Május 30-tól ismét járnak a vonatok Veszprém és Ajka között

2026. május 20. szerda, 10.00 / Utolsó módosítás: 2026. május 20. szerda, 10.02
20-as vasútvonal

Budapest, Veszprém, 2026. május 20. – **Az idei nyáron újra lehet vonattal közlekedni a 20-as számú vasútvonalnak azon a szakaszán is, ahol a pálya kijavítása miatt mostanáig pótlóbuszok szállították az utasokat. Ez egyúttal azt jelenti, hogy ismét teljes értékű vasúti kapcsolat szolgálja az utazóközönséget – Veszprémen keresztül – Zalaegerszeg, Szombathely és a főváros között.**

Mindez annak köszönhető, hogy május 30-tól, azaz szombattól újraindul a vasúti személyszállítás Veszprém és Ajka között, sőt a tehervonatok számára már egy nappal korábban lehetővé válik a teljes vonalon a közlekedés, hogy az újjáépített pálya éles tesztelése ebből a szempontból is megtörténjen a személyforgalom újraindítása előtt. A 20-as számú vasútvonal érintett szakaszát tavaly nyár óta a GYSEV üzemelteti, a személyszállítási tevékenységet a MÁV-csoport végzi.

A 20-as számú vonal teljes újranyitásával – a pálya süllyedését okozó vízelvezetési problémák elhárítását, valamint a karbantartás idejére bevezetett pótlóbuszos időszakot követően – az utasok ismét közvetlenül, átszállás nélkül utazhatnak a Bakonyt kelet-nyugat irányban átszelő vasútvonalon, amely a nemzetközi teherforgalomban is jelentős szerepet játszik.

A szakasz újranyitása nemcsak a rendszeres ingázók és a teherfuvarozók szempontjából jelent előrelépést: a térség turizmusához is hozzájárul. Így különösen fontos, hogy az idei nyáron már újra teljes értékűen tudja szolgálni az utasforgalmat.

A pályasebesség emelése fokozatosan történik majd, a főszezonban már sebességkorlátozás nélkül közlekedhetnek itt a vonatok.

Kisebb utómunkálatokra még a vonatközlekedés újraindítását követően is számítani kell a pálya mellett, ezek azonban a forgalmat már nem akadályozzák.

A Szentgál és Városlőd-Kislőd közötti pályaszakasz helyreállítása kiemelt figyelmet kapott, hiszen a térség közlekedésének egyik legfontosabb közlekedési útvonaláról van szó. Rendbehozott alépítmény eredményeként **újra közvetlen vasúti kapcsolat tér vissza május 30-án Budapest, Székesfehérvár, Veszprém, Ajka, valamint Szombathely és Zalaegerszeg között**. A főváros és Nyugat-Magyarország között így ismét több útvonalon is biztosított lesz a kényelmes, gyors és átszállásmentes eljutás.



[1]

A vasútvonalat üzemeltető GYSEV döntése értelmében a forgalom újraindításakor elsőként a tehervonatok indulnak meg, ezáltal az első napon, 29-én tesztelik a felújított szakasz berendezéseinek biztonságos és hibamentes működését. Az átmeneti, fokozatosan emelt sebességkorlátozások mellett is az **eredeti menetrend szerint** fognak közlekedni a vonatok, melyekkel **óránként lehet utazni Veszprém és Ajka között**, a köztes településeket a korábbiaknak megfelelően VOLÁN-járatokkal szolgálják ki. A **Bakony és Göcsej InterCityk** gyorsvonati kocsikkal és egy InterCity kocsival közlekednek, az utóbbiak légkondicionáltak és kerékpárszállításra is alkalmasak. A megbízhatóbb és pontosabb közlekedés érdekében a vonatok egy részét már korszerű Vectron mozdonyok vontatják.

A forgalom újraindítása egy rendkívül összetett és műszakilag kihívásokkal teli helyreállítási folyamat lezárását jelenti. A 2024 végi intenzív esőzések okozta pályaállapot-romlás okán végzett geotechnikai vizsgálatok feltárták, hogy a talaj- és rétegvíz jelenléte a vártnál gyorsabb és kockázatosabb rongálódáshoz vezetett. A szakemberek ezért komolyabb és hosszú távú beavatkozást és a személyforgalom ideiglenes leállítását rendelték el.



[2]

A kivitelezés megkezdését bonyolult és hosszas közbeszerzési eljárás előzte meg, emiatt a munkaterületet csak idén február elején lehetett átadni – a GYSEV Zrt. és a MÁV Pályaműködtetési Zrt. megbízásából – a kivitelező Swietelsky Vasúttechnika Kft.-nek, amely ezt követően azonnal megkezdte az intenzív helyreállítási munkálatokat.

Jelentős bontási és helyreállítási munkálatok

A bontás során igazolták a pályaszakasz lezárását indokló geotechnikai problémákat, az altalajban több emelet, 8-9 méter mélységben megtalálták azt az ún. csúszólapot is, amely egy olyan talajfelület, amely mentén a nedvesség hatására fellazult földrétegek el tudnak mozdulni egymáson. Többek között ez is hozzájárult a töltés lassú elmozdulásához, és a korábbi években tapasztalt pályamozgások hátterében is ez állhatott. A precíz feltárás és kezelés érdekében a megrendelő MÁV és GYSEV, valamint a tervező között folyamatos volt az egyeztetés, sőt újabb bontási munkákat is végeztek, így a kivitelezés során feltárt, problémát okozó talajrétegeket teljesen eltávolították.



[3]

A talaj- és rétegvíz okozta károsodások miatt a töltést helyenként „három emeletnyi” mélységben kellett újjáépíteni: a legkritikusabb, mintegy 150 méteres szakaszon közel 9 méter mélyen zajlottak a beavatkozások, amelyek során korszerű víztelenítő és stabilizáló rendszereket építettek ki a szakemberek annak érdekében, hogy biztonságos és stabil legyen a pálya.

Három helyszínen aknákat építettek 10-11 méter mélységig, és mintegy 150 kavicscölöpöt is készítettek, ezeket pedig irányított fúrásokkal kötötték össze. Az aknákban összegyűlő vizet átemelő szivattyúk vezetik el, ezáltal a töltés alatti réteg is megfelelően víztelenítheto. Emellett több mint 13 ezer köbméter földet emeltek ki, vasúti kábeleket váltottak ki és helyeztek új nyomvonalra, valamint elkészült a töltés teljes szerkezeti újjáépítése is.

A mostani beavatkozást megelőzően, azt kiegészítve, 2024-ben szintén közbeszerzés keretében, a pálya mellett jobb oldalon 265 méter hosszan és átlagosan 8 méter mélységben épült ki az a mélyszivárgó rendszer, amely a domb felől érkező rétegvizeket hatékonyan fogja fel és vezeti el, megakadályozva az ez irányból érkező víz töltésbe kerülését.



[4]

A kivitelezés jelenlegi szakaszában a töltésépítési munkák már befejeződtek. Az átépített szakaszon felállították az új felsővezetéki oszlopokat, továbbá a vasúti pálya építése is nagyrészt megvalósult. A felsővezeték visszaépítését és a pálya beszabályozását követően a pályaszakasz ismét átjárhatóvá válik. Az üzemeltető GYSEV tájékoztatása szerint a forgalomba helyezésig befejeződik még a pálya állapotának folyamatos megfigyelését biztosító monitoring rendszer kiépítése, valamint telepítik az átemelő szivattyútelepet, amely a mélyben összegyűjtött vizek kiemelését és elvezetését szolgálja**.** Ezt követően a vasúti forgalom fenntartása mellett végezhető utómunkálatok várhatók, így különösen ároképítési, tereprendezési és rézsűvédelmi munkák. A pályasebesség emelése ütemezetten történik majd az érintett szakaszon: várhatóan június 15-ig 40, július 3-ig 60, ezt követően pedig ezen a szakaszon a hatóságilag engedélyezett 80 km/óra lesz a pályasebesség.

A MÁV-csoport és a GYSEV köszönetét fejezi ki az utasoknak a türelemért és megértésért, amelyet a lezárások, átszállások és pótlóbuszos közlekedés ideje alatt tanúsítottak. Célunk, hogy a szolgáltatás minőségének folyamatos javításával és a kényelmes, biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtésével visszanyerjük utasaink bizalmát, és minél többen választják ismét a vasutat a 20-as vonalon.

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, GYSEV Zrt. Sajtószolgálat

Forrás:https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/majus-30-tol-ismet-jarnak-vonatok-veszprem-es-ajka-kozott

Hivatkozások
[1] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/dji_0011.jpg?itok=LO9wIma_ [2] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/dsc07180.jpg?itok=nJGZdTeY [3] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/dsc07201.jpg?itok=zsUBwyKI [4] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/dsc07214.jpg?itok=9Y92RzAk