

Megalapozó vizsgálat Győr Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiójához és Integrált Településfejlesztési Stratégiájához 2014

Győr Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014-2020

Győr Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptió 2014-2030

ÉSZREVÉTELEK

Az Arrabona Városvédő Egyesület, mint a Győr város vezetése által politikai okokból kirekesztett, bíróság által bejegyzett polgári civil egyesület észrevételeit és bírálatát a következőkben hozza az illetékesek és a város közönsége tudomására – javaslatok nélkül. Fenntartjuk ezen álláspontunkat mindaddig, amíg a Győrben uralkodó autokratikus állapotot a város vezetése meg nem szünteti.

Tisztában vagyunk azzal, hogy véleményünket politikai gőgből, szakmai féltékenységből és egyszerű, alantas emberi irigységből – bevallottan – nem is veszik figyelembe. Azonban felhívjuk szíves figyelmüket arra, hogy észrevételeink az elmúlt öt esztendőben sorra beigazolódtak! Javaslatainkat a nem szakemberekből álló városvezetés irányította grémium titokban végül mindig magáévá tette, de Mekk Elekhez hasonlóan a folyamatok végén egy cégérük mindig a porba hullott.

Győr Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája és Településfejlesztési Konceptiója az Universitas-Győr Nonprofit Kft. által elkészített vizsgálatok alapján készült, amit a város közgyűlése el is fogadott. A vizsgálat anyagának készítését erőteljesen befolyásolta az a politikai koncepció, mely szerint a város 2017-ben megrendezi az ifjúsági olimpiát, s az addig terjedő időszakban mindent ennek kell alárendelni. Az évtizedes, sőt évszázados problémákat felülírta egy határozott lejáratú fejlesztési szándék. A rendezvénysorozat valóban komoly lehetőségeket rejt magában, és támogatottsága olyan évek óta időszerű beruházások megvalósítását is segítheti, amelyek fontosak a város fejlődésének szempontjából. Sajnos a helyzet azonban az, hogy az EYOF-hoz kapcsolódó elképzelések nem illeszkednek semmilyen globális vagy akár hosszabb távú stratégiába: a céldátum 2017, utána a vízözön.

Amikor a közgyűlés elfogadta a részletes és mindenre kiterjedő anyagot, lényegében minden eldőlt. Ha a város igazán demokratikus véleményt akart volna, akkor az előkészítési anyagot kellett volna először véleményeztetni. Az Aczél Városépítész Bt. által készített Településfejlesztési Konceptió és Integrált Településfejlesztési Stratégia, a megalapozó vizsgálat meghatározásai és javaslatainak lényegében másolata, szinte egy az egyben megismétli azt.

Az az érzése támad az olvasónak, hogy az anyagok a városvezetői gondolatok és elképzelések utólagos igazolását hivatottak alátámasztani. Nincs semmilyen utalás sem arra, hogy az olimpiai szervezés és azok beruházásai például hogyan tarthatók fenn az olimpia lebonyolítása után! Az Aczél Városépítész Bt. készítette a korábbi fejlesztési célkitűzések terveit is, így olybá tűnik, hogy a jelenlegi terv csak a korábbi folytatása, azzal hogy a változásokat aktualizálta és az ifjúsági olimpiához igazította, a leglényegesebb kérdésekre pedig csak nagyon általános utalásokat tett.

Nem ad megfelelő válasz többek között arra, hogy az elmúlt négy év megkezdett beruházásainak a következményei hova vezetnek. Mi lesz például a Dunakapu téri piac sorsa?

A szétzilált, ilyen-olyan egyéni érdekeket kiszolgáló belvárosi és peremkerületi közlekedés rendszerére sincs megnyugtató válasz.

A belvárosi és általában a parkolási rendszer megoldására szintén nincs elfogadható koncepció.

Még csak utalás sincs arra, hogy a gépkocsi forgalmat a városban milyen eszközökkel kívánják csökkenteni, hogyan kívánják a gyalogos zónákat kialakítani.

A Dunakapu térre tervezett, a város lakossága előtt a lehető legtávolabbi eltitkolt pláza a Brádyház helyén – és a mélygarázs további forgalmat fog indukálni, holott a belváros gépkocsi forgalomtól való mentesítése a hivatalosan kommunikált cél.

További ügyeskedéssel takargatott plázák építése olyan ellátottságot eredményez a városban ami egy 1,5-2 milliós lélekszámú város számára is dicséretes lenne, nemhogy egy vidéki megyeszékhelynek százötven ezres lélekszámmal.

Győr lakossága az elmúlt fél évszázadban alig változott és semmi nem utal arra, hogy ez középtávon növekedésbe fordulna; a giga-mega nagyvárosról szőtt lázalmok pedig kimondottan károsak és közveszélyesek, főleg ha azok döntési helyzetben lévő politikusok szűk körében terjednek pestis-szerűen.

A városrészek alközpontjai elhanyagoltak!

Győr nem attól lesz modern, hogy utcákat üveghurával lefednek, a belvárosban minden régi épületet lebontanak, és helyére mai kortárs építészek alkotnak letisztult modern dobozokat.

A műemlékvédelem nem azt jelenti, hogy a belvárosi épületeknek csak a homlokzatát tatarozzák, és lebetonoznak minden talpalatnyi földet, mert azzal kevesebb a karbantartási munka. Nem a napfényben fehérben tündöklő, esőben csúszós térburkolás a fejlesztés.

A belvárosi tömbök sűrűségének növelése már 10 évvel ezelőtt is elvetett terv volt, miért kellett az Árpád tömbben 42 lakásra építési engedélyt kiadni, a parkosítás helyett?

Az újabb lakások építése is csak nagyobb forgalmat generál, több autót visz a belvárosba. Győr belváros további sűrítése még akkor sem kívánatos, ha ezt egyes üzleti érdekek oly vonzóvá is teszik. A laksűrűség további növelése csak nehezíti a kiszolgálást, és belvárosi ellátását.

A mélygarázs-mánia egyre terjed egy olyan városban, ahol minden talpalatnyi területen 5 méter mélyre leásva gazdag régészeti lelőhelyek bukkannak felszínre.

Ki kell végre mondani: hibás az a felfogás és egyéni profitérdekekből érvényben tartott elképzelés, hogy Győrben a parkolást csak a mélygarázsok láncolata oldja meg!

A vasút kettéosztja a várost, készült e vizsgálat arra vonatkozóan, hogy az áthelyezés milyen előnyökkel járna?

Figyelembe sem veszi a koncepció azt a tényt, hogy az európai nemzetközi vasúthálózathoz csatlakozni kíván Győr is, de a jelenlegi műszaki állapotok erre nem alkalmasak, s egy nagy személyforgalmú állomás tovább terhelné a területet.

Nem jelent erre semmilyen megoldást, ha évtizedes gyermek álmokat rángatnak elő a párnahuzatból, s újra arról kezdenek beszélni, hogy befedik az egészet a vidéki buszpályaudvarral együtt.

A Baross-híd most zajló felújítása is világosan mutatja, hogy a vidéki (és a városi) buszpályaudvar rossz helyen van, illetve megközelíthetősége enyhén szólva nem megoldott. Ez is több évtizedes probléma, amivel naponta szembesültek mind a város lakói, mind az ide érkezők, de legfőképpen a mindenkori városvezetés. A jelenlegi koncepció azonban továbbra sem ad erre megoldást.

Nincs koncepció arra vonatkozóan, hogy a sugaras, körgyűrűs rendszert hogyan fejlesszék tovább.

Nem foglalkozik azzal a problémával, hogy a várost továbbra is hatalmas méretű kamionforgalom terheli naponta, több városrészt érintve.

A keleti elkerülőnek is egy olyan szakaszát kezdték el megvalósítani, amelyre valójában semmi szükség, hiszen vele párhuzamosan már létezik egy bekötés az ipari parkhoz a 81-es főút felől.

Az észak-keleti elkerülő, a belváros keleti szélét is mentesítő Ipar utcai híd építése továbbra sincs napirenden.

A 2006-ban majd 2012-2013-ban készített örökségvédelmi terveknek nem történt meg az aktualizálása!

Győr belvárosa egyre inkább kezd napernyős éttermi teraszhoz hasonlítani, hangulatos utcák helyett. Nagy forgalmú sétálóutcáknak gyakran a felét elfoglalják ezek a vendéglátóegységek. Ötletszerűen változik a homlokzati hirdetőablak mérete, színe, formája, a műemléképületeket elnyomják, elfedik ezek a reklámok.

A Győrben épülő jövő 2017 után hogyan folytatódik?

A belvárosi utcákról hiányoznak az utcabútorok, a fák és a növények. Kopár szavannára hasonlít a Széchenyi tér is, nem egy hangulatos közösségi térre.

Ahhoz hogy a kultúra, az oktatás és a sport területén Győr központtá válhasson, kicsit több kell, mint kimondottan üzleti célú programok, gagyi fesztiválok.

A demokratikus kormányzáshoz teljesen más felfogás szükséges, amely mentes minden politikai acsarkodástól.

A beruházásoknak a város lakosságát kell szolgálni, nem egyéni üzleti érdekeket!

Győr gazdasági fejlődésének középpontja az Audi jelenléte. Ez azonban az egy lábbon állás helyzetét hozza létre, ami életveszélyes, és a modern közgazdaság alapelveivel homlokegyenest ellenkezik. Újra életre kell kelteni a korábban meglévő sokszínű győri ipari ágazatokat, mielőtt teljesen kihal a szakértelem ebben a városban.

Nem lehet csak arra alapozni, hogy egy külföldi autógyár ellátja a teljes várost, mert a gazdasági helyzet – főleg ebben a bizonytalan törvényi környezetben – bármikor megváltozhat a településre nézve kedvezőtlen irányt véve, s akár Detroit sorsára is juthatunk.

Nem cél a pánikkeltés, csupán a figyelmet akarjuk ráirányítani arra, hogy a helyi ipar sokszínűsége mennyire létkérdése Győrnek.

Az épített környezetet érintő célkitűzések azért hibásak, mert a fejlettebb, nagyobb területű és lélekszámú európai városok színvonaláról álmodozik.

A város örökségvédelméről írt célkitűzés és a valóság köszönő viszonyban sincsenek egymással.

Alapvető felfogásbeli különbség van a vezetés és a lokálpatrióták között, ami örökös vitákat fog eredményezni és szélsőséges eredményeket fog produkálni, mint ahogy a Dunakapu téri helyidegen pláza (melyik történelmi városmaggal rendelkező európai városban építenek az egységes műemléki szövetet megbontva ilyen betonmonstrumokat?) és a nem kevésbé ízléstelenül hivalkodó illemhely.

Az örökségvédelem nem a házak külső lefestését és az utcák lebetonozását, leburkolását jelenti!

A városi közlekedési problémák megoldásához egységes hosszú távú koncepció kell, külön a belvárosra és külön a további területekre, amit következetesen be is lehet és kell tartani, ad hoc megoldások nélkül.

Hibás elgondolás, hogy Révfalun és Sziget-Újvároson keresztül kössük össze a 14-es és az 1-es utakat anélkül, hogy létezne egy tehermentesítő, az átmenő forgalmat jobban kiszolgáló nyugati elkerülő, mert ez ugyanazt fogja eredményezni, amit a Fehérvári út nyomvonalán is tapasztalunk.

Az európai kerékpárutak elérik a várost, de mindenféle logikát nélkülözve, össze-vissza keringetik a turistákat a belvárosban, a kivezető utakat pedig nem jelzi semmilyen tábla. Naponta találkozni tanácstalan kerékpárosokkal, akik Bécs felől érkezve, Budapest felé haladva keresik a be- és kivezető utakat. Nem elég burkolati jelekkel szűkíteni az amúgy sem széles utcákat és utakat. Jól követhető, átlátható rendszerre van szükség.

A helyi kerékpáros csoportokkal együttműködve kell megoldani azt is, hogy a város minden útja alkalmas és biztonságosan használható legyen számukra.

Az Arrabona Városvédő Egyesület elismeri a szakértők munkáját, és tisztában van azzal, hogy Győrben ma a politika diktál, a szakma pedig csak kiszolgál. Látszik ez a félmegoldásokban, a lokális látszattmegoldásokban, a rendszerszintű szemlélet teljes mellőzöttségében.

Győr biztonságos és előremutató fejlődésének érdekében ezen változtatni kell!

Győr, 2014. július 10.
Arrabona Városvédő Egyesület