

NÓGRÁD MEGYEI ÖNKORMÁNYZAT KÖZGYŰLÉSE

2. sz.

JEGYZŐKÖNYV

Készült: a Nógrád Megyei Önkormányzat Közgyűlésének **2021. augusztus 19-ei Salgótarjánban**, a Megyeháza Hadady-Hargitay termében megtartott **sonon kívüli** ülésén.

Jelen vannak: Skuczi Nándor, a közgyűlés elnöke, Borenszki Ervin, Cseresznyés István, Danyi Attila, Dócs Dávid, Meló Ferenc, Király Attila, Molnár Sándor, Gyuris Dóra, Rigó Dávid, Laczkó Roland, a közgyűlés tagjai, Barna János alelnök úr, Dr. Bagó József, megyei jegyző, Dr. Langár Ágnes, aljegyző

(A jelenléti ív a jegyzőkönyvhöz csatolva).

Skuczi Nándor:

Tisztelettel köszönti a közgyűlésen megjelenteket. A közgyűlés ülését megnyitja.

Kéri a közgyűlés tagjait, a határozatképesség megállapítására jelezzék ittlétüket.

Megállapítja, hogy a 15 megválasztott közgyűlési tagból **12 fő** van jelen, az ülés **határozatképes**.

Percsina Norbert képviselő úr, Varga Béla képviselő úr és Dr. Egyed Ferdinánd képviselő úr előzetesen jelezték, hogy a közgyűlés ülésén nem tudnak részt venni.

Kéri a közgyűlést, hogy a meghívóban jelzett napirendet tárgyalja meg.

Megkérdezi, van-e valakinek a napirend tárgyalásával kapcsolatosan más javaslata, kiegészítése? (Kérdés, kiegészítés nem volt.)

Kéri, aki egyetért a **napirend** megtárgyalásával, igen szavazatával jelezze.

Szavazást követően megállapítja, hogy a közgyűlés a **napirendet 12 igen** szavazattal elfogadta.

A 13/2021. (VI. 17.) számú közgyűlési határozatukkal fogadták el Nógrád megye Előzetes Integrált Területi Programját. A megyei Integrált Területi Programokat, Magyarország Kormányának is határozattal kell jóváhagynia. Az ehhez kapcsolódó kormányelőterjesztéshez szükségesek, a megyei területfejlesztési- koncepció és program elfogadásáról szóló közgyűlési döntések, ill. közgyűlési határozataik számai. Mivel a kormányelőterjesztést a Pénzügyminisztérium augusztus végén kívánja felterjeszteni, arra kértek őket, hogy a saját döntésünket 2021. augusztus 23-ig hozzák meg.

Az ágazati minisztérium 2021. július 16-án a területfejlesztési koncepciójukhoz és a programukhoz a miniszteri állásfoglalást megadta, ezáltal az utolsó akadály is elhárult ezeknek közgyűlési tárgyalása elől.

Mindenképpen érdekükben áll Integrált Területi Programuk Kormány általi mielőbbi jóváhagyása, mert a 2021-2027 európai uniós támogatási időszak TOP Plusz felhívásai csak így hirdethetők meg Nógrád megyében.

Ez indokolta a sonon kívüli ülés összehívását.

Napirend:

1. Javaslát

I. Nógrád megye Területfejlesztési Koncepciójának (2021-2027) elfogadására

II. Nógrád megye Területfejlesztési Programjának (2021-2027) elfogadására

Előterjesztő: Skuczi Nándor, a közgyűlés elnöke

151 No. 8

1. Javaslat

I. Nógrád megye Területfejlesztési Koncepciójának (2021-2027) elfogadására

II. Nógrád megye Területfejlesztési Programjának (2021-2027) elfogadására

Előterjesztő: Skuczi Nándor, a közgyűlés elnöke

Skuczi Nándor:

Tisztelettel köszönti Sándor Ildikó bevont területfejlesztési szakértő asszonyt és Horváth Kristóf területfejlesztési szakértő urat.

A közgyűlés ülése előtt a Területfejlesztési Bizottság megtárgyalta az előterjesztést.

Felkéri Dócs Dávid alelnök urat, tájékoztassa a közgyűlést a bizottsági ülésen elhangzottokról.

Dócs Dávid:

Elmondja, hogy a Területfejlesztési Bizottság a javaslatokat megtárgyalta és 5 igen szavazattal támogatta.

Skuczi Nándor:

Megkérdezi Sándor Ildikót és Horváth Kristóft, hogy kívánják-e szóban kiegészíteni a koncepciót, illetve a programot?

Horváth Kristóf:

Elmondja, hogy a teljes folyamat kicsit rendhagyó volt több okból is, egyrészt jóval kevesebb idő állt rendelkezésre, mint korábban, tehát ez egy gyorsított folyamat volt, mindössze néhány hónap volt a koncepció összeállítására, majd a társadalmasítására és ugyanez vonatkozik a programra is. A koncepció első változatban már tavaly januárban összeállt a program pedig idén januárban. A másik körülmény, ami nehezítette a folyamatot, hogy a világvárvány miatt nem lehetett megszervezni a személyes találkozokat, egyeztetéseket, így sok szereplő csak a törvényszintű mindennapos társadalmasítás során tudta elmondani a véleményét. Nagyon sok észrevétel érkezett a társadalmasítás során és ezek közül mindegyik, ami szakmailag támogatható volt beépítésre került az anyagba.

Sándor Ildikó:

Elmondja, hogy egyben beszél a programról és a koncepcióról, hiszen egymásra épül a két dokumentum. A koncepcióban vagy egy helyzetelemző dokumentum, amiből látszik, hogy jelenleg Nógrád megye hol tart, illetve egy javaslattevő fázis és erre épül rá a területfejlesztési program, ami kifejti részletesen a célokat és ahhoz forrásokat és eszközöket rendel. Azt tudni kell, hogy ezeknek a tartalmát kötelezően törvény írja elő, tehát nem ők építették föl ezt a struktúrát, hanem követni kellett az előírásokat, alapvetően arról van szó, hogy frissítették vagy aktualizálták a korábbi területfejlesztési koncepciót és programot. Amit szeretne kiemelni az az, hogy maga a helyzetelemző dokumentum rámutat arra, hogy a korábbi felzárkózási stratégiák nem igazán voltak Nógrád megyében sikeresek és egy offenzív tervezés során tesz javaslatot, mégpedig úgy, hogy a megye kitörési pontjaira építenek. Hosszú távon is megnézték azt, hogy globálisan a világban milyen trendek vannak, és ezek közül melyek azok, amelyekre Nógrád megye rá tud csatlakozni. Tehát egy szélesebb kitekintésből indultak el és próbálták meghatározni azokat a pontokat, amelyekben egy gyorsabb növekedés elérhető, mint mondjuk a többi megyében vagy környezetükben tapasztalható. Látszanak a helyzetelemzés görbéin, hogy húznak el a megyék Nógrád megye mellett és már nem csak a nyugati, hanem a keleti országrészben is. A korábbi lassú felzárkózási stratégia nem fog oda vezetni, hogy Nógrád megye valamilyen szinten is megközelítse ezeknek a megyéknek teljesítményét, ezért gondolkodtak egy offenzív stratégiában. Azt gondolja, hogy a jövőben ezekre a kitörési pontokra kellene építkezni, ahhoz, hogy jobban fel tudjanak zárkózni a többi megyéhez, illetve az országos átlaghoz.

Skuczi Nándor:

Megkérdezi van-e valakinek további kérdése, észrevétele?

Dócs Dávid:

Elmondja, hogy örömmel olvasta a területfejlesztési koncepciót és programot és a 74. oldalon fenntartó infrastruktúráról van szó, és itt a közúti közlekedésnél van egy olyan pont, hogy a határon átnyúló viszonyban a célrendszer kiemelt szerepet kap, amit viszont hiányol a vasúti közlekedésből, ugyanis úgy gondolja, hogy az Ipoly völgyét szükséges lenne hosszú távon összehangolni és összekötni. Kérdése, hogy valakinek van-e megnyugtató válasza, van-e akarat és szándék arra, hogy ez létrejöjjön?

Az is olvasható, hogy a vasúti közlekedési infrastruktúra állapota Nógrád megyében a legrosszabb, így kézenfekvő, hogy ezen szükséges lenne javítani. Tudja, hogy egyeseknek az a mondat fogalmazódik meg a fejében, hogy így is kihasználatlan és veszteséges a vasút, ami igaz is, ezért meg kell keresni itt is a kitörési pontokat. 100 évvel ezelőtt a trianoni döntés elszigetelte ezt a régiót, amit fel kellene oldani.

Horváth Kristóf:

A vasúti közlekedés nagyon nehéz kérdés több szempontból is. Többen szeretnék a fejlesztéseknek ezt az irányát folytatni, ugyanakkor azt is meg kellett nézniük, hogy központilag milyen tervezések vannak kilátásban, mik azok az irányok országos szinten, ami miatt reálisan megvalósulhat egy ilyen irányú fejlesztés. Azt látják, hogy az országos tervekben nem szerepel ilyen irányú fejlesztés. Másrészt pedig, egyszerre több szinten, több részterületen kellene fejleszteni a vasúti közlekedést Nógrád megyében. Ha valamit el szeretnének érni, akkor mindenképpen priorizálni kell, ki kell emelni azt a vasúti fejlesztést, ami a megyének a legfontosabb. Akkor van reális esélye bármilyen fejlesztésnek, ha az adott legelső prioritásba vett fejlesztés kerül fókuszba, ugyanakkor ezek hosszú távú folyamatok viszont Ők most egy 2021-2027-es folyamatot készítettek és éppen ezért nem tudták ezt megjeleníteni és forrásokkal alátámasztani, hiszen nem látják mögötte a forrást. Ez nem azt jelenti, hogy le kell róla mondani, készült korábban egy mobilitási stratégia is megyei szinten, ahol szintén az a javaslat fogalmazódott meg, hogy kerüljenek kijelölésre, priorizálásra ezek a vasúti fejlesztések, és menjen a lobbitevékenység abba az irányba, ami a legfontosabb, ez el tud oda jutni, hogy egy következő tervezési fázisban legyen mögötte forrás.

Sándor Ildikó:

Akkor lehet sikeres bármiféle lobbitevékenység a közlekedésfejlesztésben, hogyha tényleg megtörténnek a priorizálások. Szakmailag megalapozottan, társadalmi támogatással, priorizálva érdemes ezen a lobbitevékenységen elindulni. Mindenképpen szükséges lenne hozzá egy szakértők által készített közlekedésfejlesztési stratégia. A legtöbb kérdés a közlekedéssel, a vasúttal kapcsolatban érkezett, tehát a téma iránt nagyon komoly az érdeklődés.

Borenszki Ervin:

A korábbi véleményezési szakaszban tett néhány javaslatot elnök úr felé. Sándor Ildikó javaslatával egyet ért.

Elmondja, hogy körülbelül 2004, 2006 környékén volt egy helyi érdekű vasúti kísérlet, melynek nullszaldós lett a végeredménye. Tehát nem volt veszteséges a kísérlet, levették a nagy költségelemeket, amiket szétosztottak, mint például takarítás, parkosítás, üzemeltetés.

Van egy közúti lobbitevékenység, ami győzött akkor is és most is győzött, viszont véleménye szerint a „zöld Nógrádba” ez pont nem illik bele. Szeretné megindokolni, hogy miért fog tartózkodni a szavazásnál. Nem az a problémája, hogy ez a program számára, szakmailag vagy egyéb módokon ne lenne megfelelő, vagy olyan konkrét problémája lenne vele, ami miatt ne tudná megszavazni, pozitív tartózkodásnak is nevezhető. Azért tartózkodik, mert sajnálatos módon a korábbi tapasztalatai alapján, korábbi programok eredménye alapján nem az tapasztalható, hogy bármilyen program eddig hatékony lett volna. Úgy gondolja, függetlenül attól, hogy

milyen kormányzati időszak van nem volt elég lobbierő, és a versenytársak, jól lobbizó emberek, szervezetek viszont jobban tették a dolgukat. A megyék külön-külön is nagyon gyengén teljesítettek, a központi régió és különösen Budapest pedig, akiknek itt semmi keresni valójuk nem lenne a stratégia szerint, kiveszik a pénzt. Nagy reményei voltak, de minden időszakban egy nagyon masszív 2010 után pedig egyre növekvő korrupció lengi körül a büdzsét. Amennyiben ennek a forrásnak, minden fillérjét arra költenék, hogy Nógrád megye fejlődjön, gyarapodjon és a pályázati céloknak megfelelően legyen elkölve, akkor nem itt tartanak. Vannak olyan konkrét példái is – és ez már nem a koncepcióhoz és a programhoz tartozik –, hogy megyén kívüli, központi régióból pályázók egy az egyben kiviszik ezt a forrást innen. Elmondja, hogy teljes mértékben azonosulni tud ezzel a programmal.

Horváth Kristóf:

Kértek a megvalósítás keretrendszerére is javaslatot. Azt tudják, ezzel kapcsolatban javasolni, hogy a megvalósításon is legyenek rajta kiemelt erőforrások megyei oldalról, kell az elkötelezettség is. Akkor tudja ez a program a hozzá fűzött reményeket beváltani, ha a megvalósítás során ez kiemelt prioritást élvez.

Barna János:

Véleménye szerint nagyon helyes, hogy a területfejlesztési koncepcióba nincs igazán kifejtve a vasút kérdése, sőt ha nagyon szélsőségesen akar fogalmazni, nincs is rá szükség. Ezért mindenképpen támogatja, hogy csináljanak közlekedési koncepciót. Borenszki képviselő úrnak válaszolva elmondja, hogy nem igaz az, hogy a regionális vasútkísérlet nullás volt. Nem akar számokat mondani, a hétköznapi emberek eszével próbál gondolkodni. A vasút annyira korszerűtlen dolog, mint a lovas kocsi, senki nem jön lovas kocsival Salgótarjánba, ahogy vasúttal sem. Ha Nagyorosziból egy idős ember be akar menni a balassagyarmati kórházba valakit meglátogatni, akkor az első öt gondolatában sincs benne, hogy felüljön a vonatra. MÁV közlekedés lényegében nincs Nyugat-Nógrádban. A busz közlekedés pedig az elmúlt 3-4 évben közel 5%-kal csökkent. Autóval járnak a legtöbben, mert kényelmes, nincs időkorlát stb., bár lehet, hogy környezetszennyezőbb, de ez vita kérdése is lehet. Egy számot mondana. Pálya-használati díj Balassagyarmat-Vác vonatkozásában éves szinten több, mint 500 millió forint. Ez mindenhol ugyanannyi az országban. Azért, hogy valaki eljusson, Balassagyarmatról Vácra 2 órát utazik. Körülbelül 20-25 milliárd forint nagyságrendű összeg kellene ahhoz, hogy felújítsák a sínpályát, de 5-8 kilométerenként meg kell állnia a vonatnak, vagyis igazán föl sem tud gyorsulni. Mindenképp támogatja, hogy legyen közlekedési koncepció, hiszen abból feketén-fehéren látszódná, hogy a közlekedés nem egy érzelmi, hanem gazdasági kérdés. Nagyon jó, hogy a Területfejlesztési Koncepcióban megjelent az a gondolat, hogy milyen turisztikai hasznosítást lehetne végezni ezekkel a gyönyörű vasútállomásokkal, illetve a kiépített vonalhálózattal. El tudná képzelni, hogy Balassagyarmatról elbiciklizik Ipolytarnócra vagy Losoncra onnan pedig beül egy kajakba és visszamegy az Ipolyon. Ez egy jó két napos program, és nagyon szépen meg lehetne tölteni étellel a gyönyörű vasútállomásokat. Véleménye szerint nem megy senki vasúton, el lehet menni meg lehet nézni, ki lehet számolni. Maga a Területfejlesztési Koncepció, úgy gondolja, hogy jó, a most megjelent igényekhez van igazítva.

Summás megállapításnak tartja, hogy az eddigiekben semmilyen eredményt nem értek el, ez nincs így. Azt gondolja, hogy az elmúlt hét éves ciklus Nógrád megyében is jelentős változásokat hozott. 84 település van Nyugat-Nógrádban és minden településen közülük Balassagyarmaton is 2022 év végére az alap infrastruktúra, polgármesteri hivatal, orvosi rendelő, óvoda, bölcsőde (ezek újak), művelődési házak, közösségi terek mindegyike fel lesz újítva. Javasolja, hogy a következő időszakban indítsanak el egy olyan munkát, ami a közlekedési koncepcióról szól, ezt fontosnak tartja. Nagyon leromlott Nógrád megye közúti hálózata. Folyamatosan halad a 22-es főút felújítása, a 21-es főút nagyrészt elkészült, ezen kívül még egy átkötés kell Balassagyarmat-Aszódnál, de egyeztetve a közúttal ez is megindult. Javasolja, hogy foglalják ezt egy nagy csoportba számokkal, vannak erre szakemberek, akik ki tudják

számolni. Kíváncsi arra is, hogy ha most adnának 25 milliárd forintot, akkor, ebben a teremben ki szavazna arra, hogy újítsák fel a Balassagyarmat-Vác vasútvonalat vagy inkább azt mondanák, hogy ezt az összeget használják fel közlekedésfejlesztés olyan részeire, ami sokkal hatékonyabb. Egy kérdése még volna a végére, az aktív túrizmus eldőlt már vagy nem dőlt el? Igen is vannak komoly eredmények, el kell menni a falvakba és meg kell nézni, hogy sorra újulnak meg az intézmények. Azt elismeri, hogy az úthálózat terén még nagyon nagy feladat van. Csak Nyugat-Nógrádban a következő kettő évben több, mint 7 milliárd forintot fognak útfejlesztésre elkölteni. A legnagyobb lobbitevékenységnek arra kell irányulnia, hogy javítsanak az úthálózat minőségén.

Volt egy javaslata, amit nem fogadtak el, mégpedig hogy legyenek orvosi buszok, amik végigmennének a kis falvakon, egy orvos személyzettel el tudna látni nagyon sok kis települést. Sajnos igazra lett, hiszen rengeteg pénz el lett költve orvosi rendelők felújítására. Csesztve közel 30 millió forintot elvitt orvosi rendelő felújításra miközben hetente csupán 2 órában van rendelés.

Sándor Ildikó:

Módszertani és statisztikai adatokból dolgoznak és ezek általában mennyiségi és nem minőségi változásokat tükröznek. Másrészt az eredmények a statisztikában több éves késéssel jelennek meg, de itt azért szeretne arra utalni, hogy a megyei önkormányzatnak törvényi kötelezettsége az is, hogy értékelje az előző területfejlesztési programot. Azt gondolja, hogy annak a végrehajtása körülbelül most tart ott úgy, hogy már statisztikai adatok is vannak, vagyis az értékelés elvégezhető. Azt gondolja, hogy amint érezhetőek ezek a változások biztos, hogy egy ilyen dokumentumban nagyon jól meg tudnak jelenni, legalábbis azok a változások, amik nem érzelmiek, hanem statisztikai adatokkal mérhetők. Ha ez megtörténik, akkor jó lesz majd azt látni, hogy a 2014-2020-as program keretében mennyit és milyen irányban fejlődött Nógrád megye.

Lőrincz Gyula:

Körvonalazódnak a TOP PLUSZ lehetőségei, azt tudja elmondani, hogy ami a 2014-2020-as időszakban támogatható tevékenység volt az most is támogatható lesz és szerencsére ki is bővül ez a kör. A belterületi utakra külön felhívás lesz a TOP-on belül, ez azért is nagyon fontos, mert utoljára igazából 2009-ben a hazai forrású pályázatok idején voltak ilyen pályázatok, tehát kimarad több mint 10 év és ezek után most újra megnyílik a lehetőség. El szeretné mondani, hogy amikor a lobbizajlott azzal kapcsolatban, hogy legyenek felosztva az ITP forrásai, akkor a megye vezetése elment a határig, tehát amit csak lehetett megtettek, azért, hogy minél több belterületi útra lehessen majd a TOP PLUSZ forrást bevonni. Aelnök úr kérdésére reagálva elmondja, hogy a TOP-on belül megjelent egy plusz forrás aktív és ökoturizmusra, aminek az elköltésével kapcsolatban még vannak bizonytalanságok. Az aelnök úrnak az tűnt fel, hogy nézegette a következő időszaknak a turisztikai felhívását nem találta benne azokat az aktív turisztikai tevékenységeket. Megjelent egy plusz forrás a Révész Máriusz kormánybiztos úr gondozásában, ami kifejezetten az ökoturizmus fejlesztésére irányul. Az, hogy ez hogy fog beintegrálódni a TOP PLUSZBA azt nem tudják még jelen pillanatban. A kötöttpályás közlekedésfejlesztéssel kapcsolatban folyamatos gondolkodás van jelen a megyei vezetésnél, számtalan esetben fordultak a közlekedési kormányzathoz, nagy eredmények valóban nincsenek még, de ez a feladat nincs feladva. Az elnök úr kérésére volt pont a napokban, hogy Dr. Palkovics László miniszter úrhoz kérjünk neki időpontot, mert jött egy olyan válasz Marczinkó Zoltán államtitkár úrtól a 81-es számú vasútvonal fejlesztésével kapcsolatos felvetéseinkre, ami elnök úr számára elfogadhatatlan volt, olyan mintha nem értenék, hogy mi a probléma, ha fogalmazhat így.

Barna János:

Nagy feladat a közlekedésfejlesztés, sőt a következő időszak legnagyobb feladata lesz. Csak úgy működik jól a lobbizás, ha tudják, hogy mit kell kilobbizni, ehhez pedig egy koncepció-

ban megfogalmazott célokat kell követni, meg kell benne fogalmazni, hogy mit szeretnének 8-10-20 év múlva közlekedési szempontból Nógrád megyében látni, és ez milyen lépésekben, hogyan, milyen forrásból valósítható meg. A magyar kormány minden olyan törekvést támogat, ami segíti az itt élőket, előreviszi Magyarország érdekeit, de ezeket az elvárásokat meg kell tudni fogalmazni, ezért kéri a szakembereket, kezdjenek el ezen dolgozni, mert a következő időszak legfontosabb feladata lesz a közlekedés. Tarthatnak nyílt napot is ahol meg lehet vitatni minden ezzel kapcsolatos kérdést.

Borenszki Ervin:

Alelnök úrnak szeretne válaszolni. Elmondja, hogy ő nem mondta azt, hogy semmit nem fejlődött Nógrád megye, önmagához képest fejlődött. A gond ott van, hogy nem arról szólt egyetlen tervük sem, hogy önmagukhoz képest fejlődjenek, hanem arról, hogy felzárkóznak, és jelentősebbet haladjanak előre. Ő is tudna bármelyik ciklusból példát mondani arra, hogy mi az, amiben előreléptek, de ahogy Sándor Ildikó is mondta – és nyilván igaza is van – azok a trendek, amiket ő lát azok nem arról szólnak, hogy Nógrád megye megelőzné Heves megyét, hanem ez fordítva történik fejlődési ütem tekintetében. Azon lehet vitatkozni, hogy miért nem utaznak az emberek vonaton, például mert nincs ideális menetrend, a falvak mellett 3-4 kilométerre a vasutak, ráadásul nagyon rossz állapotban. Alkalmassá kell tenni a vasutat arra, mint ahogy Nyugat Európában is tették, hogy a turisztikai térségekben működő vasutak, nem 130-al közlekednek, hanem lassabban, hiszen ezeknek az lényege, hogy a turista láthassa a tájat. Az önkormányzatok az említett a kísérletekben partnerek voltak, nem nekik kellett finanszírozni azt, nekik az volt a céljuk a feladatuk, hogy a maguk erejéből az állomás környékén vegyék át az üzemeltetését. Ezekben a helyeken az önkormányzatok nem vétózták meg ezt az ügyet, sőt meg voltak sértődve, hogy az eredményről nem kaptak semmilyen tájékoztatást. Még annyit elmondana, hogy örülne, ha az M2 Pásztótól-Hontig rendesen elkészülne meg lenne csinálva, de azt is javasolja, hogy Rétság és Salgótarján között is legyen egy rendes felújítás.

Dócs Dávid:

Nagyon jó ötletnek tartaná a közlekedésfejlesztési stratégia elkészítését. Azt gondolja, hogy ebből a fejlesztési koncepcióból is kitűnik, hogy amíg Kelet-Nógrádnak az egyetlen még megmaradt vasútvonala fejlődik és villamosítani szeretnék, addig Nyugat-Nógrádban pedig elszorvadnak az egyébként is borzasztó állapotban lévő vasútvonalak. Véleménye szerint óriási luxus lenne, ha hagynák ezeket tönkremenni. Jelen helyzetében nincs értelme felújítani 25 milliárd forintért mondjuk egy Vác-Balassagyarmati szakaszt ebben egyetértés van, viszont akkor meg kell keresni azt a lehetőséget, ami majd arra fogja ezeket a vonalakat érdemessé tenni, hogy felújítsák. Be kell kötni a nemzetközi vasúthálózatokba, illetve meg kell találni azokat a befektetőket, mint például Nyugat-Magyarországon a Dunántúlon megtalálta évtizedekkel ezelőtt GYSEV személyében, akik sikeresen tudják üzemeltetni ott ezeket a vasútvonalakat, ráadásul hasznot tudnak termelni. El kellene hozzájuk menni és meg kell tanulni, hogy mi az ő tudásuk. A vasúti közlekedésre látnak azért keleten és nyugaton is jó példákat, van, ahol ez nagyon jól működik. Nem is a közösségi közlekedésre kell fókuszálni elsősorban, hanem például a teherszállításra, aminek hagyománya volt akkor, amikor még az ipar jobban képviselte magát a megyében. Az Ipoly völgyében is nagy szükség lenne arra, hogy a nyugat és a keleti országrészt összekötő vasútvonalakra terhelődjön rá leginkább a teherszállítás és forgalom, ahelyett, hogy a közutakat tenné tönkre. Ezzel azt szeretné elmondani, hogy ne vessék el a vasút ötletét, ne ez ellen dolgozzanak. Nyugat-Nógrádban is működjön a vasút, találják meg azokat a lehetőségeket, amik hosszú távon fenn tudják tartani és üzemeltetni tudják.

Cseresznyés István:

Elmondja, hogy nem szereti ezeket az éves összefoglalókat, mert ezeken nyers adatokat olvashat az ember, pusztán tényeket. Két részre lehet venni magát a koncepciót, az egyik az adott helyzet, ami megmutatja Nógrád megye helyzetét, ezek a tények, illetve vannak a ter-

vek. Többször elhangzott, hogy az utak hálózata talán az országban a legrosszabb és sorolhatná, mert sajnos nagyon sok mindenben rossz Nógrád megye és ilyen szempontból valóban kétségei vannak, hogy ebből a tervből mi fog megvalósulni. Mindig elgondolkodik azon, hogy mi volt a jó abban, amikor egypártrendszer volt és elmondták alulról az emberek, egy faluban, egy városban mire van szükségük és a kormány adott erre pénzt, vagy pedig a pályázati rendszer, amikor kész pályázatok íródnak ki és az adott település vagy pályázik, vagy nem. Ezt a két tényezőt össze kellene valahogy boronálni. Nagyon alapos a beszámoló és nagyon jók a tervek, de ő sem biztos abban, hogy ebből mindent meg tudnak valósítani. Nógrád megye minden lakója másként értékeli a vasutat, mint ahogy a képviselő társától is hallott egy verziót, viszont vannak sokan, akik viszont szeretnék vasúton utazni. Nyilván nem jön vissza az az időszak, amikor 50 évvel ezelőtt mindenki vasúttal közlekedett, de véleménye szerint biztosan meg lenne az a lehetőség, hogy tisztességesen lehessen használni. A közlekedéshez tartozik még, amit olvasott az előterjesztésben arról, hogy a Pásztó-Bátonyterenyé kerékpárút – talán már múlt időben volt írva – működik. Kérdezné, hogy hol van ennek a nyomvonal? Ő jár arra és nagyon sokat kerékpározott, de nem tud Pásztóra normális kerékpárúton eljutni. A megyének az ökoturizmus szempontjából is nagyon fontos lenne, a közutak mellett a kerékpárutakat javítása is, mert másként nem fog működni az, hogy az embereket rávegyék a kerékpározásra. Sokan azért nem kerékpároznak, mert nincsenek meg a közlekedésben a feltételek hozzá. A 21-es, 22-es útról a kerékpárokat teljesen jogosan kitiltották viszont nincs alternatíva, ezt a kérdést szintén hangsúlyosan kellene kezelni. Kerékpárútra nagyon nagy szükség lenne, főleg úgy, hogy Nógrád megye a turizmusban látja az egyik lehetséges kitörési pontját.

Skuczi Nándor:

Úgy hallja az elhangzottak alapján abban együttlérés van, hogy a közlekedésfejlesztési stratégiát érdemes lenne elkészíteni. Valóban, amikor Sándor Ildikóval leült egyeztetni teljesen egyetértettek, hiszen akkor tudnak mihez viszonyulni, ha a szakemberek megvizsgálják, akár az úthálózatot, akár a vasúthálózatot és elmondják, hogy milyen irányba érdemes elmozdulni. Időben és térben is nagyban érdemes gondolkodni. Véleménye szerint 30-50 évben érdemes gondolkodni és nagy célokot kell kitűzni, hiszen ennyi év múlva az ország is máshogy fog kinézni, illetve Közép-Európa is. A 81-es vasút jelenleg nem része a nemzetközi TEN-T hálózatnak, de hogy azzá váljon, politikai lobbira van szükség. A 81-es vasúton még körülbelül 20 éve a Polonia nemzetközi gyors vonat közlekedett. Alelnök úr más véleményen van, és természetesen lehet véleménykülönbség köztük is. Hosszú távon gondolkozik, meg kell hallgatni a szakértőket és akkor lehet eldönteni, hogy mi mellett teszik le a voksukat. Van egy Északkelet-magyarországi Gazdaságfejlesztési Zóna Dr. Palkovics László miniszter úr ennek a zónának a kormánybiztosa és Ők egy 300 milliárdos tételt jelöltek meg vasútfejlesztésre. Van egy pár nagyon lelkes ember vasút ügyben például Vígh Gyula közlekedésmérnök, aki rendszeresen megkeresi. Volt egy projektgyűjtés, amire nagyon rövid volt az idejük, tavaly októberben, novemberben dolgoztak rajta. Amikor itt volt a miniszter úr akkor összefoglalták ezt és ott megjelent elég fajsúlyosan ez a téma. Úgy ahogy osztályvezető úr is utalt rá ő személy szerint nem tett le arról, hogy a vasút fejlesztve legyen, mert lehet, hogy 20,30 vagy 50 év múlva a környezetbarát technológiák sokkal előbb járnak majd, mint az egyéni közlekedés, hiszen jelenleg az egyéni közlekedés a legnépszerűbb. Az útfejlesztésekkel kapcsolatban elmondja, hogy a belterületi utakra plusz forrás fog rendelkezésre állni, nem is kevés. 2009 előtt voltak források megyei szintre allokálva, a belügyminisztériumi források folyamatosan ki voltak írva az elmúlt tíz évbe és tudták is ezeket használni a települések, de most megyei szinten tudnak dönteni az utakról. Az aktív turizmusra szánt lehetséges források is elhangzottak, nagyon óvatosan fogalmazott Lőrincz Gyula osztályvezető úr, körülbelül 3 hete voltak az Aktív és Ökoturisztikai Fejlesztési Központban. Igaz nem publikus, de lesz a TOP PLUSZ-ban forrás allokálva aktív turizmusra. Országos szinten körülbelül 60 milliárd forint hangzott el, hogy ezen belül milyen összeg jut Nógrád megyére azt nem tudják még pontosan. Borenszki képviselő úr mondta, hogy volt több kormányzat az elmúlt 30 évben, és abban egyetért vele, hogy

nem lehet egy kormányzati ciklusnak tulajdonítani sem eredményt sem sikertelenséget. Arra pedig, hogy a vasút vagy az útfejlesztés 2002 és 2010 között milyen volt tudna példákat mondani. Lehet ostorozni őket, nincs ezzel baj, de akkor meg kell nézni azt az időszakot is, amikor nem ők vezették az ország kormányát. Alelnök úrral egyetért abban, hogy végig lehet menni a falvakon több minden lett felújítva, mint az azt megelőző 25 évben. Minden óvoda, iskola, orvosi rendelő, szociális intézmény fel lett újítva, bölcsődék épülnek. A Magyar Falu Programban szintén jelentős források állnak rendelkezésre. Óriási lépésekben haladnak Nógrád megye komfortossá tételében. A foglalkoztatási adatok tekintetében is jelentős előrelépések vannak. Azt, amit Cseresznyés képviselő úr mondott, hogy az utak talán a legrosszabbak a megyében, nem tudja, milyen statisztikai adattal tudná alátámasztani a képviselő úr. Meg fogja ezeket az adatokat nézni, arra emlékszik, hogy a trend jó és országos összehasonlításban sincsenek az utolsó helyen, de utána fog nézni ennek újra.

Sándor Ildikóval és Horváth Kristóffal többször beszéltek és Ildikó is utalt arra, hogy az elmúlt 30 évben, nagy probléma volt, hogy állandóan felzárkózni akarnak. Ugyanis ha valaminek fel akarnak zárkózni, akkor egy szinttől nem tudnak feljebb jutni. Azt állítja, és ebben egyetért Sándor Ildikóval illetve a szakértőkkel, hogy a versenyképesség javítására van szükség, ebben van a kulcs. Nógrád megyét versenyképes helyzetbe kell hozni. Olyan fejlesztésekre van szükség, ahol jó esetben itt maradnak a fiatalok még jobb esetben akár ide jönnek. Épül egy onkológiai centrum 18 milliárd forintból a salgótarjáni kórház területén, amiből talán 5 van országosan és ide orvosok is jönnek, ehhez természetesen komfortos életteret kell biztosítani a számukra. Ez csak egy példa a lehetséges kitörési pontra. Ez a dilemma a koncepció kapcsán, illetve az elmúlt 30-50 és az elkövetkező 50 év kapcsán is, hogy versenyképesség vagy felzárkóztatás. A másik problémának azt látja, hogy nem voltak világos kitörési pontok meghatározva. Meg kellett volna határozni két-három nagyon fontos kitörési pontot, amely irányában haladtak volna.

(Gyuris Dóra távozott az ülésről, így a közgyűlés 11 fővel folytatja munkáját.)

Skuczi Nándor:

A „Zöld Nógrád” gondolat onnan származik, hogy 40% -ban erdősült a megye. Nem hajlandó letenni az egészség és sport turizmusról. A testnevelési egyetemmel kell egyeztetni, ha nem most valósul meg ez az elképzelés, akkor jövőre vagy öt év múlva, itt gondol a sportra és a prevencióra épített rekreációra, rehabilitációra, menedzsment szolgáltatásra, cégeknek nyújtott szolgáltatásra, de mindenre ami a sport, egészségturizmus valamint egy olimpiai edzőtáborra, ami a téli és a hegyi sportokra épít és a paralimpikonok részére nyújt edzési lehetőséget. Ez az egyik lehetséges kitörési pont lehet. Világosan meg kell tudni fogalmazni a célokat, szerinte erre is egy világos tervet kell készíteni, ezt Palkovics miniszter úrnak is elmondta valamint több helyen beszélt már erről. Hosszú távú célokra van szükség, ez egy komplex program, a zónatervezésbe ezek bekerültek. A verseny vagy felzárkóztatás a komparatív előnyök és véleménye szerint a harmadik ilyen, amit nagyon alaposan végig kell gondolni, mi mit adhatunk a nemzetnek. Igen is azon kell gondolkodni, hogy komparatív előnyből levezethetően mire képesek és innen jön az első gondolat is, hogy miben lehetünk versenyképesek, ha így mennek oda egy koncepcióval egy tervvel egy nagy projekttel, hogy igen is ebben jók vagyunk, ha ebbe tesz a kormányzat pénzt, akkor igen is az egy forint egy forint tíz fillért emel.

Barna János:

Már nagyon sokszor megfigyelte, hogy amikor bármilyen koncepciót készítenek, nem méri fel, hogy milyen Nógrád megyét szeretnének. Nógrád megyében 190.000 ember él. Lassan több tucat város az, ahol több ember él, mint a megyében. Balassagyarmaton 15.000-en élnek, Salgótarjánban pedig 33.000-en vagy kevesebben. Egyszer beszéljenek arról, hogy ki milyen Nógrád megyét szeretne, ugyanis szerinte minden tervezésnek ez az alapja. Nógrád megyének vannak olyan előnyei, amik más megyében nincsenek meg. El lehet menni az Őrségbe is ven-

ni egy kis parasztházat, meg Nógrád megyében is csak Nógrádba egy óra alatt érsz el bárhova az Őrségbe pedig 2 vagy 3 óra alatt. Vannak olyan dolgok például az erdősültség, ami a megye előnye, azoknak, akik szeretik az erdőt. Nyugat-Nógrádban megszűnt a munkanélküliség, hiszen mindössze 3% környékén van. Ki kell találni, hogy milyen Nógrád megyét szeretnénk 20 év múlva, és ha meg van ez a kép, akkor ehhez lehetne hozzá tenni egy fejlesztési koncepciót. Az kérdés, hogyan lehet elérni ezt az ideális világot.

Skuczi Nándor:

Megkérdezi van-e valakinek további kérdése, észrevétele? (További kérdés, észrevétel nem volt.)

Az előterjesztés kettő határozati javaslatot tartalmaz, melyeket külön-külön bocsát szavazásra. Kéri, aki az I. sz., Nógrád megye Területfejlesztési Koncepciójának elfogadására vonatkozó határozati javaslattal egyetért, igen szavazatával jelezze.

Szavazást követően megállapítja, hogy a közgyűlés a határozati javaslatot **9 igen** szavazattal, **2 tartózkodás** mellett elfogadta és a következő határozatot hozta:

35/2021. (VIII. 19.) Kgy.

határozat

1. A Nógrád Megyei Önkormányzat Közgyűlése a Nógrád megye Területfejlesztési Koncepciója (2021-2027) című dokumentumot a határozat melléklete szerinti tartalommal elfogadja.
2. A közgyűlés felkéri elnökét és a megyei jegyzőt, hogy gondoskodjon a fenti dokumentumnak Pénzügyminisztérium részére történő megküldéséről, az Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszerben (TeIR) való közzététel érdekében. Továbbá a megyei önkormányzat honlapján történő közzétételéről.
Határidő: soron kívül
Felelős: Skuczi Nándor, a közgyűlés elnöke
Dr. Bagó József, megyei jegyző
3. A közgyűlés felkéri elnökét és a megyei jegyzőt, hogy gondoskodjon a fenti dokumentum szükség szerinti felülvizsgálatáról, az indokolttá vált módosítások átvezetéséről, közgyűlés elé terjesztéséről.
Határidő: értelemszerűen
Felelős: Skuczi Nándor, a közgyűlés elnöke
Dr. Bagó József, megyei jegyző

Salgótarján, 2021. augusztus 19.

Skuczi Nándor
Nógrád Megyei Önkormányzat
Közgyűlésének elnöke

Dr. Bagó József
Nógrád megyei jegyző

(A határozat melléklete a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

Skuczi Nándor:

Kéri, aki a II. sz., Nógrád megye Területfejlesztési Programjának elfogadására vonatkozó határozati javaslattal egyetért, igen szavazatával jelezze.

Szavazást követően megállapítja, hogy a közgyűlés a határozati javaslatot **9 igen** szavazattal, **2 tartózkodás** mellett elfogadta és a következő határozatot hozta:

36/2021. (VIII. 19.) Kgy.**határozat**

1. A Nógrád Megyei Önkormányzat Közgyűlése a Nógrád megye Területfejlesztési Programja (2021-2027) című dokumentumot a határozat melléklete szerinti tartalommal elfogadja.
2. A közgyűlés felkéri elnökét és a megyei jegyzőt, hogy gondoskodjon a fenti dokumentumnak Pénzügyminisztérium részére történő megküldéséről, az Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszerben (TeIR) való közzététel érdekében. Továbbá a megyei önkormányzat honlapján történő közzétételéről.

Határidő: soron kívül

Felelős: Skuczi Nándor, a közgyűlés elnöke
Dr. Bagó József, megyei jegyző

3. A közgyűlés felkéri elnökét és a megyei jegyzőt, hogy gondoskodjon a fenti dokumentum szükség szerinti felülvizsgálatáról, az indokoltá vált módosítások átvezetéséről, közgyűlés elé terjesztéséről.

Határidő: értelemszerűen

Felelős: Skuczi Nándor, a közgyűlés elnöke
Dr. Bagó József, megyei jegyző

Salgótarján, 2021. augusztus 19.

Skuczi Nándor
a Nógrád Megyei Önkormányzat
Közgyűlésének elnöke


Dr. Bagó József
Nógrád megyei jegyző

(A határozat melléklete a jegyzőkönyvhöz csatolva.)

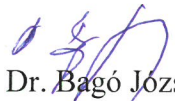
- . -

Skuczi Nándor:

Megköszöni a közgyűlés munkáját, az ülést bezárja.


Skuczi Nándor
Nógrád Megyei Önkormányzat
Közgyűlésének elnöke




Dr. Bagó József
Nógrád megyei jegyző