



H Á T T É R A N Y A G

Tájékoztató Nógrád vármegye közforgalmú közlekedési helyzetéről



Tartalom

1.	A MÁV-VOLÁN-csoport közszolgáltatást végző társaságainak bemutatása	2
1.1.	MÁV-csoport	2
1.2.	Volánbusz	4
2.	Vasúthálózat.....	9
2.1.	A vasúti állomási és pályainfrastruktúra közelmúltban megvalósult, illetve a közeljövőben tervezett beruházásai és fejlesztései.....	10
2.2.	Vasúti fejlesztések Nógrád vármegyében a Magyar Falu Program keretében	11
3.	VASÚTI JÁRMŰ- ÉS MENETRENDI FEJLESZTÉSEK	13
3.1.	VASÚTI MENETRENDI FEJLESZTÉSEK	14
4.	AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS	15
5.	JÖVŐBELI SZOLGÁLTATÁSI KERETEK ÉS FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK.....	17

1. A MÁV-VOLÁN-CSOPORT KÖZZSZOLGÁLTATÁST VÉGZŐ TÁRSASÁGAINAK BEMUTATÁSA

1.1. MÁV-CSOPORT

A MÁV-csoport több mint 175 éves múlttal rendelkező, a magyar állam tulajdonában lévő vasúttársaság. 2021. februártól a hivatalos megnevezése **MÁV-VOLÁN-csoport lett**, mivel 2021. január 1-jével a Volánbusz Zrt. teljesjogú leányvállalatként csatlakozott a vállalatcsoporthoz. A közösségi közlekedés stratégiai irányításának átalakítása, a MÁV-VOLÁN-csoport létrehozása azt a célt szolgálta, hogy hosszú távon megteremtse az egységes autóbuszos és vasúti menetrend kialakításához, a vasúti ráhordó hálózatok és a menetrendi csatlakozások fejlesztéséhez, valamint az egységes jegy- és tarifarendszer, utastájékoztató és arculat kialakításához szükséges feltételeket.

A MÁV fokozatosan megújuló a szervezeti struktúrája és leányvállalataink számában történt csökkenés indokoltá tette, hogy 2024. októberétől ismét MÁV-csoport megnevezés kerüljön használatra. A korábbi leánycégek egyesülésével **2025 elejére kiteljesedett a MÁV-csoport integrációja**, és **létrejött** a hatékonyabb működést lehetővé tevő **integrált közlekedési vállalat**, a nemzet közlekedési vállalata. A MÁV-csoport 2025. január 1-jétől 1+3 nagy egységben végzi a feladatát. A három nagy egység a pályaműködtetés, a személyszállítás és a szolgáltató központ, amelyek tevékenységét egy központi vállalat, a MÁV Zrt. fogja össze. A pályaműködtetési terület MÁV Zrt.-ről történő leválásával önálló társaságként létrejön a MÁV Pályaműködtetési Zrt., amelybe 2025. január 1-jétől a MÁV FKG mellett betagozódik a MÁV KfV tevékenysége is. A Volánbusz, a MÁV-START és a MÁV-HÉV összeolvadásával létrejön a MÁV Személyszállítási Zrt., egyszerűbben igénybe vehető szolgáltatást biztosítva a velük utazók számára. A létrejövő új vállalatok háttérszolgáltatásait továbbra is a MÁV SZK biztosítja. A MÁV Zrt. a három nagy szakmai egység munkáját összehangoló, csoportirányító központként működik.

Az integráció alapvető célja a magyarországi közösségi közlekedés egységesítése és a profiltiszta leányvállalati struktúra létrehozása. A személyszállítási részleg az utasok igényeire fókuszál, a pályavasúti pedig tisztán az infrastruktúrával kapcsolatos üzemeltetési, karbantartási és fejlesztési feladatokat látja el. A cégcsoport széles körű tevékenységet folytat, amelyek közül kiemelkedik – a magyar állammal kötött közszolgáltatási szerződések alapján nyújtott – pályaműködtetés és személyszállítás. A pályaműködtetés (pályavasút) tisztán az infrastruktúrával kapcsolatos feladatokat látja el, míg a személyszállítás az utasok igényeit szolgálja ki. Az új felépítés elősegíti az egységes irányítást, a közlekedési ágak sajátosságainak figyelembevételével kialakított egységes működést és lehetőséget ad a hatékonyabb feladatvégzésre.

A vállalatcsoport ezen felül különféle szolgáltatásokat nyújt áru fuvarozó vasúti társaságoknak, hazai és külföldi vállalkozásoknak egyaránt, valamint felelős az állami vidéki és elővárosi buszos közlekedés biztosításáért.

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. alapvető feladata önálló tagvállalként ellátni a pályaműködtetési tevékenységet. A magyarországi közforgalmú vasúti pályahálózat nagy részének üzemeltetőjeként majdnem 7000 kilométernyi vasúti pálya és az ahhoz kapcsolódó infrastruktúra működtetéséről gondoskodik. Teljeskörűen ellátja az üzemeltetési, forgalomirányítási, karbantartási és részben a felújítási feladatokat.

A szervezeti felépítése is ezt tükrözi: a pályaműködtetési és beruházási, valamint az általános vezérigazgató-helyettes alá tagozódnak be az egyes szakterületek.

2025. július 1-éig a MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóságot működtetett Miskolc székhellyel (3530 Miskolc, Szemere út 26.), ezt követően sor került a miskolci és debreceni pályavasúti területi igazgatóságok összevonására és a területi igazgatósági működéshez kapcsolódó funkcionális, illetve szakmai területek optimalizálására. Az összevont pályavasúti igazgatóság Pályavasúti területi igazgatóság Debrecen-Miskolc elnevezéssel látja el tevékenységét a jövőben, Debrecen, Piac utca 18. központi címmel és részben a Miskolc Szemere úti épületben történő munkáltatással.

Az Debrecen-Miskolci Igazgatóság irányítja és felügyeli a pályavasúti tevékenységet a Borsod-Abaúj-Zemplén vármegye területén fekvő összes vasútvonalon. Végzi a vasúti pályahálózat és az ahhoz kapcsolódó kiszolgáló létesítmények üzemeltetését, karbantartását, valamint a forgalom irányítását és a felújítási feladatok egy részét. Ezek mellett ellátja a MÁV Zrt. pályavasúti képviseletét is a két régióban.

A MÁV pályahálózatát több mint 40 vasúttársaság veszi igénybe, amelyek számára a vállalat különféle szolgáltatásokat nyújt. A legnagyobb ilyen cég a **MÁV Személyszállítási Zrt.**, mely a MÁV Zrt. egyik leányvállalata.

A vasúti személyszállítási közszolgáltatást 2007. július 1-jétől MÁV-START Zrt. önálló társaságként végezte. 2025. január 1-ével a MÁV-START Zrt.-be teljes egészében beolvadt a Volánbusz Zrt. és a MÁV-HÉV Zrt., ezzel létrejött a MÁV Személyszállítási Zrt. Az új, összevont társaság célja, hogy egységes, utasbarát, egyszerűbben igénybe vehető szolgáltatást biztosítson a velünk utazók számára. A három személyszállítási márkanév megmarad, utasaink szóhasználatához igazodva a rövidebb – MÁV, VOLÁN, HÉV – formában.

A cég a helyközi vasúti személyszállítási, a vasúti vontatási feladatok mellett a vasúti járművek javítását és karbantartását is végzi, így minden olyan tevékenységet el tud látni, amely közvetlenül az utazóközönség kiszolgálásához és a személyszállítási szolgáltatás magasabb színvonalú biztosításához szükséges.

A MÁV Személyszállítási Zrt.-nek Miskolcon két igazgatósága van. A Vasúti Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság (3527 Miskolc, Kandó tér 1-3.) és a Járműbiztosítási Igazgatóság (3529 Miskolc, Kinizsi u. 21.) együttesen látja el a megyében a vasúti személyszállítás területi szakmai irányítását, a szükséges üzemkész járműállomány biztosítását és felügyeletét. Területi munkatársaik végzik a jegyértékesítési feladatokat, a személyszállítási

üzemirányítási tevékenységet, a normál üzemmenettől eltérő operatív közlekedések szervezését, biztosítják a vármegyében és a vármegye határain túl is közlekedő vonatokra a vonatszemélyzetet (mozdonyvezető, jegyvizsgáló). A személyszállító- és a vontató járművek üzemképességének biztosítása mellett, végzik a vonat-előkészítő tevékenységet (kocsivizsgálat, féktuskózás, tisztítás stb.) is.

1.2. VOLÁNBUSZ

A VOLÁNBUSZ Zrt. Magyarország legnagyobb közúti személyszállítási közszolgáltatást végző vállalata, amely az ország teljes területén biztosítja a menetrend szerinti elővárosi, regionális és országos – együttesen helyközi – közúti személyszállítási közszolgáltatási feladatokat, valamint 62 településen a helyi autóbusz-közlekedési közszolgáltatást. A társaság 100 százalékos állami tulajdonban áll, a tulajdonosi jogokat 2020. július 15-e óta a MÁV Zrt. gyakorolja. 2023. decemberében megkezdődött a MÁV-START és a Volánbusz integrációja annak érdekében, hogy egyetlen, magas színvonalú és egységes szolgáltatást nyújtó társaság

szolgálja ki a helyközi utazási igényeket, egyre vonzóbbá, egyszerűbben és kedvezőbb feltételekkel elérhetővé téve a közösségi közlekedést. 2023. december 1-jétől közös vezérigazgató és egyesített igazgatóság irányítja a két nagy, személyszállítással foglalkozó közszolgáltató vállalatot. A 2015. január 1-



jén megkezdett integrációs folyamatot 2023-ban is tovább kellett folytatni annak érdekében, hogy megvalósulhasson a munkaerővel, járműparkkal és az egyéb erőforrásokkal történő átláthatóbb, hatékonyabb gazdálkodás. A közlekedési központok integrációjáról szóló, 2019. június 20-i részvényesi határozat értelmében a hat régiós társaság 2019. október 1-jével beolvadt a VOLÁNBUSZ Zrt-be; a 2019-es integráció mellett a társaságnak folyamatosan készülnie kell a közeljövőben várható piacnyitásra, annak érdekében, hogy egységes stratégiai és operatív irányítással európai szinten is versenyképes nagyvállalként hatékonyan tudja felvenni a versenyt a megmérettetésre jelentkező piaci szereplőkkel. Az országos hatáskörű közúti közszolgáltató társaság Kijelölő határozat alapján biztosítja az utasok számára a mindennapos utazási, munkába és iskolába járási lehetőséget, valamint a létfontosságú intézmények megközelítését. Országos szinten gondoskodik a vármegyeszékhelyek, a legfontosabb régiók és kirándulóközpontok napi, közvetlen és rendszeres kapcsolatáról egymással és a fővárossal, emellett nemzetközi járatokat is üzemeltet. A társaság 62 településen (2023. december 31-ig 63 településen) az önkormányzatokkal kötött

Közszolgáltatási szerződés alapján látja el a helyi autóbusz-közlekedéssel kapcsolatos feladatokat. Egyes települési önkormányzatok és a közlekedésért felelős minisztérium között létrejött megállapodás alapján a társaság jelenleg 35 településen biztosítja a helyközi autóbusz-járatokkal végzett helyi személyszállítási szolgáltatást. A VOLÁNBUSZ Zrt. rendezvényekhez, turisztikai programokhoz kapcsolódóan különjáratokat is indít és megbízás alapján, igény szerint napi rendszerességgel szállítja szerződéses partnerei munkavállalóit, illetve ügyfeleit. A társaság Integrált Irányítási Rendszerének működése megfelel az MSZ EN ISO 9001:2015 minőségirányítási, az MSZ EN ISO 14001:2015 környezetközpontú irányítási, az MSZ ISO 45001:2018 munkahelyi egészségvédelem- és biztonságirányítási, valamint az MSZ EN ISO 50001:2018 energiagazdálkodási irányítási rendszer szabványoknak.

Azzal, hogy országosan egyetlen társaság látja el a helyközi autóbuszos közszolgáltatási feladatokat, rugalmasabban és racionálisabban szervezhető meg a közlekedés, egyszerűbb a menetrendek összehangolása.

A helyközi Közszolgáltatási szerződések 2019. december 31-i lejárta után a közlekedésért felelős minisztérium – a jogszabályi rendelkezéseknek való megfelelés és a közfeladat ellátása érdekében – a személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó pályázatok elbírálásáig fennálló átmeneti időszakra – a VOLÁNBUSZ Zrt.-t jelölte ki az országos, regionális és elővárosi autóbuszos személyszállítási közszolgáltatások biztosítására. Az átalakulóban lévő személyszállítási piacon a potenciális riválisokkal szemben komoly versenyelőnyt biztosít a VOLÁNBUSZ Zrt. számára, hogy kiterjedt, országos szintű hálózattal, közszolgáltatási, különjáratú és szerződéses tapasztalattal, utasforgalmi és műszaki infrastruktúra-hálózattal, illetve jelentős szakmai tudásbázissal és közlekedésszervezési tapasztalattal rendelkezik.

Az integráció során megvalósult legfontosabb eredmények

Mutatószámok

- A társaság csaknem 5 900 autóbusszal végzi tevékenységét, ami európai viszonylatban is egyedülálló állományt jelent az egy országban egy társaság által működtetett járművek számát tekintve.
- A buszok mennyisége mellett az indított járatok száma (közel 12,6 millió db helyközi, 3,5 millió db helyi és több mint 400 ezer db szabadáras, azaz összesen 16,5 millió járat), a 2023-as összes hasznos kilométer-teljesítmény (csaknem 445 millió kilométer, amelyből helyközi forgalomban 392,3 millió, helyi forgalomban pedig 34,3 millió kilométert tettek meg a társaság járművei), valamint a járatkínálat sokszínűsége is kiemelkedő.
- A társaság helyközi járatain 2023-ban 366,5 millió, helyi járatain pedig több mint 219 millió utazás történt; azaz – a 21 millió szabadáras utazással együtt – a VOLÁNBUSZ Zrt. 2023-ban hozzávetőlegesen csaknem 607 millió utazásról gondoskodott.
- Az egységes szervezet dolgozóinak létszáma meghaladta a 17,1 ezer főt, ezzel a harmadik legnagyobb foglalkoztató az állami vállalatok között.

Működési folyamatok egységesítése

Az integrációt követően, alapos előkészítés után folyamatosan történt a VOLÁNBUSZ Zrt. és az egykori Közlekedési Központok korábbi bevételelszámolási, értékesítési és kereskedelmi rendszereinek egységesítése, a forgalomirányítási, utastájékoztatási, illetve informatikai rendszerek összehangolása.

- Megtörtént az egységes folyamatok kialakítása, a közvetlen költségek racionalizálása, a járművek, anyagok, alkatrészek és technológiák tipizálása, az adminisztrációs tevékenységek költségeinek csökkentése.
- Bevezetésre került az egységes beszerzési, pályázati és minőségirányítási rendszer, illetve a társaság csatlakozott a Helyközi Községi Közlekedési Információs Rendszerhez (HKIR) is.

A MÁV-Volán csoport integrációja a cégirányítást érintő fontos lépéssel folytatódott 2023-ban. Az állam tulajdonosi jogait gyakorló Építési és Közlekedési Minisztérium részvényesi határozatában úgy rendelkezett, hogy december 1-jétől közös vezérigazgató, egyesített igazgatóság és felügyelőbizottság irányítja a két nagy, személyszállítással foglalkozó közszolgáltató vállalat, a MÁV-START Zrt. és a VOLÁNBUSZ Zrt. tevékenységét. Az egységes irányítású két vállalat közös vezérigazgatójának Dr. Mosóczi Lászlót, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatóját kérte fel a közgyűlés. A társaság a minisztériumi elvárásnak megfelelően készül a MÁV-START Zrt. és a VOLÁNBUSZ Zrt. teljes integrációjára.

Humán erőforrás gazdálkodás

- A társaság autóbuszvezetői munkakörben 2023-ban átlagosan 9 778 főt foglalkoztatott teljes munkaidős állományban.

Járműgazdálkodás

- A belső racionalizáció mellett a VOLÁNBUSZ Zrt. legfontosabb feladata a járműpark korszerűsítése és a szolgáltatások fejlesztése.
- A MÁV Zrt.-vel közös egységes stratégiai irányításának, a vasúti és a közúti személyszállítási szolgáltatások összehangolt fejlesztésének köszönhetően egyre színvonalasabb, korszerűbb, környezetkímélőbb szolgáltatások várják az utasokat. A menetrendek harmonizációjának, illetve a jövőbeni egységes értékesítési felületek és a tarifaközösség létrehozásának célja, hogy egyre többen válasszák a közösségi közlekedést az egyéni utazás helyett, ezzel is hozzájárulva a károsanyag-kibocsátás jelentős mértékű csökkentéséhez, az élhetőbb környezethez.

- A társaság elsősorban a járműparkja fiatalításával, korszerű járművek forgalomba állításával tudja tovább csökkenteni az egy utasra eső környezetterhelést.
- Az autóbusz-állomány fiatalítása része a fenntartható közösségi közlekedés elérése és Magyarország buszstratégiájának megvalósítása érdekében tett intézkedéseknek.
- Természetesen ahhoz, hogy a társaság versenyképes alternatívát nyújtson az egyéni közlekedéssel szemben, a környezetvédelmi szempontok mellett figyelembe kell vennie más, a fentiekben már említett fontos szempontokat is. Fontos a megbízhatóság, kiszámíthatóság. Köszolgáltatási feladatokat előírt SLA (Service Level Agreement, azaz Szolgáltatási Szint Megállapodás) szinten kell biztosítani a járatkimaradások minimalizálása mellett. Ehhez elengedhetetlen az üzembiztos járművek és a már kiforrott technológiák alkalmazása is.
- Nem hanyagolható el az új beszerzések során a biztonság kérdése sem, a társaságnak mindenekelőtt az utasok testi épségének megőrzését kell szem előtt tartania. Az autópályákon is közlekedő új autóbuszok esetében fontos, hogy biztonsági öv, illetve a vezetést segítő speciális rendszerek álljanak az autóbusz-vezetők rendelkezésére. A kényelem – mint a légkondicionálás, az USB-töltőpontok, a távolsági járatokon a megfelelő méretű lábtér, a Wi-Fi szolgáltatás vagy 230 V-os aljzatok elérhetősége – is jogos elvárás. Elmondható tehát, hogy a járműfiatalítás jelentős előrelépés mind a környezetvédelem, mind az utazási komfort növekedése szempontjából.
- A közlekedési vállalat 2018-ban indult jármű-fiatalítási programjában – az eddig lezárt beszerzéseknek köszönhetően – több mint 2 és félezer új és újszerű autóbusz érkezett a VOLÁNBUSZ Zrt.-hez, ennek eredményeként a teljes autóbuszflotta átlagéletkora a 13,35 évről 10 év körülire csökkent. Ez az utazási komfort és a szolgáltatási színvonal jelentős mértékű növekedését jelenti, ugyanakkor a környezetvédelem terén is komoly előrelépésnek számít a helyi és a helyközi autóbusz-közlekedésben. Az új beszerzésű autóbuszok közül külön



jelentőséggel bír a 102 db elektromos (50 db BYD, 40 db Mercedes e-Citaro, 12 db Ikarus 120e), valamint 164 db CNG meghajtású (85 db városi és 79 db elővárosi kivitelű) autóbusz; ezeket a fenntarthatóbb közlekedés jegyében szerezte be a társaság.

- A saját járműbeszerzések mellett a társaság – a Zöld Busz Program mintaprojektje keretében – folyamatos segítséget nyújt az alternatív üzemanyag-ellátású autóbuszok teszteléséhez.



A VOLÁNBUSZ Zrt. alapvető célja, hogy olyan, szakmailag jól felkészült, az utazási és a megrendelői igényekhez igazodó, hatékonyan és gazdaságosan működő, versenyképes közlekedési vállalatként működjön, amely képes nyitni új piacok felé is és sikeresen hozzá tud járulni Magyarország versenyképességének növeléséhez. A társaság magas színvonalú közszolgáltatásokkal, megújuló járműparkkal és infrastruktúrával kívánja felvenni a versenyt mind az egyéni közlekedéssel, mind a hamarosan megnyíló személyszállítási piacon fellépő versenytársakkal. Küldetése, hogy a jövőbeli tarifaközösség résztvevőjeként, a nemzeti autóbusz-stratégia megvalósításával és további fejlesztésekkel fenntartható közösségi közlekedést teremtsen, amely mindenkinek vonzó alternatívát jelent az utazásban.

2. VASÚTHÁLÓZAT

A Nógrád vármegye területén futó állami tulajdonú vasúti infrastruktúra a **75-ös** sz. (Vác –) Berkenye – Drégelypalánk – Balassagyarmat, a **78-as** sz. (Aszód –) Galgaguta – Balassagyarmat – Ipolytarnóc (országhatár) és a **81-es** sz. (Hatvan –) Jobbágyi – Pásztó – Somoskőújfalu (országhatár) vasútvonal-szakaszokat foglalja magába. A vonalak egyvágányúak, nem villamosítottak, dízelvontatással üzemelnek, a pályasebesség maximuma 50-80 km/h.



PÁLYA- ÉS ÁLLOMÁSI INFRASTRUKTÚRA

Nógrád vármegye területén az elmúlt években jelentősebb vasúti infrastruktúra-fejlesztés, beruházás nem történt, jellemzően karbantartási munkák valósultak meg.

A 75-ös és 78-as számú országos vasúti mellékvonalak állapota az évtizedek óta elmaradt rekonstrukciók, teljes átépítések eredményeként avult, leromlott, azokon reálisan a műszaki állapot szinten tartását lehet a rendelkezésre álló erőforrásokkal megoldani. Az ütemes menetrend megjelenése miatt a vonatok száma növekedett, ezzel a forgalom zavartatása nélküli munkavégzés lehetősége a minimálisra korlátozódott. Az utóbbi időszakban évente 1-3 hetes, teljes kizárással járó átszállásos vágányzárak jellemzők, a karbantartási feladatok elvégzésére. Ezek jellemzően sín- és aljcserek, útátjárók átépítése, vágányszabályozás, sorompó berendezések karbantartása, úrszelvénybe érő növényzet irtása, dőlésveszélyes fák kivágása, állomások körüli virágosítás.

A tágabb térségben megvalósult Vác állomás átépítése, illetve a Rákos–Hatvan A elágazás vonalszakasz teljes átépítése, beleértve Aszód vasútállomást is, ezzel a fővárosi irányú utazások során a fővonalis átszállások kényelmesebbé váltak.

A 81-es sz. vasútvonalon két helyszínen (Bátonyterenye és Salgótarján-Kórház) új megállóhelyek építése áll tervezési előkészítés alatt (az utóbbi, Tarjánpaták névvel tervezett megállóhely tervezésének befejezése, a kivitelezés megkezdése a 2026. évben várható), illetve további helyszíneket is vizsgálunk a vonalon (Zagyvaszántó, Salgótarján-Beszterce). Az új megállóhelyek előkészítése és majdani megvalósítása során a települések igényeit, elképzeléseit a lehető legnagyobb mértékben figyelembe kívánjuk venni, így a kapcsolatfelvétel az érintettekkel rövid időn belül várható. Salgótarján megállóhely felújításának tervezése ugyancsak folyamatban van, a megállóhely alatt fekvő aluljáró szigetelése 2025-ben megtörtént.

2.1. A VASÚTI ÁLLOMÁSI ÉS PÁLYAINFRASTRUKTÚRA KÖZELMÚLTBAN MEGVALÓSULT, ILLETVE A KÖZELJÖVŐBEN TERVEZETT BERUHÁZÁSAI ÉS FEJLESZTÉSEI

► 75 sz. vonalon:

2025. november 3–14. Vác DCM-elágazás—Diósjenő, majd november 15–28. Diósjenő komplex pályakarbantartás (Nagygépes vágány és kitérőszabályozás, zöldterület karbantartás, vasúti pályára veszélyes fák kivágása, vágányátépítés, sínvégfitalítás, útátjáró átépítés).

Diósjenő—Balassagyarmat 2025. november 15–28. nagygépes vágány és kitérőszabályozás, zöldterület karbantartás, vasúti pályára veszélyes fák kivágása, kitérők karbantartása, tömeges betonalcserre, útátjáró átépítés.

2025-ben 4 útátjáró átépítése van előkészítés alatt, valamint jelentős mértékű pályafelújítási munkák előkészítése, amely több száz méter vágányátépítést, alj- és sín cseréket foglal magába. Ezen kívül az idei év során várhatóan Diósjenő állomáson az előkészített vizuális utastájékoztató üzembe helyezése megtörténik, valamint Drégelypalánk állomáson ha angos utastájékoztató üzembe helyezése is megtörténik.

► 78 sz. vonalon:

2025-ben a Galgamácsa—Balassagyarmat vonalszakaszon komplex karbantartás zajlott, melynek része volt a nagygépes vágány- és kitérőszabályozás, zöldterület-karbantartás, vasúti pályára veszélyes fák kivágása.

Emellett Galgamácsa—Nógrádkövesd állomások között furatjavítás, Acsa-Erdőkürt, Galgaguta, Magyaránador és Mohora szolgálati helyeken kitérő-szabályozások, Nógrádkövesd—Magyaránador állomások között tömeges vasbetonalj-csere és zúzottkő-pótlás is történt.

Nógrádkövesd—Magyaránador állomások között az AS430, illetve Magyaránador—Balassagyarmat állomások között az AS501 sz. nyíltvonalis útátjárók átépítése fél- és teljespályás útzárban, jelzőlámpás forgalomirányítással szintén lezajlott.

► 81 sz. vonalon:

2025. április 24–25-én Hatvan—Somoskőújfalu között pályakarbantartás történt. 2025. május 26–30-án Salgótarján megállóhelyen aluljáró-szigetelési munkákat végeztek.

További karbantartási munkák: 5 db sorompó esetében korszerűbb sorompó hajtóműre történő csere; Nagybátony Kossuth Lajos u. és 21. számú utat összekötő új útszakasz és a 81-es számú vasútvonal szintbeli keresztezésében új AS1117 sorompó-berendezés létesült, mely MÁV részéről már üzemel, hatósági forgalomba helyezése folyamatban van. Utasforgalmi területek kaszálása Nagybátony, Kisterenye, Salgótarján állomásokon, valamint virágosítás Jobbágyi, Pásztó, Nagybátony, Kisterenye, Zagyvapálfalva, Salgótarján, állomásokon, Pásztó vasútállomás utasforgalmi területén vasútüzembiztonságot veszélyeztető fák kivágására került sor.

2.2. VASÚTI FEJLESZTÉSEK NÓGRÁD VÁRMEGYÉBEN A MAGYAR FALU PROGRAM KERETÉBEN

A Magyar Falu Program keretében Püspökhátvanon egy előre gyártott fa-, illetve fém vázszerkezetű, panelekből felépülő kisméretű típusépület épül, ami 20 m² alapterületű váróteremmel, hűtő-fűtő rendszerrel, valamint egy 2,5 m mélységű fedett-nyitott előtérrel fog rendelkezni. Az épület továbbá tartalmazni fog egy kis üzemeltetői helyiséget is. Jelenleg a kiviteli tervek készíti az Alvállalkozó, ezek elkészülte és jóváhagyása után várhatóan az ősz végén kezdődik meg a kivitelezés, mely előreláthatólag 2026 elejére fejeződik be.

A Magyar Falu Program keretében 2025. április 10-i átadással Berkenye vasútállomás épülete és környezete teljes körűen megújult, melynek során a leromlott állapotú felvételi épület külső és belső felújítására, és az épület alaprajzának az új funkcionális igényekhez való igazítására (váróterem, mosdó, előtér, egyéb közösségi célú helyiség), az épület külső környezetének a rendezésére, új állomási bútorzat telepítésére került sor.

2024. október végéig új fedett kerékpártárolók létesültek 13 helyszínen.

A térséget illetően szintén a Magyar Falu Program keretében kültéri bútorzatok (összesen 42 db új kültéri pad és 34 db hulladékártató), valamint a 75 és 78 számú vasútvonalak állomásain és megállóhelyein új állomási névtáblák telepítése történt meg. Ez érintette Ipolyvece, Ipolyszög, Iklad-Domony, Drégely, Nógrád, Diósjenő, Borsosberény, Nagyoroszi, Drégelyvár, Drégelypalánk, Dejtár, Galgamácsa, Galgaguta, Acsa-Erdőkürt, Nógrádkövesd, Mohora, Magyarnándor, Szügy helyszíneket.

A PTI és a helyi önkormányzatok együttműködési megállapodást kötöttek: Ipolyszög település önkormányzatával 2016-ban, Borsosberény önkormányzatával 2020-ban. Együttműködési megállapodást kötöttünk továbbá Szügy (2020) és Nógrádkövesd (2022) Berkenye (2025), és Salgótarján (2025) önkormányzatokkal.

Salgótarján megállóhely része az Országos állomásfelújítási programnak, itt a felvételi épület tervezési előkészítési munkái indultak el.

Jelentősebb ingatlan-karbantartási munkák a térségben

Az országos utasmosdó-felújítási program részeként számos helyszínen indultak meg a felmérési és előkészítési munkálatok (Diósjenő, Balassagyarmat, Nógrádkövesd, Somoskőújfalu, Salgótarján-Külső, Zagyvapálfalva, Pásztó, Jobbágyi, Selyp helyszíneken).

Víziközmű ütemezett karbantartási munkák kapcsán Salgótarján-Külső állomás telephelyen indultak meg a tűzivíz-hálózat tervezésének előkészítő munkái.

Kisterenye állomás I. és II. őrhely épületei kapcsán teljes külső-belső karbantartási munkák vannak folyamatban. Kisterenye, Nagybátony és Selyp forgalmi irodáiban és Szurdokpüspöki felvételi épület váróhelyiségében festési karbantartási munkák zajlottak.

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. saját forrás felhasználásával peronaszfaltozási, illetve kapcsolódó beavatkozásokat valósít meg 2025 őszén Mátraverebély, Nógrádkövesd, Jobbágyi és Szurdokpüspöki állomásokon.

Az állomásfejlesztési program keretében felújításra kerül 2026 március végi tervezett befejezéssel Salgótarján megállóhely felvételi épülete az alábbi műszaki tartalommal.

Az északkeleti épülettömb megújítása:

- Az épület belső járószintjeinek megemelése, igazodva a későbbi ütemben kialakítandó SK+55 cm-es magasságú peron szintjéhez.
- Az épület homlokzatainak felújítása a nyílászárók cseréjével, a nyári váró irányába motoros nyitású, akadálymentes közlekedést biztosító ajtóval.
- Váróterem belső megújítása, új burkolatokkal, álmennyezettel és világítással, statikus utastájékoztatással és bútorozással. Szükséges közművek, elektromos rendszerek cseréje, szükséges elektromos teljesítmény meglétének felülvizsgálata.
- Új utas WC-csoport kialakítása a bezárásra kerülő pénztári blokk helyének felhasználásával, az utasváró felől, belülről megközelíthetően.
- Az épület északkeleti végében a jelenlegi funkciót (takarítói öltöző- és tárolóhelyiségek) kiváltó új helyiségcsoport (öltöző, takarítószer-tároló, szolgálati mosdó) kialakítása.
- Az épülettömb tetejeként is funkcionáló perontető épület fölötti dilatációs egységének felújítása, új csapadékvíz elleni szigetelés kialakításával, a vízelvezető rendszer szükség szerinti felújításával.
- Új akadálymentes rámpa létesítése a nyári váró irányából, a jelenleg nem használt bejárathoz.
- A középső épülettömb meglévő könnyűszerkezetes falak és nyílászárók bontását követően a bérlemény jelenlegi területével bővül a nyári váró.
- Új, egységes külső világítást építünk ki a meglévő és az új nyári váró területén.

- Az új nyári várót új peronbútorozással (padok, szemetesk, statikus utastájékoztató) látjuk el.

Délnyugati épülettömb:

- A délnyugati épülettömbön csak külső, karbantartási jellegű felújítást végzünk a homlokzatok és a homlokzati nyílászárók festésével-mázolásával.
- A jelenlegi utas WC csoport lezárásra kerül.

Peronaluljárók:

- Az aluljáróban új burkolattal felújítjuk a falakat és a járófelületeket. Az északi aluljáró falán installációs felületet alakítunk ki.
- A déli aluljáró utólagos kőlabazatát az új falburkolattal egységben új burkolatra cseréljük.
- Az aluljárókban új térvilágítást építünk, a kapcsolódó új elektromos rendszerekkel együtt.
- Az aluljárókban a vízelvezető rendszer szerelvényeit és burkolóelemeit szükség szerint javítjuk, cseréljük.
- A peronra felvezető lépcsőkarok, valamint a délnyugati aluljáró városhoz kapcsolódó lépcsőkar járóburkolat cseréje.
- Megkezdjük az északi aluljáró északi lépcsőkarjának helyére egy új, peronra akadálymentes eljutást biztosító lift tervezését.

3. VASÚTI JÁRMŰ- ÉS MENETRENDI FEJLESZTÉSEK

Az érintett vasútvonalakon jelenleg dízelüzemű Bz motorvonatok közlekednek. A Bz motorkocsik (és mellékkocsik) főjavítása jelenleg is zajlik. Ennek során a motorkocsik és mellékkocsik üléshezataikat lecserélik, új, világosabb belső teret, kívülről pedig frissebb kék-fehér MÁV Személyszállítási Zrt. arculatot kapnak. Mostanra a térségben futó, balassagyarmati honállomású mellékkocsik többsége már felújított. Több motorkocsiba klímaberendezést is felszereltek. A kerékpárszállítást a kocsinként 2 hely kialakításán felül nagy kapacitású kerékpárszállító kocsikkal is egyre nagyobb számban biztosítjuk a turisztikailag kiemelt időszakokban a Vác-Balassagyarmat vonalon.

Balassagyarmat és Ipolytarnóc között 2023. augusztus 1. óta közlekedésmód-váltás valósult meg a közforgalmú személyszállításban, a vasútvonal mentén új, alacsonypadlós, USB-töltőpontokkal felszerelt vonathelyettesítő autóbuszok közlekednek. Határon átnyúló kapcsolat létesítése Somoskőújfalu és Losonc között, Losoncon csatlakozva több felvidéki vasútvonal járataihoz vizsgálat alatt van, annak megvalósítása a szomszédos szakminisztériumok támogatása, a vasútvállalatok együttműködése, továbbá átmenőképes járművek rendelkezésre állása esetén lehetséges.

Az elmúlt tíz évben elsősorban a törzshálózati vasútvonalakra koncentráltak a személyforgalmi járműfejlesztések. A Nógrád vármegyei vasútvonalakhoz csatlakozó Budapest–Vác–Szob, valamint Budapest–Hatvan vonalon megújult a vasúti járműpark, légkondicionált, hálózati csatlakozóval, USB-töltővel felszerelt, WIFI-kapcsolatot biztosító FLIRT és emeletes KISS motorvonatok közlekednek.

3.1. VASÚTI MENETRENDI FEJLESZTÉSEK

Hatvanban 2022 decemberétől minden IC-vonat megáll és Budapest-Keletitől Hatvanig felármentesen vehető igénybe. Ezzel Budapestről 25 perccel csökkent a vasúti menetidő a nógrádi vármegyeszékhelyre és a somoskőújfalui vonal egyéb településeire a gyors hatvani átszállásnak és az IC-vonatok rövidebb menetidejének köszönhetően. Vácott minden, Diósjenő–Balassagyarmat felől érkező vonathoz, illetve vonattól gyors csatlakozás érhető el a főváros felé, Vác és Diósjenő között pedig 2022-től már hétköznapi és hétvégén is óránként járnak a személyvonatok. Aszód és Balassagyarmat között pedig kétórás ütemes menetrend került bevezetésre. Bár igény volna rá, a fővonalai fejlesztéseket követően bevezetett sűrű, ütemes menetrend a korábban létező, közvetlen budapesti vonatok közlekedését nem teszi lehetővé.

Aszódi, hatvani csatlakozással 30 perces gyakorisággal, felváltva az egri Agria, illetve a gyöngyösi Mátra IR-vonatokkal ugyancsak további regionális, távolsági, másrészt a fővárosi viszonylatban biztosított az átszállás.

Az ország-, illetve vármegyebérlet, valamint a Vármegye24 és Magyarország24 jegyek az utasok számára kedvező áron, rugalmas feltételekkel, több közösségi közlekedési módot egyaránt kínálva biztosítanak optimális utazási feltételeket (egyes termékek akár a teljes hazai hálózatot, de akár fővárosi BKK utazást is lehetővé tesznek).

A 2025/2026. évi menetrendi évben a MÁV Személyszállítási Zrt. a Szakminisztérium irányelve alapján jelentős kínálatbővítést tervez a 81 sz. Hatvan—Somoskőújfalu vasútvonalon: munkanapokon óránként közlekednek a vonatok, de hétvégén is 7 vonattal több eljutási lehetőség áll rendelkezésre. Várhatóan 2028-tól – az új vasúti megállóhelyek megépülésével pedig akár félórás csúcsidei (S-Bahn-rendszerű) követés is elindulhat a 81-es vasútvonal északi szakaszán.

A vasúti árufuvarozás részaránya Nógrád vármegyében alacsony. Hatvan és Salgótarján külső állomások között heti két alkalommal közlekedik a Rail Cargo Hungária csomóponti kiszolgáló vonata, amely az egyeskeszi-fuvarozási hálózat részeként Salgótarján-külső állomásról rönkfával, az Alcufer acélgyártelepi rakodóhelyéről vashulladékkal rakott kocsikat hoz Hatvan-Rendezőig, és évi néhány alkalommal a Mátravidéki Erőmű állomásra turbinaolajat szállítanak. Salgótarján-külső állomáson évente több alkalommal indítanak magánvasutak rönkfával rakott irányvonatokat Romániába. Pásztó állomáson a zsunypusztai andezitbánya rakodik vasútépítési követ, amelyet első alkalommal Rákosrendező állomás felújításakor építettek be. A 81-es vasútvonal a vasúti áruforgalom kerülő útirányaként figyelembe vehető, erre

legközelebb a Zólyom–Fülek vonalszakasz lezárása esetén kerülhet sor. A közelmúltban több alkalommal közlekedett tehervonat a 78-as számú vonalon Nógrádkövesd állomásról Aszód irányába, amely követ szállított. Az elmúlt időszakban felmérések kezdődtek annak vonatkozásában, hogy jelenleg milyen feltételek adottak az erdészeti alapanyagok rakodására, illetve szállítására Nógrádkövesd és Acsa-Erdőkürt állomásokon. Galgamácsa állomás közelében elkészültek a galgagyörki kőbánya vasúti rakodójának a tervei, a megvalósításról nincs újabb információnk. Külön nemzetközi egyezmény alapján, a vasúti pályát érintő helyreállítást követően, időszakosan Ipolytarnóc és Nógrádszakál között korridor tehervonatok közlekednek, amelyek a szlovák Nagykürtös mellől fát és gabonát szállítanak Ipolytarnócon át Losoncra.

4. AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS

Nógrád vármegye a kedvező közlekedéshálózati adottságok folytán jó minőségű távolsági autóbuzszközlekedéssel rendelkezik. A vármegyeszékhely Salgótarján, a második legnagyobb városa Balassagyarmat, valamint a vármegye további városai, mint Pásztó, Bátonyterenye, Szécsény és Rétság Budapest irányából jó minőségű, közvetlen és sűrű autóbuzszos kapcsolattal rendelkeznek. Az utóbbi években gyorsforgalmi úttá fejlesztett 21-es főúton és az M3-as autópályán keresztül Budapest és Salgótarján között napközben legalább óránként, a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban pedig 20-30 percenként közlekednek a 21. század elvárásainak megfelelő, emelt komfortfokozatú járművekkel ellátott országos (távolsági) autóbuzszjáratok. A járatok a főváros és a vármegyeszékhely közötti távolságot 1 óra 45 perc alatt teszik meg, melynek köszönhetően nemcsak Pásztó és Bátonyterenye térségéből, hanem Salgótarjánból is sokan napi gyakorisággal ingáznak Budapestre munkába vagy iskolába járás céljából. Bátonyterenye déli városrészét, Bányavárost a Budapest és Ózd között szintén az M3-as autópályán és a 21-es főúton kétóránként, csúcsidőszakban pedig óránként közlekedő gyorsjáratok látják el hasonlóan kedvező menetidővel. Nógrád vármegye nyugati felét a Budapest és Balassagyarmat között a M2-es autópályán Vác elkerülésével óránként, csúcsidőszakban pedig akár félóránként közlekedő gyorsjáratok szolgálják ki, melyek 90 perc alatt teszik meg a két város közötti távolságot. Az autóbuzszjáratok Rétságon a környékbeli regionális autóbuzszjáratokkal komplex csatlakozási rendszert alkotnak, melynek köszönhetően a vármegye nyugati felén található kisebb településekre Budapestről egy rövid átszállással lehetséges az utazás. A Budapest és Balassagyarmat közötti gyorsjáratok a 22-es főúton át két óránként tovább közlekednek Salgótarjánba, ezáltal nemcsak Szécsény városának biztosítanak gyors fővárosi kapcsolatot, de a vármegye nagyobb városai között is gyors és kényelmes utazási lehetőséget kínálnak, illetve a Szécsény környékén fekvő kisebb településekről is egy rövid átszállással érhető el Budapest. Salgótarján és Heves vármegye székhelye, Eger között több útvonalon keresztül is közlekednek autóbuzszjáratok.

A 21-es főút mentén közlekedő távolsági autóbuzszjáratok utasforgalma az utóbbi időszakban - különösen a 2023-ban megkezdett tarifareform hatására bővülő utazási kedv

eredményeképpen – oly mértékben növekedett, hogy az elkövetkező időszakban, a legnagyobb utasforgalmat bonyolító csúcsidőszakokban a kapacitások bővítésére lesz szükség.

Nógrád vármegye regionális autóbussz közlekedése elősorban a nagyobb városok vonzáskörzetében és a főbb közlekedési útvonalak mentén biztosít sűrű kiszolgálást, de az autóbusszjáratok a vármegye valamennyi települését ellátják. A személyszállítási törvényben foglalt alapellátás a vármegye minden településén teljesül, legnagyobb utasforgalmú autóbusszvonal a Salgótarján–Bátonyterenye vonalcsoport, melyen napközben legalább félóránként közlekednek az autóbusszjáratok. Salgótarjánból Bátonyterenyrén át Pásztóra 1-2 óránként, csúcsidőszakban félóránként indulnak a járatok. Salgótarján és Balassagyarmat között Szécsény érintésével legalább óránként biztosított az eljutás, ahogyan Balassagyarmat és Rétság között is legalább óránként indul autóbusszjárat. A vármegye 3 legnagyobb ipari parkja, a salgótarjáni, a rétsági és a szügi is számos környékbeli településről érhető el menetrend szerinti autóbusszjáratokkal. A vármegye délnyugati peremén fekvő településekről elsősorban a szomszédos Vácra, a legdélebbi településekről pedig a pest vármegyei Aszódra, Gödöllőre és Budapestre is közlekednek közvetlen autóbusszjáratok, utóbbiak számos esetben Aszódon kedvező vasúti csatlakozást is biztosítanak.

A legutóbbi menetrendi és vonalhálózati fejlesztés Nógrád vármegyében 2022 júniusában történt, amikortól új ütemes jellegű menetrendet vezettünk be a Salgótarján–Bátonyterenye–Pásztó vonalcsoporton, ennek eredményeként:

- ▶ Salgótarján–Pásztó–Gyöngyös között két óránként közlekednek autóbusszjáratok kedvező utazási lehetőséget teremtve a szomszédos vármegyék nagyobb városai között, Gyöngyösön pedig kedvező csatlakozásokat biztosítanak Eger és Heves irányába.
- ▶ Jelentősen bővültek a Pásztó és Gyöngyös közötti utazási lehetőségek.
- ▶ Salgótarján és Bátonyterenye között munkanapokon napközben 30 percenként, csúcsidőszakokban akár 10-15 percenként, hétvégén pedig legalább óránként indulnak a járatok.

Jelentősen bővült a Nemti, Dorogháza, Mátramindszent és Szuha településekről Bátonyterenyre és Salgótarjánba biztosított hétfégi utazási lehetőségek száma.

2025 márciusától Salgótarján–Fülek–Losonc viszonylatban naponta 4 pár szlovák üzemeltetésű autóbussz közlekedik, májustól pedig már Budapest–Salgótarján–Losonc viszonylatban is közlekedik határkeresztező közlekedést biztosító járat. Cered–Rimaszombat viszonylatban az előbbi buszjárat közlekedésétől szintén új autóbusszos eljutás áll már rendelkezésre.

2025.06.21-től a klasszikus 3 műszakos időpontokhoz, a 12 órás műszakhoz és az irodista munkarendhez igazodva az érintett Karancs-völgyi járatok (jellemzően Ipolytarnócról) meghosszabbításra kerültek Salgótarján, Ipari parkig, minden naptípusban, munkanapokon. Ezzel az intézkedéssel az ipari park és az útvonalon lévő cégek, gyáregységek kiszolgálása is javult.

Ugyancsak az előző időponttól került bevezetésre munkanapokon a délelőtti szakrendelések időpontjához, illetve 6 órás és 18 órás munkavégzéshez igazodva a dél felől érkező helyközi

járatok Salgótarján, autóbusz-állomás – Rendelőintézet – Kórház – Autóbusz-állomás útvonalat járók végig. Ezzel közvetlen kapcsolatot teremtenek a Salgótarjántól délre fekvő települések és a rendelőintézet, kórház között.

Balassagyarmat, autóbusz-állomáson 2024.12.10-én 1 db jegykiadó automata telepítése történt.

Várhatóan 2025. októberében 3 db új, Kravtex Credo Econell 12 NEXT típusú alacsony belépésű, utastéri légkondicionáló berendezéssel és korszerű utastájékoztatással ellátott, EURO VI környezetvédelmi besorolású autóbusz kerül forgalomba állításra.

5. JÖVŐBELI SZOLGÁLTATÁSI KERETEK ÉS FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK

A jelentős mértékben főváros-orientált utazási igények, illetve a Nyugat-Kelet irányú átlós kapcsolatok autóbuszos járatvonalakkal biztosított sűrű lefedettsége nyomán a vasúti viszonylatok bővítése egyelőre nem preferált, egyelőre a 81-es számú vasútvonal regionális szerepének erősítése a célunk. Sőt, a folyamatosan növekvő utasforgalom kedvezőbb kiszolgálása érdekében a Budapest és Salgótarján közötti autóbuszos kínálatbővítés lehetőségeit Társaságunk jelenleg is vizsgálja.

A 81 sz. vasútvonalon ezért 2025/2026. menetrendi évtől munkanapokon 7 többletvonat közlekedését tervezi a MÁV-Csoport, a Szakminisztérium előzetes támogatását már elnyert menetrendtervezet által megszakítás nélküli 60 perces eljutás lesz biztosított a Hatvan—Somoskőújfalu viszonylatban. Hétvégén a turisztikai–szabadidős kínálatot is erősítve ugyancsak növekszik a kínálat: szombat-vasárnapon és ünnepnapokon a Szakminisztérium jóváhagyása esetén 7-7 vonattal több közlekedik naponta.

A bővítés egy komplex szolgáltatás-, illetve közlekedésfejlesztési csomag része, amely elsősorban Salgótarján, de a tágabb kiterjesztéssel az egész vasútvonal mentén Pásztó és Bányaterenye járásokban is javítja a munkavállalók, diákok és egyéb célból utazók lehetőségeit. Ahhoz autóbuszos kínálat- és csatlakozásjavítási modulok, vasúti megállóhely létesítési tervek is járulnak (ezek közül kiemelkedik az engedélyezés alatt álló Tarjánpatak mh. Salgótarjánban a megyei kórháznál), de több infrastrukturális fejlesztés, felújítás (pl. Salgótarján vasúti megállóhely) elképzelések is járulnak. A határkeresztező közlekedés egyelőre autóbuszal biztosított, középtávon a Somoskőújfalu—Losonc összeköttetés megteremtése is a célkitűzések között szerepel.

Az átfogó szolgáltatásfejlesztésekhez természetesen pályafelújítás, további menetrendi sűrítések és a jelenlegi koros járműpark cseréje is feltétlenül szükséges korszerű, alacsonypadlós, klímás, dízel vagy hibrid üzemű motorvonatokra; ezen a területen jelenleg még Társaságunknak korlátozott a mozgástere.