

3. számú melléklet

Határidőben beérkezett partneri vélemények és az arra adott válaszok

Véleményező	Vélemény kivonata	Érdemi, főépítési válaszok
GYŐR-SZOL Zrt. Vagyonkezelési Igazgatóság Ingatlan- nyilvántartási Csoport	A Győr Megyei Jogú Város hivatalos honlapjára feltöltésre került Győr-Szabadhegy, Verebes József utcától DK-re tervezett lakóövezet telepítési tanulmánytervet megtekintettük és kivetnivalót nem találtunk benne.	-
Magyar Közút Nonprofit Zrt. Győr-Moson- Sopron Vármegyei Igazgatóság	Dokumentációban bemutatott forgalmi vizsgálat és kapacitásszámítás szerint a 82 sz. főút a tervezett állapot megvalósulása mellett is rendelkezik többlet kapacitással („kapacitás tartalék: 33%”). A számítás a Társaságunk honlapjáról letölthető „Az országos közutak 2023. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” című kiadványban szereplő adatokat veszi figyelembe. A forgalmi adat a 82 sz. főút 70+224 km szelvényében elhelyezett forgalomszámláló mérőműszer által mért forgalmi adat. A forgalomszámláló berendezés a főút lakott területen kívüli szakaszán, az M1 autópályát és Győr Megyei Jogú Város lakott területe között található. A számítás készítése során alapul vett forgalmi adat tehát a települések közötti forgalmat jeleníti meg. Megítélésünk szerint a mért forgalmi adat nem mutatja a csomópont teljes forgalmát a mérőműszer helye miatt. Tapasztalataink alapján a csúcsóra időszakokban (mértékadó óra forgalom időszakokban) a meglévő állapotban is gyakran alakulnak ki torlódások, így a kapacitás számítás megítélésünk szerint túlzó biztonságot feltételez.	A 2026. március 10-én létrejött városházi egyeztetés alapján a tényleges forgalomszámlálás/forgalmi vizsgálat nem kell, hogy a TT része legyen, hanem a 82. sz. főút – Szent Imre út – Kismegyeri út körforgalmi csomópont engedélyezési tervéhez kell elkészíttetni. Ettől függetlenül a lehető legnagyobb kapacitású, területen még elhelyezhető csomóponti kialakítás támogatott, mely a TT-ben szerepel. A Győr-Moson-Sopron Vármegyei Kormányhivatal GY/47/00035-22/2024. számú útépítési engedélyében meghatározott előírásként a Panoráma út melletti lakóterületek továbbfejlesztése, beépítése csak akkor lehetséges, ha a 82. sz. főút – Szent Imre út – Kismegyeri út körforgalmi csomópont átépítésre kerül. Ezzel egyidejűleg a Verebes József utcát zsákutca kialakításává kell tenni (GY-02/21/01396-13/2020. sz. forgalomba helyezési engedély) Mind a TT, mind a TRSZ tartalmazza ezen előírásokat. A Panoráma útfejlesztésének további ütemezése nem ennek a TT-nek a része, azok más fejlesztőkkel más TT készítéssel/TRSZ megkötéssel járnak együtt.

	Továbbra is kérjük a forgalmi vizsgálatot tényleges forgalomszámlálás alapján elkészíteni, illetve az esetleges kapacitástartalékokat bemutatni a forgalomfejlődést is figyelembe véve. Az új beépítésre szánt lakóterületeken megjelenő többlet forgalom úthálózaton történő megoszlását javasoljuk további közúti kapcsolatok kiépítésével (pl. József Attila utca irányába új közúti kapcsolatok megvalósítása, vagy a Panoráma út továbbépítése, stb.) biztosítani. Javasoljuk a forgalmi vizsgálatot oly módon kiegészíteni és elkészíttetni, hogy a további közúti kapcsolatok kiépítésének ütemezése a területen megjelenő további fejlesztők / fejlesztések megvalósítási ütemeihez rendelhetők legyenek.	
1. Kategória		
Övezeti besorolás, épületmagasság, szintszám problémák, településképi aggályok, fejlesztési intenzitás		
Dohánypajta, Búzakalász, utcában lakó magánszemélyek (231-45, -48,-49, -54, -55, -59, -60, 63,-67/2026)	A kisvárosias besorolás ellentétes a kialakult falusias, kertvárosias beépítéssel. A tervezett, akár többszintes lakópark idegen a környezet jellegétől, és kedvezőtlenül befolyásolhatja az ingatlanok értékét. A magaslati elhelyezkedés miatt a beépítés településképi szempontból is előnytelen. Összességében az övezeti átsorolás jelentős érdeksérelmet okoz a lakók számára, miközben a tervezett fejlesztések elsősorban a beruházó érdekeit szolgálják. A módosítás érdemi változást nem hozott a korábbi aggályokhoz képest.	A 4 szintes beépítést indokolja, hogy a Panoráma út túloldalán is 4 szintes beépítés lett már korábban kiszabályozva, azaz a városi szövet így lesz egyenletes és harmonikus, mivel a kiemeltebb utak két oldalán hasonló beépítés támogatott. Továbbá a nagyobb forgalomra tervezett Panoráma út két oldala előnyös a több szintes beépítésre, amivel a mögötte lévő családi házas övezetet zaj – és pormentesíti, továbbá a 4 szint megjelenése azért is javasolt, mert a sűrűbben beépített lakónegyedek alsó szintjein olyan szolgáltatók (pékség, kis boltok, fodrászat stb.) jelennek meg, amelyek a jelenleg itt élők életszínvonalát is emelik.
Magánszemély (231-25/2026)	A beépítési intenzitás növekedése aránytalan terhelést jelent. A kertvárosias övezetek kisvárosiasra történő átminősítése: 2–4 szintes épületeket hoz a jelenlegi családi házas környezet mellé, jelentős lakosságszám-növekedést eredményez, csökkenti a zöldfelületeket,	Győr városa megyeszékhely egy városban az intenzívebb városias karakter egyáltalán nem idegen. A beépítési intenzitás növekedésével egyidejűleg, azzal arányos mértékű közfejlesztést szükséges megvalósítani a beruházónak.

	megváltoztatja a városrész karakterét. A dokumentum nem vizsgálja a közlekedési, parkolási, intézményi (óvoda, iskola), környezeti terhelést a megnövekedett lakásszám tükrében.	A TT kitér az említett vizsgálatokra. (66-67. old.)
Magánszemély (231-25/2026)	Kérem a beépítési intenzitás felülvizsgálatát, különös tekintettel a környező családi házas övezetekre.	Nem közvetlenül a családi házas övezetek mellé épülnek a magasabb épületek, azoktól elhúzva, távolabb épülnek fel.
Magánszemély (231-80/2026)	A kertvárosias övezet kisvárosias övezetté történő átminősítése a Dohánypajta utcában élők számára az eddig megszokott és tudatosan választott életforma ellehetetlenítését jelentené. Az itt élők évtizedekkel ezelőtt jelentős anyagi áldozattal vásároltak telket és építkeztek egy nyugodt, kertvárosias környezetben. Méltánytalannak tartjuk, hogy egy négy-öt emeletes társasház közvetlen rálátást biztosítson magánkertjeikre és lakótereikre, jelentősen csökkentve a privát szférát és az ingatlanok értékét.	A Dohánypajta utcát a fejlesztési területtől két közterület és három beépíthető teleksor választja el. A Dohánypajta utca meglévő épületei és a tervezett beépítés között közel 100 méter széles, egyelőre beépítetlen terület marad.
Magánszemély (231-50,-52, 57/2026)	A kertvárosias övezet kisvárosias övezetté történő átminősítése a Dohánypajtán élő lakók életének ellehetetlenítését jelentené. Az itt élők évtizedekkel ezelőtt jelentős anyagi áldozattal vásároltak telket és építkeztek egy nyugodt, kertvárosias környezetben, tudatosan ezt az életformát választva.	
Dohánypajta utcában lakó magánszemély (231-88/2026)	Nem támogatjuk a tervezett módosítást, az épületmagasság maximális 12,50 m-re emelését, a beépítettség mértékének emelését, a minimális zöldfelület csökkentését. Az építeni szándékozott épületek a tájképet jelentősen átalakítják, az itt kialakult településképhez nem illeszkednek.	Szabadhegy településképe átalakulóban van; már megjelentek a környéken is többszintes épületek, a területtől északra a Máté Mária utcában 12,50 m-es épületmagasság megengedett. A Panoráma utca északi oldalán 14 m és 4 szint megengedett, ezekhez igazodik a tervezett beépítés.
2. Kategória		
A fejlesztés léptéke, településszerkezeti hatása		
Dohánypajta utcában lakó	A dokumentumból a teljes megvalósítás ütemezése és finanszírozási garanciái nem állapíthatók meg; kérem	A TT felsorolja a fejlesztő vállalásait, és az azokhoz rendelt becsült összegeket, a TT kötelező melléklete a TRSZ-nek, amely tovább

magánszemély (231-92/2026)	ezek tételes bemutatását.	részletezi a vállalt közfejlesztéseket, az ütemezést és a finanszírozási garanciákat. Fejlesztő a Szent Imre úti körforgalom átépítését és a Panoráma út gyűjtőútnak megfelelő kialakítását vállalta a TRSZ-ben közfejlesztésként. A TRSZ-t jogszabály szerint nem szükséges partnerségi egyeztetésre bocsátani.
3. Kategória		
Közlekedés		
Forgalomszámlálás, forgalmi adatok elégtelensége, a valós terhelés figyelmen kívül hagyása, közlekedési hatásvizsgálat hiánya		
Magánszemély (231-79/2026)	A tanulmányterv forgalomcsökkentésre vonatkozó állításait megalapozatlannak tartom. Nem értek egyet azzal, hogy 200 lakás megépítése és az új út kialakítása tehermentesítené Szabadhegy közlekedését. Álláspontom szerint egy ekkora lakásszám jelentős többletforgalmat generál, a Panoráma út nem tehermentesíti, hanem átkerheli a környező utcákat, illetve a jelenlegi úthálózat és csomópontok nem alkalmasak ekkora forgalomnövekedés biztonságos kezelésére.	A TT-nek nem kötelező mellékletei az említett vizsgálatok, a további tervezésnél (útépítési engedélyezési, kiviteli tervek) megvizsgálásra/kidolgozásra kerülnek. A telepítési tanulmányterv a vonatkozó jogszabály szerint tartalmazza a beépítési tervhez kapcsolódó infrastruktúra-igényeket, a szükséges és tervezett műszaki és humáninfrastruktúra-fejlesztéseket.
Magánszemély (231-25/2026)	A tanulmányterv nem tartalmaz forgalmi modellezést, így nem bizonyított, hogy a Panoráma út valóban tehermentesíti a József Attila utat. Ezzel szemben: A Szent Imre úti körforgalom átépítése és a Panoráma út bekötése új forgalmi tengelyt hoz létre, amelynek egyik természetes levezetése a Kismegyeri út. A dokumentum maga is utal a „körforgalomnál kialakult közlekedési feszültségekre”, de nem mutat be megoldási tervet. A 450 új lakásból származó többletforgalom egy része bizonyosan Kismegyer felé fog utat keresni, különösen a Panoráma út további szakaszainak megépítéséig. Kérés: Forgalmi hatástanulmány készítése, külön Kismegyer terhelésére vonatkozóan. A dokumentum nem tartalmaz: ütemezést, ideiglenes	

	forgalomtechnikai terveket, zajvédelmi intézkedéseket, forgalomcsillapító elemeket, sebességhatárolókat, javaslatot, gyalogosvédelmi megoldásokat.	
Magánszemély (231-40/2026)	A Tanulmányterv forgalmi értékelése a 82. sz. főút – Kismegyeri körforgalom kapacitásszámítására épül (Tanulmányterv 54–55. oldal), azonban: •nem veszi figyelembe, hogy a 82. sz. főút belváros felé vezető szakasza már jelenleg is túlterhelt, •emiatt a forgalom jelentős része lakóutcákon kereskerülő útvonalat. • a Panoráma út ezen kis szakaszának megvalósítása semmilyen előnnyel nem jár a környéken élők számára sőt inkább növeli a jelenleg is nagy forgalmi terhelést • a tervezett ún. Panoráma út összekötné a 81- 82-es és 83-as főútvonalakat (erre amúgy az M1 autópálya megfelel most is) ami a problémát okozza, hogy ezen főutak bevezető szakaszai a belváros vagy az ipari park felé már most sem képesek a forgalmat megfelelően elvezetni. A 82-es új bevezetője találkozna a 83-as forgalmával a Bakonyi út, Pápai út kereszteződésénél, egy újabb nagy forgalmú csomópont alakul ki, ennek hatása a belváros irányába haladó forgalomra nem részletezett. A tervezett út másik végén Fehérvári út, Tatai út csomópontban az ipari parkból a belváros ill. a 81 és 82-es utak irányába vezető forgalmat hogy lenne képes a tervezett Panoráma út kezelni (kialakulna az M1-gyel párhuzamos gyűrű a lakott területen belül)? A forgalmi modell nem tér ki: • a navigációs alkalmazások által generált kerülőforgalomra, • a csúcsidőszakok torlódásainak visszaduzzasztó	A városrész lakóterületfejlesztése már 2018-óta megkezdődött. A Panoráma út 2006 óta része a város rendezési szabályozási tervének, így már a kezdetektől a Panoráma úttal együtt került megtervezésre a lakóterület közlekedési feltárásának lehetséges módja és a beépítés közlekedési hatásai. Több változatú tanulmányterv készült a Verebes József utca és a Panoráma út 82 – es főúti csatlakoztatására. A közlekedési tervek vizsgálati anyagaiban mindig a teljes közlekedés hálózati kiépítésből került levezetésre az aktuális magasépítési ütemhez tartozó feladat. Még a COVID előtt 2019-ben videokamerás forgalomfelvétel készült a reggeli és a délutáni csúcsidőszak forgalmáról. A COVID időszak 2022-ig átrendezte a forgalmi szokásokat, míg 2023-tól már visszaállt a 2019-es alapforgalom és az aktuális Magyar Közút által mért forgalmi adatokat használta fel a Tervező a tervezéshez. A közlekedési hálózat ütemesen épül, mindig az aktuális magasépítési ütemhez igazodva. Az utak, csomópontok ütemes kiépítés után érhetik el azt az ideális közlekedés kiszolgálási állapotot, amit már a lakosság ma is elvár. Habár a tervezett közlekedési infrastruktúra csak szakaszosan valósul meg, de az utak pályaszerkezeti méretezése, az autóbussz megálló elhelyezése, a kerékpáros forgalom gyűjtőútról való levétele, már mind a jövő várható forgalmait veszik figyelembe. Az utak építési engedély alapján készülnek, ahol az engedélyező hatóság is megkövetelte, hogy minden közlekedési létesítmény a jövőbeli forgalmi terhelések figyelembevételével készüljön. Kiegészítő válaszok összegzése a lakossági felvetésekre: - A számítások alapján a mai forgalmi adatokat figyelembe véve a

	hatására. • a vasúti átjárók áteresztő képességére (Jereváni út, Szent Imre út), mivel ezek nem szintkülönbséggel épültek ez mindenképpen a szűk keresztmetszet a város irányába • az egyébként is túlterhelt M1 autópályán történő baleset esetén az említett főutakról a városi utakra terelődő többletforgalom hatására. Ez alapján a forgalmi becslések nem tükrözik a tényleges használati viszonyokat, nem tér ki a teljes hálózatra vonatkozó hatásokra A fejlesztéshez kapcsolódó forgalmi számítások kb. 1 300–400 új napi járműmozgással számolnak, miközben a tervezett lakásszám alapján reálisan 800–900 új személygépkocsi megjelenése várható, ami kb. 3200-3600 új napi járműmozgást eredményez főként a csúcsidőszakokban.	tervezett lakóterületfejlesztés a meglévő úthálózathoz csatlakoztatható. Idézet a korábbi forgalmi vizsgálatokból: „Győr minden sugár irányú főútján, így a 82 számú főúton is, reggel a városba érkező forgalom a tényleges extrém csúcsidejű, amivel a forgalmi vizsgálatok szabványos előírásai sem tudnak mit kezdeni. A videokamerás forgalomfelvételen látható, hogy a vizsgált útszakaszon a járművek haladása nem akadálytalan, hanem folyamatos, lassú haladással közlekednek. Az akadályoztatást reggeli csúcsidőben a közeli Szent Imre út – József Attila út kis sugarú körforgalom okozza. Csúcsidőben a torlódás a két körforgalom között jelentős” A csúcsidejű torlódásoktól eltekintve a forgalmat fogadó 82-es számú főút kapacitásai megfelelőek. - Évek óta készülő Győr szerkezeti és szabályozási tervi felülvizsgálat alátámasztására korábban elkészült Győr város 2035. évi közúthálózatára vonatkozó analitikus forgalmi előrebecslés. Az aktuálisan vizsgált helyszínre adaptálta a Tervező a forgalmi modell arányszámait és konkrét forgalomfelvételi adatok figyelembevételével határozta meg a jövőben várható forgalmi átrendeződést. A hivatkozott modell Győr összes meglévő és tervezett közútját figyelembe vette. A modellvizsgálat kiterjedt az egész városra és minden ún. forrásnyelő pontra (forgalomvonzó létesítmények).
Magánszemély (231-85/2026)	Az idézett állítás közlekedésszakmai szempontból nem megalapozott, mert a tehermentesítés fogalmát összekeveri a hálózati kapacitás érdemi bővítésével. Egy új, lakóövezeti kiszolgáló utca megnyitása nem jelent valódi alternatív útvonalat az átmenő forgalom számára, mivel funkcionálisan nem főirányú forgalom levezetésére szolgál. Így hálózati szinten nem csökkenti, hanem szétteríti a terhelést – jellemzően a lakókörnyezet rovására. A 450 lakás létesítése konzervatív becsléssel is jelentős többletforgalmat generál. Két gépjármű/háztartás átlaggal számolva ez legalább 900 személygépkocsi. Csúcsidőben a ki- és beáramlás koncentráltan jelentkezik, tehát nem napi forgalomról, hanem csúcsóra-terhelésről beszélünk.	

	A jelenlegi hálózat reggeli csúcsban közel telített állapotban működik ($\approx 1800\text{--}2000$ E/h). Ehhez hozzáadva a többlet 900 E/h nagyságrendű forgalmat, 2700–2900 E/h terhelés adódik. Ez meghaladja egy forgalmi sáv elméleti maximumát (2000–2200 E/h/sáv), és különösen irreális jelzőlámpás csomópont esetén, ahol reálisan 1200–1600 E/h/sáv kapacitással számolhatunk. Kapacitás feletti terhelés esetén nem „pozitív irányú változás” történik, hanem torlódásnövekedés, menetidő-emelkedés, emisszió- és zajszint-fokozódás. A torlódó forgalom fajlagos kibocsátása magasabb, így a tanulmány állítása – miszerint csökken a zaj- és légszennyezés – közlekedéstechnikai alapon nem tartható. Szakmailag indokolt lenne forgalmi modell, csomóponti kapacitásszámítás, közlekedés szimulációs vizsgálattal alátámasztott tanulmány és parkolási mérleg bemutatása. Enélkül a „jól illeszkedik” megfogalmazás inkább retorikai, mint mérnöki állítás. A forgalomszámlálási adatok módszertanilag vitathatók, összességében a 33%-os kapacitástartalék kijelentése statikus, napi átlagra alapozott és nem csúcsóra-alapú megközelítésből fakad, ezért stratégiai döntés megalapozására nem tekinthető kellően megbízhatónak. Összességében a tanulmányban lévő „szerkezeti hiány megszüntetése” jelen esetben nem problémamegoldás, hanem egy újonnan létrehozott forgalmi helyzet előzetes igazolása. Ez szakmailag nem megalapozó, hanem utólagos racionalizálás. A kapacitásszámítások megalapozottsága / megalapozatlansága, a csúcsidőszaki terhelés	
--	---	--

	alulértékelése alapján indokoltnak tartom a tervek átfogó, módszertanilag megerősített felülvizsgálatát.	
Dohánypajta utcában lakó magánszemély (231-92/2026)	A forgalomszámlálási adatokat pedig nem nagyon értem: jól hangzik, hogy a 8222. (Sági) útnak jelenleg 79% a kapacitás tartaléka, viszont ha ez a forgalom a 82-es útba fog becsatlakozni, akkor ott a 33% tartalék szűk lesz, ráadásul a kihasználtság napon belül jelentősen ingadozik, reggel 7-8 között a kocsisor az Agroker-en túl, kis túlzással a vasúti átjáróig ér. Kérem a Szent Imre út–Kismegyeri körforgalom, Sági út becsatlakozás, valamint a József Attila út irány csúcsidei (7:00–8:00 és 15:30–17:00) csomóponti kapacitásvizsgálatát (szolgáltatási szint - LOS, visszatörődés, menekülőút-hatás), a beruházás ütemezéséhez rendelt. Kérésem: a Panoráma útnak a Máté Mária illetve a Szabadi úttal összekötő szakaszának a megépítése a 2 új körforgalommal már az első ütemben feltétlenül szükséges! Enélkül a fejlesztést nem lenne (lett volna!) szabad elindítani sem!	
Magánszemély (231-80/2026)	Álláspontunk szerint a beruházás kizárólag abban az esetben lehetne mérlegelhető, ha azzal párhuzamosan átfogó és érdemi közlekedésfejlesztési beruházás is megvalósulna, amely ténylegesen kezeli a jelenlegi és a várható forgalmi terhelést. Ennek hiányában a beépítési program nem támogatható.	Az önkormányzat megállapodik a fejlesztővel TRSZ keretében a szükséges út- és közműfejlesztésekről. A további út- közműfejlesztésekről az önkormányzat következő, illetve az utána következő stb. fejlesztővel szintén TRSZ keretében megállapodik, csak így tud kialakulni a szabályozási terv szerinti úthálózat a szükséges önkormányzati források miatt.
Magánszemély (231-25/2026)	Kérem a részletes forgalmi hatástanulmány készítését Kismegyerre vonatkozóan, a zaj- és környezetterhelési vizsgálat elvégzését, a forgalomcsillapító és gyalogosvédelmi intézkedések beépítését a tervbe, a körforgalom átépítésének ütemezett, lakosságbarát megvalósítását, a belső utcák forgalmi terhelésének	Az utak további tervezésénél (engedélyezési/kiviteli terveknel) ezek a szempontok részletesen megvizsgálásra kerülnek.

	egyértelmű és részletes szabályozását	
Zichy Ottó utcában lakó magánszemély (231-81,-82/2026)	Az Önkormányzat készítsen részletes zaj-, és forgalmi hatástanulmányt.	
Magánszemély (231-50, -52, -57/2026)	Határozott álláspontom, hogy amennyiben a beruházással párhuzamosan nem valósul meg érdemi és átfogó közlekedésfejlesztési beruházás, a terv nem támogatható.	Jelen fejlesztés legfontosabb eleme, hogy a 2006 óta tervezett Panoráma út kiépítése elindul, a 82. sz. főút – Szent Imre út – Kismegyeri út körforgalmi csomópont megépül.
Közlekedési problémák általánosságban:		
Dohánypajta utcában lakó magánszemély (231-88/2026)	A tervezett fejlesztés legnagyobb megoldandó problémája azonban a megfelelő közlekedési kapcsolatok, feltárások biztosítása. A tanulmányterv elején említett közlekedési megoldások, mint a 81 és 82 főútvonalak összekötése, a 82 főút új nyomvonala nagyon távoli jövőben megvalósuló beruházások a térség közlekedési problémáit csak sokára fogják megoldani. Erre hivatkozva elfogadni a részleges, minimálisra zsugorított, csak az épületek megközelítését biztosító útfejlesztést felelőtlen döntés. A teljes projekt közlekedését csak egy irányból, csak a 82-es út felől biztosítani óriási kockázat és a környék, a terület közlekedésének teljes ellehetetlenülését fogja magával hozni. Havaria esetén a Verebes József utca lezárása miatt is a teljes forgalom a Borostyánkő és a Dohánypajta utcán át fogja megtalálni az utat a város felé, vagy a 82-es út felé. A délkeleti agglomerációból érkező forgalom rendszeresen és folyamatosan használja egérútként az Arató utca – Ötház utca – Zichy dűlő – Zichy utca nyomvonalat, annak ellenére, hogy sem a csomópontok, sem az utak keresztmetszeti szélessége,	Fontos, hogy az ütemes úthálózati kiépítésnél el kell választani a lakóterület fejlesztő feladatait a távlati közlekedési beruházások állami, illetve városi feladataitól. Jelenleg a teljes hálózati kapcsolatrendszerből levezetett szakaszos fejlesztés zajlik. Az aktuális fejlesztési ütemben a lakóterületi forgalom kizárólag a Szent Imre útra lesz rávezetve. Természetesen sok egyéb közlekedési probléma terheli a jelenlegi városi hálózatot. (pl. a József Attila körforgalom kis kapacitása, a Szabadhegyi vasútvonal szintbeni átjárói) Ezen problémák megoldása természetesen célja az Önkormányzatnak is, amelyet anyagi lehetőségeihez mérten igyekszik is kezelni. A beruházóktól megkövetelhető közérdekű fejlesztések tekintetében az országos jogalkotó arányossági követelményt határozott meg, így az Önkormányzat kizárólag a fejlesztés mértékével arányos közfejlesztést tud megkövetelni a beruházóktól. A környék valamennyi problémájának az egyidejű megoldása nem terhelhető egyetlen lakóterületi fejlesztésre, mivel annak költsége nagyságrendekkel túlmutat az arányos mértéken. A közlekedési hálózat ütemesen épül, mindig az aktuális magasépítési ütemhez igazodva. Az utak, csomópontok ütemes kiépítés után, érhetik el azt az ideális közlekedés kiszolgálási állapotot, amit már a lakosság ma is elvár.

	minősége erre nem alkalmas. Fentiek miatt a várható közlekedési igény biztosítására a Panoráma út nem alakítható ki a tervezett zsákutcás megoldással. Meg kell építeni a beruházáshoz kapcsolódóan a Panoráma út másik irányú kapcsolatát is legalább a Máté Mária utcáig, mely a József Attila útig biztosít kapcsolat. Lehetséges a másik irány, a Szabadi utcáig történő kiépítés. Ez utóbbi a részlegesen lezajlott telekalakítások miatt kedvezőbb megoldás. Mindkét kapcsolat kb. 600 méternyi út építését teszi szükségessé, de a városrészek könnyebb elérhetőségét biztosítja. Mivel a Szabadi utcához történő kapcsolódás további jelentős fejlesztési lehetőségeket nem generál, ehhez a beruházáshoz viszont elengedhetetlen, ezt most szükséges kiépíteni! A projekt újratárgyalása szükséges.	Habár a tervezett közlekedési infrastruktúra csak szakaszosan valósul meg, de az utak pályaszerkezeti méretezése, az autóbusz megállók elhelyezése, a kerékpáros forgalom gyűjtőútról való levétele, már mind a jövő várható forgalmait veszik figyelembe. A Kismegyeri körforgalom bővítése növeli annak kapacitását. A Panoráma út jelen szakaszának megépítését követően, a Máté Mária és a Szabadi út környéki további beruházókra hárul a Panoráma út továbbvezetése és alternatív útvonalak megépítése.
Magánszemély (231-40/2026)	A tervezési dokumentáció nem ad megnyugtató választ arra, hogy a jelentősen növekvő lakosságszámot hogyan fogja kiszolgálni a környék infrastruktúrája. Ennek hiányában a lakóterület funkcionálisan alvóövezetté válik, amely további közlekedési kényszereket generál.	Nem válik alvóövezetté, a szolgáltató szféra az épületek földszintjén kap helyet, erre való utalás a TT-ben szerepel. A területen új zöld park és pihenést szolgáló területek is megjelennek.
Dohánypajta utcában lakó magánszemély (231-92/2026)	Az új lakópark teljes forgalma (ismét idézve a dokumentációt) "hosszú ideig" a már most is túlterhelt Sági út - Szent Imre út - József A. útvonalon fog megjelenni, és ez a megnövekedett forgalom további forgalmat fog generálni a már jelenleg is menekülőútként használt Dohánypajta - Ötház - Zichy O. utcákban. Mit jelent a gyakorlatban a "hosszú ideig" (év, ütem, feltétel, finanszírozás)? Milyen döntés/forrás esetén épül tovább a 81-es felé?	Az új lakópark hosszú idő alatt ütemesen fog teljesen kiépülni. Ebben az időszakban kb. 2028-ig folyamatos lesz az úthálózat fejlesztése is. A lakópark teljes kiépítésig megvalósulnak a lakóparkhoz kapcsolódó és kapcsolható közlekedési fejlesztések. Elkészül a nagykapacitású új kismegyeri körforgalom. A tervezett közlekedési fejlesztések elégségesek a lakópark színvonalas közlekedési kiszolgálásához. A térség további közlekedésfejlesztési beruházásai függetlenek a tárgyalt fejlesztéstől, azok részben állami, városi, illetve egyéb fejlesztői források rendelkezésre állása esetén épülhetnek meg.

Zichy Ottó utcában lakó magánszemély (231-81,-82/2026)	Az út megvalósítása várhatóan - jelentősen növeli a zaj-, és porterhelés egy alapvetően nyugodt lakókörnyezetben - rontja a levegőminőséget, különösen a gyermekes családok és idősök egészségére nézve - Közlekedésbiztonsági kockázatot teremt egy jelenleg gyalogos- és kerékpárosbarát övezetben - csökkenti az ingatlanok értékét - természeti és mezőgazdasági területek visszafordíthatatlan károsodását eredményezi - megbontja az erdősávok ökológiai egységét és élőhelyeket veszélyeztetné	
Dohánypajta utcában lakó magánszemély (231-88/2026)	Rövid időn belül megoldandó feladat lesz, hogy a már kiadott építési engedéllyel épülő lakások elkészülte után (240 lakás) még nem kerül átépítésre a körforgalom. A Panoráma útról a Szent Imre útra kihajtva lehet majd közlekedni a 82 út felé. Vélhetően ez a Győr-ság felől érkező forgalommal együtt már a teljes ellehetetlenüléshez vezet. Ha nem épül meg a további 200 lakás (II. ütem), akkor a körforgalom sem kerül átépítésre.	
József A. u. „tehermentesítése”, Szent Imre út forgalmi helyzetének romlása		
Magánszemély (231-77/2026)	450 lakás építése Szabadhegyre azok forgalma a Szent Imre és József Attila útra vezetése: Szabadhegy már jelenleg is túl van építve, közlekedése főleg a vasút miatt kaotikus, mind a Szent Imre úton mind pedig a Jereváni úton, nem ritkák a 15-20 perces átjutási idők sem. A vasúti átkelés kiváltása tervben sincs. (Alul vagy felüljáró) Ez a lakások megépülte után még tovább fog romolni csak min. 900 db gépjárművel számolva is. Az utak méretük és felépítésük miatt sem az ilyen nagy mértékű forgalomra készültek, így közlekedés terén	A felvetett közlekedési problémák túlmutatnak a jelenlegi fejlesztésen. Elsőszámú megoldás az állam által tervezett új 82-es számú főút új Győrbe vezető szakaszának megépítése, vasúti felüljáróval. Az engedélyezett kiviteli tervek rendelkezésre állnak az építés elhatározott, jelenleg a szándékhoz nincs beruházási forrás rendelve.

	további romlásra lehet számítani. A tanulmányban senki nem vett arról tudomást, hogy a József Attila út és a vele párhuzamos Zöld utca jelenleg is nagy terhelésnek van kitéve az Ipari parkba ingázók végett, így már további gépjárművek ráengedése nélkül is dugók alakulnak ki rajtuk.	
Magánszemély (231-80, -66/2026)	A Szent Imre út jelenlegi állapotában is túlterhelt és nehezen járható. A 82-es főútról reggeli és délutáni csúcsidőben lehajtó, illetve oda visszatérő forgalom rendszeresen a környező kis utcákba terelődik, ami már jelenleg is jelentős terhelést jelent a helyi lakosság számára. A tervezett fejlesztés ezt az amúgy is kritikus helyzetet tovább rontaná.	
Tusnád utcában lakó magánszemély (231-69/2026)	A Verebes József utcán kialakítandó lakótelep által generált többletforgalom elsősorban a meglévő utcákat terhelné (Szent Imre u., Jereváni u., József A. u., Fehérvári út), amelyeken jelentős romlás következne be a környék élhetőségében, lakhatóságában.	
Magánszemély (231-61/2026)	A tervek szerint 920 jármű/óra forgalmat terveznek a Panoráma útra, ez 4 másodpercenként egy autó átlagosan, vagyis a lakóparkban lakók a parkolóból nem fognak tudni kiállni, illetve a többi utca lakói is szenvedni fognak ettől, mivel az agglomerációs forgalom egy része is arra fog menni, az fogja kitenni a forgalom jelentős részét. És mindezt a forgalmat a József Attilára vezetnék vissza, vagyis a fő cél, azaz annak a tehermentesítése nem valósulna meg. Nem kérjük ezt a forgalmat a lakóházak közvetlen közelébe!	A Panoráma útról nem fognak parkolók nyílni, csak az azt környező utcákból. A József Attila út tehermentesítése akkor valósulhat meg, ha a Panoráma út a 82. sz. főúttól a 81. sz. főútig kiépül.
Magánszemély (231-43/2026)	A tervezett társasház megépítése az új út hiányában becslések szerint 700 további gépjárművet szabadítana a környékre. A Szent Imre út és a József Attila út	A felvetett közlekedési problémák túlmutatnak a jelenlegi fejlesztésen. A József A. út forgalombiztonsága, így a gyalogos átkelők biztonságos kiépítése a városi Útkezelő Szervezet feladata. A probléma nem

	forgalma elviselhetetlenné válna. A József Attila úton most sincs kerékpárút, a gyalogos átkelés pedig kifejezetten balesetveszélyes.	kapcsolható a tárgyalat fejlesztéséhez.
Panoráma utca nyomvonalára vonatkozó észrevételek		
Dohánypajta, Búzakalász, utcában lakó magánszemélyek (231-45, -48, 49, -54, -55, -59, -60, 63,-67/2026)	A Panoráma út tervezett 420 méteres szakasza nem kap közvetlen kapcsolatot a meglévő közforgalmi hálózattal, hanem korlátozott forgalom mellett a 8222. számú Sági útra csatlakozik. A közúthálózat-fejlesztés így lényegében a lakópark megközelítését szolgálja, és nem nyújt érdemi megoldást a városba irányuló forgalom csökkentésére.	A Dohánypajta és Búzakalász utcai lakosok panasza nem helytálló, mert nem a Sági útra, hanem a 82. sz. főút – Szent Imre út – Kismegyeri út átépített körforgalmi csomópontba köt ki a Panoráma út. A lakosok által felvetett közlekedési problémák túlmutatnak a jelenlegi fejlesztésen.
Új utcában lakó magánszemély (231-32/2026)	Tiltakozom a 81-es 82-es utat összekötő út megépítése végett a kis utcák mögötti részen. Minden bizonnyal nagyon sok autó fog lejönni a kis utcákon az óvodákhoz, iskolákhoz. Kitolatni sem lesz egyszerű házaikból. Vége lesz annak, hogy csendes utcákban éljünk. Nem lehet nyugodtan sétálni, kerékpározni, kutyát sétáltatni. Az egészségtelen levegőről nem is beszélve. Ingatlanaink értéke nagymértékben csökkenni fog.	A Panoráma út szerepe és a József Attila út tehermentesítése a teljes Panoráma megépítése után éri el célját: Több évtizedes problémája Győr déli városrészének a József A. utca forgalmi túlterheltsége. Az érvényes rendezési terv közlekedésfejlesztési, beépítési elképzelései további forgalmi terhelést irányoznak elő a nyomvonalra. Egy megoldás van a szintén évtizedek óta kijelölt un. Panoráma út nyomvonalának, csomópontjainak, közlekedési kapcsolatainak megépítése. A tervezett nyomvonal forgalmi szerepe jelentős.
Király-hágó utcában lakó magánszemély (231-33/2026)	Kérem, vizsgálják felül azt a tervet, hogy a 81 sz. és 82.sz. főutak összekötése mellett a József Attila utcáról "felfelé" nyíló utcákat szükséges-e maradéktalanul bekötni. Ezek csendes, családi házas övezetek, melyek ezáltal sokkal nagyobb forgalomterhelést kapnának. Nagyobb zaj, nagyobb szennyezés, indokolatlanul. A József Attilával párhuzamos elkerülő természetesen szükségszerű, viszont a főút forgalmának közvetlen bekötése véleményem szerint nem az.	Minden rendezési terv foglalkozik a József Attila úttal párhuzamos új gyűjtőút kialakításával. Mivel korábban teljes hosszában a domb gerincén épült volna így kapta a „Panoráma út” fantázia nevet. Ez az út a térség második fő feltáró tengelye lesz. Két közel párhuzamosan futó gyűjtőút a 81. sz. és a 82. sz. fő-utak között teremt közvetlen közúti kapcsolatot. Az un. „Panoráma” út közvetlen kapcsolatot nyit a 82. sz. főút – 81-es számú főút – Tatai út - Győri Ipari Park és az AUDI gyár között. Jelentős hivatásszerű forgalmat vonz, leveszi az agglomerációs munkába járó forgalmat a város belső úthálózatáról. Csak ez a tehermentesítő út új nyomvonala tudja biztosítani azt, hogy a József A. utca forgalma ne nőjön az elviselhetetlen szintig.
Varga Katalin utcában lakó magánszemély	Kéri a Varga Katalin utcára való bekötés elvetését. Nem hajthat be teherautó a Varga Katalin utcába, amíg nem igazolják, hogy a többletterhelés nem károsítja a	

(231-38, 94/2026)	meglévő lakóházakat.	A Panoráma út átmenő forgalma mellett várható, hogy jelentős célforgalmat fogad, mert a szabályozási terv az út nyomvonalának környezetében számos lakóterületfejlesztési projekt beindulásával számol. A Panoráma út teljes, 82. és 81. sz. főutak közötti szakasza nem ennek a TT-nek a témája, jelen Fejlesztés keretében a 82. sz. főúttól induló szakasz valósul meg. A Panoráma utat a hatályos szabályozási terv tartalmazza, azt viszont nem, hogy hol lenne a kis utcákkal csomópontja. A Máté Mária utca és a Szabadi úti csomópont szükséges lesz, a Szabadi út és a Fehérvári út között hogy hol lesz rákötés, az még további vizsgálat tárgya. A jelenlegi tervek szerint a kis kapacitású utcák nem lesznek rákötve a Panoráma útra.
Tusnádi utcában lakó magánszemély (231-30/2026)	Tudomásunk szerint a 81-es, és 82-es utakat közvetlenül a szabadhegyi kis utcák végén kötnék össze, ráeresztve ezzel ezekre a kis lakóutcákra a forgalmat. Ezzel jelentős romlás következne be a környék élhetőségében, lakhatóságában.	
Varga Katalin utcában lakó magánszemély (231-35, -36/2026)	Tiltakozom, hogy a 82-es út forgalmának egy részét bevezessék a Varga Katalin utcába.	
Varga Katalin utcában lakó magánszemély (231-34/2026)	A Panoráma útnak és a József Attila útnak a Varga Katalin utcán keresztül történő összekötése ellen tiltakozom. A Varga Katalin utca jelenleg egy csendes zsákutca, lakóövezet. A tervezett összekötés alapjaiban változtatná meg az életkörülményeket az utcában.	
Templom utcában lakó magánszemély (231-37/2026)	Kérjük, hogy a tervezett összekötő utat külterületen, a lakóövezettől távol valósítsák meg.	
Varga Katalin utcában lakó magánszemély (231-39/2026)	Ezúton tiltakozom a Győr-Szabadhegyet érintő, tervezett Panoráma út megépítése ellen. A tervek szerint számos, a József Attila utcáról nyíló kertvárosi utcákra terelnének jelentős átmenő autóforgalmat! Nem szeretnék zajban, koszban, porban, egészségtelen állapotok között élni, ezért határozottan tiltakozom minden olyan szándék ellen, ami rontja az itt élők életkörülményeit.	
Szabadi úton lakó magánszemély (231-41/2026)	Tiltakozásomat fejezem ki a 82-es út forgalma egy részének kis utcákba való (Máté Mária, Zichy Ottó, Szabadi, Csontos Gyula, Barsi Ernő, Pattantyús, Új, Királyhágó, Templom, Varga Katalin utca) bevezetése ellen. Tiltakozom az ellen, hogy a 81-es és 82-es utat	

	összekötő elkerülőt ne városrészeken keresztül építsék meg, hanem külterületen, a lakóházaktól távol! Tiltakozok az agglomeráció forgalmának kis utcákba vezetése ellen!	
Új utcában lakó magánszemély (231-42/2026)	Követelem a családom nevében is, hogy a 81-es és 82-es utat összekötő elkerülőt ne a városrészeken keresztül építsék meg, hanem külterületen, a lakóházaktól távol. Tiltakozunk az agglomeráció forgalmának kis utcákba vezetése ellen. A forgalom városrészen keresztül vezetése elképesztő mértékű forgalmat, zajt, kipufogógázt hozna a József Attila utcától felfelé menő utcákba - többek között a mi utcánkba is, az Új utcába. A változással érintett viszonylag keskeny utcák pl. Pattantyús utca, Új utca, Varga Katalin utca már a jelenlegi nem átmenő autósforgalmat is nehezen vezetik el, ha pedig átmenő forgalom is megjelenik az gépkocsi torlódásokat és balesetveszélyes helyzeteket eredményez. A József Attila út tehermentesítésére az elkerülő út Sáfrány utcára való kiépítése lehetne egy megoldás, amely mellett, hogy csökkentené a városrész közlekedési terhelését az otthonaink nyugalma is megmaradna. A közeli településekről (Nyúl, Écs, Pannonhalma) a győri Ipari Parkba irányuló forgalomnak az elkerülő útra való átirányításával a József Attila út tehermentesülne meglátásom szerint oly mértékben, hogy a szóban forgó utcák megnyitása az elkerülő útra már szükségtelenné is válna, amely jelentős költségcsökkenést is jelentene a beruházás megvalósítása során.	
Magánszemély (231-47/2026)	Ezúton jelzem, hogy jelenlegi formájában nem értek egyet a Szabadhegyre tervezett panoráma út	

	fejlesztésével. Amennyiben megvalósul, hogy a panoráma utat a jelenlegi kertvárosi utcákra keresztül összekötik a József Attika utcával, az nagyban rontani fogja az itt élők életminőségét, a megnövekedett forgalom miatt jelentős egészségkárosító hatások várhatóak, többek között zajártalom, rossz minőségű levegő, veszélyes közlekedési állapotok.	
Magánszemély (231-78/2026)	A tervezett lakásszám jelentős gépjárműforgalom-növekedést eredményezne. A környező utcák jelenleg is szűk keresztmetszetűek, nem alkalmasak átmenő vagy megnövekedett forgalom biztonságos levezetésére. Ez balesetveszélyt, zajterhelést és levegőminőség-romlást okozhat.	
Új utcában lakó magánszemély (231-83, -84, - 89/2026)	A Kismegyerről Szabadhegyen át a Fehérvári útig tervezett új elkerülő útnak a tervezett utcák végét összekötő módon történő megvalósítása jelentős minőségromlást okozna az eddig nyugodtnak mondható, családi házas övezetben. Nem csak az elkerülő út miatt megnövekedő forgalom és az ezzel együtt járó környezeti ártalmak jelenthetnek gondot, hanem az is, hogy ezáltal megszűnne a természet közeli elérhetőségének lehetősége, ahová máshonnan is járnak emberek futni, sétálni, kutyát sétáltatni, kerékpározni. A nyomvonalal érintett utcák zöme keskeny, a részben az úton parkoló autók miatt az átmenő forgalom további növekedése balesetveszélyes. További gond, hogy ez a közvetlen nyomvonalú elkerülő út „megfojtaná” a városrészt, hosszabb távon az elkerülő úton túlra is terjedne a település, ami ismét újabb elkerülő út szükségességét vetné fel. Összességében az elkerülő út a jelentős forgalom miatt valóban szükséges lehet, de annak megvalósítása minél	

	távolabb kellene, hogy essen a jelenleg lakott területektől mindenki számára minimalizálva az ezzel járó kellemetlenségeket.	
Tusnád utcában lakó magánszemély (231-69/2026)	Véleményem szerint a 81-es és 82-es útvonalat összekötő útnak akkor van értelme, ha az gyors áthaladást tesz lehetővé, és a forgalmat nem vezeti be a városba, a Szent Imre útra. Ezt azonban csak városon kívül, a lakóövezettől kellő távolságban van értelme kialakítani.	Egyáltalán nem cél az összes kis utcát a Panoráma útba bekötni. A jelenlegi tervek szerint a kis kapacitású utcák nem lesznek rákötve a Panoráma útra. A Panoráma út nemcsak az agglomerációs forgalom megosztásához szükséges, hanem fontos városi szintű gyűjtőúttá válhat, amely további közlekedési alternatívát nyújthat a József Attila út mellett.
Király-hágó utcában lakó magánszemély (231-53/2026)	Tiltakozom a Verebes József utca közelében tervezett 440 lakásos lakópark építése, valamint a 81-es és 82-es főutat összekötő Panoráma út megvalósulása, valamint annak a József Attila utcával a Király-hágó utca, az Új utca, a Pattantyús utca vagy a Zichy Ottó utcán keresztül történő összekötése ellen. Tegyük ingyenessé az M1-es autópálya elkerülőként használható részét. Sokkal jobb megoldás lenne a Győr körgyűrűt ingyenessé tenni, ugyanis ezáltal csökkenne a város átmenő forgalma, a légszennyezés, a zajterhelés, a dugók nagysága, az utak elhasználódása. Vagy végső esetben alternatíva lehet a Sáfrány utca mentén történő elkerülő út kialakítása is, kellő távolságra a családi házaktól. A csendes, családi házas kis utcák (Zichy Ottó u., Új u., Pattantyús u. és Király-hágó u.) 81-es és 82-es főutat összekötő út bekötésére SEMMI SZÜKSÉG NINCSEN, mert azzal újfent csak a József Attila utcát terhelnék, és ez közlekedésileg minden szempontból Szabadhegy halálát jelentené.	Az autópálya használata éves megyei matricával megoldható, amely éves szinten nem okoz jelentős többletköltséget a közlekedő családok számára. Az autópálya elkerülő szakaszának ingyenessé tételére vonatkozóan sem a Fejlesztőnek, sem az Önkormányzatnak nincs hatásköre, de a kezdeményezés támogatott.
Magánszemély (231-61/2026)	Az agglomerációs forgalmat ne hozzák be a városba! Erre kiváló lehetőség a Sáfrány utca, ami Sashegynél, a szeméttellemnél jön ki, vagyis megvalósulhatna vele a 81-es és 82-es összekötése a lakók zavarása nélkül.	

Varga Katalin Katalin lakó utcában magánszemély (231-44/2026)	Ezúton tiltakozom a Szabadhegyet is érintő, tervezett Panoráma út megépítése ellen. A tervek szerint számos, a József Attila utcáról nyíló kertvárosi utcákra terelnének jelentős átmenő autóforgalmat! Nem szeretnék zajban, koszban, porban, egészségtelen állapotok között élni, ezért határozottan tiltakozom minden olyan szándék ellen, ami rontja az itt élők életkörülményeit.	
Magánszemély (231-62/2026)	Nem szeretném, hogy az elvezető út a Pattantyús utca mögötti részen valósuljon meg, a nagy zaj, por és szmog és egyéb szennyezés miatt, illetve az itt lévő ingatlan árakra is súlyos értékcsökkenés várna, ami az itt élőknek nem érdeke! Távolabbi elvezetés, pl Sáfrány út, megoldás lehetne, illetve az M1-es elkerülő, ha ingyenessé válna, sokan használnák.	
Király-hágó Király-hágó lakó utcában magánszemély (231-51/2026)	Levelemmel szeretnék tiltakozni a Verebes József utca közelében tervezett 440 lakásos lakópark építése, valamint a 81-es és 82-es főutat összekötő Panoráma út megvalósulása, valamint annak a József Attila utcával a Király-hágó utca, az Új utca, a Pattantyús utca vagy a Zichy Ottó utcán keresztül történő összekötése ellen.	
Csortos Gyula Gyula lakó utcában magánszemély (231-58/2026)	Tiltakozom, hogy a 81-es és 82-es utat összekötő elkerülőt ne városrészeken keresztül építsék meg, hanem külterületen, a lakóházaktól távol! Tovább tiltakozunk az agglomeráció forgalmának kis utcákba vezetése ellen, mely megnövekedett forgalommal, zajjal és a szennyező kipufogógáz megnövekedésével járna utcánkban.	
Király-hágó Király-hágó lakó utcában magánszemély (231-72, -73, -74, -	Tiltakozunk az agglomeráció forgalmának kis utcákba vezetése ellen, mert az óriási forgalmat, nagymértékű zajt, és sok kipufogógázt eredményezne ezekben az utcákban.	

75/2026)		
Zichy Ottó utcában lakó magánszemély (231-81,-82/2026)	Az Önkormányzat vizsgálja felül a tervezett nyomvonalat, mérlegelje alternatív, lakóövezetet elkerülő nyomvonal kijelölését.	
Rózsahegy utcában lakó magánszemély (231-91/2026)	Követelem, hogy a 81-es és a 82-es utat összekötő elkerülőt ne városrészeken keresztül építsék meg, hanem külterületen, a lakóházaktól távol! Tiltakozom az agglomeráció forgalmának kis utcákba vezetése ellen! Érje el az Önkormányzat, hogy az autópálya Győrt elkerülő szakasza ingyenesen használható legyen, ezáltal lényegesen csökkenne a kis utcák forgalma!	
Tusnád utcában lakó magánszemély (231-90/2026)	Szeretnék tiltakozni a Verebes József utca közelében tervezett 440 lakásos lakópark építése, valamint a 81-es és 82-es főutat összekötő Panoráma út megvalósulása, valamint annak a József Attila utcával történő összekapcsolása ellen. Kérem, hogy a családi házas, nyugodt utcáktól jóval távolabb, lakott területen kívül, Kismegyer határában (Sáfrány utca) építsék meg, és ne tereljék be a forgalmat a csendes utcákba.	
Magánszemély (231-86, -87/2026)	Tiltakozásomat szeretném kifejezni a Győr- Szabadhegy részen tervezett 81-es és 82-es számú főút összeköttetésére vonatkozó tervvel kapcsolatban. Kérjük az imént említett út külterületen történő megvalósítását, távol a lakóövezettől!	
Fehérvári úton lakó magánszemély (231-27, -76/2026)	Tiltakozom ez ellen, mert az eredeti rendezési terv szerint a tervezett Panoráma út Győr közigazgatási határán, a Fehérvári út végén csatlakozott volna az utcánkhoz.	
Magánszemély (231-93/2026)	Szeretnénk tiltakozni, hogy a 81-es és 82-es utat összekötő elkerülőt ne városrészeken keresztül építsék	

	meg, hanem külterületen, a lakóházaktól távol! Tovább tiltakozunk az agglomeráció forgalmának kis utcákba vezetése ellen, mely megnövekedett forgalommal, zajjal és a szennyező kipufogógáz megnövekedésével járna utcánkban.	
Zajártalmak		
Magánszemély (231-77/2026)	A családi házas övezetek mögött elvezetett út jelentős zaj és levegőterhelést jelent az ott lakók számára még úgy is, hogy a kis utcákat elvileg nem kötik be a Panoráma útra. A tervek szerint egyes sorházi ingatlanok kertje közvetlenül forgalmas útra nézne. Ez a zaj- és porterhelés miatt jelentősen csökkenti az ott élők életminőségét, különösen kisgyermekes családok esetében.	A jelenlegi építési tervek úgy készültek, hogy az útépítési keresztmetszeti elemek közé megfelelő zajvédő falak megépítése lehetséges legyen, amennyiben az indokolt. Az út zajszintje nagyban függ a sebességhatártól. Ennek okán forgalomtechnikai eszközökkel befolyásolható a zajszint mértéke. A zajvédő fal indokoltságának a kérdése az útépítési engedélyezési eljárások keretében fog vizsgálatra kerülni.
Magánszemély (231-79/2026)	A tervezett út és a beépítés jelentős közlekedési zajjal járna, növelné a levegőszennyezést, rontaná a környék élhetőségét. Kifejezetten aggályosnak tartom, hogy a dokumentáció nem tartalmaz megfelelően alátámasztott zajterhelési vizsgálatot, illetve nem mutat be érdemi védelmi intézkedéseket pl. védőfásítás, zöld védősáv, zajvédő létesítmények. A zaj- és levegőterhelés várható növekedésének bemutatása, valamint annak kezelése a jelenlegi anyagban nem kielégítő.	
Magánszemély (231-61/2026)	A város honlapján elérhető zajtérkép szerint jelen pillanatban a József Attila út 70-75dB zajterhelésnek van kitéve, míg a tervezett Panoráma út 40-50dB-nek. Ha a tervek a jelenlegi formában valósulnak meg, akkor a Panoráma út is 70-75dB zajterhelésnek lesz kitéve, ami a jelenlegihez képest ezerszeres érték! Magyarázat: a decibel (dB) skála logaritmikus, vagyis 50dB a 40dB-hez képest tízszeres zajterhelést jelent, a 60dB az 50dB-	

	hez képest szintén tízszeres, vagyis a 60dB a 40dB-hez képest már százszoros zajterhelés, míg a 70dB a 40dB-hez képest ezerszeres! Hogyan tervezik megoldani, hogy a korábban csendes környék lakói ne szenvedjenek a megnövekedett zajtól, portól, szmogtól?	
Magánszemély (231-64/2026)	A tervezett lakásszám jelentős gépjárműforgalom-növekedést eredményezne. A környező utcák jelenleg is szűk keresztmetszetűek, nem alkalmasak átmenő vagy megnövekedett forgalom biztonságos levezetésére. Ez balesetveszélyt, zajterhelést és levegőminőség-romlást okozhat.	
Magánszemély (231-51,- 90/2026)	Panoráma utca jelenlegi tervek szerinti megépítése, és még egy hasonló társasház-építési projekt a környékbéli utcákban 10-100-szorosára növelné a zajterhelést és a forgalmat! Ezen kívül megjelenne a kipufogógázok okozta szmog, illetve a békés, családi utcák egy nagy forgalmú, balesetveszélyes úttá változnának, várhatóan gyakori torlódás mellett!	
Magánszemély (231-70/2026)	Nem szeretnénk állandó motorzúgást hallani, ha elkészülne a forgalmas út.	-
Gyalogos biztonság		
Új utcában lakó magánszemély (231-32/2026)	Kérem, hogy nyilvánítsák lakó-pihenő övezetté a kivezető utcákat, ahol csak 20-30 km/órával lehessen közlekedni. És még több fekvőrendőrt helyezni az utakra, amely esetleg meggátolja a lefele vezető forgalmat.	Az önkormányzat megvizsgálja, hogy milyen forgalomtechnikai eszközökkel lehet forgalmat csökkenteni. Ez TT-n kívüli probléma.
Magánszemély (231-65/2026)	A tömeges lakótömbök építése semmilyen szempontból nincs pozitív hatással a már évek óta itt lakó Szabadhegyi családokra. A területen eddig is olyan lakások épültek, ahol gond a parkolás, közlekedés. Reggel és délután araszoló autók tartanak a munkahelyek, iskolák felé. A Dohánypajta, Köves,	

	Ötház utcákban gyalogosan közlekedni veszélyes, mivel az úttesten lehet csak közlekedni járda hiányában. A már most is ezeket az utcákat használó, száguldozó autók száma tovább fog növekedni.	
Magánszemély (231-25/2026)	Forgalomcsillapító és gyalogosvédelmi intézkedések beépítését kérem a tervbe.	A Panoráma út keresztmetszeti kialakítása olyan, hogy mind a gyalogos, mind a kerékpáros forgalom az úttól elválasztva kerül levezetésre. A gyalogos és a kerékpáros burkolt felületek megépülnek, de a kerékpárutak forgalomtechnikai kijelölését csak abban az esetben érdemes megtenni, ha a kiépítés zsák jellege megszűnik.
Magánszemély (231-40/2026)	A lakó kiszolgáló utak egy része: • szűk keresztmetszetű, • ideiglenesen egyirányú, • járda nélküli kialakítású (Tanulmányterv, Lakó kiszolgáló utak fejezet). Ez felveti: • a gyalogos közlekedés biztonságának kérdését, • különösen gyermekek, idősek esetében, • valamint a hosszú távú megfeleléség problémáját egy tovább növekvő lakosságszám mellett.	Minden út mellett megépítésre kerülnek a gyalogos felületek. A TT Beépítési tervén jelöltek szerint a Panoráma úton a Szent Imre út csomópontjától a Panoráma úti közbenső körforgalmi csomópontig csak gyalogos közlekedést biztosító kétoldali járda tervezett. A Verebes József utca felől érkező gyalogos és kerékpáros forgalom a Panoráma út bal oldalán gyalogos- és kerékpáros közlekedésre alkalmas járdával tervezett, a jobb oldalán 2,00 m széles gyalogos közlekedésre alkalmas járda biztosítja a gyalogos közlekedést. A tervezett lakó-kiszolgáló utak mellett kétoldali 1,50 m széles gyalogos járda tervezett.
Közösségi közlekedés		
Magánszemély (231-40/2026)	A dokumentáció nem tartalmaz érdemi megoldást arra, hogy: • a terület lakói autó nélkül hogyan jutnak el a városközpontba, • az oktatási, egészségügyi és kereskedelmi szolgáltatásokhoz. A közösségi közlekedés jelenlegi formájában nem alternatívája az autóhasználatnak, így a fejlesztés az egyéni gépjármű-közlekedést erősíti.	A közösségi közlekedést csak hosszútávon, a környező egyéb fejlesztések során kiépülő utak bevonásával lehet újraszervezni, a Panoráma útra bevezetni. Addig is a Szent Imre úton a „Győr (Kismegyer) körforgalom” elnevezésű autóbuszmegálló párszáz méterre van a tervezett lakóterülettől, onnan elérhető a városközpont és Szabadhegy többi része az 5-ös és 6-os helyi járattal.
Dohánypajta utcában lakó magánszemély	A javaslat - de inkább egy ötlet - műszakilag és ütemezésileg több ponton nem állja meg a helyét: - Mivel az első ütemben nem épül meg a kapcsolat a	A TT közösségi közlekedésre vonatkozó javaslata akkor lesz aktuális, ha az érintett terület összes útja megépül és az utak melletti területfejlesztés

(231-92/2026)	Máté Mária utcával, ezért az 5-ös járat “felkanyarodása” nem értelmezhető, maximum a Sági útról tudna egy kört tenni a lakótelepen, de ennek nem sok értelme, haszna van. - A 6-os esete is érdekes: egyrészt, első ütemben a Panoráma út nem lesz összekötve az Ötház u.-val, másrészt, ha össze is lenne kötve, az Ötház u. teljes szakasza, főként a Sági útra leérő vége véleményem szerint alkalmatlan a buszközlekedésre, személyautók is alig férnek el egymás mellett. Tehát ehhez az Ötház u. teljes hosszának az átépítése szükséges, aminek azt gondolom, még kisebb a realitása, mint a Panoráma u. folytatásának a Máté Mária és a Szabadi u. felé. További aggályom, hogy a térképre berajzolt Ötház u. nyomvonal jócskán belevág a Dohánypajta u. 1. sz. telkébe, sőt még az épületbe is! Egy ilyen volumenű, sok milliárdos beruházás esetén azt gondolom, hogy nem ez az elvárható pontosság, precizitás! Kérem a közösségi közlekedési javaslat megvalósíthatósági vizsgálatát az I. ütem tényleges útkapcsolatai mellett, valamint a 6. mellékletben szereplő nyomvonal pontossági felülvizsgálatát (ingatlanérintettségek)	legalább 70%-ban hasznosul, vagyis belakják. Az Ötház utca átépítése szükséges lesz ahhoz, hogy autóbusz közlekedésre alkalmas legyen, ez egy távlati elképzelés. A Győr 1961/49 hrsz-ú telken (Dohánypajta utca 1.) lévő szabályozási vonalat a hatályos szabályozási terv is tartalmazza, csak a telek egy részét vágja le, a meglévő épületbe nem vág bele.
Parkolás, a várható gépjárműszám, ezáltal a parkolóhelyek alultervezettsége		
Magánszemély (231-40/2026)	A környék tapasztalatai alapján egy családi vagy ikerházas beépítésnél: • a két garázs mellett további telken belüli parkolóhelyek kialakítása volt kötelező, míg a társasházi beépítés esetén ez az elvárás nem jelenik meg azonos súllyal • a környező utcákba benézve már most is láthatjuk az autók az utcán parkolnak, ami az egyébként	Az építési engedélyezés során ellenőrzik a rendeltetési egységekhez szükséges parkolóhely telken belüli biztosítását. A TT alapján a beruházó a jogszabály által előírt parkolószámot biztosítja a telken belül. A Panoráma utca gyűjtőúti besorolása miatt ott parkoló nem kerül(het) kialakításra. Az építendő lakó-kiszolgáló utcákon biztosított közterületi parkoló (20 db). A telken belüli parkolás a hosszanti, merőleges parkolók helyett egy

	is szűk utak áteresztő képességét csökkenti és erre még ráengedjük az új lakások forgalmát valójában csak továbbterheljük az eddig is túlterhelt keskeny utakat (Arató utca, Ötház utca, Zichy Ottó utca stb.) Kérdéses, hogy: • mi indokolja a társasházi parkolási igények kedvezőbb megítélését, • és hogyan kerülhető el a közterületek túlterhelése. Véleményem szerint indokolt lenne: • a parkolószámok lakásszám-arányos újraértékelése, • valamint annak vizsgálata, hogy a tervezett parkolókapacitás nemcsak jogszabályi minimumként, hanem a tényleges használati igényekhez igazodva került-e meghatározásra.	bejáratról nyíló belső kiszolgáló úttal történik, ezzel lehetőség nyílik a járda és a közterületi párhuzamos parkolók kialakítására.
Dohánypajta utcában lakó magánszemély (231-88/2026)	Továbbra is azt gondoljuk, hogy a családokban általános második, harmadik autók miatt várható, hogy ezek a környező aszfaltozott utcákban fognak megjelenni. A 46. oldalon kiszámolt 52 db közterületi parkolót elegendőnek ítéli a bizottság, a szakma 600 lakás többlet- és vendégparkolójaként?	
4. Kategória		
Közművekkel kapcsolatos vélemények		
Ivóvíz és szennyvízproblémák:		
A fejlesztéssel érintett 1964/25 hrsz.-ú ingatlanal szomszédos ingatlanok magánszemély tulajdonosa	Joggal merül fel a kérdés, hogy amennyiben 12 db családi ház ellátása műszakilag nem biztosítható, úgy miként tekinthető megalapozottnak egy több száz lakásos, illetve további 440 lakás megvalósítását célzó fejlesztés infrastruktúra-igényének elfogadása.	A Verebes-József utcától DK-re fekvő lakóterület közmű infrastruktúráját a Beruházó olyan mértékben fejlesztette, hogy az képes biztosítani a területre szükséges közműkapacitást. A közművek kiépítésére – a közlekedési infrastruktúrával együtt- a Fejlesztő és az Önkormányzat 2022 évben településrendezési szerződést (TRSZ) kötött. Ehhez az Önkormányzat előírásainak megfelelően Közterület Kialakítási Terv (KKT) készült, mely a TRSZ műszaki háttér anyagául szolgált. A

(231-56/2026)		terv a vízi közművek tulajdonosával (Győr MJV Önkormányzat) és az üzemeltetővel (Pannon-Víz Zrt.) folytatott egyeztetések figyelembevételével véglegesedett. Csapadékvíz elvezetés vonatkozásában csapadékvíz elvezető hálózatot üzemeltető Győr MJV Utkezelő Szervezetével és a befogadó Pándzsa patak kezelőjével, az ÉDUVIZIG-gel folytatott egyeztetések figyelembevételével készült a KKT.
Dohánypajta, Búzakalász, utcában lakó magánszemélyek (231-45, -48, -48,-49, -54, -55, -59, -60, 63,-67/2026)	A DK-i terület vízellátása a Zichy-Ötház-Sági úti felsőzónai hálózatról a terv állításával ellentétben nem biztosítható megfelelően. A jelenlegi rendszerben is tapasztalhatók nyomásesések és nyári vízhiány. A Pannon Víz nyilatkozata szerint a jelenlegi kapacitás nem elegendő. A tervezett csatornabővítés csak egy rövid szakaszt érint, és nem oldja meg az egész Szabadhegyet érintő problémát.	A tervezés során már ismert volt, hogy a József Attila úttól D-re eső területeken további fejlesztések indítása is várható. Ezeket is figyelembe véve készült a KKT azzal a szemlélettel, hogy a fejlesztés tárgyát képező közterületeken a későbbi beruházások kiszolgálását is biztosító dimenzióval épüljön ki valamennyi közmű. Ezekon kívül a burkolatok alatt legyen beépítve az ivóvízhálózat távlati fejlesztését előkészítő alsó zónai vízvezeték azért, hogy a későbbiekben ne legyen szükség a közterületi burkolatok bontására. Szennyvízelvezetés vonatkozásában háttér-fejlesztésként megépül a Vak Bottyán úti csatorna átépítése 90 m hosszon. A Szent Imre - Panoráma u körforgalom átépítése során megépül a vízvezetékek kiváltása, a Sági úti – Kismegyeri úti csatornák átfordítása a Pándzsa lakópark átemelője irányába, hogy annak felbővítésével és új nyomóvezeték kiépítésével a Marcalvárosi rendszer felé legyen átfordítva Kismegyer szennyvize, tehermentesítve ezzel a Szabadhegyi csatornahálózatot, átemelő láncot.
Magánszemély (231-25/2026)	A dokumentum nem tér ki a Vak Bottyán utcai csatorna túlterheltségének hosszú távú kockázataira.	A TRSZ-szel összhangban, ütemezetten szakági vízjogi létesítési tervek készültek, az engedélyek alapján a kiépítés folyamatosan zajlik.
Magánszemély (231-43/2026)	A hatástanulmányból hiányzik az áramszolgáltatási kapacitások vizsgálata is, pedig a környéken már most, az új beruházás nélkül is tapasztalhatóak szolgáltatás-ingadozások.	Tárgyi Telepítési Tanulmányterv a Verebes úttól DK-re eső terület - Panoráma térsége – beépítéséhez szükséges infrastruktúrák kiépítését definiálja fenti KKT-ben megfogalmazott fejlesztési igények figyelembevételével. A szükséges fejlesztések ezen tervfázisban ismételtlen egyeztetésre kerültek az Önkormányzattal, Pannon-Víz Zrt.-vel. A terv tartalmazza azokat – a tervben részletezett- tárgyi fejlesztés keretein belül

		megépítendő – vízi közmű fejlesztéseket, amelyeket már a korábbi KKT is tartalmazott. Pannon-Víz Zrt. jóváhagyó nyilatkozatában részletesen meghatározta a terület biztonságos ellátása érdekében szükséges fejlesztéseket. A víziközművek további kiépítéséhez vízjogi létesítési engedélyezési tervek készítése, engedélyeztetése szükséges. Az Önkormányzat koncepciótervvel rendelkezik a Győr-Szabadhegy D-i területei beépítéséhez szükséges kapacitás bővítő fejlesztésekről. Ezek a fejlesztésenként, területenként külön, önálló településrendezési szerződésekben kerülnek meghatározásra.
A csapadékvíz-elvezetés		
Dohánypajta, Búzakalász, utcában lakó magánszemélyek (231-45, -48, -48, -49, -54, -55, -59, -60, 63,-67/2026)	A Pándzsa-patakba tervezett elvezetés előnyei nem kellően alátámasztottak. A környéken már jelenleg is gondot okoznak a hirtelen lezúduló esőzések, a hivatkozott vizsgálatok eredményei nem kerültek bemutatásra.	Csapadékvíz elvezetés: A Panoráma u. – 82-es út területén – fentiekben hivatkozott KKT-vel összhangban vízjogi engedély alapján a Pándzsa patak befogadóig kiépült a csapadékcatorna gerinc olyan átmérővel, ami biztosítja a vízgyűjtő terület vízelvezetését. A csatornahálózat tovább építéssel alkalmas tárgyi területen kívüli, Panoráma út felé gravitáló területek biztonságos vízelvezetésére is, azok beépítése esetén is. A gerinc-csatornára rákötésre kerül a Szent Imre úti csapadékvíz-elvezető csatorna is, ezzel tehermentesítve a Szent Imre út alatti meglévő átereszt. Emellett megmarad a Szent-Imre úti vízelvezető csatorna/árok is.
Magánszemély (231-40/2026)	A tervezett beépítés jelentős burkolt felület-növekedéssel jár, amely kedvezőtlen hatással van a helyi mikroklimára és a csapadékvíz természetes elvezetésére. Nem egyértelmű, hogy tervezett-e nyílt vízfelület, záportározó, esővíz-visszatartó rendszer, alkalmaznak-e természetközeli vízgazdálkodási megoldásokat, amelyek egyszerre szolgálják a biodiverzitás növelését, a mikroklima javítását, és a hőszigetelés mérséklését. Egy sűrűn beépített lakóterület esetében a vízfelületek hiánya jelentős komfort- és környezeti hátrányt jelenthet.	A József Attila úttól D-re eső területek csapadékvíz-elvezetésre koncepció tervvel rendelkezik Győr MJV Útkezelő Szervezete. A tervezett megoldás összhangban van a koncepció tervvel.
5. Kategória		
Alapellátásokkal, közszolgáltatásokkal és intézményi kapacitásokkal kapcsolatos problémák		
Magánszemély	Humáninfrastruktúrák (orvosi rendelők, iskolák,	

(231-77/2026)	óvodák, bölcsődék) már most is nehezen tudják kiszolgálni a jelenlegi lakosságszámot is. A beruházás után ez minden bizonnyal tovább fog romolni, nem beszélve a hiányzó felnőtt háziorvosi, és gyermekorvosi praxisokról sem. (Betöltetlenség helyettesítés)	Az oktatási intézmények még rendelkeznek szabad kapacitással, ez bemutatásra került a TT-ben. A háziorvosi, gyermekorvosi praxisok betöltetlensége nem speciálisan Szabadhegy problémája, ez általános városi és térségi probléma. A szolgáltatások megjelenhetnek a lakóépületek földszintjén, nem kizárólag lakások épülnek.
Magánszemély (231-78/2026)	Nem látható megfelelő garancia arra, hogy a közlekedési, közmű- és közintézményi infrastruktúra (óvoda, iskola, egészségügyi ellátás) képes lesz a megnövekedett lakosságszám kiszolgálására.	
Király-hágó utcában lakó magánszemély (231-53/2026)	Meg kell végre akadályozni, hogy a maximális profit érdekében egységnyi területre megpróbálnak bezsúfolni minél több lakást, amikhez aztán sem kellő számú parkoló, sem üzletek, sem egyéb kiegészítő infrastruktúra (iskola, óvoda, bölcsőde, orvosi rendelő, élelmiszer bolt, stb.) nem tartozik.	
Magánszemély (231-43/2026)	A jelenlegi bölcsődei férőhely, valamint a túlterhelt háziorvosi és gyermekorvosi ellátás nem lesz képes kiszolgálni az új beköltözőket.	
Magánszemély (231-40/2026)	A lakásszám és a lakónépesség koncentrációja alapján egy új, sűrűn lakott alközpont kialakulása várható, amely azonban nem rendelkezik a szükséges intézményi és szolgáltatási háttérrel.	
Magánszemély (231-40/2026)	Egy 440 lakásos új lakónegyed esetében reálisan felmerül: • óvoda, • bölcsőde, Lakossági észrevételek és kérdések • iskola, • alapellátó egészségügyi és kereskedelmi funkciók iránti igény. A Tanulmányterv nem tartalmaz: • intézményfejlesztési ütemezést,	

	• sem kapacitásvizsgálatot a meglévő intézmények terhelhetőségére.	
Magánszemély (231-64/2026)	Nem látható megfelelő garancia arra, hogy a közlekedési, közmű- és közintézményi infrastruktúra (óvoda, iskola, egészségügyi ellátás) képes lesz a megnövekedett lakosságszám kiszolgálására.	
6. Kategória		
Egyéb, egyedi problémák		
A fejlesztéssel érintett 1964/25 hrsz.-ú ingatlan szomszédja (231-56/2026)	Az álláspont szerint az érintett ingatlanokból történő területelvonás nem támasztható alá valós közérdekkel , az kizárólag a beruházás megvalósíthatóságát és a fejlesztő gazdasági érdekeit szolgálja. A tervezett szabályozás aránytalanul korlátozza a tulajdonhoz való jogot , valamint jelentős vagyoni hátrányt és értékesítőket okoz az érintett ingatlantulajdonosok számára.	A fejlesztés kapcsán a Panoráma út kiépítése elindul, a gyűjtőút kiépítése közérdek. Az önkormányzat megállapodik a fejlesztővel TRSZ keretében a szükséges út-és közműfejlesztésekről. A további út-közműfejlesztésekről az önkormányzat következő, fejlesztőkkel szintén megállapodik, csak így tud kialakulni a szabályozási terv szerinti úthálózat a szűkös önkormányzati források miatt.
Magánszemélyek (231-80, -66/2026)	Meggyőződésünk, hogy a bemutatott beépítési program nem tartalmaz érdemi kedvezményeket vagy valódi előnyöket a szabadhegyi lakosok számára. Az ismertetett feltételek lényegében csupán arra kötelezik a beruházót, hogy a lakóövezet kiszolgálásához szükséges úthálózatot megépítse. Ez azonban nem tekinthető közösségi vállalásnak, sokkal inkább a beruházás alapfeltétele. A tervezett, soklakásos társasház a jelenleg itt élők életminőségében semmilyen pozitív változást nem eredményezne. Ellenkezőleg: a várható negatív hatások – különösen a közlekedési terhelés növekedése – tovább súlyosbítanák a már most is fennálló problémákat.	
Zöldfelületek, környezet és természetvédelem témaköre, mikroklimatikus hatások		
Magánszemély	A bemutatott koncepció nem tartalmaz érdemi	A szabályozási tervben szereplő „Z” övezet teljes területét a Fejlesztő az

(231-78/2026)	zöldfelületi kompenzációt, zajvédelmi megoldásokat vagy védőfásítást. Egy ekkora volumenű fejlesztés esetén elvárható lenne átgondolt környezetvédelmi és településképi koncepció.	Önkormányzat tulajdonába adja és közreműködik a közpark kialakításában, amelynek részletszabályai a TRSZ-ben rögzítésre kerülnek.
Magánszemély (231-79/2026)	A városrész érintett lakosaként nem látom, hogyan kívánják biztosítani az egészséges, élhető lakókörnyezetet a meglévő és jövőbeni lakók számára. Szabadhegy érintett része jelenleg családi, kertvárosias jellegű, amelyet a tervezett beruházás tartósan és alapvetően megváltoztatna. A tanulmányterv megvalósítása esetén megnövekszik az érintett terület és környéke forgalma, csökken a zöld területek aránya, jelentősen megváltozik a lakókörnyezet jellege. A megnövekedett zaj és környezeti terhelés rontja az ingatlanok élhetőségét, kedvezőtlenül befolyásolja azok értékét, ezáltal sérti az itt élők jogos érdekeit, életminőségét és ellentétes Győr fenntartható városfejlesztési céljaival.	Zöldfelületi arány csökkenésénél érdemes megemlíteni, hogy a magántelkek fásításával kisebb zöldfelületi arányban ugyan, de minőségi, többszintes zöldfelület jön létre. A GYÉSZ vonatkozó rendelkezései kötelező kertépítészeti terv készítését írja elő. Faültetést, zöldesítést a Fejlesztő vállalja a településrendezési szerződés (TRSZ), valamint az útépítési engedély szerint.
Király-hágó utcában lakó magánszemély (231-53/2026)	A Győr – Szabadhegy Verebes József utcai tanulmányterv megvalósítása több helyen is a zöldterületek csökkentésével, kiirtásával járna együtt.	A hatályos tervben lévő kertvárosias lakóövezet ugyanúgy beépítésre szánt terület, mint a tervezett kisvárosias lakóövezet, tehát új beépítésre szánt terület kijelölésről nem beszélhetünk, ezért biológiai aktivitásérték változását sem kell számítani.
Magánszemély (231-61/2026)	Az Ötház dűlő melletti fasor biológiai aktivitási bizonyosan csökkenne, hiszen egyrészt ki is kellene vágni néhány területen az utcák rákötéséhez, valamint a nagy forgalmú út közvetlen szomszédságában természetes, hogy nem érzik jól magukat az állatok.	
Magánszemély (231-40/2026)	A tervezett beépítés zöldfelületi arányát a dokumentáció elsősorban számadatokkal és százalékos mutatókkal jellemzi, ugyanakkor nem ad egyértelmű választ arra, hogy ezek a zöldfelületek milyen minőségben és milyen funkcióval jönnek létre.	

	Nem világos, hogy a területen: • kialakul-e egy valóban használható, összefüggő közpark, • vagy a zöldfelület döntően szétagolt, közlekedési sávokkal és épületek közötti zöldsávokra korlátozódik, amelyek ökológiai és közösségi funkciója korlátozott. Álláspontom szerint egy ekkora léptékű, sűrű lakóterület esetében elengedhetetlen lenne nemcsak mennyiségi, hanem minőségi zöldfelületi követelmények rögzítése.	
Magánszemély (231-64/2026)	A bemutatott koncepció nem tartalmaz érdemi zöldfelületi kompenzációt, zajvédelmi megoldásokat vagy védőfásítást. Egy ekkora volumenű fejlesztés esetén elvárható lenne átgondolt környezetvédelmi és településképi koncepció.	
Magánszemély (231-85/2026)	Ha a módosítás következtében a zöldfelületi potenciál reálisan csökken, akkor annak számítása és kompenzációja szakmailag indokolt, függetlenül a korábbi besorolástól. A biológiai aktivitás és hálózati működés tartalmi kérdései – alapján indokoltnak tartom a tervek átfogó, módszertanilag megerősített felülvizsgálatát.	
Magánszemély (231-40/2026)	Tekintettel arra, hogy a tervezett lakóterület önálló, sűrűn lakott lakónegyedként fog működni, indokoltnak tartom annak vizsgálatát, hogy: Lakossági észrevételek és kérdések • a lakók számára elérhető lesz-e gyalogos távolságon belül egy valódi közösségi zöldterület, • vagy a rekreációs igények kielégítése továbbra is más városrészekbe történő utazást igényel. Ennek hiányában a fejlesztés nemcsak közlekedési,	A társasházak közötti minőségi zöldfelület mindenki számára nyitott lesz, illetve rendelkezésre fog állni a tervezett közpark is. A közreműködés pontos tartalma a TRSZ-ben kerül rögzítésre.

	hanem életminőségi szempontból is hiányos marad.	
Magánszemély (231-40/2026)	A jelenlegi falusias jellegű terület beépítése jelentős felszínborítás-változással, élőhely-vesztéssel és ökológiai terheléssel jár. A dokumentáció nem tér ki részletesen arra, hogy: • milyen módon biztosítható a helyi biodiverzitás megőrzése vagy pótlása, • tervezett-e változatos növényállomány, őshonos fajok alkalmazása, • létrejönnek-e olyan zöldfelületek, amelyek nem pusztán esztétikai, hanem ökológiai folyosóként is működnek. Különösen fontos kérdés, hogy a zöldterületek nem csupán „zöld színű felületek”, hanem élő ökológiai rendszerek lesznek-e. A falusias jellegű terület kisvárosias beépítéssé alakítása várhatóan: • növeli a nyári hőterhelést, • csökkenti a természetes átszellőzést, • erősíti a helyi hőszigetelést. A dokumentáció nem tér ki arra, hogy a tervezett zöldfelületek és beépítési módok miként járulnak hozzá a mikroklíma javításához, például: • árnyékot adó fásítás, • nagy lombkoronájú fák aránya, • burkolt felületek csökkentése, • zöldtetők, zöldhomlokzatok alkalmazása.	A Pándzsa-patak vízszintje zsilipekkel szabályozható, a terület csapadékvíz-elvezetésével a vízpótlást is biztosíthatja. A hőszigetelés a betervezett fásításokkal, növényzettelépítéssel mérsékelhető.
Magánszemély (231-25/2026)	A dokumentum nem tér ki: a Pándzsa-patak vízszintjének mesterséges befolyásolásából eredő ökológiai és árvízvédelmi problémákra, a burkolt felületek növekedéséből adódó hőszigetelésre.	

Ingatlanértékek és lakókörnyezet romlásának témaköre		
Magánszemély (231-61/2026)	A lakosságot az is érdekelné, hogy ha ebben a formában megvalósul a tervezet, hogyan tervezik az érintett ingatlanok tulajdonosait kompenzálni, akiknek az ingatlanja jelentős értéksökkenésen megy keresztül? Az önkormányzat vagy a beruházó fizeti ki az elértéktelenedett házak árait?	Nem történik értéksökkenés a beruházás miatt, ha megjelennek szolgáltatások, üzletek a lakóépületek földszintjén, a szolgáltatások színvonala nő. Győr egy megyeszékhely, nem cél a továbbiakban a várost nagy területet elfoglaló, szétterülő, településüzemeltetési szempontból fenntarthatatlan falusias jellegű lakóterületekkel bővíteni, az intenzívebb beépítésű városrészek sokkal fenntarthatóbbak.
Magánszemély (231-43/2026)	Bár a tervekben szereplő park kialakítása üdvözlendő, ez semmiképpen sem kompenzálja a 450 lakás okozta környezeti terhelést. A megnövekedett szmog és zaj közvetlenül rontja a levegőminőséget, ami – ahogy az a környéken élők körében egyre gyakoribb – fokozza a gyermekek légúti és pollenallergiás panaszait. Szabadhegy-Kismegyer városrész kertvárosias jellegének elvesztése előnytelen városképet és komoly ingatlanpiaci értékvesztést eredményez.	Szabadhegy városrész átalakulóban van, nem jelenthető ki az ma sem, hogy tisztán kertvárosias beépítésű lenne. A Panoráma út forgalmát és az ebből adódó kedvezőtlen környezeti hatásokat az út menti magasabb épületek inkább mérséklék az alacsonyabb beépítésű övezetek irányából.
Magánszemély (231-64/2026)	A tervek szerint egyes sorházi ingatlanok kertje közvetlenül forgalmas útra nézne. Ez a zaj- és porterhelés miatt jelentősen csökkenti az ott élők életminőségét, különösen kisgyermekes családok esetében.	A sorházi ingatlanoknak nem lesz külön kertjük.
Magánszemély (231-50, -52, -57/2026)	Meggyőződésem, hogy a bemutatott beépítési program egyáltalán nem tartalmaz érdemi kedvezményeket vagy előnyöket a szabadhegyi lakosok számára. Az ismertetett feltételek lényegében csupán arra kötelezik a beruházót, hogy a lakóövezethez vezető úthálózatot megépítse. Ez azonban nem tekinthető valódi közösségi vállalásnak; ez nagyjából olyan, mintha valaki a saját családi házához térköves bejárót építene, majd ezt közérdekű fejlesztésként tüntetné fel. A tervezett, soklakásos társasház a jelenleg itt élő szabadhegyiek	Az is egy érdemi fejlesztés, hogy a Panoráma út kiépítése elindul. Az önkormányzat megállapodik a fejlesztővel TRSZ keretében a szükséges út-és közműfejlesztésekről. A további út-közműfejlesztésekről az önkormányzat következő, illetve az utána következő stb. fejlesztővel szintén megállapodik, csak így tud kialakulni a szabályozási terv szerinti úthálózat a szűkös önkormányzati források miatt.

	életében semmilyen pozitív változást nem eredményezne. Ellenkezőleg: a várható negatív hatások – különösen a közlekedési terhelés növekedése – már most is súlyos problémákat tovább fokoznának. A Szent Imre út jelenlegi állapotában is túlterhelt és nehezen járható. A 82-es főútról reggel és délután le- illetve felhajtó forgalom rendszeresen a környező kis utcákra terelődik, ami már most is komoly terhelést jelent a helyi lakosság számára. A tervezett fejlesztés ezt az amúgy is ellehetetlenült helyzetet tovább súlyosbítaná.	
Magánszemély (231-85/2026)	Megfontolásra javaslom továbbá egy alternatív fejlesztési irány vizsgálatát: a terület természetközeli zöldfelületi rendezését, parkosítását és rekreációs célú hasznosítását. Egy ilyen koncepció nem generál többletforgalmat, nem növeli a zaj- és légszennyezést, ugyanakkor mérhetően javítja a városrész mikroklímáját, csökkenti a hőszigetelést, és növeli a lakosság életminőségét. A jól kialakított közparkok és zöld infrastruktúrák hosszú távon stabil értéknövelő tényezők, miközben fenntarthatóbb városszerkezeti irányt képviselnek.	A terület 2006 óta szabályozási tervben lakó szerepkörű övezetként tervezett. A terület magántulajdonban van, így annak lakóterületként való hasznosítása a jelenleg hatályos szabályozás mellett is lehetséges. A zöldterületek kialakítása során az Önkormányzat arra törekszik, hogy arra a magántulajdon sérelme nélkül kerüljön sor elkerülve a kártalanítási kötelezettséget és a magántulajdon szükségtelen sérelmét.