

**LAKOSSÁGI FÓRUM
JEGYZŐKÖNYV****Készült:**

TSZTM, SZTM 2024-007	Győr – Szabadhegy, Verebes József utcától délkeletre fekvő 00925, 00931, 00953, 0963, 01597, 01598, 01599, és 03055 sz. övezetek terület-felhasználásának módosítása
---------------------------------	---

témában - a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 62. § (1) bekezdés b) pontja szerint - a Győr Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala Zechmeister termében 2026. június 11. (csütörtök) 16:00 órakor megtartott lakossági fórumon.

Jelen vannak:

Levezető:	Szaksz Vince	városi főépítész
Településfejlesztési Főosztály részéről:	dr. Kozák Bettina	Győr MJV Polgármesteri Hivatal Településfejlesztési és Városstratégiai Főosztály vezetője
	Cseh-Németh Ida	Győr MJV Polgármesteri Hivatal Településfejlesztési és Városstratégiai Főosztály Főépítési Osztály főép. koordinátora
	Vargáné Papp Katalin	Győr MJV Polgármesteri Hivatal Településfejlesztési és Városstratégiai Főosztály Főépítési Osztály ügyintézője
	dr. Mózes Éva	Győr MJV Polgármesteri Hivatal Településfejlesztési és Városstratégiai Főosztály jogásza
	Rosta Krisztina	Győr MJV Polgármesteri Hivatal Településfejlesztési és Városstratégiai Főosztály Főépítési Osztály ügyintézője
Továbbá:	Kósa Roland	alpolgármester
	Németh Gyula	TALENT-PLAN Kft. vezető tervező
	Tóth Csaba	TALENT-PLAN Kft.

Továbbá: a mellékelt jelenléti ív szerint

Szaksz Vince, városi főépítész: Köszönti a lakossági fórumon megjelenteket.

Előadja, hogy a lakossági fórum tárgya a **TSZTM, SZTM 2024-007 „Győr – Szabadhegy, Verebes József utcától délkeletre fekvő 00925, 00931, 00953, 0963, 01597, 01598, 01599, és 03055 sz. övezetek terület-felhasználásának módosítása”** témában indított településterv módosítási eljárás partnerségi, lakossági egyeztetése.

A véleményezendő tervezeteket az Önkormányzat 2026. június 3-án feltöltötte a hivatalos honlapjának partnerségi egyeztetési felületére.

Tájékoztatja a megjelent partnereket, hogy véleményüket a lakossági fórumon szóban adhatják elő, amely a lakossági fórumról készült jegyzőkönyvbe kerül belefoglalásra, vagy a lakossági fórumot követő 5 napon belül írásban tehetik meg a partnerseg@gyor-ph.hu e-mail címre

elküldve vagy ügyfélkapun keresztül, amely a lakossági fórumról készült jegyzőkönyv melléklete lesz.

Azt a partnert, aki a fent meghatározott módon és határidőben nem adott véleményt, kifogást nem emelő véleményezőnek kell tekinteni.

A Korm. rendelet 65. § (2) bekezdés szerint a partner a közösségi érdekre vagy a jogos magánérdekre vonatkozóan adhat véleményt, és tehet a módosításra javaslatot. A partner véleménye a véleményezett tervezet tartalmára terjedhet ki, a vélemény és a tervezet között közvetlen összefüggésnek kell lennie. A partnernek kifogást emelő véleményét indokolással kell alátámasztani.

A módosításhoz tartozó tervanyagok feltöltésre kerültek Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának honlapja partnerségi egyeztetési felületére. Tájékoztatja továbbá a jelenlévőket, hogy a jelenléti ív aláírásával az adatvédelmi tájékoztatóban foglaltakat tudomásul vették és a lakossági fórumról hangfelvétel készül, mely alapján jegyzőkönyv kerül felvételre. A jegyzőkönyv az elhangzottak lényegét tartalmazza és aláírását követően feltöltésre kerül a www.gyor.hu honlapra.

A lakossági fórumon elhangzott vélemény, észrevétel akkor kerül rögzítésre, ha a felszólaló nevét és lakcímét is közli. Ezen személyes adatok megadásával, a felszólaló tudomásul veszi, hogy neve és lakcíme rögzítésre kerül és azokat az önkormányzat az eljárással összefüggésben annak időtartama alatt a szükséges célból kezelheti vagy kezeli.

Megjegyzzi, hogy fényképezni lehet, videofelvételt készíteni nem szabad a lakossági fórumról.

Hangsúlyozza továbbá, hogy a mai lakossági fórum kifejezetten a tárgyi szabályozási tervi módosításról szól, ezért kéri a jelenlévőket -nem kizárva, hogy tágabb értelemben is lehet majd beszélni róla - hogy véleményüket, javaslatukat erre vonatkozóan tegyék meg.

Előadja, hogy a jelenlegi műszaki tartalom egy hosszas egyeztetési folyamat eredménye.

Felkéri a településtervezőt, hogy ismertesse a véleményezendő anyagot.

Németh Gyula, TALENT-PLAN Kft. vezető tervező: Előadja, hogy a módosítás előzetes környezeti értékelés egyeztetésére irányuló véleményezési köre már 2024-ben lezajlódott. Az azt követő időben módosították a vonatkozó jogszabályokat, így szükségessé vált egy Telepítési Tanulmányterv elkészítése. A Szabadhegyen megtartott lakossági fórum ennek a munkának a bemutatásáról szólt, mely után a Tanulmánytervet 2026. tavaszán fogadta el a Városstratégiai Bizottság, és ezután folytatódhatott a rendezési tervmódosítási eljárás.

Ezután feláll, és a kivetített tervlap alapján részletesen bemutatja a tervet a jelenlévőknek.

Többek között megemlíti a tervezett gyűjtőutat, ami a városrész hosszabbtávú fejlesztési lehetőségét is biztosítja majd. Előadja, hogy a gyűjtőút mentén a kismegyeri körforgalomnál egy gazdasági kereskedelmi szolgáltató övezet alakul ki a jelenlegi Sztártechnika Üzletház telkéből, az északi oldalon pedig a Máté Mária utcába való bekötésre hívja fel a figyelmet.

Kiemeli a módosítással érintett egyes tömböket, ahol a jelenlegi kertvárosias lakóövezet kisvárosias lakóövezetre módosul, illetve - a lépcsőzetesség, terepviszonyok figyelembevételével - nagyobb beépítési magasságok, szintszámok kerültek meghatározásra. Megemlíti még a beépítési mód változásokat, melynek értelmében a jelenlegi zártosrú beépítési lehetőség szabadon állóra, illetve keretesre módosul. Fontosnak tartja még kiemelni, hogy az

előírt minimális csomóponti távolsági előírások alapján a Malomsori utcának a gyűjtőútra való kicsatlakozási lehetősége a módosítással gyalogos és kerékpáros forgalomra szűkül be.

Előadja továbbá, hogy a módosítás a tervezési területet érintő zöldfelületek kialakítására vonatkozóan háromszintes növényállomány telepítésére való kötelezést tartalmaz, valamint ugyancsak egyedi övezeti előírásban bizonyos arányban kereskedelmi szolgáltató funkciók kialakítása került kötelezésként megállapításra, illetve szabályozásra került a térszíni parkolók kialakítása, valamint a maximális lakásszám.

Előadja, hogy a módosítás nem jelenti azt, hogy valamennyi keresztirányú utca megvalósul, kizárólag azok bekötési lehetőségét teremti meg a szabályozás.

Szaksz Vince, városi főépítész: Megemlíti, hogy a fejlesztővel, a módosítással párhuzamosan, egy Településrendezési Szerződés is aláírásra került az érintett fejlesztések átvállalásáról. Megadja a szót a jelenlévőknek, hogy feltegyék kérdéseiket.

Hozzászóló 1: Előadja, hogy a Telepítési Tanulmányterv partnerségi egyeztetésén már leírta véleményét.

Úgy látja, hogy a tervezői ismertetőből leginkább a közlekedésről szóló rész maradt ki, amit már most katasztrofálisnak jellemez. Előadja, hogy a reggeli csúcsidőben a Szent Imre útra szinte lehetetlen rákanyarodni, ezért menekülőútként az Ótház utcát találják meg az emberek. Úgy véli, hogy ha a jelenlegi közlekedési állapotot megterheli még 500 db lakás, akkor teljesen élehetlenné fog válni a környék, mivel úgy tudja, a körforgalomba való becsatlakozás egy későbbi ütem része lesz.

Véleménye szerint az elkészült körforgalom sem fog megoldást jelenteni a problémára, mert félő, hogy terepjárókkal kitaposott ösvényeken akkor is a Zichy Ottó utca felé fognak menekülni az ott lakók. Óriási hibának tartja, hogy a lakóterület fejlesztés előtt nem készülnek el a kiszolgáló infrastruktúrák. Úgy tudja, hogy a Panoráma utca északi hosszabbítása egy még távolabbi jövő képe.

Megemlíti a többi infrastruktúrát is, amiknek a fejlesztése elengedhetetlen. Kiemeli, hogy a közelmúltban jelentősen megnövekedett az áramszünetek száma a környéken.

Előadja, hogy lehet a tervezési területen megépült társasházakba beköltöző lakók jól fognak jární a fejlesztéssel, de az agglomerációban élőket továbbra is a menekülőút felé fogja terelni. Véleménye szerint a jelenlegi közlekedési problémára a végleges megoldást a 82. számú főút Bakonyi út felé kikötő elkerülő szakaszának megépítése fogja jelenteni.

Szaksz Vince, városi főépítész: Megerősíti az elhangzott utolsó mondatot, véleménye szerint is a jelenlegi probléma végleges megoldása a 82. számú főút elkerülő szakaszának megépítése lesz.

Előadja, hogy a tervezett Panoráma út és az elkerülő út közötti egyik fő különbség, hogy az előző – mint gyűjtőút - tervezett lakózónákon megy majd keresztül, melynek megépítését az annak mentén fejleszteni kívánt cégek bevállalják. Megemlíti, hogy az Önkormányzat a Panoráma út további szakaszainak megépítésére is tárgyalásokat folytat más fejlesztőkkel. Várhatóan a Szabadi útig való megépítés legalább 3 ütemben valósulna meg.

Megjegyzí, hogy a 82. számú út elkerülő szakasza már nagyon előrehaladott tervezési fázisban került leállításra.

Kijelenti, hogy a fejlesztés nagyon fontos eleme a kismegyeri körforgalom átalakítása, kibővítése.

Előadja, hogy a gyűjtőút egy széles, autóbuszvárókkal ellátott, gyalogos-, kerékpár-, és tömegközlekedési forgalmat is elbíró útként került megtervezésre, aminek megépítését a fejlesztő vállalja. Cél, hogy a kitaposott utak idővel megszűnjenek.

Hozzászóló 1: Kijelenti, hogy véleménye szerint sem a jelenlegi beruházóra kellene terhelni a teljes nyomvonal megvalósítását.

Úgy véli, hogy ha a Máté Mária utca felőli kijárat megépülne, akkor az már egy hatalmas eredmény lenne.

Kósa Roland, alpolgármester: Kijelenti, hogy véleménye szerint is fontos lenne a Máté Mária utcai összekötés megépítése. Megjegyzi, hogy a Városvezetés aktív tárgyalásokat folytat az ott fejleszteni kívánó beruházóval. Ha a jelenlegi fejlesztő ezt az utat végig megépítené, azzal lehetőséget adna a további területek tulajdonosainak. Úgy véli, hogy amire a most asztalon lévő projekt megépül, addig meg fog jelenni az a fejlesztő, aki azt a maradék összekötést vállalja. A Városvezetés álláspontja az, hogy a város a városon belül növekedjen. A jelenlegi közlekedési túlterheltség abból fakad, hogy a korábbi városvezetés alatt olyan döntés született, hogy a városban ne épüljön semmi. Az elmúlt évek vásárlási igényét a környező települések – Győrújbarát, Nyúl, Écs, Pannonhalma – elégítették ki. Akik oda költöztek, azok minden reggel kocsiba fognak ülni, és bejönnek Győrbe, hiszen itt a munkahelyük. Úgy véli, ha itt, vagy a város sok más pontján nem kezdődnek el lakóterületfejlesztések, akkor a város bekötőútjain csak fokozódni fog a jelenlegi probléma. Az agglomerációba költözők nem Győrben élnek, nem ide fizetik az adót, nem Győr kapja a normatív támogatást utánuk, de minden hátrányt Győr szenved el, mivel az infrastruktúrát Győrnek, Győr lakosainak kell fejleszteni, hogy az écsiek, nyúliak be tudjanak járni dolgozni.

A cél a Jereváni útig való eljutás lenne. Ennek a nyomvonalán van egy nem oda való – önkormányzati területen, 30 éve működő – betonüzem, aminek áttelepítésére 1 éves határidőt kapott a tulajdonos. Amikor a terület felszabadul, akkor lehet a környező területeket pozícionálni, hogy megjelenhessen egy fejlesztő, aki részben, egészben finanszírozza az útépitést. Talán erről az összekötésről egy 10 éves távlatban beszélhetünk.

Megemlíti egy másik lehetőséget, ami az egész problémára megoldást jelenthet, az az elővárosi vasút fejlesztése. Ezzel kapcsolatban Néher András országgyűlési képviselővel aktívan lobbiznak. Kijelenti, hogy a veszprémi vasútvonal nem egy túlterhelt vonal, ezért ezen a szakaszon egyedül megvalósítható vasúti elővárosi közlekedést eredményezhetné. Ennek előkészítésére már egy Európai Unió pályázat is történt, ahol a projekt megvalósítása beigazolódott. A másik álmom a 82. számú főút elkerülő megépítése lenne.

Végül kijelenti, hogy azon, hogy a beruházókra minden esetben átterhelődjenek az infrastruktúra fejlesztések megvalósításai, gőzerővel dolgoznak.

Németh Gyula, TALENT-PLAN Kft. vezető tervező: Az elhangzottakra reagálva megerősíti, hogy a közlekedési probléma tényleg valós, és fontos megoldandó része a beruházásnak, amin természetesen közlekedéstervező kollégái sokat dolgoztak.

Kiegészítve tervismertetőjét előadja, hogy a 82. számú főút Szentlélek templom melletti kikötésére ígéret van, de határidő nincs. Ez egy országos fejlesztési projekt. Megjegyzi továbbá, hogy az autópályával párhuzamosan Győrnek van egy déli elkerülő útterve, ami időben még messzebb van, de azt irányozza elő, hogy a megépülése után az agglomerációs forgalom

jelentős részét levenné. Megerősíti, hogy a Máté Mária utca felőli kikötés valóban nagyon szükséges lenne a jelen fejlesztés működőképességéhez.

Hozzászóló 2: Előadja, hogy a Fehérvári út, ahol lakik, messze van a tervezési területtől, de aggodását szeretné kifejezni a jövőre nézve, mikor a Panoráma út másik végének kialakításáról lesz szó.

Megjegyzzi, hogy egy régebbi terven a Panoráma út az Arató utcánál futott volna ki, és fél, hogy a másik vége is közelíteni fog a lakóházakhoz.

A Tanulmányterv alapján úgy látja, hogy a házak már megépültek, kérdéses számára, hogy mit lehet ott már változtatni?

Szaksz Vince, városi főépítész: Elsőként arra válaszolna, hogy miért itt érdemes megépíteni ezt az utat. Szakmai döntés alapján ez a jelenlegi nyomvonal az, ami a legjobban elkerüli a meglévő lakott területeket. A Panoráma út fenti nyomvonala ténylegesen a település szélén húzódik, de az a cél, hogy a leendő út és a jelenlegi beépített rész közötti fejlesztési terület ki tudja termelni az útépítést.

Az említett Arató utcai régi nyomvonal egy aktív lakózónán menne keresztül, ami egy feszültséggel telibb nyomvonal lett volna.

Így, hogy közelebb van a városhoz, így a megépítést ki tudja termelni egy-egy fejlesztés.

A szabályozási tervmódosítás most a Panoráma út délkeleti oldalán elhelyezkedő – jelenleg beépítetlen - tömbök fejlesztését érinti, az út másik oldalán lévő tömbökön már jelenleg is folyik a jogszerű kivitelezés.

Hozzászóló 3: Úgy érzi, az Önkormányzat eladja a lelkét az ördögnek, csak hogy át lehessen minősíteni az érintett tömböket. Nehezményezi a betervezett épületmagasságokat, mert lehet, hogy letről figyelembe vették a fokozatosságot, de délkeletről, a falusias utca végén 12,5 m magas házak fognak magasodni. Ez az ára annak, hogy a kivitelező az utat megépítse. Szerinte ezen még kell dolgozni, hiszen nem tartja valószínűnek, hogy valaki egy telken akar családi házat építeni, ahol az út másik oldalán 12,5 m magas házak lesznek. Szerinte az lenne korrekt szakmailag, hogy a fokozatosság minden irányból teljesüljön. Úgy gondolja, hogy az átmeneti gazdasági előny 10-20 év múlva nem fog látszani, de a délkelet felőli óriási kontraszt mindig ott marad.

Hozzászóló 4: Véleménye szerint az egyébként is emelkedő terepet megfejteni egy, tömbönként nagyjából egy emelettel nagyobb épületeket megengedő szabályozással, szakmailag, esztétikailag nem jó megoldás. Úgy véli, hogy ha a dombtetőn lejjebb venné az Önkormányzat eggyel a szintszámot négy szintről háromra, akkor már egy élhetőbb környezet alakulna ki. Ez csak enyhítene a gondokon, minden problémát – főleg közlekedésit – nem oldana meg. Úgy érzi ő is, hogy pillanatnyi előnyökért eladja a lelkét a város. Nem érti, hogy egy jól prosperáló város, amelyik olyan ipari üzemekkel rendelkezik, mint az AUDI, hogy nem tud saját erőből utakat építeni?

Hozzászóló 5: Megjegyzzi, hogy lehet, hogy most úgy néz ki, hogy a fejlesztő fizeti az útépítést, de mindenki tudja, hogy ezt a majd ott lakást vásárlók fogják megfizetni a négyzetméter árban. Nehéz, hogy egyrészt legyen megoldva az, hogy ne az agglomerációt szolgálja ki a város, hanem saját magát fejlessze, másrészt épüljön meg egy Győrt elkerülő belső körgyűrű, ami az

agglomerációt szolgálná. Olyan megoldás, ami erre is és arra is jó, nincs. A jelen fejlesztés közlekedési problémái szerint nem kerültek megoldásra.

Kósa Roland, alpolgármester: Megjegyzi a költségvetéssel kapcsolatban, hogy 14,9 milliárd forint az, amit elvisz a várostól a központi kormányzat, e mellett pedig Győrben 1,6 %-os az iparűzési adó, ami mindenhol az országban 2 %. Ennek értelmében az előző központi kormányzat duplán bünteti Győrt, mivel 2%-nyit von el, vagyis úgy számolja a szolidaritási hozzájárulást, mintha Győrben 2%-os lenne az iparűzési adó. Ezen elvonások miatt nem tud most Győr utakat fejleszteni, építeni. Ellenpontként megemlíti a Borkai érát, amikor az AUDI iparűzési adójából az Önkormányzat önerőből megépítette a Jedlik hidat. Most ott tart a történet, hogy a város a jelenlegi úthálózatát alig tudja megfelelő minőségi állapotba tartani. Megjegyzi továbbá, hogy van egy Győrt elkerülő nagy út, amit autópályának hívnak, és lehet, hogy ha ingyen lehetne használni az elkerülő szakaszon, akkor többen használnák. Véleménye szerint közlekedési rendszerekben kellene gondolkodnia a kormányzatnak.

Szaksz Vince, városi főépítész: Előadja, hogy egy aláírt Településrendezési Szerződés után indult meg a szabályozási tervmódosítás. Az aláírást megelőző tárgyalások eredménye a jelenleg bemutatott tervezet. Az említett fenti két tömböt, melyeknél nehezényezésre került a nagy épületmagassági különbség, egy 14 m széles út választja el egymástól. A fokozatosság finomítására az egyeztetéseken már nem volt több lehetőség. Megjegyzi, hogy a településtervezésben a szakmai szempontokon túl figyelembe kell venni azt is, hogy a lakóterületi beruházás ki tudja termelni a kért, és vállalt infrastrukturális fejlesztéseket.

Németh Gyula, TALENT-PLAN Kft. vezető tervező: Megjegyzi, hogy a Dohánypajta utca és a most módosuló lakótömb között még van egy falusias lakótömb 7 m-es épületmagassággal. Az Önkormányzat ennek a tömbnek az épületmagassági paraméterét nem kívánta növelni csak azért, hogy a Dohánypajta utcai 7 m-es épületmagasságig - a fent tervezett 12,5 m-től - létrejöjjön a lépcsőzetesség.

Hozzászóló 6: Véleménye szerint mindegy, hogy a Panoráma utca mekkora szakasza épül meg, az semmit nem fog segíteni az Ötház utcai lakosok problémáján, mert az agglomerációból bejövők azt továbbra is menekülőútként fogják használni, és nem fognak elmenni a körforgalomig.

Diligens Tibor képviselő úr mikrofonhasználat nélkül reagál az elhangzottakra, hozzászólása a hangfelvételen nem kerül rögzítésre.

Hozzászóló 6: Előadja, hogy az Ötház utcában elkeseredett emberek vannak, akik nyugodt környezetre vágyva költöztek oda, és most a megnövekedett forgalom ellehetetleníti a lakókörnyezetüket. Az itt élők szeretnék garanciát kapni arra, hogy a lakófejlesztések csak az utépítések után valósulnak meg. Ebben eddig csak negatív tapasztalat van.

A parkolószámokkal kapcsolatban kérdezi, hogy a szabadhegyi lakossági fórumon elhangzottak szerint a dupla méretű parkolók az a lakások alattiakra is vonatkoznak-e? Lesz-e minden lakáshoz 2 db parkolóhely? Mert ha nem, akkor a környező utcák tele lesznek autókkal. Nehezényezi azt a politikai szemléletet, hogy „ennyit tudtunk elérni”. Pintér Bence polgármester úr szavait idézi, miszerint az előző városvezetés által meghozott döntéseket most

nehéz lenne módosítani a Közgyűlés jelenlegi összetételével. Úgy gondolja ősszel, vagy legkésőbb tavasszal időközi választások lesznek, amit meg kellene várni a tárgyi fejlesztési döntésekkel kapcsolatban is.

dr. Kozák Bettina, a Településfejlesztési és Városstratégiai Főosztály vezetője:

A parkolással kapcsolatos hozzászólásra reagálva előadja, hogy az 5×5 m-es dupla parkoló nagyság a felszíni parkolókra vonatkozik. A magasabb szintű jogszabály határozza meg azt, hogy a mélygarázsokban mekkora méretű parkolóállásokat kell kialakítani. Hangsúlyozza, hogy a lakásokhoz rendelt parkolószámot az országos jogszabály 1 db-ban határozza meg, ami köti az Önkormányzat kezét. Megjegyzi, hogy életszerűnek a lakásonként 1,5 db parkolót találja, ezért is próbált meg a szakma a felszíni parkolók tekintetében egyedi előírást megfogalmazni, miszerint bizonyos számú parkolót felszínen kell megépíteni. Megerősíti a már elhangzottakat, hogy a területre egy megkötött Településrendezési Szerződéssel állt szemben az új városvezetés, ez került most módosításra. Véleménye szerint a módosításnál az Önkormányzat kedvezőbb irányba tudta elmozdítani a megállapodást, mind az útfejlesztés, mind a beépítési paraméterek visszahúzásának vonatkozásában. Kijelenti, hogy nincs teljes szabadsága az Önkormányzatnak abban, hogy milyen értékű közfejlesztéseket kér, hiszen csak arányos közfejlesztést kérhet az esetleges fejlesztőtől, aki jelen esetben út-, és közműépítést is vállalt. Az Önkormányzat megtett mindent annak érdekében, hogy a lehető legtöbb közfejlesztést kérje a beruházótól.

Kósa Roland, alpolgármester: Megerősíti Főosztályvezető Asszony szavait, miszerint itt már egy megkötött Településrendezési Szerződése volt a beruházónak. Az abban foglaltak felrúgása - a projekt méretéből adódóan - egy óriási kártérítési kötelezettséget eredményezett volna az Önkormányzat számára. Amikor leültek a fejlesztővel egyeztetni, akkor az volt a cél, hogy a lehető legtöbb közfejlesztést kiszedjék a projektből úgy, hogy ahol lehet, az intenzitást visszahúzzák. Be kell látni, hogy a tárgyalásoknál van egy pont, amikor meg kell állapodni ahhoz, hogy a kért fejlesztések elkészülhessenek. Nem akartak úgy járni, hogy a fejlesztő felépíti azt, ami neki kell, azután elsétál. Ez egy valós veszély, ha túl sokat kér a város. A másik veszély az, hogy félbemarad a projekt azon a ponton, amikor a fejlesztő elér egy olyan rentabilitást, ahol már nem fáj annyira, hogy ellépjen a helyzetből. Meg kell érteni, hogy a jelenlegi városvezetésnek egy kész helyzetből kellett jogilag a legtöbbet kihoznia.

Hozzászóló 6: Kijelenti, hogy pont ezért gondolja jó ötletnek megvárni a jövő évi költségvetést, amikor lehet marad a városnál annyi pénz, hogy egy új képviselőtestülettel már maga tudja vállalni a garanciát. Úgy véli, hogy jelenleg az ott lakók csak hátrányát látják a fejlesztésnek.

Hozzászóló 7: A Verebes József utca végén lévő Horizont Lakópark képviselőjeként van itt, és először a tömegközlekedés témájában kíván szólni. A szabadhegyi lakossági fórumon elhangzott, hogy egy lakáshoz az országos előírás 1 db parkolót ír elő. Úgy gondolja, ahol nincs tömegközlekedés, ott kivételt lehetne tenni. Alpolgármester úr által említett hosszútávú útfejlesztésekig felépül a környéken rengeteg ház, rengeteg lakással. Megemlíti az elhangzott Panoráma úti buszöblöket, de hozzáteszi, hogy addig busz ott nem fog közlekedni, amíg legalább a Máté Mária utcáig el nem ér a Panoráma utca. Megjegyzi, hogy a Verebes József utcai lakók nevében – kb. 150 aláírással – küldött egy levelet Főépítész úrnak, amiben leírta, hogy a

tömegközlekedést mielőbb meg kell oldani, mert a legközelebbi buszmegállók 900, és 1400 m távolságra vannak. Erre választ nem kaptak.

Úgy érzi, megelőzi a lakófejlesztés az útfejlesztést. Kérdezi, hogy mikor fog megvalósulni a Panoráma utca bekötése a kismegyeri körforgalomba?

dr. Kozák Bettina, a Településfejlesztési és Városstratégiai Főosztály vezetője:

Válaszában előadja, hogy a körforgalomba való bekötés az úgy fog megvalósulni, hogy lényegében a Településrendezési Szerződésnek - amely több terület (Panoráma út északi és déli oldala) vonatkozásában kötött meg - része a körforgalomba való bekötés. A Szerződés értelmében a körforgalmat meg kell valósítani azelőtt, hogy a déli területen építeni kívánt lakóházak használatbavételt kapjanak.

Hozzászóló 7: Kérdezi, hogy az északi oldalon épülő társasházban lakók akkor a Verebes József utcán fognak-e lejönni? Mert ha igen, azt mindenki tudja, hogy lehetetlen. Nem érti, hogy lehet úgy jóváhagyni egy fejlesztést, hogy a hozzá tartozó útépítés, tömegközlekedés 10 év múlva fog megvalósulni?

Megjegyzzi továbbá, hogy nincsenek felszíni parkolók kialakítva Verebes József utcában. Ezen még talán lehetne változtatni.

dr. Kozák Bettina, a Településfejlesztési és Városstratégiai Főosztály vezetője:

Megjegyzzi, hogy a körforgalomba való bekötés határideje kb. 1 év. Az északi területek tekintetében a fejlesztők - a korábban megkötött Szerződések alapján - az építési jogokat már legalább 2022 környékén megkapták. most az a cél, hogy az időbeliség beérje az infrastruktúra fejlesztést.

Előadja, hogy a Verebes József utca Szent Imre úti vége zsákutca lesz azt követően, hogy a Panoráma út beköt a körforgalomba. A közterületi parkolás lehetőségét az Útkezelő Szervezet folyamatosan vizsgálja.

Hangsúlyozza, hogy a mostani fejlesztési ütemben a közterületi parkolók kialakítása előírásra került.

Szaksz Vince, városi főépítész: A tömegközlekedéssel kapcsolatos felvetésre megjegyzi, hogy továbbítják a szolgáltató felé.

dr. Kozák Bettina, a Településfejlesztési és Városstratégiai Főosztály vezetője:

Megjegyzzi, hogy a szolgáltatóval - a MÁV-val - folyamatos az egyeztetés a tekintetben, hogy a tömegközlekedés hogyan fejlődhet Győrön belül. Az egy közgyűlési döntés, hogy esetleges a futott kilométerek száma megnövekedjen, hiszen az költségvetési vonzattal is jár. Jelenleg 4 milliárd forintba kerül Győrben a közösségi tömegközlekedés. Az Önkormányzatnak mérlegelni kell, hogy a meglévő hálózatot strukturálja át, vagy többletforrásokat biztosít a feladat megvalósítására.

Hozzászóló 7: Véleménye szerint hiába kéri a város a MÁV-ot a tömegközlekedés biztosítására, ha a Panoráma út nem úgy fog megépülni, hogy alkalmas legyen az lebonyolítani, vagyis nem köt be a Máté Mária utcába.

dr. Kozák Bettina, a Településfejlesztési és Városstratégiai Főosztály vezetője:

Megjegyzí, hogy jelenleg a környező meglévő buszmegállók tekintetében van lehetőség intenzívebb megállási rend kialakítására.

Hozzászóló 8: Megjegyzí, hogy a tömegközlekedés hiánya nem csak a Verebes József utcai, és Panoráma úti lakástulajdonosokat fogja érinteni, hanem annak a 300 lakásnak a tulajdonosait is, akik a Máté Mária utcában laknak. Hol van az alternatíva? A plusz járáthossz kb. 2 km. Egy komplett falunyi embernek nincs tömegközlekedési lehetősége. A mai világban senki nem fog 1 km-t elmenni egy buszmegállóhoz gyerekekkel, idős emberrel.

Nem érti, hogy Győr városában ez az 50 m-es útszakasz hogy jelenthet ekkora problémát? Úgy véli, nem lehet tétel az sem, hogy a busz plusz 2 km-t megtegyen.

Németh Gyula, TALENT-PLAN Kft. vezető tervező: Felhívja a figyelmet arra, hogy a Panoráma út említett 50 m-es szakasza egy elég költséges körforgalommal csatlakozna be a Máté Mária utcába. Megjegyzí, hogy a Panoráma úton lesz egy szűkített köztes körforgalom, és ha a MÁV ebben partner, akkor már lehet használni fordulóval a lentebbre betervezett buszöblöket.

Szaksz Vince, városi főépítész: Előadja, hogy egyes útszakaszok esetében többszáz milliós becsült kivitelezési költségekről kell beszélni.

Hozzászóló 9: Előadja, hogy távol lakik a tervezési területtől, de megjegyzí, hogy a tervezett Panoráma úton iszonyatos forgalom várható. 920 autó/órát számoltak a szakemberek. Ez 4 mp-ként jelent egy autót. Kérdezi, hogy az elkerülő útnak nem kellene a várost elkerülnie?

Megjegyzí, hogy a Panoráma út nyomvonala a háza mellett 25 m-re menne el, nem kérnek belőle. Kérdezi, hogy miért egy 35 éves terv kerül megvalósításra, ami véleménye szerint a mostani viszonyokat teljesen figyelmen kívül hagyja? Feleleveníti Polgármester úr szavazását, aki megkérdezte, ki szerint van szükség a két út összekötésére, de kijebb. Elsőpró többség támogatta. Úgy véli, beljebb hozva nem fog működni. A József A. út túlterhelt, az agglomerációs forgalomnak ott nincs helye. Egyetért abban, hogy sokat segítene az M1 elkerülő szakaszának ingyenessé tétele.

Kósa Roland, alpolgármester: Megköszöni a jelenlévőknek, hogy itt vannak, és elmondják a nagyon fontos véleményüket, ami arra sarkallja a Városvezetést, hogy még keményebben tárgyaljon azokkal a potenciális beruházókkal, akik a Panoráma útnak a Máté Mária utcával való összekötését tudnák biztosítani. Ígéri, hogy elkezd tárgyalni az Útkezelővel arról, hogy mennyiből lehet megcsinálni az adott szakaszt, és utána megvizsgálja, hogy annak költségét hogy lehet az ott lévő társasházi projektekre – akár utólag – ráterhelni.

Hogy miért nem kijebb megy az út? Egyszerűen azért, mert jelen költségvetés mellett nincs lehetőség arra, hogy nem megfejleszthető utakat hozzon létre az Önkormányzat a város szélén. Ezeket az utakat, közműveket minden esetben külső beruházó építi azért, hogy építhessen mellé társasházakat. Ha az út nyomvonalakat kivinné az Önkormányzat olyan területekre, amik nem beépítésre szánt – pl. mezőgazdasági - területek, az azt jelentené, hogy nem lenne meg a bevételi lába az útépítésnek, de a költsége itt lenne. És megint ugyanott tart a történet: azért kell megépíteni az elkerülő utat, mert az emberek tömegesen az agglomerációba építkeztek. Mint Városvezetőnek oda kellene állni pl. a révfalusi, nádorvárosi, újvárosi lakosok elé, és azt kellene mondanía, hogy mint Győr város vezetője, nem az ő lakóköznyezetükben lévő utakat fogja fejleszteni, hanem az agglomerációban élők közlekedési problémáit fogja megoldani. Ez nem fenntartható.

Megjegyzi, hogy az országos szabályozás szinte leheltelenné teszi a nem beépítésre szánt területek beépítésre szánt területekké való átminősítését. Ez az egyik fő oka annak, hogy nem kijebb fejlődik a város.

Kijelenti, hogy ezzel ő egyet is ért. Megjegyzi, hogy ha régebben ő ült volna a jelenlegi pozíciójában, akkor inkább barnamezős, a város közepén lévő területeket ajánlott volna lakófejlesztésekre, mint pl. a Richards, Ringa, RÁBA, Lenszövő területe. Ez a hajó már elment. Megjegyzi, hogy jelenlegi városvezetőként ebből a helyzetből kell a legjobbat kihoznia.

Hozzászóló 10: Megjegyzi, hogy szerinte Vitézi Dávid miniszter úr most azt mondaná, csináljon a város egy P+R parkolót, és oldja meg a tömegközlekedést az Ipari Parkba. Reggelente egy autóban egy ember ül, sorban állnak egymás után. Úgy véli, lehetséges, hogy érdemes lenne nagyban gondolkodni.

Hozzászóló 4: Kérdezi, hogy volt már olyan, hogy egy önkormányzat azt kérte az autópálya üzemeltetőtől, hogy tegye ingyenessé az autópálya egy szakaszát úgy, hogy ő azt kifizeti. Lehet olcsóbb lenne, mint a Panoráma utat fejleszteni. Szerinte az ingyenessé tétel a gondok 50 %-át megszüntetné.

Hozzászóló 11: Egyetért az előtte szólóval. Megjegyzi azonban, hogy az M1 a jelenlegi állapotában nem feltétlenül alkalmas az agglomeráció befogadására. Előadja, hogy az éves megyei bérlet 5000,- Ft, ami havi 400,-Ft, szóval aki komolyan akarja azt használni, az ennyit rááldozhat.

Hozzászóló 12: Előadja, hogy nem feltétlenül a bérlet költsége miatt nem használják az elkerült autósok, hanem a Fehérvári úti lehajtónál nagyon rossz, veszélyes forgalmi szituációban lehet csak balra kanyarodni. Ha erre lenne megoldás, szerinte sokat segítene.

Kósa Roland, alpolgármester: Előadja, hogy azonnal lobbizni fog az országgyűlési képviselővel azért, hogy az autópálya agglomerációs közlekedésbe bevonható, megyei jogú városi szakaszai a jövőben ingyenessé váljanak. A P+R parkolókra reagálva előadja, hogy valószínű az nem segítene, ha a kocsiból buszra szállnának, mert akkor azzal állnának a dugóban. Valószínű az elővárosi vasút lenne a jobb megoldás. Fontosnak tartja kiemelni, hogy az agglomerációból nem csak az AUDI-ba mennek dolgozni az emberek, hanem iskolába, óvodába, orvoshoz, különböző egyéb munkahelyekre. Ezért lenne az a lényeg, hogy a város ott fejlődjön, ahol már léteznek ezek a nevelési, egészségügyi intézmények, és ott közlekedjenek gyalog, vagy biciklivel az emberek.

Hozzászóló 9: Megemlíti, hogy már a szabadhegyi lakossági fórumon is felmerült az, hogy a Királyhágó utcától délre fekvő terület a későbbiekben beépítésre kerülne, és kizárólag a Panoráma útra csatlakozna be. Ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy az odaköltözők hatalmas kerülővel tudnának majd bejutni a városba. Véleménye szerint, ha a jövőben olyan döntés születik, hogy oda nem épülhetnek társasházak, csak családi házak, akkor nem terhelnék a kis utcákat az odaköltözők, így nem lenne szükség a Panoráma út elvezetésére.

Szaksz Vince, városi főépítész: Előadja, hogy szinte bármelyik városrészt is nézi, Győrnek most a legaktuálisabb megoldandó problémája a túltelített közlekedés.

Megemlíti, hogy Győrben jelenleg is több szabályozási terven lévő, forgalmi szempontból nagyon fontos út megépítésére folynak tárgyalások. Megemlít három fontosabb útszakaszt: az egyik

legfontosabb a stadion előtti átkötés a 14. számú útig, a másik az 1. út és pápai út összekötése, a harmadik pedig a Veszprémből jövő 82. sz. út elkerülő szakasza a Bakonyi útig. A Városvezetés amit csak tud, megtesz ezeknek a fejlesztéseknek az előre mozdításában.

Megjegyzzi, hogy a Panoráma út folytatásának működőlepe technikai konstrukcióját, módját a későbbiekben kell majd véglegesíteni.

Hozzászóló 13: Előadja, hogy jelenleg a beépítés megemelt intenzitásából adódik a probléma. Kéri, hogy a későbbiekben az intenzitást próbálják meg úgy tartani, hogy a környezet elbírja.

Hozzászólás 14: Megjegyzzi, hogy most 2×1 sávra van tervezve az elkerülő út. Kérdezi, hogy a jelenlegi szabályozási szélesség a jövőben lehetővé fogja tenni a 2×2 sávra való bővítést?

Németh Gyula, TALENT-PLAN Kft. vezető tervező: Pontosításként megjegyzzi, hogy a tervezett út nem elkerülő út, hanem gyűjtőút. 22 m a szabályozási szélessége, szemben a lakóutcákéhoz, amik 12 m szélesek. Ez a 22 m szélesség az út telkének szélessége, ami lehetőséget teremt 2×2 sávra is. A közlekedéstervező kollégák szerint nem szükséges gyűjtőútnál 2×2 sáv, inkább az ezekre jellemző járdák, kerékpárút, fasor, buszöblök kialakításához szükséges hely biztosítandó. Megjegyzzi, hogy a Sztártechnika mellett – a kialakult állapot miatt - szűkebb az útkeresztmetszet, de a jogszabályok rövidebb szakaszokon engedékenyek. Kijelenti, hogy a 22 m-es szélességbe - igény esetén - a 2×2 sáv is beleférne.

Szaksz Vince, városi főépítész: Megjegyzzi, hogy most az 2×1 sáv a cél, melynek használatosságát biztosítja az a tény, hogy a Panoráma út mentén nem szabad majd parkolni, és a ráfutó telkek – kivéve a kényszerhelyzet esetét – nem lesznek arra feltárhatók.

Hozzászóló 15: Kérdezi, hogy van-e a beruházásnak időterve? Mennyi a lakásszám pontosan?

Szaksz Vince, városi főépítész: Válaszában előadja, hogy a lakás számok szerepelnek már a Telepítési Tanulmánytervben is, mind a már megépült, mind a jövőben tervezett, ami összesen kb. 600 lakás. A Panoráma úttól délkeletre eső módosítással érintett tömbökben összesen 210 lakás fog épülni. Ennek korlátja az egyes övezetekre vonatkozó egyedi előírásokban – övezetenként különböző darabszámmal - is biztosításra került.

dr. Kozák Bettina, a Településfejlesztési és Városstratégiai Főosztály vezetője:

Megjegyzzi, hogy a Településrendezési Szerződésben szerepel egy megvalósítási határidő, ami közfejlesztések (körforgalom fejlesztés, utépítés, közműkapacitás felbővítés, közműépítés) tekintetében: 2027. július 31.

A lakásokat ezt követően tudja csak a fejlesztő használatba venni.

Előadja, hogy az egyes közműkapacitás növelés tekintetében minden esetben a fejlesztőnek kell egyeztetnie a Szolgáltatóval. Kijelenti, hogy amíg a teljes közműellátottság nem biztosított, a lakások nem kaphatnak használatbavételt.

Szaksz Vince, városi főépítész: Megjegyzzi, hogy eddig a vízi közmű oldaláról jutott el az Önkormányzathoz olyan hír, hogy határon mozog a kapacitás. A már említett villamosenergia ellátási problémáról még nem hallottak. Ígéri, hogy utánajárnak annak, hogy valós-e.

Diligens Tibor képviselő úr mikrofonhasználat nélkül reagál az elhangzottakra, hozzászólása a hangfelvételen nem kerül rögzítésre.

A teremben további párbeszéd hangzanak el, amik a hangfelvételen nem kerülnek rögzítésre.

Szaksz Vince, városi főépítész: Kérdezi, hogy van-e valakinek még hozzászólása. Mivel több felszólaló nem jelentkezik, ezért a lakossági fórumot 18:02 perckor lezárja.



Szaksz Vince
városi főépítész, levezető



Vargáné Papp Katalin
jegyzőkönyvezető