2025 újra a vonatozás éve volt

2026. január 18. vasárnap, 11.48 / Utolsó módosítás: 2026. január 22. csütörtök, 11.33
Több utas, javuló pontosság, de növekvő elvárások

A világjárványt követően a korábbi évek utasszámai nem tértek vissza automatikusan. A visszarendeződés lassú és fokozatos volt egészen a megye- és országbérletekre épülő új tarifarendszer, illetve a tarifaközösség indulásáig.
Az új bérletek közlekedési módtól független, tehát vonaton, VOLÁN-buszon, HÉV-en és TramTrain-en, Budapesten pedig a helyi közlekedésben, a BKK-járatain is biztosított érvényessége egyre több ingázó számára tette vonzó és reális alternatívává a MÁV-csoport szolgáltatásait: az új díjtermékekből a tavalyi évben átlagosan már közel 1 millió darab fogyott havonta.
Ez az utas- és utazásszámok érdemi növekedését is jelenti: a tavalyi évben már 1,1 milliárd utazást szolgáltunk ki a járatainkon, beleértve a MÁV-csoport által biztosított helyi autóbuszokat is. Ez 10%-os növekedés, az ugyancsak mérföldkőnek számító – a COVID előtti utazásszámokat újra elérő – 2024-es esztendőhöz képest. (A nemzetközi menetdíjbevételek 4%-kal növekedtek, és 2025-ben mintegy 3,3 millió nemzetközi utas is a MÁV-csoport járatait választotta.)

A folyamatosan erősödő forgalmat a pályahálózat célzott felújításával, a lassújelek felszámolásával, valamint a járműállomány tudatos bővítésével, erősítésével igyekeztünk támogatni, hogy a MÁV-csoporttal való utazás ne csupán olcsóbb, de egyre több ember számára egyre jobb szolgáltatást is jelentsen.
A VOLÁN-buszállomány 1000 vadonatúj jármű vásárlásával való megerősítése mellett így külön is említésre érdemes a 100 db korszerű – jobb gyorsulást és takarékosabb működést biztosító – mozdony beszerzése, a használaton kívüli vasúti kocsik felújítása, vagy épp az olyan szolgáltatások bevezetése, mint a késési biztosítás, amellyel a 20 percet meghaladó késések után visszatérítjük utasainknak a jegyár felét.
A tavalyi év során ezen a jogcímen az utasoknak kifizetett 734,8 millió forintnál is fontosabb mutató talán az, hogy a 20+ perces késésben érintett vonat- vagy buszjáratok aránya 3,1% körül alakult, ami közel fele az egy évvel korábbi, 5,9%-os aránynak.

A menetrendszerűség általában is javulást mutatott a 2025-ös évben: a személyszállító vonatok 81,35%-a 6 percnél kisebb késéssel vagy késés nélkül érkezett a célállomásra(a hivatalos statisztika ezeket a járatokat tekinti pontosnak). Ez a 2024-es 78,47%-nál mintegy 3%-kal kedvezőbb érték.
Biztató továbbá, hogy az adatokból az látszik: 2025-ben a menetrendszerűséget sikerült stabilizálni, a pontosság javulását fokozatossá, trendszerűvé tenni. Különösen a nyári főszezon és a decemberi ünnepi időszak menetrendszerűségi adatai voltak szignifikánsan jobbak az előző évinél. 2025 decemberében 83,57%-os pontossággal közlekedtek a vonatok, ami az előző hónapnál majdnem 7%-kal, az egy évvel korábbinál pedig több mint 5%-kal kedvezőbb adat.
Tavaly nyáron közel 7%-kal pontosabban jártak a vonatok, mint 2024-ben.
A napi menetrendszerűség is kiegyensúlyozottabb volt, mint egy évvel korábban: a napon belüli ingadozás csökkenése és a szélsőséges bezuhanások elmaradtak, még a júliusi katasztrofális viharok idején sem csökkent 65% alá a napi pontosság.

A menetrendszerűség javulása három főbb okra vezethető vissza: a célzott pályafelújításra, azaz a lassújelek feloldására, a korszerűbb mozdonyok szolgálatba állítására és az Országos Havária központ működésére, amelynek köszönhetően a rendkívüli helyzetek kezelése gyorsabbá vált.

A HÉV-ek továbbra is a világviszonylatban is kiemelkedő 99,6% körüli értékeket teljesítettek, a VOLÁN-járatok pedig 97% körül pontossággal szállították az utasokat.
Népszerű, bár könnyen félremagyarázható mutató a menetrendi percek és a rájuk jutó késések években történő kifejezése. A pozitív változás ugyanakkor ennél a mutatónál is látványos: míg 2024-ben még „6 év 11 hónapnyit” késtek a vonataink, addig 2025-ben már csak „5 és fél évnyi” percet, de a gyakori megfogalmazással ellentétben nem „egyetlen év alatt”, hanem „181 év alatt”, hiszen a 2025-ös esztendőben több, mint 95 millió percet közlekedtek a vonataink.

A nagyteljesítményű mozdonyok tömeges üzembe állása miatt az év utolsó hónapjairaa legnagyobb kapacitású, 7-13

kocsis IC-vonatok élén már gyakorlatilag kizárólag csak nagyteljesítményű mozdonyok közlekednek. Ez több perccel csökkenti menetidejüket az elavultabb mozdonyok menetdinamikai tulajdonságaihoz képest. A javuló eredményhez hozzájárult, hogy 2025-ben a vágányzárak során a legtöbb késést okozó pályahibák kijavítására törekedtünk a frekventált vonalszakaszokon (Rákosrendező, Keleti pályaudvar, ceglédi vonal, Orosháza-Hódmezővásárhely között stb).

Nyáron a hatékony forgalomirányítási és fordulótervezési módszerek bevetése, a téli ünnepi csúcsforgalomban pedig a villamos motorvonatok közlekedtetése IC-járatokban (nyári Alföld expressz, Tópart IC, Békés InterRégió, nagyünnepek idején egyes Savaria IC-k) ugyancsak segítette a javulást, így összességében a vonalak 80%-án nőtt a menetrendszerűség.
Általánosságban kimondható, hogy 2025 újra a vonatozás éve lett: a magyar ingázók tömegesen váltottak autóról közösségi közlekedésre, azon belül kiemelten kötöttpályás alternatívára.
Az utasszám erőteljes növekedésével ugyanakkor természetesen az utasok elvárásai is növekednek, a közlekedési közszolgáltatások ügye az egyik legfontosabb közéleti témává vált.
A MÁV-csoport a lehetőségei maximális kihasználásával igyekszik megfelelni a változó elvárásoknak. 2026-ban is célunk menetrendszerűség további, fokozatos javítása: 2030-ig 88% körüli értékre akarjuk emelni a vonatok pontosságát.

A további javulás érdekében folytatódik a nagyteljesítményű mozdonyok üzembe állítása. Az őszi-decemberi rapid pályakarbantartásokat, amelyek immáron a mellékvonalakat is érinthették (pl. Vác-Diósjenő, Hatvan-Salgótarján-Somoskőújfalu vasútvonal) 2026-ban továbbiak követik (pl. ceglédi vonal leromlott szakaszai, Tokaj térsége, Vámosgyörk-Újszász, Kiskunfélegyháza-Orosháza). Folytatódik a peronokon a szektorjelölések bevezetése az utasok könnyebb elhelyezkedése és a gyorsabb utascsere érdekében. Küszöbön áll több nagyprojekt indulása is, amelyektől a szegedi, miskolci IC-vonatok menetidejének érdemi csökkenése és kiszámíthatóságának növekedése várható.
Tervünk a 160km/órás sebesség biztosítása – a 2026 márciusában induló kelebiai vonal után – az év végétől a Gyoma-Lőkösháza, majd 2027-től a Szajol-Debrecen vonalszakaszon is. Ezáltal a békéscsabai és debreceni vonalakon is csökkenne a menetidő és nőne a menetrendszerűség.
Tovább bővülhet a feltételes megállás rendszere is, amivel menetidő és vontatási energia takarítható meg.
A regionális és távolsági motorvonatok beszerzése – a kedvezőbb menetdinamikájú, megbízhatóbb, fiatalabb vagy vadonatúj szerelvények beállásával ugyancsak kedvezőbb menetrendszerűséget fog eredményezni.
Részletek: https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport-havi-riport [1]

Forrás:https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/2025-ujra-vonatozas-eve-volt

Hivatkozások
[1] https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport-havi-riport