS ADVENTKOR

(é. n.) <https://i.ytimg.com/vi/PwpRrIRwXmU/maxresdefault.jpg> illetve <https://www.youtube.com/watch?v=PwpRrIRwXmU> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

FÖLDGÁZ ÜZEMŰ AUTÓBUSZOK 1993. ÁPRILIS 14-ÉN

- 1993 NAGY ATTILA felvétele. Lásd bővebben: A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> illetve <http://iho.hu/hir/31-32-2-140302> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

IKARUS 260-AS AUTÓBUSZ LÁTHATÓ

- (é. n.) NAGY ATTILA felvétele. Lásd bővebben: A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> illetve <http://iho.hu/hir/31-32-2-140302> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

IKARUS 280-AS AUTÓBUSZOK A 2000-ES ÉVEKBEN

- (é. n.) ISTVÁNFI PÉTER felvétele. Lásd bővebben: A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> illetve <http://iho.hu/hir/31-32-2-140302> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

IKARUS 280-AS AUTÓBUSZOK A 2000-ES ÉVEKBEN

- (é. n.) TIBA ANDRÁS felvétele. Lásd bővebben: A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> illetve <http://iho.hu/hir/31-32-2-140302> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

IKARUS 280-AS ÉS 284-ES BUSZOK KÉPEK HAJTÓ BÁLINT FOTÓJÁBÓL

- (é. n.) HAJTÓ BÁLINT felvétele. <http://hbweb.hu/fg/fg03181/index.htm> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

IKARUS 284-ES AUTÓBUSZ A 31-ES VONALON 1987-BEN

- (é. n.) Lásd bővebben: A Volán 6. sz. vállalat és a Hajdú Volán egykori járművei nevű Facebook oldal <https://www.facebook.com/hajduvolanikarus/> illetve <http://iho.hu/hir/31-32-2-140302> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

MAN SG 263-AS AUTÓBUSZ

(é. n.) HAJTÓ BÁLINT felvétele. <http://hbweb.hu/fg/fg03181/index.htm> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

NEOPLAN N4021-ES BUSZ

(é. n.) HAJTÓ BÁLINT felvétele. <http://hbweb.hu/fg/fg03181/index.htm> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

RÁBA PREMIER 291-ES BUSZ

(é. n.) HAJTÓ BÁLINT felvétele. <http://hbweb.hu/fg/fg03181/index.htm> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

RÉSZLETEK A HAJDÚ-BIHARI NAPLÓ 31-ES JÁRATRA VONATKOZÓ CIKKEIBŐL

1983 Hajdú-Bihari Napló. 1983. XII. 22.

„*SIC TRANSIT GLORIA MUNDI*” AVAGY „ÍGY MÚLIK EL A VILÁG DICSŐSÉGE” CAF VILLAMOSOK HIÁNYOS FŐNIXMADÁRRAL

(é. n.) RIPPEL FERENC felvétele. Lásd még: Villamosok/Trams facebook oldalon. <https://www.facebook.com/groups/224429124327668/> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

„*SIC TRANSIT GLORIA MUNDI*” AVAGY „ÍGY MÚLIK EL A VILÁG DICSŐSÉGE” CAF VILLAMOSOK FŐNIXMADÁR NÉLKÜL

(é. n.) A szerző saját felvétele.

SOLARIS URBINO 18-AS BUSZ

(é. n.) HAJTÓ BÁLINT felvétele. <http://hbweb.hu/fg/fg03181/index.htm> A letöltés ideje: 2019. X. 22.

„SZÜKSÉG VAN A 2-ES VILLAMOSRA?”

2006 Hajdú-Bihari Napló. 2006. III. 25.

VOLVO B9LA ALFA CÍVIS 18.

2014 dehir.hu A letöltések ideje: 2019. X. 22.

