

Dr. Orbán Viktor
Magyarország miniszterelnöke

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Politikamentes, lokálpatrióta civil szervezet tagjaiként és az alábbi javaslatainkkal egyetértő polgárok támogatásával fordulunk Önhöz.

Mit kérünk, és mit szeretnénk elérni?

Kérjük a 2020. június 6.-tól bevezetendő, „ideiglenes járványügyi menetrend” alapján jelentkező vasúti térségi járatcsökkentések záró határainak meghatározását, a 2020-21. évre tervezett, és már egyeztetett menetrend bevezetését ill. az Ipoly-völgyi vasút jövőjének áttekintését.

Kétségeink vannak, hogy a döntéshozók előtt mennyire ismert az a csalódottság, de egyben a kormánypártokat sújtó cinikus véleménynyilvánítás, sőt ellenszenv, ami egyes, az állampolgárok életviszonyait negatívan érintő, nagyhorderejű döntéseket kíséri.

A napok múlva bevezetendő (sajnálatosan, szinte a trianoni gyásznaphoz, de bizonyára véletlenül időzített) közlekedési intézkedések ebbe a körbe tartoznak, ráadásul, úgy, hogy a polgárok ezeknek sem közlekedésfejlesztési, sem költségmegtakarítási, sem járványügyi-egészségvédelmi hasznát, értelmét nem látják. Nem meglepő, hiszen az intézkedésekről racionális magyarázatot, költségszámítást a szakemberek nem tettek közzé, sőt az érintett településvezetőket sem tájékoztatták előzetesen.

A felháborodás egyik oka éppen a meggyőző érvelés, a tájékoztatás hiánya, a koncepciótlanság.

Jelen levélben nincs hely és mód a hivatalos közlemény számos ellentmondását, logikátlanságát érzékeltetni, de a legsúlyosabb észrevétel, hogy az ideiglenesnek nevezett intézkedések zárónapjára vonatkozó utalást nem tettek közzé. Ebből adódik, úgy vasutas társadalom, mint a (térségi) vasutat még használó polgárok félelme, a járatcsökkentések, a vasútról autóbuszra átkényszerített utasok számának leapadása majd jogalapot képez a vonalak végleges bezárására.

Ezen intézkedések (esetleges) megtörténtének következményei különösen azért érinthetik hátrányosan a kormánypártokat, mert éppen a baloldali ciklus alatt bezárt szárnyvonalakat nyitotta újra 2010 után a Fidesz-KDNP, amelyhez a vidék lakossága akkor szavazataival megelőlegezte támogatását. Ezt a pálfordulatot, mondhatni megtévesztést a magyar néplélek aligha értékeli hosszútávon pozitívan, különösen akkor, ha a még oly nehezen elfogadható és megérthető magyarázatokat is mellőzik.

Tisztában vagyunk a vasútfejlesztési költségek nagyságrendjével, és azzal is, a politika könnyebben hoz döntést, jelen esetben a vasútfejlesztés tekintetében, ha a megtérülés biztosítható. Álláspontunk szerint a térségi vonalak esetében azonban senki nem várhatja el, hogy az utazások tömeges száma fogja kikényszeríteni a fejlesztést.

Valójában itt a sorrend csak fordított lehet, hálózatfejlesztés, a járműállomány modernizálása, szolgáltatások színvonalának emelése.

Ezt várja el a vidék Magyarország, ezt követelik meg a korábban elhangzott politikai ígéretek, még akkor is, ha a járványból adódó különleges körülmények mára számos akadályt, nehézséget képeznek.

Hivatkozhatunk még közismert más szempontokra is, a környezetvédelemre, arra, hogy közlekedésfejlesztési EU-s forrásokból várhatóan a vasút részesülhet kiemeltebben a jövőben, ezáltal kevésbé a közút, így most a vasút hátrányára preferált autóbusz.

Kérésünk, javaslatunk második eleme az Ipoly-völgyi vasút jövőjének átgondolása.

A járatcsökkentések, a vonat-autóbuszforgalom különös „szimbiózisa” Nógrádot a (Vác)-Nagyoroszi-Balassagyarmat ill. Ipolytarnóc-Balassagyarmat vonalszakaszokon érintik.

Ismételten nem térünk ki a módosított menetrendi sajátosságokra, az átszállási kényelmetlenségekre, a túrizmusnak okozott hátrányokra stb. ezek helyett inkább a stratégiai és távlatosabb szempontokra hivatkozunk.

Közismert, Nógrád milyen helyet foglal el a megyék között, számára a közlekedési leépítés helyett éppen a diszkriminatív fejlesztés jelenthet megoldást. Mindkét szakasz folytatása, leágazása az egykori Drégelypalánk-Ipolyság ill. Fülek, Losonc felé vezető vasúti útvonalaknak, ezek újranyitása a rendszerváltozás ígérete, egyben reménye volt és maradt. A kormánykoalíció történelmi tette lenne, hogy a mai kedvezőnek látszó politikai klímában Szlovákiával közösen döntenének az egykori határmenti vasúti összeköttetések újranyitásáról. Ennek megvizsgálására a múlt év őszén kormányhatározat született, de már 2009-ben elkészült a vonal visszaépítésének EU-s finanszírozású megvalósíthatósági tanulmánya is.

Aligha kétséges ennek kölcsönös gazdasági, kulturális haszna, nem beszélve a politikairól. A két szárnyvonal fejlesztésének mellőzése, sőt esetleges bezárása a vasúti határmenti közlekedést szinte örök időkre ellehetetlenítené, hiszen a magyar szakaszok későbbi újranyitása aránytalan költségeket igényelne. Baross Gábor neve örökre bevonult a magyarság emlékezetébe, aligha kerülhetné el az ezzel ellentétes „dicsőséget” aki éppen a leépítésekhez adná a nevét. Különösen Nógrádban, Balassagyarmaton, ahol éppen a vasutasok fegyveres harca vezetett 1919. januárban a cseh betolakodók elleni honmentéshez. Balassagyarmat a saját identitását kötötte a Civitas Fortissima szelleméhez, eszmeiségéhez. Könnyen belátható milyen helyzetbe kerülne az a jobboldali politikus, aki a város emlékünnepein a dicsőséges vasutasokról, a vasút szerepéről beszélne, ahogyan az is, hogyan aknázná ki a baloldalt (ahogyan már most is megteszi) az esetleges szakaszbezárásokat.

Az Ipoly-menti vasútnak tehát élnie kell, sőt fejlesztésre, stratégiára, nemzetközi kapcsolatokra vár. Ezek hiányáról már részben írtak a térség településvezetői a szakminisztériumnak küldött levelükben. A jelenlegi, joggal mondható, hogy áldatlan állapotokat megoldó, történelminek is nevezhető lépések azonban nyilvánosságot, szakmai konzultációt igényelnek, de aligha kétséges, a siker jutalma sem maradna el.

Tisztelt Miniszterelnök Úr, bízunk benne, hogy levelünk és még bizonyára számos más megkeresés alapján a magyar vasút szárnyvonalainak ez idáig mostohán kezelt ügye átgondolásra kerül, ahogyan az Ipoly-menti pályaszakaszok sorsa is.

További munkájához erőt és sikereket kívánunk.

Balassagyarmat/Budapest, 2020. június 5.

Tisztelettel

Nagy László

Postacím: 1126 Budapest Szendrő u 24/a

Balassagyarmatért Baráti Kör (www.balassagyarmat.eu)

továbbá a fenti javaslatokkal egyetértő 31 fő Kör tag és polgár:

Kapják még:

Dr. Palkovics László miniszter, Innovációs és Technológiai Minisztérium

Dr. Mosóczi László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár

Dr. Erb Szilvia ügyvezető, Közlekedéstudományi Intézet

Balla Mihály országgyűlési képviselő

Becsó Zsolt országgyűlési képviselő

Dr. Becsó Károly országgyűlési képviselő

Skuczi Nándor, Nógrád Megyei Önkormányzat Közgyűlésének elnöke