

2024.
12.
december



®

hírlevél

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET® HAVI TÁJÉKOZTATÓJA



Tisztelt Tagjaink, kedves kollégák!

Közeledtén az év vége, idén is összegzünk pár gondolatot, amelyek az idei évet jellemezték. A Közlekedéstudományi Egyesületet 1949-ben alapították, azaz idén 75 éves. Ezt a szép kort egy jubileumi kiadvánnyal ünnepeljük meg, amelyben interjúkat olvashatunk majd a „nagyok”-tól, bemutatásra került az elmúlt 25 év, illetve fotókat láthatunk az egyesületi életről. Önökkel együtt, közösen lehetünk büszkéek arra, hogy a viszontagságos időszakok ellenére fontos, és jelentős események zajlanak az egyesület életében, és hogy a szaktárca bizalmát, támogatását is élvezhetjük. Ezt ezúton is köszönjük.

Könnynének ezt az évet sem nevezhetjük, nehezen indult. Elmondható azonban, hogy ha így, az év végén visszanézünk, sikereket könyvelhetünk el, hiszen az összes nagyrendezvényünk eredményes volt, és aktív, valamint sokszínű volt az egyesületi élet az ország minden területén. Nagy érdeklődés, sok aktivitás jellemezte az idei Közlekedési Kultúra Napját is, amely idén a 10. volt. Köszönjük a partnerek részvételét, a szervezők megállíthatatlan tenni akarását.

A fenti sikereket azonban sokkal több munkával tudtuk elérni, mint korábban, a rendezvények szervezése sokkal több odafigyelést igényelt. Továbbra is az a célunk, hogy olyan konferenciákat szervezzünk, ahol a szakmában dolgozó munkatársak a szakmain kívül baráti kapcsolatokat is építsenek. Azt gondoljuk, hogy ezeknek a szakmai-baráti kapcsolatoknak nagy értéke van, és érdemben hatnak a közlekedési szakma, az egyesületi élet fejlődésére.

Fontos vállalás az egyesület részéről, hogy elnök úr vezetésével közlekedéstörténeti kiadvány készül, amely az elmúlt 30 év eredményeit, tényeit mutatja be, és ez a szakemberek széleskörű bevonásával valósul meg. A könyv kiadására 2025-ben kerül sor.

Köszönjük az egyéni, és a jogi tagjainknak az egész évi szakmai, erkölcsi, anyagi támogatását és azt, hogy munkájukkal hozzájárultak az egyesület idei eredményeihez.

Minden tagunknak, munkatársunknak, támogatónak további sok egyéni és közös sikert kívánunk 2025-ben is!

Mindenkinek boldog karácsonyt, jó egészséget kívánunk!

Dr. Horváth Balázs
főtitkár

Orosz Balázs
ügyvezető

TARTALOMJEGYZÉK

ÜNNEPI KÖSZÖNTŐ.....	1
TARTALOMJEGYZÉK.....	2
SZERVEZETI HÍREK	2
SAJTÓKÖZLEMÉNYEK	4
KÖZLEKEDÉSI ÉVFORDULÓK.....	25
LAPSZEMLE	27
KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE.....	27

SZERVEZETI HÍREK

A HIRLEVÉL és HONLAP Bizottság legközelebbi ülése: 2024. december 20. 10.00 óra. A Hírlevéllel kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat a **2025. januári** Hírlevélben megjelentetni kívánt anyagokat a megbeszélés időpontjáig szíveskedjenek beküldeni.

Változás a KTE Titkárság munkatársai körében

Utasiné M. Klára pénzügyes kolléganő 2024. november 14-én töltötte utolsó munkanapját a KTE Titkárságán.

2024. november 01-től Vizvári Bea csatlakozik pénzügyi munkatársként a KTE Titkárságához.

Feladata az utalások indítása és a könyvelőirodával való kapcsolattartás, a titkárságvezető és a rendezvényszervezők napi munkájának segítése.

Végzettség:

Vizvári Beáta a Károly Róbert Főiskola pénzügyi szakán diplomázott közgazdászként 2008-ban.

Szakmai tapasztalat, eddigi tevékenység:

Tanulmányai alatt gyakorlati kötelezettségét könyvelő irodában töltötte. Tanulmányai befejezése után pályázati pénzügyi elszámolások ellenőrzésével, majd később kedvezményezetti oldalon megvalósítással és elszámolások benyújtásával foglalkozott.



Bea konstruktív, megoldás orientált és vidám személyiség. Célja, hogy gyors és hatékony munkájával és minőségre törekvő hozzáállásával segítse a központi iroda munkatársait, hozzájáruljon az egyesület fejlődéséhez, valamint, hogy szakmai téren a lehető legtöbbet tudjon fejlődni.

KTE tagkártyák

Tisztelt Tagtársunk!

Ez évben üzembe állt Tagnyilvántartó- és tagdíjfizető rendszerünk **2025. január 15-én fog tagdíj bekérőt küldeni Önnek**. Ez azt jelenti, hogy e-mailt fog kapni a tagnyilvántartóban rögzített e-mail címére.

A tagdíjbefizetés legegyszerűbb módja az e-mailben látható Tagdíj befizetés gombra kattintás és online fizetés bankkártyával.

Természetesen továbbra is lehetőség van tagdíjfizetésre szakosztályi/területi/szakcsoporti titkáránál készpénzben vagy az egyesület bankszámlájára utalással (Közlekedéstudományi Egyesület 10200823-22212474-00000000 sz. K&H bankszámla, közlemény: név, születési idő, édesanya születési neve).

Aki 2025. január 15-e előtt fizet (vagy már fizetett) 2025. évi tagdíjat, már nem kap tagdíj bekérőt, hacsak titkára ezt a befizetést nem rögzíti 2025. január 14-ig.

Üdvözlettel,
KTE Titkárság

FELHÍVÁS RENDEZVÉNYEKRE

MÁS SZERVEZTEK ESEMÉNYEI

Advent Zágrábban Egynapos kirándulás a karácsonyi fényekbe öltözött horvát fővárosba

Időpont: 2024. december 07.
Helyszín: Zágráb
Szervező: Continental Train

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek [honlapunkon](#) olvashatók.

Advent Bécsben Egynapos kirándulás a karácsonyi fényekbe öltözött császárvárosba

Időpont: 2024. december 14.
Helyszín: Bécs
Szervező: Continental Train

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek [honlapunkon](#) olvashatók.

A Budapesti Corvinus Egyetem Fenntartható Fejlődés Intézet Corvinus Mobilitás és Turizmus Központja
immár nyolcadik alkalommal szervezi az

UTAZÁS A TUDOMÁNYBAN

konferenciát.

A konferencia témája 2025-ben:

A mesterséges intelligencia korában

A konferencia időpontja és helyszíne:

- 2025. február 28.
- Budapesti Corvinus Egyetem (1093 Budapest, Fővám tér 8.)

A nyitóülés felkért résztvevői:

- Dr. Bruno van Pottelsberghe, a Budapesti Corvinus Egyetem rektora
- Dr. Bói Loránd, közlekedésstratégiaért felelős helyettes államtitkár, ÉKM
- Csendes Olivér, vezérigazgató, Visit Hungary

A konferencián tudományos igényű előadások hangzanak el az alábbi tervezett szekciókban, magyar és angol nyelven:

- A közlekedés gazdasági, társadalmi és szakpolitikai kérdései
- A mobilitás térségi vetületei
- Fenntartható mobilitás
- Közlekedés és turizmus

Az egyes szekciók tematikájába illeszkedő, legfeljebb 1000 leütés terjedelmű előadás-kivonatokat a mobilitaskonferencia@uni-corvinus.hu címen várjuk.

Az előadói jelentkezés határideje:

2025. január 20.

A konferencia után a szekcióelnökök javaslata alapján kiválasztott előadások szerkesztett változata – lektorálást követően – a Magyar Turisztikai Ügynökség (MTÜ) és a Corvinus Mobilitás és Turizmus Központ *Turizmus Bulletin* c. folyóiratában kaphat helyet.

A konferencián a részvétel mindenki számára ingyenes. A további tudnivalókat az előadói jelentkezések lezárása után a [honlapunkon](#) tesszük közzé.

Üdvözlettel,

Dr. Jászberényi Melinda és Dr. Munkácsy András

SAJTÓKÖZLEMÉNYEK



Így válik ingyenessé a kutya- és a kerékpárszállítás Budapesten a MÁV-csoportnál

Budapest, 2024. november 27. – Január elsejével további előnyökkel bővül a tavasszal életbe lépett tarifarendszer. Az új esztendőben Budapesten belül ingyenessé válik a kerékpár- és kutyaszállítás a MÁV-csoport minden olyan járatán, ahol az korábban csak külön díjfizetés ellenében volt lehetséges. A lehetőséggel azok élhetnek, akik ország- vagy Pest-vármegyebérlettel, Budapest-bérlettel, a fővároson belüli díjmentes utazási jogosultsággal, esetleg az álláskereső arcképes havi bérletével rendelkeznek.

Az Építési és Közlekedési Minisztérium kérésére, valamint utasaink visszajelzései és igényei alapján újabb kedvező változást léptetünk életbe 2025 januárjától: **Budapesten belül díjmentessé tesszük a kerékpár-, illetve kutyaszállítást a legtöbb vonaton, HÉV-en és Volánjáraton.** Az ingyenes utazás minden olyan MÁV-csoport által üzemeltetett járatot érinteni fog, amelyen a fővárosan belül **jelenleg is** lehetséges a **biciklik és a házi kedvencek utaztatása**, csak éppen nem ingyenesen, miután a megfelelő jegyet vagy országbérletet meg kell váltani hozzá.



A **kutyaszállítás ingyenessé** válik a **fővároson belüli** utazás esetén minden **elővárosi és nem helyjegyes belföldi vonaton, a helyközi Volán-járatokon és a HÉV-eken** is (H5, H6, H7, H8, H9).

A **bringások** is megspórolhatják januártól a jegyváltást, a kerékpárszállítási díjakat, ugyanis vasúton, valamennyi **elővárosi és nem helyjegyes belföldi vonatokon**, továbbá a **HÉV-járatokon** (H5, H6, H7, H8, H9) **nem kell majd fizetni a bicikli és a rollerszállításért.**

Az **InterCityken és az expresszvonatokon**, valamint egyes **nemzetközi vonatokon** a **kerékpárhelyjegy** vásárlása **kötelező marad Budapesten belüli utazáskor is.** A **Volán** esetében – ahogy eddig, úgy a jövőben – sem lehet kétkerekűt vinni a fővárosi buszjáratokon (ennek a jármű kialakítása, illetve az azzal szorosan összefüggő utasbiztonság az oka).

A **díjmentes szállítás feltétele** lesz, hogy az utas rendelkezzen a következő **bérletek** valamelyikével: érvényes Budapest-bérlettel, teljesárú vagy kedvezményes Pest vármegyei bérlettel, illetve országbérlettel, vagy pedig a fővároson belüli díjmentes utazási jogosultsággal, állaskeresőként arcképes havi bérlettel.

Fontos tudni, hogy a megszokott **utazási szabályok nem változnak**, azokat továbbra is fenntartjuk, hogy utasainknak ne okozzon kellemetlenséget egy-egy helytelenül szállított bicikli vagy házi kedvenc.

Budapest közigazgatási határain kívül utazva továbbra is meg kell váltani a szükséges **kerékpár- vagy kutyajegyeket**, azonban a tavaszi tarifareform óta a legtöbb igénybe vevő számára kedvezőbbé, egyszerűbbé és kényelmesebbé vált a jegyvásárlás. Márciustól ugyanis a viszonylati kerékpár- illetve kutyajegy 500 forintba kerül – egy bicikli vagy házörző esetében egyszeri, egy megszakítás nélküli utazásra bármely viszonylaton. Ám a havi érvényességű Kerékpár országbérlettel mindössze 4950 forintért (szükség esetén helyjegyváltással), Kutya országbérlettel pedig 1890 forintért csaknem minden MÁV-START, GYSEV, illetve HÉV járaton is korlátlanul utaztatható bicikli vagy házörző a szolgáltatók szállítási feltételeinek betartásával, míg Volán járatokon csak a Kutya országbérlet érvényes.

A **részletek biztos sok bringást és állatbarátot érdekelnek. Türelmüket kérjük, a szabályozás véglegesítését követően, még decemberben tájékoztatjuk őket** és az utasainkat az életbe lépő változásokról a megszokott felületeinken és a sajtón keresztül is.

Megszületett a megállapodás a kollektív szerződésről az új, integrált személyszállító vállalatban is

2024. november 26.

Újabb, fontos mérföldkövéhez ért a MÁV-csoport integráció: a mai napon minden érintett szakszervezet aláírta az Integrált Kollektív Szerződést. Ez a megállapodás garantálja a MÁV-START, a Volánbusz és a MÁV-HÉV összeolvadásával létrejövő új, egységes személyszállító cégben az egyesülő társaságok valamennyi munkavállalójának biztonságos tovább foglalkoztatását 2025. január elsejét követően is.

Az új kollektív szerződés is megerősíti, hogy a munkavállalók számára az integráció nem járhat semmilyen hátránnyal: díjazásuk nem változik, szerzett jogaik hiánytalanul megmaradnak.

A vállalatcsoport integrációs folyamata során a Volánbusz, a MÁV-START és a MÁV-HÉV összeolvadásával 2025 január elsejével létrejön a MÁV Személyszállítási Zrt., jobban összehangolt és egyszerűbben igénybe vehető szolgáltatást biztosítva az utasok számára.

Az érintett munkáltatók és az érdekképviselők 2024 novemberében szándéknyilatkozatot írtak alá, amely alapján a MÁV-START Zrt. Kollektív Szerződésének módosításával – a Volánbusz Zrt. és a MÁV-HÉV Zrt. vonatkozásában is – külön mellékletben rögzítették a munkavállalók foglalkoztatási és javadalmazási feltételeit.

Az Integrált Kollektív Szerződés a MÁV-START Zrt. jelenlegi munkavállalóinak foglalkoztatását és díjazását változatlan formában biztosítja, megtartva a Kollektív Szerződés valamennyi előnyös rendelkezését.

A két beolvadó Társaság vonatkozásában a korábbiakban már megkötött jogutódlási megállapodások továbbá azt is biztosítják, hogy legalább olyan szintű foglalkoztatási és díjazási feltételek vonatkozzanak minden munkavállalóra az integráció után is, mint jelenleg.

A munkáltatók és a szakszervezetek együttműködése révén megkötött Integrált Kollektív Szerződés biztosítja, hogy a 2025. január 1. napját követően is a jogutód munkáltató, azaz a MÁV Személyszállítási Zártkörűen Működő Részvénytársaság valamennyi munkavállalója kiszámítható környezetben folytathassa munkáját.

A három személyszállítási márkanév az integrációval is megmarad, az utasok szóhasználatához jobban igazodó, rövidebb – MÁV, VOLÁN, HÉV – formában.

Vonattal a bécsi és a zágrábi adventi vásárba

Budapest, 2024. november 21. - Az adventi időszakban különleges élményt nyújt a bécsi karácsonyi vásárok varázslatos hangulata. Vonattal, kényelmesen, kedvező jegyárakkal mindössze 2 és fél óra alatt elérhető az osztrák főváros, ahová Budapestről óránként közlekednek railjetek és a MÁV-START EuroCity vonatai. Az adventi időszak harmadik hétvégéjén pedig különvonat közlekedik Pécsről a zágrábi vásárba. Az adventi időszakhoz az Utasellátó karácsonyi kínálattal készül.

Budapestről az online megvehető **START Europa jegyeket** érdemes választani az utazásunkhoz, hiszen ezek kedvező áron már 13 eurótól elérhetők két főváros között. A vonatjegyek árai naponként és járatonként eltérhetnek, ezért érdemes előre tervezni és minél előbb megváltani a jegyet. A tumultus elkerülése érdekében ajánljuk a hétköznapi utazásokat is, hiszen ekkor a jegyárak is alacsonyabbak és a bécsi vásár is kevésbé telített.

A gyerekek még nagyobb kedvezménnyel utazhatnak, a 6 év alatti gyermekek ingyen, a 6 és 14 év közötti gyermekek számára pedig mindössze 5 euróért váltható gyerekjegy egy felnőttjegy mellé.

Utasellátó adventi kínálata

A railjet vonatokon **bisztrószakaszon** biztosított az étkezés, míg az **EuroCity járatokon az Utasellátó étkezőkocsijain** különleges ünnepi menüvel várjuk az utazókat. Idén a levesek **ünnepi fűszerezéssel** készülnek, lesz halászlé illetve tejszínhabos szegfűszeges szilvaleves. A kínálatból nem maradhat ki a rántott hal, hagymás-majonézes krumpplisalátával vagy sült kolbász fehérboros almás káposztával kenyérrel és mustárral, továbbá újra megtalálható a közkedvelt töltött káposzta is tejföllel, kenyérrel párosítva, valamint a jól ismert karácsonyi burger is. **Desszertjeink** az idei évben: mákos guba, vanília sodóval és a mindenmentes Eszterházy torta: amely gluténmentes, vegán, tojásmentes is egyben. **Téli italaink** között szerepel a forralt bor és a forró rumos tea.

Advent EuroCity járat

A nagyobb utasforgalomra való tekintettel **szombatonként (november 30., december 7., 14., 21.)** idén is újra közlekedik Budapest és Bécs között az **Advent EuroCity** járat, amely **8:01-kor indul a Keleti pályaudvarról**, illetve visszaúton 18:04-kor a bécsi főpályaudvarról. **Normál díjszabás** szerint lehet rá jegyeket vásárolni. A járat visszafelé a bécsi főpályaudvarról 18:04 órakor indul. Érdemes ennél a járatnál is minél hamarabb beszerezni a jegyeket, hogy minél kedvezőbb áron juthassanak hozzá az utasaink.

Különvonat Zágrábba

Az utóbbi években három alkalommal is Zágráb adott otthont a legszebb európai karácsonyi vásárnak, ami minden korosztályt elvarázsol változatos művészeti, kulturális eseményeivel, gyermekelőadásokkal valamint a hagyományos horvát kulináris specialitásokkal. Az előző évek nagy népszerűségnek örvendő különvonata, a **Zágráb Advent Expressz** idén is közlekedik Pécsről Zágrábba. A járat **december 14-én** tervezetten **6:06-kor indul Pécs** vasútállomásról és **Szentlőrinc, Dombóvár alsó, Kaposvár, Somogyuszob és Gyékényes** érintésével érkezik Zágrábba. A **felnőtt jegyek** 54 euróba, míg a **gyermekjegyek** 38 euróba kerülnek az **oda-vissza útra**. A jegyeket csak a **jegypénztárakban és az ELVIRA-n, a jegy.mav.hu** oldalon válthatják meg az utasok hamarosan.





Kedvezményes, 2024 forintos jeggyel Debrecenbe a női kézilabda Európa-bajnokságra

2024. november 19. Budapest – Együttműködési megállapodást kötött a MÁV-csoport és a Magyar Kézilabda Szövetség. Az együttműködésnek köszönhetően a női kézilabda Európa-bajnokság alatt a MÁV applikációban kedvezményes áron, 2024 forintért vásárolhatnak vonatra és autóbuszra egyaránt érvényes kedvezményes **Magyarország24** jegyet – a debreceni Főnix Arénába jeggyel vagy bérlettel rendelkező – szurkolók. A vasúttársaság többletjáratok közlekedtetésével is hozzájárul a sportesemény sikeres lebonyolításához.

Magyarország Ausztriával és Svájcjal közösen rendezi a női kézilabda Európa-bajnokságot november 28. és december 15. között, hazánkban Debrecen lesz a házigazda, ahol egészen december 10-ig lesznek mérkőzések. Az esemény történelmi jelentőségű, hiszen először játszik női Európa-bajnokságon huszonnég válogatott, így eddig nem látott mérkőzés- és nézőszám várható. Az esemény a Magyar Kézilabda Szövetség és a Nemzeti Rendezvényszervező Ügynökség szervezésében, az Európai Kézilabda-szövetséggel együttműködésben valósul meg.

A debreceni mérkőzésekre belépőjegyet vagy bérletet váltók a jegy vagy bérlet mellé elektronikus kuponkódot kapnak, amivel a MÁV applikációban vásárolhatnak 2024 forintért kedvezményesen **Magyarország24** jegyet. A napijeggyel az érvénytartamon belül korlátlanul és bármely viszonylaton lehet utazni a MÁV-START, a GYSEV hálózatán, a VOLÁNBUSZ kijelölt helyközi járatain továbbá a MÁV-HÉV járatain azzal a feltétellel, hogy **ellenőrzésekor a személyazonosság igazolása mellett az utazásnál a mérkőzésre szóló belépőjegyet illetve bérletet is fel kell mutatni.** A 2024 forintos kedvezményes Magyarország24 napijegy a MÁV-START járatain **csak 2. osztályon érvényes.** Helyjegyes vonatokon a helyjegy árát valamint a magasabb komfortfokozatra érvényes (1. osztály, prémium osztály) felárat az utasoknak minden esetben meg kell fizetniük.



Kedvezményes vásárlás az applikációban

A MÁV applikáció felületén egyedi kódok megadásával is elérhetők már a kedvezmények. A MÁV-csoport online értékesítési rendszerében immáron lehetőség adódik kedvezményre jogosító kód megadására a vásárláskor, amennyiben az adott eseményen az elérhető.

Az Európa-bajnokság idején a Magyarország24 jegy mellé a kuponkódokat a jegyértékesítést végző társaság küldi ki e-mailben a már megvásárolt jegyek mellé a következő napokban, a később megvásárolt jegyekhez pedig a vásárlást követő napon. A kód csak az elővételben vásárolt jegyek mellé biztosított a meccsnapon vásárolt belépőhöz már nem lesz érvényes a kedvezmény. Ugyancsak nem jár a kedvezményes jegy a VIP- és tiszteletjegyek mellé.

A vásárlás regisztrációhoz kötött és a Napijegyek/helyi jegyek menüpontban érhető el az applikációban. A Jegy földre kattintás után a Jegyfajták menüben kell kiválasztani a Kézilabda Eb pontot. A kuponkód megadásakor be kell jelentkezni, ha még nincs bejelentkezve, a felhasználó figyelmeztető üzenetet kap. A kód megadása után a rendszer a kedvezményes, 2024 forintos áron helyezi a kosárba a Magyarország24 jegyet.

Mentesítő járatok

Debrecenben négy-négy csapattal két csoportkört, valamint középdöntőket is rendeznek december 10-ig. A magyar csapat három csoportmérkőzést (november 28., 30., december 2.), a sikeres továbbjutás esetén további négy meccset (december 5., 6., 8., 10.) játszik a Főnix Arénában, ahová nemcsak a városból és a régióból, hanem az egész országból és a határon túlról is érkeznek szurkolók. Az előzetes becslések szerint ez mérkőzésenként négy-ötezer, összességében több mint húszezer látogatót jelent. Erre készülve a MÁV-START a Debrecenből menetrend szerint 21:06-kor induló Tokaj InterCity-t szükség esetén több kocsival közlekedtetni. Emellett a debreceni meccsek napjain az utolsó mérkőzéshez igazítva mentesítő vonatot indít a vasúttársaság Debrecenből Budapest-Nyugati pályaudvarra. A mentesítő vonat 23 órakor indul és csak Szolnokon, Kőbánya-Kispesten és Zuglóban áll meg. A december 5-én induló esti vonat vágányzár miatt Újszász felé a Keleti pályaudvarra közlekedik, emiatt Kőbánya-Kispestet és Zuglót nem érinti.

Nagygépes munkavégzés: naponta másfél kilométernyi új vágány

2024. november 16.

A MÁV komplex felújítást végez a miskolci fővonal közel 30 kilométeres szakaszán. Az Építési és Közlekedési Minisztérium (ÉKM) 5 pontos akciótervének részeként, de teljes egészében a vasúttársaság saját forrásából megvalósuló beruházás célja, hogy a vonalszakaszon megszűnjenek

a sebességkorlátozások és a késések, kiszámíthatóbbá váljon a menetrend, az utazási idő pedig akár 5 perccel rövidülhessen.

A kitűzött célok eléréséhez a MÁV a legkorszerűbb műszaki megoldásokat is igénybe veszi. A munkálatok következő, Emőd és Mezőkeresztes-Mezőnyárád között zajló szakaszára például visszatért az a 210 tonnás, SMD típusú felépítménycserélő géplánc is, amely naponta akár 1600 méternyi vágányhosszt képes megújítani.

Az SMD ezzel a rendkívüli teljesítménnyel 9 nap alatt kicseréli a felépítményt, így várhatóan a december 4-i határidőre elkészül a miskolci fővonal felújított szakasza.

Október 19-től már Emőd és Mezőkeresztes-Mezőnyárád között zajlik a december 4-ig tartó rekonstrukció. A jelenlegi, második ütem során több mint 20 ezer betonaljat váltunk ki újakkal a sínek cseréjével együtt. A 12 kilométeres szakaszon zúzottkőből 47 ezer tonnát rostálunk és építünk be, 600 méteren pedig teljesen kicseréljük az ágyazatot is. Emellett 3 átjárót javítunk és 5 hídon végezzük el az állagmegóvó szigetelést.

A felújítást október 29-től ismét a korszerű **SMD felépítménycserélő óriás géplánc** segítségével gyorsítjuk. A munkagép naponta mintegy 1400-1600 méteres vágányhosszt halad, így 9 nap alatt cseréli a kivitelező a felépítmény részeit, a síneket és a vasbetonaljakat. A 600 méter hosszú géplánc alkalmas fa- és betonalj elbontására és új aljak előre meghatározott, egyenlő távolságú lerakására, valamint a sínek felszedésére és újak fektetésére is. A vágányátépítés egyetlen munkafázisban, folyamatosan végezhető, a géplánc képes 120 méteres ún. hosszúsínek beépítésére is.

A vágányfelújítást ezenkívül közúton és vasúton is használható rakodógépek, munkagépek, kötött pályán közlekedő korszerű vasúti pályaeépítő- és karbantartó gépláncok végzik, műszakonként 100-120 szakember közreműködésével.

A felújítási munkálatokat követően feloldjuk a vágányzárat és újra két vágányon használhatják a vonatok a pályát. A megengedett magasabb sebességgel ugyanakkor csak valamivel később, az előírt utószabályozási munkálatok elvégzését követően válik használhatóvá. A tervek szerint az első fázisban befejezett szakaszon **decemberben már 120 km/órás** sebességgel, míg a mostani ütemben megújuló **Mezőkeresztes-Mezőnyárád-Emőd** szakaszon várhatóan év elején az utószabályozásokat követően **120 km/órás** sebességgel közlekedhetnek a vonatok.

A beruházásról

A mintegy **27 kilométernyi teljes szakaszon két ütemben, éjjel-nappal** dolgoznak a szakemberek és a munkagépek, berendezések. Hajnaltól éjszakáig **egy sínpáron biztosítjuk folyamatosan a vonatok haladását**, miközben a másikon ütemezés szerint zajlik a kivitelezés. Éjjelenként azonban mindkét vágányon folyik a munkavégzés, hogy **december 4-ig határidőre elkészüljön a pályarekonstrukció**. Noha ez a beruházás még teljes egészében a **MÁV saját forrásaiból** valósul meg, tartalmi értelemben már része az Építési és Közlekedési Minisztérium által meghirdetett **5 pontos akcióterv infrastruktúra-felújítási fejezetének**. A korszerűsítéssel az év végétől **megbízhatóbbá, kiszámíthatóbbá** válik a vonatforgalom, **jelentősen mérséklődik a késések száma**, ugyanis közel 20 kilométeren **megszűnnek a sebességkorlátozások**; és akár 5 perccel javulhat a menetidő is. A kivitelezés teljes költsége a MÁV saját forrásából mintegy **18 milliárd forint**.

A felújítás első felében, a Miskolc és Emőd közötti **15 kilométeren** végeztük el a felépítménycserét, kicseréltünk mintegy **25 ezer betonaljat**, és több mint **58 ezer tonna zúzottkővet** rostáltunk, építettünk be speciális vasúti munkagépekkel, köztük az Európában is ritkaságnak számító, 210 tonnás SMD felépítménycserélő óriás géplánccal. Kilenc nap alatt cserélte a felépítményt. Öt hidat szigeteltünk és 6 útátjárót is felújítottunk. A sín- és a 700 méternyi ágyazatcserét követően folyamatosan a vágányok szabályozása, az ágyazatpótlás is megtörtént. Elvégeztük a szükséges felsővezetési javításokat, a bokor- és cserjeirtást, a padkák rendezését, valamint a vízelvezető árkok kialakítását, tisztítását.

Zajhatások

A felújítás ideje alatt rakodás, depózás, szóródó anyagok szállítása, valamint nagygépekkel végzett munkák miatt nagyobb zajhatásra lehet számítani a Mezőkeresztes-Mezőnyárad és Miskolc közötti vonal felújítás ütemezése szerinti szakaszain.

Az utasoktól és a lakosságtól türelmet és megértést kérünk a felújítás idejére.

Tájékoztatói lehetőségek a menetrendekről

Az újabb munkafázishoz és a korlátozásokhoz igazodva október 19-től **kis mértékben módosult a Budapest–Miskolc fővonalon és a Miskolc-Sátoraljaújhely szakaszon a távolsági – InterCity, InterRégió, nemzetközi – vonatok és a személyvonatok közlekedési rendje**, ezért aki erre utazik, mindenképpen tájékozódjon előre.

A 2. ütem idején, december 4-ig érvényes menetrendről a **legutóbbi közleményünkben** tud tájékozódni.

A **módosított menetrendek** az online felületeinken (MÁV app, ELVIRA) elérhetőek. A hirdetések, térképek a közlemény alsó részén, vagy a honlapunk vágányzári menüpontjából tölthetők le. Az állomások, megállóhelyek, vonatok kijelzőin, plakátokon és hangosbemondókon, továbbá az értékesítési csatornákon keresztül is tájékoztatjuk az utazóközönséget.

A beruházásról [a korábbi közleményünkben](#) olvashat részletesen. A felújításról készült [előző videó itt érhető el](#).

Megújult a vasútvonal Szentlőrinc és Szigetvár között



Pécs, 2024. november 7. - Elkészült az első pályafelújítások egyike, amely már az 5 pontos közlekedési akcióterv részeként valósult meg. A baranyai Szentlőrinc és Szigetvár között mátol újra közlekedhetnek a személyszállító szerelvények, ezzel pedig megszűnik az átmeneti megoldásként alkalmazott autóbuszos vonatpótlás. A MÁV augusztus 31-től végzett komplex pályafelújítást a Gyékényes-Pécs vasúti fővonal részét képező szakaszon, aminek köszönhetően összességében gyorsul és lényegesen kiszámíthatóbbá, pontosabbá válik a térség vasúti közlekedése. A beavatkozás előnyeit mátol utasaink is érzékelhetik, hiszen a felújított pályán csendesebbé és kényelmesebbé válik az utazás, a vonalon pedig fokozatosan megszűnnek a sebességkorlátozások. Ezúton is köszönjük a térségben élők türelmét!

A vasúttársaság tavaly és idén összességében közel négymilliárd forintot költött saját forrásból a Szentlőrinc-Szigetvár szakasz felújítására, melynek eredményeként a két város között végig korszerű, hézagnélküli pályán és hamarosan sebességkorlátozás nélkül közlekedhetnek a vonatok. A Gyékényes-Pécs vonal Szigetvárt és Szentlőrincet összekötő szakaszán 80 kilométer/óra a megengedett legnagyobb sebesség, de a pálya műszaki állapota az elmúlt években oly mértékben romlott, hogy több szakaszon sebességkorlátozást kellett bevezetni, aminek következtében rendszeressé váltak a késések. A mostani munkálatok révén Szentlőrinc és Szigetvár között kiszámíthatóbbá válik a menetrend.



A vágányzár feloldását – a vasúti közlekedés újbóli megindulását – követően szükség lesz utószabályozási munkálatokra is; ezt követően a sebesség fokozatos emelése várható. Az összes sebességkorlátozás megszüntetése várhatóan a vonatközlekedés újraindítása után néhány héttel történhet meg. A felújított pálya akkortól a korábbinál kiszámíthatóbb közlekedést, a menetrendszerűség javulását és a késések csökkenését teszi lehetővé.

A felújítás után Somogyban a Dráva-menti települések, valamint Baranyában Szentlőrinc és Szigetvár térségének lakosai számára gyorsabb, megbízhatóbb eljutást biztosíthatnak a személyvonatok, valamint a két vármegyeszékhelyet, Pécsét és Szombathelyt összekötő Pannónia InterRégiók. A Barcs-Szigetvár-Szentlőrinc-Pécs útvonalon menetrend szerint csúcsidőszakban óránként, azon kívül kétóránként közlekednek a személyszállító járatok.

Műszaki háttér-információk

A pálya rekonstrukciója alatt ágyazatrostálást, szakaszos alépítmény-javítást, betonalj- és síncserét végzett a vasúttársaság. A forgalomból ideiglenesen kizárt vonalrészeken mintegy 10 kilométeren hézagnélküli vágány létesült, 300 méteren megújult az alépítmény, emellett átépült két vasúti átjáró is. Tavaly ugyanezt a munkát három kilométeren végezte el a MÁV. A mostani beruházás idején húszezer tonna zúzottkővet, több mint hétezer vasbetonaljat és 174 darab egyenként 120 méteres új hosszúsínt használtak fel. A felújítás tervezett költsége több mint hárommilliárd forint volt, de 2023-ban is már 900 millió forintot költött erre a vonalra szintén saját forrásból a MÁV, és elegendő forrás rendelkezésre állása esetén folytatni kívánjuk a Gyékényes-Pécs vonal felújítását más szakaszokon is.

Kötelező jegyelővétel: a türelmi időszak februárig meghosszabbítva!

Budapest, 2024. november 2. – Szeptember elejétől kötelezővé vált a jegyelővétel Budapest elővárosi zónájában, ezzel párhuzamosan pedig egységesen 25 ezer forintra változott a pótdíj összege. Ezt az

utasaink az elmúlt hetek tapasztalatai alapján megértik és elfogadják. Az új rendszer bevezetése ugyanakkor türelmi időszakkal indult: az első két hónapban még a korábbi, alacsonyabb összegű „fedélzeti” pótdíjjal kellett csupán számolnia annak, aki érvényes jegy vagy bérlet nélkül kezdte meg utazását. Az Építési és Közlekedési Minisztérium (ÉKM) most úgy döntött: az átmenet megkönnyítése érdekében meghosszabbítja a türelmi időt 2025. február 1-jéig.

A fővárosban, illetve az elővárosi vonalakon, valamennyi vonatra már csak érvényes jeggyel lehet felszállni, vagyis kötelező az elővételi jegyvásárlás, ezzel egyidejűleg pedig a pótdíj mértéke is jelentősen változik: érvényes jegy vagy bérlet hiányában a pótdíj összege egységesen 25 ezer forint lett. Ezzel – az ÉKM mostani döntése értelmében – azonban csak 2025 februárjától kell számolniuk a jegyváltást elmulasztóknak. A meghosszabbított türelmi időszak ideje alatt a rendszeres vagy szűrőpróba szerű ellenőrzést végző jegyvizsgálók figyelmeztetnek a változásra, és a korábbi, mérsékelt összegű pótdíjban részesítik a jegy nélkül utazókat.

A MÁV-START eddigi tapasztalatai jók, hiszen az utazóközönség elfogadja és megérti, hogy az elővárosban kizárólag érvényes jeggyel lehet felszállni a vonatokra. Köszönjük utasaink együttműködését!

Jegyet, bérletet váltani több helyen és könnyebben lehet, mint korábban

Az online jegyváltás mellett Budapest valamennyi állomásán és megállóhelyén, illetve az elővárosi vonalak jelentős részén már a nap 24 órájában biztosított a menetjegy-vásárlás pénztárból vagy automatából, köszönhetően a MÁV-START által az elmúlt években beszerzett 375 jegykiadó automatának.

Épp ehhez, valamint a kalauz nélküli rendszer bevezetéséhez igazodva hozhatta létre a vasúttársaság a kötelező jegyelővételi zónát, amelybe Budapest valamennyi állomása és megállóhelye, valamint – a lajospizsei vonal nagyrészeinek kivételével – minden, az agglomeráció nagyobb vasúti csomópontjáról induló vonal, illetve annak egy elővárosi szakasza beletartozik.

Egységes pótdíj fedélzetén és 30 napon belül: 25 ezer forint

A zónán belüli utazáskor egységesedett a pótdíj összege is, illetve kivezetjük a korábbi mérsékelt összegű, „fedélzeti” pótdíjat, így a zónában jegy nélkül felszállók a vonatokon már csak 25 ezer forintos pótdíj megfizetésével válhatnak menetjegyet.

Az utólagosan rendezett pótdíj összege tavaly decembertől 30 napon belül befizetve ugyancsak 25 ezer forint lett, 30 napon túl pedig 50 ezer forintra változott.

A pótdíjat továbbra is csak abban az esetben kell kifizetni, amennyiben lehetséges az előzetes jegyvásárlás az állomásokon és a megállóhelyeken!

Érintett vasúti vonalszakaszok listája:

- 1-es vonal: a Déli, illetve Keleti pályaudvar és Győr között,
- 2-es vonal: a Nyugati pályaudvar, illetve Rákos és Esztergom között,
- 30a vonal: a Déli pályaudvar, illetve Kőbánya-Kispest és Székesfehérvár között,
- 40a vonal: a Déli pályaudvar és Pusztaszabolcs között,
- 70-es vonal: a Nyugati pályaudvar és Szob között,
- 71-es vonal: a Nyugati pályaudvar és Vác között,
- 80a vonal: a Keleti pályaudvar és Hatvan között,
- 100a vonal: a Nyugati pályaudvar és Szolnok között,
- 120a vonal: a Keleti pályaudvar és Nagykáta között,
- 142-es vonal: a Nyugati pályaudvar és Pestszentimre között.

A sorban állás elkerülése érdekében javasoljuk utasainknak, hogy menetjegyeiket, bérleteiket elővételben – legkényelmesebben online, a MÁV applikációban, vagy a jegy.mav.hu weboldalon – váltsák meg. A rendszeresen utazók számára pedig az ország- és vármegyebérletek online megvásárlását ajánljuk.

A kötelező jegyelővételi zónáról itt olvasható bővebb információ:

<https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/vonatok-kalauz-nelkul>



Éjjeli üzem: az utasok igényei döntik el a hosszabb metróüzemet

Budapest, 2024. október 29. – A Fővárosi Közgyűlés elé kerül a metró éjszakai üzemének további meghosszabbítása, amelyet az utasigényeknek megfelelően évek óta folyamatosan bővít a BKK, még ha a pandémia ezt a folyamatot ideiglenesen meg is akasztotta. Az üzemidő további 2 órával történő bővítésére a BKK már 2023-ban javaslatot tett, de az ehhez szükséges feltételek, leginkább a több mint 100 millió Ft többletköltség nem állt rendelkezésre.

Az elmúlt években többször, több szempont mentén – például a növekvő éjszakai igények, a pandémia előtti próbaüzem tapasztalatai és a metróhálózat szerepének újragondolása – újra és újra felmerült a metrók hétféle üzemidejének meghosszabbítása. A budapesti metrók jelenleg jellemzően éjjelig közlekednek, a végállomásokról 23:30 körül indulnak az utolsó szerelvények, amelyek a Deák Ferenc téren bevárják egymást.

Hosszabb üzemidő a pandémia előtt

A mostani közgyűlési előterjesztés arra tesz javaslatot, hogy péntek-szombat esténként, illetve ünnepnapok előestéjén éjjel után is járjanak a metrók. Nem új a felvetés, a BKK korábban is nyitott volt az igényalapú szolgáltatásbővítésre: 2017-ben pénteken és szombaton hajnali fél egyig bővítette az M2-es és M4-es metrók esti üzemidejét, ekkor 10 percenként jártak a vonatok, ehhez csatlakoztak a városon belül is fontos szerepet ellátó HÉV szerelvények is a késői indulásokkal. Az intézkedések azért nem érintették a legforgalmasabb M3-as metró, mert éppen akkor zajlott a vonal felújítása.

A pandémia kezdete előtt, 2020 márciusában a BKK még egy órával tovább, hajnali fél kettőig bővítette a metrók közlekedését: éjjeltől tízpercenként, majd 1:00 után negyedóránként jártak a szerelvények.

A COVID-világjárvány idején Budapesten is visszaesett a forgalom, ami az éjszakai járatokat is érintette, kihasználatlanság miatt visszaállt a metrók üzemideje. Bár az elmúlt években az utasforgalom fokozatosan növekszik, de a korábbi szintet továbbra sem érte el.

Az üzemidő további 2 órával történő bővítésére a BKK már 2023-ban javaslatot tett (2024-es tervezett bevezetéssel), a felszíni hálózat egyidejű optimalizációjával, de az ehhez szükséges feltételek, leginkább a több mint 100 millió Ft többletköltség sajnos nem állt rendelkezésre.

Szilveszterkor egész éjjel jár a metró

A BKK felelős gazdálkodóként minden esetben alapos elemzésekre és pontos utasforgalmi adatokra támaszkodik, mielőtt döntést hozna ilyen léptékű változtatásokról. A társaság munkatársai folyamatosan monitorozzák az éjszakai járatok utasforgalmát, illetve modellezik, hogy a főképp belvárosi területet érintő fejlesztés milyen hatással lehet a külsőbb, metrókon túli területek közlekedésére. Az éjszaka is közlekedő

metrók esetében vizsgálni kell a metróközlekedésben dolgozók munkaidejét, az állomások takarításának és az infrastruktúra karbantartásának kérdését is. Mindezekből kitűnik, hogy a metrók éjszakai közlekedése komoly technikai, anyagi és humánerőforrás feltételeket követel meg.

Amikor a rendkívül nagy utasforgalom indokolja – pl. szilveszter éjjel –, már most is egész éjszaka járnak a metrók Budapesten. Idén először december 24-én este is meghosszabbított üzemidőben, egészen 18 óráig közlekednek majd a metrók, mert az elmúlt években a belvárosban nagy utasforgalmat regisztráltak a szakemberek. Az ilyen tapasztalatok is részei annak a vizsgálatnak, amely az éjszakai metróközlekedés bevezetésének hosszú távú lehetőségeit térképezi fel.

Az éjszakai buszhálózat jelenlegi szerepe

A metrók éjszakai közlekedtetése leginkább a belvárosi közlekedés igényeket szolgálná, mivel a metrók nem érik el a külsőbb városrészeket, ahol jelenleg átszállásmentesen vagy biztosított csatlakozással működő, sűrűn közlekedő autóbuszokkal biztosított a közlekedés. A BKK egyik fő célja pedig továbbra is a külső kerületekben élők közlekedési lehetőségeinek fejlesztése. Budapest kiterjedt és jól működő éjszakai buszhálózattal rendelkezik, amely lefedi a város minden részét. Péntek-szombat este a főbb tengelyeken 4-8 percenként közlekednek éjszakai buszjáratok, amelyek a belvárost összekötik a külső területekkel. A belsőbb területek metróval történő éjszakai kiszolgálása csak a külsőbb kerületek kiszolgálási színvonalának megőrzésével egyidejűleg történhet meg.

A vizsgálatok folytatódnak

A BKK továbbra is monitorozza az éjszakai közlekedés kihasználtságát és a felmerülő utasigényeket. A döntés a jelenlegi adatok elemzésének lezárása után a közgyűlési határozat alapján születik meg.

A Kolosy téren is korszerűsítette az utastájékoztató táblákat a BKK

Budapest, 2024. október 31. – Folytatódik a megálló -felújítási sorozat: a Kolosy téri megállóban korszerűbb utastájékoztató táblákat helyeztek ki. A BKK az ügyfelei szokásait és igényeit szem előtt tartva, logikusabban elhelyezett információkkal, közérthetőbb elemekkel segíti a közlekedőket.

A Budapesti Közlekedési Központ újabb csomópontban, a Kolosy téren, valamint a Szépvölgyi út HÉV-állomás melletti buszmegállóban korszerűsítette az utastájékoztatót, hogy ezentúl itt is könnyebben, gyorsabban tájékozódhassanak a BKK ügyfelei.

A táblakorszerűsítés egy sorozat része, amelyben a BKK fokozatosan újítja meg a teljes budapesti hálózat információs felületeit. Korábban az ügyfelektől több észrevétel érkezett a hiányos, megkopott információs táblák és a nehezebben érthető iránymutatás miatt. Ezért a BKK a táblák cseréjéről döntött annak érdekében, hogy az utastájékoztató informatívabb és átláthatóbb legyen. A társaság nemcsak az elhasználódott, tönkrement eszközöket cseréli, hanem – ahol az indokolt – új megoldásokat alkalmaz.

A BKK egyedi azonosító kódokkal segíti, hogy az utasok könnyebben megtalálják a nekik megfelelő járatokat azokon a végállomásokon és csomópontokban, ahol több vonalra is fel lehet szállni. A jól látható, betűk és/vagy számok kombinációját tartalmazó kódok (például A2, C5, vagy 1, 2, 3 stb.) megjelennek a megállóhelyi oszlopon és a BKK webes felületein elérhető térképeken is.

Ez a megoldás akkor is hasznos, ha egy forgalmi változás miatt egy-egy buszjárat másik megállóhelyről indul. Ilyenkor az új kódok alapján könnyebben lehet azonosítani, hogy a terelt útvonalon közlekedő buszra melyik megállóban lehet felszállni.

A Budapesti Közlekedési Központ az elmúlt két és fél évben már több mint 40 csomópontban tette korszerűbbé a tájékoztatást, a következő hetekben, hónapokban pedig további forgalmas helyszíneken folytatják a munkát a BKK szakemberei.

Eldől, hogy ki tervezheti meg az Üllői úti és a Váci úti bringasztrádákat

Budapest, 2024. november 5. – A BKK folytatja kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztéseit, amelyek a Fővárosi Önkormányzat törekvéseihez kapcsolódva hozzájárulnak az élhetőbb, fenntarthatóbb városi környezet kialakításához. Ennek keretében a BKK feltételes közbeszerzési eljárást indított az Üllői úti és a Váci úti kerékpárutak tervezésére: a bringasztrádának köszönhetően a már meglévő, védett kerékpársávok folytatásaiként további útvonalak válnak kerékpárral biztonságosan járhatóvá.

A fejlesztések célja, hogy az Üllői út és a Váci út egy-egy további szakaszán magas minőségű, irányhelyes, irányonként legalább 2 méter szélességű, épített elemmel védett kerékpársávok és kerékpárutak – úgynevezett bringasztrádák – létrehozásával újabb városrészek váljanak biztonságosan elérhetővé kerékpárral. A fizikai elválasztás még vonzóbbá teheti a mindennapi kerékpározást különböző korosztályú és tapasztalati szintű embereknek.

A tervezési közbeszerzési eljárásban érintett szakaszok az Üllői út esetében a Nagyvárad térnél, a Váci út esetében a Lehel térnél (Gogol utca) közvetlenül kapcsolódnak a korábbi években már kialakított védett kerékpársávokhoz, de azoktól eltérő módon jöhetnek majd létre.

A beruházás tervezése a TOP Plusz-4.1.2-23 Bringasztráda program keretében valósulhat meg európai uniós támogatásból, a BKK már beadta az erre vonatkozó támogatási kérelmet.

Bővülő kerékpáros főhálózat az észak–déli sugárutak mentén

Az Üllői út és a Váci út kulcsfontosságú sugárirányú útvonalak, amelyek összekötik a belvárost a külső kerületekkel. A fejlesztések összhangban állnak a Budapesti Mobilitási Terv irányelveivel és a közlekedésbiztonsági stratégiával, valamint hozzájárulnak a környezeti terhelés és a városi zajszennyezés mérsékléséhez.

Üllői út:

- A tervezési szakasz hossza mintegy 1,05 kilométer: **a Nagyvárad tértől az Ecseri útig** tart.
- A tervező feladata az épített módon elválasztott irányhelyes kerékpársáv kialakítása, valamint a csomóponti átvezetések és a szükséges forgalomtechnikai, valamint az útépítéssel járó munkák megtervezése.
- A BKK fontosnak tartja, hogy a Nagyvárad tér és Ecseri út között most is meglévő kerékpársávok magasabb minőségben, komfortosabban épüljenek újjá, valamint pótolja a jelenleg hiányzó kapcsolatokat a Vágóhid utcai és Gyáli úti kerékpársávok irányába is. A Könyves Kálmán körút–Borbás Vince sétány közötti szakaszon kisebb léptékű korrekciós beavatkozások tervezendők.
- A feladatok magukba foglalják a gyalogos közlekedés felületeinek, valamint ahol az lehetséges, a zöldfelületek fejlesztésének megtervezését is.
- A kerékpársávok fejlesztésével a BKK megteremti a jelenleg hiányos vagy hiányzó kerékpáros kapcsolatokat a belváros és a XIX. kerület, valamint a IX. kerületi József Attila lakótelep között, javítva ezzel az útvonal mentén lévő lakóterületek és egyéb forgalomvonzó létesítmények, mint például egyetemek, egészségügyi intézmények, üzletközpontok és irodaházak elérését, összekötését is.

Váci út:

- A védett kerékpársávokra vonatkozó tervezési szakasz hossza csaknem 1 kilométer: **a Victor Hugo utcától a Csángó utcáig** tart. A projekthatár a Csángó utcai kereszteződésig tart, de a Váci úton már meglévő szervízútnak köszönhetően egészen a Dunyov István utcáig lehet majd kényelmesen kerékpározni.
- A Victor Hugo utca és a Gogol utca között többnyire épített szegéllyel elválasztott irányhelyes kerékpársáv létesülne.
- A Gogol utca és a Tisza utca között nemcsak irányhelyes védett kerékpárutat alakítanak ki, hanem fejlesztik a gyalogos- és zöldfelületeket is, ezzel ösztönözve a közterületek közösségi használatát.
- A csomóponti átvezetések átalakításával biztonságosabbá válik a gépjármű- és a gyalogosközlekedés is.

A tervező feladatai közé tartozik az engedélyezési és kivitelezési tervek elkészítése mellett az engedélyezési eljárások lefolytatása, a hozzájárulások megszerzése, valamint a kivitelező kiválasztására irányuló ajánlattételi dokumentáció összeállítása is. A helyi önkormányzatokkal, civil szervezetekkel, hatóságokkal, kezelőkkel és üzemeltetőkkel folytatott egyeztetések a teljes tervezési folyamatot végigkísérik.

A kiviteli tervek az eredményes közbeszerzési eljárás lefolytatása és az uniós forrás biztosítása esetén az Üllői út esetében 2026 második felében, a Váci út esetében 2025 végén készülhetnek el.

Új útvonal – november 9-től a Kápolna térig jár a 75-ös trolis

Budapest, 2024. november 6. – Folytatódik a 75-ös trolis meghosszabbított útvonalának tesztje: november 9-től a járat Kőbánya alsó vasútállomás érintésével a Kápolna térig, a Pongrácz út helyett pedig a Hungária körút–Salgótarjáni utca útvonalon közlekedik. A vonal meghosszabbítása továbbra is tesztüzemben zajlik: a szakemberek mellett az ügyfelek is kifejthetik véleményüket a tesztidőszakkal párhuzamosan futó társadalmi egyeztetés keretében a javaslatokkal kapcsolatban. A 75-ös trolis meghosszabbításának köszönhetően a BKK ügyfelei gyorsan, kényelmesen és környezetbarát módon utazhatnak a X. kerület központja és a főváros belsőbb területei között.

Kényelmes eljutást biztosító, környezetbarát kapcsolat jött létre a X. kerület központja és a főváros belső területei között a 75-ös trolis meghosszabbításának köszönhetően. A járat augusztus közepétől hosszabb útvonalon, a Jászai Mari tér és Kőbánya centruma között közlekedik. November 9-től, szombattól a trolibuszok Kőbánya alsó vasútállomás érintésével a Kápolna utcán át a Kápolna térig közlekednek. Változik az útvonal is: a tesztüzem második fázisában a Kerepesi út–Pongrácz út útvonal helyett a Hungária körút–Salgótarjáni utca–Pongrácz út útvonalon érik el a kőbányai végállomást. A járművek a tesztelés alatt álló szakaszon részben önjáró üzemmódban, akkumulátoros hajtással közlekednek.

A 75-ös trolibusz mellett továbbra is közlekedik a 75A trolibusz a Puskás Ferenc Stadion és a Jászai Mari között. A 75-ös trolibusz menetrendje [a BKK oldalán](#), valamint [a BudapestGO alkalmazásban](#) is elérhető.

Tart az egyeztetés a végleges útvonalról

A 75-ös trolibusz vonalának meghosszabbítása továbbra is tesztüzemben zajlik: az utasok és a szakemberek valós körülmények között több útvonalat is összehasonlíthatnak. Első lépésként, augusztus közepétől a trolis a Pongrácz úton, a Körösi Csoma Sándor úton és az Állomás utcán keresztül érték el Kőbánya alsó vasútállomást. A második fázisban, november 9-től, szombattól a járat a Kápolna térig közlekedik, a Hungária körút–Salgótarjáni utca–Pongrácz út–Liget tér–Kápolna utca útvonalon. A második tesztfázis ideje alatt a járat nem érinti a Szent László teret, Kőbánya vasútállomásnál pedig a korábbiól eltérő helyen állnak meg a trolisok.

Az eddig beérkezett vélemények szerint a válaszadók nagy többsége támogatja, hogy a tesztüzem után is meghosszabbított útvonalon, Kőbányáig közlekedjen a 75-ös trolibusz. Az ügyfelek véleménye egybeesik a BKK szándékaival, ugyanis a társaság egyik célja, hogy átszállásmentes kapcsolat jöjjön létre a városrészek között. A társadalmi egyeztetés során a járat használói úgy nyilatkoztak, hogy a járat meghosszabbítása óta gyakrabban veszik igénybe a 75-ös trolibuszt. A kitöltők között az eddig nem létező átszállásmentes kapcsolatok közül a Kőbánya alsó vasútállomás és a Hősök tere közötti szakasz az egyik legnépszerűbb.

A 75-ös trolibusszal kapcsolatos társadalmi egyeztetés a tesztidőszak második ütemének bevezetésétől tölthető ki [a BKK oldalán](#).

A teszt ideje alatt a Kőbányáig meghosszabbított 75-ös trolibuszok plusz kapacitásként közlekednek a Puskás Ferenc Stadion és Kőbánya központja között. A végleges útvonalat, menetrendet és kapcsolódó részletkérdéseket az üzemeltetési tapasztalatok és lakossági visszajelzések alapján később alakítják ki a BKK szakemberei.

Reneszánszukat élik a trolik

A 75-ös trolibusz meghosszabbítása illeszkedik a BKK azon tervei közé, amelyek a trolibuszhálózat fejlesztését helyezik előtérbe. A fővárosi közlekedésszervező 2024. június elején mutatta be azt az átfogó tervet, amely a budapesti trolibuszhálózat bővítését és egyes autóbuszvonalak trolibusszal való kiváltását tartalmazza. A fejlesztés fontos lépés ahhoz, hogy a jövőben a közösségi közlekedést használók 100 százalékban elektromos hajtású járművekkel, kényelmesen, és mindenki számára hozzáférhető módon utazhassanak a fővárosban. A BKK a következő években is nagy hangsúlyt fektet a hálózatfejlesztésre: 2026 végéig közel 190 kilométerre, 2030-ra pedig akár 325 kilométerre is növekedhet a budapesti trolibuszvonalak teljes hossza.

A tervek szerint a következő lépésben további 160 új trolibusszal egészülne ki a jelenlegi járműpark, az ehhez szükséges előkészítő lépéseket már megtette a cég, a beszerzés részvételi szakasza lezárult, jelenleg az ajánlattételi szakasz zajlik. A budapesti trolis-közlekedés tervezett megújításáról és bővítéséről [a BKK oldalán](#) találni bővebb információkat.

Új fejlesztést kap a BudapestGO

Budapest, 2024. november 6. – Megkönnyíti ügyfelei számára a digitális bérlethasználatot a Budapesti Közlekedési Központ. A társaság egy úgynevezett „felszállók” gombot fejleszt a BudapestGO alkalmazásba, amely a jelenleg is elérhető „metró” gomb továbbfejlesztése felszíni járművekre. Az új funkcióval – amely a bérleteken és a napijegyeken is elérhető lesz –, nincs szükség kódbeolvasásra, a gombra kattintva megjelenik az ellenőrzéshez szükséges mozgó ábra. Ezzel párhuzamosan a BKK – az ügyféligenyekhez igazodva – vizsgálja a Budapest Pay&GO rendszer továbbfejlesztését és teljeskörű kiterjesztésének lehetőségét is.

Folyamatosan nő a digitális fizetési megoldásokat használók száma a fővárosi közösségi közlekedésben. Az elmúlt években egyre több a modern technológiai megoldás, és az ügyfelek előszeretettel használják, valamint egyre inkább keresik a digitális értékesítési csatornákat – ilyen például a BudapestGO alkalmazás, vagy a BKK által tavaly tesztjelleggel bevezetett Budapest Pay&GO rendszer. Míg 2023 elején a BKK ügyfelei a jegy- és bérletvásárlások kevesebb mint negyedét intézték a társaság saját fejlesztésű applikációján, a BudapestGO-n keresztül, addig mostanra már minden harmadik jegyet vagy bérletet mobilon vesznek.

Könnyebb lesz a jegy- és bérletérvényesítés

A BKK folyamatosan kutatja az ügyfelek igényeit, és fejlesztéseit a visszajelzések fényében alakítja, hogy minél többek számára vonzóbb legyen a közösségi közlekedés. A társaság a jövőben szeretné megkönnyíteni a digitális jegy, illetve bérlet használatát, ezért továbbfejleszti az alkalmazásban jelenleg is elérhető „metró” gombot. A jövőben a felszíni járműveken is használható, úgynevezett „felszállók” gomb a bérleteken, valamint a napijegyeken is megjelenik, és mind az alkalmazásból, mind a widgetből elérhető lesz. Az új funkció – amely várhatóan decembertől lesz használható – lényege, hogy nincs szükség kódbeolvasásra, felszálláskor elég csak rákattintani a „felszállók” gombra, majd kiválasztani az aktuális járatot, és megjelenik a mozgó ábra, amelyet elsőajtos felszálláskor a járművezetőnek, illetve a metróbejáratnál ellenőrzés esetén szükséges felmutatni.

A fejlesztés bevezetésével párhuzamosan a társaság a tervek szerint fokozatosan, több lépésben kivezeti a járműveken található, NFC-vel ellátott jegyérvényesítő matricákat, a helyükre pedig visszatérnek a hagyományos QR-kóddal ellátott verziók. Ennek elsődleges oka, hogy a járművek külső felületén is megtalálható NFC-s matricák extrém időjárási körülményeknek vannak kitéve, ezért a hagyományos matricákhoz képest könnyebben rongálódnak, pótlásuk pedig komoly plusz költséggel jár. Emellett az utasoknak csupán elenyésző százaléka használja az NFC-s jegyérvényesítési módot, a BKK számára pedig kiemelten fontos, hogy nemzetközi jó gyakorlatokat is figyelembe véve folyamatosan tesztelje a különböző digitális fizetési megoldásokat, és az ügyfélvisszajelzések, valamint a használati szokások fényében döntsön azok kiterjesztéséről vagy esetleges visszavonásáról.

A társaság folyamatosan cseréli a nem megfelelő állapotú matricákat hagyományos QR-kódos verziókra, és felhívja a figyelmet arra, hogy a matricákat csak az eseti jegyeknél kell használni a jegyérvényesítéshez, hiszen a bérlettel utazóknak pusztán ellenőrzés esetén kell felmutatni a bérletet.

Egész Budapestre kiterjesztheti a Pay&GO fizetési szolgáltatást a BKK

A BKK az ügyfelek megváltozott fizetési szokásaihoz igazodva a Pay&GO rendszer továbbfejlesztését és teljeskörű kiterjesztésének lehetőségét is vizsgálja. Ennek keretében a BKK közbeszerzési eljárás részeként idén nyáron előzetes piaci konzultációt indított, hogy megvizsgálja, milyen feltételekkel teheti elérhetővé a főváros teljes területén a Pay&GO digitális fizetési szolgáltatást, valamint hogyan fejleszthetné tovább a rendszert.

A Pay&GO – amely jelenleg a 100E Repülőtéri Expressz járaton, valamint az M1-es metróon elérhető – hamar elnyerte a fővárosban közlekedők tetszését, indulása óta összesen már közel 1,8 millió jegyvásárlás történt a rendszeren keresztül. A BKK adatai szerint a Repülőtéri Expressz járatokon már a jegyek közel 35-38 százalékát a rendszeren keresztül vásárolják, míg az M1-es metró vonalán közlekedők 25-30 százaléka fizet Pay&GO-val.

Újabb alacsonypadlós villamos érkezett Budapestre

2024. november 13. – Megérkezett Zaragozából Budapestre a második CAF-villamos abból az új 51 darabos flottából, amit még 2022-ben, illetve 2023-ban rendelt meg a BKK. Az új szerelvényeknek köszönhetően az alacsonypadlós villamosok aránya a jelenlegi 30-ról mintegy 40 százalékra növekedhet, ami kényelmesebb utazást biztosít a mozgásukban korlátozottabb utasoknak. A fővárosba érkezett villamos a tesztek és próbafutások teljesítése után állhat forgalomba.

Megérkezett Budapestre a második CAF-villamos, amelyet a spanyolországi Zaragozában gyártottak és szereltek össze. A BKK és a BKV szakemberei még a szállítás előtt alaposan átvizsgálták a járművet, amely

a tesztek, a próbafutások és a hatósági vizsga sikeres befejezése után állhat a fővárosban közlekedők szolgálatába.

A Zaragozában gyártott és ott összeszerelt villamos

- 34 méter hosszú;
- a korábbinál nagyobb teljesítményű klímaberendezéssel felszerelt;
- alacsonypadlós, így a mozgásukban korlátozottak és a babakocsival vagy nagyobb csomaggal közlekedők is könnyebben fel- és leszállhatnak;
- energiahatékony, mert a fékezés során keletkező energiát (hogya a felsővezeték-hálózat is fogadóképes) visszatáplálja a hálózatba;
- kialakítása tovább fejlődött a már forgalomban lévő CAF-villamosokéhoz képest: korszerűbb karosszériája miatt megújultak a jármű oldalai, az ajtók és az azokhoz kapcsolódó burkolatok.

Az alacsonypadlós járművek részarányának növekedése először **a dél-pesti vonalakon** várható.

Folyamatos a járműflotta megújítása

A budapesti villamos beszerzésekkel 2021-ig 73 db CAF-villamos állt forgalomba. A BKK 2022 novemberében további [20 rövid](#), majd 2023 márciusában [26 rövid és 5 hosszú](#) (összesen 31) CAF-villamost rendelt meg. A járművek egy részét Budapesten szerelik össze (az első ilyen villamos karosszériáját [júniusban szállították](#) Budapestre), egy részét pedig Spanyolországban – ilyen a most érkezett is.

A megújuló járműállomány lehetőséget ad arra, hogy a jelenleginél több alacsonypadlós szerelvény közlekedjen azokon a vonalakon, ahol már most is járnak, így 2025 végétől többek között **az 1-es, a 3-as, a 14-es, a 42-es, az 50-es és a 69-es vonalakon** is tovább bővíthet a kényelmes, alacsonypadlós, légkondicionált villamosok száma.

Az 51 jármű forgalomba helyezésével és a szükséges infrastruktúra-beruházások elvégzését követően a tervek szerint **a 2-es, 23-as és 24-es vonalcsaládon, valamint az 51A és a 62A sz. vonalakon** is megjelenhetnek a korszerű villamosok, ha a szükséges európai uniós támogatás ehhez rendelkezésre áll.

A flotta utolsó járműve előreláthatólag 2026 végén állhat forgalomba.

Újabb villamosok jöhetnek 2030-ig

További járművek beszerzése is esedékessé válik a jövőben: a BKK már dolgozik annak a tendernek a kiírásán, amelynek köszönhetően akár több mint 100 új villamos érkezhet a fővárosba. A 2022-ben elkezdett műszaki előkészítés, az egyeztetések, majd az eredményes hatósági eljárás eredménye, hogy ehhez idén januárban a BKK megszerezte a hatóságtól az elvi előzetes típusengedélyt.

A budapesti villamos-fejlesztésekről és a járműflotta megújításáról [ezen az oldalon](#) olvasható bővebb információ.

A projekt az Európai Unió és Magyarország Kormánya társfinanszírozásával valósul meg.

Összehozzuk a várost: 14 éves a BKK!

Budapest, 2024. november 16. – Tizennegyedik születésnapját ünnepli szombaton a Budapesti Közlekedési Központ, amelyet napra pontosan 14 esztendeje, 2010. november 16-án jegyezték be. Jelentős kihívásokkal, de előremutató fejlesztésekkel teli egy évet tudhat maga mögött a BKK: a BudapestGO alkalmazás és a Pay&GO töretlen népszerűsége, a márciusban bevezetett

tarifaközösség, a folyamatos járműpark-fejlesztés, a MOL Bubi közbringarendszer bővítése és a közterek felújítása, akadálymentesítése egyaránt ékesíti az idei születésnapjait.

Több mint hárommillió utazás történik nap mint nap közösségi közlekedéssel Budapesten. Az elmúlt tizennégy év alatt a BKK járatai

- összesen körülbelül **190 milliószor** indultak el a végállomásukról, és
- csaknem **1,9 milliárd kilométert** tettek meg Budapest útjain, vagyis az Egyenlítő mentén haladva már **47 ezerszer** kerülhették volna meg a Földet.

A társaság sok kihívással szembesült az elmúlt időszakban, ennek ellenére hosszú távra szóló, kedvező eredményeket sikerült elérnie 2024-ben is. Ezek rövid összegzésére – a teljesség igénye nélkül – kiváló alkalmat kínál a szombati születésnap.

- Folyamatosan nő a digitális fizetési megoldásokat használók száma a fővárosi közösségi közlekedésben: 2024-ben már minden harmadik jegyet vagy bérletet a **BudapestGO alkalmazásban** vesznek.
- Az ügyfelek megváltozott fizetési szokásaihoz igazodva a BKK vizsgálja a tesztjelleggel bevezetett **Budapest Pay&GO rendszer továbbfejlesztését** és teljes körű kiterjesztésének lehetőségét is, hiszen indulása óta összesen már csaknem 1,8 millió jegyvásárlás történt rajta keresztül.
- A BKK előkészítette a népszerű [közbringarendszer](#) folytatását, a **Bubi 3.0-t**, amelyben megduplázódik a jelenlegi flotta, és a tervek szerint nemcsak hagyományos, hanem elektromos rásegítésű kerékpárokat is lehet bérelni.
- Március 1-jén **még olcsóbb lett a Budapest-bérlet**, és jött a [kölcsonös bérletelfogadás](#). A teljes árú havibérlet ára 10 év után újra csökkent (8950 forintra), de jól jártak az agglomerációból ingázók is, mert a BKK-járatokon elfogadják a Budapest-bérlet mellett a Pest vármegye- és az országbérletet is.
- Megújulhat a BKK **jegy- és bérletautomata-hálózata** annak köszönhetően, hogy a BKK [közbeszerzési eljárását](#) indított az automatahálózat megújítására és üzemeltetésére, valamint vadonatúj automaták beszerzésére.
- A BKK előkészítette a **FUTÁR**, azaz a Forgalomirányítási és UtasTájékoztatási Rendszer megújítását. A tíz éve üzemelő FUTÁR-t folyamatosan karbantartják és fejlesztik a szakemberek, de [a további fejlesztésekhez](#) és a technológiai változások lekövetéséhez szükség lesz a rendszer teljes megújulására.
- A BKK átadta a megújult és akadálymentes [Határ úti aluljárót: közterület-fejlesztései](#) nagy hangsúlyt fektettek a tervezésre és az előkészítésre. Idetartozik például a [Flórián téri felüljárók](#) felújítása, a [Pesti alsó rakpart](#) komplex felújítása, valamint a [kerékpáros-fejlesztések](#). A BKK szakemberei minden tervezés vagy kivitelezés során figyelembe veszik az akadálymentesítési szempontokat.
- Az elmúlt években a nagyszámú járműbeszerzésekkel nőtt a korszerű, légkondicionált, alacsonypadlós járművek aránya Budapesten, és folyamatos a **járműflotta megújítása**: 51 korszerű [CAF-villamos](#) érkezik, és a BKK már dolgozik annak a tendernek a kiírásán, amelynek köszönhetően akár további több mint 100 új, korszerű villamossal bővíülhet a flotta. Emellett megteremtette a lehetőséget arra, hogy ha rendelkezésre állnak a szükséges források, korszerű, környezetbarát, alacsonypadlós [trolibuszok](#) érkezzenek a fővárosba. Sőt, az idén aláírt járatüzemeltetési (szolgáltatási) szerződéseknek köszönhető, hogy a következő években 170 új autóbusz állhat forgalomba, amelyek között lesz 70 [teljesen elektromos](#) meghajtású is.
- A közlekedésszervező elindította a **villamoshálózat-fejlesztések** előkészítését (például a Deák Ferenc tér és a Lehel tér között [visszaépítendő villamosvágányok](#), a **3-as** és a **42-es villamosvonal** meghosszabbítása), folytatódott a munka az alacsonypadlós villamosvonalak bővítésén, illetve a [trolibuszhálózatok](#) fejlesztésén.
- A BKK tovább javította a közösségi közlekedés **hálózati kapcsolatait**: többek között elindította például a [75-ös trolibusz](#) tesztüzemét; új, közvetlen kapcsolatot hozott létre [Megyer és Káposztásmegyer között](#), valamint a megnövekedett igényekre reagálva sűrítette bizonyos járatait.

- Döntései előkészítéséhez a társaság – szakmai és civil szervezetek bevonásával – **széles körű társadalmi egyeztetéseket** folytatott (ilyenek [a BKK Agóra](#) eseményei és [a Mobilitási Témacsoport](#) ülései is), valamint „*Határtalan mobilitás*” címmel megrendezte az I. Balázs Mór Konferenciát.

Közlekedésszervezőként a BKK küldetése, hogy mindenki időben megérkezzen oda, ahol dolga, feladata, öröme van, ahol várják. A cég munkatársai többtucatnyi területen dolgoznak Budapest közlekedésének fejlesztésén és működtetésén a tervezéstől a hálózat üzemeltetéséig.

A BKK [Összehozzuk a várost](#) kampányában az ő munkájukra, a sokszor kevésbé látható, de nélkülözhetetlen szerepükre hívja fel a figyelmet. A kampányhoz kapcsolódó videó [ezen a linken](#) érhető el.

A BKK célja továbbra is az, hogy élhetőbb és vonzóbb városi környezetet hozzon létre. A Fővárosi Önkormányzattal szorosan együttműködve igyekszik megteremteni annak a feltételét, hogy a közlekedők mindig a nekik legmegfelelőbb közlekedési eszközt választhassák, és folyamatosan javuló szolgáltatási színvonalat biztosítson többek között a BudapestGO továbbfejlesztésével, valamint a digitális jegyvásárlás és -érvényesítés kiterjesztésével.

A HÉV-közlekedéssel kapcsolatban egyeztetett a BKK Mobilitási Témacsoportja

Budapest, 2024. november 16. – Legalább a jelenlegi szolgáltatási színvonalat fenn kell tartani a HÉV-vonalakon – erről egyeztettek szakmai és civil partnerek a BKK Mobilitási Témacsoportjának november 13-i ülésén. A résztvevők egyetértettek abban, hogy mind a főváros közigazgatási határain belül, mind az agglomerációban fontos szerepet betöltő HÉV-eknél nem fogadható el egy esetleges ritkítás, kapacitáscsökkentés, és rövid távon is megoldást kell találni az elmaradt járműbeszerzések és felújítások miatt egyre súlyosbodó problémákra.

A BKK álláspontja szerint a HÉV agglomerációs és budapesti közösségi közlekedési kapacitásának és minimális szolgáltatási színvonalának fenntartása nemcsak közlekedéspolitikai kérdés, hanem stratégiai jelentőségű ügy. A Budapestet az agglomerációval összekötő kötőtpályás közlekedés, így a HÉV-vonalak megléte, folyamatos működtetése és azok fejlesztése elengedhetetlen feltétele annak, hogy környezetbarát, kiszámítható és fenntartható utazási szolgáltatásokat használhassanak a fővárosban és a környéken élők. A BKK nagyra becsüli a MÁV–HÉV dolgozóinak erőfeszítéseit, hogy ebben a nehéz helyzetben is igyekeznek fenntartani a szolgáltatást, a menetrendi pontosságot.

A Mobilitási Témacsoport november 13-i ülésén közlekedésszakmai és civil szervezetek vettek részt. A fórum résztvevői megismerhették a BKK és a BKV által kialakított vizsgálati szempontrendszert, valamint szó esett arról, hogy átmeneti megoldásként mely vonalakon képzelhető el a meglévő, a sokak által csak hannoveri villamosnak hívott TW-6000/6100 típusú járművek közlekedtetése az előregedett HÉV-szerelvények helyett.

A BKK és a BKV által folytatott vizsgálat olyan szempontokra is kitér, mint hogy milyen infrastrukturális fejlesztésekre van szükség egy ilyen beavatkozáshoz, mennyire alkalmasak az említett járművek a HÉV-pályán való közlekedésre, emellett a személyzeti kérdések – így például a járművezetőket érintő témák – is felvetődtek.

A Mobilitási Témacsoport ülésén szó esett arról is, hogy a változtatás mit jelentene az ügyfelek számára, milyen menetrend szerint, mekkora kapacitással tudnának közlekedni a szerelvények.

A BKK az ülésen elmondta, hogy a javasolt átmeneti megoldások vizsgálata kapcsán a hosszú távú lehetőségeket is figyelembe kell vennie. Több civil szervezet is felhívta a figyelmet arra, hogy ha

megvalósítható átmeneti megoldásnak is bizonyul a hannoveri villamosok közlekedtetése, külön vizsgálatot kell folytatni arról, hogy a villamosvonallá alakuló HÉV-ek esetleges bekötése a jelenlegi villamoshálózatba ne okozzon fennakadást. A résztvevők és a BKK egyetértett abban, hogy a lehetséges üzemeltetési modellek alapos kivizsgálása segíthet a leginkább megfelelő megoldás megtalálásában rövid, közép és hosszú távon is, és a civil szervezetek képviselői kérték, hogy ezek minél szélesebb skálájára terjedjen ki a vizsgálat.

A BKK minden beérkező, illetve az ülésen elhangzott javaslatot megvizsgál az elkövetkezendő időszakban, ezt követően pedig a BKK Zrt.-vel együttműködve alakítja ki javaslatát a HÉV-ek közlekedésével kapcsolatban. Ennek előzménye, hogy a Fővárosi Közgyűlés Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottsága október 14-i 50/2024. határozatszámmal döntésében „*felkéri a főpolgármestert, hogy a BKK Zrt. és a BKK Zrt. bevonásával vizsgálja meg, hogy amennyiben az Építési és Közlekedési Minisztérium, illetve az általa megbízott MÁV-HÉV Zrt. a szolgáltatás fenntartására a korábbi szolgáltatási színvonalon képtelenné válik, akkor a Fővárosi Önkormányzat a BKK Zrt. útján tud-e segítséget felajánlani a 2024 őszétől érkező új CAF-villamosok teremtette járműgazdálkodási mozgásterét kihasználva, valamely meglévő villamostípus segítségével, a kizárólag Budapesten közlekedő H7 vonalon átmenetileg, a kínálatszűkítést elkerülendő csatolt, nagy kapacitású (pl. TW 6000-es) villamosszerelvények működtetésével, és mérje fel ennek műszaki, technológiai, engedélyezési idő- és költségvonzatait.*”

A témával kapcsolatban további egyeztetések várhatók a közeljövőben. A BKK célja, hogy a fővárosban és környéken élők érdekében a HÉV-ek jelenlegi szolgáltatási színvonala a jövőben is minimumként megmaradjon.

LEGO® Vili: Életnagyságú LEGO villamos Budapest utcáin

Budapest, 2024. 11. 20. – Különleges járművel találkozhatunk a főváros szívében, ami azzal csalsok arcára mosolyt, hogy oda is a játék örömét hozza el, ahol a városlakók nem is számítanak rá. Bár az életnagyságú, színes, LEGO® kockákból épült villamoscocsin utazni nem lehet, vidám megjelenésével rendkívüli látványt nyújt. A világszinten is egyedülállónak számító építményt – ami valójában úgy néz ki, mint egy gigantikus játékvillamos – a Deák Ferenc téren lehet megcsodálni az adventi időszakban.

A BKK, a BKKV, a Budapest Brand és a LEGO csapata által megálmodott rendhagyó jármű úgy varázsolja színebbé a mindennapokat, hogy egy kis játékosságot visz a hétköznapi közlekedésbe. A LEGO villamos a gyerekek és felnőttek számára is izgalmas látnivaló, ami kreativitásával a közösségi közlekedés mellett a játék fontosságára is felhívja a figyelmet.

A játékban rejlő kreativitás olyan szupererő, amivel újjáépíthetjük és vidámabbá tehetjük a körülöttünk lévő világot, azonban sajnos a manapság egyre kevesebb idő jut játékra - derült ki a LEGO Csoport Play Well kutatásából. Szerte a világon szülők és gyerekek egyaránt megerősítették, hogy a mai gyerekeknek kevesebb lehetősége van játszani, pedig a játékon keresztüli tanulás a gyerekek fejlődésében meghatározó szerepet tölt be.

A kockákból épült „LEGO Vili” küldetése, hogy mind a jövő építőit, mind pedig a közlekedés iránt érdeklődő gyerekeket és felnőtteket inspirálja. Az életnagyságú villamoscocsit Dóczy Balázs építőmester tervezte, és épp úgy néz ki messziről, mintha egy kisgyerek építette volna hatalmas LEGO kockákból. Közelebről szemlélve tűnik csak fel, hogy rengeteg apró kis kocka ad ki egy-egy nagyobb színeset, bizonyítékkal szolgálva arra, hogy LEGO kockákból bármi megépíthető.

Habár utazni nem lehet rajta, bizonyára sokan fordulnak majd utána ennek a nem mindennapi járműnek az utcán. A közel 1,8 millió kockából épült 11,5 méter hosszú, 2 méter magas és 2 méter széles villamost „Muki”, a BKKV tehervillamosa húzza ki a pályára, ami sok villamosrajongó számára lehet ismerős, hiszen időnként ezek a sokat megélt teherkocsik futnak ki a karbantartási munkálatokhoz is.

„A villamos azért is különleges, mert LEGO kockákból ekkora építmény még nem készült a világon, ami mozog is. Azokhoz az életnagyságú LEGO járművekhez, amiket eddig ismerünk, a rugalmas LEGO Technic elemeket használták. Ez a villamos viszont csak klasszikus LEGO kockákból épült, ami különösen a mozgásnál jelent kihívást” – mondta el Dóczy Balázs, akinek a nevéhez az életnagyságú lánchídi LEGO oroszlán mellett a Hősök tere, a Szent István Bazilika és a Zeneakadémia makettjei is fűződnek.

„LEGO Vili a gyerekek és felnőttek számára is izgalmas látnivaló, de felhívja a figyelmet a közösségi közlekedés jelentőségére is. A közösségi közlekedés nélkülözhetetlen szerepet játszik a budapestiek életében. Csak a budapesti villamosokon naponta körülbelül 930 ezer ember utazik. Fontos feladatunk, hogy minél többen és minél fiatalabban kedvet kapjanak a közösségi közlekedéshez. Ez a zöld és fenntartható Budapest szempontjából kulcsfontosságú üzenet” – mondta Karácsony Gergely, Budapest főpolgármestere. Dr. Walter Katalin a BKK vezérigazgatója a kezdeményezés kapcsán úgy fogalmazott: „Budapest látképéhez, karakteréhez, az itt élő-közlekedő emberek életéhez hozzátartoznak a villamosok. Miénk az egyik legszebb villamosvonal – a pesti rakparton végigrobogó 2-es, vagy a világ legforgalmasabb villamosjárata, a 4-es-6-os. És most már azt is elmondhatjuk, hogy nálunk épült meg a világ első életnagyságú LEGO villamosa. Büszkéek vagyunk az újabb villamoslegre! Nem is kerülhetett volna jobb helyre, mint a villamosok városába, Budapestre.”

Bolla Tibor, a BKV vezérigazgatója kiemelte: „A BKV azért is csatlakozott örömmel a projekthez, mert a napokban ünnepeljük a villamos születésnapját, 1887. november 28-án indult útnak ugyanis az első villamos Budapesten. LEGO Vili így a villamosközlekedés 137 évét is szimbolizálhatja. Különleges, akárcsak az első villamos volt. Sokszínű, akárcsak a közösségi közlekedés. Sok kis kockából áll, mint ahogy sok-sok jármű, és sok-sok elhivatott ember munkája kell a fővárosi közösségi közlekedés működtetéséhez is” – mondta a vezérigazgató.

„A mi feladatunk, hogy a városban élő emberek, ne csak lakóhelyként, hanem otthonként tekintsenek a városra. Az ilyen meghökkentő, kreatív akciók pedig segítenek abban, hogy ezt elérjük és az itt élők, valamint a városba látogatók szeressék a városunkat” – mondta el Faix Csaba a Budapest Brand vezérigazgatója. „Ezenkívül az ilyen projektek a nagyvilágba is elviszik a jó hírünket” – tette hozzá.

„A LEGO Csoport nem titkolt célja, hogy arra ösztönözze a családokat, adjanak nagyobb teret a játéknak a hétköznapiakban. Felméréseinkből kiderül, hogy a szülők háromnegyede szerint a mai gyerekeknek kevesebb lehetőségük van játszani, mint az előző generációknak, és manapság öt családból egy soha nem játszik együtt. A digitális eszközök, a szülők leterheltsége és a játéktér fizikai hiánya egyre inkább korlátozza a közös játékot, aminek pedig kimutathatóan jó hatása van: örömet okoz, fejleszti a kreativitást és segít kapcsolódni másokhoz” – mondta el Váraljai-Sipos Judit, a LEGO Hungária vezérigazgatója.

A Ferencváros kocsiszínben történő ünnepélyes leleplezés után a különleges villamos kikerül a Deák Ferenc térre, hogy az adventi időszakban mindenki kedvére megcsodálhassa és a villamos alsó részén található alaplapokon elhelyezhesse saját kockáját.



KÖZLEKEDÉSI ÉVFORDULÓK

Jubileumi évfordulók December hónap

175 éve történt: (1849):

December 07.

A Magyar Központi Vasúttársaság feloszlik. Érvénybe lép: 1850.03.07.

December 15.

Az uralkodó jóváhagyja az építési hatóságok felállítására és hatáskörére vonatkozó alapelveket. A Bécsben felállított Építészeti Igazgatóságnak (General Baudirektion) vasútépítési, út-és vízépítési osztályai is vannak.

Az év folyamán:

Lerombolják az esztergomi hajóhidat.

Fából felépül a vásárosnaményi Tisza-híd.

Az év végén a vasúthálózat hossza: 176 km.

150 éve történt: (1874):

December 05.

Megalakul a MÁV Alkalmazottak Önszegélyező és Jogsegély Egylete.

December 23.

A fővárosban ünnepélyesen felavatják és átadják a forgalomnak a Ferdinánd –hidat. A főpolgármester beszédében kijelenti, hogy az Osztrák Államvasút és Budapest közötti súrlódásnak vége van.

Az év folyamán:

- A MÁV megvásárolja az első gyorsvonati mozdonyokat Bécsből.

. Kikövezik a miskolci főutcat.

-Ugocsa megyében, Tiszaújlakon 299 m hosszú, nyolc fajarmon nyugvó fahidat állítanak fel.

- Az év folyamán a vasutak hossza: 6411 km.

125 éve történt: (1899):

December 21.

Megnyílik a Turdosin - Scuchahora közötti vasútvonal. Hossza: 19 km.

December 29.

Megnyílik a Szilágysomlyó - Margitta közötti vasútvonal. Hossza: 45 km.

Az év folyamán:

- A Belügyminisztérium jóváhagyja Sátoraljaújhelynek a lovaglászról és kocsizásról, valamint a járdák megóvásáról, Újvidéknek a város gyalogútjain a közlekedés

biztosításáról, Békés megyének a közutakon való közlekedésről szóló szabályrendeleteit.

- Az év végére a magyar vasúthálózat hossza: 17 059 km.

100 éve történt: (1924):

December 20. Pesterzsébet és Csepel között felépül a Gubacsi-híd.

December 31-1925.01.07. Sztrájkolnak a fővárosi taxisofőrök.

Az év folyamán:

- Megváltozik a MÁV jogállása: önálló kereskedelmi vállalat lesz-
- A közforgalmú vasúthálózat hossza: 8 508 km.
- A személyautók száma: 4 995 db.

75 éve történt: (1949):

December 05. A Közlekedési –és Postaügyi Minisztériumban újraszabályozzák az ügykezelést és az ügyvitelt. Csak azokat az ügyiratokat veszik nyilvántartásba, melyekkel kapcsolatosan intézkedés várható. Az ügyiratok irányítása előadótól előadóig történik.

December 18.

- A Közlekedés-és Postaügyi Minisztérium rendelete értelmében trolibusz- vállalat létesítése helyi viszonylatban városi feladat.
- A trolibuszvezetői vizsgákat a Mozdonyvezetők és Motorvezetők Országos Vizsgáló Bizottsága előtt kell letenni.

December 21.

- Budapesten megindul a trolibusz- közlekedés Sztálin 70. születésnapja tiszteletére. A trolijárat a 70-es számot kapja.
- Budapest Ferencváros és Budapest Kelenföld között üzembe helyezik az első önműködő térközbiztosító berendezést.

December 28. Hatályba lép az egyes ipari és közlekedési vállalatok állami tulajdonba vételéről szóló törvényerejű rendelet. Érvényes: 1950. 03.23-tól.

December 31. A földalatti építésének előmunkálataként próbafúrásokat végeznek a fővárosban 1950. szeptember 07-ig.

December folyamán: A fatelítő üzemek összevonásával megalakul a MÁV Fatelítő Üzem Vállalat.

Az év folyamán:

- 343 községnek nincs bekötő útja. A legrosszabb helyzetű megyék: Baranya (114 falu), Zala (101 falu) és Somogy(67 falu).
- A közforgalmú vasúthálózat hossza: 8 170 km. Az állami utak hossza: 31 142 km, ebből földút: 3 992 km.
- a személyautók száma: 12 890 db.

50 éve történt:(1974):

December 06.

- Budapesten átadják a Deák téri gyalogos aluljárót.
- A Központi Népi Ellenőrzési Bizottság beszámol a minisztertanácsnak a tanácsi kezelésben lévő utak korszerűsítésére és fenntartására fordított eszközök felhasználásáról. A tanácsok az útkorszerűsítésekről gyakran objektív forgalomszámlálás és élő útkataszterek nélkül döntenek.

December 14. A közlekedési dolgozók munkaidejét 1975-77 között közlekedési ágazatonként fokozatosan, heti 44 órára kell csökkenteni.

December 15. Személyautó autópályán max.120, egyéb úton max.100 km/óra sebességgel közlekedhet.

December 18.

- Elkészül a Mezőtúr – Békéscsaba – Lökösháza közötti 84 km hosszú vasúti pálya villamosítása.
- Új gabonakikötő nyílik Mohácson.

December 20.

- Martonvásáron üzembe helyezik az M7-es segélykérő rendszerét. A diszpécserközpontban a bejelentett esetek sürgősségét rangsorolva intézkednek.
- A szombathelyi MÁV Járműjavítóban új vasútikocsi-javító nagycsarnokot adnak át.

December 23.	Elkészül a 4-es főút szolnoki átkelő szakasza.
December 28.	Módosítják a szabálysértésekről szóló rendeletet. A jogtalan bérfuvarozás 10 ezer Ft pénzbírsággal sújtható.
December 31.	Megszűnik a személy-és áruforgalom Hetényegyháza-Kerekegyháza között.
Az év folyamán:	Magyarország 3209 lakott településéről 3146 helység bekapcsolódik a menetrend szerinti autóbusz-közlekedésbe. - A közforgalmú vasúthálózat hossza: 8 615 km. - A személyautók száma: 480 924 db.

25 éve történt: (1999):

December 06.	Megkezdni működését a Budapesti Önkormányzati Parkolási Kft.
Az év folyamán:	A közforgalmú vasútvonalak hossza: 7 873 km. A személyautók száma: 2 255 500 db.

LAPSZEMLE**Közlekedéstudományi Szemle****Elindult a Közlekedéstudományi Szemle online felülete!**

Tájékoztatjuk a tisztelt Olvasókat és Szerzőket, hogy a **Közlekedéstudományi Szemle folyóiratban megjelenő cikkek** – a nyomtatott formán felül – **a folyóirat új, a Petőfi Kulturális Ügynökség tudományos folyóirat-támogatási forrásából megvalósított online felületén is elérhetőek!** A **legfrissebb szám** (2024. augusztus) elérhető az alábbi [LINKRE](#) kattintva.

Egyúttal szíves tájékoztatásul jelezzük, hogy **a kéziratok benyújtása ezentúl az Közlekedéstudományi Szemle online rendszerben lehetséges.** Bővebb információért kérjük, kattintson az [ALÁBBI LINKRE](#).

Városi Közlekedés**Előfizetési információk:**

A Közlekedéstudományi Egyesület lapja

Az újság előfizetéséhez töltsd ki az alábbi megrendelő lapot és küldje meg, a vk@ktent.hu e-mail címre.

MEGRENDELŐ LAP

A korábbi számok megvásárolhatók a KTE Titkárságán

1066 Budapest, Teréz Krt. 38.

Tel: +36-1-353-2005, +36-1-353-0562

E-mail: vk@ktenet.hu

HIRDESSZEN HÍRLEVELÜNKBEN!

Hirdetési tarifáink:

Első oldalon (A5 méret)	50.000.- Ft + ÁFA
Hátsó oldalon (A5 méret)	30.000.- Ft + ÁFA
Belső oldalon (A5 méret, vagy szórólap)	20.000.- Ft + ÁFA

A jogi tagvállalataink kedvezményt kapnak.

Cím: **Közlekedéstudományi Egyesület Titkárság** (Budapest VI. Teréz krt. 38. II. em. 235.)

Tel: 353-2005, 353-0562

Közlekedéstudományi Egyesület

1066 Budapest, Teréz krt. 38.
Felelős szerkesztő: Imre Lászlóné
Hírlevél és Honlap Bizottság
elnöke

Telefon/fax: 353-2005, 353-0562
Internet: www.ktenet.hu
E-mail: levelezes@ktenet.hu