

J E G Y Z Ó K Ö N Y V

Készült: Pest Megye Önkormányzata Közgyűlésének 2021. szeptember 24-i üléséről.

Az ülés helye: Pest Megye Önkormányzata
Budapest V., Városház u. 7. I. emelet Kossuth Lajos terem (Díszterem)

Az ülés időpontja: 2021. szeptember 24., 10.00 óra

Jelen voltak: a mellékelt jelenléti ív szerint (az ülés megkezdésekor 35 fő)

J E L E N L É T E L L E N Ő R Z É S E

A Közgyűlés Elnöke köszöntötte a megjelenteket és megállapította, hogy a Közgyűlés határozatképes, majd az ülést megnyitotta.



N A P I R E N D E L F O G A D Á S A

Szabó István: A napirendhez sürgősségi indítványt csatoltunk. A MÁV a héten jelezte nekünk, hogy egy előadót tud küldeni az általunk kért ügy felvázolásához, ez Az agglomeráció tömegközlekedési helyzete, jövőbeni fejlesztések címet viseli. Ezt napirendre kívánom vetetni.

Az előírt határidőn belül az alábbi sürgősségi indítvány érkezett:

1. **Az agglomeráció tömegközlekedési helyzete, jövőbeni fejlesztések**
Előterjesztő: Szabó István, elnök

A Közgyűlés

— 34 igen – egyhangú - szavazattal a sürgősségi előterjesztés napirendre vételét elfogadta.

N A P I R E N D

1. **Az agglomeráció tömegközlekedési helyzete, jövőbeni fejlesztések**
Előterjesztő: Szabó István, elnök
2. Előterjesztés Pest Megye Önkormányzata 2021. évi költségvetéséről szóló rendeletének módosításáról
Előterjesztő: Szabó István, elnök

3. Előterjesztés Pest megye Előzetes Integrált Területi Programjának (2021-2027) elfogadásáról
Előterjesztő: Szabó István, elnök
4. Előterjesztés a falu- és tanyagondnoki képzés közös szervezésben történő lebonyolításáról
Előterjesztő: Szabó István, elnök
5. Előterjesztés Nemzeti Klímavédelmi Szövetség megalapításáról
Előterjesztő: Szabó István, elnök
6. Előterjesztés a Pest Megyei Önkormányzati Hivatalban igazgatási szünet elrendeléséről
Előterjesztő: dr. Szép Tibor, jegyző
7. Egyebek

A Közgyűlés

— 35 igen – egyhangú - szavazattal a napirendet elfogadta.



1. *Az agglomeráció tömegközlekedési helyzete, jövőbeni fejlesztések*

Szabó István: Felkérem Hegyi Zsolt urat, hogy tartsa meg a beszámolóját.

Hegyi Zsolt: Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Közgyűlés! Köszönöm szépen a meghívásukat! Engedjék meg, hogy mindenekelőtt tolmácsoljam Önöknek dr. Homolya Róbert elnök vezérigazgató úr üdvözlését. Mint azt Önök bizonyára tudják, 175 éves a magyar vasút, és kicsit több mint 150 éves a MÁV, ezért nagyon ritkán fordul elő, hogy olyan helyre hívnak előadni, ami intézmény még nálunk is nagyobb történelmi múltra tekint vissza. Úgyhogy külön tisztelettel fogadtam el ezt a mai meghívást. Ritkán fordul elő, hogy 175 évvel a junior kategóriában versenyzünk. Budapesti elővárosi közlekedés eredmények, tervezett fejlesztések: Pest megye helyzete a közösségi közlekedésben és a budapesti elővárosi közlekedésben kiemelt, Önök ezt bizonyára pontosan tudják. Az egész ország helyközi közlekedésének komoly teljesítménye Pest megyében zajlik le, a budapesti elővárosi közlekedéshez kapcsolódóan. Ugye ezt fontos jelezni, hogy ez nem Budapestre történő utazásokat jelent feltétlenül, hanem nagyon nagyszámú Pest megyén belüli közlekedést is. Hogyha Budapest irányába tekintünk, akkor jelen pillanatban nagyjából azt látjuk, hogy a Budapest belüli tömegközlekedési részarányhoz képest lényegesen kisebb annak az utastömegnek az aránya, akik közösségi közlekedéssel lépik át a városhatárt. Erről pontosan tudjuk, hogy óriási környezeti terhelést, dugókat, kellemetlen közlekedést, kellemetlen közérzetet, egészségtelen környezetet teremt. Azon túl, hogy a közúti kapacitásbővítés nagyon sok helyütt nem lehetséges, vagy egészen egyszerűen nem praktikus, hogyha számokat kell nézni, akkor azt tudom Önöknek mondani, hogy 2019-ben a pandémia előtti utolsó teljes évben Pest megye területén 1 millió 300 ezer helyközi közlekedési bérletet értékesítettünk, Volánbusz, MÁV Start és MÁV Hév Zrt. közösen. Ez az egész országos 7 millióhoz képest nagyjából 20 százalékos arányt tesz ki. De rengetegen utaznak nem bérlettel, hanem eseti jegyváltással, tehát a teljes forgalmunknak, a teljes utas számunknak megközelítőleg nagyjából 40-50%-a Pest megyében zajlik le. Azt pontosan tudjuk, hogy a lehetőségek valójában nagyobbak, mint amennyit most

ki tudunk belőlük használni. Különböző számításokat végeztünk, végzünk, folyamatosan végeznek többen is. Ezek ma már elérhető, egyszerű google-os összehasonlítással megtehető, ami azt mutatja, hogy a zsúfolt reggeli csúcsórákban, sok esetben vasúttal, némi esetben még autóbusszal is a tömegközlekedés menetideje lényegesen kedvezőbb, mint ami autóval elérhető. Az előttünk álló legkomolyabb kihívás egyértelműen az, hogy olyan körülményeket, olyan szolgáltatási színvonalat, olyan hozzáférhetőségi lehetőséget teremtsünk Pest megye lakóinak, hogy minél többen tudják választani reális választásként a közösségi közlekedést. Nem csak Vác, Érd, a másik remek példa, gyakran előhozzuk, ahol a sűrű, szinte már-már a helyi közlekedés sűrűségét elérő, néha a reggeli csúcsidőben, akár 10 percenkénti vonatozásnál egy reális alternatív, vagy négyes metrószállással a város megközelítése, ehhez képest a közúti közlekedés nyilvánvalóan menetidőben a dugók miatt ennél nagyobb. Azt is látjuk, hogy a pandémia átszervezi a fogyasztói szokásokat a közösségi közlekedésben. Nem olyan tisztán látunk még, hiszen ha belegondolnak, szeptember az első olyan hónapunk, ahol az iskola - hogy mondjam - régi üzemmódja szerint kezdett el újra üzemelni, és gyakorlatilag pandémia hatásoktól, legalábbis a szabályozások szintjén mentesen járnak az emberek dolgozni. De természetesen átalakultak a munkáltatói szokások, több home office, több távmunkalehetőség van. Azt látjuk, hogy a tanulóbérletek száma a 2020-as, 2020-ban hasonlóképpen kezdtük a szeptembert, bízva abban, hogy a pandémia talán már elmúlt, a 2020-as szintet hozza, a 2019-estől sincs sokkal lemaradva. Tehát a tanulók visszatértek a közösségi közlekedésbe, de ez egyáltalán nem igaz a dolgozókra. Szeptemberben 40%-kal kevesebb dolgozó bérletet értékesítettünk, mint 2019 szeptemberében. Ez egyértelműen figyelmeztetés arra vonatkozóan, hogy a felnőttek nem, vagy nem feltétlenül térnek vissza a közösségi közlekedésbe, vagy ha vissza is térnek, nem bérletet váltanak, mert talán nem utaznak hetente ötször, mint tették azt korábban. Elég sok évre visszamenőleg elkezdődött, és az elmúlt évben MÁV-Volán csoport létrejöttével, a Volánbusszal közössé vált az a fejlesztési scope, amit igyekszünk teljesíteni, amiben a közösségi közlekedés színvonal emelését a lehető legteljesebben és legkomplexebben igyekszik megközelíteni a társaságcsoporthunk. Van néhány konkrét fejlesztés természetesen, amiről be tudunk számolni. Hál' Istennek ez folyamatos, gyakorlatilag mindig történik valami. Most már a MÁV Hévvél és a Volánbusszal kiegészülve közösen. Azt azért el kell Önöknek mondanom, hogy noha egy éve közös társaságcsoporthunk vagyunk, hát sokkal többet töltöttünk külön, mint együtt. A házasságunk a Volánbusszal viszonylag még fiatal, ennek megfelelően boldog is, nincs is ezzel semmi probléma. Ugyanakkor azt látni kell, hogy az utasok a közösségi közlekedést gyakran megszokással használják, tehát szükséges egy kis idő, amíg a közös fejlesztéseket az utasok meg tudják ismerni, és azokkal élni tudnak. A kép, ami előttünk kirajzolódik egyébként ebben az ügyben egyértelműen biztató. Volt egy komolyabb vágányfelújítás, ami éveken át járt lezárásokkal és kellemetlenségekkel Budapest és Hatvan között, ahol a vágányfelújítás gyakorlatilag befejeztével, illetve a közlekedési korlátozások megszűnésével egy új típusú menetrend került bevezetésre nagyjából háromnegyed évvel ezelőtt. Ebben egy egészen Egerig kiterjedt interregiós szolgáltatást korszerű flirt motorvonatokkal vezettünk be, és ehhez kapcsolódik gyakorlatilag Budapest felé haladva folyamatosan sűrűsödő eljutás. Egyértelműen pozitívak voltak az utazóközönség reakciói. Az utasszám egyértelműen tudott fejlődni. Most a fejlődést ebben az értelemben sajnos úgy kell értenünk, hogy kevésbé csökkent, mint a pandémiával egyébként más területeken csökkent. Nagyon nehéz az elmúlt két évből bármilyen következtetéseket levonnunk az utazási szokásokból. Viszont a következő évre tervezünk újabb fejlesztéseket az ITM-mel, ezeknek a véglegesítése folyamatban van. Biztos vagyok benne, amikor ez megtörténik, akkor erről fognak bőséges tájékoztatást kapni. Az interregió, ahogy megindult Egerben, egy új szolgáltatási színvonalat teremtett és az ország vidéki területein is már indítottunk két ilyen vonatot. Ez gyakorlatilag egy regionális szegmensben közlekedő vonat, ami hát hagyományos fogalmaink között a gyors meg a személyvonat között van nagyjából félúton, de mindig korszerű járművekkel és felárak nélkül közlekedik. Jelen pillanatban a pályasebességek és a dinamikus jármű már meg tudja azt valósítani, hogy hiába áll meg gyakrabban, sokkal

dinamikusabban gyorsul, emiatt a menetidő csökkentése meg tud ezzel együtt valósulni. Viszont olyan területeket kapcsol össze közvetlenül, ami eddig nem volt elérhető, és a közösségi közlekedés versenyképességét egyértelműen javítja. Van egy Budapesten belüli fejlesztésünk, ami szintén nagyjából egy évvel ezelőtt indult el, ami azt jelenti, hogy az Esztergom felől érkező vonatok egy része nem a Nyugati pályaudvarra közlekedik, hanem Budapest külső körvasútján Rákos állomásig megy végig. Egy pillanatra furcsának tűnhet ez a fajta közlekedésszervezés. Azonban azt egyértelműen látni kell, hogy a fogyasztói szokások, az utazási szokások Budapest területén belül is átalakulnak. Olyan helyeken jöttek létre nagykapacitású irodafolyosók, illetve munkahelyek, ahol korábban ezek nem voltak, vagy nem ilyen struktúrában voltak. Az utazóközönség pedig egyértelműen keresi azokat a lehetőségeket, ahol a külvárosi átszálló pontokon olyan BKK járatokra tud átszállni, ahonnan a Nyugati pályaudvar, Hungária körút, vagy annál kijebbi vonalban elhelyezkedő munkahelyeket meg tudja látogatni. Új megállóhely létesült Újpalotán, ez kifejezetten fontos, látják is a térképen ezt a hetes autóbusz-családra biztosítja az átszállást, ahonnan Rákóczi úton keresztül az egész város gyorsan megközelíthető. A tatabányai vasútvonal egy nagyon különleges vasútvonal a MÁV Start életében. Ez azért van, mert Budapestnek és Győrnek nagyjából egy közepén Tatabányánál összeérő elővárosi régiója van. Ez gyakorlatilag egy viszonylag egyedülálló jelenség Magyarországon. Győrből egyébként érdemben van ingázó forgalom Budapestre, ezt alapvetően a magas pályasebesség és a korszerű járművek teszik lehetővé, tehát a menetidő viszonylag rövid ahhoz képest, hogy Győr majdnem 140 kilométer távolságra van. Így egyszerre kell kiszolgáltatnunk a győri és a budapesti elővárost. Nyilván ez Budapest-Győr vonatokkal a legpraktikusabb és a leghatékonyabb megoldás is. Egyre-egyre növelnünk kell évről évre, azt látjuk, hogy mindig kell a csúcsidőben még egy vonatot betenni, amennyiben ez még lehetséges, mert itt kifejezetten a 160 kilométer/óra közlekedésre is képes személyvonatok nyújtotta szolgáltatási színvonal az utasok körében egyre és egyre népszerűbbé válik, ami a szolgáltatásfejlesztéseknek egy remek visszaigazolása. Peremidőben dolgoztunk azon, hogy Győr Budapestről a leggyorsabban elérhető legyen, illetve Tatabánya és Komárom felé is, amellett az üzemidő tudjon bővülni, hiszen ahogy az életünk alakul át, az utasok egyre inkább keresik 19-20-21 óra körül is az elővárosi eljutásokat, mert azt gondolom egyszerűen a világ erre haladó üzemidőt bővítenünk kell.

Beszéltem az előbb néhány szót Érd térségéről, ahol igyekeztünk az elmúlt menetrendváltáskor többletvonatokkal sűríteni a közlekedést. Gyakorlatilag a reggeli csúcs órában 10 perces követést tudunk elérni, ugye ez már-már a HÉV szolgáltatási volumenére emlékeztető gyakoriság. Székesfehérvár-Érd alsó felől, a zónázó rendszer üzemideje szintúgy bővült, ahogy az előbb említettem ezt Tatabánya felé. Az elővárosi ingázások megkönnyítése érdekében a tavaly őszi folyamán a Székesfehérváron túlról, tehát Veszprém vagy a Balaton irányából érkező gyorsvonatokat az utasok számára elérhetővé tettük. A felárváltási kötelezettséget a bérletesek számára megszüntettük. Ezeket a vonatokat is igénybe tudják venni az agglomeráció távolabbi részéből érkezők, ami által nyilván rövidebb menetidő, versenyképes szolgáltatás az, ami elérhető. Mi az, ami közvetlenül előttünk van? Van nekünk egy 2030-as nagyon ambiciózus célunk. Reméljük, hogy a pandémia mellett is tudunk olyan vonzó szolgáltatásokat és megbízhatóságot növelni, ami mellett ez elérhető marad, és reális célkitűzésként tudjuk a következőkben is tovább vinni.

Ami a vonzó szolgáltatásokat és a gyors eljutást illeti: emellé mindig el szoktuk mondani a zöld vasút jelszót, ami azt jelenti, hogy a villamosított vonalakon zéró emisszióval, az egyéni közlekedésnél lényegesen kisebb károsanyag-kibocsátással tudjuk az utazó közönség mobilitási céljait elérni. Én azt gondolom, ahogy megyünk előre az életben ez egyre és egyre fontosabbá válik személyesen talán mindenki számára, a közbeszédnek is egyre inkább hangsúlyos kérdése a környezetvédelem és a zöld gondolat. Természetesen a vasút számára ez egy kitörési lehetőség, ha úgy tetszik, igyekszünk erre a hullámra felülni.

A budapesti infrastruktúra és a Budapest környéki infrastruktúra folyamatos fejlesztésre szorul. Mondjuk milyen infrastruktúra nem szorul folyamatos fejlesztésre? Azt gondolom, hogy ebben

sokat sikerült előremenni, és azért legalább még ugyanennyi hátra is van. A kritikus szakaszok felújítása folyamatosan zajlik. A nyáron, bizonyára hallottak róla, akkor a Monor felé vezető vasútvonalon voltak komolyabb beavatkozások, illetve a budapesti vasúthálózatnak ezen a szakaszán szintén történtek élettartam növelő, illetve szolgáltatási színvonal emelésére alkalmas, tehát lassú jelmegszüntető beavatkozások. Ezeket a munkákat folyamatosan a források függvényében a társaságcsoporthoz végzi. Vannak nagy projektek is, amit a NIF-fel, illetve a BFK-val közösen tervezünk, illetve zajlik a kivitelezése. Déli körvasút projekt ebből kiemelkedik. Azt gondolom, hogy a dél-nyugati agglomerációból, illetve részint a dél-keleti agglomerációból Budapestre érkező vonatok Budapesten belüli közlekedési lehetőségeit bővítve, és ezáltal az egész szolgáltatásban egy magasabb volument biztosítva tudjunk tovább előre menni. Vannak pontszerű beavatkozások, a Közlekedési Múzeum megállóhely például ilyen. Ezt egy kiemelten értékes fejlesztésnek tekintjük. Ez azt jelenti, hogy gyakorlatilag a Keleti pályaudvarra tartó Gödöllő, illetve Szolnok felől érkező elővárosi vonatok a Hungária körútnál meg tudnak állni, és ott az 1-es villamosra tudnak egy átszállási lehetőséget biztosítani. Folyamatosan dolgozunk a kerékpáros lehetőségek bővítésén, illetve a P+R parkolók lehetséges megvalósításán. Ezt általában a nagy projektekhez kötötteen lehet reálisan megvalósítani. A kerékpározásban pedig egy stratégia az, ami kilátásban van annak érdekében, hogy hálózatosan tudjunk tekinteni erre a külön lehetőségre a vidéki vasútállomások megközelítése érdekében. Nem akarom magamat ismételni, van ezen a dián két fontos gondolat, amiről egy-egy mondatot engedjék meg, hogy mondjak Önöknek. Korszerű utastájékoztatás: ez olyan magától értetődőnek tűnik, és olyan kicsit elcsépelten szoktunk róla beszélni, a korszerű utastájékoztatás lényege az, hogy egy, a havária helyzetekben utazó közönség tájékoztatása biztosabb legyen. A magyar vasút közlekedésével szembeni, talán első utaskritika az, ami nagyon egyszerűen a késés öt betűs szóval foglалható össze. A késések, illetve a havária helyzetek bizonyos helyzetben elkerülhetetlenek, hiszen azok nagyon sokszor sajnos külső hatásokra következnek be. De ennél sokkal fontosabb, hogy egy korrekt tájékoztatást tudjunk nyújtani, és el tudjuk mondani, hogy milyen közlekedési lehetőségek adóttak egy menetrendtől eltérő közlekedési helyzetben is. A másik pedig a korszerű jegyértékesítési rendszer és korszerű tarifa. A közösségi közlekedéssel szemben nagyon gyakran a késés után érkezik hozzánk egy olyan reális kritika, hogy a szolgáltatás nehezen megismerhető, nehezen megvásárolható a bérletrendszer. Bonyolult, szabályokat kell hozzá megtanulni és érteni, és sokszor ez riasztó. Azon dolgozunk, azt gondolom, MÁV Volán Csoport, ITM és BFK közösen, hogy valószínűleg először Budapest térségében, ha van egy kis szerencsénk, akkor januártól egy, a mainál sokkal egyszerűbb és sokkal korszerűbb tarifarendszert tudunk megvalósítani.

A járművek helyzete szintén nagyon fontos. Minden korábbi statisztikánk azt mutatja, ez a közösségi közlekedésben egyébként általánosan egy utazóközönség, szolgáltatási színvonal érzékelése elsősorban a járművön múlik. Furcsa, de ez még a légi közlekedésben is így van egyébként. Azt gondolom, hogy Budapest nem áll rosszul és Pest megye nem áll rosszul ebben, hogyha a vasúti lehetőségeket nézem. Ez azt jelenti, hogy több mint 100 Flirt motorvonat, ami Budapest térségét kiszolgálja, illetve megindult a KISS-motorvonatoknak, az emeletes motorvonatoknak is a beállása, amivel tudjuk csökkenteni ezeket a fecske fantázia névre hallgató alul látható szerelvényeknek a számát Budapesten. Ehelyett, ha minden igaz, akkor egy KISS motorvonat meg is tud érkezni. Ha még nem próbálták a KISS motorvonatot javasolom, ezt tegyék meg. Tényleg nyugat-európai szolgáltatási színvonalat hoz a magyar vasútra egy emeletes, korszerű, kerékpárszállítási lehetőségeket, minden utastájékoztatás és utaskomfort igényt kiszolgáló elővárosi motorvonat, amiről azt gondoljuk, hogy azokon a vasútvonalakon, ahol a legtöbb utas utazik, egy ilyen vonatra 600 utas fér fel, tehát kifejezetten olyan vasútvonalokról a forgalom nagy, és fontos az, hogy egyszerűen sok utast tudjon felszállni, ott tudjuk ezeket bevetni. Összesen 40 darab fog belőle érkezni, ha minden igaz a jövő év végéig is, de folyamatosan állnak forgalomban jelenleg is. Körülbelül tíz darab már forgalomban van Vác-Szob felé, illetve Cegléd-Szolnok felé, és hamarosan a másik szolnoki vonalon Nagykáta irányába is meg tud indulni a szolgáltatás.

Mindig hozunk ilyen képeket, hogy lehessen gyönyörködni is benne, azt gondolom, hogy tényleg XXI. századi színvonalat hoz. Természetesen a biztonság és az utaskomfort maximális figyelembevételével, és külön szeretném kiemelni az alacsonypadlós akadálymentes kivitelét. Ez nem csak a fogyatékosokkal élő embertársaink, hanem akár babakocsival közlekedők szempontjából, vagy idős emberek szempontjából is azt gondolom, hogy kiemelt, hogy ezt a vasúti kocsiba való lépcsőzést próbáljuk a múltra hagyni.

Néhány szót az autóbuszos közlekedésről, ami a Pest megyében fontos. Ez egy érdekes adat, összesen kettő település van Pest megyében, ahol nincs Volánbusz, az egész országban egyébként 9 van összesen Nagymaroson és Csömörön. Nem csak helyközi szolgáltatást, hanem helyi szolgáltatást is nyújt több város, több önkormányzat megrendelésére a Volánbusz Pest megyében, illetve Budapest környékén van néhány település, amit korábban a BKV szolgált ki, még 10 évvel ezelőtt, aztán a Volánbuszhoz került, úgynevezett kékbuszos kiszolgálással kicsit a városi közlekedésben megszokott rend szerint történik a kiszolgálás. A Pest megyei közlekedésben és az autóbuszos közlekedésben a vízióink között egyértelműen szerepel, hogy meg kell próbálnunk valamilyen módon az integrációt nemcsak a helyközi szolgáltatók között, hanem a helyi közlekedéssel is megvalósítani. Egy optimális közösségi közlekedési hálózat volna kialakítható, ahol az utas tudna például olyan bérletet venni, ami Érden alkalmas a helyi közlekedésre, Érdtől Budapestig, mint a Volánbuszra, mintha más startra érvényes volna, Budapesten pedig a BKK járatát lehetne vele igénybe venni. Megkezdtuk ennek a vízióknak az aprópénzre váltását, és a gyakorlati megvalósítását. Azt gondolom, hogy akkor válik a közösségi közlekedés kifejezetten versenyképesé egy nagyváros agglomerációjában, hogyha ponttól pontig, tehát lakhelytől munkahelyig és visszafelé a teljes tudási láncra tudunk megoldásokat nyújtani.

A helyközi közszolgáltatásban itt egy adat van, ami azt gondolom, hogy fontos - elővárosi és agglomerációst együtt kell érteni - nagyjából ötezer indulás van Pest megyében naponta a Volánbusszal. Nagyjából 40 fővel számolva ez komoly volumen, és egy egészen aprólékos és szinte minden pontot lefedő hálózattal rendelkezik a Volánbusz. A következő két évben a legfontosabb kihívás előttünk az az, hogy erősítsük a vasút-busz kapcsolatot. Ahol csak lehetséges próbáljunk olyan szolgáltatást nyújtani, hogy egyrészt az alternatív használat lehetséges legyen, busszal is, vonattal is tudok jönni, ahogy ma ez a városi közlekedésben van, illetve az úgynevezett ráhordó kapcsolatokat próbáljuk meg kialakítani. A ráhordó kapcsolatok kialakításánál nagyon fontos a megbízható közlekedés, hiszen ha a vonattal lekésem az autóbuszt, amivel tovább szeretnék menni, akkor ez csak papíron valósult meg. Nem csak papíron szeretnénk megvalósítani a fejlesztést, hanem nyilvánvalóan a gyakorlatban is. Itt megint az utastájékoztatásnak, havária helyzeti tájékoztatásnak és közös üzemirányításnak van kiemelkedő szerepe.

Van néhány kezdemény, dél-budai zónabérlet, egy első ilyen területi alapú bérlet próbálkozás, ami a települések között egy ilyen egységes módon próbálja kezelni nagyjából 10 ezer forintos áron ebben a dél-nyugati részben a közösségi közlekedési rendszereket. Már a vonatokon is elfogadjuk. Egyetlen vasútvonalunk van itt, de ott elfogadjuk ezeket a bérleteket. Látszik, hogy az utazóközönség, ahogy ismeri meg, folyamatosan tér rá, hiszen egy sokkal rugalmasabb közlekedést biztosít. Illetve, a szabadidős szegmensben próbálkozunk még együtt, nem kis sikerrel. Mahartot bevonva van egy dunakanyari napijegyünk, ami egyfajta szabadidős tevékenységet támogat a közösségi közlekedés kapacitáit bevonva. Idén már ötezen váltottak ilyen Dunakanyari Napijegyét, tavaly kettőezren váltottak, amikor bevezettük. Ahogy az utazóközönség ismeri, meg itt is azt tapasztaljuk, hogy előszeretettel fordulnak felénk és használják a közösségi közlekedést, nemcsak a munkába járásra, hanem adott esetben a szabadidős célok megvalósítása érdekében is. A Volánbusznál természetesen ugyanolyan fontos a járművek korszerűsítése, mint a vasútnál. Volánbuszos kollégáknak kicsit nagyobb szerencsájük van, mert egy autóbusz olcsóbb és könnyebb beszerezni talán. Nagyobb, beszerzési piaccal rendelkezik, de nyilván ők is folyamatosan dolgoznak azon, hogy a korszerű járműveket mind a sárga, mind a kék szegmensben, tehát az előbb említett korábbi BKV-s

vonalakon, de a hagyományos Volánbusz vonalakon is megvalósítsák. Ami nagyon fontos, hogy teljesen új, szinte a napokban debütált fejlesztés, hogy az első negyven darab elektromos autóbusz megérkezett a budapesti, Pest megyei flottába, és ezáltal egy teljesen új műszaki színvonalon, és egy teljesen új környezetvédelmi szinten tudja teljesíteni az autóbuszos közszolgáltatást. Rengeteg feladat áll még előttünk. Azt gondolom, hogy igyekszünk mindent megtenni a Pest megyei közlekedők helyzetének javítása érdekében. Igyekszünk minél vonzóbb és kiszámíthatóbb közösségi közlekedést, ezáltal fenntarthatóbb környezetet és élő képet adni. Köszönöm szépen, hogy meghallgattak.

Szabó István: Köszönjük szépen! Egy dolgot hiányoltam, van egy kis hiányérzet bennem, a HÉV-ről nem beszéltünk. Számunkra itt Pest megyében nagyon fontos a hétköznapiakban, és már az is integráns része a MÁV-nak. Ezért én azt gondolom, hogy arról is kellene néhány szót mondani, mert érzékelhetően elindult egy fejlesztés. Milyen ütemezéssel, mikorra fogunk kapni új hév szerelvényeket, mert ezek a szerelvények, ezek a múlt. Ez lenne az első dolog, amit szeretnék megkérdezni.

Hegyi Zsolt: A HÉV esetében elindult egy olyan típusú, olyan fókuszú üzemeltetés, ez egy új modell a MÁV Hév Zrt. esetében, ami nagyon kiemelt figyelmet fordít alapvetően az infrastruktúra korlátok felszámolására és az infrastruktúra folyamatos szinten tartására. Ezt bizonyára nagyon sok Pest megyei állampolgár tapasztalta, hiszen nagyon sokszor van hétvégén karbantartás, sorompó lezárás. Kis hétvégi beavatkozásokról van szó alapvetően, vagy nyári beavatkozásokról, de a HÉV nagyon komoly figyelmet kezdett el fordítani egyébként sajnos több évtizedes infrastruktúra karbantartás lemaradás pótlására, és a menetidők stabilizálására. Ami a járműveket illeti, itt egy komoly előkészítő munka után egy eredménytelenül zárult közbeszerzésnél tartunk jelen pillanatban a HÉV járművek ügyében, a MÁV-HÉV és a BFK közösen egyébként gondolja ezt az ügyet tovább. Egyértelműen kiemelt cél, hogy az élettartamán többszörösen túllévő HÉV járműállomány lecserélése az ütemezetten tudjon haladni. Ami pedig a jövőképet illeti, itt az elmúlt napokban volt talán pont, hogy a BFK átvette korábban a főváros által megkezdett tervező munkát, ami a Gödöllői-hév, és a kettes metrónak egy ilyen egészen másik színvonalat jelentő összekötése és felújítása annak a tervezésére vonatkozik, illetve folyamatosan végzi szintén a BFK és a MÁV-HÉV a ráckevei és csepeli, tehát a két délről bejövő vasútvonalnak ezt a Kálvin téri meghosszabbításának az előkészítését. Tulajdonképpen azt kell válaszoljam a kérdésére egyébként, hogy pontosan a HÉV-nél vannak a legkomolyabb és legnagyobb ívű tervek, amik már a különböző tervezési fázisokban vannak.

Szabó István: Köszönöm szépen. Két évvel ezelőtt volt egy hasonló meghallgatásunk itt, és akkor még az érdi vonallal kapcsolatban még inkább csak a vágyakat hallottuk, de mostanra a kollégáim azt mondják, hogy valóban le lehet ülni, olyan sebességgel jön, olyan telítettséggel, hogy az elfogadható. Én azt gondolom, hogy ez egy nagyon jó irány, amit elkezdtek. Az én problémám az, hogy mikor fog ez megvalósulni a lajosmizsei vonalon, azaz a 130-as vonalon, mert én is ugyanilyen módon szeretnék bejutni Dabasról ide.

Hegyi Zsolt: A következőképpen érdemes erre tekinteni. A dabasi vasútvonal, ugye szoktuk mondani mindig, illetve a lajosmizsei vonal a leghányatottabb sorsú az összes budapesti elővárosi vonal közül, az egyetlen már, amelyik nem is villamosított, ahol szintén egy tervező munka kezdődött el pont ezekben a hónapokban annak érdekében, hogy a fejlesztések mielőbb megkezdésre tudjanak kerülni. Hogyha egy kicsit távolabbról nézek rá, akkor azért ennek a vasútvonalnak az országos vasúthálózatban betöltött szerepe is tisztázásra vár még, hiszen Kecskemét felé azért, hogyha végig tekintek az egész vonalon, egy komoly elkerülő funkció is van benne. Én azt gondolom, hogy ezeket a kérdéseket mielőbb le kell zárni. Az teljesen világos, és ebből a szempontból teljesen egyetértek a felvetésével, hogy egy egységes

színvonalú Pest megyei és Budapest elővárosi vasúti közlekedést igyekszünk megteremteni. Sajnos ez egy kicsit lassabban megy, mint ahogy szeretnénk, de a tervezés, a struktúra és a folyamatnak a felállítása, az egyértelműen azt gondolom, hogy zajlik.

Szabó István: Jó, bízunk a jövőben. Volán, ugye láttuk, hogy januárban negyven darab elektromos busz fog érkezni. Tudjuk, hogy hol lesz ez rendszerbe állítva? Melyik településeken, vagy melyik vonalakon?

Hegyi Zsolt: Igen, jelen pillanatban a tervek úgy néznek ki, hogy Budakeszi és Budaörs lesz a két első érintett település.

Szabó István: Még egy kérdés, hogy Nagymaros hogy maradt ki?

Hegyi Zsolt: Nagymaros úgy maradt ki, összesen kilenc település van az országban, amelyik kimarad. Nagymarosnak ugye egy sűrű vasúti kiszolgálása van a szobi vasútvonal kapcsán a környezetével. Azt gondolom, hogy alapvetően természetföldrajzi problémák vannak, tehát Nagymaros pont úgy fekszik a hegyoldalban, hogy az autóbuszos kiszolgálása gyakorlatilag csak a vasút tözsomszédságában volna lehetséges.

dr. Molnár Zoltán: Köszönöm szépen, hogy eljött, és hogy válaszol a kérdéseinkre. Engem nagyon érdekelnek a késési statisztikák, úgy konkrétan. Két éve voltak itt utoljára, hogy azóta hogyan alakult, tehát mennyivel javult, mennyivel romlott. Illetve vannak-e kritikus vonalszakaszok vagy vonalak, ahol beavatkozásra van szükség. A másik pedig, hogy nagyon egyetértek ezzel az utastájékoztatási problémával. Milyen konkrétumokat tudtak tenni az elmúlt két évben, hogy mi az, amit tudnak tenni, hogy ne várjanak szegény gyerekek ott, és várják azt, hogy mi lesz. Köszönöm.

Hegyi Zsolt: Ami a késéseket illeti, alapjában véve a késési statisztikák egyértelműen javultak az elmúlt két évben, de ebben azért nagyon komoly szerepe volt a pandémiának is. Ez azt jelenti, hogy az utazási idők rövidülnek, ez rugalmasabbá teszi a menetrendet egész egyszerűen, ez egy természetes folyamat. Azáltal, hogy kevesebb volt az utascere idő, a vonatok hamarabb tudtak tovább indulni, és emiatt egy kicsit kisebb késést szereztek. Ami a kritikus vonalszakaszokat illeti, ezeknek a beazonosítása folyamatban van, és volt, ezért volt ez a komoly, több milliárd forint értékű felújítás, ami évek óta zajlik nyaranta a Cegléd-szolnoki vasútvonalon. Gyakorlatilag az infrastruktúra állapota annyira leromlott, hogy olyan mennyiségű vonat átbocsátására már papíron sem volt képes, amire szükség van. A vonatok általában, hogyha pályaállapotok romlanak, akkor azon túl, hogy a vonat lassabban tud ezen a pályaszakaszon végig haladni, a különböző egyidejű menetek nehézségei miatt egymásnak adják általában a dominó-effektus szerűen vagy harmonika szerűen a késést. Ez egyértelműen estére egészen kellemetlen szintig tud eljutni. Ezek a nagy projekteken túli pontszerű infrastruktúra beavatkozások mindig azt célozzák, hogy az infrastruktúra paraméterek olyanok tudjanak lenni és maradni, hogy a vonatok a megfelelő sebességgel tudjanak azon áthaladni, és ne keletkezzenek késések, főleg ne feltornyosuló késések. Ami a havária eseményeket jelenti, amikor a vihartól a baleseten át a sajnálatos gázolási események, vagy bármi olyan dolog van, ami miatt egyértelműen meg kell állni a közlekedéssel, és várni kell, vagy helyreállításra, vagy hatósági intézkedésre, ott a tájékoztatás az, ami segíteni tud. Na most a tájékoztatásnak alapvetően két vonulata van, vagy két rétege van, amivel foglalkozunk. Az egyik maga az a fizikai utastájékoztatás, tehát hogy legyenek olyan eszközök, hogy legyenek monitorok azokon a vonatokon, ahol utast tudunk tájékozódni, dinamikusán változtatható tartalommal, hogy legyenek olyan kijelzők a vágányokon, amik ki tudják írni a késést, hogy ezek vezérelhetőek legyenek olyan szoftverekből, amik maguktól is tudják, hogy a vonatok mennyi késést szenvednek el. Ezek ma már informatikailag támogatott folyamatok. Itt szigetszerű

informatikai rendszerek összekapcsolása zajlik annak érdekében, hogy az adatokat automatikusan továbbítsák egymásnak a rendszerek. A másik, ami szintén nagyon fontos, az az úgynevezett forgalomirányítási aktivitás. Ennek az a lényege, hogy az aktív napi percszintű üzemirányításban, lehetőleg közösen a Volánbusszal, olyan gyors és dinamikus döntések tudjanak születni, amik úgy alakítják át a vonatok közlekedését, hogy az utazóközönség aktuális igényeinek a legmegfelelőbbek legyenek egy havária helyzetben is. Erről, mikor ezek a döntések megszületnek, akkor utána a megfelelő tájékoztatás megszülessen. Ebben nagyon komoly munkát végeztek az illetékes kollégák az elmúlt egy évben, tehát hogy egymás szerepét átvenni képes vonatok azonosítása, és a többi csomó szakmai munka megvalósult. Maga az informatikai munka pedig tart tovább. Az a célunk, hogy nagyjából a következő két évben a MÁV applikáció, amit most már nagyon sokan, több mint 750 ezren töltöttek le és használnak napi szinten részint jegyvásárlásra, részint menetrend, illetve aktuális helyzetről való tájékozódásra, egy ilyen mainál sokkal korszerűbb ilyen önműködő üzenetküldő funkcióval és automatikus információ megosztással rendelkezzen, hogy minél több utashoz minél gyorsabban el tudjuk juttatni azokat az információkat, amik adott esetben egy havária helyzet mellett is kiszámítható közlekedést tudnak biztosítani.

Magdics Máté: Köszönöm szépen. Tisztelt Közgyűlés, tisztelt Igazgató úr! Személyes érintettség okán szeretnék én is kérdezni a 100A vonallal kapcsolatban, hogy az ott zajló felújítások, azok tartják-e az ütemet, kész lesznek-e időre, mert most elég rossz a közlekedésnek az állapota, tehát a pótlóbuszok, illetve az átszállás miatt, ugye óránként vonat van befelé, ami zónázó. Ehhez kapcsolódóan kérdezném azt, hogy amikor kész lesz ez a felújítás, akkor tervezik-e változtatni például a reggeli menetrendet? Ugyanis az ingázók miatt rettentően nagy a túlszűfoltóság a reggeli órákban? A hosszú távú tervek között szerepel-e az, hogy Pilisen három vasúti átkelő van, hogy ott esetleg valamelyiket kiváltani egy alul vagy felüljáróval? Nyilván nem egy mostani, hanem a hosszú távú tervek között. Az automata jegykiadó rendszernek az állapotával, hogy tudnak-e valamit kezdeni? Rendszeresen legalább a fele az, ami nem működik. Nyugatira is igaz, de akár Monoron is így van, vagy csak kártyával, vagy csak készpénzzel, vagy teljes mértékben működésképtelen. És az utolsó kérdésem az lenne, hogy a fecske kivezetése az mikorra várható? Van-e esetleg erre már egy konkrét dátum? Nagyon rossz a komfort szintje ennek a vonatnak, és a mi vonalunk az ugye nagyon leterhelt, nagyforgalmú vonal. Köszönöm szépen.

Hegyi Zsolt: Mindenekelőtt akkor engedje meg, hogy személyesen Önnek is megköszönjem a türelmét a vágányzári kellemetlenségek kapcsán, illetve minden utasnak, akit ez érint. A felújítások ütemterv szerint zajlanak, tehát nincs jelen pillanatban olyan ismeretünk, hogy ezt bármi miatt meg kellene hosszabbítani ezt a vágányzárát. Bízunk benne, hogy kész lesz és be is váltja a hozzá fűződő reményeinket. Ami a reggeli zsúfoltóságot illeti, a menetrendek módosítása, hangolása, és mind inkább az utas igényekhez való igazítás, az egy folyamatos feladatunk. Semmilyen menetrend soha nem végleges, hanem mindig az azon múlik, hogy mi az, ami adott esetben megtehető, és mi az, ami megteendő, mert a zsúfoltóság az, ha más nem, hát nem a közösségi közlekedés melletti választást segítő körülmény. Ami a szintén a zsúfoltóságot illeti, a KISS motorvonatok beállása abból a szempontból, hogy a férőhely kapacitásuk magasabb, mint a flirt motorvonatoké, azt gondolom, hogy szintén egy olyan dolog tud lenni, ami segíti a zsúfoltóságnak az enyhítését. A másik oldalon ugyanez az intézkedés az, ami a fecske szerelvényektől való rövid, de ünnepélyes búcsúnkat meg tudja valósítani. Én egyetértek Önnel abban, hogy a XXI. századi vasúti közlekedést nem fecske szerelvényekre kell alapozni. Azt gondolom, hogy mindenki más is egyetért egészen a kormányig bezárólag azért van KISS motorvonat beszerzés. A fecskeszerelvényektől való elköszönés egyébként Magyarország legforgalmasabb vasútvonalán, a ceglédin, én azt gondolom, hogy a jelenlegi terveink szerint 2022 végére reális.

A jegyautomatákról tett még föl egy kérdést, ami egy szintén mindennapi és jellemző problémánk. Jegyautomaták tekintetében úgy állunk, hogy egy 375 darabos vadiúj jegy automata beszerzésünk tart éppen ott, hogy a szállító az első tizenöt darabot leszállította már. Ennek az éles üzemi tesztje zajlik, és utána indul el a széria telepítés. Ez az egész Pest megyei agglomerációt érinti. Ezt úgy kell elképzelni, hogy a régi automatákat elvisszük, és teljesen újakat teszünk a helyére. Olyan helyre is teszünk, ahol még nincs, és oda pedig többet teszünk, ahol már van. Ennek a 375 automatának a nagy része szerintem 360 darab körülbelül, ez Pest megyében, a Pest megyei vasútállomásokra és megállóhelyekre kerül olyan módon, hogy minden megállóhelyen és vasútállomáson lesz jegyautomata Budapest elővárosában, nagyjából egy év múlva már ilyenkor, ha a telepítés a megfelelő ütemben tud előre haladni. Ez azt jelenti, hogy a régi automatákat el tudjuk vinni. Ezek régi eszközök, amik különböző belső ráncfelvarrásra szorulnak annak érdekében, hogy üzemelhetőek legyenek, de nem Pest megyében, hanem például a Balatonnál, ahol nekünk szintén szükségünk van ilyen eszközökre. Én azt gondolom, hogy lezajlott egy szoftveres frissítés is ezeken az automatákon. A szoftveres frissítésnek egy úgynevezett UX tesztje van még hátra, ami azt jelenti, hogy az utazóközönség igényeinek és egy ergonomikus szoftver működésnek megfelelő javítást fognak még kapni ebben az évben. Komoly a reményünk azzal kapcsolatban, hogy jövő évre megújult gépeken, megújult menürendszerben, megújult szoftverrel egy megbízható és népszerű értékesítési csatornává tudjuk tenni az automatát. Ma nagyjából 10-12 százalék a MÁV-Startnál a megvásárolt jegyeknek az, ami automatából jön. A Pest megyei forgalmat és az automaták fejlesztését beleszámolva nekünk egy ambiciózus duplázási célunk van a következő két évben. Szeretnénk, ha az utazóközönség egyébként ezt az egyszerű és magától értetődő rendszert el tudná kezdeni használni. Ezt persze először egyszerűvé és magától értetődővé kell tennünk, de ezen dolgozunk.

Pilis, bocsánat, ez kimaradt, a három pilisi átjáró. Én azt gondolom, hogy a 100-as vonal hosszú távú fejlesztési koncepciója az, ami erre a kérdésre választ tud adni. Egy ilyen típusú beavatkozás nem nagyon tud pontszerű lenni, ez alapvetően nagy projektek kapcsán van lehetőség ilyen mérvű közút-vasút találkozásának a kiváltására. Alapvetően az minden nagy projektfejlesztés és minden nagy megtervezéskor a cél, hogy a lehető legtöbb átjáró kerüljön kiváltásra. Ez különben a sebességemeléseket is érdemben befolyásolja. Összefoglalva, rövid távú vállalatot sajnos nem tudok Önnek tenni, de biztos vagyok benne, hogy a céljaink között stratégiai értelemben ez feltétlenül szerepel.

Takáts László: Köszönöm a szót Elnök úr. Köszönjük szépen a beszámolót. Én is a 100A vonallal kapcsolatban, hiszen az az egyik legproblémásabb vonal. Egy kérdés lenne, vagy egy javaslat lenne igazából. Jelen pillanatban én ceglédi illetőségű vagyok, és zajlik egy komoly beruházás, ami érinti az egyetlen felüljárót, ami a városban van, és ettől gyakorlatilag idén április óta kaotikus állapotok uralkodnak. Az lenne a kérdésem, vagy a javaslatom itt a vasúti átkelő kapcsán, az természetes, hogy vannak ilyen beruházások, de az én információim szerint ez egy terhelt vonal, de a vasúti jelzőberendezéseknél léteznek olyan vasúti jelző berendezések, amik nem úgy működnek, ahogy jelen pillanatban a ceglédi Nagykáta úti működik. Ugyanis ott alapvetően az az egyetlen kapcsolódási pont, ahol a teherforgalom befele jön most a városba, és műszakváltáskor a nagy ipari területknél van, hogy háromnegyed órát is állni kell ennél a vasúti átkelőnél. A probléma az, én úgy informálódtam, lehet, hogy nem helyes, akkor elnézést kérek, hogy olyan jelzőberendezés működik, ami a vasútállomásra bejövő szerelvény kapcsán, Szolnok felől érkezve, vagy Szeged felől is már piros jelzést ad a jelző berendezésnek. Nem veszi figyelembe azt, hogy elindult, vagy nem, hiszen itt a pályaszakaszon érzékel. Tehát az lenne a kérés, hogyha lehet, akkor ez a jövőben is hiába történik meg a beruházás maga is, kétirányú lesz megint a felüljáró, ez a probléma a továbbiakban is főt fog állni. Úgyhogy, ha ilyen, tudom, hogy ez pályatest, ahogy mondta, nagyobb beruházás van, de én úgy tudom, hogy maguk a jelzőberendezéseknél, ha lehet, fordítsanak erre figyelmet, hogyha van rá mód és lehetőség. Köszönöm szépen!

Hegy Zsolt: Köszönöm szépen. Magammal viszem a jelzését. Azt látnia kell, hogy az egész ország területén zajlik egy olyan típusú munka és egy együttműködés jobbjára a települési önkormányzatokkal, elég sok települési önkormányzattól is érkeznek olyan jelzések felénk, amik a sűrű vasúti közlekedés, vagy a XX. századból megörökölt vasútbiztonsági állapotok kapcsán hosszú sorompó lezárások okozta zavarokra hívják fel a figyelmet. Erre a lehetőség szerint minden helyszínen próbálunk valamilyen lokális beavatkozást tenni. Én mindenképpen jelezni fogom a pályaműködtető felé, hogy ezt a kérdést tekintsük át közösen még egyszer.

Szabó István: Köszönöm szépen. Én köszönöm Igazgató úrnak a tájékoztatást. Én érzékelhetően úgy látom, hogy ez a folyamat, ami itt elindult, jó irányba halad, és dinamikusan haladunk. Drukkolok a lajtosmizsei vonal mielőbbi megvalósításához. Köszönöm szépen.

Hegy Zsolt: Köszönöm szépen a meghívásukat.

A Közgyűlés

— 30 igen szavazattal, 3 nem szavazattal és 2 tartózkodással a tájékoztatót elfogadta.



2. Előterjesztés Pest Megye Önkormányzata 2021. évi költségvetéséről szóló rendeletének módosításáról

Az előterjesztés a meghívóval együtt került kiküldésre a képviselők részére.

Bizottsági vélemény:

- Jogi és Önkormányzati Bizottság: 6/2021. (09.24.) sz. JÖB állásfoglalás - az előterjesztéssel kapcsolatban jogi kifogást nem emelt, javasolja a Közgyűlés elé terjeszteni;
- Gazdasági és Pénzügyi Bizottság: 7/2021. (09.24.) sz. GPB állásfoglalás – az előterjesztést elfogadta.

A Közgyűlés tagjai részéről az előterjesztéshez kérdés, hozzászólás, módosító javaslat nem volt.

A Közgyűlés

— 23 igen szavazattal, 6 nem szavazattal és 4 tartózkodással a rendelet tervezetét az alábbiak szerint elfogadta:

Pest Megye Önkormányzata Közgyűlésének 13/2021. (IX.30.) önkormányzati rendelete

Pest Megye Önkormányzata 2021. évi költségvetéséről szóló 1/2021. (I.29.) önkormányzati rendeletének módosításáról

Pest Megye Önkormányzatának Közgyűlése az Alaptörvény 32. cikk (2) bekezdésében meghatározott eredeti jogalkotói hatáskörében, az Alaptörvény 32. cikk (1) bekezdés f) pontjában meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el.

1. § (1) A Pest Megye Önkormányzata 2021. évi költségvetéséről szóló 1/2021. (I.29.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 3. § (1) bekezdés a) és b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(3.§(1)Pest Megye Önkormányzatának Közgyűlése (továbbiakban: Közgyűlés) Pest Megye Önkormányzata 2021. évi költségvetésének)

„a) bevételeit az 1. számú melléklet szerinti részletezésben és összesen 10 170 863 363 _ forintban,

b) kiadásait a 3. számú melléklet szerinti részletezésben és összesen 10 170 863 363 forintban,” hagyja jóvá.

(2) A Pest Megye Önkormányzata 2021. évi költségvetéséről szóló 1/2021. (I.29.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 3. § (2) bekezdés a) és b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(3.§(2) A Közgyűlés a Pest Megyei Önkormányzati Hivatal 2021. évi költségvetésének)

„a) bevételeit az 2. számú melléklet szerinti részletezésben és összesen 360 989 838 forintban,

b) kiadásait a 4. számú melléklet szerinti részletezésben és összesen 360 989 838 forintban,” hagyja jóvá.

2. § A Rendelet 10. § helyébe a következő rendelkezés lép:
„10. § A Közgyűlés Pest Megye Önkormányzata tartalékát 2 092 473 083 forintban állapítja meg.”

3. § (1) A Rendelet 1. számú melléklete helyébe jelen rendelet 1. számú melléklete lép.
(2) A Rendelet 2. számú melléklete helyébe jelen rendelet 2. számú melléklete lép.
(3) A Rendelet 3. számú melléklete helyébe jelen rendelet 3. számú melléklete lép.
(4) A Rendelet 4. számú melléklete helyébe jelen rendelet 4. számú melléklete lép.
(5) A Rendelet 5. számú melléklete helyébe jelen rendelet 5. számú melléklete lép.
(6) A Rendelet 6. számú melléklete helyébe jelen rendelet 6. számú melléklete lép.
(7) A Rendelet 7. számú melléklete helyébe jelen rendelet 7. számú melléklete lép.
(8) A Rendelet 8. számú melléklete helyébe jelen rendelet 8. számú melléklete lép.
(9) A Rendelet 9. számú melléklete helyébe jelen rendelet 9. számú melléklete lép.
(10) A Rendelet 10. számú melléklete helyébe jelen rendelet 10. számú melléklete lép.
(11) A Rendelet 11. számú melléklete helyébe jelen rendelet 11. számú melléklete lép.

4. § Ez a rendelet kihirdetését követő napon lép hatályba.

dr. Szép Tibor s.k.
Pest Megye Önkormányzatának
jegyzője

Szabó István s.k.
Pest Megye Közgyűlésének
elnöke

INDOKOLÁS

Általános indokolás

Pest Megye Önkormányzata 2021. évi költségvetéséről szóló Pest Megye Közgyűlésének 1/2021. (I.29.) önkormányzati rendeletének módosítása az államháztartásról szóló 2011. évi CXCV. törvény 34. §-ában kapott felhatalmazás alapján a közgyűlési és átruházott hatáskörben hozott elnöki döntések, valamint a gazdasági események miatt válik szükségessé.

Részletes indokolás

1. §

A végrehajtott módosítás következtében kialakult költségvetési kiadási és bevételi főösszegeket határozza meg.

2. §

Pest Megye Önkormányzata költségvetésének általános tartalék összegét határozza meg.

3. §

Az előirányzatok módosítása a Rendelet 1-11. számú mellékleteinek módosítását teszi szükségessé.

4. §

Hatályba léptető rendelkezés.

ELŐZETES HATÁSVIZSGÁLAT

Pest Megye Önkormányzata 2021. évi költségvetési rendelet módosításáról szóló rendelet a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 17. § (2) bekezdése alapján

- a) **A rendelet társadalmi, gazdasági, költségvetési hatásai** - módosítás célja a 2021. évi költségvetés megalapozottságának biztosítása, a Közgyűlés döntéseinek és az operatív gazdálkodáshoz szükséges módosítások átvezetése a költségvetési rendeleten.
- b) **A rendelet környezeti és egészségi következményei** - a rendeletnek a jelenlegi helyzethez viszonyítva nincsenek környezeti, egészségügyi következményei.
- c) **A rendelet adminisztratív terheket befolyásoló hatásai** - a rendelet többlet adminisztratív terhet nem keletkeztet.
- d) **A rendelet megalkotásának szükségessége, a jogalkotás elmaradásának várható következményei** – a tárgyévi költségvetés végrehajtásának előfeltétele a bevételi és kiadási előirányzatok minőségi és mennyiségi rendelkezésre állása, ennek hiányában a vállalt kötelezettségek fedezet hiányában nem teljesíthetők.
- e) **A rendelet alkalmazásához szükséges személyi, szervezeti, tárgyi és pénzügyi feltételek** - a rendelet megalkotása esetén az alkalmazása többlet személyi feltételt nem igényel, továbbá a szervezeti, tárgyi és pénzügyi feltételek adottak.

A szavazásra feltett rendelet tervezet megegyezik az eredeti előterjesztésben szereplő rendelet tervszöveggel.



3. *Előterjesztés Pest megye Előzetes Integrált Területi Programjának (2021-2027) elfogadásáról*

Az előterjesztés a meghívóval együtt került kiküldésre a képviselők részére.

Bizottsági vélemény:

- Területfejlesztési Bizottság: 10/2021. (09.24.) sz. TFB állásfoglalás – az előterjesztést elfogadta.

Szabó István: Ezt az előterjesztést kiegészítettük egy mondattal. A társadalmasítás miatt ki kellett tennünk a honlapra. Ez megtörtént. Ha valakinek lett volna hozzáfűzni valója, vagy kérdése, ezt megtehetette volna. Nem volt ilyen, ezért ezt beleírtuk az előterjesztés mellékletébe, és ezzel kérem elfogadni az előterjesztést.

A Közgyűlés

- 35 igen – egyhangú - szavazattal a határozati javaslatot az alábbiak szerint elfogadta:

48/2021. (09.24.) PMÖ határozat

Pest Megye Önkormányzatának Közgyűlése

elfogadja Pest megye Előzetes Integrált Területi Programját (2021-2027) a határozat melléklete szerint.

Határidő: azonnal

Felelős: Szabó István, a közgyűlés elnöke

A szavazásra feltett határozati javaslat megegyezik az eredeti előterjesztésben szereplő határozati javaslattal.



4. Előterjesztés a falu- és tanyagondnoki képzés közös szervezésben történő lebonyolításáról

Az előterjesztés a meghívóval együtt került kiküldésre a képviselők részére.

Bizottsági vélemény:

- Jogi és Önkormányzati Bizottság: 7/2021. (09.24.) sz. JÖB állásfoglalás - az előterjesztéssel kapcsolatban jogi kifogást nem emelt, javasolja a Közgyűlés elé terjeszteni.

A Közgyűlés tagjai részéről az előterjesztéshez kérdés, hozzászólás, módosító javaslat nem volt.

A Közgyűlés

- 35 igen – egyhangú - szavazattal a határozati javaslatot az alábbiak szerint elfogadta:

49/2021. (09.24.) PMÖ határozat

Pest Megye Önkormányzatának Közgyűlése

1. a szociális igazgatásról és szociális ellátásokról szóló 1993. évi III. törvény 60. § (8) bekezdésében foglalt falu- és tanyagondnoki képzés feladatát az egyes szociális szolgáltatásokat végzők képzéséről és vizsgakövetelményeiről szóló 81/2004. (IX. 18.) ESzCsM rendelet 2/A. § (3) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján Bács-Kiskun Megye Önkormányzatával együttműködve szervezi meg;

2. felhatalmazza elnökét, hogy a falu- és tanyagondnoki képzés megszervezésével és lebonyolításával kapcsolatos együttműködési megállapodást Bács-Kiskun Megye Önkormányzatával megkösse.

Határidő: 2021. október 15
Felelős: Szabó István elnök

A szavazásra feltett határozati javaslat megegyezik az eredeti előterjesztésben szereplő határozati javaslattal.



5. Előterjesztés a Nemzeti Klímavédelmi Szövetség megalapításáról

Az előterjesztés a meghívóval együtt került kiküldésre a képviselők részére.

Bizottsági vélemény:

- Területfejlesztési Bizottság: 11/2021. (09.24.) sz. TFB állásfoglalás – az előterjesztést elfogadta.

A Közgyűlés tagjai részéről az előterjesztéshez kérdés, hozzászólás, módosító javaslat nem volt.

A Közgyűlés

- 35 igen – egyhangú - szavazattal a határozati javaslatot az alábbiak szerint elfogadta:

50/2021. (09.24.) PMÖ határozat

Pest Megye Önkormányzatának Közgyűlése

1. támogatja a Nemzeti Klímavédelmi Szövetség (NKSZ) megalapítását és az NKSZ-hez való csatlakozást;
2. elfogadja a határozat mellékletét képező stratégiai együttműködési megállapodást és felhatalmazza elnökét annak aláírására;
3. felkéri elnökét az NKSZ-hez való belépési folyamat végrehajtására.

Határidő: azonnal
Felelős: Szabó István, elnök

A szavazásra feltett határozati javaslat megegyezik az eredeti előterjesztésben szereplő határozati javaslattal.



6. Előterjesztés a Pest Megyei Önkormányzati Hivatalban igazgatási szünet elrendeléséről

Az előterjesztés a meghívóval együtt került kiküldésre a képviselők részére.

Bizottsági vélemény:

- Jogi és Önkormányzati Bizottság: 8/2021. (09.24.) sz. JÖB állásfoglalás - az előterjesztéssel kapcsolatban jogi kifogást nem emelt, javasolja a Közgyűlés elé terjeszteni.

A Közgyűlés tagjai részéről az előterjesztéshez kérdés, hozzászólás, módosító javaslat nem volt.

A Közgyűlés

- 35 igen – egyhangú - szavazattal a határozati javaslatot az alábbiak szerint elfogadta:

51/2021. (09.24.) PMÖ határozat

Pest Megye Önkormányzatának Közgyűlése

1. 2021. december 27. napjától 2021. december 31. napjáig igazgatási szünetet rendel el, amely időszak alatt a Pest Megyei Önkormányzati Hivatal zárva tart, és a foglalkoztatottak részére öt nap rendes szabadságot ki kell adni, illetve ki kell venni (téli igazgatási szünet).
2. felkéri jegyzőjét, hogy a téli igazgatási szünet idejére az öt nap szabadság kiadásáról gondoskodjon.

Határidő: 2021. december 31.
Felelős: dr. Szép Tibor jegyző

A szavazásra feltett határozati javaslat megegyezik az eredeti előterjesztésben szereplő határozati javaslattal.



7. Egyebek



A Közgyűlés Elnöke a közgyűlést bezárta.

Budapest, 2021. szeptember 30.



dr. Szép Tibor
jegyző



Szabó István
elnök