

Dr. Nyikos Györgyi h. államtitkár r.
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, gyula.geczy@nfm.gov.hu

Szentendre, 2011. február 9.

Tisztelt Államtitkár Asszony!

...

A Börzsöny, mint hazánk legvadregényesebb, ráadásul főváros közeli hegységének kiemelt ökoturisztikai, fenntarthatóság elvű fejlesztésének alapja az állami vagyonkezelés természetvédelemhez történő átruházása. (Ennek automatikusan meg kellett volna történnie a nemzeti parkká nyilvánítás alkalmával, hiszen a cím a tájhasználat kívánatos prioritásváltozását üzenté...) Véleményünk nem más, mint az Országos Ökoturizmus Fejlesztési Stratégia (*Pannon Egyetem, 2008*) ill. a Kormány, a kormányfő terveinek 19 önkormányzat, több szolgáltató és civil szervezet partnerségével történt támogatása – a nemzeti együttműködés jegyében.

„Az uniós szabályozás szerint a védett erdők kezelése a természetvédelmi intézményrendszer feladata. Magyarországon ezt az erdészeti szakma nem fogadja el – majd elvállik, hogy az uniós elvárás, vagy az erdészeti lobbizás erősebb. Azt azért megjegyezném, hogy a miniszterelnök úr egyértelművé tette: a nem védett erdőkben is vége a profitorientált erdőgazdálkodásnak...”

Dr. Illés Zoltán, természetvédelemért felelős államtitkár (Népszabadság, 2010.09.17.)

A fentiek alapján – melyeket a [mellékelt](#), egy nemzeti parkhoz méltatlan helyzetet tükröző fényképek is alátámasztanak – a következő kormányzóvivői bejelentésre várunk:

„A Kormány az (ENSZ) Erdők Évében úgy döntött, hogy a Duna–Ipoly Nemzeti Park Natura 2000-es, börzsönyi területein a nyereségérdekelt erdőgazdálkodást nonprofittá alakítja, a természetvédelmi, ökoturisztikai elvek prioritásának érvényre juttatása érdekében a vagyonkezelői jogokat 2011. ... hó ... napjától az Ipoly Erdő Zrt. helyett a Duna–Ipoly Nemzeti Park Igazgatóság gyakorolja. A Kormány célja, hogy a Börzsöny – Ipoly völgye Ökoturisztikai Régió, a Börzsöny egy hegyvidéki ökoturisztikai, (egészségturisztikai) rekreációs modellterülete legyen hazánknak.”

Ez az alapfeltétele a térség fejlődésének, a fejlesztések fenntarthatóságának, a turizmus bevételek értékelhető szintű gyarapodásának, adott esetben az ÚSZT nyújtotta lehetőségekkel élés értelmének. Bízunk benne, a szlovákiai hegyvidéki természetvédelmi és turista kultúra hazánkban is, legalább egy hegyvidéki nemzeti parkban megvalósítható, modellezhető.

— ● — ● — ● — ● — ● — ● —

A Szob–Nagybörzsöny közötti kisvasút teljes, turisztikai célú helyreállítása c. uniós projekt még a PEA-ROP keretében, 2004-ben kezdődött. A kisvasút helyreállítása a Szob–Márianosztra szakasz (I. ütem) elkészülte (2007. nov.) után abbamaradt annak ellenére, hogy a Szob–Nagybörzsöny kisvasút teljes, turisztikai célú helyreállítása – II. ütem (Márianosztra–Nagyirtás szakasz újjáépítése, Nagyirtás–Nagybörzsöny szakasz felújítása) c. beruházást társadalmi munkában (!) készült Megvalósíthatósági Tanulmányunk alapján 2008. június 25-én a Gyurcsány kormány (nagy meglepetésünkre) **kiemelt projektté nyilvánította**. A projekt meghiúsulását a Szob önkormányzatán az NFÜ által követelt 260 millió Ft önrész hiánya ill. az erdei kisvasutak jegyárbevételével nem fedezhető működési költségeinek finanszírozására szolgáló (FVM) költségvetési keret megszűnése (2008) okozta. A projektgazda (Szob) megváltoztatására vagy megsegítésére minden lépés eredménytelen volt, elbukott az NFÜ és politikai vezetése merevségén, **ezzel 1,2 milliárd Ft uniós pénz veszett el, ill. így teljesen értelmetlen volt a párhuzamosan közút mellett a Szob–Márianosztra szakasz 600 millió Ft értékű megépítése.**

Eközben az *Ipoly Erdő Zrt.* „*Kisvasutak fejlesztése a Börzsönyben*” címen csaknem 300 millió Ft-os projektbe kezdhették a királyréti ill. a kemencei kisvasúton – elsősorban a két végállomás állomásépülete és nem a pályafelújítás/hosszabbítás terén... [Ráadásul a padlófűtéses, érintőképernyős, XXI. századi állomást nem Királyréten, a közismert börzsönyi kiindulópontban, hanem a másik végállomáson, Kismaroson építették meg, ahol a Bp. Nyugati pu.-ról érkező vonat érkezése és a csatlakozó kisvonal indulása között 6 (azaz hat!) perc áll rendelkezésre, így az utas választhat az utazás ill. az állomás szolgáltatásainak megtekintése között (*lásd 317. menetrendi mező*). A következő kisvonal pedig egy óra múlva indul...]

Ugyancsak ezalatt az idő alatt a Mátrában *Magda Sándor* volt országgyűlési képviselő (*MSZP*) saját ünnepi beszéde szerint kijárta az MNV Zrt. *Benedek Fülöpjénél*, hogy küldjön az *Egererdő Zrt.* számára 500 millió Ft-ot a Gyöngyös–Lajosháza szezonális (nyári hétvégéken naponta 2 vonatpár) kisvasút 3 km-es meghosszabbításához az ún. Szalajkaházhoz (ez egy lelakatolt erdészház, mellette két turistaút található, Galyatető/Mátraszentimre 3-3 km). Ha ebből a pénzből 260 millió Ft Szobra érkezik, ma már készen lenne a Szob–Nagybörzsöny hegyivásút... Ráadásul a Lajosháza–Szalajkaház vonalrész 2009 októberi átadása óta nem működik, mivel az átereszek hiánya miatt már 2009 decemberében, majd a maradékot 2010 május-júniusában elvitte a Szén-patak árvize. A 2010-2011. évi menetrendben pedig már üresen hagyták a Lajosháza–Szalajkaház szakaszt. A helyreállítás elmaradásával csak növekedni fognak a károk, a síneket pedig el fogják lopni.

A kismarosi átgondolatlan, ostoba helyszínű és felesleges, pazarló állomásépítést (*padlófűtés... télen hétköznap nem is jár a kisvonal*) nem számítva ez így összesen 1,2 milliárd Ft uniós pénz eltékozlása, 600 + 500 millió Ft elherdálása, mindösszesen 2,3 milliárd Ft elpocséklása vizsgálat és felelős nélkül?



Az erdei kisvasutak működési finanszírozásának megoldatlansága ill. a közlekedési hatósági díjtételek irreális mértéke miatt egy részletes tanulmánnyal már 2010 nyár elején több tárcához és a Miniszterelnökséghez fordultunk. Válaszuk (I-1/ME/114/2/2010) alapján „...levelét átküldtem az ügyben hatáskörrel rendelkező, válaszadásra jogosult Nemzeti Fejlesztési Minisztériumhoz, azzal a kéressel, hogy az abban foglaltakat tekintsék át, valamint annak eredményéről közvetlenül tájékoztassák Önt.”” – de senki sem tájékoztatott semmiről, csak egyik címzettként a turizmusért felelős h. államtitkár úr, Dr. Horváth Endre foglalkozott a témával. Személyes találkozási lehetőséget adott, ellátogatott a Börzsönybe, s egy még részletesebb tanulmányt kért (és kapott). Az ÚSZT egyik fórumán emlegette a kisvasutak helyzetének megoldatlanságát, a nemzeti parkok területén a tarthatatlan nyereségérdekelt erdőgazdálkodást, Bánki Erik úr a Kósa Lajos úr által felvetett TOP20 kormányzati beruházás között emlegette a Szob–Nagybörzsöny projekt befejezését – majd elhalkult minden.

Az újabb levelekre a VM részéről Dr. Ángyán József államtitkár úr válaszolt (LII/84/1/2010):

„Köszönettel fogadtam levelét és ... előterjesztését, melyek tartalmával egyetértésben tapasztaltam, hogy a kisvasutak finanszírozásának és fejlesztésének témakörét, megoldását a megfelelő turisztikai irányvonalon a Nemzetgazdasági Minisztérium és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium illetékességéhez rendeli.

... az erdei kisvasutak működése szervesen illeszkedik az erdők közjóléti funkciójának feladatkörébe, és az erdészeti kapcsolódási pontokon a működtetés, fejlesztés területén közös érdekünk a problémák rendezése.

...az előterjesztésben ismertetett, a kisvasutak működtetésének egyetlen állami forráshelyről történő finanszírozási javaslatával teljes mértékben egyetértek, és azt lehetőségeim szerint támogatom.”

Az egyes közlekedési tárgyú törvények módosítása során – az általunk szintén megkeresett a Cuha-völgyi (Győr–Veszprém) MÁV vonal előző kormánytól való megmentésében magát exponáló „harcostársunk”, az általunk nagyrabecsült Dr. Navracics Tibor miniszterelnök h. úr közbenjárásával – végre rendeződött az irreális mértékű hatósági díjak ügye, **bevezetésre került a turistavasút fogalma**, de a finanszírozás továbbra is megoldatlan maradt, miközben a közösségi közlekedés támogatására tudomásom szerint kb. 200 milliárd Ft-ot szán a költségvetés. *A pozitív változásokat levélben köszöntük meg a Miniszterelnök úrnak és minden érintett tárcavezetőnek.* Néhány nappal ezelőtt került sor a Kárpát-medencei Kisvasutak Találkozójára. A rendezvényre szóló meghívásra a VM főosztályvezetője, Vajai László úr egy elég hüvös hangú levelet küldött (EHVF/20/1/2011), melyben már nyoma sincs Dr. Ángyán úr biztató gondolatainak, átút rajta a felelősség áthárításának „leszögezése”:

„...szükségesnek tartom leszögezni azt a tényt, hogy az egyes miniszterek, valamint a Miniszterelnökséget vezető államtitkár feladat- és hatásköréről szóló 212/2010. (VII.1.) Korm. rendelet 88.§ (1) bekezdés c) pontja alapján a vasúti közlekedés, a keskeny nyomtávú vasutak, köztük az erdei vasút is, a nemzeti fejlesztési miniszter szakpolitikai feladat- és hatáskörébe tartozik. ... tájékoztatom, hogy az említett rendelet 73.§ t) pontja szerint a nemzetgazdasági miniszter szakpolitikai feladat- és hatáskörébe tartozik a turizmus.

Az erdei vasutak működtetése nem tartozik tárcánk szorosan vett feladatkörébe. Az erdei vasutak közcélú üzemeltetése az erdőgazdálkodás folyamatában betöltött szerepük megszűnését követően már nem az erdőgazdálkodást, hanem jórészt csak a turizmust és az idegenforgalmat szolgálják, elsősorban közjóléti és rekreációs célokkal.”

Ide kívánczik a megjegyzés: **nekünk meg nem volt állampolgári „feladatkörünk” a sorsára hagyott kisvasutak megmentése, mégis megtettük – s a Miniszterelnök úr évértékelő beszédét meghallgatva Orbán Viktor ezt a mentalitást várja az ország polgáraitól!**

A levél visszaigazolja, hogy a nem erdőgazdasági háttérű vonalak (Debrecen – Zsuzsi Erdei Vasút Nonprofit Kft., Nagybörzsöny – Nagybörzsönyi Erdei Kisvasút Nonprofit Kft., Kemence – Kisvasutak Baráti Kör Egyesület, Szob – Börzsöny Kisvasút Nonprofit Kft.) utoljára 2009-re kaptak 2010. februárjában (!) átutalt összesen (!) 14,6 millió Ft működési támogatást. Az erdei kisvasutak feletti felelősség teljes áthárítása nézetünk szerint ellentétes a 2009. évi XXXVII. tv. (Erdőtörvény) több pontjával, mely a kisvasúti pályát erdészeti létesítménynek minősíti:

I. Fejezet

A törvény alapelvei 2. § (2):

A fenntartható erdőgazdálkodás során a legfontosabb közérdekű feladat ... a közjóléti szolgáltatások biztosítása, melyek elvégzését az állam megfelelő eszközökkel biztosítja.

A törvény hatálya 4. § (1):

E törvény hatálya kiterjed: c.) az erdészeti létesítményekre

Az erdészeti létesítmény 15. § (1):

E törvény alkalmazásában erdészeti létesítménynek minősül a legalább részben erdőben található vagy ahhoz csatlakozó

b.) erdőgazdálkodási vagy közjóléti tevékenységgel összefüggésben épített és használt keskeny nyomközű vasúti pálya és annak tartozékai (a továbbiakban együtt: erdei vasút)

Az NGM Turisztikai Főosztály munkatársa, Dr. Nemes Andrea az erdei kisvasutak működtetésével kapcsolatban arról tájékoztatott (1133/2011), hogy *„sajnálatos módon a Turisztikai Főosztály nem rendelkezik forrásokkal, tekintettel arra, hogy 2010 őszén a Turisztikai Céllelőirányzat kezelése átkerült a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumba”.*

Itt tartunk most. Az erdei kisvasutak FVM működési finanszírozása 2008-ban lényegében megszűnt, s egy tárca sem lépett finanszírozással a helyére. A működési támogatást nem váltotta fel a közösségi közlekedési szolgáltatás-megrendeléshez hasonló turisztikai közlekedési szolgáltatás-megrendelésből levezethető finanszírozás, holott arra még vaskos tanulmányt is készített az ÖTM 2009-ben „Magyarországon működő, turisztikai jelentőséggel rendelkező vasútvonalak, kisvasutak kiegészítő elemzése, finanszírozási modellje” címmel. A MÁV-tól ill. az Ipoly Erdő Zrt. hanyag „vagyonkezelésétől”, azaz az enyészettől a civilek által megmentett kisvasutak a kormányváltásra vártak, de az erdőgazdasági háttérű kisvasútüzemek is nyilván nem a végtelenségig akarják erdőgazdálkodásból származó profitjukból finanszírozni a jegyárbevétel nem fedezhető működési költségeket – ráadásul Miniszterelnök úr kijelentésére visszatérve („*a nem védett erdőkben is vége a profitorientált erdőgazdálkodásnak*”) már ez, a nemzeti parkok esetében különösen abnormális (a fenntarthatóság elvével köszönő viszonyban sem lévő) forrás is megszűnik. [Emlékeztetek rá, hogy pl. a Bükki Nemzeti Park területén három kisvasútvonal működik (Szilvásvárad, Felsőtárkány, Lillafüred), a negyedikről (Mahóca) meg „valahogy” eltűntek a sínek...

Kérem/javaslom, fogadják meg *Dr. Ángyán József* idézett véleményét, **a Kormány sürgősen teremtsen meg a kisvasutak működtetésének egyetlen állami forráshelyről történő finanszírozását**, s ezt – mivel most a VM és az NGM is mintha az NFM-re mutogatna – haladéktalanul kezdeményezzék.

...

Tisztelettel:

Berki Zoltán

mint a Börzsöny – Ipoly völgye Ökoturisztikai Régió megalakításának kezdeményezője
a Nagy Börzsöny–Szob Erdei Kisvasútért Közalapítvány kuratóriumi tagja