

2025.
03.
Március



hírlevél

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET[®] HAVI TÁJÉKOZTATÓJA

TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK.....	1
SZERVEZETI HÍREK	1
SAJTÓKÖZLEMÉNYEK	9
KÖZLEKEDÉSI ÉVFORDULÓK.....	14
KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE.....	27

SZERVEZETI HÍREK

A HIRLEVÉL és HONLAP Bizottság legközelebbi ülése: 2025. március 25. 10.00 óra. A Hírlevéllel kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat a 2025. áprilisi Hírlevélben megjelentetni kívánt anyagokat a megbeszélés időpontjáig szíveskedjenek beküldeni.

ADÓ 1%

Kérjük, támogasson bennünket adója 1%-ával!

Rendelkezés az SZJA 1%-áról a KTE javára

Kérjük, hogy amennyiben még nem rendelkezett a 2024. évi személyi jövedelemadójának 1%-áról, támogasson bennünket azzal, hogy nekünk ajánlja fel az előző évi SZJA-ja 1%-át.

A személyi jövedelemadó bevallás határideje 2025. május 20.

KITÜNTETÉSEK

2025. február 6.-án Budapesten a Danubius Hotel Arénában került megrendezésre a 2024. év kitüntetései díjátadója. Az alábbiakban olvashatják a díjazottak listáját.

Jáky József díj

A KTE elnöksége kimagasló tudományos munkájáért **Jáky József díjat** adományoz

Feltétel: 15 éves tagság, arany jelvény, magas szintű tudományos munka

1.	Hadházi Dániel	Hajózási Tagozat
2.	Dr. Hinfner Miklós	Fuvaroztatók és Szállítmányozók Tagozat
3.	Dr. Török Ádám	Városi Közlekedési Tagozat

Széchenyi István emléklakett

Az Egyesületben végzett magas szintű szervező tevékenység elismeréseként az elnökség **Széchenyi István emléklakett** kitüntetésben részesíti

Feltétel: 10 éves tagság, arany jelvény, magas szintű szervező tevékenység

1.	Hódosi József	Békés Vármegyei Területi Szervezet
2.	Lángi Judit Márta	Fejér Vármegyei Területi Szervezet
3.	Magda Attila	Városi Közlekedési Tagozat
4.	Dr. Major Róbert	Általános Közlekedési Tagozat
5.	Mondi Miklós	Csongrád-Csanád Vármegyei Területi Szervezet
6.	Pálmai Ödön	Vasúti Tagozat

Kerkápoly Endre díj

Az Egyesület elnöksége a több évtizedes tudományos és szervező munka elismeréseként **Kerkápoly Endre díjat** adományoz

Feltétel: 15 éves folyamatos tagság, arany jelvény, életmű díjként adható több évtizedes tudományos és szervező munka elismeréseként, 60. életévét betöltött életkor

1.	Dr. Bálint Ákos	Csongrád-Csanád Vármegyei Területi Szervezet
2.	Dr. Orosz Csaba	Városi Közlekedési Tagozat
3.	Tóth Tibor	Közlekedésbiztonsági Tagozat

Czére Béla díj

Közlekedéstörténeti Pályázat

II. kategória: **Dr. Várszegi Gyula** 50 éves a budapesti metró

KTE-ért emléklakett

Az Egyesület elnöksége a közlekedéstudományt segítő tevékenységéért **KTE-ért emléklakett** kitüntetésben részesíti

Feltétel: Egyesületi életet, tevékenységet kiemelkedően segítő természetes és jogi személy (természetes személy esetén ne legyen KTE tag)

1.	Alisca Runners Futóegyesület	Tolna Vármegyei Területi Szervezet
2.	HES-TDL Kft.	Hajózási Tagozat
3.	Heves Vármegyei Kormányhivatal	Heves Vármegyei Területi Szervezet
4.	Légiközlekedési Kulturális Központ Közhasznú Nonprofit Kft.	Légiközlekedési Tagozat

5.	PowerQuattro Egyesült Teljesítményelektronikai Zrt.	Baranya Vármegyei Területi Szervezet
6.	Dr. Szabó Andrea	Közlekedésbiztonsági Tagozat
7.	Visible Crossing Kft.	Fejér Vármegyei Területi Szervezet
8.	VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház	Általános Közlekedési Tagozat

GÁRDAI GÁBOR emléklap

A Közlekedéstudományi Egyesület a Senior Bizottság javaslata alapján, idős egyesületi tagok kiváló munkájáért Gárdai Gábor emléklapot adományoz

Feltétel: 20 éves folyamatos tagság, betöltött 65 éves életkor

1.	Csoma András	Vasúti Tagozat
2.	Horváth János	Fejér Vármegyei Területi Szervezet
3.	Gosztonyi Ede	Vas Vármegyei Területi Szervezet
4.	Gradwohl István	Baranya Vármegyei Területi Szervezet
5.	Kovács Ferenc	Komárom-Esztergom Vármegyei Területi Szervezet
6.	Dr. Sobor Ákos Sándor	Légiközlekedési Tagozat

Ifjúsági díj

Az Egyesület elnöksége kiemelkedő társadalmi tudományos és szervező tevékenységéért **Ifjúsági díjban** részesíti

Feltétel: 3 éves tagság, 35. életévét még nem töltötte be, kiemelkedő társadalmi tudományos és szervező tevékenység

1.	Maráczai Rodrigó Dávid	Fejér Vármegyei Területi Szervezet
----	-------------------------------	------------------------------------

Örökös tag

Az Egyesület elnöksége kiemelkedő szakmai tudományos tevékenységéért **Örökös tagságot** adományoz

Feltétel: 30 éves tagság, Jáky díj, Széchenyi emléklakett vagy Kerkápoly díj kitüntetés, kiemelkedő szakmai tudományos tevékenység. 50 év folyamatos tagság után az elnökség örökös tagnak nyilvánítja az egyéni tagot.

1.	Geszler Attila	Komárom-Esztergom Vármegyei Területi Szervezet
2.	Katona János	Csongrád-Csanád Vármegyei Területi Szervezet
3.	Pásti Imre	Városi Közlekedési Tagozat
4.	Dr. Rigó Mihály	Csongrád-Csanád Vármegyei Területi Szervezet
5.	Stubán Ernő	Vas Vármegyei Területi Szervezet
6.	Szerencsi Gábor	Heves Vármegyei Területi Szervezet
7.	Bakos Endre	Gépjárműközlekedési Tagozat 50 éves tagság
8.	Dr. Budavári Béla	Általános Közlekedési Tagozat 50 éves tagság
9.	Hamarné Szabó Mária	Városi Közlekedési Tagozat 50 éves tagság

10.	Kozma Péter	Városi Közlekedési Tagozat 50 éves tagság
11.	Dr. Maklári Jenő	Városi Közlekedési Tagozat 50 éves tagság
12.	Nagy József	Csongrád-Csanád Vármegyei Területi Szervezet 50 éves tagság
13.	Dr. Pál Ernő	Hajózási Tagozat 50 éves tagság
14.	Retz Zsolt	Fejér Vármegyei Területi Szervezet 50 éves tagság
15.	Ráczné Dr. Kovács Ágnes	Vasúti Tagozat 50 éves tagság
16.	Vakarcs László	Közlekedésepítési Tagozat 50 éves tagság
17.	Dr. Zsákai Tibor	Vasúti Tagozat 50 éves tagság

Irodalmi díj

Az elnökség az Egyesület Közlekedéstudományi Szemle folyóiratában megjelent színvonalas tudományos szakcikkéért **Irodalmi díj**-ban részesíti:

A cikkek nem rangsor szerint szerepelnek, hanem egységesen irodalmi díjra javasolja a szerkesztőség a szerzők névsora szerint

1.	Köller László	2023. évi 4. szám Az európai vasúti folyosók fejlődése és kihívások a TEN-T hálózat aktuális felülvizsgálata kapcsán
2.	Dr. Szeri István – Dancz Ákos Gyula	2023. évi 5. szám A háztól házig szállítás lehetőségei a közforgalmú személyszállításban 1.-2. rész
3.	Krizsik Nóra – Szigeti Szilárd – Dr. Pauer Gábor – Nagy Péter Dávid	2023. évi 6. szám Periodikus események közlekedésbiztonságra gyakorolt hatásainak vizsgálata

Diplomaterv pályázat

Diplomaterv pályázatra összesen **7 db** pályamű érkezett.

I. helyezett

1.	Hegyi Patrik Zsolt	BME Légi közlekedésben a késések halmozódásának valószínűségét csökkentő, járatoptimalizáló módszer fejlesztése
----	-----------------------	--

II. helyezettek

2.	Séra Dalma	Miskolci Egyetem Autómegosztási rendszer kialakításának vizsgálata
3.	Korompay Márton	BME Szolgáltatástervezési és gyűjtőpont kijelölő módszer kidolgozása igényalapú iskolabusz szolgáltatáshoz

III. helyezettek

4.	Pósán Patrik	BME Az infrastruktúra digitalizáció lehetőségei és szerepe a közúti vasúti pályagazdálkodásban
5.	Solymosi Krisztián	BME Az M2 metró és a H5 Szentendrei HÉV összekötés megvalósítási lehetőségeinek vizsgálata

Arany jelvény

Az Egyesület elnöksége kimagasló társadalmi munka elismeréseként arany jelvény kitüntetésben részesíti

Feltétel: Kiemelkedő egyesületi munka vagy támogató tevékenység (külső), 5 éves folyamatos tagság

1.	Gyurkovics Zsolt	Gépjárműközlekedési Tagozat
2.	Kohod György	Hajózási Tagozat
3.	Krizzik Nóra	Közlekedésbiztonsági Tagozat
4.	Lovas György	Közlekedésbiztonsági Tagozat
5.	Papp György	Közlekedésbiztonsági Tagozat
6.	Tóka Ferencné posztumusz	Vasúti Tagozat
7.	Susuk Róbert Márton	Városi Közlekedési Tagozat
8.	Ládonyi Ákos	Baranya Vármegyei Területi Szervezet
9.	Tarjányiné Elter Tünde	Baranya Vármegyei Területi Szervezet
10.	Antal Tibor	Bács-Kiskun Vármegyei Területi Szervezet
11.	Skobrics József	Békés Vármegyei Területi Szervezet
12.	Horváth Imre	Borsod-Abaúj-Zemplén Vármegyei Területi Szervezet
13.	Pécsiné Nagy Anna	Fejér Vármegyei Területi Szervezet
14.	Szoták Zoltán	Hajdú-Bihar Vármegyei Területi Szervezet
15.	Dr. Tóth Szabolcs	Hajdú-Bihar Vármegyei Területi Szervezet
16.	Szűcs István	Heves Vármegyei Területi Szervezet
17.	Zalánki Ákos	Heves Vármegyei Területi Szervezet
18.	Mihácsi Gábor	Vas Vármegyei Területi Szervezet

Ezüst jelvény

Az Egyesület elnöksége kimagasló társadalmi munka elismeréseként ezüst jelvény kitüntetésben részesíti

Feltétel: Kiemelkedő egyesületi munka, vagy támogató tevékenység (külső), 5 éves folyamatos tagság

1.	Dr. Erb Szilvia	Általános Közlekedési Tagozat
2.	Dr. Feketéné dr. Benkó Kata	Általános Közlekedési Tagozat
3.	Lepesi Zoltán László	Általános Közlekedési Tagozat
4.	Prof.dr. Majdán János	Általános Közlekedési Tagozat
5.	Nógrádi Béla	Általános Közlekedési Tagozat
6.	Kocsis Ákos	Fuvaroztatók és Szállítmányozók Tagozat
7.	Dr. Lakatos András	Gépjárműközlekedési Tagozat
8.	Máté Tamás	Hajózási Tagozat
9.	Bognár Géza	Közlekedésbiztonsági Tagozat
10.	Dr. Pauer Gábor	Közlekedésbiztonsági Tagozat
11.	Szabó Orsolya	Közlekedésbiztonsági Tagozat
12.	Zsolnay Tamás	Légiközlekedési Tagozat
13.	Győri Enikő	Vasúti Tagozat
14.	Szatmári Csaba Ferenc	Vasúti Tagozat
15.	Tóth Axel Roland	Vasúti Tagozat
16.	Tóth Csaba	Városi Közlekedési Tagozat
17.	Vágány András	Városi Közlekedési Tagozat
18.	Bárány Péter	Baranya Vármegyei Területi Szervezet
19.	Orbán János	Baranya Vármegyei Területi Szervezet
20.	Pintér Attila	Baranya Vármegyei Területi Szervezet
21.	Tompos Antal	Baranya Vármegyei Területi Szervezet
22.	Kenderes Anita	Bács-Kiskun Vármegyei Területi Szervezet
23.	Borsos Pál	Békés megyei Területi Szervezet
24.	Kutlár András	Békés megyei Területi Szervezet
25.	Juhász János	Borsod-Abaúj-Zemplén Vármegyei Területi Szervezet
26.	Mándy Gábor András	Borsod-Abaúj-Zemplén Vármegyei Területi Szervezet

27.	Szerafi Gábor	Borsod-Abaúj-Zemplén Vármegyei Területi Szervezet
28.	Görög Beáta	Csongrád-Csanád Vármegyei Területi Szervezet
29.	Sándor Csaba	Csongrád-Csanád Vármegyei Területi Szervezet
30.	Szépné Kónya Judit Ibolya	Csongrád-Csanád Vármegyei Területi Szervezet
31.	Szigeti-Szászné Nagy Csilla	Fejér Vármegyei Területi Szervezet
32.	Döbrentei Balázs	Győr-Moson-Sopron Vármegyei Területi Szervezet
33.	Dr. Bodnár Balázs	Hajdú-Bihar Vármegyei Területi Szervezet
34.	Oláh János	Hajdú-Bihar Vármegyei Területi Szervezet
35.	Béres Beatrix	Heves Vármegyei Területi Szervezet
36.	Keresztes Péterné	Heves Vármegyei Területi Szervezet
37.	Kökény Zoltán	Nógrád Vármegyei Területi Szervezet
38.	Beke Csaba	Vas Vármegyei Területi Szervezet
39.	Egyed Róbert	Vas Vármegyei Területi Szervezet
40.	Kövér Károly	Vas Vármegyei Területi Szervezet

FELHÍVÁS RENDEZVÉNYEKRE

XX. Regionális közlekedés aktuális kérdései

Időpont: 2025. március 26.
Helyszín: Debrecen
Szervező: Hajdú-Bihar Vármegyei Területi Szervezet, DKV Zrt.

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

XXV. Közlekedésfejlesztési és beruházási Konferencia

Időpont: 2025. április 08-10.
Helyszín: Bükkfürdő, Greenfield Hotel
Szervező: Vas Vármegyei Területi Szervezet

A konferencia programja már elérhető a [honlapunkon](#).
A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek hamarosan [honlapunkon](#) olvashatók.

A Közlekedési Kultúra Napja Témavezető Konferencia

Időpont: egyeztetés alatt
Helyszín: Budapest

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

A Közlekedési Kultúra Napja Megnyitója

Időpont: 2025. május 09.
Helyszín: Budapest, Május 11-i héthez kötődően országos és nemzetközi rendezvény

Az eseménnyel kapcsolatos további részletek hamarosan [honlapunkon](#) olvashatók.

IV. Vasúti Forgalmi Konferencia

Időpont: egyeztetés alatt
Helyszín: Budapest
Szervező: Vasúti Tagozat, KTE Központ, és a MÁV Zrt. Budapesti Területi Igazgatósága

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

XVII. Vasútvillamosítási Konferencia

Időpont: 2025. május 27-29.
Helyszín: Bikal
Szervező: Általános Közlekedési Tagozat, Fenntartható Közlekedés Szakosztály, a KTE Vasúti Tagozat Vasúti Erősáramú Szakosztálya, a Vasúti Erősáramú Alapítvány és az MTA Pécsi Akadémiai Bizottsága, Műszaki és Földtudományok Szakbizottságának Közlekedési Munkabizottsága

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

XV. Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencia

Időpont: 2025. június 12-13.
Helyszín: Győr, ETO Park Hotel
Szervező: Győr-Moson-Sopron Vármegyei Területi Szervezet, Széchenyi István Egyetem

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

KIS RENDEZVÉNYEK

Ittas vezetés hatása, a kormány a TE kezében van

Időpont: 2025. március 05.
Helyszín: Széchenyi István Egyetem, ÚT 114 terem
Szervező: Közlekedésbiztonsági Tagozat

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

Mi befolyásolja a városi élet minőségét? A közlekedés? A várostervezés? A szociális viselkedés? Ezek együtt? Kerekasztal beszélgetés a hallgatóság bevonásával

Időpont: 2025. március 27. 14:00-17:30
Helyszín: FŐMTERV Zrt., Földszinti tárgyaló (1024 Budapest, Lövház utca 37.)
Szervező: Városi Közlekedési Tagozat, Közlekedéstervezési és -szervezési Szakosztály

A program a 2024. november 28-án megtartott „A modal split a jobb életminőség szolgálatában” című szakmai rendezvényünk folytatása. **A részvétel díjmentes, azonban [regisztrációhoz](#) kötött.**

Jelentkezni a fenti linken vagy a [honlapunkon](#) lehet, ahol a program további részletei is olvashatók.

III. Közúti forgalmász ankét

Időpont: 2025. május 15.
Helyszín: Szombathely
Szervező: Vas Vármegyei Területi Szervezet, Vas Vármegyei Mérnöki Kamara

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

MÁS SZERVEZETEK ESEMÉNYEI

Építőipari Nívódíjasok 2024 Konferencia

Időpont: 2025. március 27.
Helyszín: 1118 Budapest, Budaörsi út 125/A
Szervező: Magyar Mérnöki Kamara, Építéstudományi Egyesület, ÉVOSZ, Építőipari Mesterdíj Alapítvány

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

Közlekedésfejlesztés Magyarországon 2025 Konferencia

Időpont: 2025. május 09.
Helyszín: Abacus**** Business & Wellness Hotel
Szervező: Budapesti és Pest Vármegyei Mérnöki Kamara

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

SAJTÓKÖZLEMÉNYEK



Sárgulnak a vasútvillamosok, de nem az irigységtől

Szeged, Hódmezővásárhely, 2025. február 20. – A Szeged és Hódmezővásárhely között közlekedő vasútvillamosok elejét élénksárga matricázással tesszük feltűnőbbé, hogy jobban kitűnjenek a közúti forgalomból, és ezáltal megpróbáljuk csökkenteni az ütközések, balesetek számát. Mind a MÁV, mind pedig a közúton közlekedők számára előnyös színesítés ötletét a MÁV egyik mérnökgyakornokának elképzelése adta, amelyet előzetes vizsgálati eredmények is alátámasztottak. Az első átmatricázott TramTrain a mai napon állt forgalomba.

A TramTrain hálózaton már az indulás óta magas a közúti járművekkel történt ütközések száma. A vasútvillamossal történt ütközések száma évről évre jelentős, sajnos minden esetben a közlekedők figyelmetlensége, a KRESZ be nem tartása okozza. 2022-ben 28 baleset érte, ebből 15 esetben keletkezett anyagi kár. **2023-ban 26-ból 25, 2024-ben 17-ből 13 esemény járt anyagi kárral. 2025-ben már eddig 4 baleset történt.** A balesetek ellenére is rendkívül megbízható a TramTrain szolgáltatásunk, ugyanis a vasútvillamosok pontossága jellemzően 98% körül alakul.

A balesetek gyakorisága miatt, már nem bizonyult elégnek csak a szóbeli figyelemfelhívás, a MÁV-csoport ezért pilot programjában úgy döntött, hogy feltűnőbbé teszi a járműveket. **Horváth Csongor, a MÁV infrastruktúraépítő-mérnök** gyakornoka és a Széchenyi István Egyetem hallgatója diplomamunkáját írta a TramTrain érintő közlekedésbiztonságot növelő elképzelésével, amit **mérésekkel és szemkamerás vizsgálatokkal** támasztotta alá, hogy a **szegedi városi környezetben sokkal többen figyelnek fel a sárga villamosokra, mint a szürke-fehér orrú TramTrainekre.** A vasúttársaság ötletpályázatára is jelentkezett a koncepcióval, amelynek **a megvalósítását a MÁV-csoport maximálisan támogatta.** Amennyiben az ötlet beválik, és csökken a figyelmetlen közlekedők által okozott balesetek száma, ez nem csupán jelentős megtakarításokat jelenthet a vasúttársaságnak, hanem növelheti a járművek rendelkezésre állását is, hiszen egy baleset utáni javítás miatt akár több napra is kieshet a forgalomból egy-egy szerelvény. A járművek orrán, azaz a két végén az élénksárga felületeket fóliázással növeljük, ezzel törekedve arra, hogy az eddigieknél jobban kitűnjenek a vasútvillamos szerelvényei a városi környezetből.

Az egy teljes évre tervezett **tesztidőszakot követően kiértékeljük az eredményeket, de már a részleges sárgítástól is jelentős balesetszám-csökkenés várható.** Ugyanakkor a vasútvillamosok teljes sárgára festése nem szerepel a tervekben, azt a nemzetközi gyakorlat sem indokolja és a MÁV-csoport – műszaki előírásokon és vizsgálatokon alapuló – egységes színvilága pedig nem is teszi lehetővé. A járművek belső szakaszain a sárga ajtók kellően feltűnők a forgalmi szituációk során.

A videó az alábbi linken tekinthető meg: <https://youtu.be/URAhzO4IXtc>

Ezen a sárgán már nem megyek át

Horváth Csongor egy egyetemi kutatócsapattal közösen két módszert határozott meg az emberi tényező elemzésére: szemkamerás vizsgálatokat, illetve kérdőíves kutatást indítottak. A Google űrlapján összeállított kérdőíves kutatást több mint 500-an töltötték ki.

A vizsgálathoz használt szemkamera egy speciális, lencse nélküli szemüveg, infravörös és RGB kamerákkal felszerelve. A kamerák egy része a külső teret, míg a többi a pupillák mozgását vizsgálja, a hozzá tartozó szoftver pedig képes elemezni, hogy a tesztben résztvevők milyen időtartamban és hová pillantottak, ahogy azt is, milyen pályát járt be a tekintetük. A felméréshez kijelöltek egy vizsgálati útszakaszt Szegeden, és – a

legjellemzőbb baleseti helyzetet – balra kanyarodást szimulálták a különböző korosztályú tesztalanyokkal, különböző kialakítású és típusú járművekben.

A feldolgozás során egyértelműen kiderült, hogy a helyi villamosok alsó sárga részére sokkal többen néztek, mint a TramTrain ugyanazon szürke elemeire. Az utóbbi jármű esetében a fixáció is tovább tartott.

Háttér-információk:

A balesetek mindegyikét a közúton közlekedő autósok, kerékpárosok, illetve gyalogosok szabálytalansága idézte elő, éppen ezért rendszeresen felhívjuk a közlekedők figyelmét, hogy a vasútvillamos környezetében óvatosabban vezessenek, kerékpározzanak és körültekintően keljenek át a gyalogos átkelőhelyeken.

A KRESZ szabályai szerint a vasútvillamosnak minden közlekedési járművel szemben elsőbbsége van: még a körforgalmat keresztező TramTrain számára is elsőbbséget kell adni a körforgalomban haladó járművel.

A balesetenkénti átlagos javítási költség mintegy 500-800 ezer forint, mindezidáig mintegy 40 millió forintnyi a kárösszeg. A javítóműhelyben a tapasztalatoknak megfelelően ma már rendelkezésre állnak a gyakran sérülő elemekhez cserealkatrészek, így sikerült mára már az átlagos sérülések kijavítását egy-két napra mérsékelni.

Havi riport: A kisebb pályafelújítások és a mozdonybeszerzések is hatottak a pontosságra

és a pálya állapota hat leginkább. A MÁV-csoport igyekszik mindkét területen javulást elérni. Az 5 pontos közlekedési akcióterv részeként 1+1 milliárd eurós infrastruktúrafejlesztési programot indítunk a következő másfél évben. Ennek köszönhetően több mint félezer kilométeren újul meg a vasúti pálya, de kisebb beavatkozások addig is történnek, a közelmúltban például a 80-as vasútvonalon. Ezen a viszonylaton 7%-kal nőtt a vonatok pontossága. (A Szombathely—Székesfehérvár vonal esetében a javulás viszonylagos a vágányzári menetrend miatt, a közlekedés ugyanakkor itt is kiszámíthatóbbá vált.)

Az évek óta megfigyelhető, szezonális hatáson túl így az őszi pályakarbantartások is hozzájárultak ahhoz, hogy a decemberben tapasztalt kedvező tendencia januárban folytatódott: kisebb mértékben (4,9%) ezúttal is növekedni tudott a vonatok pontossága.

Mindezzel párhuzamosan – a 10 vállalat részeként – elindult a mozdonykorszerűsítési programunk: januárban 6 újabb vontatójármű állt szolgálatba, ami ugyancsak hozzájárult a késések csökkenéséhez.

A HÉV-ek és a vasútvillamosok pontossága ezúttal is kiemelkedő volt: 99,69% és 98,56%. A VOLÁN-járatok pontossága is tovább növekedett, megközelítette a 98,5%-ot.

A teljes havi riport [itt](#) tekinthető meg.

2024-ben újra emelkedett a vasúti balesetek száma

Tragédiák figyelmetlenség és a szabályok megszegése miatt

Budapest, 2025. február 15. – Az ún. idegenhibás vasúti balesetek száma 2024-ben sajnos újra emelkedett. Ezek azok a balesetek, amelyek a vasúttársaságnak fel nem róható okból: a közlekedés többi résztvevőjének hibájából – például a KRESZ be nem tartása vagy a gyalogosok figyelmetlensége miatt – következnek be. Nagy sebességgel közlekedő, súlyos vasúti járművekről

lévén szó az ilyen esetek sajnos gyakran tragikus kimenetelűek. Tavaly ötvenöt halálos áldozatot követelt a figyelmetlenség és a szabályok megszegése, míg negyvenhatan szenvedtek súlyos, nem egyszer csonkolásos sérülést. Az áldozatokon túl minden baleset egyúttal trauma a mozdonyvezetőnek is, aki vétlen részese az eseményeknek. Nem utolsó sorban pedig a balesetek forgalmi zavarokat okoznak egy-egy térség közlekedésében, illetve több százmilliós anyagi kárt a vasúttársaságoknak.

A MÁV most balesetmegelőzési témájú, ismeretterjesztő podcastban hívja fel a figyelmet a vasút veszélyeire Molnár Péter mozdonyvezető és Härtlein Károly, a BME Fizikai Intézet mesteroktatója közreműködésével.

Vasúti átjárós balesetek

2024-ben a figyelmetlen közlekedés és a KRESZ-szabályok megszegése miatt **76 vasúti átjárós baleset** történt - tizenötöt több, mint 2023-ban -, ebből 14 követelt emberéletet, és tizenhárom során sérültek meg súlyosan. Tizenhárom baleset könnyű sérülésekkel, harminchat pedig anyagi kárral járt.

Az év első hónapjában, ahogy a tavalyi évben is, minden baleset oka egy-egy rossz emberi döntés volt: a figyelmetlenség és a szabályok megszegése. Magyarországon a vasúti átjárók védelme, azok biztosítási módja kivétel nélkül minden esetben megfelel az előírt biztonsági szintnek. A MÁV hálóján **2025-ben eddig 6 baleset történt vasúti átjáróban** – feleannyi, mint tavaly –, amelyek során két ember életét veszítette, egy súlyos, egy pedig könnyű sérüléssel járt (a tavalyi év azonos időszakában 12 baleset történt, 3 súlyos és 7 könnyű sérüléssel).

A MÁV hibájából vasúti átjáróban 2009 óta, több mint másfél évtizede nem történt halálos baleset. A vasúttársaság arra kéri a közlekedőket, hogy a vasúti átjárót mindig fokozott körültekintéssel közelítsék meg.



Tiltott területen való tartózkodás miatti gázolások

2024-ben **drámaian sok halálos kimenetelű és súlyos sérüléssel járó baleset oka a tiltott vasútüzemi területen tartózkodás, átkelés volt.** Tavaly összesen **66 gázolás** történt, amelyek során gyalogosan, kerékpárral és elektromos rollerrel közlekedő személyeket ütött el a vonat.

Áramütések

A villamos felsővezeték okozta **áramütés** tavaly egy áldozatot követelt, és két esetben súlyos, életveszélyes sérüléseket okozott.

Mozgó vonatról való leugrás

Huszonegy utas döntött úgy, hogy az életét kockáztatva **leugrik a mozgó vonatról.** Az értelmetlen balesetekben összesen **harmincnyolcan veszítették életüket és harmincketten súlyosan megsérültek.**

Öngyilkosságok

2024-ben a MÁV hálózatán **103 ember vetett véget az életének a síneken**, és **15 öngyilkossági kísérlet** történt.

Múlt héten az egész országot mélyen megrázta az a szörnyű tragédia, amely során egy anya gyermekével a karján hozta meg a végső döntést, és a vonat elé lépett. A hasonló esetek sajnálatos módon egyáltalán nem ritkák, pedig van segítség. Ingyenes, anonim, a nap 24 órájában hívható lelki elsősegély-szolgálat várja a hívásokat a 116-123 és 06-80-810-600 telefonszámon. Ha **öngyilkossági gondolatai vannak, kérjük, olvassa el ezt az oldalt**, mielőtt kárt tenne magában. Ha **másvalakiért aggódik, ezen az oldalon talál tanácsokat**, mit tud tenni.

Minden baleset trauma az áldozatok családjainak, a sérülteknek és a hozzátartozóknak, de nehezen feldolgozható emberi dráma a mozdonyvezetőnek is, aki vétlen és tehetetlen részese szerencsétlenségnek. **Nem utolsó sorban pedig a figyelmetlenségből, tragikus döntésből vagy a közlekedési szabályok megszegése miatt bekövetkező balesetek jelentősebb mértékben zavarják meg egy-egy térség, akár az egész ország közlekedését, késésekhöz, akár járatkimaradásokhoz is vezetnek.**

A MÁV elkötelezetten küzd a balesetek számának csökkentése érdekében. A 2022-ben elindított *Érj haza biztonságban!* kampány részeként a vasúttársaság legújabb ismeretterjesztő, **figyelemfelkeltő podcastjában** Molnár Péter mozdonyvezető és Härtlein Károly, a BME Fizikai Intézet mesteroktatója közreműködésével mutatja be a vasút veszélyeit és a balesetek bekövetkezésének okait, a fizika törvényszerűségeivel alátámasztva.

„Mozdonyvezető vagyok, és nyolc embert ütöttem el” – ezzel a mondattal vonja magára Molnár Péter pillanatok alatt a fiatal hallgatók figyelmét az előadásai során. A podcastból megtudhatjuk azt is, hogyan szemlélteti egyszerű módszerrel a diákoknak a vonat fékútjának hosszát. „A fizika egy objektív tárgy, a tudatunktól függetlenül van. Akár menni akarunk, akár nem, az működik. Ezt tudomásul kell venni.” – magyarázza Härtlein Károly, aki rámutat: aki felmászik a vasúti kocsii tetejére, a fizika törvényszerűségei miatt nem kerülheti el a felsővezeték okozta – halálos, vagy súlyos, gyógyíthatatlan – égési sérüléseket.

A videó az alábbi linken tekinthető meg: https://youtu.be/_4KgXIQpm5c

Közlekedési és anyagi károk

Egy-egy baleset szerencsétlen kimenetele akár jelentős, elhúzódó helyreállítással járó károkat is okozhat, így az ütközések száma nem feltétlen arányos a vasúttársaság kárelhárításra fordított költségeivel – de mindenképp elrettentő az összegek nagysága. Az útátjárós események következtében a vasúttársaság 2021-ben egymilliárd forintot meghaladó, 2022-ben megközelítőleg félmilliárd, 2023-ban hozzávetőlegesen 150 millió forintos kárral volt kénytelen számolni. **A kárérték 2024-ben megközelítette a 200 millió forintot.** A vasúti átjárós balesetek számának visszaszorítása valamennyiünk közös ügye, ezért a MÁV arra kéri a közlekedőket, hogy minden körülmények között tartsák be a szabályokat, és csak akkor hajtsanak át a vasúti átjárón, ha kétséget kizáróan meggyőződtek arról, hogy semmilyen veszély nem akadályozza az áthaladást!

A MÁV az alábbi KRESZ-szabályok betartását kéri a balesetek elkerülése érdekében:

- A vasúti átjárót csak fokozott óvatossággal szabad megközelíteni.
- Biztosított vasúti átjárón csak akkor szabad áthajtani, ha mindkét sorompó nyitva van, a fényjelző vagy hangjelző berendezés nem ad tilos jelzést, illetve a fénysorompó vagy a félsorompóval kiegészített fénysorompó villogó fehér jelzést ad.
- A vasúti átjárón folyamatosan, azaz megállás nélkül, legalább 5 km/órás átlagsebességgel szabad áthaladni.
- Vasúti átjáróban és közvetlenül a vasúti átjáró előtt tilos előzni.
- A vasúti átjáróba csak akkor hajtsunk be járművünkkel, ha abból a kihaladás is biztonságosan megvalósítható (kocsisor mögé ne zárkózzunk fel az átjáróban)!

Ha a vasúti átjárót biztosító berendezés nem működik – nem látható a fényjelzőn a villogó fehér fény –, minden esetben meg kell állnunk az átjáró előtt. Csak azután szabad tovább haladni, ha meggyőződünk róla, hogy nem jön vonat és a biztonságos áthaladásnak minden feltétele megvalósul!

Fénysorompónál az jelzi az üzemzavart, ha egyik fény sem világít.

A fokozott figyelési kötelezettség, valamint a fényjelzőkészülék tilos jelzése a gyalogosokra és a kerékpárosokra is ugyanúgy vonatkozik, sőt még a megkülönböztető jelzést használó járművekre is.

A járművezetés közbeni telefonálás is elterelheti a vezető figyelmét, így előfordulhat, hogy a vasúti átjáró tilos jelzését nem veszi észre a sofőr.

A szembe sötét nap elvakíthatja a jármű vezetőjét, aki nehezebben veheti észre a fényjelző készülék jelzését. Ugyanígy a fényjelzőre tűző nap is okozhat észlelési problémát. Amennyiben a közúti jármű vezetője nem tud kétséget kizáróan megbizonyosodni arról, hogy a fénysorompó-berendezésen milyen fény világít, a vasúti átjáró előtt érdemes lelassítani (akár meg is állni), és úgy meggyőződni arról, milyen jelzést mutat a lámpa, illetve nem közelít-e vonat.

A vasúti közlekedés során az utasok kizárólag az utasforgalom részére kijelölt területeken tartózkodhatnak, amelyeket például a vonatjegy megvásárlásához, a várakozáshoz, a vonatra szálláshoz vagy az utazáshoz használhatnak.

A járművek haladása közben jelentős légellenállást kell leküzdeniük, ami azzal jár, hogy a környezeti levegőt tolva maga előtt, mellett egy örvényhatással halad. Ez az örvény hatás függ a járművek méretétől, sebességétől. Ekkor történhet meg, hogy ez a hatás berántja, vagy kilöki az azon a területen belül tartózkodó személyt. Ahol ez az örvényhatás már nem érvényesül, és biztonsággal lehet tartózkodni a haladó járművek mellett, azt nevezzük **elsodrási határnak**.

A **tiltott helyen tartózkodás** miatt bekövetkezett balesetek a vasúti utasforgalom részére kijelölt helyeken kívüli **vasútüzemi területeken történnek** (például a peronok mellett húzódó sínek, a nyílt vonal (pálya), a rendező-pályaudvarok vagy akár azok a figyelmeztető táblával ellátott szolgálati átjárók, amelyeket kizárólag vasúti alkalmazottak használhatnak).

A **villamos felsővezeték megközelítése is életveszélyes**, a felsővezetéken keresztül az energiarendszer által táplált villamos ívkisülés veszélye már 2 méteres megközelítési távolságtól fennáll, amely áramütést, súlyos vagy életveszélyes égést okoz. A felsővezeték, illetve a felsővezeték-hálózat más részeinek (oszlopok, kapcsolók) érintése is életveszélyes. A vasúti felsővezetékben 25000 voltos nagyfeszültséget használnak a vonatközlekedéshez.

A **sínre helyezett tárgy** súlyosan veszélyeztetheti a közlekedő vonatok biztonságát, amely akár azok szolgálatképtelenségét, szélsőséges esetben siklását is okozhatja. A sínre helyezett tárgy észlelését követő vészfékezés következményeként az utasok és a vonat személyzete is megsérülhet. A mozdonyvezetőnek minden ilyen esetben meg kell állnia, hogy meggyőződjön arról, nem történt-e gázolás, valamint hogy keletkezett-e, és ha igen, milyen mértékű az anyagi kár. Az esemény okozta - akár 30-40 perces - időkiesés jelentős késéseket okozhat a vasúti közlekedésben, ezáltal akár utasok százainak célba jutását akadályozhatja. Az ilyen jellegű cselekményeket minden esetben feljelentés követ, amelyet a rendőrség büntető eljárás keretében vizsgál.

A MÁV kéri a közlekedőktől a szabályok betartását a további balesetek megelőzése érdekében!

Magyar-cseh együttműködésben gyártott elektromos midibuszt tesztel a MÁV-csoport a bajai buszvonalakon

2025. február 14.

Forgalomba kerül a bajai GTKB Ganz Transelektro Közlekedési Berendezéseket Gyártó Kft. magyar-cseh együttműködésben fejlesztett, elektromos meghajtású midibusza: a MÁV-csoport Baja helyi buszközlekedésében teszteli a GANZ-SOR EBN8 típusú járművet 2025. február 15-től március 6-ig.

Az elektromos midibusz a háromhetes tesztüzem során a helyi autóbuszvonalak többségén meg fog fordulni. Az utasok 2025. február 15. és március 6. között próbálhatják ki a járművet a MÁV-csoport honlapján elérhető **menetrend** szerint.

A cseh SOR Libchavy-val együttműködésben fejlesztett, tisztán elektromos hajtású Ganz-SOR EBN8 midibusz karosszériája szinte teljesen azonos a már 2012 óta piacon lévő cseh SOR EBN 8 midibuszával, amelybe a magyar gyártó, a GTKB Ganz Transelektro Közlekedési Berendezéseket Gyártó Kft. utólag építi be a legkorszerűbb komponensekből álló saját fejlesztésű hajtásrendszerét. Szintén a Ganz végezte a legmagasabb hozzáadott értéket képviselő rendszerintegrációs és szoftverfejlesztési feladatokat is. A 120 kW teljesítményű aszinkron vontatómotort NMC típusú, 200 kWh-s akkumulátor hajtja, amely plug-in technológiával és pantográfos oszloptöltőről (OpCharge) egyaránt tölthető. A busz egy feltöltéssel biztonsággal mintegy 270 kilométer megtételére képes, töltése a GTKB Kft. bajai telephelyén történik. A 8 méter hosszú, kétajtós, légkondicionált járműben 16 ülőhely áll az utasok rendelkezésére, a mozgáskorlátozottak utazását lehajtható rámpa segíti.

Az elektromos midibusz bajai tesztüzeme kapcsán **Dr. Kormányos László, a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója** hangsúlyozta: „Meglévő elektromos és gázüzemű zöldflottánk üzemeltetése mellett társaságunk folyamatosan végez utasforgalmi próbákat is különböző típusú, alternatív meghajtású autóbusszokkal, hiszen környezetünk védelme szempontjából alapvető fontosságú a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése. A mini- és midibuszok alkalmazása pedig különösen hasznos azokon a vonalakon, ahol az utazási igények nagyságrendje miatt a normál méretű autóbusszok üzemeltetése gazdaságtalan, vagy a településszerkezeti adottságok miatt a kisebb járművekkel hatékonyabban biztosítható a közszolgáltatás. A próbaüzem tapasztalatai nagy segítséget jelentenek az ideális forgalomszervezést segítő beszerzések tervezésében.”

Pencz Rudolf, a GTKB Kft. ügyvezető igazgatója elmondta: „Azt látjuk, hogy a közepes méretkategóriában is jelentős az igény a tisztán elektromos hajtású városi járművekre. Változnak a közlekedési szokások, sok járaton visszaesett az utaslétszám, s a midibusz hatékony alternatívát kínál az utasok szállítására, általános forgalmi feladatok mellett sajátos igények (igényvezérelt, célforgalmi járatok stb.) kielégítésére is.

A bajai Ganz már 75 éve szolgálja a magyar gazdaságot. Vasúti járműkészülékek, biztosítóberendezések, váltóhajtóművek, áramszedők, teljesítményelektronikai berendezések gyártásában már letettük a névjegyünket, a GANZ-SOR midibusz kifejlesztésével és gyártásával pedig belépünk az e-mobilitás piacára.” Majd hozzátette: jelen pillanatban egy prototípus létezik a GANZ-SOR-ból, azonban a bajai üzem készen áll arra, hogy évi 40-50 jármű készüljön a gyárban.

Baján a MÁV-csoport 9 vonalon, 6 autóbusszal, évente mintegy 260 ezer kilométer teljesítésével látja el a helyi közlekedési közszolgáltatást. A vállalatcsoport és a gyártó cég egyaránt reméli, hogy a GANZ-SOR EBN8 elektromos midibusz elnyeri a településen utazók tetszését.



Köszönet a bátraknak

Budapest, 2025. február 11. – Január 17-én az esti órákban tűz ütött ki a Keleti pályaudvar kocsiműhelyénél, utasforgalom elől elzárt területen, ahol az egyik tárolóvágányon álló, – kizárólag a vonatok előfűtésére szolgáló – villamos fűtőmozdony lángra kapott, majd a tűz átterjedt egy másik fűtőmozdonyra is. A további károkat azonban sikerült megakadályozni, miután 11 kollégánk hősie, gyors és profi cselekvésével több mint 30 vasúti kocsit mentett ki a szomszédos vágányokról. A bátorságuk elismeréséül ma – pénzjutalommal járó – vezérigazgatói dicséretben részesültek. Az elismeréseket Hegyi Zsolt, a MÁV-csoport vezérigazgatója, valamint Németh Réka a MÁV Pályaműködtetési Zrt. vezérigazgatója és Dr. Kormányos László a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója adta át a Keleti pályaudvar épületében.

„Vasutasnak lenni több mint, munka: hivatás. A hivatását pedig nem csupán az eszével, a tudásával szolgálja az ember, hanem a szívével is. Így történhet meg, hogy a vasutasok akár a saját testi épségükkel sem törődve cselekszenek, ha a helyzet úgy kívánja. Január 17-én pedig szükség volt erre az elhivatottságra, amiért most 53 ezer kolléga és sok millió utas nevében köszönetet mondunk” – méltatta az elismerésben részesülőket Hegyi Zsolt, a MÁV Zrt. vezérigazgatója, a MÁV-csoport vezetője.

Mozdonyvezető és tolatásvezető kollégáinknak köszönhetően – az eredetileg érintett két fűtőmozdonyon kívül – a több mint 30 db személykocsi közül csupán 1 db hálókocsit rongált meg kisebb mértékben a műhelyben tomboló tűz. Cselekedetükkel meggátolták a tűz terjedését, és helyet biztosítottak az oltásban résztvevő tűzoltóknak, így sikerült hamar megfékezni a tüzet, és egyetlen utasunk sem került veszélybe. Nemcsak a tüzet, de a rendkívüli forgalmi helyzetet is gyorsan sikerült ellenőrzése alá vonnia a szakembereknek, így mindössze két óra után korlátozások nélkül indulhatott újra a Keleti forgalma. A mentésben részt vevő egyik tolatásvezető füstmérgezés gyanújával kórházba került, de már jól van, szerencsére hamar kiengedték a kórházból.



A tűz keletkezésének pontos okát továbbra is vizsgálják a szakemberek, ugyanakkor valószínűsíthetően nem szándékosság, hanem műszaki meghibásodás áll a háttérben.

A tűzben nemcsak a két előfűtő mozdony vált használhatatlanná, hanem a hozzájuk kapcsolódó kábelek is megrongálódtak, ezért hosszabb ideig elhúzódik a helyreállítás folyamata, ebből azonban az utasok nem érzékelnek semmit, mivel a szakemberek több – vonatok vontatására nem használt – villanymozdonyt állítottak be a járművek előfűtésére, illetve módosították a pályaudvar éjszakai technológiai rendjét is.

Telebusz: csak egy hívás, és érkezik a MÁV-csoport igényvezérelt autóbuszjárata

Budapest, 2025. február 2. - Új, igényvezérelt, azaz csak hívás vagy egyéni megrendelés esetén érkező menetrend szerinti VOLÁN-járatok 3 hónapos próbaüzemét kezdi meg a MÁV-csoport 2025. február 1-jétől Baranya és Veszprém vármegyében. A Mekényesről, Nagyhajmásról és Alsómocsoládról Sásdra, illetve Orosziból Devecserbe közlekedő próbajáratok abban az esetben közlekednek majd, amennyiben a meghirdetett indulásuk előtt legkésőbb 60 perccel a MÁVDIREKT telefonszámán vagy a mavcsoport.hu/telebusz oldalon erre igény érkezik. Az új közlekedési alkotmány tervezett célkitűzése, hogy utasok minden településről naponta 3 járatral eljuthassanak a járásközpontokba, illetve onnan a lakóhelyükre. A pilot projekt célja a tapasztalatgyűjtés annak érdekében, hogy a szolgáltatás országos bevezetése során zökkenőmentes legyen a kiszolgálás.

Elsőként a sásdi kistérségben az 5791 Sásd–Nagyhajmás–Mekényes és az 5792 Sásd–Alsómocsolád, illetve a devecseri kistérségben a 7819 Devecser–Oroszi autóbuszvonalakon próbálhatják ki az utasok a MÁV-csoport igényvezérelt buszjáratait. A 2025. február 1-jétől április 30-ig tartó próbaüzem során vonalanként 3 járatpár biztosítja a járásközpontok elérését és a hazajutást az érintett települések lakói számára, akiknek a közösségi közlekedés közvetlen járataival eddig nem volt erre lehetősége.

A járatok az előre meghirdetett menetrendi időpontokban abban az esetben indulnak el, amennyiben a kiindulási állomási indulásukat megelőző 60. percig utazási igény érkezik a MÁV-csoporthoz a MÁVDIREKT +36 (1) 349-4949-os vagy +36 (20/30/70) 499-4999-es telefonszámán, illetve a mavcsoport.hu/telebusz oldalon.

Az utasok a weboldal mellett a megállóhelyeken elhelyezett hirdeteményekről is tájékozódhatnak a szolgáltatás részleteiről. A menetrendi keresőprogram (EMMA) piktogrammal jelöli a csak igénybejelentés esetén közlekedő járatokat.

A MÁV-csoport célja a személyszállítási szolgáltatások biztonságos, hatékony és fenntartható működtetése, figyelembe véve a technológiai fejlődést és a környezetvédelmi, fenntarthatósági szempontokat is. A vállalatcsoport reméli, hogy az eljutási lehetőségek biztosítása nagymértékben javítja az érintett térségekben a mobilitást és a közszolgáltatások elérését.

A vonaton, buszon elhagyott tárgyak közel fele hiába várta tulajdonosát 2024-ben

Vigyázzunk értékeinkre!

Budapest, 2025. február 2. - Egyre többen veszik igénybe a közösségi közlekedést, évről évre nő az utazások száma, és ezzel együtt nő a vonaton, buszon elhagyott, gazdátlan holmik darabszáma is. Míg 2023-ban 21,5 ezer, 2024-ben már csaknem 23 ezer talált tárgy várta gazdáját a MÁV-csoportnál – csaknem felük hiába. Az elhagyott tárgyakat már három éve közös adatbázisban kezeli a vállalatcsoport, így akár a vasúton, akár buszjáraton vagy -állomáson felejtettek valamit, az éjjel-nappal elérhető MÁVDIREKT-nél egyszerűen és gyorsan megtalálhatják értékeiket az utasok.

Továbbra is számos értéket hagynak el az utasok a vonatokon, buszokon – 2024-ben leggyakrabban telefont, kulcsot, táskát, kabátot, tárcát, szemüveget, fülhallgatót, de rollerre, bakelitelemezekre, autóülés-magasítóra és plüsseléfántra is bukkantak a járműveken szolgálatot teljesítő jegyvizsgálók, busz-vezetők, a takarító személyzet vagy az utasok. Az elvesztett holmikat a vasút-, illetve buszállomások forgalmi irodáiban adják le megtalálók, ahol a biztonságos kezelés érdekében a tartalmukat tételesen nyilvántartásba veszik, így kerülnek be az adatbázisba. 2024-ben a vonatokon 16 ezer, a buszokon közel 7 ezer, azaz összesen mintegy 23 ezer talált tárgyat rögzítettek, amelyből 12,5 ezer került vissza a tulajdonosához.

Azok, akik keresik és visszakapják a MÁV-csoportnál elhagyott értékeiket, mindig nagyon hálásak, sokszor személyesen vagy írásban köszönik meg a közreműködést. Egy utas például a január 23-án Debrecenből Tiszafüredre tartó vonat jegyvizsgálójának segítségével kapta vissza a vonaton megtalált és a debreceni pályaudvaron leadott táskáját. Mivel a munkavállaló nevét nem sikerült kiderítenie, a hálás utas a Facebookon mondott köszönetet ismeretlenül is a jegyvizsgálónak, aki – mint utólag kiderült –, a közösségi médiában is kereste a táska tulajdonosát.

Elvesztettem – hol keressem?

A MÁV-csoport 2022 tavasza óta vezeti közös adatbázisban a vonatokon és a buszokon, illetve az állomásokon elhagyott tárgyak listáját. Ezek a rögzítést követően egyből megjelennek a MÁVDIREKT rendszerében, ennek köszönhetően lényegesen könnyebb a talált tárgyak fellelése, függetlenül attól, hogy vonaton, buszon vagy valamely állomáson felejtette az utas. Elvesztett értékeik után az éjjel-nappal hívható telefonszámok valamelyikén (+36 1 3 49 49 49, Telekom hálózatából +36 30 499 4999, Yettel (volt Telenor) hálózatából +36 20 499 4999, One hálózatából + 36 70 499 4999) érdeklődhetnek a tulajdonosok. A visszaszolgáltatás a MÁVDIREKT által megadott helyszínen lehetséges. Az átvétel feltétele, hogy az elvesztett tárgyat az utas a jellemzők megadása mellett egyértelműen be tudja azonosítani. A HÉV járművein és létesítményeiben talált tárgyakat a BKV kezeli.

Bankkártya és okmány esetében a tulajdonosa azonosíthatósága esetén, a bankkártya-kibocsátónak, illetve a személyes okmányokat kiállító hatóságnak (okmányiroda, OEP stb.) juttatják el a kártyát, okmányt. Pénzt jellemzően nem magában, hanem valamilyen egyéb tárggyal együtt (pl. kabát, táska, pénztárca, stb.) adnak le, amennyiben a pénzösszeget is tartalmazó tárgyért 1-2 napon belül nem jelentkezik tulajdonosa, akkor a pénzt nyilvántartásba veszik egy jegyzőkönyv kiállításával. Amennyiben a pénz mellett személyazonosításra alkalmas dokumentum is van a táskában, kabátban, akkor az egyszerűsíti a beazonosítást. Azok az összegek, melyeket az utasok nem keresnek, vagy amiatt nem lehet visszaadni, mert az utas elérhetősége nem beazonosítható, a hatályos Polgári Törvénykönyv alapján a Magyar Államhoz kerülnek.

Általánosságban elmondható, hogyha a tulajdonos személye nem azonosítható, a tárgyat az adott állomáson 8 napig, azt követően a kijelölt gyűjtőhelyeken általában 90 napig őrzik. A romlandó élelmiszereket természetesen csak rövid ideig tárolják, s ha senki sem keresi, megsemmisítik.



A talált tárgyak kezelésével kapcsolatos tudnivalókról a <https://www.mavcsoport.hu/ugyfelszolgalat/elvesztettem-hol-keressem> linken lehet tájékozódni.

Tavaly több mint 1,1 millió személyszállító vonatot közlekedtettünk – ötből négyet késés nélkül

Budapest, 2025. február 1. - Az idei nyártól pénzvisszatérítés jár majd a 20 percet meghaladó késés után: ilyen mértékű késésben az összes vonatunk ~6%-a volt érintett.

2024-ben magyar vonatok menetideje ~95, 5 millió perc volt, ami több mint 181 évnek felel meg. Erre jutott ~3,6 millió percnyi (~6,9 év) késés, ami a teljes menetidőhöz viszonyítva 3,8%-os arány. Ez ugyan elmarad a világjárvány utáni években rögzített számoktól, a vármegye- és országbérletek bevezetése, majd a tarifareform hatására azonban 2024-ben már jóval többen és jóval többet utaztak a MÁV-csoporttal, mint

korábban, ami nagyobb igénybe vételt jelent az egyre inkább előregedő pályahálózatnak és járműállománynak is.

Az új tarifarendszer hatására nőtt az elszállított csoportok (pl. kiránduló osztályok) száma is: csak a regisztrált csoportok száma megközelítette a 29 ezret!

A HÉV-ek pontossága 2024-ben is kiemelkedő volt: a 99,6%. Ez világviszonylatban is a legpontosabb szolgáltatások közé emeli az elővárosi vasutunkat.

Tavaly több mint 12 millió autóbuszunk közlekedett, ugyancsak magas, 97,7%-os pontossággal!

Itt érhető el a MÁV-csoport éves riportja, amely a 2024-es év közlekedési közszolgáltatásokra vonatkozó adatait és azok összefüggéseit mutatja be közérthető módon.



Ismét összefogtak a rendőrökkel a BKK-ellenőrök: tizenöt járatot ellenőriztek januárban nagy erővel

Budapest, 2025. február 3. – Az elmúlt évekhez hasonlóan idén is fokozott rendőri és ellenőri jelenléttel folytatódnak a fővárosi járatellenőrzések. A Budapesti Rendőr-főkapitányság (BRFK) és a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) munkatársai nagy erőket mozgósítva és a fővárosi rendészekkel együttműködve januárban összesen 15 járat több mint 33 ezer utasát, a megállókat és az állomásokat, valamint azok környezetét ellenőrizték. Az egész évben folyamatos, összehangolt kezdeményezés célja, hogy a fővárosban közlekedők nagyobb biztonságban érezzék magukat.

A BKK és a BRFK mintegy öt évvel ezelőtt, 2020-ban kötött megállapodást arról, hogy összehangolt, közös akciókkal növelik a fővárosban utazók biztonságát. A munka idén is folytatódik: mindennapi alapfeladataik mellett 2025 első hónapjában 5-ször tartottak nagyszabású járatellenőrzési akciót a BRFK és a BKK munkatársai. A rendőrközvetítők és a BKK-jegyellenőrök a FÖRI közreműködésével forgalmas járatok utasait, a megállókat és állomásokat, valamint azok környezetét ellenőrizték, beleértve az érintett vonalakon lévő metróállomások kijáratát is.

A januári összehangolt akciókban

- a BKK-ellenőrök **műszakonként 4–6 csoportban dolgozva** összesen **33 575 utast** ellenőriztek, hogy vizsgálják az utazási jogosultságot és kiszűrik a szabálytalankodókat;
- a Budapesti Rendőr-főkapitányság munkatársai **fokozott figyelmet** fordítottak a kijelölt járatokra és a megállók környezetére: a rendőrök elfogtak egy körözött személyt, két másikat szabálysértési eljárás miatt állítottak elő. A Corvin-negyed aluljáróban megtaláltak egy fiatakorút, akit eltűnés miatt kerestek. A járőrök két esetben közlekedési szabálysértés, egy esetben közterületi szeszesital-fogyasztás miatt szabtak ki helyszíni bírságot, és további 16 embert figyelmeztettek közterületi alkoholfogyasztás miatt.

A rendőrök és jegyellenőrök

- az **1-es és 1A, a 4-es és a 6-os**, valamint az **50-es villamosok** teljes szakaszán,
- az **M3-as metró** Deák Ferenc tér és Újpest-központ közötti szakaszán, valamint a
- Rákóczi út–Thököly út tengelyen közlekedő **5-ös, 7-es, 7E, 8E, 107-es, 108E, 110-es, 112-es és 133E autóbuszok** Ferenciek tere és Zuglói vasútállomás közötti szakaszán utazókat ellenőrizték, valamint az érintett megállókon és környezetükön túl
- a **Blaha Lujza tér, a Lehel tér, a Népliget, a Határ út és a Keleti pályaudvar metróállomás** kijáratánál is fokozott ellenőrzést végeztek.

Tisztább megállók, fokozott rendőri jelenlét, taxiellenőrzés

A BKK elkötelezett amellett, hogy a fővárosi tulajdonú közszolgáltatókkal, valamint az állami és civil szervezetekkel szorosan együttműködve fokozza a közösségi közlekedést igénybe vevők biztonságát, és élhetőbbé tegye Budapestet, ezért

- a járatok mellett a **buszsávok** szabályos használatát is ellenőrzi partnereivel;
- a rendszeres takarításon felül folyamatosan kezdeményezi **egy-egy forgalmas közterület rendezését és ellenőrzését**, valamint
- a Budapesti Rendőr-főkapitánysággal kötött [stratégiai együttműködése](#) kiterjed a Budapest közigazgatási területén szolgáltatást nyújtó **taxik**, illetve az engedéllyel vagy az engedély nélkül személyszállítási feladatokat végző személygépkocsik ellenőrzésére is.

A BKK és a BRFK 2024-ben több mint kétszázszor szervezett közös ellenőrzéseket, a tapasztalatokról [januári közleményében](#) adott részletes tájékoztatást. A közös akciók folytatódnak, az együttműködésben részt vevők célja, hogy – a lakossági visszajelzéseket is figyelembe véve – tovább növeljék a járatellenőrzések hatékonyságát.

4+1 nem mindennapi történet a BKK járatairól

Budapest, 2025. február 4. – A fővárosi közösségi közlekedés sohasem unalmas. Naponta több mint hárommillió utazás valósul meg a BKK járatain, amely során a társaság munkatársainak gyakran nem várt helyzeteket extrém rövid idő alatt kell megoldaniuk. Mindezt ráadásul úgy, hogy az utasok mindebből a lehető legkevesebbet érzékeljék. Habár a járművezetők és a forgalomirányítók idővel hozzászoknak a munkájukkal járó kihívásokhoz, időnként azért akadnak olyan jelenetek, amelyek őket is meglepik, vagy épp megmosolyogtatják. A BKK most ezekből a számukra emlékezetes pillanatokból oszt meg 4+1 nem mindennapi történetet.

1. Forgalomirányítás kicsit másképp

Balázs, a társaság egyik munkatársa pár éve éjjel egy rendezvény után különjáratos buszokat állított forgalomba a Margitszigeten, amikor egy kóbor kiscica akadt az útjába. Mivel senki nem kereste az elveszett kisállatot, és a cica is könnyen barátkozott, magához vette. Az utasok lelkesen fogadták a macskával a kezében autóbuszokat koordináló kollégát, többen meg is simogatták a kisállatot. Mivel a cicáért később sem jelentkezett senki, a BKK munkatársa végül úgy döntött, hazaviszi. Céna névre keresztelte el, a cica azóta is a családjá tagja (és néha a munkába is besegít).

2. Nem várt utas a végállomáson

Szintén éjjeli szolgálatban történt, hogy egy utas jelezte Árpádnak, a BKK forgalmi zavarelhárítás vezetőjének, hogy egy vadmalac bolyong Hűvösvölgy végállomáson. A kolléga először azt hitte, viccről van szó, de hamar rájött, hogy komoly a dolog, bár szerencsére ura maradt a helyzetnek. Először egyeztetett a kollégáival a járatok ideiglenes indulási helyéről, majd a meglepődött utasoknak adott információt. Ezt követően – mivel az ebben a helyzetben illetékes szervet nem érte el –, maga csalta ki a riadt állatot a végállomásról, és terelte az erdős rész felé, bízva abban, hogy visszatalál a családjához. Végül a kis vaddisznó eloldalgott a fás-erdős terület felé, a közlekedés pedig zavartalanul folyt tovább.

3. Szerencsés egymásra találás

Egy húsvét hétfőn a gyerekes családok rémálma történt meg az 1-es villamos vonalán. A BKV villamosvezetője az Etele út / Fehérvári út megállóból jelezte a BKK forgalomirányító központjának, hogy két 8 év körüli gyerek kért tőle segítséget: elvesztették a szüleiket. A BKK és a BKV csapata azonnal cselekedett: a villamosvezető vigyázott a gyerekekre, amíg meg nem érkeztek a helyszínre a BKK forgalomirányító kollégái, ezzel egy időben pedig a rendőrséget is értesítették. Szerencsére hamarosan az Etele térről jelezte egy másik villamosvezető, hogy a gyerekek szülei az általa vezetett villamoson vannak. Ugyan fél órába sem telt, hogy a szülők újra magukhoz ölelhessék a gyerekeket, ennek ellenére megviselték őket a történetek. A sikeres családegyesítést a gyerekekkel közösen köszönték meg a két társaság munkatársainak.

4. Együtt könnyebb – trolimentés a kiskörúton

A BKK szolgáltatói (a BKV és az Arriva) folyamatosan figyelik a járművek műszaki állapotát és karbantartják azokat, azonban néha előfordul, hogy porszem csúszik a gépezetbe. Pár éve a társaság egyik nosztalgia trolijaratának áramellátása akadozott, ezért nem tudott továbbmenni a jármű a Kiskörúton. Ilyen helyzetekben a járművezető azonnal segítséget kér, és a szolgáltatók a lehető legrövidebb időn belül kivesszik a járművet a forgalomból, a BKK pedig a pótlásról gondoskodik. Ebben az esetben azonban az utasok is önkéntesen beszálltak a „mentésbe”, és közösen megtolták a trolit, hogy az ne akadályozza a forgalmat. Az összefogásnak köszönhetően a probléma hamar megoldódott, a közös élmény pedig jó hangulatot teremtett.

+1 Emlékezetes születésnap

2023 őszén egy hétköznapi este a 149-es busz vezetője, Roland hősies és nemes tettet hajtott végre a Széll Kálmán téren. A járművezető észrevett egy várandós nőt, akinek jól láthatóan fájdalmai voltak. Leszállt a buszról, és megkérdezte, hogy tud-e segíteni, amire a kismama azt válaszolta, hogy valószínűleg megindult nála a szülés, ugyanis elfolyt a magzatvíze. A hős járművezető azonnal felsegítette a buszra, lefektette, és mivel a baba villámgyorsan világra akart jönni, ösztönösen segített a szülésnél, ami olyan jól sikerült, hogy mire megérkezett a segítség, addigra a gyermek meg is született, ezért a mentősöknek már csak a köldökzsinórt kellett elvágni. Miután ez is megtörtént, gratuláltak Rolandnak az önzetlenségért és a helytállásért, az édesanyát és gyermekét pedig kórházba szállították.

Munkában a Mobilitási Témacsoport: szakmai és civil szervezetekkel egyeztetett az M1-es metró jövőjéről a BKK

Budapest, 2025. február 4. – Az M1-es metróvonal tervezett fejlesztéséről egyeztettek a résztvevők a Mobilitási Témacsoport legutóbbi, január 30-i ülésén, ahol a BKK szakemberei bemutatták az állomások akadálymentesítését, a vonal meghosszabbítását, a pályaszerkezet megújítását, valamint a korszerű biztonsági és irányítástechnikai rendszerek telepítését is magában foglaló korszerűsítés részleteit. A szakmai és civil szervezetek képviselői többek között az opciós meghosszabbítások és a liftek kapcsán is elmondták észrevételeiket, aggályait és javaslatukat. A felújítás megtervezése az ahhoz szükséges – tervezetten európai uniós – forrás rendelkezésre állása esetén valósulhat meg.

Ide első ülését tartotta január 30-án, csütörtökön a Mobilitási Témacsoport: napirendjére egy jelentős – tervezés előtt álló – beruházás, az M1-es metróvonal, vagyis a Millenniumi Földalatti Vasút fejlesztése került. Budapest egyik legrégebbi és legjelentősebb közlekedési eszközének legutóbbi felújítása 1995-ben volt, az azóta eltelt három évtized, az elhasználódás és a technológiai fejlődés ismét szükségessé teszi a korszerűsítését.

Meghosszabbítás, akadálymentesítés, javuló kapcsolatok

A BKK munkatársai bemutatták a tervezési alapfeladat, valamint az opciók részleteit, kiemelve azokat, amelyek kedvező hatással lesznek a fővárosban közlekedők mindennapjaira. Közéjük tartozik többek között

- az M1-es metróvonal északkeleti irányú meghosszabbítása az M3-as autópálya bevezető szakasza mellett a Kassai térig (opcionálisan a Marcheggi hídig);
- a Vörösmarty tér és a Mexikói út közötti szakasz (műemlékvédelmi követelményeknek megfelelő) felújítása, beleértve a megállóak akadálymentesítését, valamint
- az 1-es villamos elérése és a kapcsolódó járatok elérhetőségének javítása.

A civil és szakmai szervezetek érdeklődésének középpontjában az állt, hogy

- a vonal korszerűsítése – a szükségszerű felújításon felül – milyen további előnyökkel jár majd (különös tekintettel annak műszaki adottságaira);
- a felújítás szorosan összefügg és kölcsönhatásban van az életciklusuk végéhez közeledő járművek sürgető cseréjével (ez azonban egy különálló, a BKV Zrt.-hez tartozó projekt);
- az akadálymentesítéshez szükséges liftek korszerű, üvegfalú, vagy a kiskörúti eredeti arculatához jobban illeszkedő szerkezetek lesznek-e (ez további vizsgálatokat igényel).

Érvek és ellenérvek a Vigadó téri meghosszabbításra

A tervezési alapfeladatok mellett két opciós feladat szerepel az IKOP Plusz program keretében európai uniós támogatásra [benyújtott pályázati anyagban](#): az egyik a vonal Vörösmarty tér–Vigadó téri, a másik pedig a Kassai tér–Marcheggi hídi meghosszabbítása. A Mobilitási Témacsoport ülésén ezek is szóba kerültek.

- A civil szervezetek kifejezték, hogy több érv szól a **Vigadó téri meghosszabbítás ellen**, mint mellette, ezért azt javasolták, hogy a feladat opciós elemként se legyen a tervezési szerződés része. Az előzetes vizsgálatok rámutattak: a meghosszabbítás a jelenleginél jobb átszállási kapcsolatot biztosítana a 2-es, a 2B és a 23-as villamoshoz, de megvalósítása a világörökségi helyszín, a szükséges közműkiváltások és köztérépítési feladatok miatt olyan költséges lenne, amely nincsen arányban a projekt várható előnyeivel.
- Az M1-es metróvonal Kassai téren túli, **Marcheggi hídig történő meghosszabbítása** kapcsán több kérdés felvetődött, de ezek többségére csak akkor lehet minden részletre kiterjedő válaszokat adni, ha már világosan látszik, hogy mi lesz a rákosrendezői terület sorsa.

Európai uniós forrásból valósulhat meg a tervezés

Az M1-es metróvonal felújításának tervezése IKOP Plusz forrásból, a fővárosi kötőtpályás előkészítési projektek keretében valósulhat meg európai uniós támogatással. A BKK már 2024 februárjában – három villamosprojekttel együtt – benyújtotta az erre vonatkozó támogatási kérelmét. Annak elbírálásáig a BKK feltételes közbeszerzési eljárást indíthat a tervező kiválasztásra. Jelenleg a műszaki tartalom bemutatása és egyeztetése zajlik az érintett partnerek bevonásával. A jövőbeli kivitelezéshez külön forrás bevonása szükséges.

Európa első földalatti vasútvijára jelentős korszerűsítés vár, ennek meghatározó szakasza a tervezés. A kiviteli tervekre váró beruházás legfontosabb elemei

- a vonal meghosszabbítása északkeleti irányban;
- az átszállási lehetőségek fejlesztése, valamint
- a vonal akadálymentesítése.

Ezzel párhuzamosan a BKV Zrt. feladata a járműcsere előkészítése, ennek azonban még nincs meg a pénzügyi forrása.

Miért jött létre a Mobilitási Témacsoport?

A 2024-ben megújult Mobilitási Témacsoport a budapesti mobilitás kérdéseivel foglalkozó civil szervezetek és szakmai egyesületek együttműködési fóruma. A BKK arra törekszik, hogy a felvetődő kérdéseket minél több szempontból megvitassa a felekkel. Ezzel a lépéssel a társaság a közös megértést és a későbbi döntések elfogadottságát segíti elő.

A Mobilitási Témacsoport munkájában való részvétel regisztrációhoz kötött, ennek feltételeiről [ezen az oldalon](#) lehet bővebben olvasni.

Gyorsabb buszjáratokkal javulhat több mint százezer, külső kerületben élő budapesti közlekedése

Budapest, 2025. február 12. – Új, gyorsabb és kiszámíthatóbb közlekedési lehetőségek nyílhatnak meg Budapest külső kerületei számára. A BKK olyan új hálózati javaslatokon dolgozik, amelyek a mai szolgáltatáshoz viszonyítva megerősített buszjáratokkal segítené a külső kerületekben élőket, gyorsabb és sűrűbb kapcsolatot biztosítva a metróvonalakhoz és a belvároshoz.

A BKK több mint egy éve dolgozik a [közösségi közlekedési hálózat fejlesztési stratégiáján](#). Ennek részeként a társaság adatalapú elemzésekkel értékelte Budapest közösségi közlekedésének hatékonyságát, és azonosított olyan városrészeket, ahol az eddigieknél jobb kiszolgálást biztosító versenyképes folyosókat lehet kialakítani.

Ezek olyan közlekedési vonalak, amelyek költséghatékonyan teszik vonzóbbá a közösségi közlekedést a külső kerületekben élők számára, vagyis versenyképes alternatívát kínálnak a mindennapi autózással szemben. Az itt közlekedő járatok célja, hogy gyorsabb és kényelmesebb összeköttetést biztosítsanak a külső kerületek és a metróvonalak között, lehetővé téve, hogy az új szolgáltatással elérhető külső kerületekben élő több mint 100 ezer budapesti polgár autóhasználat nélkül, egyszerűbben és kiszámíthatóbban jusson el a belvárosba.

Növekvő közösségi közlekedés-használat, csökkenő autóforgalom, egyszerre szolgálni a külső kerületekben élő budapestieket és a várost – ez a célja a tervezett fejlesztésnek.

Német minta, budapesti adatelemzés

Berlinben is évtizedek óta működnek hasonló, nagy kapacitású közlekedési folyosók. A német fővárosban sűrűn közlekedő metróbuszok járnak ott, ahol jelenleg még nincs megfelelő kötőpályás kapcsolat. Berlinben az M11-től M85-ig jelölt járatok kötik össze a belső és a külső városrészeket, kiszolgálva a város peremkerületeiben élők közlekedési igényeit.

A BKK a versenyképes közösségi közlekedés kritériumait a nemzetközi szakirodalom, a budapesti közvélemény-kutatások, az adatelemzések és a szakmai egyeztetések alapján határozta meg.

Nem a kötött pályás fejlesztések helyett, hanem azok előtt

Miként azt a Főváros vezetése és a BKK is számos alkalommal világossá tette: közép- és hosszú távon a legjobb megoldást a kötőpályás fejlesztések (vasút, HÉV, metró, villamos stb.) jelentik. Ezek megvalósítása gyakran több évtizedet vesz igénybe. A BKK által előkészített kötőpályás fejlesztések megvalósítása – például az Újbuda-Újpest villamos-összeköttetés, a 3-as, a 42-es villamosvonal meghosszabbítása – az európai uniós forrásokhoz való hozzáférése is múlik, ami jelenleg kétséssel teli. Azonban a projektek megvalósulásáig is szolgálni kell a külső kerületben élőket, ezért rövidtávon is szükségesek olyan fejlesztések, amelyek gyors és vonzó alternatívát kínálnak, például az autóbusz- és a trolibuszhálózat bővítésével.

A BKK szerint a külső kerületekben élők mindennapi közlekedésének javítása kiemelt feladat kell, hogy legyen, és helyet kell kapnia azon a fejlesztési listán, amelyre az elmúlt időszakban számos egyéb rövid távú közösségi közlekedési javaslat is felkerült.

Tesztidőszak indulhat

A BKK pilotprogram keretében indítaná el az autóközlekedéssel is versenyképes szolgáltatást nyújtó közlekedési folyosókat néhány kiválasztott kerületben, amelynek célja, hogy a társaság mérések alapján, adatalapon hozzon döntést arról, hogy milyen szolgáltatási színvonal szükséges ahhoz, hogy a közösségi közlekedés versenyképesebb és vonzóbb alternatívát nyújtson, mint az autózás.

A BKK ütemezése eredetileg is azzal számolt, hogy a Főváros Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottsága 2025. februári rendes ülésén megvitatja a javaslatcsomagot, és a fővárosi döntéshozók jóváhagyását követően a társadalmi és kerületi egyeztetések beérkezett javaslatai figyelembevételével születhet meg a végleges döntés a projekt elindításáról, amit a BKK 2025 tavaszára tervez.

A döntéshez szükséges szakmai anyag részleteit a Budapesti Közlekedési Központ a következő hetekben a nyilvánosságának is bemutatja.

Március 31-ig kell érvényesíteni a felsőoktatási diákigazolványokat

Budapest, 2025. február 24. – Fontos határidő közeleg: március 31-ig kell érvényesíteni a felsőoktatási diákigazolványokat. Ahhoz, hogy az érintettek kedvezményesen vehessék igénybe a budapesti közösségi közlekedést, mindenképpen szükséges az érvényesítés.

A felsőoktatásban tanulók esetében a diákigazolványt félévente érvényesítő matricával kell ellátni, a 2024/2025-ös tanév I. félévére szóló matricát tartalmazó diákigazolványok 2025. március 31-ig érvényesek.

A BKK felhívja a figyelmet, hogy a diákok bérletkedvezménye – mind a tanulóknak szóló Budapest-bérletek, mind pedig a kedvezményes ország- és vármegyebérletek esetében – csak a diákigazolvány érvényességi ideje alatt vehető igénybe. (Megszűnt az a lehetőség, hogy a diákigazolvány lejáratát előtti kezdőnappal váltott bérlet a diákigazolvány lejáratát követően is használható az érvényességi ideje alatt, de legfeljebb a diákigazolvány lejáratát követően 1 hónapig.)

A felsőoktatásban tanulók, ha a diákigazolványuk 2024/2025-ös tanév I. félévre szóló matricával van érvényesítve, kedvezményes tanulóbérletre 2025. március 31-ig jogosultak. A kedvezményre való jogosultság akkor is eddig tart, ha a bérleten jelölt érvényességi idő a diákigazolvány érvényességi idejénél későbbre esik. Ez a szabály vonatkozik azokra a korábban vásárolt negyedéves, szemeszterre szóló és éves tanulóbérletekre is, amelyeken az érvényességi idő végeként 2025. március 31. utáni dátum szerepel.

A diákigazolvány helyett kiadott igazolás szintén csak a rajta jelölt érvényességi időben jogosít tanulóbérlet használatára.

A Nagykörút megújításához Józsefváros ötletei is kellenek

Budapest, 2025. február 24. - A Körút újjászületése nemcsak városfejlesztési projekt, hanem közös ügy – épp ezért jó volt látni, milyen sokakat érdekelt a fejlesztés Józsefvárost leginkább érintő szakasza. A BKK idei harmadik Agóra fórumán ismét előkerültek a hatalmas térképek, ahogy a helyi lakosok javaslatai is.

Az örökké nyüzsgő Blaha Lujza tértől a József körúton át a Corvin negyedig terjedő nyolcadik kerület az ikonikus Nagykörút fiatalos, lehetőségekkel teli szakasza. Egyben népszerű kerékpáros útvonalak gerince, diákok találkozóhelye és egy kezdődő vendéglátós felvirágzás potenciális helyszíne. Ám 2029-ig sok még a teendő.

A BKK kiemelten fontos feladatának tartja, hogy a pontos közlekedési adatokra építve és a 2019-ben elfogadott Budapesti Mobilitási Terv alapján fejlessze a várost, a tervezés során nagy hangsúlyt fektetve a helyi lakosság javaslataira is. Az Agóra fórumsorozat józsefvárosi rendezvényén a részletes prezentációk után a Budapesti Közlekedési Központ szakértői csapata nyitott párbeszédet folytatva ismerhette meg a fejlesztés iránt érdeklődők véleményét, ami sokat segít abban, hogy a Nagykörút ne csupán megújuljon, hanem szerethető is legyen minden használója számára.

A nyolcadik kerületben már most is nagy érdeklődést kelt, hogy milyen gyorsan követheti a bringasztráda kivitelezését a járdák és közterületek komplex rendezése. A Nagykörút Portálprogram ismeretében a gyalogosoknak dedikált területek megtervezése, a rakodás és a biciklisek védett sávjának párhuzamos működésének szabályozása, illetve a villamosmegállók biztonságának javítása is szerepel a megoldandó feladatok listáján. Míg a lakosok közül többen az általános sebességcsökkentésben és a hatékony szankcionálásban látják az élhető belváros egyik kulcsát, a józsefvárosiakat hasonlóan foglalkoztatja a tranzit utak és az ezekkel kapcsolatos várható átminősítések forgalmi és parkolási vonatkozásai is.

A BKK nagyon köszöni mindenkinek, aki részt vett az eddigi három Agóra fórumon, szakértői csapata pedig arra kér mindenkit, csatlakozzanak az utolsó ilyen remek beszélgetéshez 2025. február 27-én, csütörtökön, a Ferencvárosi Polgármesteri Hivatalban, a 1092 Budapest, Bakáts tér 14. szám alatt. Érzi a város, hogy az új Nagykörútról jó beszélgetni.

Így lehet kerékpárral közlekedni a Flórián térnél

Budapest, 2025. február 25. – Hamarosan indul a Flórián téri felüljárók felújítása, amely a szerkezet műszaki állapota miatt vált szükségszerűvé. A kerékpárral közlekedőknek nem kell jelentős forgalmi változásokra készülniük, mert a Flórián téri kerékpárút-átvezetés a Tavasz utca és a Vörösvári út között a déli híd március 1-jei lezárása után is használható, valamint a BKK két új MOL Bubi gyűjtőállomás kialakításával segíti a térségben közlekedőket. Ezeknek köszönhetően javulnak a környéken a kerékpározás feltételei, és tovább javul a közbringarendszer lefedettsége. A BKK kéri az arra közlekedőket, ha lehetőségük van rá, a közösségi vagy a kerékpáros közlekedést vegyék

igénybe, ezzel is csökkentve a környék forgalmi terhelését, egyúttal az alábbiakban összefoglalja a kerékpáros közlekedést érintő tudnivalókat.

A Flórián téri felüljárók felújításához kapcsolódó előkészítő munkák már javában zajlanak, de jelentősebb változásokra **március 1-jétől, szombattól**, a déli híd lezárása miatt számíthatnak az arra közlekedők. A felújítás forgalomkorlátozásokkal, illetve -változásokkal jár, a kerékpárral közlekedők azonban változatlanul a megszokott útvonalon közelíthetik meg az úti céljukat.

A kerékpáros közlekedést érintő tudnivalók

- A Flórián téren 2023-ban elkészült, felüljárók alatti kerékpárút-átvezetés **a Tavaszi utca és a Vörösvári út között** a felújítás ideje alatt is használható. Az átvezetésnél időszakosan előfordulhatnak forgalomtechnikai beavatkozások, de a kétirányú kerékpározási lehetőség folyamatosan biztosítva marad.
- Az Árpád hídi kerékpárút, illetve az Árpád fejedelem úti kerékpársáv, valamint a Vihar utca, Raktár utca térsége közötti közlekedésre a BKK **a Kórház utca–Miklós utca–Raktár utca útvonalat** javasolja a Szentendrei út keresztezésére. Ezen a szakaszon a 2024-ben kialakított kerékpársáv-átvezetések is segítik a kerékpárral közlekedőket.
- A Váradi utca térségéből a belváros felé a BKK továbbra is **a Zápor utca, illetve San Marco utca–Nagyszombat utca útvonalon** kijelölt kerékpáros útvonalat javasolja.

Két új gyűjtőállomással bővül a MOL Bubi a III. kerületben

A BKK mindent megtesz, hogy segítse a fővárosban közlekedőket, és arra ösztönözze őket, hogy csökkentsék a felújítás ideje alatt a környék forgalmi terhelését. Ehhez kapcsolódva a közlekedésszervező **két új MOL Bubi gyűjtőállomást** alakít ki Óbudán, a Flórián tér térségében.

- A Váradi utca térségéből a belváros felé haladók segítése érdekében a BKK új gyűjtőállomást von be a szolgáltatásba **a Bécsi út–Vörösvári út kereszteződésénél**, a BKV épülete mellett (a meglévő kerékpártámaszok átalakításával), továbbá
- a BKK **a Raktár utca–Szentendrei út kereszteződésénél**, közel a belvárosi irányú buszmegállóhoz ugyancsak új MOL Bubi gyűjtőállomást alakít ki a térség közlekedésének segítése érdekében.

A két új gyűjtőállomás jól csatlakozik a városrészben már meglévőkhöz és a kerékpáros útvonalakhoz, illetve átvezetésekhez, azokat előreláthatóan a kivitelezésük március eleji befejezésekor vehetik birtokukba a MOL Bubival közlekedők.

Felüljáró-lezárás: megoldást jelent a közösségi közlekedés és a kerékpározás

Március 1-jétől, szombattól az autós forgalom csak az északi felüljárón haladhat, irányonként egy-egy sávon. Ugyanakkor a Szentendrei út felől az Árpád híd, illetve Pest felé haladóknak új, kétsávos forduló létesül a Pacsirtamező utcában segítségképpen. A BKK [a közúti](#), valamint [a közösségi közlekedést](#) érintő tudnivalókról korábbi közleményeiben tájékoztatott részletesen.

A felüljárók alatti gyalogosaluljáró-rendszert a felújítási munkák első ütemében zavartalanul használhatják a gyalog közlekedők.

A forgalomkorlátozások és ideiglenes változások miatt a BKK kéri az arra közlekedőket és az agglomerációból érkezőket (vagy oda tartókat), hogy ha lehetőségük van rá, a felújítás idején **a közösségi közlekedést**, azon belül is elsősorban **a nagykapacitású kötőpályás járatokat** vegyék igénybe.

Elkerülhetetlenné vált a több mint negyvenéves felüljárók felújítása

A Flórián téri felüljárók korszerűsítésének célja, hogy a főváros és az agglomeráció közlekedésében jelentős szerepet betöltő útszakaszt további évtizedekig biztonságosan lehessen használni. A szerkezet felújítása nem tűrt halasztást, a felüljárók műszaki állapota a legutóbbi korszerűsítésük óta jelentősen romlott: a szennyeződések és a nedvesség megviselték, a szerkezet a pillérek környezetében átázik, emiatt a betonacélok rozsdásak, a betonfelületek tönkrementek.

A BKK beruházóként és közlekedésszervezőként mindent megtesz, hogy a várhatóan 2026 tavaszáig tartó felújítás idején a lehető legjobban kiszolgálja az arra közlekedők igényeit, egyúttal biztosítsa a munkavégzéshez szükséges területet.

A felújításról, valamint az ahhoz kapcsolódó lezárások és terelések részleteiről a folyamatosan frissülő florianter.hu oldalon lehet tájékozódni, illetve a [BKK Info](#) mindennap megosztja az aktuális tudnivalókat.

MAGYAR VASÚT *online*

Tájékoztatjuk a tisztelt olvasóinkat, hogy 2024-ben megjelent a Magyar Vasút online havonta megjelenő hírlevele, a vasúti világ híreivel, melyre az alábbi linken lehet feliratkozni: <https://magyarvasut.hu/#Hirlevel>

KÖZLEKEDÉSI ÉVFORDULÓK

Jubileumi évfordulók Március hónap

175 éve történt: (1850):

- Március 05.** A hadi kormány szabályozza a katonatisztek vasúti utazásának feltételeit.
- Március 07.** Az osztrák állam a Magyar Középponti Vasúttársaságot megvásárolja és megalapítja a Délkeleti Államvasutat. A Magyar Középponti Vasút részvényeit 5%-os államadóssági kötvényekkel cserélik le. Életbe lép: 1850. május 30.
- Március 25.** A budai országos katonaparancsnokság ideiglenesen megengedi a vasutak használatát az őrkíséreti legénységnek.

150 éve történt: (1875):

- Március 02.** A közmunka-és közlekedésügyi miniszter Péchy Tamás- 1880.04.14-ig
- Március 21.** Az Északkeleti Vasút vonatkísérőinek panaszos levele jelenik meg a Vasút c. lapban. A királyházi állomás laktanyájában tíz ágy jut 20-25 fő vasutas részére, az ágynemű koszos és szakadt.
- Március 25.** Hatályba lép a Lánchíd-hivatal feladatairól szóló utasítás. A hivatal feladata: a pénzkészítés, a hitelrend felügyelete, műszaki teendők. A hídvámszedők a gyalogosoknak pléhjegyet, a fuvarosoknak bárcákat adnak.

125 éve történt: (1900):

- Március 01.** Hatályba lép a magyar vasutak forgalmi eszközeinek szerkesztésére vonatkozó szabályrendelet.
- Március 20.** Szilágy megye szabályrendeletet fogad el a kiépített közutakba betorkolló közutak kavics-vagy kőburkolattal való ellátásáról.
- Március 27.** A Kereskedelemügyi Minisztérium kiadja a Zólyombreznó-Breznóbánya-Tiszolci HÉV engedélyokiratának függelékét.

100 éve történt: (1925):

- Március 18.** A folyamórség vízi járműveit folyamrendészeti lobogóval szerelik fel.

75 éve történt: (1950):

- Március 01.** Életbe lép a minisztertanács rendelete az államvasuti munkavállalók új bérszabályzatáról.
- A Közlekedés-és Postaügyi Minisztérium elrendeli, hogy a MÁV alkalmazottak illetményeit utólagosan, havonta két részletben kell kifizetni.
- Hatályba lép a Közlekedés-és Postaügyi Minisztérium rendelete a Nagy-Budapest kikötő területén a hajók kikötéséről.

- Március 02.** A MÁV az alkalmazottak díjmentes tejszállítási kedvezményét visszavonja, mert súlyos visszaélések történtek. Sok magáról megfélemlített alkalmazott a díjmentesen fuvarozott tejet üzletszerűen mások részére továbbadta.
- Március 15.** Hatályba lép a Közlekedés-és Postaügyi Minisztérium rendelete, melynek értelmében az egyes főközlekedési közutakon az ellentétes irányú forgalom elválasztására sávokat kell létesíteni.
- Március 23.** Megalakul a Teherautó-fuvarozási Központ. Működését beszüntetik: 1953. október 1-jén.
- Március 24.** A Közlekedési –és Postaügyi Minisztérium elrendeli, hogy a hajózási vállalatok hajóikon az utasok részére gondoskodjanak ivóvízről.
A Közlekedés-és Postaügyi Minisztérium rendeletben szabályozza a tengerészek alkalmassági vizsgálatát. Az egészségügyi alkalmasság eredményét a tengerész szolgálati könyvébe bevezetik.
- Március 28.** A Magyar Dolgozók Pártja Politikai Bizottsága határozatot hoz a Vasút-politikai Osztály munkájának megjavításáról és továbbfejlesztéséről. „ A Vasút Politikai Osztály egész tevékenységében vörös fonalként kell végighúzódnia az ellenséges elemek elleni harcnak..... A vasútnál mutatkozó fejlődés azonban különösen a vasútnál megbújt ellenség elleni harc terén, még távolról sem kielégítő. Az ellenség a vasutas szakszervezeti csoportokban is tevékenykedik s igyekszik a szakszervezeteket szembeállítani a Vasút-politikai Osztállyal, illetve a Párttal”
- 50 éve történt: (1974):**
- Március 27.** Hatályba lép a közületi személygépkocsik éves futásteljesítményének korlátozásáról szóló rendelet . A közúti közlekedési személyautók futásteljesítményét az elmúlt évihez képest 10 %-kal kötelesek csökkenteni. Hatályba lép: 1974. november 12.
- 25 éve történt: (2000):**
- Március 03.** A közlekedési miniszter bejelenti, hogy az autópálya építés költségeinek 5 %-os mérséklésére lát lehetőséget a Magyar Fejlesztési Bank, ha a kormány lehetővé teszi a közbeszerzési eljárás mellőzését.
- Március 07.** Megkezdődik az ún. második metróper, amelyben a főváros 100 milliárd Ft-os kártérítést követel az államtól.
- Március 13.** Iskolai tanulók szervezett csoportos utazás keretében, díjmentes vasúti utazással tekinthetik meg az országházat és a koronát. A díjmentes vasúti utazás 2000. december 31-ig vehető igénybe.
- Március 16.** „ Nincs elég gép az autópálya építéshez”- írja a Népszabadság. Több milliárd forintot kellene munkagépek vásárlására fordítaniuk a hazai építő cégeknek az ötéves gyorsforgalmi úthálózat megvalósításához.
- Március 23.** „ Csaknem 70 híd épül fel országsszerte a német kormány által 1992-ben adományozott, s összességében több mint kétezer méter hosszúságú katonai tartószerkezetekből”- írja a Népszabadság.

LAPSZEMLE

Közlekedéstudományi Szemle

A Közlekedéstudományi Egyesület tudományos folyóirata
Megjelenik kéthavonta, 64 oldalon, B5 formátumban

Előfizetési információk

A KTSZ egyes számai ingyenesen, online elérhetők a <https://ojs.mtak.hu/index.php/ktsz> linkre kattintva

Print formátum éves előfizetési díja (6 lapszám):

- nem KTE tagoknak és cégeknek: 10 000 Ft/év, egyes lapszámok ára: 1700 Ft/db
- egyéni KTE tagoknak 5000 Ft/év, egyes lapszámok ára: 850 Ft/db

Egyes számok megvásárolhatók a KTE Titkárságán (1066 Budapest Teréz krt. 38., tel: 36-1353-2005, e-mail: szemle@ktenet.hu).

A KTSZ megrendelhető az alábbi letölthető megrendelőlap kitöltésével és a szemle@ktenet.hu e-mail címre történő elküldésével.

Letölthető megrendelőlap (Kérjük, kattintson erre a szövegre!)

A **kéziratok benyújtása** az online rendszerben lehetséges. Bővebb információért kérjük, kattintson a <https://ojs.mtak.hu/index.php/ktsz> linkre.



Tisztelt KTE Tagok!

A Városi Közlekedés lap Szerkesztőbizottsága nevében kérem, amennyiben lehetőségük van, fizessék elő a lapot!

A 2025. évi négy lapszám tervezett tematikája a következő:

- Mit kezdjünk a városi közlekedéssel?
- Újdonságok nagyvárosaink közlekedésében
- A közlekedési munkamegosztás
- Díjfizetési rendszerek

Ezúton kérem a KTE partnereit, amennyiben lehetőségük van a lap támogatására, akkor szíveskedjenek a lap számait előfizetni, vagy a lapszámokban hirdetést megjelentetni!

Előfizetési és hirdetési információk megtalálhatók a [KTE honlapján](#) a [Városi Közlekedés menüben](#), ahonnan a [webshopba](#) jutva akár online vásárlással intézhető az előfizetés.

Előfizetési díjak:

- Nyomtatott változat, 8000,- Ft/év + 3600 Ft/év postaköltség
- KTE egyéni tagoknak nyomtatott változat: 4000,- Ft/év + 3600 Ft/év postaköltség
- KTE egyéni tagoknak nyomtatott változat: 4000,- Ft/év, postázás nélkül, lap titkárságon történő átvételével

Dr. Denke Zsolt
főszerkesztő

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