

Az Ipoly-völgyi vasút újraindításának ill. fejlesztésének lehetőségei

Javaslatok, ajánlások

Az Ipoly-völgyi vasút, a létrehozása idején, régióink fejlődésének szimbóluma, a napi életnek pedig természetes része volt. Az I. világháború után ennek a stratégiai fontosságú vasútvonalnak a megtartásáért vasutasok, polgárok, katonák adták életüket. A II. világháború után a vasút végállomásai országhatáron belülre kerültek, majd az 1960-as években a nemzetközi 2-es út megépítése miatt 6 km pályaszakaszt felszedtek Drégelypalánk és Ipolyság között. Ezen közben a világ átállt a kamionos szállításra, ennek következtében vasútjaink jelentős leépülésnek indultak.

A több, mint 70 éve tartó agonizációs helyzetnek véget kell vetni. Még megmenthető vasútjainkat fejlődési pályára szeretnénk segíteni. Mindezt politikamentesen – hiszen a vasút nem lehet politikai kérdés – és „országsemlegesén” tesszük, hiszen mindkét Ipoly-menti országnak egységesek ma a gazdasági érdekei. Vasúti szakkérdésekben sem szeretnénk állást foglalni, hiszen nem vagyunk vasúti szakemberek.

Vasutunk jövője alapvetően a helyi túrizmus jövője is, ezért az Ipoly Túrarendszer anyagaira alapoztunk a speciálisan vasúti információkon túl. Javaslatainkat a szállítási feladatokon kívül elsősorban az idegenforgalmi hasznosíthatóság szempontjából alakítottuk ki.

Az Ipoly Túrarendszer gerinctúra útvonala Losonctól Ipolyságig azonos a vasúti pályával – sőt tulajdonképpen majdnem Párkányig is – ezért kiválóan illeszkednek egymáshoz. A túrarendszerben vidékünkön rendelkezésre áll turisztikai célpontként: 4 gyógyfürdő, a pálya közvetlen közelében 3 vár, 100 km-en belül 40 vár/!/ , 4 történelmi város, mintegy 30 szlovák és magyar kistelepülés, számtalan történelmi templom, 2 világszintű geológiai emlék, számtalan kastély, a palóc kultúra sok-sok színtere, az irodalom, a festészet nagyjainak lakóhelyei, egy minőségi borvidék, 4 lovarda és a káprázatosan szép Ipoly-völgy, a Börzsöny, a Cserhát, a Csábi hegység és a Korponai Plató megannyi látnivalója. Vasutunk ezt a szinte mesebeli vidéket szeli át úgy, hogy az Ipoly árterületének olyan belső, természetvédelem alatt álló Natura 2000, Ramsari területein is keresztülhalad, ahová egyébként be sem lehet menni.

Mindezen lehetőségek figyelembevételével dolgoztuk ki javaslatainkat és ajánlásainkat vasútjaink jövőjének megtervezéséhez. Lehet, hogy ezek első hallásra naivnak tűnnek, de érdemesek a megfontolásra.

Az alábbiakban kidolgozott rendszer alapelvei a következők:

1. Az Ipoly-völgyi vasút minden eddig felépített használható és működképesé tehető elemét meg kell tartani.
2. A legkevesebb költséggel, munkabefektetéssel létrehozható produktumokban kell gondolkodni.
3. Szétválasztva kell javaslatainkat megtenni, külön a pályára és külön az üzemeltetésre vonatkozóan.
4. Mindkét területen a kisebb pénzügyi finanszírozást igénylő elemekkel kell kezdeni a sorrendet és a magasabb finanszírozásúak felé kell haladni, annak érdekében, hogy javaslataink mielőbb megvalósulhassanak.

5. Alapelv, hogy a vasút és a helyi önkormányzatok, a helyi civil szervezetek szoros együttműködésével számolunk.

6. A vasút műszaki és szervezési elvei mellett ökológiai, történelmi, kulturális és kerékpáros turisztikai összeköttetésekben gondolkodunk, a fejlődés várható irányai miatt.

Javaslatok a vasúti pályára vonatkozóan:

Fővonalak (saját, nem vasúti minősítés szerint):

1. Vác - Drégelypalánk
2. Aszód - Balassagyarmat
3. Balassagyarmat - Ipolyság
4. Balassagyarmat - Losonc

Mellékvonalak:

1. Nagykürtös - Losonc
2. Diósjenő - Romhány

A pályára vonatkozóan alapelv, hogy újra meg kell nyitni az egykori vasúti határáttjáró pontokat Kalondánál, Ipolyságnál és Somoskőújfalunál is, az Európai Unió és a két ország kormányának ma is érvényes irányelvei alapján.

Célszerű a Polónia Expressz újraindítását napirendre tűzni, hiszen a pálya Somoskőújfalunál átjárható, és nagy igény lenne közvetlen lengyelországi személyszállítás beindítására. Kalondánál ma is átjárható a pályaszakasz, sőt a szlovák vasutak eseti jelleggel használják is tranzitszállításra.

Vissza kell építeni a Drégelypalánk-Ipolyság hiányzó 6 km-nyi pályaszakaszt és a 2-es nemzetközi főút keresztezési pontján a vasúti pálya átvezetést meg kell oldani.

Ezzel a lépéssel megnyílnak a lehetőségek a Pozsony-Kassa legrövidebb pályaszakasz újbóli beindítására. Szintén nyitottá válik a lehetőség a Balassagyarmat-Ipolyság, Balassagyarmat-Losonc és a közvetlen járatban Ipolyság-Balassagyarmat-Losonc járatokra. Megnyílik a lehetőség továbbá a szlovák oldali települések lakossága egy részének a közvetlen vasúti eljutására Ipolyságra és Losoncra.

Megnyílik a lehetőség a Budapest-Vác-Ipolyság-Zólyom-Besztercebánya-Alacsony Táttra összeköttetés létrehozására, amely már a nagyjelentőségű nemzetközi turisztikai kategóriába tartozik.

Ehhez a Szlovák Kormány közlekedési minisztériuma újranyitotta az Ipolyság-Zólyom vasútvonalat.

Mindezek feltétele a pénzügyi finanszírozás megszervezése, hiszen 6 km pályaépítést, 1 db vasúti hídépítést és pályafelújítást igényel Diósjenő-Drégelypalánk kb. 20 km-es szakaszon.

A befektetés pénzügyi nagyságrendjét nem kívánjuk megbecsülni, mert ez szakmai feladat, de mivel egy – csak vasúti célú – felüljáró és mintegy 20 km-nyi pályaszakasz felújításáról van szó, ez még a MÁV karbantartási költség kategóriában sem jelentős befektetés, nem még a magyar kormány pénzügyi nagyságrendjében. Fontos kapcsolódó információ, hogy Szlovákiában - Ipolyságnál - a határ metszéspontjáig, Váctól pedig Diósjenőig, rendbetett a pálya. Egyébként ennek fejlesztésnek a költsége is pályázható az Európai Uniótól, ezzel sem a magyar, sem a szlovák költségvetést nem kell terhelni.

Ezen a fővonalon a Diósjenő-Rétság-Romhány mellékvonalat – amelyet már hosszú ideje leállítottak – újbóli megnyitásra javasoljuk. Ennek oka az, hogy Rétságon az elmúlt évek folyamán jelentős ipari gyártási potenciál alakult ki, Romhányban továbbra is folyik csempegyártás, ezért jelentős teherszállítási igénnyel lehet számolni. Mivel Bánk, Alsópetény, Romhány, Kétybodony térség turizmusa jelentős fejlődésnek indult, ezért az ipari és turisztikai igény indokolja a vonal rendbetételét és újbóli megnyitását.

A Balassagyarmat – Losonc vasútvonal beindítását azonnali jelleggel javasoljuk – különös tekintettel a turisztikai célokra. A szlovák vasutak jelenleg is használja a pálya egy szakaszát (Nagykürtös-Losonc mellékvonal) teherszállításra, amiért a MÁV-nak tranzitdíjat fizet. Balassagyarmatról – Ipolytarnócig négy vonatpár jár naponta.

Szükségszerű az ipolytarnóci végállomást „áthelyezni” a történelmi losonci pályaudvarra. Ipolytarnóc és Losonc között rendkívül rövid, mindössze 12 km a táv. A kettő között Raponn megépült egy kiváló gyógyfürdő, Ipolytarnócon a világhírű őslelet található, azon túl a Párizs patak völgye, Szécsény, Balassagyarmat, a vasúthoz kapcsoltan Alsósztrégova a gyógyfürdőjével és a Madách kastéllyal olyan idegenforgalmi régiót képeznek, ami indokolja – és gazdaságossá is teszi – a vonal azonnali megnyitását Losoncig.

Javaslatunknak ez az egyik legfontosabb eleme, hiszen a jelenlegi szégyenletes állapot már több mint 70 éve irritálja az itt élőket, akik pontosan tudják, hogy a politikai döntéshozók egyeztetésén és egyszerű döntésén múlik a helyzet megoldása. Még pénzt sem igényel a probléma rendezése, csak döntést!

Ezzel a döntéssel ezt a perifériára szorult térséget minimális költséggel lehetne beintegrálni a két ország gazdasági, turisztikai vérkeringésébe! Ráadásul európai szintű idegenforgalmi célpontokat lehet kis költséggel vasúton olcsón megközelíthetővé tenni.

A Nagykürtös-Losonc mellékvonallal kapcsolatosan nincs elég információnk, ezért ebben az esetben nem élünk a javaslatétel lehetőségével.

A fent említett vasúti fővonalaink felújítását javasoljuk az alábbi indokok alapján: Balassagyarmat-Aszód vonalat az esetlegesen újrainduló nemzetközi áruszállításra és a Balassagyarmat-Budapest sebesvonal újraindítására, valamint a vonalszakasz folyamatos fejlesztésére javasoljuk.

A Vác-Balassagyarmat –Losonc vonalat egyértelműen turista és múzeumvasút céljára javasoljuk felhasználni. Az Ipolyság –Balassagyarmat-Losonc vonalat elsősorban szlovákiai személy és teherszállításra, a Budapest-Vác-Drégelypalánk-Ipolyság-Zólyom-Besztercebánya vonalat pedig a nemzetközi túrizmus céljaira célszerű fejleszteni.

Javaslatok az üzemeltetésre:

Javasoljuk a Vác-Drégelypalánk-Balassagyarmat-Szécsény-Losonc vonal azonnali - működő vonalkénti – műemléki védelem alá helyezését, ahol „élesben” működő vasúti parkot javasolunk létrehozni. Meggondolandó a világörökségi kategória megcélzása is.

Ezzel együtt megoldandó a vonal működésének átszervezése a működő múzeumi vasúti szisztémára. Javaslatunkat indokolja a pálya és a kapcsolódó műtárgyak, a műszaki berendezések életkora és a még meglévő működőképességük. Indokolja továbbá a pálya melletti műemlékek, történelmi, természeti értékek, geológiai látnivalók egyedülállóan nagy száma, a környezet fantasztikus szépsége, a Börzsöny és az Ipoly völgy gyönyörű világa. Indokolja továbbá, hogy vasútjaink 125, 130 évesek, szlovákiai szárnyvonalunk 70 éves, miközben az Európai Unióban a Vasút Éve van. Az első vasútvonal Magyarországon 175 éves, ráadásul a mi vonalunk ehhez kapcsolódik Vácnál.

Javasoljuk ennek megfelelően az utasokkal találkozó egyenruhás vasúti személyzet 100 évvel ezelőtti egyenruhába öltöztetését.

Javasoljuk az utazóközönség számára nehezebben elérhető helyen levő vasúti megállók áthelyezését a helyi önkormányzatokkal egyeztetett helyekre.

Javasoljuk, hogy a települések az esetlegesen újra induló Magyar Falu program lehetőségeit használják fel településük használaton kívüli vasúti épületeinek újra hasznosítására.

Javasoljuk – kifejezetten turista célú – ideiglenes megállókat kijelölését pl. Drégelypalánknál a Natura 2000 árterületen, patvarci gokart pályánál, Robinson szigeteknél, Párizs patak völgye bejáratánál stb.

Javasoljuk Balassagyarmatra egy helyi – a Civitas Fortissimához kapcsolódó – vasúti múzeum kialakítását.

Javasoljuk a speciálisan vasúti érdeklődésű turisták által csak BZ paradicsomnak becézett balassagyarmati állomás BZ vasúti kocsiparkjának múzeumosítását.

Javasoljuk a MÁV-nak múzeumi szerelvények, járatok indítását budapesti indulóállomással. Javasoljuk a vonal több pontján a vasúti épületekben, bakterházakban, ill. azok kibővítésével helyi kis vasúti múzeumok, speciális turisztikai, információs pontok stb. kialakítását.

Javasoljuk a vonal teljes hosszára a hálókocsi turizmus megszervezését a következő módon:

Egy vagy több hálókocsi igény szerint, +1 raktárcocsi rendszeresítését, amelyhez többnapos idegenforgalmi programok kapcsolhatók. A turisták a hálókocsiban alhatnak, a szállítókokcsikban elhelyezett kerékpárok, e-bike-kok, kenuk, sporteszközök segítségével a megállási pontokban sportolhatnak, a túraútvonalakon túrázhatnak. Az ehhez a rendszerhez kialakított vasúti megállóknak pedig mosdó és zuhanyzó állna rendelkezésükre. Az önkormányzatok helyi gasztronómiai és kulturális programot is biztosíthatnának a látogatóknak. Az erre alkalmas állomásokon helyi gyalogoshidakon vagy hivatalos átkelőknél keresztül a szlovák oldalra is szervezhetőek programok. A helyi programok kifutása után a szerelvényt a következő helyszínre lehet vontatni, így végül néhány nap után többnapos programok valósulhatnak meg.

Javasoljuk a kerékpáros kapcsolódási pontok összehangolását az Ipoly Túrarendszerrel és a borszönyi bringás körökkel, illetőleg az Ipolyon létrehozott vízitúrarendszer összehangolását is a vasúti lehetőségekkel.

Felvettük a kapcsolatot mindezek rendezésére Révész Máriusz kormánybiztos munkatársaival, az Aktív Magyarország rendszerével és projektünkhöz kiemelt státuszú lehetőségeket kérünk tőle.

A múzeumvasút projekt egyeztetését elindítottuk Vitézy Dávid, a Közlekedési Múzeum főigazgatója stábjával, segítséget kérünk tőle ahhoz, hogy projektünk kiemelt közlekedési múzeumi és kormányzati támogatást kapjon, hiszen Magyarországon mindenképpen, de nemzetközileg is egy különleges működő vasúti projektet hozunk létre. Különösen figyelmet érdemel a projekt azért is, mert ha összekapcsoljuk a Balassagyarmaton már meglévő Pannónia Motorkerékpár Múzeum és 1. Kerékpár Múzeum lehetőségeivel, akkor egyedülálló vidéki komplex közlekedési múzeumi rendszert hozhatunk létre.

Javasoljuk, hogy a MÁV hozzon létre vasúti járművekből Balassagyarmatra egy szabadtéri állandó kiállítást, mellyel fokozható a komplex rendszer látványosságainak száma és vonzereje.

Javasoljuk, hogy a MÁV Nosztalgia Kft rendszeresen szervezzen a turista szezonban gőzmozdonyos, korabeli vasútkocsi nosztalgia járatokat, természetesen kapcsolt helyi programokkal kiegészítve.

Ha javaslatainknak csak a töredékét – a legolcsóbban kivitelezhetőket – rakjuk össze, már nagyot léphetünk előre.

Javasoljuk, hogy az érintett önkormányzatok építsék be településük fejlesztési programjába, a megyei fejlesztési program pedig kiemelten kezelje vasútmentő projektünk közös céljait.

Vasúti projektünk – megvalósulás esetén – a térségünk turisztikai alapját fogja képezni az Ipoly Aktív Kerékpáros Túrarendszerrel együtt, ezen túlmenően pedig újra bekapcsolhatja vidékünket országaink gazdasági vérkeringésébe, jelentősége hasonló lenne vasútvonalaink 125 és 130 évvel ezelőtti elindításához.

Az érintett települések kezdjék meg a projekthez kapcsolható idegenforgalomi alapidokumentumok előkészítését. Jelöljék ki a kerékpárutakat, turista irányító táblákat, helyi térképeket helyezzenek ki, hozzanak létre „szelfi” pontokat, központi térben elhelyezett, jól fényképezhető helyiségnév feliratokat stb.

Bizonyára lesznek az anyag nyilvánosságra kerülése után olyan vélemények, hogy amit javasunk az drága. Meggyőződésünk, hogy a térségben az így létrejövő beruházás gazdasági előnyökhöz képest nagyon olcsón valósítható meg projektünk. Ezen kívül uniós pályázatokat is igénybe lehet venni.

A vidékfejlesztés területén kiírt helyi és TOP-os pályázatokat mintha a mi projektünkhöz találták volna ki. Minden kistelepülés a saját területén önállóan pályázhat – a siker reményében – a nagy közös projekt céljai érdekében.

A legdrágább egyébként is az lenne, ha bezárnák vasútjainkat, hiszen azzal jövőnket is elvonnák, de ha a jelenlegi agonizáló állapotban működtetik tovább, az is többszörösen drágább projektünk áránál.

Kérjük javaslataink, ajánlásaink átgondolását és mielőbbi bevezetését.

Balassagyarmat 2021-10-01

Olexa Miklós
Ipoly Honismereti, Kulturális, Sport és Túra Egyesület
Elnök