



---

**Jegyzőkönyv  
Szigetszentmiklós Város  
Városfejlesztési Bizottságának  
2021. június 30. napján megtartott rendes,  
nyilvános üléséről**

---

# Tartalom

<b>JEGYZŐKÖNYV HITELESÍTŐ KIJELÖLÉSE</b> .....	<b>3</b>
18/2021. (VI.30.) SZ. VÁROSFEJLESZTÉSI BIZOTTSÁGI HATÁROZAT.....	3
<b>NAPIRENDI PONTOK ELFOGADÁSA</b> .....	<b>3</b>
19/2021. (VI.30.) SZ. VÁROSFEJLESZTÉSI BIZOTTSÁGI HATÁROZAT.....	3
<b>1./ BUCKA VÁROS RÉSZ KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓJA</b> .....	<b>4</b>
20/2021. (VI.30.) SZ. VÁROSFEJLESZTÉSI BIZOTTSÁGI HATÁROZAT.....	7
<b>2./ EGYEBEK</b> .....	<b>7</b>
<b>FELTERJESZTÉSI ZÁRADÉK</b> .....	<b>9</b>
<b>TÁRGYMUTATÓ</b> .....	<b>10</b>

## Jegyzőkönyv

**Készült:** Szigetszentmiklós Város Önkormányzatának Képviselő-testülete Városfejlesztési Bizottságának 2021. június 30. napján megtartott rendes, nyilvános üléséről.

**Jelen vannak:** Gyurcsik József bizottsági elnök, Sveda Zsolt, Lupa János, Szabó József, dr. Vántsa Botond, Vámosi Mónika Mária, Pintér Ferenc János, Dudásné Szalai Ilona, Tóth Pál bizottsági tagok.

**Távol maradt:** Ladányi Sándor bizottsági tag.

**Meghívottként jelen vannak:** Jósza Attila képviselő, dr. Benis Péter jegyzői kabinetvezető, Opredek Zsófia városfejlesztési projekt osztályvezető, Pallaga Tamás városüzemeltetési osztályvezető, Pintér-Szövényi Eszter városfejlesztési, stratégiai irodavezető, Koralewsky Anikó településrendezési osztályvezető, Kovácsné Szentimrei Lenke út- és közmű irodavezető, Hájás Róbert közlekedési szakértő, Pusztai Ádám, a Bucka közlekedési koncepció készítője, a Create Value Kft. képviselőjében.

**Gyurcsik József bizottsági elnök:** üdvözli a megjelenteket. Megállapítja, hogy a Városfejlesztési Bizottság 10 tagjából 7 fő jelen van, az ülés határozatképes, azt megnyitja.

### Jegyzőkönyv hitelesítő kijelölése

**Gyurcsik József bizottsági elnök:** javaslatot tesz a nyilvános ülés jegyzőkönyv hitelesítőjére Lupa János bizottsági tag személyében.

A Városfejlesztési Bizottság a javaslatot **egyhangúlag – 7 igen szavazattal** – elfogadta és az alábbi határozatot hozta:

### **18/2021. (VI.30.) sz. Városfejlesztési Bizottsági Határozat**

Szigetszentmiklós Város Önkormányzata Képviselő-testületének Városfejlesztési Bizottsága a 2021. június 30-i rendes, nyilvános ülés jegyzőkönyv hitelesítőjének Lupa János bizottsági tagot jelöli ki.

**Felelős:** a bizottság elnöke

**Határidő:** azonnal

### Napirendi pontok elfogadása

**Gyurcsik József bizottsági elnök:** kérdés, hozzászólás nem lévén javasolja a meghívó szerinti napirendi pontok elfogadását.

A Városfejlesztési Bizottság a javaslatot **egyhangúlag – 7 igen szavazattal** – elfogadta és az alábbi határozatot hozta:

### **19/2021. (VI.30.) sz. Városfejlesztési Bizottsági Határozat**

Szigetszentmiklós Város Önkormányzata Képviselő-testületének Városfejlesztési Bizottsága a 2021. június 30-i rendes, nyilvános ülésének napirendi pontjait az alábbiak szerint fogadja el:

Nyilvános ülési napirendi pontok:

- 1) Bucka városrész közlekedési koncepciója
- 2) Egyebek

**Felelős:** a bizottság elnöke

**Határidő:** azonnal

*dr. Vántsa Botond és Pintér Ferenc János bizottsági tagok megérkeztek az ülésterembe.*

## **1./ Bucka városrész közlekedési koncepciója**

**Előadó:** Nagy János polgármester

*Hozzászólások:*

**Pallaga Tamás városüzemeltetési osztályvezető:** felkéri Pusztai Ádám tervezőt, a Bucka városrész közlekedési koncepciójának készítőjét, hogy rövid összefoglalóban mutassa be a koncepciót.

**Pusztai Ádám - Create Value Kft.:** elmondja, hogy a feladatuk az volt, hogy a vágyak és a realitások közti lehetőséget megtalálják a Bucka városrész közlekedési koncepcióját illetően. A városrész közlekedési problémáit mindenki ismeri, a rendelkezésre álló terület szűkös, a népességszám növekedés egyre nagyobb gondot okoz a közlekedésben is. Többféle variációt dolgoztak ki a helyzet megoldására. Többek között az útpálya kiszélesítését a Helyi Építési Szabályzatban foglaltaknak megfelelően, valamint vizsgálták a különböző egyirányúsítási lehetőségeket is. Végül ez utóbbit dolgozták ki, mert a kiszélesítés rendkívül költséges, valamint olyan szintű érdeksérelmet okozna, hogy azt nem lehet felvállalni. Ezen túl a közlekedéspolitikai célokat sem szolgálja, hiszen a városrészben így is rendkívül nagy a forgalom, ha az utak kiszélesednének, ez tovább nőne. A kiszélesítéssel gyakorlatilag az élettér kerülne feláldozásra a pillanatnyi közlekedési igény oltárán. A Bucka városrészben ráadásul sokszor nem is az ott élők közlekedési oltárán, hanem más településekről érkezőkén. A cél az, hogy a Bucka városrész ne csak egy közlekedési hálózat, hanem egy élettér, lakóhely is legyen. Egy olyan városrész, ahol nem csak közlekedni van lehetőség, hanem élni is. A közlekedési mód választás tudatosítása, szerkezetének megváltoztatása is a feladatuk volt. Ahhoz, hogy megalapozott döntést tudjanak hozni, ki kellett kérni az itt élők véleményét. Ezért a tavalyi évben lehetőség volt egy kérdőív kitöltésére, amelynek az eredménye azt mutatja, hogy a Bucka városrészben élők szinte kivétel nélkül autóval közlekednek. A legnagyobb problémát azonban a gyalogjárdák hiánya okozza. Az átmenő forgalmat csak a harmadik legnagyobb problémaként fogalmazták meg a kérdőívet kitöltők. A gyalogjárdák hiánya azért nagy probléma, mert az, aki itt él, jelenleg biztonságban nem tud közlekedni gyalogosan a Buckában, ezért kénytelen autóba ülni, ezzel tovább növelve az autós forgalmat. Ha a gyalogos közlekedés valós alternatíva tudna lenni, akkor akiknek nem feltétlenül szükséges autóba ülni, inkább ezt, vagy a kerékpáros közlekedést választanák. Ennek a célnak az elérésére az egyirányú forgalmi rend bevezetése rendkívül alkalmas, ugyanis a gépjárművek számára szükséges útpályát lecsökkenti, így a fennmaradó területet át lehet adni a gyalogosok számára. Fontos, hogy olyan megoldást kell találni, ami szinte azonnal kifejti jótékony hatását. Nem lehet arra várni, hogy a jövőben majd lesz forrás arra, hogy egészében meg lehessen oldani a közlekedési helyzetet. Több szempont is az egyirányú forgalmi rend bevezetése felé hatott. Az egyirányú forgalmi rend bevezetésének több változatát is elkészítették, amelyekhez sok észrevétel érkezett. Voltak olyan vélemények, amelyek a mostani rend megváltoztatása miatt vélt, vagy valós félelmeket tükrözték. Az biztos, hogy a mostani „status quo” fel fog borulni, fel kell, hogy boruljon. Mindenképpen olyan kompromisszumos megoldás kell, amellyel összességében mindenki nyer, de bizonyos vetületekben lesznek benne nagyobb-, valamint kevésbé nyertesek. A lakossági észrevételeket figyelembe véve az a változat alakult ki, amelynek a gerincét a Boglya utca, Csépi út egyirányúsítása adja, ezt kiegészítve az Ádám Jenő sétánnyal, illetve a közte található – lokális hálózati szerepet biztosító - utak bevonásával. A Buckában jelenleg az a furcsa helyzet állt elő, hogy a fő úthálózaton 30 km/h-s sebességhatár van érvényben, míg a fő úthálózatról lehajtva nincs sebességhatár, tehát 50 km/h-val lehet közlekedni. A Bucka városrészben élők számára nagy problémát jelent a közlekedő autók sebessége is. Ez nemcsak balesetveszélyes, hanem hangos, felferi a port, rontva ezzel a városrész élhetőségét.

*Jószai Attila képviselő megérkezett az ülésterembe.*

**Pusztai Ádám - Create Value Kft.:** az egyirányú forgalmi rend bevezetése ezen is segít, ugyanis a járművek sebességkorlátozásában a tábla önmagában nem segít, az ennél sokkal komplexebb megoldást igényel. Ezt az egyirányú forgalmi rend bevezetése olyan értelemben támogatja, hogy a gépjárművek számára felhasználható útfelületet lecsökkenti, ezzel csökkenti a gépjárművezetők relatív biztonságérzetét. Az útpálya szélessége hatással van a járművezető által megválasztott haladási sebességre, és a gyalogosok számára leválasztott terület is pont ebbe az irányba hat. A fejlesztés három ütemre van bontva, az első ütemben a legszükségesebb beavatkozásokat lehet elvégezni, a gyalogosok számára leválasztani az útpályát, megvalósítani az egyirányúsítást, és bevezetni a korlátozott sebességű övezeteket. Ezeket olyan módon lehet elvégezni, hogy poller sorral, virágládákkal, más színű burkolattal leválasztják az úttest egy bizonyos részét. A végleges állapotra több változatot dolgoztak ki, vagy nyitott kerékpársáv, vagy ellenirányú kerékpározás kialakítása szerepel a koncepcióban. A legfontosabb, hogy minden változatban szerepel a széles gyalogjárda. A harmadik ütem a leglátványosabb cél, ami a Mű út, Boglya út és Csépi út csomópontjának a rendezése. Ez azért a harmadik ütem része, mert költségvetésében ez a legnagyobb, illetve ezzel lehet az átmenő forgalmat jelentősen korlátozni. A lakossági észrevételek között sok olyan szerepelt, hogy a Mű úti csomópontot körforgalommá kellene alakítani. Ez közlekedésszakmai szempontból nem javasolt, ugyanis a kelet felől érkező forgalom ebben az esetben korlátlan mennyiségben ömlene a Csépi útra, a körforgalom elsőbbségi viszonyainak köszönhetően. A Bucka városrészben a közösségi közlekedést a „Bucka busz” végzi, ennek a viszonylatrendszernek az átalakítása is mindenképpen szükséges. Felvették a kapcsolatot a Volánbusz szakembereivel, ők erre dolgoztak ki lehetséges viszonylatvezetések, valamint felmerült az is, hogy az egyirányú forgalmi rend bevezetés kapcsán a megfelelő útpálya szélesség elegendő egy normál méretű autóbusznak. Vizsgálni kell, hogy az útvonalon pontosan hol vannak szűkületek, de a szűkületek megszüntetése lényegesen kisebb anyagi- és időbeli ráfordítást igényel, mint ha az útpálya szélesítés mindenhol megvalósulna.

**Tóth Pál bizottsági tag:** elégedett a tanulmánnyal és a koncepcióval. Az egyirányúsítás véleménye szerint is az egyetlen megoldás a Bucka városrész közlekedési problémáira. Kérdése, hogy az itt kialakuló új közintézmények forgalomgeneráló hatását figyelembe vették-e a koncepció készítésekor (iskola, két új óvoda, orvosi rendelő)? Ezek ezen a területen olyan súlyponti közlekedési változásokat eredményeznek, amivel számolni kell. Az egyirányúsítással párhuzamosan a kerékpárosok, gyalogosok számára saját sáv kialakítása mellett nagyon fontosnak érzi a parkolási rend megoldását is. A közterületi parkolás nagy gondot okoz, ami miatt a rendelkezésre álló keskeny út tovább szűkül. Az egyirányú forgalmi rend bevezetése jelenti talán a kisebb költséget, de ha a kisajátítások mellett forgalmi, műszaki megoldásokat kell kialakítani, akkor ez a következő 5-10 évben éves szinten több száz millió forintot jelentene. A telkek kisajátítása nagyon költség- és időigényes lenne. A déli kiskörút tervezését is el kellene kezdeni. Ez nagyon fontos lenne a Bucka városrésznek, akár az átmenő forgalom enyhítésére, akár egy jelentős belső forgalom levezetésére. Olyan csomópontok megoldására is ki kellene térni, mint például a Dosztojevskij tér. Ez a terület a Tebe sornak, a Csépi útnak, és az Őz utca Csepeli út felé történő kivezetésének egy nagyon fontos kritériuma. Ezekkel a problémákkal párhuzamosan kell foglalkozni. Hozzáteszi továbbá, hogy a Gyári út – Mű út kereszteződésében a HÉV felüljáró elkészülte nagy könnyebbé fog okozni a közlekedésben.

**Pusztai Ádám - Create Value Kft.:** a közintézmények forgalomgeneráló hatása kapcsán elmondja, hogy az intézmények célja a helyi humán infrastruktúra fejlesztése. Az egyirányúsítás mellett a gyalogos-, és kerékpáros közlekedés lehetőségének megteremtése kifejezetten a lokális humán infrastruktúra támogatását célozza meg, ugyanis pár száz méteres távolságokról van szó. Ezt a megnövekedett forgalmat a kialakítandó gyalogos- és biciklis forgalmi sáv el tudja majd vezetni. A parkolási helyzet megoldása kapcsán elmondja, hogy ez a koncepció része lesz, mindenképpen foglalkozni kell vele. Meg kell találni a jogos közterületi parkolás helyszíneit, valamint foglalkozni kell a szerzett parkolási jogok racionalizálásával is, hiszen kertvárosi övezetről beszélünk, ahol mindenki meg tudná oldani a telken belüli parkolást. Ezekre a következő tervezési fázisban nagy

hangsúlyt kell fektetni. A déli kiskörút kapcsán elmondja, hogy a feladatuk a Bucka közlekedési helyzetének rövidtávú megoldása volt, így ebben a munkában a kiskörút lehetőségét nem vizsgálták. Ez egy távlati terv. Ugyanez igaz a HÉV felüljáróval kapcsolatban is. Az Őz utca és a Csépi út kereszteződése kapcsán a tervezési fázisban meg kell fontolni, hogy van-e létjogosultsága ott egy körforgalomnak.

**dr. Vántsa Botond bizottsági tag:** elmondja, hogy a Fidesz-KDNP Frakció támogatni fogja az előterjesztést. Ő az anyagot inkább forgalmi rend változásnak nevezné, nem közlekedési koncepciónak. Arra nem kapott választ az anyagból, hogy ennek a koncepciónak mi lesz az ütemezése, milyen határidők fognak benne szerepelni, mikor jutnak el odáig, amikor azt lehet mondani, hogy készen van a Bucka városrész teljes közlekedési koncepciója. Egy koncepcióhoz határidők kellene, engedélyek, stb. Kérdése, hogy a gyalogos közlekedés helyzete azonnal meg fog oldódni? Laikusként neki a Csépi út egyirányúsítása a másik irányból lenne logikus, kéri a szakértőt, hogy indokolja meg, hogy miért ezt az irányt választotta.

**Pusztai Ádám - Create Value Kft.:** elmondja, hogy a Csépi út egyirányú forgalmi rendjének kialakítása forgalomtechnikai kérdés. Ha az ellenkező irányból történne meg, akkor keresztező forgalom keletkezne. Ez kifejezetten lakossági kérés és jelzés volt, a cél a járműkeresztezők, valamint konfliktusforrások minimalizálása. A gyalogbiztonság az útpálya leválasztásakor tud megvalósulni. Több társasággal, hatósággal egyeztettek, a Volánbusz Zrt. elfogadta az előzetes terveket, a Magyar Közút Nonprofit Kft. szintén ismeri azokat, és támogatóan áll a változásokhoz. Ha a Képviselő-testület elfogadja az előterjesztést, akkor kezdődhet meg az engedélyes tervek elfogadása az I. fázist illetően. Az I. fázis az egyirányú forgalmi rend kialakítását, a gyalogos forgalom biztosítását, valamint a parkolási rend kialakítását jelenti. Ez kb. 3-5 hónapot jelent, amely után be tudják vezetni mindezt. A bevezetés után tesztidőszakra kerül sor, ezt követően lehet értékelni a változásokat, szükség esetén módosításokat lehet eszközölni.

**Gyurcsik József bizottsági elnök:** elmondja, hogy az Önkormányzat 2022. évi költségvetésében meg kell jelennie az ehhez kapcsolódó költségvonzatnak.

**Pintér Ferenc János bizottsági tag:** megjegyzi, hogy egy ilyen hosszú projektnek van tervezési, valamint szimulációs fázisa. Úgy érzi, hogy a tervezési fázis végén vannak, de a szimulációs fázisról nem esett szó. A városrész közlekedését illetően jónéhány kritikus pontot talált. Ezek közül örömmel látja, hogy a tervezők is felismerték, hogy a kelet-nyugat irányú forgalom esetében engedni kell a kétirányú forgalmat (Borz utca tekintetében). A Csónakos utcát illetően azonban ez már nem valósul meg.

**Gyurcsik József bizottsági elnök:** elmondja, hogy az elkészült anyagban ugyan még nem látszik, de a Csónakos utcánál a tervezett iskola építése miatt egy új, szélesebb (16 méteres) utca fog kialakulni (Tópart utca néven). Ez az anyagban azért nem látszik, mert ez egy hosszútávú terv. Meg fognak nyílni utcák az Ádám Jenő sétány és a Csépi út között is, nem csak annyi, amennyit ebből a koncepcióból látni lehet. Jelenleg is zajlanak telekalakítási eljárások, amelyek segíteni fogják a keresztirányú forgalmat.

**Szabó József bizottsági tag:** megjegyzi, hogy a Csónakos utca jelenleg egy nyomvonalas utca, pillanatnyilag gyalogos-, vagy kerékpár forgalom lebonyolítására sem alkalmas az autóforgalommal párhuzamosan. Régebbi elképzelések azok, amelyek most megjelennek ebben a tanulmányban. Emlékei szerint a Csónakos utca kiszélesítéséhez egy régi víkendház kisajátítására van szükség, viszonylag könnyen megvalósítható.

**Gyurcsik József bizottsági elnök:** elmondja, hogy a Csónakos utca kiszélesítésének terve a választások után került elő.

**Pallaga Tamás városüzemeltetési osztályvezető:** elmondja, hogy a koncepció egy kiinduló állapot, sok befolyásoló tényező között. A Csónakos utca a tervezett iskola építés miatt fog kiszélesedni. Most azonban csak a jelenlegi területekkel, adottságokkal tudnak gazdálkodni. A cél a rövid időn belül végrehajtható forgalmi rend változás volt. Az intézmény építések folyamatban vannak, ezekhez már szükséges a Borz és a Csónakos utca rendezése. Amennyiben támogatást nyer az előterjesztés, akkor a tervezők folytatni fogják a forgalmi rend kidolgozását, és a Hivatal

párhuzamosan folytatni fogja a szükséges jogi rendezést. Jelenleg is számtalan olyan magáningatlan van, amelyen út halad keresztül, ezeket muszáj rendezni. Valószínű, hogy a Repkény, Borz és a Csónakos utca lakosságát illetően nem fog nagy támogatottságot nyerni a kiszélesítés, de ez az egy megoldás van.

**Gyurcsik József bizottsági elnök:** további kérdés, hozzászólás nem lévén szavazásra bocsátja az előterjesztés szerinti határozati javaslatot.

A Városfejlesztési Bizottság a javaslatot **egyhangúlag – 9 igen szavazattal** elfogadta és az alábbi határozatot hozta:

### **20/2021. (VI.30.) sz. Városfejlesztési Bizottsági Határozat**

Szigetszentmiklós Város Önkormányzata Képviselő-testületének Városfejlesztési Bizottsága javasolja a Képviselő-testületnek az előterjesztés szerinti képviselő-testületi határozati javaslat elfogadását.

**Felelős:** a bizottság elnöke a Képviselő-testület tájékoztatásáért

**Határidő:** a Képviselő-testület következő ülése

**Végrehajtást végzi:** Városüzemeltetési Osztály

*A határozat melléklete a tárgyi előterjesztés képviselő-testületi határozati javaslata, valamint 2., 3. és 4. számú melléklete.*

## **2./ Egyebek**

**Tóth Pál bizottsági tag:** kérdése, hogy a Csepeli út – Lehel út – Petőfi út kerékpárút tervezése, kivitelezése, kisajátítása mikorra várható? Kérése továbbá, hogy az úrszelvények karbantartása folyamatos legyen, ne kelljen mindig külön jelezni, ahol probléma van. A Hortenzia út vagy az Üdülősor például nagyon rossz állapotban van.

**dr. Benis Péter jegyzői kabinetvezető:** elmondja, hogy a kerékpárút kapcsán a területszerzések folyamatban vannak, a nagy részük meg is történt. Ahol nem sikerült megegyezni, ott kell hatósági eljárást kezdeményezni, valamint egy Magyar Állam által tulajdonolt terület is érintett. Az ezzel kapcsolatos folyamat halad a leglassabban. Amint ezek lezajlanak, indulhat a projekt.

**Szabó József bizottsági tag:** elmondja, hogy az általa is érintett területrészek az összes tulajdonosával megegyezés született 2020 szeptemberében. Ő ingyenesen felajánlotta az érintett területrészt. Kérdése, hogy hol vannak még területproblémák?

**dr. Benis Péter jegyzői kabinetvezető:** elmondja, hogy a kerékpárút legvégén, az ALDI-nál, valamint előtte a közlekedési hatóságnál.

**Szabó József bizottsági tag:** megjegyzi, hogy a közlekedési hatóság előtt halad a nyomvonal.

**dr. Benis Péter jegyzői kabinetvezető:** elmondja, hogy jogilag nincs ott a nyomvonal. Nagyon rég volt egy megállapodás, hogy majd hozzájárulnak a kerékpárúthoz, de ez nincs írásba fektetve, így ezt a folyamatot előlről kellett kezdeni. Az ALDI-val korábban volt egy megállapodás járda- és kerékpárút tárgyában, erről most tárgyalnak az ALDI-val. Kerékpárút nem épült az ALDI előtt, csak járda, és tulajdonjogi szempontból az sincs rendezve. De a pályázathoz az is elegendő, ha rendelkezésre bocsátják a területet, tulajdonba nem kell kerülnie az ingatlanoknak. Irat, megállapodás erre vonatkozóan nincs az Önkormányzat birtokában. Elmondja továbbá, hogy a Nagylaposi dűlőnél is vannak területi problémák. Korábban szó volt róla, hogy a Fövenykúti fejlesztés mintájára itt is felajánlják a fejlesztéskor a szükséges területeket, ez azonban nem valósult meg. Emiatt az Önkormányzatnak fel kellett keresni az összes tulajdonost, és egyenként megállapodást köt velük. Tudomása szerint a megállapodást mindenkiel sikerül megkötöni.

**Koralewsky Anikó településrendezési osztályvezető:** elmondja, hogy a Petőfi utcában, a régi tűzoltó laktanya területén áll fenn egy területhasználatból adódó csere, mert az Önkormányzat is foglal a magántulajdonból, valamint a magántulajdonos is foglal el területet az Önkormányzat tulajdonából. Ennek a telekalakítása elvégzésre került, jelenleg a megállapodás-tervezet készül. Anyagi vonzata ennek a megállapodásnak nincs, a megállapodás után a területszerzés megtörténik.

**Szabó József bizottsági tag:** megjegyzi, hogy a Fövenykúti terület kapcsán 2020. szeptemberében megkötöttek a megállapodások, azóta eltelt egy év, és nem történt előrelépés.


**Koralewsky Anikó településrendezési osztályvezető:** tudomása szerint a Fövenykúti terület esetében a szerződéskötést megelőzően az egyik ingatlan tulajdonosa elhunyt, az ő hagyatéki eljárása még folyamatban van.

**Gyurcsik József bizottsági elnök:** megjegyzi, hogy ha a munka gyorsabban zajlana, akkor meg lehetett volna kötni a szerződést még a haláleset előtt. Meg kell nézni, hogy hol tudnak segíteni a Hivatalnak ezeknek az ügyeknek a gyorsításában. Ha 10-15 év alatt sikerül kisajátítani egy telket, akkor sajnos előfordulnak ilyen események. Ebben a feladatban bármely képviselő segítségére szükség van. Gondol itt többek között Szabó József képviselőre, aki megfelelő ismeretséggel bír a helyi gazdálkodók között. De említhetné Tóth Pál bizottsági tagot is.


**Szabó József bizottsági tag:** úgy tudja, hogy van egy másik képviselő társuk is, aki ezen a területen érintett. Nagyon szívesen segít, abban az esetben, ha kéri a segítségét. Eddig ez nem történt meg.

Több kérdés, hozzászólás nem hangzott el, a bizottság elnöke az ülést berekesztette.

Kmf.

  
**Lupa János**  
jegyzőkönyv hitelesítő



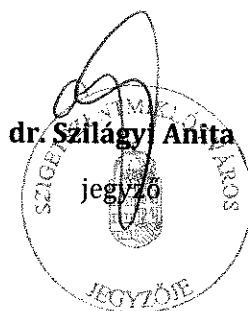
  
**Gyurcsik József**  
bizottsági elnök



## Felterjesztési záradék

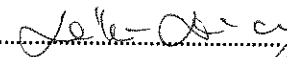
A Városfejlesztési Bizottság 2021. június 30-i rendes, nyilvános üléséről készült jegyzőkönyv Pest Megyei Kormányhivatal felé történő felterjesztését engedélyezem.


Dátum: 2021. 07. 13.



A jegyzőkönyvet a Nemzeti Jogszabálytár informatikai felületén megküldtem a Pest Megyei Kormányhivatal részére.

Dátum: 2021. 07. 13.

  
Léber-Szalai Nikoletta  
jegyzőkönyvvezető



A circular official stamp with the text "Szeged-Szentmiklósi Polgármesteri Hivatal" around the top and "53." at the bottom. In the center is a coat of arms.

## Tárgymutató

Melléklet sorszáma	Előterjesztés címe
1	Jelenléti ív
2	Meghívó
3	Bucka városrész közlekedési koncepciója