Déli körvasút – 2027-ig több ütemben módosul a menetrend

Új ütemhez közeledik a Déli körvasút fejlesztése, ezért április 7-től újabb változások lesznek az érintett vonalak menetrendjében.



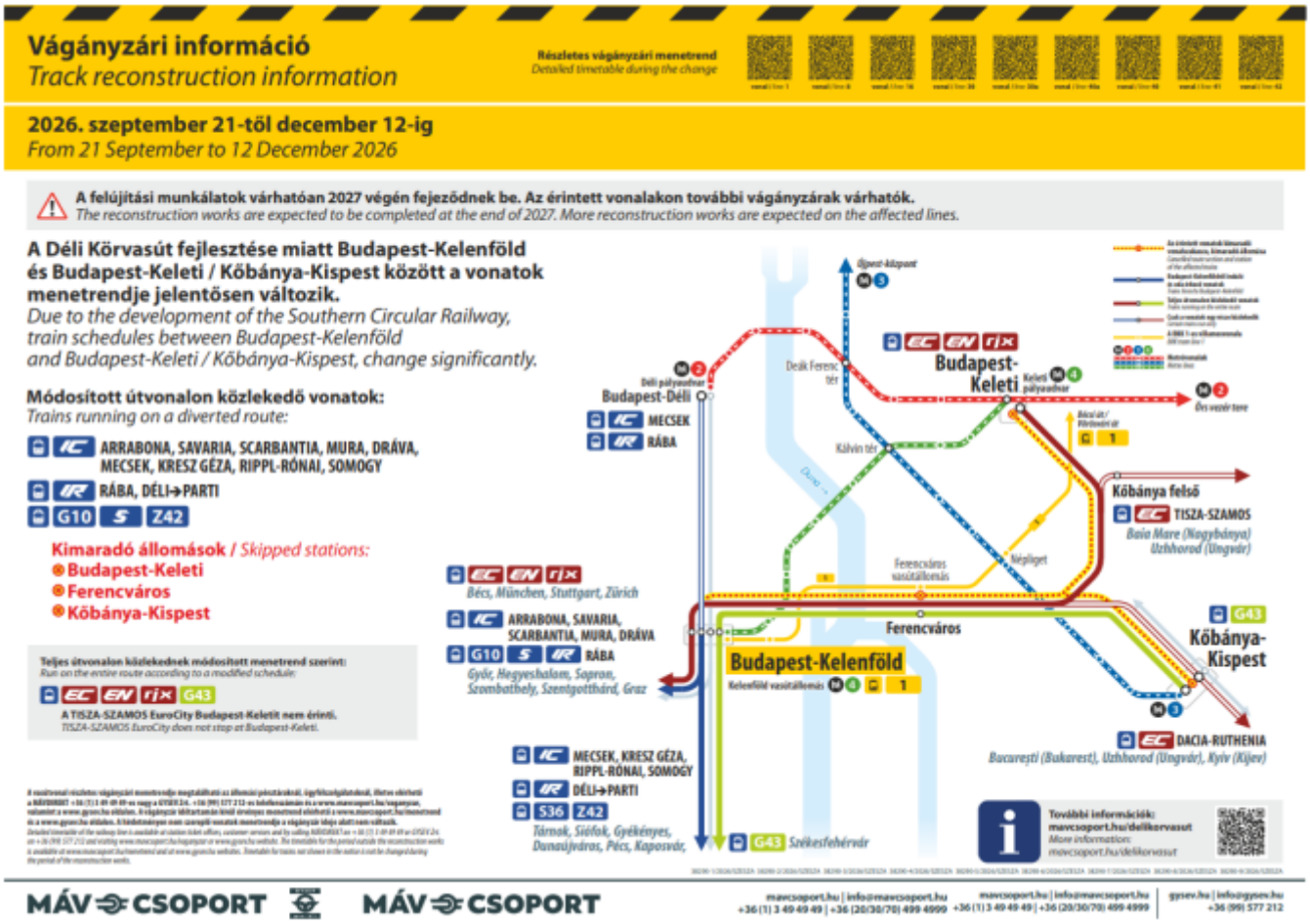
[1]**Az Építési és Közlekedési Minisztérium beruházásában zajló fejlesztés célja, hogy a növekvő elővárosi forgalom mellett tehermentesítse a túlterhelt vasútvonalakat és a fővárosi közutakat, akár napi 60 ezer autóval csökkentve a forgalmat.**

Február végén megtörtént a budapesti Gubacsi úti második új vasúti híd helyére illesztése, amely a Kelenföld és Ferencváros közötti vasútvonal kapacitásbővítésének és a Déli Körvasút második ütemének fontos mérföldköve volt. A beruházás újabb üteméhez érkezett, így április 7-től várhatóan 2027 év végéig Budapest-Kelenföld és Ferencváros között jellemzően csak egy vágányon közlekedhetnek majd a vonatok. A korlátozások a Keleti pályaudvart érintő győri és pécsi fővonalon, valamint egyes vonatok esetében a székesfehérvári és a dunaújvárosi vonalon lesznek.

Az Építési és Közlekedési Minisztérium beruházásában a Déli körvasút építése során közel 3,8 kilométeren teljesen megújul a vasúti pálya: a meglévő két vágányt teljesen átépítik, és emellett új harmadik vágány is épül, valamint egyes szakaszokon egy negyedik vágány is létrejön. Ennek eredményeként összesen több mint 15 kilométernyi vasúti pálya készül el újonnan vagy megújulva. A vasúti pálya, új sínekkel, vasbeton keresztaljakkal és zúzottkő ágyazattal létesül, a kijelölt részeken pedig rezgéscsökkentő megoldásokat is beépítenek, hogy a környezet terhelése kisebb legyen.

A beruházás az Érdről, Százhalombattáról vagy Budaörsről ingázóknak gyorsabb, kiszámíthatóbb bejutást, kevesebb várakozást jelent. A mostani két vágány helyett három, egyes szakaszokon négy vágány áll majd a vonatok rendelkezésére. A bővítés lehetővé teszi, hogy az elővárosi vonatok sűrűbben járjanak, akár irányonként és óránként 12 szerelvénnyel. A fejlesztés során Budán öt, Pesten két helyszínen újulnak meg vagy épülnek újjá vasúti hidak.
Javasoljuk, hogy utazásuk előtt tájékozódjanak az ország legnagyobb térképes járatinfó és útvonaltervező

szolgáltatása, ***a MÁVPlusz mobilalkalmazás, a*** MÁVPlusz **[2] weboldal** ***vagy a*** jegy.mav.hu ***[3]*** *utazási tervezők segítségével, illetve az állomásokon kihelyezett hirdetményekből vagy az* online vágányzári menetrendekből [4]*, amely térképekkel is segíti az eligazodást.*



[5]

Menetrendi változások vonalanként és járattípusonként

Budapest–Győr–Hegyeshalom (1-es) vasútvonal



A győri fővonalon a **soproni Scarbantia és szombathelyi Savaria, Mura és Dráva InterCityk, valamint a G10-es és a sebesvonatok** a Keleti pályaudvar helyett **csak Kelenföldig** közlekednek és onnan indulnak.

A **Rába InterRégiók** jellemzően a Keleti pályaudvar helyett a Déli pályaudvarra érkeznek.

A G43-as vonatok augusztus 31-től ismét teljes útvonalon, Kőbánya-Kispest – Székesfehérvár között közlekednek.

INFO

Belföldi vonatok változásai:

Soproni és szombathelyi InterCityk (Scarbantia, Savaria):

- A győri fővonalon közlekedő soproni (Scarbantia) és szombathelyi (Savaria) **InterCityk** a Keleti pályaudvar helyett **Kelenföldről indulnak,** valamint **oda is érkeznek.**
  - **Kelenföldről a megszokott menetrendhez képest 4 perccel korábban (óra 25-kor) indulnak Sopron / Szombathely felé, ellenkező irányban néhány perccel később érkeznek.**
  - A változás a Budapest – Szombathely – Graz közötti Mura és Dráva InterCityket is érinti, melyek szintén Kelenföldről indulnak és oda is érkeznek.

G10-es és sebesvonatok

A Budapest – Győr közötti **G10-es vonatok csak Kelenföldig vagy Kelenföldtől közlekednek.**

- A **délutáni, Győr felé** közlekedő **G10**-es vonatok **Kelenföldről 4 perccel korábban** indulnak.
- A Hegyeshalomból 5:57-kor a Keleti pályaudvarra induló sebesvonat (9307) a teljes útvonalán, a **Keleti pályaudvarig közlekedik**, Kelenföldön menetrend szerint várakozik.
- A Bicskéről 6:17-kor Budapestre induló G10-es vonat (4817) meghosszabbított útvonalon, a **Déli pályaudvarig** közlekedik.

Rába InterRégiók

- A vasárnap délután Győr felől érkező **Rába InterRégiók többsége a Keleti pályaudvar helyett a Déli pályaudvarig közlekedik**.
  - Kivétel a **Szombathelyről 15:04-kor** Győrön át Budapestre induló Rába InterRégió (IR 19203), ami **csak Kelenföldig** közlekedik.

Nemzetközi vonatok belföldi változásai

A bécsi nemzetközi vonatok jellemzően továbbra is a Keletibe/Keletiből közlekednek, de jelentősen módosuló időpontokkal. Az Ukrajna/Románia, valamint Bécs között közlekedő **Tisza-Szamos EuroCity-k nem érintik** a Keleti pályaudvart.

INFO

- A **Budapest és Bécs** közötti nemzetközi vonatok (railjet xpress, EuroCity, EuroNight) a **Keleti pályaudvarról 10 perccel korábban, óra 30 perckor indulnak**. Kelenföldtől jellemzően a megszokott menetrendjük szerint közlekednek Győr és Bécs felé.
- A **Bécs felől** érkező nemzetközi vonatok Kelenföldön 10-13 percet várakoznak, a Keleti pályaudvarra jellemzően óra 35-kor érkeznek.
- Az Ungvár, Nagybánya, valamint Bécs között közlekedő **Tisza-Szamos EuroCity** vonatok (EC 143/146) a Keleti pályaudvar érintése nélkül közlekednek, helyette Kőbánya felsőn is megállnak. A Keleti pályaudvar Kelenföldtől az M4-es metróval, vagy Kőbánya felsőről az S60/Z60/S80-as vonatokkal érhető el.
- A Nyíregyháza és Bécs közötti **Hortobágy EuroCity** vonatok (EC 140/149) menetrendje a Keleti és Nyíregyháza között jelentősen változik. Nyíregyházáról Bécs felé kb. fél órával korábban indul, ellenkező irányban a Keletiből 15 perccel később közlekedik.
- A Bukarest, illetve közvetlen kocsikkal Kijev, Ungvár felől Bécsbe tartó **Dacia-Ruthenia EuroCity** (EC 346) Kelenföldtől teljes útvonalán kb. fél órával később közlekedik. Ellenkező irányban (EC 347) a menetrendje néhány perccel változik Kelenföld és Szolnok között.

- A Graz, illetve Ljubljana felől érkező, illetve oda induló **Mura** InterCityk (IC 355, IC 354) és **Dráva** InterCityk (IC 351, IC 350) a Keleti pályaudvar helyett **Kelenföldről indulnak** valamint **oda is érkeznek.**
    - **Kelenföldről** a megszokott menetrendhez képest **4 perccel korábban (óra 25-kor) indulnak Szombathely felé**, ellenkező irányban néhány perccel később érkeznek.

Budapest-Déli pályaudvar–Székesfehérvár (30a), észak-balatoni vonal (29)



A hétvégi **Déli->Parti InterRégiók**, az **S36-os** és **G43-as** vonatok, továbbá néhány **hajnali, esti S30-as** járat menetrendje változik a székesfehérvári vonalon.

Augusztus 31-től az **S36-os** vonatok csak **Kelenföld és Tárnok** között közlekednek, továbbá néhány **hajnali, esti S30-as** járat menetrendje változik a székesfehérvári vonalon.

INFO

S36-os, G43-as vonatok

- Az **S36-os vonatok** a hét minden napján csak **Kelenföld és Tárnok között** közlekednek. Menetrendjük kb. fél órával módosul (**Kelenföldről** jellemzően **óra 55-kor**, **Tárnokról óra 43-kor** indulnak).
- **A G43-as vonatok augusztus 31-től ismét teljes útvonalon, Kőbánya-Kispest – Székesfehérvár között közlekednek.**

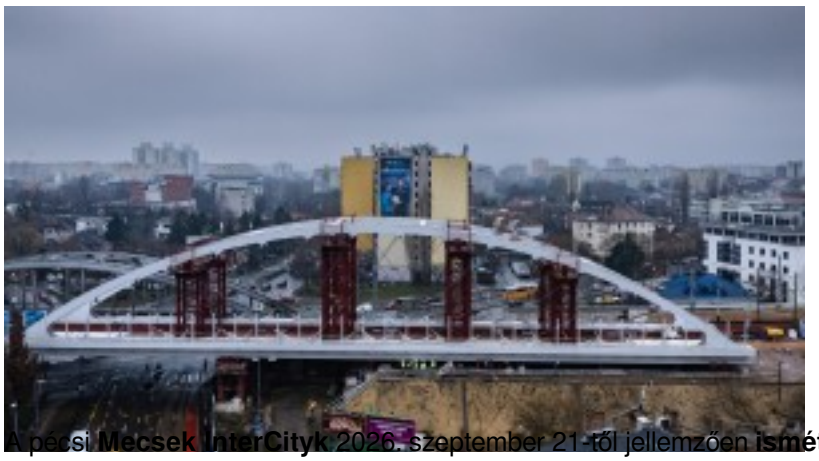
Hajnali és esti vonatok

- Néhány hajnali és esti elővárosi vonat menetrendje változik:
  - A Déli pályaudvarról 4:40-kor Martonvásárra induló S30-as vonat (4610) csak Tárnokig közlekedik.
  - A Martonvásárról 5:10-kor Kelenföldre induló S36-os vonat (3819) csak Tárnoktól közlekedik.
  - A Tárnokról 21:10-kor a Déli pályaudvarra induló S30-as vonat (4641) nem közlekedik.
  - A hétvégén közlekedő, Tárnokról 21:16-kor a Déli pályaudvarra induló S30-as vonat (4691) nem közlekedik.
  - A Kőbánya-Kispestről 21:57-kor Kelenföldre induló S36-os (3598) vonat nem közlekedik.

Északi-part

- Vasárnaponként a Balatonfüredről 15:47-kor induló Kelenföldre induló Keresztespók IR (1975) nem közlekedik.

Budapest–Pusztaszabolcs–Pécs (40-es) vasútvonal



A pécsi **Mecsek InterCityk** 2026. szeptember 21-től jellemzően **ismét a Déli pályaudvarra** érkeznek, és onnan is indulnak.

A **kaposvári IC-k** és a dunaújvárosi **Z42-es** járatok továbbra is **csak Kelenföldig közlekednek, és onnan is indulnak**.

INFO

Dunaújvárosi Z42-es járatok:

- A Dunaújváros és Budapest közötti **Z42-es vonatok** csak **Kelenföldig** közlekednek.

Belföldi InterCity-vonatok:

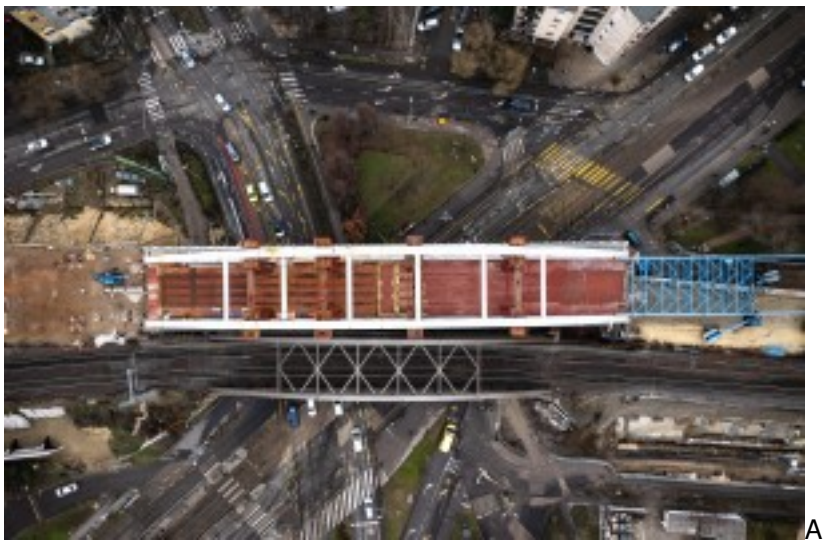
Mecsek InterCityk

- A Budapest és Pécs közötti **Mecsek** InterCityk jellemzően ismét a **Déli pályaudvarra** érkeznek és onnan is indulnak.
    - A Pécs felől érkező reggeli első Mecsek InterCity (IC 809) csak Kelenföldig közlekedik.
    - A Kelenföldről 8:12-kor Pécs felé induló Mecsek InterCity (IC 802) csak Kelenföldtől közlekedik.

Kaposvári InterCityk

- A **Budapest és Kaposvár** közötti InterCityk (**Kresz Géza, Rippl-Rónai, Somogy**) a Keleti pályaudvar helyett csak Kelenföldig közlekednek és onnan is indulnak.

A beruházásról



A beruházás során közel **3,8 kilométeres szakaszon teljesen megújul** a vasúti pálya: a meglévő két vágányt teljesen átépítik, és emellett **új harmadik vágány** is épül, valamint egyes szakaszokon egy negyedik vágány is létrejön. Ennek eredményeként összesen t**öbb mint 15 kilométernyi vasúti pálya készül el** újonnan vagy megújulva. A vasúti pálya, új sínekkel, vasbeton keresztaljakkal és zúzottkő ágyazattal létesül, a kijelölt részeken pedig rezgéscsökkentő megoldásokat is beépítenek, hogy a környezet terhelése kisebb legyen. A csapadékvizet a városi környezethez igazodóan zárt, ellenőrzött rendszer gyűjti össze és vezeti el, majd a közműtervek szerint a csatornahálózatba kerül.

INFO

A projekt budai oldalán egy **különleges, egységes acélszerkezeti rendszer épül ki a Duna-hídtól a Bartók Béla útig,** amely egyszerre több feladatot lát el. Ezek a nagyméretű acélkeretek tartják a vasúti felsővezetéket, a zajvédő falakat, valamint a Nádorkert megállóhelyen a perontetőt is. Így nem különálló elemek épülnek, hanem egy összehangolt, integrált rendszer, amely műszakilag hatékonyabb és városképi szempontból is egységesebb megjelenést biztosít.

A **zajvédő falak** nagy része üvegből készül, amely csökkenti a vonatok zaját, miközben átláthatóbb, világosabb környezetet biztosít. A falak alsó része hangelnyelő, felső része pedig áttetsző kialakítású. Egyes szakaszokon a zajvédelem részben a pálya fölé is befordul, tovább növelve a hatékonyságot. A Nádorkert megállónál ugyanez a rendszer adja a peronok fedését is. A hosszú, zárt zajvédő falak mentén biztonsági menekülőhelyek is kialakításra kerülnek, ahonnan vészhelyzet esetén lépcsőkön lehet lejutni a terepszintre.

Közvágóhíd új megállóhely

A **Soroksári út felett egy teljesen új, korszerű Közvágóhíd megállóhely** épül, amely n**égy vasúti vágányt és két középperont** fog kiszolgálni. A megálló a Duna feletti vasúti átkeléshez és a Ferencváros állomáshoz kapcsolódik, így kulcsszerepet kap a kelet–nyugati irányú vasúti közlekedésben. A vonatok legfeljebb 80 km/órás sebességgel haladnak majd át az állomáson, amely az országos és nemzetközi vasúti forgalom egyik fontos csomópontja lesz.

Az **állomás kétszintes kialakítású**: felül a peronok, alul pedig a jegyvásárlást, várakozást és átszállást szolgáló terek kapnak helyet. A **peronok lépcsőkkel, mozgólépcsőkkel és liftekkel is** elérhetők, így az állomás teljes mértékben akadálymentes lesz. A Soroksári út két oldalán külön állomásépületek létesülnek, amelyek közül a nyugati oldal lesz a fő utasforgalmi központ.

A megállóhely célja, hogy a jövőben egy **jelentős városi közlekedési csomóponttá váljon**, ahol a vasút mellett a HÉV- és villamoskapcsolatok is összekapcsolódnak. A kialakítás során fontos szempont volt a városkép védelme, az utaskomfort növelése.

Nádorkert új megállóhely

A Nádorkert térségében egy t**eljesen új, korszerű vasúti megállóhely** épül, mintegy 5000 négyzetméteres területen, amely a **környék egyik fontos közlekedési csomópontjává** válik. A megállóhelyet eleve úgy tervezték, hogy mindenki számára könnyen és biztonságosan használható legyen: összesen **4 lift és 4 mozgólépcső** segíti a gyors és **akadálymentes** közlekedést.

A **peronok** a töltésen, támfalak között, emelt szinten helyezkednek el, **teljes hosszban fedettek** lesznek, így védelmet nyújtanak az időjárással szemben is. A peronok megközelítése több irányból lehetséges, lépcsőkkel, mozgólépcsőkkel és liftekkel, ezért a megálló babakocsival, kerekesszékkel vagy csomaggal is kényelmesen használható.

A Nádorkert megállóhely **fontos átszállási pont** lesz: közvetlen kapcsolatot biztosít az 1-es villamoshoz, valamint a jövőben a Budai Fonódó villamoshálózathoz, ezzel gyorsabbá és egyszerűbbé téve a városi közlekedést.

Támfalak

A projekt budai oldalán egy különleges, **egységes acélszerkezeti rendszer** épül ki a Duna-hídtól a Bartók Béla útig, amely **egyszerre több feladatot** lát el. Ezek a nagyméretű acélkeretek **tartják a vasúti felsővezetéket**, a **zajvédő falakat,** valamint a **Nádorkert megállóhelyen a perontetőt** is. Így nem különálló elemek épülnek, hanem egy összehangolt, integrált rendszer, amely műszakilag hatékonyabb és városképi szempontból is egységesebb megjelenést biztosít.

A zajvédő falak nagy része üvegből készül, amely csökkenti a vonatok zaját, miközben átláthatóbb, világosabb környezetet biztosít. A falak alsó része hangelnyelő, felső része pedig áttetsző kialakítású. Egyes szakaszokon a zajvédelem részben a pálya fölé is befordul, tovább növelve a hatékonyságot. A Nádorkert megállónál ugyanez a rendszer adja a peronok fedését is.

A hosszú, zárt zajvédő falak mentén biztonsági menekülőhelyek is kialakításra kerülnek, ahonnan vészhelyzet esetén lépcsőkön lehet lejutni a terepszintre.

Gyalogos és kerékpáros áttörések a töltésben

Az érintett szakaszon a beruházás fontos elemei a **gyalogos és kerékpáros aluljárók,** amelyek célja, hogy a sűrűn beépített városi környezetben biztonságos, **akadálymentes és jól használható kapcsolatot** biztosítsanak a vasút által elválasztott városrészek között.

A **Mohai út – Fadrusz utca között** megépült B105 jelű aluljáró egy közel 32 méter hosszú, változó szélességű műtárgy, amely a gyalogos- és kerékpáros forgalmat egyaránt kiszolgálja. Az aluljáró alapvetően 5 méter széles, a két végén fokozatosan kiszélesedik, belmagassága pedig több mint 4 méter, így tágas, jól átlátható tér jön létre. A műtárgy 2024 őszén teljes egészében elkészült.

Az **Erőmű utca – Nádorliget utca közötti** B100 jelű aluljáró mintegy 26 méter hosszú, szintén 5 méter alapszélességű, a végein kiszélesedő kialakítású lépcsőzetes keretszerkezet. Belmagassága közel 4 méter, a déli oldalon pedig a csatlakozó terepviszonyok miatt kiegészítő szögtámfalak épültek. Az építés ütemezetten történt, a jobb vágány alatti szakasz 2025 tavaszára készült el.

A **Fejér Lipót köz – Bukarest utca közötti** B107 jelű aluljáró kb. 31 méter hosszú, az 5 méter széles középső szakaszhoz mindkét oldalon 7 méterre bővülő bejáratok csatlakoznak. A belmagasság meghaladja a 4 métert, így világos, jól használható átjárást biztosít. A jobb vágány alatti rész 2024 végén készült el.

A rendszer fontos eleme a **Hevesy György úti gyalogos aluljáró**, amely a Nádorkert megállóhely peronaluljárójának meghosszabbításaként valósul meg. Ez az aluljáró közvetlen kapcsolatot teremt a Hevesy György út, a megállóhely „A” és „B” peronjai, valamint a Dombóvári út között. A műtárgy 5 méter nyílású, zárt keretszerkezetű, teljes hossza mintegy 38 méter, egyetlen dilatációs egységből kialakítva. Az aluljáró teljes körűen akadálymentes, így minden közlekedő számára biztonságos és kényelmes átjárást nyújt.

Összességében ezek az aluljárók nemcsak a vasút által kettévágott városi területek közötti kapcsolatot állítják helyre, hanem modern, akadálymentes és biztonságos közlekedési útvonalakat biztosítanak a gyalogosok és kerékpárosok számára, szervesen illeszkedve a Déli Körvasút fejlesztéséhez és a Nádorkert megállóhely környezetének

megújításához.

Forrás:https://www.mavcsoport.hu/delikorvasut

Hivatkozások
[1] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/dji_20260204045028_0431_d.jpg?itok=0YRiLi-p [2] https://mavplusz.hu/#/ [3] https://jegy.mav.hu/ [4] https://www.mavcsoport.hu/mav-szemelyszallitas/belfoldi-utazas/vaganyzar [5] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/kepernyokep_2026-09-21_202736_0.png?itok=3JFXSxfb