

Szándéknyilatkozat a félbehagyott Szob–Nagybörzsöny közötti kisvasút teljes, turisztikai célú helyreállítása c., a Kormány által 2008. június 25-én kiemeltként nevesített projekt (KIEPR-2008-0001/PROR) befejezése érdekében

A Szob-Nagybörzsöny közötti kisvasút teljes, turisztikai célú helyreállítása

Az Európai Unió által társfinanszírozott projekt

The map shows the railway route from Szob in the south to Nagybörzsöny in the north. Key stations include Szob, Zebegény, Kismaros, Nagymaros, Kisoroszi, Dunabogdány, Visegrad, Dömös, Pilismarót, Letkés, Nagyirtás, Nagybörzsöny, Vámosmikola, Kemence, Bernecebarát, and Nagybörzsöny. The map also shows the Danube river and various geographical features like the Nagy-völgy and Fekete-völgy.

Előzmények:

Mottók:

„Turistaszempontról óriási jelentősége volna annak, ha a Börzsönyi hegység szívébe vezető számos iparvasút személyforgalom lebonyolításával foglalkozna. ...csak remélhetjük, hogyha az illetékes körök a belső idegenforgalom nemzetgazdasági fontosságát felismerik, úgy a viszonyok meg fognak változni.”

Börzsöny útikalauz, 1931

„A kormány által 1965 végén jóváhagyott terv szerint... a Szob–Nagybörzsöny közötti kisvasutat alkalmassá teszik a személyszállításra.”

Börzsöny útikalauz, 1966

„A kisvasút felújítására valamelyik ötéves tervben sor kerül, és csak a turizmus céljait fogja szolgálni.”

Börzsöny útikalauz, 1982



A **nagybörzsönyi** kisvasúthálózat 1908-tól épült ki a letermelt faanyag elszállítására, 1912-ben Szob és a Csák-hegyi kőbánya között kőszállítási céllal fektettek le síneket. Az Ipolypásztóhoz kapcsolódó nagybörzsönyi hálózat Trianon után nagyvasúti kapcsolat nélkül maradt, ezért az erdőbirtokos esztergomi érsekség 1922–24 között, a 420 m magas Vízválasztó (Nagyirtás) nyergén át összekötő vonalat épített **Kisirtás** és a Csák-hegyi kőbánya (**Szob**) között. A szintkülönbséget a Tolmács-hegy oldalában **csúcsfordítópár** építésével, Nagyirtás és a Bezina-völgy között merész

hajtúkanyarokkal küzdötték le. Az államosítás után 1957-ben Kisirtásról levezették a síneket Nagybörzsönybe. 1969-ben a **Nagybörzsöny–Nagyirtás** szakaszon az erdőgazdaság szezonális, hétvégi személyforgalmat vezetett be. 1976-ban Nagyirtás és a Csák-hegyi kőbánya között megszűnt a teherszállítás, azóta itt a sínek eltűntek... 1992-ben a nagybörzsönyi és a szobi vonalrész is megszűnt.

1996-ban a térség önkormányzatai közalapítványt hoztak létre a **Szob–Nagybörzsöny kisvasút turisztikai célú helyreállítása** érdekében. A települések összefogtak a kisvasútbarátokkal, a természetjárókkal, a Börzsöny környezetbarát turizmusáért tenni akaró civilekkel (1998 óta a Börzsöny a Duna–Ipoly N. P. része) – először a legépebben megmaradt Nagybörzsöny–Nagyirtás szakasz megmentéséért, turisztikai hasznosításáért.

1997 és 2001 között számos akadályt leküzdve, a **Pest Megyei Területfejlesztési Tanács és több minisztérium támogatását** megszerezve **minden feltétel összeállt a felújítás megkezdéséhez**. 2000-ben a hazánkban utolsóként fennmaradt csúcsfordító (*hegyoldali, hátramenetes serpentin*) Kisirtás–Nagyirtás vonalrész **ipartörténeti műemlékké** nyilvánították. A legszükségesebb helyreállítások, a hidak újjáépítése után a **Nagybörzsöny–Nagyirtás szakasz újraindítására** nagy, közös sikerként **2002. szeptember 7-én** került sor.



A kedvező forgalmi tapasztalatok új lendületet adtak. Szob város önkormányzata a „2002/000-315.01.03 Európa Pályázatelőkészítő Alap” Regionális Operatív Program 1.1. Turisztikai Vonzerők Fejlesztése c. intézkedésére PEA/1421 számon iktatott pályázatot adott be „**A Szob–Nagybörzsöny kisvasút teljes, turisztikai célú helyreállítása**” címmel. A pályázat kikötötte, a pályázott projekt összege min. (!) 500 millió Ft kell legyen. Ezzel feltehetően a valóban térségfejlesztő, nagyobb lélegzetű fejlesztéseket kívánták favorizálni.

2003 decemberében Szob önkormányzata a **pályázat sikeréről kapott értesítést**.

Viszont 2004 márciusában, a **pályázat sikeres elbírálása után utólag (!) 600 millió Ft-ban maximálták a rendelkezésre álló keretösszeget!** Ebből a nyertes, eredeti projekt természetesen nem volt megvalósítható, vagyis a „pályázat elnyerése” értelmezhetetlen fogalomná vált. 2004. április 2-án Szob polgármesterét faxon tájékoztatta az Irányító Hatóság: „*Szob gyakorlatilag kiesett, hacsak nem szabdalják fel a projektet három részre.*”

Így lett a Szob–Nagybörzsöny közötti kisvasút teljes, turisztikai célú helyreállításából I. ütem (Szob–Márianosztra) ill. II. ütem (Márianosztra–Nagyirtás–Nagybörzsöny). A PEA pályázat kidolgozó konzorcium azt javasolta, hogy „a jövőbeli pályázatokon történő sikeres részvétel esélyét nagymértékben növeli, ha a teljes szakasz három rész-szakaszának két szélső szakasza már működik (tehát Szob–Márianosztra ill. Nagyirtás–Nagybörzsöny) és adott pályázat során azok összeköttetését (tehát Márianosztra–Nagyirtás) kell 'mindössze' megoldani.”

Azt is mondták, hogy „a szakértőkkel és szakértő cégekkel folytatott konzultációk azt erősítették meg, hogy a középső szakasz helyreállítása a leginkább költségkímélő módon az alulról építkezés elvével (azaz Szob felől) valósítható meg”. Így kezdődött el a BM önerő alap igénybevétele, 2,5% önrésszel az I. ütem, a Szob–Márianosztra szakasz helyreállítása, amely műszakilag 2007 decemberére készült el (elérte a Duna–Ipoly Nemzeti Park határát), 2008 februárjában a pálya és a gördülőállomány próbaüzeme megtörtént, lezárult. (fotó →)



Mindeközben a részlegesen felújított Nagybörzsöny–Nagyirtás szakaszon nagy nehézségekkel sikerült fenntartani a szezonális forgalmat (kb. 15–20 ezer utas/év), az I. ütem keretében itt 1 km hosszan teljesen új pálya épült.

2008-ban az ÖM Turisztikai Szakállamtitkársága elkészítette a „**Magyarországon működő, turisztikai jelentőséggel rendelkező vasútvonalak, kisvasutak kiegészítő elemzése, finanszírozási modellje**” c. tanulmányt, mely a hazai kisvasutak fejlesztési lehetőségei között a hosszú távú fenntarthatóságot, a működés finanszírozását is vizsgálja. A tanulmány konklúziója: **a kisvasutak turisztikai szolgáltatását a turizmusnak kell megrendelni, a jegyár-bevételen felüli üzemeltetési költségeket finanszírozni.** Az elv azonos a közösségi közlekedés – közszolgáltatás megrendelés gyakorlattal (MÁV, Volán). E tanulmány csak az írásztalfióknak készülhetett, hiszen megállapításainak végrehajtása érdekében érezhető előrelépés nem történt, sőt **2008-ban** még az évek óta társfinanszírozással felemelni kért **FVM működési-támogatási keret is lényegében megszűnt.**

A működtethetőség finanszírozásának ellehetetlenülésével egyidőben viszont **2008. június 25-én a Kormány kiemeltként nevesítette a Szob–Nagybörzsöny közötti kisvasút teljes, turisztikai célú helyreállítása – II. ütem (Márianosztra–Nagyirtás szakasz újjáépítése, Nagyirtás–Nagybörzsöny vonalrész felújítása) projektet (KIEPR-2008-0001/PROR),** amely a közel 600 millió Ft értékű PEA–ROP uniós fejlesztéssel elkészült **I. ütemnek (Szob–Márianosztra)** a folytatása.

A beruházás – kapcsolódva a szobi infrastrukturális fejlesztésekhez (vasút, 12-es út, kerékpárút), a

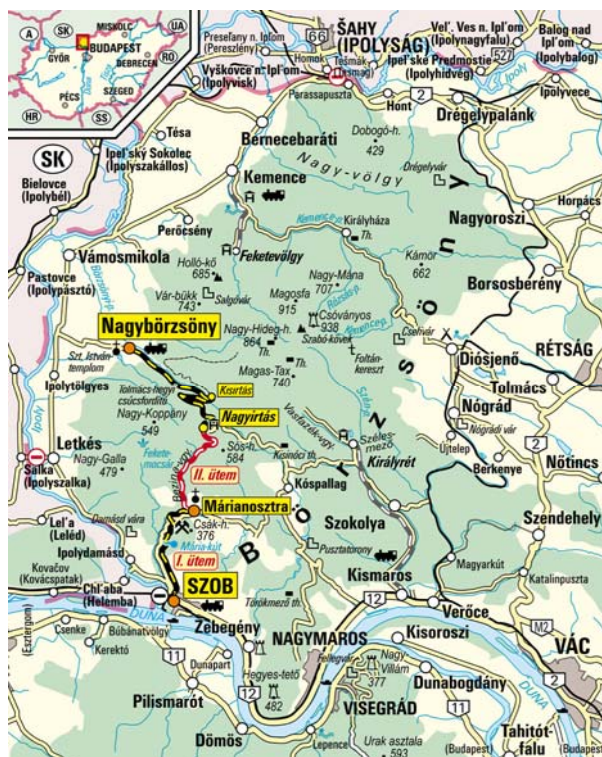


Duna–Ipoly Nemzeti Park börzsönyi tájegységének (öko)turisztikai kínálatbővítéséhez (Országos Ökoturizmus Fejlesztési Stratégia 138.o.: D.-I.N.P.: Kapcsolódó termékek és szolgáltatások fejlesztése: kisvasutak) – az elfogadott **Megvalósíthatósági Tanulmányhoz csatolt számos támogató nyilatkozat és a széles társadalmi támogatás ellenére nem folytatódott,** holott a Szob–Márianosztra között párhuzamosan futó, az önmagában értelmetlen I. ütemre elköltött 600 millió Ft csak a kiemelt projekt befejezésével (II. ütem) hasznosul(na). Az 1,2 milliárd Ft (!) uniós forrást lehívni képes II. ütem beruházása a szobi

önkormányzatot terhelő, teljesíthetetlen önrészfizetési kötelezettségen (260 millió Ft) túl **éppen a Kormány „egyik kezével elvett”, de „másik kezével” az NFÜ által a forráshiányos, projektgazda státuszba keveredett településen követelni kezdett (!) hosszú távú működtethetőségi pénzügyi/fenntarthatósági háttérgaranciák hiánya miatt feneklett meg.**

Az FVM úgy vonult ki az alapvetően turisztikai célú erdei vasutak működésének támogatásából, hogy a helyébe nem lépett be egy új, pl. az ÖM által készített tanulmányból levezethető finanszírozási rendszer.

A kisvasútvonal megépült (*Szob–Márianosztra*), újjáépítendő (*Márianosztra–Nagyirtás*), ill. felújítandó (*Nagyirtás–Nagybörzsöny*) szakaszainak, érintett területeinek tulajdonosa az MNV Zrt., a II. ütem során érintett területeinek a kezelője az Ipoly Erdő Zrt., szolgalmi joggal pedig a Duna–Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság rendelkezik. A Nagyirtás–Kisirtás szakasz országos jelentőségű ipari műemlék. A kisvasút működésének hasznosulása – multiplikátor hatással – a turizmusban történik.



A felelős tulajdonosnak vagyona védelmében, fejlesztésében azonnal be kellett volna avatkoznia – ahogy azt 2009.04.28-án Gulyás József képviselő jelezte az Országgyűlésben:

„Felelős tulajdonosként vagyona védelmében, ... **a beruházás befejezése érdekében meggyőződésem szerint a Kormánynak be kell avatkoznia**, tekintettel arra, hogy a pályázott cél – turisztikai vonzerők fejlesztése – csak a 600 millió Ft értékben már elkészült beruházás folytatásával, befejezésével, azaz a második ütem elkészültével érhető el... hibát követne el a Kormány akkor, ha magára hagyná ezt a projektet... ...**a költségvetés az elmúlt években lényegében magára hagyta a kisvasúthálózat fenntartóit, üzemeltetőit... volna feladata a Kormánynak rendet tenni a kisvasúthálózat működtetése, fenntartása, biztonságos finanszírozása kérdéskörben.**” A MEH Társadalompolitikai Szakállamtitkártól – Kiss Péter megbízásából Kiss Ambrustól – levél érkezett (XI/101/2): „A kisvasút felújítását, turisztikai hasznosítását továbbra támogatásra érdemes javaslatnak tekintjük. A tapasztalt nehézségek leküzdésére látunk reményt. A projekt további sorsára vonatkozó egyeztetések folyamatban vannak. Ezek során támogatjuk a megvalósítás érdekében a hatékony megoldások keresését annak érdekében, hogy a már elkezdett program sikeresen folytatódjon.”

A turisztikai célú erdei vasutak helyzetével foglalkozott a Nemzeti Turisztikai Bizottság és az Országgyűlés Sport és Turisztikai Bizottsága is. Ez utóbbi részére az **FVM tájékoztató anyagot** is készített:

„... **sem az állami, sem az egyéb szervezetek által működtetett erdei vasutak állami támogatások nélkül nem tudnak működni.** Az üzemeltetők személyszállítási jegyár bevétele a működtetéshez nem elegendő. ...nem lehet figyelmen kívül hagyni a vasúti pályák, a kiszolgáló építmények, műtárgyak, a gördülő állományok (mozdonyok, személyszállító kocsik) fenntartásához és karbantartásához szükséges pénzeszközöket sem. ...

Az erdei vasutak korábbi támogatási forrásul szolgáló Erdészeti feladatok című előirányzat olyan mértékben beszűkült, hogy abból ... az erdei vasutak támogatására már nincs az FVM-nek lehetősége. ... Köztudomású, hogy **nemzeti támogatás nélkül az erdei vasutak** – melyek napjainkban leginkább idegenforgalmi (turisztikai célú személyforgalom) feladatot látnak el – **nem tudnak működni.**

A fentiek ellenére 2009 májusában az NFÜ a Szob–Nagybörzsöny projekt törlését javasolta a Kormány számára.

A Nagybörzsöny–Szob Erdei Kisvasútért Közalapítvány rögzítette:

- Előterjesztésük nem elemzi, hogy az FVM működési támogatási keretének megszűnésével párhuzamosan nem lépett életbe az ÖM Turisztikai Szakállamtitkárság által készített, a „Magyarországon működő, turisztikai jelentőséggel rendelkező vasútvonalak, kisvasutak kiegészítő elemzése, finanszírozási modellje” c. tanulmányban rögzített működés-finanszírozási modell. A projekt Megvalósíthatósági Tanulmányának részét képező Üzemeltetési Tervet részben e tanulmány szerzői készítették, gyakorlati bevezetése éppen a projektben volt tervezve.



- Nem említik a II. ütem megkezdésével az I. ütemre teljesen értelmetlenül elköltött 600 millió Ft-os beruházást, ill. a felújítandó Nagybörzsöny–Nagyirtás szakaszra 2002-ben elköltött kb. 150 millió Ft-ot, úgy tesznek, mintha egy előzmény nélküli, önálló, nem egy hosszában 50%-ig elkészült beruházásról lenne szó!
- Nem elemzik az önrész-előteremtés körülményeiben ill. az üzemeltetési források elapadásában történő változtatásokat, az üzemeltetési forrásmegszűnéseket a projekten kéri számon.
- Nem számolnak az országos jelentőségű ipartörténeti műemlék szakasszal rendelkező Nagybörzsöny–Nagyirtás szakasz felújításának elmaradásával, annak (indirekt) megszüntetésével.
E rendkívül elhasználdott pályarész műszaki engedélye 2011-ben lejár.

Az ismert gazdasági körülményekre ill. a nem nyereségtermelő, infrastrukturális beruházásra, valamint a jegyárbevéttel nem fedezett működési költségek külső forrásból (FVM) finanszírozásának megszűnésére tekintettel teljesen életszerűtlen elvárás a projekt 260 millió Ft-os önrészét Szobtól, ill. a másik két, érintett kistelepüléstől (Márianosztrától és Nagybörzsönytől) elvárni. **A projektgazdának – más uniós természetvédelmi/turisztikai beruházásokhoz (pl. Balaton-felvidék, Szentendrei Skanzenvasút) hasonlóan – nem egy elmaradott kistérség kisvárosának, hanem pl. az MNV Zrt.-nek, a Duna–Ipoly Nemzeti Park Igazgatóságának, vagy más országos, állami, szervezetnek kellene lennie, vagy Szobot (a projektgazdát) az önrészt illetően központilag meg kellene támogatni (cserébe az eddigi bonyolításért, a projekt levezényléséért). A kiemelt projekt státusz igazolja: az önmagában nem nyereségtermelő beruházás jelentősége messze túlnő Szob keretein, önrészét nem lehet egy forráshiányos önkormányzattal megfinanszírozni.**

2009. június 12-én a KvVM vezetője, Szabó Imre miniszter bízott bennünket (KÖO-Z/132/2/2009):

„Igaz van abban, hogy az eddig befektetett százmilliók hasznosulása és a projekt gazdaságossága végett, meg kell építeni a hiányzó szakaszt. Csak így válhat fenntartható turisztikai attrakcióvá a Szob-Nagybörzsönyi kisvonal. Támogatom javaslatát, hogy a projekt megvalósítása új keretek között, a térség és a Kormány eredeti szándéka szerint valósuljon meg.

A projekt sikeréhez mielőbb szükséges egyetértésre jutni a projektgazda személye és az önerő rendelkezésre bocsátása tekintetében. Felvetése alapján erre akár a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. is alkalmas lehet. ... A kormányzati álláspontok, a lehetséges partnerek feladatainak tisztázására szívesen állok az ügy rendelkezésére.”

De nem történt elmozdulás, sőt az FVM irányítója 2009. július 21-én (4/571/5/2009) rögzítette: „Az erdei vasutak működtetésének teljes körű támogatását – tekintettel azok meghatározóan turisztikai jellegű működtetésére – az FVM-től már nem lehet elvárni. ... napjainkban elsősorban közjóléti funkciót szolgáló erdei vasutakat minden minisztérium kiemelt fontosságúnak tartja, így azok fenntartására és fejlesztésére az érintett minisztériumoknak közösen kell megoldást találni.” Ez a nyári uborkaszezonban, sem utána nem történt meg, **a projekt törlésre került.**

Állásfoglalás/Előterjesztés a Kormány számára

A Börzsöny természeti vonzerejére alapozva, azt megőrizve, de a fenntarthatóság elveit szem előtt tartva az ökoturizmus feltételeinek biztosításával a hegységben új, rekreációs ill. aktív kínálat, „**ökoturisztikai paradicsom**” alakítható ki, a térség adottságainál fogva a magyarországi öko- és aktív turizmus egyik **nemzetközileg is versenyképes, „zöld kínálattá”** fejleszhető lehetősége.

A térség felzárkóztatásának, turizmusba kapcsolásának **infrastrukturális lehetőségei** – tekintettel a nemzeti park természetvédelmi normáira – **igen korlátozottak**. Ezért **támogatja a Duna–Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság a Szob–Márianosztra–Nagyirtás–Nagybörzsöny egykori kisvasútvonal teljes körű helyreállítását, e környezetbarát, önmagában is vonzerőt jelentő ipartörténeti közlekedési eszköz új, turisztikai funkciójú működtetését.**

A Szob–Nagybörzsöny kisvasút olyan **egyedi turisztikai/közlekedési attrakció**, mely a vonzerőt jelentő, különleges szépségű, változatos és vadregényes tájakat magában foglaló Duna-Ipoly Nemzeti Park börzsönyi tájegységének fő **(öko)turisztikai- közlekedési ütőere lesz**, megvalósulásával, **vállalkozásélénkítő regionális hatással** előmozdítja a Börzsöny **ökoturisztikai desztinációvá** válását.



A projekt célja nem pusztán a kisvasútépítés, hanem jóval több annál: egy turisztikai kínálatbővítés közlekedési alpinfrastruktúrájának megvalósulásával a hegység ökoturisztikai fejlődési pályára állításának eszköze.

„A Szob–Nagybörzsöny kisvasút olyan egyedi turisztikai attrakció, amely regionális vállalkozásélénkítő hatásával előmozdítja a Börzsöny ökoturisztikai terméké válását – közvetlenül és közvetett módon egyszerre – hozzájárul a térség turisztikai kínálatának bővüléséhez. A fővárosi népesség részéről egyre intenzívebben tapasztalható rekreációs igények az utóbbi években együtt jelentkeznek a Dunakanyar jobb partjára koncentráló turizmus megosztásának szükségességével. A kisvasút a hátrányos helyzetű Ipoly-mente településeit úgy kapcsolja be a turizmusba, hogy egyben oldja is a dunakanyari turizmus Szentendre–Visegrád–Esztergom vonalú koncentrálódását. A kisvasút a börzsönyi desztinációra jellemző aktív-, öko-, illetve kulturális turisztikai termékek meghatározó, összekötő vonzereje, közös nevezője lehet, amely összefűzi és piacképes terméké ötvözi a meglévő kínálati elemeket... A projekt ... teljes mértékben illeszkedik a régió turisztikai stratégiájához.”

Az MT Zrt. Bp.-KD RMI támogató nyilatkozata

A beruházás célja, a Börzsöny, a Duna–Ipoly Nemzeti Park környezetbarát turisztikai fejlesztése csak a 600 millió Ft értékben már elkészült beruházás (Szob–Márianosztra, I. ütem) befejezésével, azaz a II. ütem elkészültével érhető el.

„A jelzett viszonylatú kisvasút helyreállítását (forgalomba hozatalát) a nemzeti park látogathatósága, környezetkímélő módon való bemutathatósága miatt természetvédelmi szempontból kívánatosnak tartjuk.”

Füri András, Duna-Ipoly N. P. Ig. (Ü.i.: 3782/2004)



- a projekt, azaz a kisvasút teljes vonalhosszban, az Ipoly Erdő Zrt. kezelésében lévő állami területen vezet, a felújításhoz, újjáépítéshez az MNV Zrt. megadta a hozzájárulást;
- a terület a Duna–Ipoly Nemzeti Park része, azaz a kisvasút a „nemzet parkját” teszi elérhetővé, értékesebbé, felszámolja a műemlékekben gazdag Nagybörzsöny zsákfalu jellegét;
- a kisvasút országos jelentőségű műemléki szakasszal (Kisirtás–Nagyirtás) rendelkezik;
- a turisztikai célú helyreállítással újra ahhoz a vagyonához jut az állam, amelyet az Ipolyvidéki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság (az Ipoly Erdő Zrt. jogelődje) a kisvasútban elavult szállítóeszközt látva 1975–1992 között fokozatosan sorsára, értékpusztulásra hagyott;
- a helyreállítással – mint infrastrukturális fejlesztéssel – nemcsak a konkrét pálya válik értékke, hanem az egész érintett térség nagyságrendekkel értékesebbé válik (ahogy arra az autópálya-fejlesztéseknél hivatkoznak). A fővárosközeli rekreációs/ökoturisztikai modellterület-érdemes hegységben a projekt (befejezése) az egyetlen természetvédelmi, turisztikai, ipartörténeti szempontból egyaránt támogatott infrastrukturális fejlesztés, multiplikátor hatása az egész Börzsöny, a Duna–Ipoly Nemzeti Park vonzerejét, turisztikai bevételtermelő képességét fokozza.



A jórészt turisztikai funkciót betöltő, szezonálisan üzemelő, környezetbarát kisvasutak **működtetésének** és a **fejlesztés** kérdéseinek, az akadálymentesítésnek összehangolt, takarékos és hatékony megoldása, a térségi turisztikai marketingbe történt fokozottabb beemelés, a (kis)vasútbiztonsági előírások életszerű és nem a folyamatos működést nehezítő, a beruházások átadását fékező kialakítása meglátásunk szerint több tárca feladata, ezért az új Kormánytól – a hosszú távú, 2011-re kialakítható rendezés és az országosan **évi 1 millió utas** érdekében – a kialakult helyzet teljes „átvilágítását”, elemzését, és mielőbbi megoldását várjuk. Az „*Előterjesztés az új Országgyűlés, az új Kormány számára a turisztikai célú erdei kisvasutak működtetésének biztosítása érdekében*” c. dolgozatunkat kérésükre megküldjük.

A fentiek alapján a települések alapította *Nagybörzsöny–Szob Erdei Kisvasútért Közalapítvány Nagybörzsöny, Márianosztra és Szob* önkormányzatai ezúton is megerősítik akaratukat a Szob–Nagybörzsöny közötti kisvasút teljes, turisztikai célú helyreállítása érdekében. Az idő sürget: 2011-ben lejár a teljesen elavult Nagybörzsöny–Nagyirtás pálya műszaki engedélye, a már elkészült, a műút mellett futó Szob–Márianosztra szakasz pedig önmagában értelmetlen és csak vegetálás szinten működtethető.

A fentiek alapján felkérjük az új Kormányt, hogy a térség hegyvidéki-turisztikai fejlesztése szempontjából elengedhetetlen, minden érintett minisztérium és szakmai szervezet által – a Megvalósíthatósági Tanulmány mellékleteit képező nyilatkozatok alapján – támogatott, tulajdonviszonyait (MNV Zrt.), egyéb vonatkozásait tekintve teljesen előkészített, de félbehagyott kisvasútberuházást az Unióval újratárgyalt keretekkel, vagy nemzeti fejlesztésként (MÁV bontott anyagokkal, közmunka programmal) fejezze be, a turisztikai célú közösségi közlekedés finanszírozásának biztosításával teremtsen meg a működtetés hosszú távú garanciáit. A „projekt torzó” befejezéséhez az önkormányzatok és civil szervezetek erejükhöz mérten minden segítséget megadnak, s bizalmunkat erősíti az is, hogy a Szob–Nagybörzsöny kisvasút felett Orbán Viktor miniszterelnök úr 1999-ben védnökséget vállalt.

Nagyirtáspusztá, 2010. november 25.

Szőke István
polgármester
Szob

Kiss László
polgármester
Márianosztra

Antal Gyuláné
polgármester
Nagybörzsöny

Bogárdi Zoltán
a kuratóriumi elnöke
Nagybörzsöny–Szob Erdei
Kisvasútért Közalapítvány