Nincs politikai céldátum: a személyforgalom indulása kizárólag a sikeres ETCS üzembehelyezés és a független TÜV-vizsgálat függvénye

2026. március 30. hétfő, 19.16 / Utolsó módosítás: 2026. március 30. hétfő, 19.25
Hol tart a Budapest-Belgrád vasútvonal fejlesztése?

A BuBe projekt magyarországi szakaszán minden készen áll: elkészült a vasúti pálya, beleértve a biztosító berendezést és a sorompóval védett útátjárókat, kiépült az új állomási infrastruktúra, a por- és zajvédő falak rendszere, indulásra kész a vonalra dedikált flotta és immár tesztelés alatt van a 160 km/órás személyforgalomhoz elengedhetetlenül szükséges vonatbefolyásolási rendszer (ETCS) is.

Már csak két dolog van hátra: a vonatbefolyásolási rendszer – immár éles körülmények között is zajló –tesztelésének eredményes lezárása, valamint a német TÜV-tanúsítás megszerzése.

Az utóbbi nem kötelező feltétele a személyforgalom megindításának, a szigorú, német műszaki biztonsági tanúsítvány megszerzését Lázár János építési és közlekedési miniszter az újvidéki vasúti tragédiát követően tette a személyforgalom feltételévé.

Mind az ETCS-teszt, mind – a készre jelentett projektelemekre folyamatosan kiterjesztett –, önként vállalt TÜV-vizsgálat folyamatban van és ütemesen halad előre. A személyforgalom indulását ezek eredményes lezárása határozza majd meg, amelyek időigénye várhatóan még több hét.

A sajtóban korábban megjelentekkel ellentétben a Budapest-Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszán a 160 km/órás személyforgalom felvételének így nincs politikai céldátuma: az indulás időpontját kizárólag a közlekedésbiztonságért felelős szakemberek határozzák meg.

Befejezéséhez közelít az elmúlt évtizedek legjelentősebb hazai vasúti fejlesztése, a Budapest-Belgrád (BuBe) vasútvonal hazai szakaszát jelentő 150-es számú vasútvonal teljes újjáépítése.

A történelmi léptékű kötöttpályás fejlesztés három területen is előrelépést jelent a magyar vasút számára: a nemzetközi, a hazai és a Budapest elővárosi közlekedésben.

A nemzetközi logisztika szempontjából érdemi versenyelőnyt jelent hazánknak, hogy az Európa déli kikötőibe – elsősorban Ázsia felől érkező, Nyugat-Európa felé tartó – áruk egyik legfontosabb vasúti szállítási útvonalát immár a Budapest-Belgrád vasútvonal kínálja az árufuvarozók számára.

A 150-es vonal fejlesztése jobb vasúti kapcsolatot teremt a belföldi vasúti közlekedésben, a főváros és Kelebia országhatár közötti településeken élők számára is. Végül, de nem utolsó sorban a BuBe magyarországi szakasza teljesen megújítja a fővárosi agglomeráció déli gyűrűjének közlekedését: vonzó alternatívát kínál majd a Budapest déli-délkeleti vonzáskörzetében élő, de a fővárosban dolgozó vagy ott tanuló ingázók számára.

Mint emlékezetes, február 27-én a teherforgalom már elindult a vonalon, és a szakemberek előzetes várakozásainak megfelelően, ütemesen bővül: a felújított 150-es vasútvonal gyakorlatilag naponta vonz át újabb tehervonatokat az alternatív útirányokról, elsősorban a Budapest—Röszke vonalról. Mindössze egyetlen hónap után a Kelebián ki- vagy beléptetett tehervonatok száma meghaladja a Röszkén át közlekedő áruszállító szerelvényekét, és eléri a 150-et. Ez egyúttal pályakapacitásokat szabadít fel a Szeged-Szabadka viszonylaton, ami teret nyit az ott újraindított személyforgalom sűrítése előtt.

A 150-es vonalon a 160 km/órás személyforgalom indítása előtt két nagyobb, közlekedésbiztonsági mérföldkő van hátra.

Az egyik a sokat emlegetett vonatbefolyásolási rendszer, az ETCS hibamentes üzemelése. Az ehhez szükséges szoftver első tesztelési köre lezárult, a feltárt hibákról a kínai vállalkozó ún. hibajegyeket kapott. Ezek kijavítása jelenleg is folyamatban van, a frissített szoftver átadását április 7-re vállalta a vállalkozó. Ennek a laborba történő

betöltését követően kezdődhet meg a szoftver számítógépes tesztelése, majd – a korábbi szoftverhibák kijavításának ilyen módon történő visszaigazolását követően – elérkezik a folyamat következő és egyúttal leglátványosabb stációja, az ún. sötétüzem.

Ez tulajdonképpen a vonatbefolyásoló rendszernek az immár valós pályán történő, fizikai próbaüzemét jelenti, amely során a tesztjárművek több alkalommal, 160 km/órás sebességgel teszik meg a pálya teljes magyarországi szakaszát. (A hatósági elvárás alapján mintegy 20 ezer kilométernyi, megszakítás nélküli utat tesznek meg hibamentesen.)

A korábbi, hasonló ETCS üzembe helyezés során a sötétüzem, illetve az ott feltárt, esetleges hibák végleges kijavításának teljes időigénye – hibajavítástól az újabb tesztelésen át a finomhangolásig – legalább negyedévet vett igénybe.

Ezt az időszükségletet a BuBe esetében – kizárólag többleterőforrások igénybe vételével – igyekszünk érdemben lerövidíteni, ennek azonban van egy világos és kemény korlátja: a közlekedésbiztonsági elvárások terén érvényesülő zéró tolerancia. A gyorsítás érdekében sem engedünk a közlekedésbiztonságból.

Annak érdekében pedig, hogy a közlekedésbiztonság kívánatos szintje ne szubjektív módon, különösen ne politikai megfontolások alapján kerüljön meghatározásra, a Budapest-Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszán a 160 km/órás személyforgalom elindulásának van egy Magyarországon önként vállalt előfeltétele is: a független mérnökök által elvégzett TÜV-vizsgálat.

A német műszaki biztonsági szabványok meglétét igazolni hivatott, világszerte elfogadott TÜV-tanúsítvány megszerzése ütemesen halad előre, a BuBe, az ehhez szükséges vizsgálat a BuBe immár készre jelentett projektelemeire folyamatosan kerül kiterjesztésre, így várhatóan már rövidebb időt vesz majd igénybe.

Forrás:https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/nincs-politikai-celdatum-szemelyforgalom-indulasa-kizarolag-sikeres-etcs-uzembehelyezes