

A 2007-es változásokkal kapcsolatos észrevételek összefoglalása

**Perlaki Attila
Miskolc,
2006. december 5.**

Tartalom

2-es, 24-es, 32-es és 4-es viszonylatok.....	3
Alapprobléma	3
Megoldási javaslat	3
Útvonalak	3
22-es viszonylat	6
Alapprobléma	6
Megoldási javaslat	6
Útvonalak	6
2-es, 22-es, 31-es viszonylatok oktatási szünetben	8
Alapprobléma	8
Megoldási javaslat	8
14-es, 14H-s viszonylatok.....	9
Alapprobléma	9
Megoldási javaslat	9
Útvonalak	9
69-es, 99-es viszonylatok.....	11
Alapprobléma	11
Megoldási javaslat	11
Útvonalak	11
1A-s viszonylat.....	13
Alapprobléma	13
Megoldási javaslat	13
Egyéb felvetések, javaslatok	14
21-es és 33-as szerepe, a Szondi György utca ellátása, a 7-es járat és a Selyemrét mh. ..	14
Avas városrész és a hivatali és oktatási negyed elérése.....	14
Viszonylatjelzésekkel kapcsolatos észrevételek.....	15

2-es, 24-es, 32-es és 4-es viszonylatok

Alapprobléma

1. A 32-es járaton a szükséges sűrítés (7-9 perces csúcskövetés) mellett a Gömöri pu. hurokban és a Hajós utcától az Avas kilátóig a kihasználtság várhatóan alacsony lesz.
2. A 32-es Búza térre rövidítése szükségessé tenné egy indítóhely felszabadítását.
3. Az Egyetemváros völgyidőszaki (munkaszüneti nap, oktatási szünet) kiszolgálását a tapolcai járat egyedül képes ellátni.
4. A 12-es lerövidítésével az egyetemvárosi ágon hiányzik a Megyei Kórház elérése.

Megoldási javaslat

A 32-es járat lerövidítésével a két gyengén kihasznált szakasz kikerül a vonalból. A Gömöri hurok kihagyásával a Búza téren az irányítás adott, az Avason a Hajós utcánál a fordítás lehetséges. A Búza téren megoldandó a hiányzó indítóhely, amit a legegyszerűbb és utasok számára legkedvezőbb módon a közel azonos paraméterű 2-es és 24-es járatok összevonásával lehet elérni, a 2-es indítóállása felszabadul a 32-es számára. A Gömöri hurok kiszolgálását a Soltész-Nagy Kálmán utcáról érkező járatok valamelyike, célszerűen a 4-es (napi 44 járat a 32-es napi 144 járatával szemben) a Búza tér felé el tudja látni, a Malom megálló megszüntethető.

A 2-es és 24-es összevonásával a Búza tér forgalomtechnikai problémáinak és a kényszerű kerülrők jó részének elhagyása is megoldottá válik.

Útvonalak

2-es (összevont) viszonylat

Repülőtér és Szeles utca között a mai 24-es útvonala. Szeles utcáról egyenesen tovább a Madarász utcára, majd balra a Szentpáli utcára. Tovább a 2-es útvonalán. Visszafelé Tapolcától a Szentpáli utcáig a mai 2-es útvonala. Centrum megálló után jobbra Horváth Lajos utca, balra Ady Endre utca, jobbra Szeles utca. Tovább a mai 24-es útvonala.

Megállói

Repülőtér vá.

Szociális otthon

Megyei Kórház

Kassai u.

Bulcsú u.

Búza tér

Centrum

Vörösmarty u.

Népkert

SZTK
 Petneházy bérh.
 Tapolcai elág.
 Vasúti fj.
 Cementipari Gépj.
 Csermőkei u.
 Gyermekváros
 Túristapark
 Éden Camping
 Tapolca strand
Tapolca vá.
 Tapolca strand
 Éden Camping
 Túristapark
 Gyermekváros
 Csermőkei u.
 Cementipari Gépj.
 Vasúti fj.
 Tapolcai elág.
 Petneházy bérh.
 SZTK
 Népkert
 Vörösmarty u.
 Centrum
 Búza tér
 Bulesú u.
 Kassai u.
 Megyei Kórház
 Szociális otthon
Repülőtér vá.

Közlekedése oktatási napokon a reggeli csúcsban, illetve oktatási napokon kívül

Az oktatási nap koncentrált reggeli csúcsa megköveteli a rásegítést, oktatási napokon kívül pedig a járat egymagában képes ellátni az Egyetemváros minimális, de létező hivatásforgalmát. Ehhez a következő betérés szükséges:

Tapolca felé a már megszokott betérés a Csermőke u. megálló helyett a Kollégiumok, Tanulmányi épület, Egyetemváros, Olajkutató megállókon át. Tapolca felől szintén szükséges a betérés, de az egyirányú utak miatt ezt a következő útvonalon lehet megtenni: az Olajkutató belvárosi irányú megállója után az Egyetemi úton a könyvtárnál balra, érintve a Tanulmányi épületek megállót, majd a megépült szervizútra jobbra, majd azon át az E/7 épület mellett jobbra lehet az Egyetemi útra visszatérni. Megvizsgálandó, hogy a belváros irányában szükséges-e ezen betéréshez megálló kijelölése a kollégiumoknál, vagy elegendő a Csermőkei u. megállója. Az Egyetemváros megálló gazdaságosan nem szervezhető ebben az irányban az útvonalba, de a Tanulmányi épületek megállóból az épületegyüttes elérhető és időjárástól védett gyalogos eljutást biztosít a főépülethez.

32-es viszonylat

Útvonala lerövidül, de lényegesen nem változik a mai állapothoz képest. A Búza térről a 2-es járat indítóhelyéről indul, kihajtása az Ady Endre útra a 2006. nyári terelelésnél alkalmazott módon történik, behajtása a 3A viszonylatéval egyezik. Az Avason a Hajós utcánál tengelyben fordul.

Megállói

Búza tér vá.

Szinvapark
Vörösmarty vr.
Lévay u.
Petneházy u.
Tapolcai elág.
Vasúti fj.
Cementipari Gépj.
Sályi u.
Avas vk.
Ifjúság u.
Mednyánszky u.

Hajós u.

Mednyánszky u.
Ifjúság u.
Avas vk.
Sályi u.
Cementipari Gépj.
Vasúti fj.
Tapolcai elág.
Petneházy u.
Lévay u.
Vörösmarty vr.
Szinvapark

Búza tér vá.

4-es viszonylat

A Gömöri pu. és a Hatvanötösök útja megállókat a 4-es viszonylat szolgálja ki. Útvonala a Búza tér felé változik meg a következőképpen: Bajcsy-Zsilinszky u. megálló után jobbra fordul a felüljáró melletti összekötőútra, majd a mai 32-es vonalát követi a Szeles utcáig, ahonnan a Búza tér végállomásra hajt be. A Malom megálló a Bajcsy-Zsilinszky u. megállójának közelsége miatt felhagyható. Az átszállások (1, 12) megkönnyítését szolgálhatja, ha a Búza tér mai 24-es megállójában is megáll a végállomásra való behajtás előtt, valamint a Plaza elérése is kedvezőbb innen.

22-es viszonylat

Alapprobléma

1. A belváros és az egyetem között a reggeli csúcsban jellemzően csak egyetemi irányú, míg délután és kora este jellemzően belvárosi irányú az erősebb terhelés, ellenirányban a járművek gyengébb kihasználtsággal közlekednek, miközben az Avason éppen ebben az ellenirányban mutatkozik nagyobb kereslet.
2. Az avasi járatok átszervezésével megszűnik a városközpont közvetlen és gyors összeköttetése a belvárossal, amit részben a 35-ös, részben a 32-es sűrítésével lehet csak kezelni.

Megoldási javaslat

A 22-es járat két hurokjáratba szervezésével egyben kezelhető az erősebb irányok kiszolgálása, napszaknak megfelelő irányban. Délelőtt a járművek a belvárosból az egyetemre, az Avasról pedig a belvárosba szállítják az utasokat, míg délután a belvárosból az Avasra, az egyetemről pedig a belvárosba. A 22-es melletti más járatok az egyéb igényeket ki tudják szolgálni, illetve az Avas érintése megállók számában nem, útvonalhosszban pedig jelentéktelen többletet jelent, így az egyetemvárosi utasok érdekei nem csorbulnak, miközben az Avas II.üteme a mai 36-oshoz hasonló szintű közvetlen és gyors kiszolgálást kap járat többlet nélkül.

Útvonalak

Mindkét ismertető útvonala igaz, hogy a 22-es belvárosi útvonálát az új Centrum megálló fedett volta, közelsége a villamosmegállóhoz és a 2-essel való közös várakozási lehetősége miatt a maival ellentétes irányban javasolt bejárni. Népkerttől tehát a következő: körforgalmon keresztül Szemere u., Kazinczy u., jobbra Horváth Lajos u., jobbra Szentpáli u., Corvin u., körfogalom, tovább az alább ismertető útvonalak. Ez az útvonál két jelzőlámpás csomóponttal kevesebbet tartalmaz, rövidebb.

22-es (22B-s) viszonylat délelőtt

A belvárosi huroktól az Egyetemvárosig az eredeti útvonál. Visszafelé a Cementipari Gépjavító megálló után balra Szentgyörgy u., Ifjúság u., Szabadságharc u., Népkert és újra a belvárosi hurok.

Megállói

Egyetemváros vá.

Olajkutató

Egyetemi kollégiumok

Csermőkei u.

Cementipari Gépj.

Sályi u.

Avas vk.

Ifjúság u.
 Derkovits u.
 Népkert
 Széchenyi u.
 Hősök tere
Centrum vá.
 Vörösmarty u.
 Népkert
 SZTK
 Petneházy bh.
 Tapolcai elág.
 Vasúti fj.
 Cementipari Gépj.
 Egyetemi kollégiumok
 Tanulmányi ép.
Egyetemváros vá.

22-es (22A-s) viszonylat délután

A fent ismertetett útvonal fordítottja, kivéve az azonosan bejárt belvárosi hurkot.

Megállóí

Egyetemváros vá.
 Olajkutató
 Egyetemi kollégiumok
 Csermőkei u.
 Cementipari Gépj.
 Vasúti fj.
 Tapolcai elág.
 Petneházy bh.
 SZTK
 Népkert
 Széchenyi u.
 Hősök tere
Centrum vá.
 Vörösmarty u.
 Népkert
 Derkovits u.
 Ifjúság u.
 Avas vk.
 Sályi u.
 Cementipari Gépj.
 Egyetemi kollégiumok
 Tanulmányi ép.
Egyetemváros vá.

A menetrendi követésben változtatás nem szükséges, a 35-ösről és a 32-esről azonban utasokat vonz át a terheletlenebb irányba, valamint részben a 31-esről is, így azokon a csúcsterhelés csökkenhet.

2-es, 22-es, 31-es viszonylatok oktatási szünetben

Alapprobléma

Az Egyetemváros a nyári időszakban, illetve általában oktatási napokon kívül alig igényel kiszolgálást, még az avasi forgalom miatt sűrű 31-es is kihasználatlannak ígérkezik itt.

Megoldási javaslat

Oktatási szünetekben a 22-es járat szüneteltetése indokolt, valamint a 31-es járatok megrövidítése is, a 2-es járat betéréssel ki tudja szolgálni a területet. A 31-es nap közben (feltételezve néhány reggeli hivatásforgalmi járatot a teljes útvonalon) a Tiszai pályaudvarról jövet a Petneházy bérházak megállót követően a Cementipari Gépjavítóig megállás nélkül haladhat a Miskolctapolcai úton, csak visszafelé érintve az avasi megállót. Ennek előnye, hogy a 31-es tervezett avasi megállóiban a lerövidített járat is ugyanott vehető igénybe a Tiszai pályaudvar felé. A hurokútvonal lehetővé teszi a Cementipari Gépjavítóig való rövidítést, mivel itt egyébként fordítási lehetőség nincs.

A lerövidített 31-es viszonylatot célszerű 31A jelzéssel ellátni.

Az egyetemet érintő 2-est 2A, vagy 2E jelzéssel lehet kiemelni.

14-es, 14H-s viszonylatok

Alapprobléma

A Cementgyár és Sütő u. kiszolgálását javítaná, valamint a völgyidőszaki közlekedést javítaná egy hurokútvonal.

Megoldási javaslat

Mind a 14-es, mind a 14H-s viszonylat a Hejőcsabai Gyógyszertár, Cementgyár, Sütő u., Hejőcsabai Gyógyszertár hurokútvonalat járná. A 14-es ebből a Farkas Antal utcára, a 14H-s a Hejőparkba térne ki, a völgyidőszaki járat pedig mindkét kiágazást érintené.

Az érthetőbb tájékoztatást segítő a viszonylatjelzések:

- 14-es a völgyidőszakban mindkét végpontot érintő járat
- 14A a csúcsidőszaki Farkas Antal utcába betérő járat.
- 14B a csúcsidőszaki Hejőparkba betérő járat.

Útvonalak

Hejőcsabai Gyógyszertár megállóig változatlan, majd Csaba vezér u., jobbra Futó u., balra Farkas Antal u. fordul, vissza Futó u. (14B kihagyja), Sütő utcánál 14A jobbra, egyébként egyenesen tovább a hejőparki fordulóig, majd vissza, balra Sütő u., balra Csaba vezér u., tovább változatlan.

Repülőtér irányában megfontolandó a Szeles u. megálló helyett a Petőfi tér (kereszteződéstől északra) megálló újralétesítése. A Szentpéteri kapuba való balra nagyívű kihajtás lehetséges a régi (26-os eredeti nyomvonalán maradt) útvonalról is.

Megállói

14-es

Hejőcsabai Gyógyszertárig az eddigi megállók

Cementgyár

Futó u.

Farkas A.u. vá.

Futó u.

Sütő J.u.

Hejőpark vá.

Sütő J.u.

Hejőcsabai Gyógyszertár és tovább változatlan

14A-s

Hejőcsabai Gyógyszertárig az eddigi megállók
Cementgyár

Futó u.

Farkas A.u. vá.

Futó u.

Sütő J.u.

Hejőcsabai Gyógyszertár és tovább változatlan

14B-s

Hejőcsabai Gyógyszertárig az eddigi megállók
Cementgyár

Sütő J.u.

Hejőpark vá.

Sütő J.u.

Hejőcsabai Gyógyszertár és tovább változatlan

69-es, 99-es viszonylatok

Alapprobléma

1. Diósgyőr végállomás szűkösége.
2. Hiányzó „egérút” a 29-es járat (Egyetemváros) közvetlenebb elérésére.

Megoldási javaslat

A két járat összevonása a Köztársaság utcán át, megállóval a Madách utcánál. Ezzel Berekalja, Diósgyőr és a Kilián városrész is új kapcsolatokat nyer. A két járat hasonló csúcs- és völgyidőszaki követéssel tervezett. A Madách utca megállójával egy időben a villamos vonalon a Zenta utca megállója felszámolható. (A villamos vonalán egy további felszámolási lehetőség a Stadion megálló, amely helyett a 6-os buszjárat állna meg a mai villamospótló megállóban.)

Megfontolható az Irinyi u. megálló kihagyása, mivel ehhez közel villamosmegálló található (Kilián vr.).

Útvonalak

Újgyőri főtértől a Lórántffy Zsuzsanna utcáig a 9-es járatéval azonos, majd balra Könyves Kálmán u., Köztársaság u., Nagy Lajos király útja, jobbra Táncsics téri átkötés, balra Árpád u., majd tovább a mai 1A-s (69-es) útvonal. Visszafelé nincs érdemleges eltérés.

Megállóí

Újgyőri ft. vá

Vasgyári u.

Vasgyár

Vasgyári temető

Bólyai u.

Tatárdomb

Kenyérgyár

Könyves K.u.

~~Irinyi u.~~

Kandó K.u.

Madách u.

Táncsics tér

Diósgyőr vr.

Alsó-Majláth

Móra F.u.

Endrődi u.

Karinthy u.

Berekalja vá.

Eper u.
Erdő u.
Móra F.u.
Alsó-Majláth
Diósgyőr vr.
Táncsics tér
Madách u.
Kandó K.u.
Könyves K.u.
Kenyérgyár
Tatárdomb
Bólyai u.
Vasgyári temető
Vasgyár
Újgyőri ft. vá

Más megoldás

A későbbiekben a mai Diósgyőr végállomás helyett a Táncsics térnél alakítható ki a mainál nagyobb, kedvezőbb kialakítású végállomás, amely fogadhatja a bükki járatokat és az eredeti elképzelés szerinti összevont 9-es és 99-es járatokat. A Felső-Majláthra elképzelt IMCs helyett itt kialakítva az átszállóhelyet lehetővé válik, hogy a rendezési tervben kijelölt kiépítésre szánt útvonalakon új területek (pl. Előhegy u., Kuruc-tömb északi vége) bevonhatók legyenek a hálózatba, illetve mai célok rövidebben legyenek elérhetőek (Berekalja a Tölgy utcán át). A Táncsics térről az utak csillagszerűen ágaznak ki most is. Előnye, hogy itt áll a terület központjának számító Ady művelődési központ, valamint a Vár is viszonylag rövid, átlós útvonalú sétával (egy gyalogoshídon és a Bodrogi utcán át) megközelíthető. A villamos vonal meghosszabbítása után, valamint a Tölgy és Előhegy utcák mindkét irányú megközelíthetősége és kiépítése után párhuzamosság nem keletkezik, hiszen vagy a Berekalján, vagy az Előhegy utcán át közlekedhetnek a buszjáratok, míg a villamos a tengelyt szolgálja ki és Felső-Majláthnál szükséges csak újra találkozniuk.

1A-s viszonylat

Alapprobléma

1. Villamosvonallal való párhuzamosság.
2. Tiszai pu. és Búza tér, illetve Újgyőri főtér között fölös kapacitás.

Megoldási javaslat

A járat lerövidítése a Búza térig, vagy Újgyőri főtérig az alapjárat (1-es) ideiglenes megtartásával.

Az 1-es és 1A-s járatok a kelet-nyugati tengelyen csúcsban 70-70 napi járattal kerültek elfogadásra, miközben Tiszai pu. és Diósgyőr között a villamoson napi 172, Tiszai pu. és Újgyőri főtér között napi 334 járat kerül meghirdetésre.

Az 1-es alapjárat önmagában képes ellátni a Győri kapuban a villamossal kedvezőtlenebbül megközelíthető megállókat, ezek jellemzően a Vologda és a Búza tér közöttiek. Egy régebbi, a közgyűlési határozattal ellehetetlenült megoldás szerint az egész nap 20perc követéssel közlekedő, és a Diósgyőri Kórházig hosszabított 18-as buszjárat ezeket a feladatokat szintén megfelelően ellátta volna, egyúttal új kapcsolatokat adva (Megyei Kórház, Bosch, Tesco), valamint a DIGÉP és Diósgyőri kórház hurkot bejárva a 29-es kerülőjét is kiiktathatóvá tette volna, azt a vonalat gyorsítva. Erre a megoldásra később (pl. a pályafelújítást követően) vissza kellene térni. (Ez egyúttal magával vonná a bodótetői járat Tiszai pályaudvarig hosszabbításával a Vologda városrész kapcsolatának megtartását a vasúttal.)

Az 1A-s Búza térre rövidítését a végállomás szűkössége akadályozza, mivel csak a mai 2-es indítóállásból lenne érdemes indítani, ekkor viszont az ide rövidíteni javasolt 32-es lehetetlenül el.

Variációk:

1. 1A Búza tér – Felső-Majláth;
32 Avas Kilátó – Szeles u. (Plaza körül fordul);
29 Újgyőri főtér – Avas, Hajós u.
Hátránya, hogy a Hajós utcától a Kilátóig csúcsban 254 járat marad meg amire ott nincs ekkora igény, de a 32-es a Búza térről így nem irányítható. Nyitott a lehetőség viszont a 32-es Dózsa György utcáig hosszabbításával a hivatali negyed elérése az Avasról, amit eddig a 34-es, 36-os és 39-es járatok biztosítottak. A 32-esen így nem keletkezik megtakarítás, de lényeges veszteség sem.
2. 1A Újgyőri főtér;
32 Búza tér – Avas, Hajós u.;
29 Újgyőri főtér – Avas Kilátó. (vagy Hajós u.)
Ebben az esetben a Győri kapuban a csúcssűrűséggel közlekedő villamos mellett csak a feltétlenül indokolható buszkapacitás marad meg, a Vologdától a Búza térig a 34-es egészíti ki a kiszolgálást.

Egyéb felvetések, javaslatok

21-es és 33-as szerepe, a Szondi György utca ellátása, a 7-es járat és a Selyemrét mh.

A Szondi György utcától induló 21-es, mint a 101B-t kiváltó járat, azzal, hogy a Selyemrét elveszti átszállószerepének nagy részét a részben csak a 7-es járattal megközelíthető munkahelyek és üzletközpontok felé, a Vörösmarty városrésztől, illetve hangsúlyosabban a Vízügyi Igazgatóságtól túlkapacitással fog közlekedni. A 101B-n ma is megfigyelhető, hogy a Selyemrét megállóig az esetek jó részében alig szállít utast.

Variációk:

1. 21 Újgyőri főtér – Bajcsy-Zsilinszky u. (belvárosi hurok a Búza teret is érintve);
33 Szondi Gy.u. – Tímármalom u.
Hátránya, hogy az Újgyőri főtérig közlekedő járatokból csak két átszállással teszi elérhetővé a Szondi Gy.u. megállót, de a Fonoda, illetve a Metró áruház környezete is hasonló feltételekkel adott az eredeti terv szerint. Előnye, hogy 126 járat helyett csak 44-et irányoz elő a Szondi hurokra, a megváltoztatott 21-esről pedig több átszállási lehetőség adódik, a Vízügyi Igazgatóság a vonalban marad.
2. 7 Újgyőri főtér – Felsőzsolca (21-essel összevontan!);
33 Uitz u. – Tímármalom u.;
Előnye, hogy egy átszállással kevesebbet tartalmaz, megoldja a 7-es járatot jellemző átszállási problémát (az új tervezetben nincs közvetlen átszállási lehetősége a villamosra). Hátránya, hogy hosszú viszonylat jön létre egy részben zavarérzékeny útvonalon, valamint tervezett csúcscsűrűsége fele a 21-esének, amit szükséges lenne megoldani.

Hátrány továbbá, hogy míg eddig az átutazók egy része a 21-es és 101B-s járatokon utazva elkerülte a Győri kaput, az új hálózatban gyakorlatilag minden Kilián és Diósgyőr felől érkező utas a Győri kapun fog keresztülhaladni, akár azért is, hogy a Búza téren érje el a számára szükséges átszállást. A Selyemrét megálló eddig terhet vett át a zsúfolt Búza tértől, ez is kedvezőtlenül változik meg.

Avas városrész és a hivatali és oktatási negyed elérése

Az Erzsébet tér és Dózsa György út vonalában fekvő intézmények elérése kiemelt fontosságú, amelyet mindeddig közvetlen kapcsolattal volt biztosított. Az 1997-ben történt járatracionalizálás részben ennek figyelembevételével rövidítette le a 36-os járatot az Erzsébet térig (ez előtt a 37-es járat szolgálta ezt a célt), majd alig két héttel a változás után hosszabbodott a Nagyváthy utcáig a vonal, főleg az oktatási intézmények miatt. Mivel a villamos vonalon ma is a belvárosi szakasz a legzsúfoltabb, az átterelés nehezen „eladható”.

Variációk:

1. A 32-es a Gömöri pu. helyett a Szemere kert és Dózsa György utcán át fordul vissza. Hátránya, hogy csak egy részét szolgálja ki a szükséges területnek, és ezt csak a lehető legnagyobb kerülővel tudja csak megoldani.
2. A 36-os megtartása mai útvonalán, de a 7.00 és 8.00 közötti, valamint a 12.00 és 16.00 közötti időszakot kivéve csak Erzsébet térig közlekedtetve.
3. A 36-os egyirányú körjáráttá szervezése, Nagyváthy utcától a Hidegh soron át visszatérve. Ennek feltétele, hogy legalább egy irányban járható legyen a Hidegh sor. Előnye, hogy a forduló rövidebb, mint a mai 36-osé és új területet von a kiszolgálásba. Hátránya, hogy a Hidegh sornak egyelőre csak felfelé biztosít belvárosi kapcsolatot, illetve vonali váltás nélkül az Avas kilátón átutazókat (pl. Teleki u.—Mednyánszky u.) átszállásra kényszeríti.

Viszonylatjelzésekkel kapcsolatos észrevételek

1. Az Avasról lekerülő, útvonalukban és céljukban lényegesen megváltozott járatoknál célszerű lenne új viszonylatszám kiadása (33-as és 34-es helyett).
2. Tisztázni lehetne a betétjáratként jelölt viszonylatok szerepét. Miért nem betétjárata a 67-es a 19-esnek (kifelé az összes megálló azonos lesz, vissza 2 megálló a különbség) és miért betétjárata a 3A-s a 3-asnak (kifelé összesen 3 közös megálló, visszafelé 2.)?
3. A 14H kiejtése problémás, ez érinti a hangos utastájékoztatást is.
4. Élő viszonylatszám kiadása egy másik vonalra zavart kelt, ez esetben a 18-asnál. Itt évtizedekig létező megoldást kellett volna választani: a 8-as megindulása óta a Húskombinát, a 10-es pedig szintén megindulásától, a hatvanas évektől a Besenyői út járata volt.

Az anyag az index.hu „Miskolci tömegközlekedés” fórumán történt észrevételek szerkesztett összefoglalása.