GYŐR 2020

BELVÁROS VÍZIÓ TANULMÁNY

ÜDVÖZLET GYÖRBÖL
BAROSS - HID

Megbízó

GYŐR MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA
9021 Győr, Városház tér 1.

Felelős kiadó

TERASZ CSOPORT EGYESÜLET

Szerzők

CHAPPON MÁTÉ // KÓCZÁN VERONIKA // PARIS NOBLE // PEREDI DOROTTYA // RADNÓCZI LÁSZLÓ

Illusztrációkat és fotókat készítette:

ROMÁN LÁSZLÓ // NAGY ZSUZSA // JUHÁSZ RÉKA // KÓKAI SZILÁRD

A kiadványt szerkesztette:

HUJBER DÓRA

Nyomás és kötés:

MILAPRINT KFT.

Kiadás: 2020, Győr

BELVÁROS VÍZIÓ TANULMÁNY

GYŐR 2020

ELŐSZÓ
VÍZIÓ TANULMÁNY

Városunk életében többször előfordult már, hogy jövőképet keresett, fejlődési irányokat vizionált magának, ahogyan ez egy jól működő város teszi. Legrosszabb időszakai talán azok voltak, amelyben nem születtek ilyen irányú igények. Mostani felkérésünk tárgya egy olyan vízió tanulmány, mely a mai értékek alapozva egy közösség központú jövőnek készül. Biztosak vagyunk benne, hogy ez az első lépés egy olyan város irányába melyet a szívünk mélyén szeretnénk, egy olyan város irányába, melyet magunk alakítunk, mint saját kertünket, amit aztán büszkén mutatunk a távoli rokonoknak, vendégeknek. Még büszkébbek lehetünk, ha azt vesszük észre, elkezdték másolni megoldásainkat, hiszen ez azt jelenti, inspiráltuk őket, és mi lehet ennél jobb érzés egy kreatív ember számára?

Az emberek mindig is foglalkoztak a lakókörnyezetükkel, annak problémáival. Tudják és ismerik azokat, még ha nem is kérdezi meg őket senki. A városunkkal foglalkozni alapvető igény kell hogy legyen és ez az igény a győri lakosokban megvan. Kiolvasható ez abból, amekkora figyelem és érdeklődés követte tanulmányunk készítését. Egy hét alatt ezerötszáz körüli kiértékelhető kitöltött kérdőív érkezett be hozzánk. A meghívott résztvevőkre építő tematikus workshopjainkon a közreműködők száma folyamatosan nőtt. Míg az első alkalomra tizennégy bizonytalan ember érkezett, addig az utolsó workshopon már huszonnyolc résztvevő dolgozott két moderátor segítségével fáradhatatlanul és lelkesen. Az emberek szeretnek a városukról és annak fejlesztéséről beszélni, ebben megerősített minket az az öt hét, míg a munka zajlott. Irodánk a belvárosban van, ezáltal napi szinten találkozunk az itt élő, dolgozó emberekkel, látjuk a belváros hiányosságait és értékeit. Az elmúlt hetekben a jó szomszédokkal, régi és új ismerőseinkkel a közös téma a belváros volt.

Egyesületi filozófiánk és tanulmányunk szellemisége is azon alapul, hogy hiszünk a közösség erejében, a közösségben létrehozott értékteremtésben. Ennek voltak eszközei a tematikus workshopok, melyek intenzív és rövid idő alatt voltak képesek véleményeket

ütköztetni, prioritásokat kijelölni, egy viszonylag szűk, mégis reprezentatív csoport bevonásával. Ugyanez volt a célunk a kérdőív elkészítésével is, itt viszont a lakosság véleményére voltunk kíváncsiak. Mit jelent Győrinek lenni? Bízunk benne, hogy a tanulmányt elolvasva közelebb kerülünk ennek megválaszolásához.

Amiben leginkább megerősített minket ez a munka, talán az, hogy nem lehet városlakók kihagyásával, az elefántcsonttoronyból várost tervezni. Egy város brandjét ugyanis végső soron maguk az emberek építik. Azzal ahogy gondolkodnak, ahogyan éreznek, ahogyan a barátaiknak mesélnek a városukról. Ez a város valódi arculata. Az adottság pedig a természetes környezet, melyet alakítunk és ami városunkat is alakította annak alapítása óta. Amit használunk, ahogy azt elődeink is tették, de egyre világosabban látjuk, felelősek is vagyunk érte, (jobban) meg kell becsülnünk értékeit. Ipar és kultúra sem kell, hogy vetélytársak legyenek. Igenis kirajzolódott az út, hogy egy közismerten ipari városban miként tud a kultúra valós gyökereket ereszteni, talán már meg is tette!

A tanulmány, mint ahogy a neve is mutatja, vízió. Egy vízió, ami utakat mutat, amin tovább mehetünk. Egy vízió, ami sok ember fejében született meg részleteiben és ebben a tanulmányban állt össze eggyé. Városért dolgozók, városban dolgozók, városban élők, várost szeretők akiknek a munkáját, közreműködését ezúton is szeretnénk megköszönni.

ROMÁN LÁSZLÓ
Elnök, Terasz Csoport Egyesület

2020. június 20.

Tartalom

BEVEZETŐ 9

MUNKAMÓDSZER 10
Design gondolkodás
Szakértői workshopok
Kérdőíves kutatás
Kutatómunka
A tanulmány felépítése

SZAKÉRTŐI WORKSHOPOK 16
Első workshop
Második workshop
Harmadik workshop

KÉRDŐÍVES KUTATÁS 24
Demográfiai jellemzők
Tartalmi kérdések:
Győri identitás
Fejlesztési irányok
Közlekedés
Szolgáltatások
Vízpartok
Zöldfelületek

VÁROSARCULAT 34
Brand stratégiai alapelvek
Győr városa, mint brand
Helyzetértékelés
Stratégiai célok
Eszköztár az innovatív városhoz

A GYŐRI BELVÁROS VÁROSFEJLESZTÉSI VÍZIÓI **44**
Várostervezési alapelvek

FÓKUSZTERÜLETEK **49**
ÉRKEZÉS ÉS ÚTVONALAK **50**
Helyzetértékelés
Mit vár el a használó?
VÍZIÓ 1– **ÉRKEZÉS A BELVÁROSBA**
VÍZIÓ 2 – **ÚJ KAPCSOLATOK**
Eszköztár

VÍZPARTOK **76**
Helyzetértékelés
Mit vár el a használó?
VÍZIÓ 3 – **KÉK KÖR**
VÍZIÓ 4 – **RADÓ LIGET**
Eszköztár

ZÖLDTERÜLETEK **100**
Helyzetértékelés
Mit vár el a használó?
VÍZIÓ 5 – **BELVÁROSI ZÖLDTENGELY**
VÍZIÓ 6 – **ZÖLDUDVAROK**
Eszköztár

ÉPÍTETT KÖRNYEZET **118**
Helyzetértékelés
Mit vár el a használó?
VÍZIÓ 7 – **INNOVATÍV TÉRHASZNÁLAT**
VÍZIÓ 8 – **AZ ALVÓ ÓRIÁSOK**
Eszköztár

ÖSSZEFOGLALÓ **142**
Hogyan tovább?

FORRÁSJEGYZÉK **146**
Bibliográfia
Képjegyzék

FÜGGELÉK: www.teraszcsoport.hu/gyor-belvaros-vizio
Workshop
Kérdőív

Bevezető

A Győr belvárosa fejlesztését célzó vízió tanulmányunkat Győr Megyei Jogú Város önkormányzata megbízásából készítette el a Terasz Csoport Egyesület. A város gyors és előremutató fejlesztési irányokat várt tőlünk, így olyan munkamódszert választottunk, amely innovatív és újszerű a városfejlesztésben. A rendelkezésünkre álló időszakot (öt hét) tematikus szakaszokra bontottuk. Az elejétől fogva fontos volt számunkra, hogy a víziónkra megerősítést kapjunk a lakosságtól, illetve olyan szakemberektől, akik nagy tapasztalattal rendelkeznek a város működéséről.

Eddigi munkásságunk tapasztalatai alapján tudjuk, a kis beavatkozások is pozitív változásokat eredményezhetnek. Néha elég egy kis finomhangolás és a sivár élettelen környezetből kedvelt szabadidős hely lehet.

Belvárosunk most sem halott, sok része rég kiheverte a vásárlóréteg elszívását. Megmaradtak és fejlődtek gasztronómiai szolgáltatásai, illetve továbbra is a kulturális élet központja. Ennek ellenére elégedettek nem lehetünk, mindkét terület bőven fejlesztésre szorul. A tanulmányunk több fókuszterületet alakított, ki melyekre több vízió is készült. Valamennyi fejlesztéshez kapcsolódik útmutató eszköztár, mely bemutatja hogyan lehet a kitűzött fejlesztési célokat elérni. A tanulmány nemcsak döntéshozóknak, városfejlesztőknek vagy tervezőknek készült, ajánljuk a teljes lakosság figyelmébe.

MUNKAMÓDSZER

10–15 o.

Design gondolkodás
Szakértői workshopok
Kérdőíves kutatás
Kutatómunka
A tanulmány felépítése

MUNKAMÓDSZER

Design gondolkodás

A jelen kötetben található vízió tanulmány kidolgozásánál a design gondolkodás (design thinking[1]) elméletét alkalmaztuk. A design gondolkodás egy iteratív, kutatáson alapuló, kreatív, kollaboratív és vizuális eszközöket magába foglaló módszertan, melyet a városfejlesztés minden területen lehet alkalmazni, legyen az gazdasági, üzleti, kulturális, szociális vagy egyéb fejlesztés. A design gondolkodás alapelvei az alábbi 5 pontban foglalhatók össze:

MEGISMERÉS: A tervezői gondolkodás kiindulópontja a célcsoport megismerése. Ahhoz, hogy sikeresen fejlesszünk terméket, szolgáltatást vagy akár szervezetet, a legfontosabb, tervezők szemléletéből kiemelt elem a célközönséggel történő interakció, az igények és az azok mögött húzódó okok megismerése. Ez a lépés leginkább a kutatásról, tanulásról szól.

DEFINIÁLÁS[2]: Amennyiben kellő adat áll rendelkezésre az adott célcsoportról, a következő lépés annak konkrét megfogalmazása, hogy min is akarunk fejleszteni, amivel hozzájárulhatunk a célcsoport igényeihez. A meghatározott problémát a lehető legjobban fókuszálnunk kell, azt vizsgálva, hogyan lehet a legpontosabban megfogalmazni a saját célunkat. Az erre nagyon gyakran alkalmazott módszer a *„Hogyan tudnánk...?"* kérdésalkotás.

„A közösségi tervezés nem a jó válasz megtalálása az érintettekkel. Nagyrészt a jó kérdés precíz beazonosításáról szól. Nincs rosszabb, mint jól megválaszolni a rossz kérdést."

Alejandro Aravena

ÖTLETELÉS: Ha sikerül a lehető legpontosabban meghatároznunk a problémát, a következő lépés, hogy minél több megoldási lehetőséggel rukkoljunk elő. A *brainstorming* (ötletvihar) sokak által ismert módszere és szabályai itt is alkalmazhatók: nincs lehetetlen, cél a mennyiség, nem a minőség, minden ötlet hasznos. Ebben a fázisban lehet igazán innovatívvá és egyedivé tenni a teljes folyamatot.

PROTOTÍPUS ELKÉSZÍTÉSE: Nagyon fontos, hogy az ötletek közül kiválasztott megoldási javaslatok a tervezői gondolkodás

folyamatában ezen a ponton elevenednek meg, szó szerint kézzel foghatóvá válnak. A cél nem a tökéletes verzió megalkotása, hanem a gondolatok valósággá válása, az alkotás tevékenysége. A prototípus a fejlesztett terméktől vagy szolgáltatástól függően szinte bármi lehet, modell, makett, forgatókönyv, szituáció vagy jelen esetben a város fejlesztésére vonatkozó jövőkép, vízió.

TESZTELÉS: Végül, mintegy önmagába visszakanyarodva a folyamat újból a célcsoport irányába nyit, az elkészített prototípusnak ugyanis az az elsődleges célja, hogy újra interakcióba léphessünk azokkal, akiknek a termékünk, szolgáltatásunk elkészült. A tesztelés során kapott visszajelzések teszik lehetővé, hogy ha szükséges, visszatérjünk a prototípus elkészítésének fázisához, és addig finomítsuk, csiszoljuk a végterméket, amíg tökéletessé nem válik. Éppen ezért a prototípus-készítés és a tesztelés ciklikusan többször is ismétlődik a folyamatban.

Az alapelvek célja, hogy a város, mint szolgáltatások hálózata, a design segítségével egy olyan embercentrikus élethellyé alakuljon, ahol minden érintett kényelmes és hatékony élményeken keresztül élheti mindennapjait. Hiszen a designnak nem csak az a szerepe, hogy valami gyönyörű legyen, hanem az, hogy gyönyörűen is működjön.

A fenti alapelvekkel összhangban a tanulmány készítésénél az alábbi fő eszközöket alkalmaztuk, melyek módszertani megközelítését e fejezetben röviden összefoglaljuk:

- Szakértői workshopok[3]
- Kérdőíves kutatás
- Kutatómunka

Szakértői workshopok

Általánosságban elmondható, hogy egy jól felépített tervezési folyamat szerves része a megismerés, a definiálás és az ötletelés fázisaiban megrendezésre kerülő – az érintett szakterületek képviselőit bevonó – illetve a témát alátámasztó workshop. Az események jól átgondolt megtervezésének, a kreativitást igénylő feladatoknak és a facilitátor szerepének köszönhetően minden egyes vendég aktívan vesz részt a közös munkában, és egymást inspirálva bontakoztatják ki alkotóerejüket. A megrendezésre került három workshop irányított folyamatainak fókuszában olyan városfejlesztési lehetőségek, víziók álltak melyekkel egy egységes arculat kialakításával, építészetileg és kulturálisan is élhetőbb várost varázsolhatunk Győrből.

Kérdőíves kutatás

A kérdőíves kutatás szándéka az volt, hogy beható képet kapjunk a győri lakosok és győri kötődésű emberek városukhoz fűződő viszonyáról, továbbá megismerjük a város szélesebb közönségének véleményét a belváros egyes konkrét helyszíneinek, területeinek működéséről, problémáiról.

Kutatómunka

A tanulmányírás során végzett kutatómunka kiterjedt egyrészt a városi arculat kialakítását megelőző brand stratégia építés elméletének és nemzetközi példáinak számbavételére, másrészt a városfejlesztési víziókat megalapozó urbanisztikai szakirodalom és korábbi Győrre vonatkozó fejlesztési stratégiák áttanulmányozására.

A tanulmány felépítése

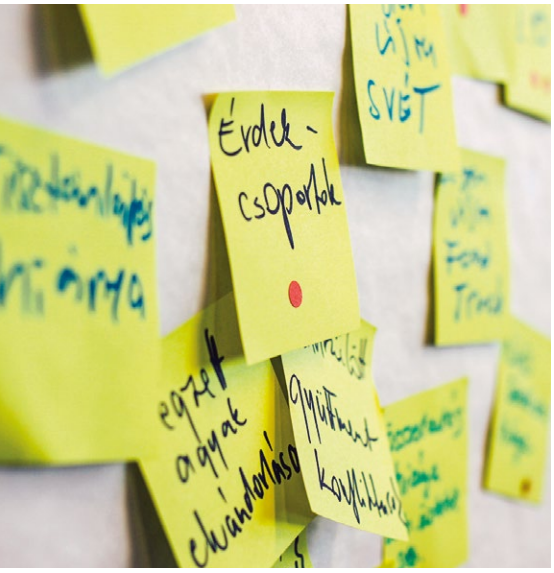
A tanulmány további fejezeteiben bemutatjuk a szakértői workshop, valamint a kérdőíves kutatás eredményeit. Ezt követően, elsőként felvázoljuk Győr városának arculati megújulásához szükséges brand stratégia alkotás egy elképzelhető irányát, majd a tanulmány fő részét adó városfejlesztési víziókat ismertetjük. Az egyes víziók felépítésénél a design gondolkodás alapelvei mentén a megismerés (helyzetértékelés), definiálás (problémameghatározás és kérdésfeltevés), valamint az ötletelés és prototípus készítés (vízióalkotás és eszközök számbavétele) fázisait járjuk végig. A tanulmány fő részét adó városfejlesztési víziókat pedig, négy, a kutatások, a kérdőíves kutatás és a workshop eredményei alapján legproblématikusabbnak mutatkozó fókuszterületet körüljárva ismertetjük. A fókuszterületek vizsgálata során a design gondolkodás alapelvei mentén a megismerés (helyzetértékelés), definiálás (problémameghatározás és kérdésfeltevés), valamint az ötletelés és prototípus készítés (vízióalkotás és eszközök számbavétele) fázisait járjuk végig. Az egyes fejezetek mindegyike két víziót tartalmaz, amik az adott fókuszterületben érintett problémákra, kihasználatlan-, ugyanakkor páratlan városi adottságokra reflektálnak. Minden fejezet végén számba vesszük a víziókban leírt jövőkép elérésének néhány fontosabb eszközét, a szervezési, szemléletformálási intézkedésektől kezdve egészen a javasolt infrastrukturális fejlesztésekig.

SZAKÉRTŐI WORKSHOPOK

16–23 o.

Első workshop
Második workshop
Harmadik workshop

SZAKÉRTŐI WORKSHOPOK



Ezeket az eseményeket úgy álmodtuk meg, hogy témájukat illetően három fő fókuszpontra koncentráljanak, melyek a városfejlesztés alapját képezik. Ezek az **építészet**, a **kultúra** és a **brand**. Annak érdekében, hogy minél sokoldalúbb és megalapozottabb legyen a kutatásunk, a meghívott résztvevők is e három szakterület egyikében érintettek.
A workshopok strukturális felépítése szerint az első alkalommal a résztvevők átfogóan vizsgálták a várost, amely eredményeként **egy erős önkép, Győri identitás bontakozott ki**. A második workshopon a **problémafeltárás**, analizálás fázisa következett, a harmadik alkalommal pedig egy adott területre, **problémára vonatkozó konkrét megoldási, fejlesztési lehetőség**et kerestek a résztvevők, vagy teljesen új innovatív javaslatokkal rukkoltak elő, kreatív ötletekkel gazdagítva a vízió tanulmányt. A három workshop összesen 21 óra koncentrált munkát, közel 40 résztvevőt és rengeteg csodálatos ötletet eredményezett, melyeket tanulmányozva vízióink szerves részévé váltak.

A három workshop összesen 21 óra koncentrált munkát, közel 40 résztvevőt és rengeteg csodálatos ötletet eredményezett, melyeket tanulmányozva vízióink szerves részévé váltak.

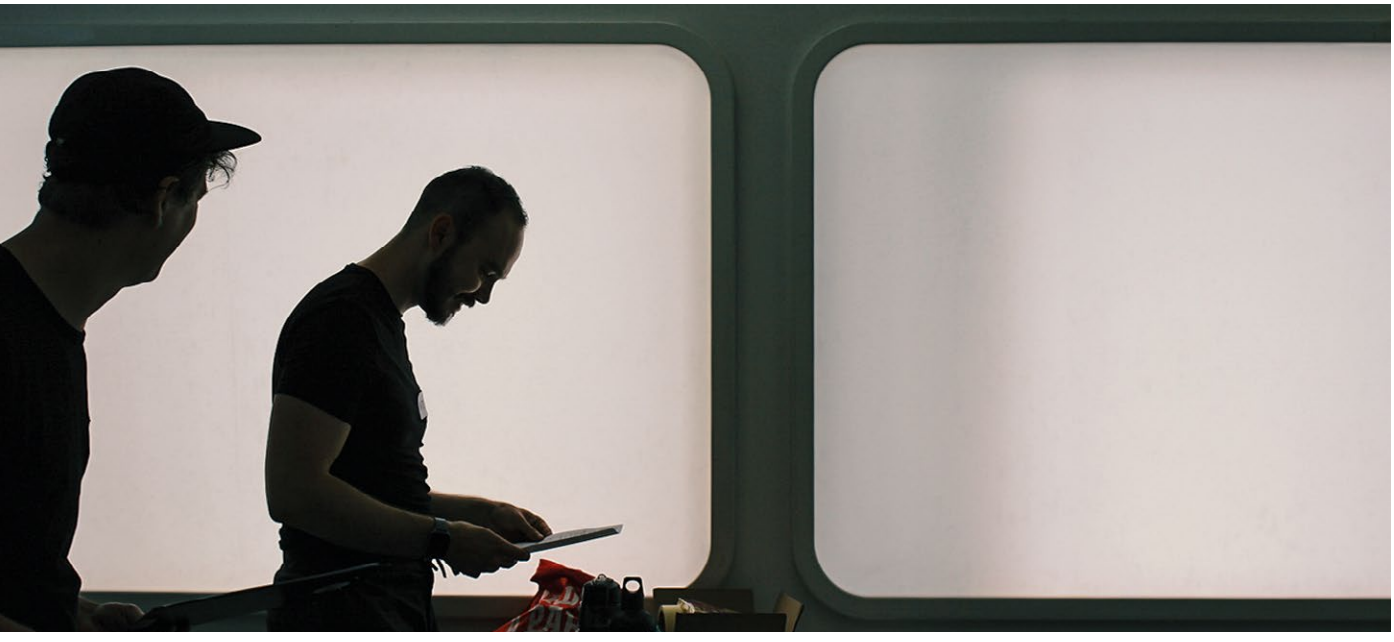
Első workshop

Az első alkalomra olyan feladványokat találtunk ki, melyek segítségével meg tudtuk szondázni a győri városlakók, és az egyes várost érintő szakterületeket képviselő résztvevők **győri identitás**sal kapcsolatos érzéseit, vágyait, elképzeléseit. A résztvevők csoportokra bontva vettek részt a koncentrált munkát igénylő feladatokban, melyekből – a csapatok közötti teljes egyetértéssel

– kirajzolódott, hogy a jövőbeni városfejlesztés egyik legfontosabb összetevője egy **fenntartható, környezettudatos, egészséges város** kialakítása. Fontos az **innováció és kreativitás** minden területre kiterjedő jelenléte a városban, illetve, hogy a város adottságait kihasználva Győr különleges imázsa hangsúlyozható lenne. Az **ipar és a kultúra** együttesen kell, hogy Győr alapját képezzék, így megteremtve egy friss gondolkodású, innovatív, **élhető város**t, mely **kihasználja saját erősségeit**. Csak akkor virágozhat fel a kultúra és lendülhet fel a **turizmus**, ha Győr képes **kortárs gondolkodás**sal jól kihasználni az ipari városi státuszából következő adottságait. Kiemelkedően fontos továbbá az **egyetem és az egyetemisták** szerepe, illetve az e területen történő fejlesztések. Ezen összefüggő komponensek egymást erősítve biztosítják a város pozitív jövőjét, illetve a kulcsfontosságú Győr-identitást, amely az ipari design központ kifejezéssel élve tökéletesen leírható.

Második workshop

A második alkalom kimondottan a város **épített környeze**tére, és **építészeti adottság**aira, problémáira fókuszált. Az ennek megfelelően kialakított workshop struktúra olyan feladványokat foglalt magába, melyek kimozdítják a tervezőt a városba, arra késztetik, hogy friss szemmel tekintsen rá és impulzusait dokumentálja. Ez a fajta tervezési módszer tökéletes; **probléma feltárás**ra, azok **analizálás**ára, **megoldások felkutatására**, **ötletelésre**, illetve pozitív példák keresésére. A csapatokra bontott közösség saját maguk által megalkotott külföldi perszónáik szemével pásztázta végig a város meghatározott területeit. A megalkotott személyek egy olyan kitalált, lehetséges célközönség szerepét töltik be, akik segítségével megismerhetünk olyan külföldön bevált módszereket, eszközöket, megvalósított szolgáltatásokat, különleges építészeti, design megoldásokat, amelyek összehasonlítási alapként szolgálnak, illetve általuk visszajelzéseket kaphatunk a **város sajátosságai**ról, amik csodálattal töltik el az ide látogató turistát. Ezek mentén Győr akár nemzetközileg is szintet léphet. A szinte az egész belvárost lefedő, *szafari* névre keresztelt feladat során tett túra alátámasztotta az első workshopon elhangzott erősségeket és gyengeségeket, melyek a várost jellemzik, így tökéletesen előkészítette a harmadik eseményt, továbbá a tanulmány szempontjából is remek támpontnak bizonyult.



2. Workshop – Empátia térkép készítése

Harmadik workshop

Harmadik alkalommal a vendégek – immár 28 fő részvételével – 5 csapatban dolgoztak. Feladatuk az első két workshop megállapításain alapuló olyan **konkrét kérdések** megválaszolása volt, amelyek **a belváros működésének egy-egy kulcsproblémájára** keresték a megoldásokat. Ahhoz, hogy az ötletelésen túlmenően a víziók eszköztárába beépíthető javaslatok szülessenek, a „Hogyan Tudnánk?" *(How Might We?)* kérdésfeltevési formát alkalmaztuk. Ez a design gondolkodásban gyakran alkalmazott megközelítés segíti a **témában való elmerülést**, ugyanakkor teret biztosít a kreatív ötletek feltárásának.

AZ 5 KÉRDÉS ÍGY HANGZOTT;

- Hogyan tudnánk javítani a városba érkezők számára az első benyomást?
- Hogyan tudnánk elérni, hogy az egyetemisták aktívabban vegyenek részt a belváros életében?
- Hogyan tudnánk a vízpartokat programokkal, szolgáltatásokkal és aktivitásokkal megtölteni?
- Hogyan tudnánk zöldebbé és fenntarthatóbbá tenni Győr belvárosát?
- Hogyan tudnánk vonzóbb, aktívabb közösségi terekké alakítani meglévő kulturális intézményeinket és azok környezetét?

A résztvevők fenti kérdésekre adott **innovatív**, mindazonáltal **részletekbe menő** szakmai javaslatai értékes elemeivé váltak a tanulmányban szereplő vizióknak.

A szakmai workshopokról készült részletes beszámoló a tanulmány 1. számú függelékében található. A függelék elérhető a *www.teraszcsoport.hu/gyor-belvaros-vizio* oldalon.

KÖNYVTÁR
SZÍNHÁZ
TÉR ÚJRA

KÉRDŐÍVES KUTATÁS

24–33 o.

Demográfiai jellemzők

Tartalmi kérdések:
Győri identitás
Fejlesztési irányok
Közlekedés
Szolgáltatások
Vízpartok
Zöldfelületek

KÉRDŐÍVES KUTATÁS

A *Terasz Csoport* 2020 június 8-án nyitotta meg a *„Gondoljuk újra Győrt, most!”* című felmérését, melynek fő célja a győri, vagy győri kötődésű emberek városról alkotott képének megismerése, illetve az általuk fontosnak tartott különböző fejlődési irányok meghatározása volt. A kérdések kitértek néhány alapvető demográfiai jellemzőre, a győriek mindennapjait érintő kérdésekre, a város erőforrásaira és fejlődési lehetőségeire, a közlekedés, a vízpartok és a zöldterületek állapotára valamint a lakosság számára nyújtott szolgáltatásokra is.

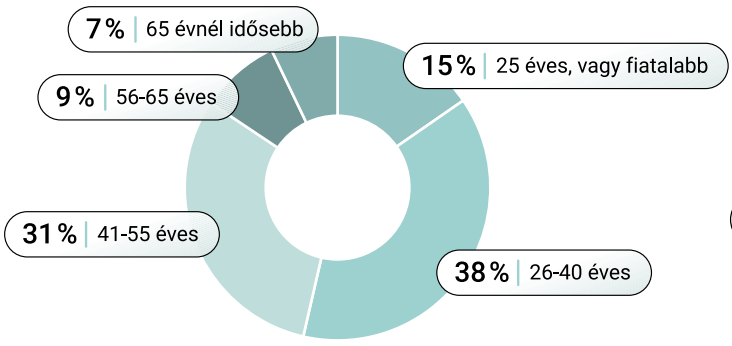
A kérdőívet online, a *Terasz Csoport* dedikált felületén tölthették ki a válaszadók, melyre június 14-ig – azaz a felület megnyitását követően egy hétig – volt lehetőségük. A felmérés nem valószínűségi mintavétellel valósult meg: terjesztésében a *Terasz Csoport* felületei, valamint több, városhoz kötődő online médium is részt vett. A *Facebook* közösségi oldalon a megosztásoknak köszönhetően a felmérés közel 30.000 embert ért el. A kérdőív kitöltési ideje körülbelül 20-25 perc volt, ugyanakkor hossza a kitöltöttségi statisztikák alapján megfelelt a válaszadóknak. A teljes kitöltések száma a relatíve hosszú kitöltési idő ellenére is nagyon magas (1172 fő) volt, míg 1685 fő csak a kérdések egy részére válaszolt. A kérdőívnek összességében közel 1500 statisztikai elemzésbe vonható kitöltése lett.

A felmérés alapjául szolgáló kérdőív összesen 51 kérdést tartalmazott, melyeket 6 különböző kérdésblokkba szerveztünk.

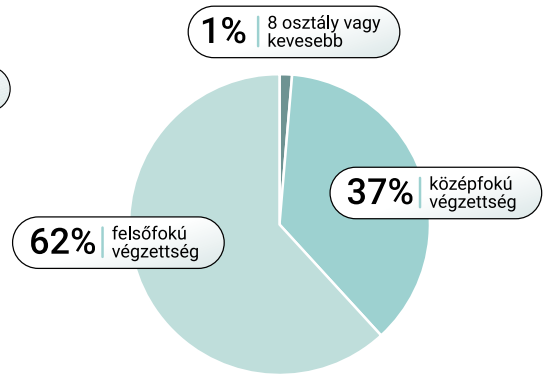
Demográfiai jellemzők

A kitöltők megoszlása demográfiai viszonyok szerint változatos képet mutat. A kitöltésben elsősorban középkorúak és fiatal fel-

Kitöltők életkora



Kitöltők végzettsége



nőttek vettek részt. A nemek szerinti megoszlás alapján a kitöltők 57%-a volt nő.

Összességében elmondható, hogy a vízió tanulmányhoz készült kérdőíves kutatásunk nem tekinthető reprezentatívnak, hiszen a kitöltők demográfiai jellemzői nem egyeznek az egyes csoportok társadalmon belüli arányaival. Ettől függetlenül a válaszok betekintést engednek a kérdőívet kitöltő győri kötődésű emberek aktuális hangulatába, illetve rámutatnak a város életének néhány hangsúlyos pozitív és negatív vonatkozására. Javasoljuk, hogy a tanulmányban ismertetett víziók továbbtervezése előtt készüljenek az egyes témákra vonatkozó részletes, reprezentatív közvéleménykutatások.

Végzettség alapján túlsúlyban voltak a felsőfokú végzettségűek (62 %).

Tartalmi kérdések

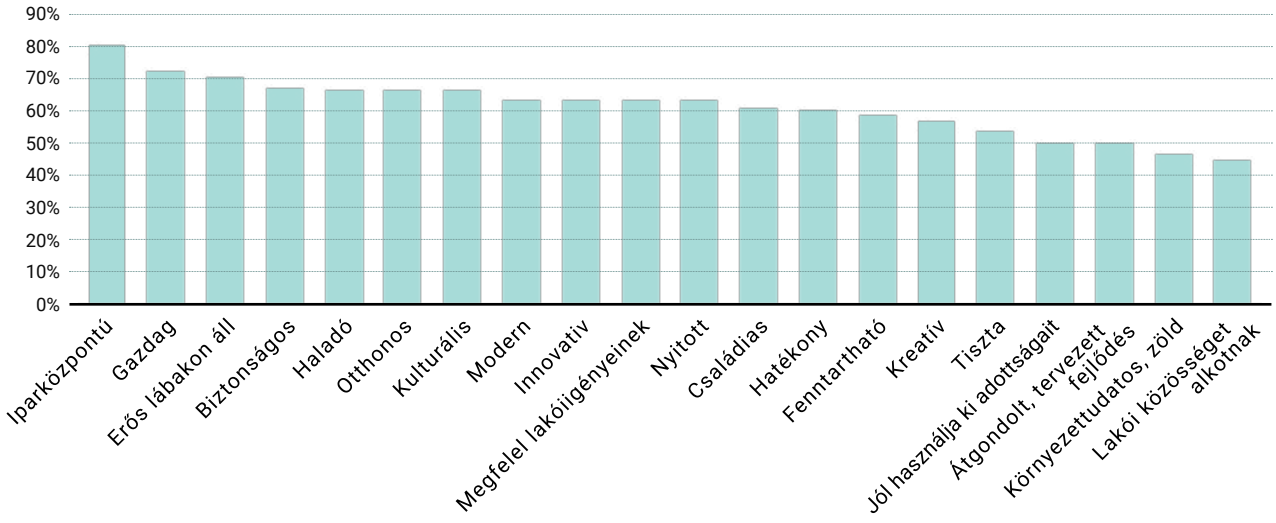
A kérdőív tartalmi kérdéseinek kiértékelésekor a skálaszerűen megadható válaszok esetén (pl. teljes mértékben egyetért, inkább egyetért, inkább nem ért egyet, egyáltalán nem ért egyet); a kiértékeléskor a könnyebb áttekinthetőség kedvéért súlyozott átlagot számítottunk, és így a kérdésre adott választ az azzal való egyetértés százalékában tudtuk megadni.

1. GYŐRI IDENTITÁS

A győri identitással összefüggő első kérdés arra vonatkozott, hogy a kitöltő mióta él Győrben, illetve arra, hogy győrinek tartja-e magát. Figyelemreméltó, hogy miközben a kitöltők 38%-a nem születésétől fogva él Győrben, mégis csak 11 %-uk mondta, hogy nem érzi magát Győrinek, rávilágítva ezzel, hogy Győr egy alapvetően befogadó város; az ide költözők itt új otthonra lelnek. A város jellemzésére az előre megadott szempontok közül a kitöltők

legnagyobb számban az iparközpontú (80%); gazdag; erős lábakon álló; és biztonságos jelzőket tartották igaznak, míg legkevésbé azzal értettek egyet, hogy a város jól használja ki saját adottságait; átgondolt, tervezett fejlődés jellemzi; környezettudatos-, zöld; illetve, hogy lakói egy közösséget alkotnak (44%).

Mennyire jellemző Győrre?

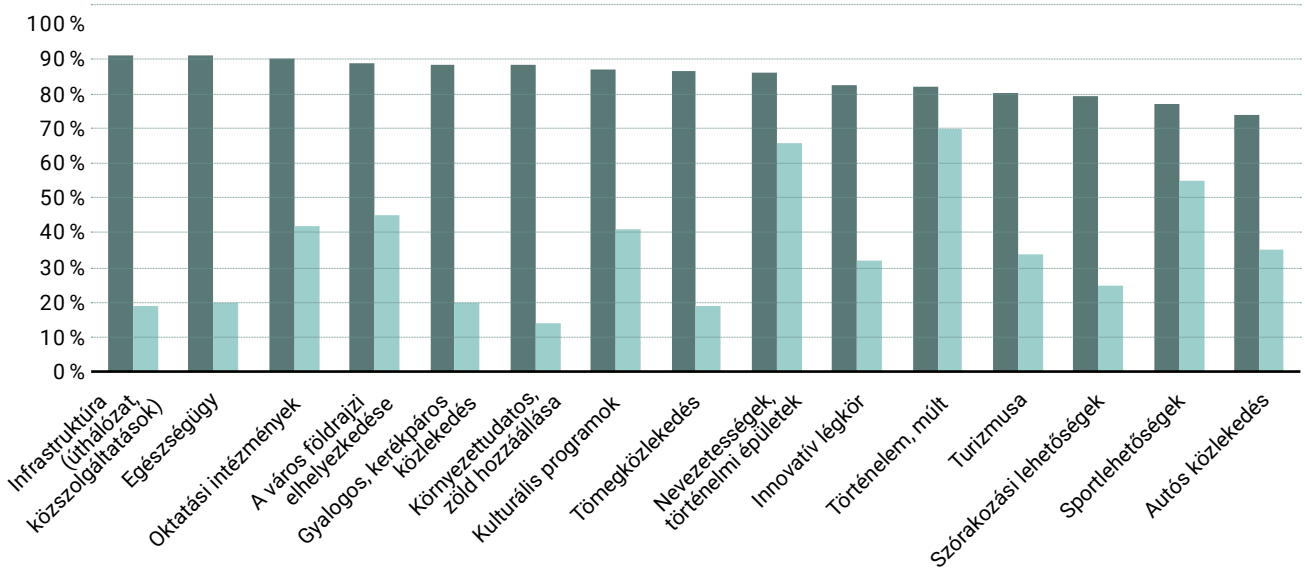


Az előre megadott válaszok mellett a kitöltőknek lehetősége volt saját szavaikkal is megfogalmazni, hogy mit jelent számukra Győr. A nagyszámú beérkezett válaszból való szemezgetés helyett azt néztük meg, hogy egyes szavak milyen gyakran szerepeltek bennük. A gyakoribbak között elsősorban az otthonra, a családra-barátokra és a munkára vonatkozó szavakat találtuk.

Mit jelent Önnek Győr?
Szavak, szótövek előfordulása

2. FEJLESZTÉSI IRÁNYOK

A városlakók által igényelt fejlesztési irányok meghatározásának érdekében a kitöltőket megkérdeztük, hogy adott szempontokat mennyire tartanak fontosnak egy város életében, majd a következő kérdésben megkértük, hogy Győrre vonatkoztatva értékeljék, hogy ugyanezen szempontok meglévő erőforrásai vagy fejlesztési lehetőségei a városnak. A lakók által fontosnak tartott, viszont Győrben erőforrásként nem érzékelt területek – ahol a két érték közötti különbség a legnagyobb – szorulnak leginkább fejlesztésre. Ez alapján elmondható, hogy a kérdőív kitöltői a fejlesztéseket leginkább a város környezettudatos, zöld hozzáállására, a kerékpáros, gyalogos továbbá a közösségi közlekedés fejlesztésére, az úthálózat és a közszolgáltatások javítására, valamint az egészségügy színvonalának növelésére irányítanák.



3. KÖZLEKEDÉS

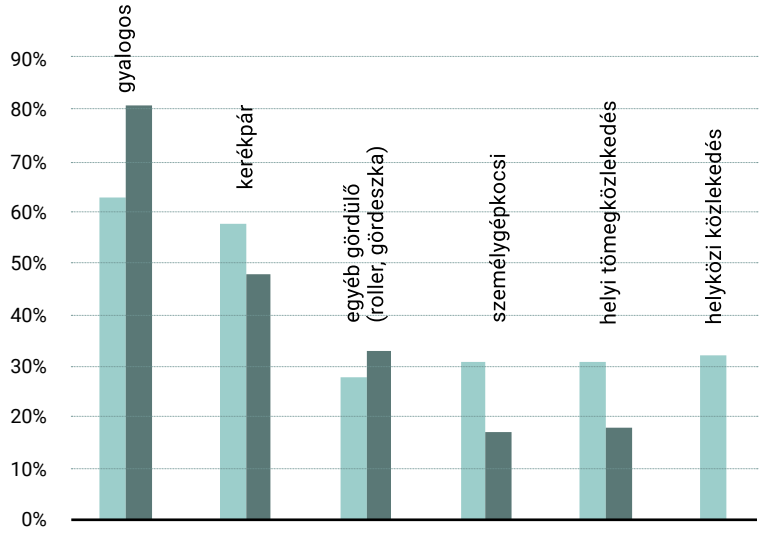
A belváros közlekedési problémái alapvetően nem ismeretlenek. A kérdőívet kitöltők megerősítették, hogy a belváros elérése és az azon belüli közlekedés egyaránt gyalogosan, valamint kerékpárral, vagy egyéb nem motorikus gördülő eszközzel a legkényelmesebb. Ugyanakkor a belvárosba távolabbról indulók döntését, hogy személygépkocsival vagy tömegközlekedéssel induljanak-e el a központ felé alapvetően befolyásolja, hogy a közösségi közlekedési módokat nem tartják kényelmesebbnek az autózásnál.

A kérdőívben lehetőség volt szavazni 3 közlekedési ágra, amelyek fejlesztését elvárnák a lakosok. Ezek statisztikai elemzése alapján a három leggyakoribb választás a tömegközlekedés és a ke-

rékpáros közlekedés fejlesztése volt 29-29 %-kal, melyet az autós közúti fejlesztések igénye követett 18%-kal. Említésre méltó, hogy az egyéb mezőbe beírható egyéni válaszok között sokan említették a vízi közlekedés, illetve – a tömegközlekedésből külön kiemelve – a kötöttpályás közlekedési módok fejlesztésének szükségességét.

Mennyire kényelmesek az alábbi közlekedési eszközök

- a belváros megközelítésére illetve,
- a belvároson belüli közlekedésre



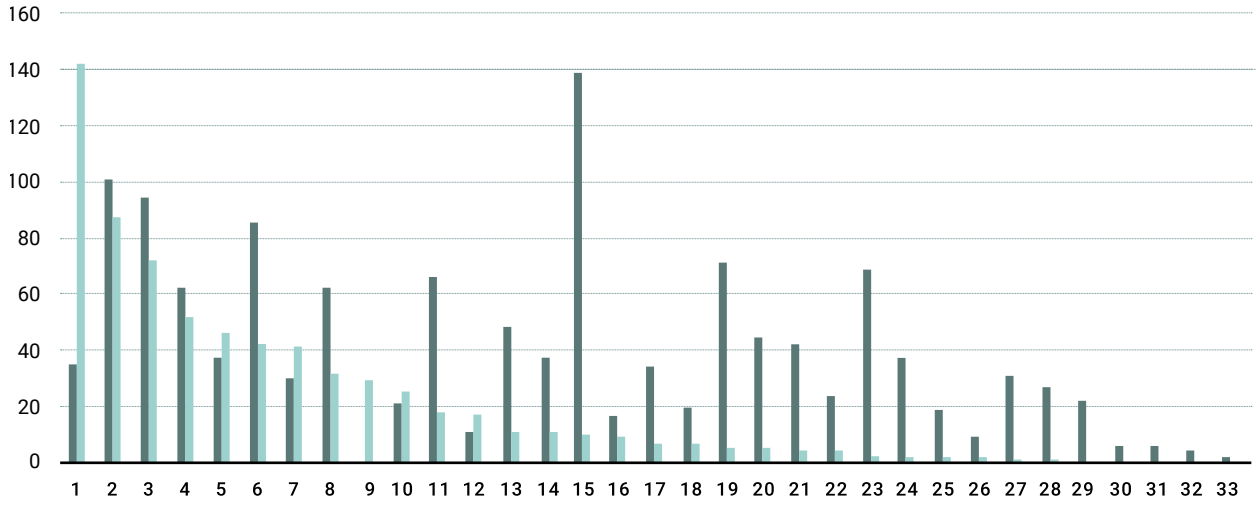
Melyik közlekedési módot fejlesztené?

***„Egyéb”*, tovább bontva**

4. SZOLGÁLTATÁSOK

A válaszadóknak lehetőségük volt egyéni válaszokkal megnevezni, hogy melyek Győr jól működő, illetve fejlesztésre szoruló területei a kultúra, a gazdaság, illetve a szolgáltatások területén. A válaszokban szereplő kifejezések előfordulásainak vizsgálata megmutatta, hogy erőteljes elvárás mutatkozik a győri vízpartok további, szolgáltatásokra és kultúrára fókuszáló fejlesztésére. Előkelő helyen szerepelt továbbá a fürdő, strand a szórakozási lehetőségek, valamint a közszolgáltatások fejlesztésének igénye. Találhatunk emellett olyan területeket, mint például a színház, a kultúra vagy a vendéglátás, amelyeket a kitöltők egy része jól működőnek, míg mások fejlesztendő területnek éreznek. Ezekről a társadalom véleményét megosztó témákról a jövőben további részletes kutatások szükségesek.

Jól működő és fejlesztendő területek a gazdaság, kultúra, szolgáltatások szektorában

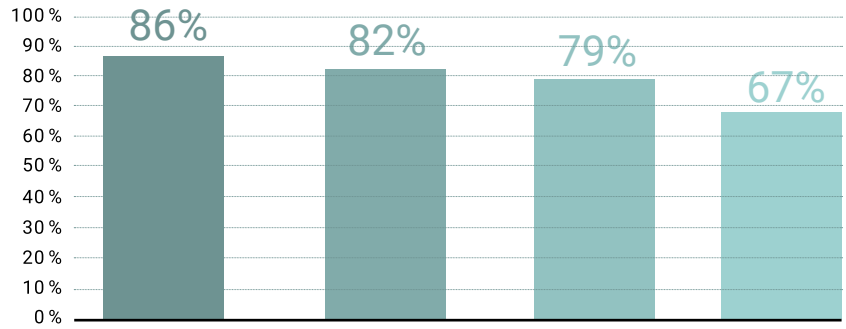


1 fesztivál
2 színház
3 kultúra
4 park
5 sport
6 belváros
7 gazdaság
8 koncert
9 vaskakas
10 vendéglátás
11 szórakozás
12 egyetem
13 kerékpár
14 múzeum
15 vízpart
16 piac
17 mozi
18 hulladék/szemét
19 tömegközlekedés
20 utak/úthálózat
21 egészségügy
22 parkolás
23 fürdő/strand
24 fiatal
25 művészet
26 Baross utca
27 zöld
28 kiállítás
29 vasút
30 villamos
31 biztonság
32 Püspökerdő
33 Radó

5. VÍZPARTOK

Az előzőekben láttuk, hogy nagy egyetértés volt a kérdőív kitöltői között a vízpartok fejlesztésének szükségességét illetően. Az e témára irányuló részletes kérdésekre adott válaszokból az is kiderült, hogy pontosan milyen változást várnak el az emberek: elsősorban a folyókkal, vízpartokkal való kapcsolatok megteremtését és erősítését, továbbá a partokon megjelenő – pihenést, szórakozást, étel-ital fogyasztását lehetővé tevő – szolgáltatásokat. A kitöltők alapvetően kielégítőnek mondták a gyalogosok és kerékpárosok folyókon való átkelésének jelenlegi lehetőségeit, ugyanakkor 67%-ig egyetértettek azok fejlesztési szándékával.

Vízparti fejlesztési igények

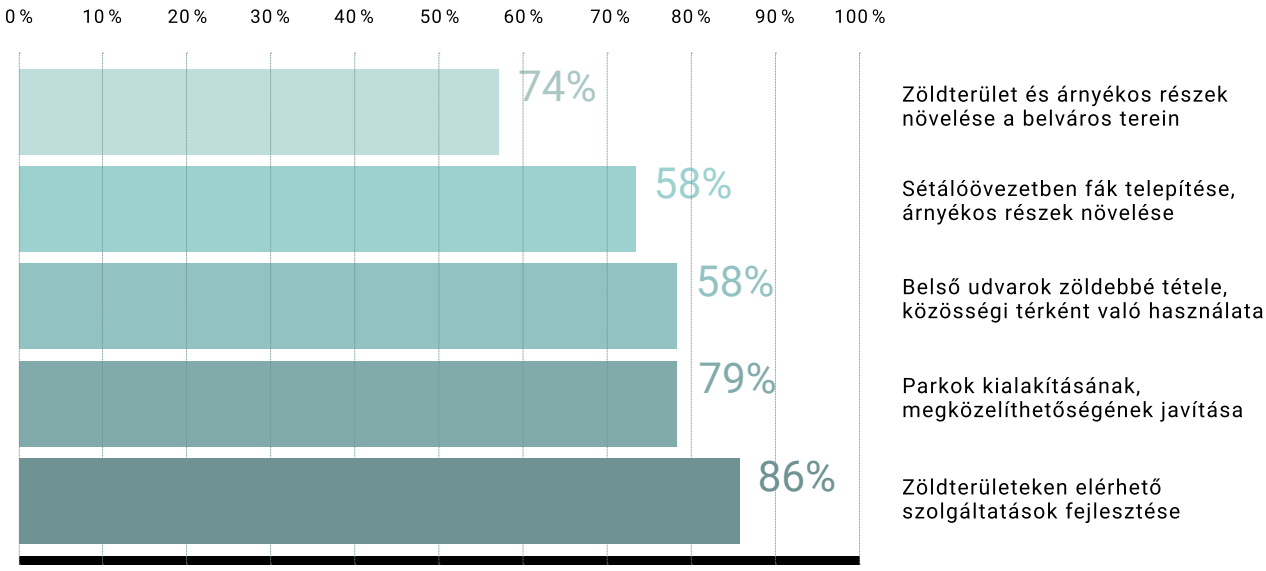


6. ZÖLDTERÜLETEK

Amint azt korábban láttuk, a kérdőívet megválaszolók többsége nem tartja eléggé környezettudatosnak és zöldnek Győr városát. A belvárosi zöldterületekre vonatkozó kérdésekre adott válaszokból pedig az is látható, hogy milyen irányú fejlesztésekre számítanak leginkább. A legnagyobb egyetértés a város tereinek fásításával, az árnyékos részek növelésével kapcsolatban mutatkozott. Emellett számottevő igény mutatkozott még a belvárosi belső udvarok zöldebbé tételére és közösségi térként való használatára, továbbá a parkok kialakításának, megközelíthetőségének javítására.

A felmérés eredményei számottevően hozzájárultak a jelen tanulmányban megfogalmazott víziók és javaslatok fő irányainak kialakításához, így reményeink szerint azok a lehető legmagasabb szinten igazodnak majd a győri lakosság igényeihez. Minden kitöltőnek köszönjük a közreműködését!

Belvárosi területek zöldterületi fejlesztési lehetőség



A kérdőíves kutatás összes kérdését, valamint az azokra adott válaszok statisztikai kiértékelését a tanulmány 2. számú függeléke tartalmazza. A függelék elérhető a *www.teraszcsoport.hu/gyor-belvaros-vizio* oldalon.

VÁROSARCULAT

34–43 o.

Brand stratégiai alapelvek
Győr városa, mint brand
Helyzetértékelés
Stratégiai célok
Eszköztár az innovatív városhoz

VÁROSARCULAT

Brand stratégiai alapelvek

A **brand** egy személy vagy személyek egy csoportjának **belső érzése** egy adott termékről, szolgáltatásról vagy szervezetről.

Lehet-e brand egy város? A definíció értelmében egy város is lehet brand, sőt, mindenképpen az. A várossal kapcsolatos belső érzés természetesen személyenként változhat, hiszen mindenkinek mást jelent egy adott város, viszont amikor kollektív egészként vizsgáljuk ezeket az érzéseket, akkor egy közös, valamilyen meghatározott minőséggel bíró kép rajzolódik ki az emberek fejében.

A városi brandet városi branding folyamatokkal lehet befolyásolni. A **branding** tulajdonképpen nem más, mint **minden, amit a város kommunikál, tesz, létrehoz, épít és ígér**. A jó branding alapja a következetesség, azaz egy olyan ígéret a város érintettjei felé, mely betartása mérhető és tettekkel alátámasztható. Hatékony városi brandinget pedig kizárólag egy **átfogó brand stratégiával** lehet létrehozni. A brand stratégia az összekötő elem a gazdasági, üzleti, kulturális, szociális és egyéb stratégiák valamint a design – azaz a fizikális és digitális terekben megjelenő minden vizuális elem – között.

Egy brand stratégia csak akkor működik jól, ha egy olyan belülről fakadó, reális és előremutató, a város identitásában gyökerező szellemi magon alapszik, melybe kódolva van a város növekedése és fejlődési lehetősége. Kizárólag egy ilyen, jól megalkotott brand stratégiai alapra lehet működőképes vizuális identitást, kommunikációt, marketing stratégiát, városi szolgáltatásokat és funkciókat kialakítani, melyek kohézíven és összefüggően egymást erősítve tudnak működni.

Győr városa, mint brand

A brandstratégia alkotás első lépése, hogy számba vegyük Győr városának identitásképző elemeit többek között a történelem,

a kultúra, a gazdaság, a tudomány és a szolgáltatások szempontjából. Ugyan a tanulmány további részeiben elsősorban a belvárosra fókuszálunk, de tekintettel arra, hogy a belváros az egész várost reprezentálja, illetve az egész városnak mutat irányt, nem hagyhatjuk figyelmen kívül a fenti szempontok feltárásánál a belváros tágabb kontextusait. Ebből következően az alábbiakban azt keressük, hogy a város meglévő adottságai közül mi az, ami egyedivé, vonzóvá, megkülönböztethetővé teszi Győr városát. Továbbá arra keresünk választ, hogy melyek azok a győri identitásban gyökerező alapértékek, amelyekre egy sikeres városmarketing építhető és amelyeket a (bel)város megújításánál kiinduló pontként kell figyelembe venni.

Helyzetértékelés

A meglévő adottságok értékelésénél a tematikus workshopokra, a város lakói által kitöltött kérdőívre és irodalmi forrásokra egyaránt támaszkodunk.

Az első szakmai workshop elsősorban a győri városi identitás kérdését járta körbe, mely alkalommal a résztvevők az városra jellemző identitásérzést az alábbi kulcskifejezésekkel írták körül:

Innovatív gondolkodás; kreatív alkotóenergiák;
Ipar; kultúra; turizmus; egyetem,
Helyi vállalkozók; lokálpatrióták; egyesületek

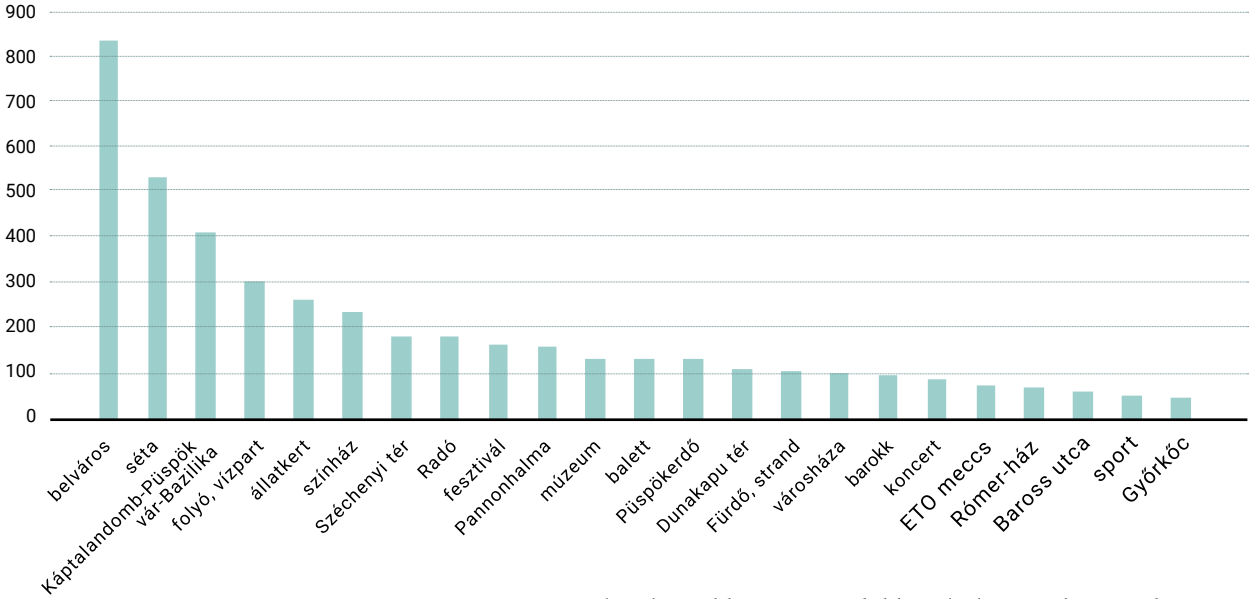
A város adottságaira és erősségeire alapozó jövőképük pedig nagyjából így foglalható össze: Győr fenntartható és gazdaságilag jól strukturált kereteken belül lehessen zöld város, a település az oktatás művészeti irányultságú kibővítésével, iparművészeti források kihasználásával, új iparágak megteremtésével és a helyi erőforrások, tehetségek segítségével kreatív ipari design központtá válhasson, jobb kommunikációval a jelenlegi értékeit megfelelően prezentálhassa, továbbá prototípusváros lehetőséget kihasználhassa, illetve a belváros emberközpontúbbá és gyalogosbarátabbá válhasson.

A workshopon részletesen körüljárt prototípusváros fogalom arra az elképzelésre épít, hogy Győrt – a város léptéke és elhelyezkedése és hagyományai – ideálissá teszik ahhoz, hogy a szolgáltatások vagy az ipar területén megjelenő innovatív fejlesztések itt könnyen tesztelhetők legyenek. A fejlesztésekre adott reakciók gyorsabban felmérhetőek, a design gondolkodásnál bemutatott prototipizálás és tesztelés iteratív fázisai lerövidíthetőek. Ehhez szükséges, hogy az egyes találmányok, innovatív fejlesztések megjelenjenek a város életében. Az innováció kiterjesztésének

szüksége még érthetőbbé válik, ha megnézzük, hogy a *KSH 2018*[4]-as – vidéki nagyvárosokat összehasonlító – elemzésében hogyan értékeli a Győri gazdasági teljesítményt: Győr Magyarország gazdaságilag legjobban teljesítő vidéki városa, ha az egy főre eső települési GDP, vagy az egy főre eső hozzáadott érték nagyságát tekintjük. Ha azonban megnézzük a bruttó hozzáadott érték arányát a teljes kibocsátás értékéhez képest, akkor azt látjuk, hogy Győr – Kecskeméttel együtt – a vidéki nagyvárosok mezőnyének hátsó felében található. Ez figyelmeztető jelként mutatja Győr esetében a „nemzetközi termelési hálózatokba integrálódás egyoldalúságát, a helyi gazdaság sérülékenységét". A *KSH* elemzésének összefoglalásaként felhívja a figyelmet a globális termelési hálózatokba kapcsolódás minőségének, a feljebb lépés gazdasági és társadalmi dimenziójának fontosságára.

Az identitás kérdésére fókuszált a kérdőíves kutatás egyik szabadon megválaszolható kérdése is. A kitöltőknek itt arra kellett választ adni, hogy mi az az 5 program, látványosság vagy szolgáltatás Győrben, amelyet egy ide látogató külföldi ismerősének kár lenne kihagynia. A válaszokban előforduló kifejezések között leggyakrabban a belvárosi épületek és terek, továbbá a folyók, vízpartok és a város nagyobb intézményei, kulturális programadói találhatók. Figyelemreméltó ugyanakkor, hogy a lista 10. helyén Pannonhalma áll, megelőzve a múzeum és a balett szavakat! Ez mindennél többet mond a sikeres brandépítés fontosságáról.

Győr városába látogatónak ajánlott látnivalók, programok kérdésre adott összes válaszok száma: 1267. (Csak az 50-nél többször említett szavak, kifejezések.)



Győr az elmúlt években, évtizedekben láthatóan keresi identitását, miközben – amint azt a korábbiakban láttuk – kulturális, valamint gazdasági identitása jól körvonalazható. Erről az útkeresésről, illetve a magyarországi városok közötti munkamegosztásról és pozícionálásról ad jellemző képet, ha megnézzük a városok által

alkalmazott városmarketingre jellemző szlogeneket. Egy nemrégiben megjelent gyűjtésben[5] Győr – Péccsel együtt – vezet az egy városra jutó szlogenek számában. Az elmúlt néhány évben a város alkalmazta a *„Folyók városa"*, a *„Találkozások városa"*, a *„Jövő Győrben épül"* az *„Én Te Győr"*,az *„Egy város, ezer élmény"* illetve legutóbb a *„Szívügyünk Győr"* szlogeneket. Ezek a szlogenek egy adott aspektusból vagy egy adott közönség számára próbálták meg megfogni a város esszenciáját, ugyanakkor ezek összessége, egymásmellettisége nem közvetíti egy tudatosan épített brand látszatát.

Az alábbiakban megfogalmazott Győr Brand vízióval ugyan nem célunk egy új szlogen megalkotása, ellenben szeretnénk egy olyan stratégiai kiindulópontot adni, amely egyszerre inspirálja és irányba állítja a város fejlesztési terveit, legyen szó akár városépítészeti, kulturális-, városarculati-, városmarketing-, vagy egyéb a város életéhez kapcsolódó fejlesztésekről.

STRATÉGIAI CÉLOK

A Győri brand stratégia alkotásának sarkalatos pontja azoknak a stratégiai céloknak és ígéretnek *(brand promise)* a megfogalmazása, amelyek iránytűként szolgálva áthatják a város működését, működtetését. A stratégiai célok meghatározásakor a *Marty Neumeier* által leírt *Stratégiai Piramis*[6] elméletét alkalmaztuk, amely rendszerbe foglalja egy szervezetre – ez esetben Győr Város Önkormányzatára – vonatkozó hosszútávú és rövidtávú célokat.

AJÁNLOTT STRATÉGIAI CÉLOK RENDSZERE

ÁTFOGÓ CÉL *(PURPOSE)*
Egy élhető, és fenntartható város

Legfelül, a piramis tetején, a szervezet **átfogó célja/küldetése** *(purpose)* áll, amely nem változik, örök érvényűnek tekinthető. Ez az átfogó cél ad értelmet a szervezet létezésének, következésképpen egy ideális állapotot jelenít meg, amit fokozatosan közelíteni lehet, de teljes mértékben elérni, vagy a megvalósítására tett törekvéseket abbahagyni nem.

Az átfogó célnak tehát ez esetben reflektálnia kell a város alapvető szerepére, a városi lét alapvető sajátosságára, mely kihívást elsősorban az ember és a természet békés együttélése jelenti. Ez alapján számunkra Győr Város Önkormányzatának átfogó – legtágabb értelemben vett – célját egy **élhető és fenntartható város** fejlesztése jelenti.

Az átfogó célból, illetve a város identitásképző elemeiből levezethetően határozható meg a középtávú (5–20 éves) stratégia két alapvető pillére. Az első a mit szeretnénk elérni? kérdést megválaszoló jövőkép vagy **vízió** *(vision)* állítása, a második a hogyan tudjuk elérni? kérdésre választ adó **küldetés** *(mission)*.

VÍZIÓ *(VISION)*
Győr, az innováció regionális mintavárosa

Víziónk alapján a Győrben felhalmozódó innovatív tudás a jövőben a város szolgálatába állított legjelentősebb erőforrás lesz és ez visz majd közelebb egy élhető és fenntartható város megformálásához. Győr egy olyan innovációs csomóponttá válik, ahol design alapon egyesül a kultúra, az egészségügy, az oktatás és az ipar, az innováció a város legnagyobb exportcikke lesz. A design gondolkodásnak megfelelően Győr az embert helyezi az innováció középpontjába és ez teljes mértékben kirajzolódik a város építészetében, kultúrájában amellett, hogy a gazdasági számokban és a helyi boldogságmutatóban is jól lemérhető.

Az innovációs potenciál kihasználásának előfeltétele a városi önkormányzat kezdeményező hozzáállása; egy olyan, önmagában is innovatív, együttműködő városvezetési rendszer kialakítása, amely összefogja, egyesíti és helyzetbe hozza a város polgárait, vállalkozásait, intézményeit és civil szervezeteit. A jól működő város alapja a város szereplői, mint egyenlő felek közötti kooperatív viszony, a közügyekhez való pozitív hozzáállás, valamint a közjóra való törekvés. A városvezetés igyekezzen elősegíteni a városlakók pozitív interakcióit, a városi szolgáltatások (pl. tömegközlekedés, ügyintézés, tájékoztatás) legyenek felhasználóbarátak és átláthatóak.

Szülessenek újjá a városról való közbeszéd *online* és *offline* terei, ahol a viták elől nem elzárkózva, mindazonáltal moderált stílusban cserélhetünk eszmét a mindannyiunkat érintő kérdésekről. Legyenek közös erőfeszítést igénylő – közös sikerélményt nyújtó városi projektek.

Ahhoz, hogy a leírt vízió valóra válhasson, és Győr, valóban az innováció regionális központjává váljon, szükség van a város megújulására. A városvezetés számára a hogyan kérdésre a küldetés adja meg a választ, melyben a cél elérésének eszközei kerülnek kifejtésre.

KÜLDETÉS *(MISSION)*
Innovatív szemlélet alkalmazása a városfejlesztés minden területén és szintjén

Az innováció elterjedésének kulcsa az **átláthatóság**. Egyrészről a minél nagyobb fokú átláthatóság megvalósítására tett kísérlet építi a bizalmat a városlakók és a városvezetés között, amely bizalom pozitív visszacsatolással megalapozza a további együttműködés szándékát. Másrészről az átláthatóság ad esélyt egy igazságos verseny létrejöttéhez, amely biztosítja, hogy a minőség, a szakértelem és a teljesítmény; végeredményben a közérdek érvényesüljön az egyéni érdekek helyett. Az igazságos versenyben pedig számottevő versenyelőnyt jelent az innováció.

Fontos, hogy, az innovatív szemlélet eszméje, illetve a javasolt eszközök és folyamatok ne csak a város arculati megjelenésében tűnjenek fel, hanem a vízió és küldetés igéretét alátámasztva a városi közszolgálati folyamatokba is beépüljenek.

A cél, hogy minden győri lakos elmondhassa magáról:

„EGY INNOVATÍV, FENNTARTHATÓ VÁROS AKTÍV TAGJA VAGYOK."

Eszköztár
Az innovatív városhoz

START

#Servicedesign
#Brandstratégia

#Támogató-intézkedések

A designgondolkodás módszertanára épülő design sprintek szervezése a **BRAND STRATÉGIA** megalkotása céljából.

Fejlesztéseket megelőző **REPREZENTATÍV KÖZVÉLEMÉNY-KUTATÁSOK** elvégzése a társadalmi igények és támogatottság felmérésével.

TELJES ÁTLÁTHATÓSÁG, HOZZÁFÉRHETŐSÉG.

Indikátorok meghatározása, **ALTERNATÍV SIKERMUTATÓK**[7] *(pl. boldogság, fenntarthatóság, egészséges környezet)* bevonása: kiinduló állapot rögzítése, változások nyomonkövetése.

INNOVATÍV VÁLLALATI STRUKTÚRA kialakítása az Önkormányzati cégeknél, a dolgozók motivációs rendszerének felülvizsgálata és következetes alkalmazása kiépítésemellettörökséggazdálkodás alkalmazása/épületek örökbefogadása – program, ösztönző rendszer kiépítése.

Szemléletformálás, oktatás, tehetség-gondozás, **JÖVŐ NEMZEDÉK** középpontba állítása.

Service Design módszerek alkalmazása, **EMBERCENTRIKUS KÖZSZOLGÁLTATÁSOK** tudatos tervezése céljából.

ARCULAT ÉS VÁROSMARKETING igazítása a brand stratégiához.

KÖZÖSSÉG, ÉRINTETTEK BEVONÁSA a tervezésbe, végrehajtásba, fenntartásba, monitorozásba.

ADATALAPÚ, OBJEKTÍV TECHNOLÓGIÁK ALKALMAZÁSA
A valós igények, valamint a fejlesztésekről való visszajelzések felmérésére, számba vételére.

Iteratív folyamatok a közszolgáltatásban: **PROTOTÍPUS → TESZT → PROTOTÍPUS.**

#Innovatív közszolgálatiság
#Ösztönzés

#Fenntarthatóság #Igazságosság
#Társadalmi felelősségvállalás

SZÉLESKÖRŰ TÁRSADALMI VITÁK lefolytatásán keresztül kialakított **KÖZÖS ALAPELVEK ÉS DÖNTÉSEK.**

„Opendata” – adatliberalizáció a civil és vállalkozói szektor döntéshozatalának megkönnyítése, kezdeményezéseinek támogatása céljából.

Prototípus tesztelések, **POP-UP ÉS DEMÓ PROGRAMOK TÁMOGATÁSA**; vagyis egyes víziók időszakos kipróbálása és értékelése.

Közös erőfeszítést igénylő, **KÖZÖS SIKERÉLMÉNYT** nyújtó városi projektek elsősorban társadalmi szolidaritásra, valamint a természetes és épített környezet védelmére összpontosítva.

„Opendata” – adatliberalizáció a civil és vállalkozói szektor döntéshozatalának megkönnyítése, kezdeményezéseinek támogatása céljából.

TÖBBNYELVŰ BELVÁROSI APPLIKÁCIÓ

Napi programok, asztalfoglalás, menetrend, nyitvatartások stb.

TERVEZŐI GONDOLKODÁS A KULTÚRÁBAN.

Design alapú kulturális események- és fenntartható építészet.

TUDÁS ALAPÚ TÁRSADALOM ÉS GAZDASÁG létrejöttének ösztönzése az 5 ágazat (politika, gazdaság, tudomány, civil társadalom, természeti környezet) közötti interakciók élénkítésével (lásd: innováció ötszörös spirál modellje[8]).

Kis léptékű, **PÉLDAÉRTÉKŰ FOLYAMATOKAT** elindító beavatkozások, kezdeményezések támogatása, beillesztése a tágabb fejlesztési koncepciókba

A GYŐRI BELVÁROS VÁROSFEJLESZTÉSI VÍZIÓI

44–48 o.

A GYŐRI BELVÁROS VÁROSFEJLESZTÉSI VÍZIÓI

Várostervezési alapelvek

„Először megformáljuk a városainkat – azután ők formálnak *minket!"* – írja ***Jan Gehl*** az ***Élhető városok***[9] könyvében, amely segítségünkre szolgált a kutatási munkamódszerünk kidolgozásban. Az alapelvek meghatározásában felhasználtuk továbbá a *5-cities*[10] model és a *Walkable City*[11] című könyv szempontjait is. Munkánk során törekedtünk a várostervezés új irányainak feltérképezésére, a komplex, innovatív szemléletmód alkalmazására.

Győr belvárosának víziója számunkra nem jelent mást, mint az **emberközpontú belvárost**, ahol az emberek jól érzik magukat. Ahhoz, hogy ennek a vízónak érvényt szerezzünk, le kell fektetnünk azokat a **várostervezési alapelveket**, amelyek előtérbe helyezik az **emberi dimenziókat** és igazodási pontként szolgálnak munkánk során.

Az emberközpontú belváros kialakításának feltétele, hogy az **élő, egészséges, innovatív, biztonságos és változó** legyen, hogy ezek pontosan mit jelentenek, az alábbiakban fejtjük ki részletesen:

EMBERKÖZPONTÚ BELVÁROS

A város pénzt takarít meg a polgárai számára azzal, hogy gyalogolhatóbb és bicajozhatóbb, másrészt az a fajta „kúl" város is egyben, ahol az emberek szívesen élnek manapság. Tehát a legjobb gazdasági stratégia egy város számára nem az, hogy a „bevált" módon odacsalogasson multikat vagy egy biotechnológiai klasztert vagy egy gyógyászati klasztert vagy egy űripari klasztert, hanem hogy olyan hellyé váljon, ahol az emberek élni szeretnek. Mert az Y generáció, a vállalkozások motorja, 64%-ban először azt dönti el, hogy hol akar élni, majd odaköltözik, aztán munkát keres; és ők ezt a várost fogják választani.[12]

Jeff Speck

ÉLŐ VÁROS

Nyitott, aktív, átlátható, hozzáférhető, biztonságos, kényelmes

A városi közterületek a közösség terei. Ebből kifolyólag a közterületeken teret kell engedni a közösség sokszínű tevékenységeinek, biztosítani kell a társadalmi szövetet erősítő, a közösséget éltető funkciók megvalósíthatóságát.

A város fejlesztésekor törekednünk kell arra, hogy erősítsük a városlakókban a „birtokos életérzést", amely magában foglalja a közterek aktív használata mellett az azokról való gondoskodást, és az azokra irányuló figyelmet és igényességet is. Nagy hangsúlyt kell fordítani a találkozások és társas interakciók – minden városi polgár számára egyenlően hozzáférhető – fizikai tereinek létrehozására, valamint a társadalmi kohéziót erősítő programok és

rendezvények ösztönzésére, lehetővé téve ezzel a város szereplői – politika, Gazdaság, Tudomány, Civil szektor) közötti információ szabadabb áramlását.

EGÉSZSÉGES VÁROS

Tiszta, fenntartható, zöld

A mentális és fizikai egészség nagymértékben befolyásolja a városi lakosok jólétét, illetve a konstruktív együttműködésre való készségét. Kutatások alapján[13] a városok lakóinak egészsége szoros összefüggést mutat a városi terekben fellelhető zöld és kék infrastruktúrák meglétével, hozzáférhetőségével és színvonalával. Éppen ezért a fejlesztések fontos alapelve, hogy a város minden területén támogassák és elősegítsék a lakosok fizikai és mentális egészségének megőrzését és javítását, valamint a fenntarthatóság elveivel összhangban csökkentsék a káros kibocsátásokat.

INNOVATÍV VÁROS

Modern, új megoldásokra, technológiára nyitott, lokálpatrióta

Egy város nem más, mint önmagukban is komplex rendszerek rendszere, melyben az alrendszerek egymással hol jól látható, hol rejtett módon összefüggenek, összekapcsolódnak. A városi fejlesztések tervezésekor törekednünk kell e komplex, és folyamatosan átalakuló rendszer minél jobb megismerésére, megértésére. A város működéséről szerzett egyre mélyülő, egyre behatóbb ismereteink felhasználásával, újabb és újabb megoldásokat keresünk és találunk a felmerülő problémáinkra. Ez maga az innováció, mely a városi fejlesztések elkerülhetetlenül szükséges eleme. Az innováció ugyanakkor nem merülhet ki külföldi innovatív megoldások szolgai másolásában, hanem mindig szem előtt kell tartania a helyi jellegzetességeket. Az innováció ugyanis nem működhet jól, ha az nem egy alapos és éleslátó helyzetértékelésre alapuló, a helyi adottságokból és identitásból gyökerező megoldáskeresés eredményeként jött létre.

BIZTONSÁGOS VÁROS

Élhető, emberi jelenlét, környezetbarát, szabályozott

Tudatos környezetalakítással befolyásolhatjuk azt, hogy városunk közösségi terei biztonságosak legyenek. Az emberek biztonságérzete egy alapvető városi minőség. Az élet és az emberek jelenléte

teszi vonzóvá és biztonságossá a várost, mind a személyes érzet, mind a tapasztalat tekintetében. Ennek egyik kiindulópontja a biztonságos közlekedés. A város alkalmas felületet kell, hogy biztosítson, mind a sétálók, a kerékpározók számára. A forgalomtól való félelem napjainkban egyre erősebb, amely jelentősen befolyásolja a környezetbarát közlekedési módot használók hangulatát. Másik aspektus a fenntartás és karbantartás kérdésköre, az üres épületek – zárt és sötét homlokzatok, az elhanyagolt, gazdátlan terek ugyanis csökkentik a szubjektív biztonságérzetet, ugyanakkor növelhetik a bűnesetek valószínűségét. A város áttekinthetősége, minden célcsoport számára átgondolt és megtervezett tájékoztatás, egyértelmű útjelző táblák és a jó közvilágítás mind fokozzák a biztonságot.

VÁLTOZÓ VÁROS

Adaptív, rugalmas, fenntartható, szemléletformáló

A várossal szemben támasztott elvárásokra és kihívásokra egyaránt igaz, hogy időben változóak. Éppen ezért a fejlesztések során előnyben kell részesíteni azon megoldásokat, amelyek rugalmasabban, gyorsabban, sokoldalúbban képesek alkalmazkodni, adaptálódni a változó környezethez és igényekhez. Az adaptív, rugalmas fejlesztések figyelembe veszik a fenntarthatóság szempontjait is, ugyanis az anyagtakarékosság az újrahasznosítás, és a károsanyagok kibocsátásának kerülése, a jövő generációk tagjai számára is esélyt biztosít a jólétre.

A változó város alakításának elengedhetetlen eleme a szemléletformálás, amely egy kétirányú folyamat. Egyfelől mi alakítjuk a várost amelyben élünk, ugyanakkor a város is alakít minket. E kétirányú folyamatra való reflexió a várostervezés nélkülözhetetlen eleme, mely során tudatosítjuk a beavatkozásainkkal elért hatásokat; és amely segítségével sikereinkből és hibáinkból egyaránt tanulunk.

A fenti alapelvek a tervezés minden szintjén alkalmazandóak, a vízióalkotástól kezdve a kivitelezési tervezésig, továbbá a megvalósítási és fenntartási fázisban is érvényesíteni kell őket.

Fókuszterületek

A várost négy fókuszterületre bontva vizsgáltuk meg. Ezek az közlekedés érkezés és útvonalak, a víz és vízpartok, a zöldterületek és az épített környezet témakörei. Az egyes fókuszterületekre vonatkoztatva külön-külön is megvizsgáltuk, hogy milyen módon lehet érvényesíteni az itt ismertetett várostervezési alapelveket. A helyzetértékelés, problémameghatározás és kérdésfeltevés, valamint a vízióalkotás és a lehetséges eszközök számbavételének fázisait végigjárva az alábbi 8 vízió készült.

VÍZIÓ 1 **ÉRKEZÉS A BELVÁROSBA**
VÍZIÓ 2 **ÚJ KAPCSOLATOK**
VÍZIÓ 3 **KÉK KÖR**
VÍZIÓ 4 **RADÓ LIGET**
VÍZIÓ 5 **BELVÁROSI ZÖLDTENGELY**
VÍZIÓ 6 **ZÖLDUDVAROK**
VÍZIÓ 7 **INNOVATÍV TÉRHASZNÁLAT**
VÍZIÓ 8 **AZ ALVÓ ÓRIÁSOK**

ÉRKEZÉS ÉS ÚTVONALAK

50–75 o.

Helyzetértékelés
Mit vár el a használó?
VÍZIÓ 1– **ÉRKEZÉS A BELVÁROSBA**
VÍZIÓ 2 – **ÚJ KAPCSOLATOK**
Eszköztár

HELYZETÉRTÉKELÉS
ADOTTSÁGOK

A belváros határai, kapcsolódás a városszövethez

A történeti **belváros határait** részben a várfalak jelölték ki, mára belvároson egy tágabb területet értünk. A legbelső területet a sétálóutcák jelölik ki. Ezt a zónát Észak és Nyugat felől a folyópartok határolják. A Radó-sziget csendes városi parkként választja el a városrészt Szigettől, a Kossuth-híd túloldalán Révfalu kezdődik. A belvárosi sétálóutcás zóna Déli és Keleti oldalán lakó-zónákba megy át, melyekbe az 1-es ill. 14-es számú főutak hasítanak bele markáns határvonalakként.

A Széchenyi híd Árkád bevásárlóközpont előtti csomópontja, háttérben a belvárossal

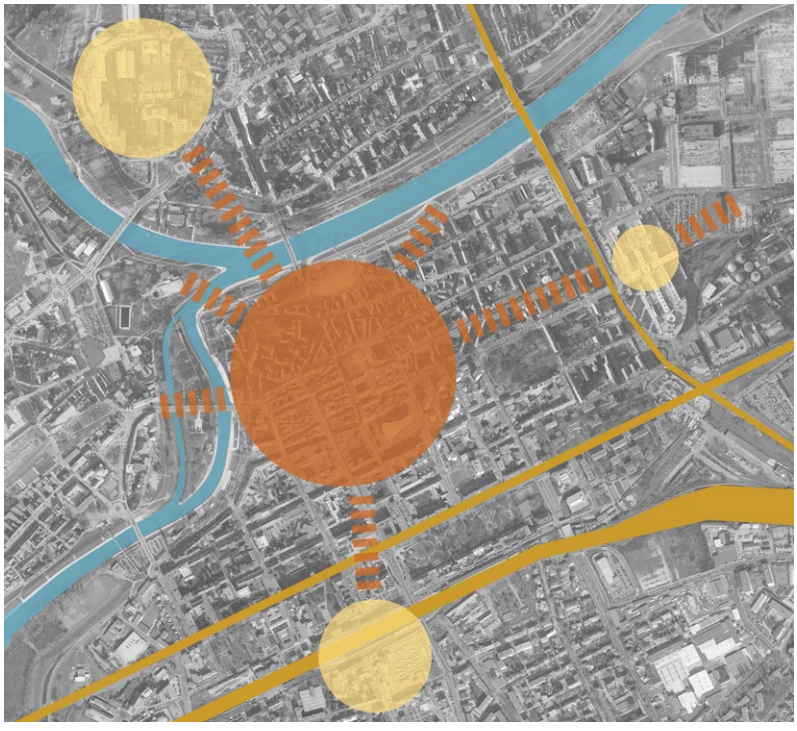
#Vízpartok

A **természetes és mesterséges határvonalak** bizonyos pontokon a belváros megfelelő működése ellen dolgoznak. Mentális térképünket az elérhető szolgáltatások, oktatás és egyéb **funkciók hálózata** is befolyásolja. A belváros határait vizsgálva a 2.

Workshop keretében is kirajzolódtak a fent említett határvonalak. A belváros irányába haladva határozottan érzékelhető volt a várfal egykori vonalának átlépése. A régi épületek, ezeken látható finom részletek a belső részt a kevésbé frekventált utcákban is vonzó séta-útvonallá tehetik, minimális fejlesztéssel turisztikai célpontként is jól működhetnek.

A kutatás során három funkciót, ezekkel összefüggésben három területet találtunk, melyek kapcsolata a belvárossal fejlesztésre szorul. Az első az érkezés a vasúti ill. busz**pályaudvar** felől, második az Árkád **bevásárlóközpont** és a belváros kapcsolata, harmadikként pedig a városrész kapcsolata az **egyetem**mel, ezzel összefüggésben a **vízpartok**kal.

#Vízpartok



A belváros fejlesztendő kapcsolatai a Vasútállomás, Árkád-Városrét, Egyetem, ill. Vízparok felé, a városszövetet tagoló markáns határvonalak (folyók, főutak, vasút) ábrázolásával

PROBLÉMÁK FELTÁRÁSA

Érkezés

Helyzetértékelésünk legkülső pontja a vidéki buszpályaudvar volt. Tapasztalataink megerősítették a közismert tényt, miszerint **sürgős beavatkozás**ra lenne szükség a belváros megközelítését illetően. Mind a Baross-híd, mind az aluljáró irányában számos akadállyal, kellemetlenséggel, méltatlan megjelenésű területtel találkozhatunk. Bár a pályaudvarok nemzetközi forgalmat is bonyolítanak

elenyésző az idegen nyelvű útbaigazító táblák, tájékoztatók száma, ami a nagyobb fejlesztések előtt is orvosolható! A megközelítés módjának, forgalom szervezésének megváltoztatásához nyilvánvalóan nagyobb beruházás szükséges, a régóta tervezett **intermodális csomópont** megvalósulása a szolgáltatások elérhetőségén, színvonalán túl, sokat fejleszthetne a pályaudvarok tereinek tisztaságán is.

A vasúti pályaudvarról kilépve a Honvéd-liget vagy a Városháza hátsó frontja fogadja a látogatókat. A buszpályaudvarról aluljárón át érhetjük el a pályaudvar kijáratát, illetve választhatjuk az átjutáshoz a Baross-hidat, ahonnan már felsejlenek a belváros felé vezető útvonalak. A **belváros megtalálása** az előbbi pontokról sem lehetetlen, külföldi turistaként azonban továbbra is meglehetősen elveszettnek érezheti magát a Győrbe látogató.

A Megyeháza előtti tér, háttérben a Győri Városházával

A Városháza, ill. Megyeháza előtti tér a városba érkezés újabb kulcsfontosságú helyszíne, ez ugyanakkor megjelenésén, kialakításán nehezen olvasható, a tér koncepciójának hiánya érezhető. Látható, hogy történtek fejlesztések a szökőkútnál, bizonyos időközönként újabb és újabb virágládák is kikerültek a térre, a régiek eltávolítása ugyanakkor nem történt meg, így ezek egységes kép alkotása helyett rossz értelemben vett „kordokumentumokként” őrzik az egyes fejlesztéseket. A burkolatokat többnyire a toldozás-foldozás jellemzi, a vizionált innovatív város „fogadó teréhez” méltatlan módon.

A **Bisinger sétányon** tett bejárás egyik legfontosabb tapasztalata a megközelítés nehézsége, illetve szintén a park szerepének meghatározatlansága volt, holott adottságait tekintve **helyzete rendkívül értékes**.

A megjelenés pillanatnyi állapotán túl a **pályaudvarok belvárosokhoz képesti elhelyezkedése rendkívül jó**, a városközpont távolság szempontjából (az akadályokat leszámítva) gyalogosan könnyen elérhető lenne (ezt a *kérdőívben kapott* válaszok is megerősítették). Mind a busszal, mind a vonattal való megközelítés valódi alternatívát jelenthet a belváros megközelítését illetően Győr elővárosaiból, vagy távolabbról érkezők számára is. Az intermodalitáshoz ugyanakkor hozzátartozna a busszal és kerékpárral érkező utasok egy épületben való fogadása, a csomópontban létrehozott jelentős mennyiségű parkolóhely kialakítása autók és kerékpárok számára is, utazáshoz kapcsolódó, könnyen elérhető színvonalas szolgáltatásokkal.

Szolgáltatások elérése

A Rákóczi Ferenc utca a Széchenyi hídról

A győri (és sok más) belváros másik régi és közismert problémája a **belvárosi üzletek** és a **bevásárlóközpont(ok)** viszonya. Bár a kérdőívek tanulsága szerint az Árkád épülete a belvárostól 10 perces sétával „könnyen" megközelíthető, a 2. workshop tapasztalatai azt mutatták, hogy az épület a kis távolság ellenére a sétáló szemszögéből, érzetre teljesen leszakad a városrészről. A Kisfaludy utcán indulva a Czuczor utcai sarkon az autós forgalom kellemetlen hatásait, zsúfoltságot észleltünk. Az említett kereszteződést különösen terheli a belvárosi üzletek áru-feltöltése, aminek időbeni korlátozása indokolt lenne.

A Teleki utcán még egyértelműbben az autóké a főszerep, a Pálffy utcában szervízutat is találunk. Sétálva ugyanakkor a forgalom, bonyolult csomópontok kellemetlen hatásaival kell megküzdenünk. A kerékpáros nyomvonal jelenlegi kialakítása is kérdé-

seket vet fel. Átfogó koncepció hiányáról árulkodott a Batthyány tér melletti körforgalom kialakítása is. A jól működő park az egykori városfal határán megérdemelné, hogy gyalogosan, ill. kerékpárral optimálisabban megközelíthetővé váljon.

A Schwarzenberg utcán csak két sarokra lennénk az Árkád bejáratától, a környezet azonban ebbe az irányba gyalogos szemmel jelenleg igen kellemetlen. A kerékpáros forgalom is járdára, vagy kerülőútra kényszerül, tábla tiltja az úton való továbbhaladást. A 14-es főúthoz érkezve **forgalmas csomópon**ton kell átkelnünk, hogy a bevásárlóközponthoz jussunk. A bejárathoz kapcsolódó tér már biztonságosabb, ez a Vas Gereben utca forgalma miatt ugyankkor nem mondható el a híd lábánál kialakított parkolóból való átjutásra.

Az említett parkoló másik végén a híd alatt alternatív útvonal tárul fel, mely a Rákóczi úton át egyenesen a Széchenyi tér, majd a Bécsi kapu tér felé vezet, ennek gyalogos kihasználtsága azonban a környezet jelenlegi állapotának köszönhetően meglehetősen alacsony.

Mivel a gyalogos és kerékpáros forgalom az Árkád felé korántsem támogatott, érthető, hogy a legtöbben az autós megközelítést választják, hiszen parkolóhellyel (a legnagyobb ünnepek kivételével) **nincs probléma**. A gépjárművek elhelyezése a belvárosban már nem ilyen egyszerű, bár a közelmúltban felépített parkolóházak valamelyest javítottak a helyzeten. Élhető gyalogos összeköttetés híján az Árkád kevéssé képes segíteni a probléma megoldásában, **a fogyasztó választásra kényszerül: vagy az Árkádba, vagy a belvárosba megy**. Az üzletek, szolgáltatások más összetétele és főként a belváros hangulata ugyanakkor akár vonzóvá is válhatna a bevásárlóközpont látogatása előtt vagy után.

Az Árkád bevásárlóközpont gyalogos főbejárata előtti csomópont

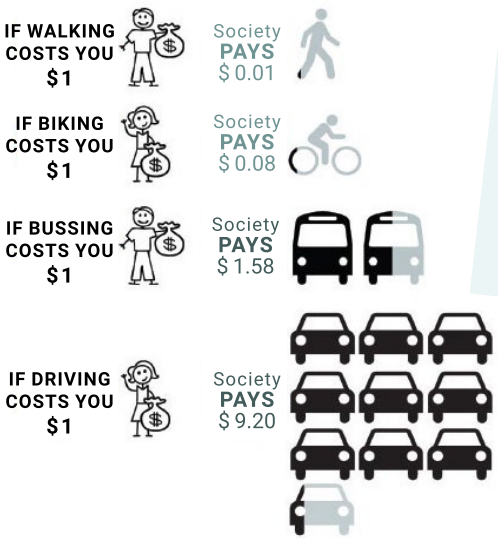
Egyetem és belváros kapcsolata

A megfelelő érkezés és szolgáltatások mellett fontos szempont, hogy a kultúrára és színvonalas programokra fogékony használók is könnyen elérhessék a belvárost. Az **egyetem jelenléte** minden városban jó hatással van a kultúrára, a győri belvárosban mégsem igazán érezhető ez a légkör. Pedig a Széchenyi Egyetem Campusa aligha lehetne kedvezőbb helyen. A rendelkezésre álló ingyenes *City busz* járata helyett közelsége miatt sokan gyalog teszik meg az utat a vasútállomástól a belvároson át az egyetemig, ami célterületünk mellett az Aranypart, Püspökerdő közvetlen közelségét is élvezheti. A Mosoni-Duna túlpartján elhelyezkedő intézmény mégis túl közvetetten kapcsolódik a belvároshoz. A vízpartok vizsgálata a fejlesztés lehetőségeinek sorára mutatott rá, melyeket külön fókuszterületként mutatunk be. Ezek egy része összefüggésben áll az egyetem belváros vérkeringésébe való bekapcsolásával. Az újonnan kialakított partszakaszoknak helyenként **gyalogos hidak**kal, **szolgáltatások**kal kellene kiegészülniük, hogy élhető tartózkodóhelyekké, közlekedési felületekké váljanak, megteremtve a kívánt, intenzívebb kapcsolatot a két – egyébként karnyújtásnyira fekvő – városrész között.

#Vízpartok #Alvó óriások
#Épített környezet

Egyes pontokon a meglévő sétálóutcás rész használata is átgondolandó. A **teraszokkal leszűkített Jedlik utca** például tipikus konfliktus-pont gyalogosok és kerékpárosok közt. A gyalogosok számára kijelölt **sétaútvonal a biciklis forgalommal** együtt ezen a ponton túl szűkössé válik. Ez alapján indokolt lenne a Jedlik utca csökkentett sebességű, a gyalogosok elsőbbségét figyelembe vevő útvonallá alakítása, újabb, gyors áthaladásra szolgáló útvonal kijelölése. Emellett, **városképi a követelmények**kel összhangban megfontolandó a **kitelepülésre alkalmas teraszok méretének korlátozása** is.

MIT VÁR EL A HASZNÁLÓ?
Hogyan érvényesíthetőek az alapelvek?



A közlekedési módok költségei egyén és társadalom vonatkozásában.

ÉLŐ ÉS ÉLNI HAGYÓ (FENNTARTHATÓ) KÖZLEKEDÉS: Ahogy a bevezetőben is említettük, a „sétálható"város[14] nem csupán trendek átvétele Nyugat-Európából, hanem a gazdaság jövőjének, a város jövőjének alapja. Győr sok egyéb szempont mellett közlekedés és útvonalak szempontjából is kiváló adottságokkal rendelkezik: a belvárosból kb. 10 perc sétával gyakorlatilag minden fontosabb szolgáltatás, funkció elérhető. A feladat ezek tudatos áttekintésében, az útvonalak még hatékonyabbá, élhetőbbé tevésében rejlik. Számos kutatás és kiadvány támasztja alá, hogy az „autótól függő városok" nem csak polgáraikat, de magukat is szegényebbé teszik. A megállapítás elsősorban az elővárosokból ingázók által generált autóforgalomra vonatkozik, ami a belváros témáját csak közvetve érinti. Ugyanakkor fontos látnunk, hogy a szén-dioxid kibocsátásért leginkább felelős (elővárosi) háztartások sofőrjei is részben a belváros infrastruktúrája, közlekedési rendszere alapján hozzák meg a döntést, hogy beülnek-e a volán mögé vagy a tömegközlekedést, a városban a biciklit, gyalogos közlekedést választják.

EGÉSZSÉGES KÖZLEKEDÉS: Gazdaságosságon és fenntarthatóságon túl számos egyéb előnye is ismert a gyalogos vagy kerékpáros, és egyéb, mozgással összefüggő közlekedésnek. A kerékpárral egyszerre időt és pénzt takaríthatunk meg. Mindehhez a kerékpáros infrastruktúrának biztosítania kell a veszélytelen közlekedést, a kedvező megközelíthetőséget és a kerékpártárolás lehetőségét – ezzel kihasználva a kerékpározásban mint közlekedési módban rejlő potenciált.
„Utálom ezt mondani, de tervezőként nem tudok mást: a kerékpárosok száma függ a kerékpáros infrastruktúrától." *(Jeff Speck: 4 ways to make a City more walkable. TEDxMidAtlantic 2013.)*

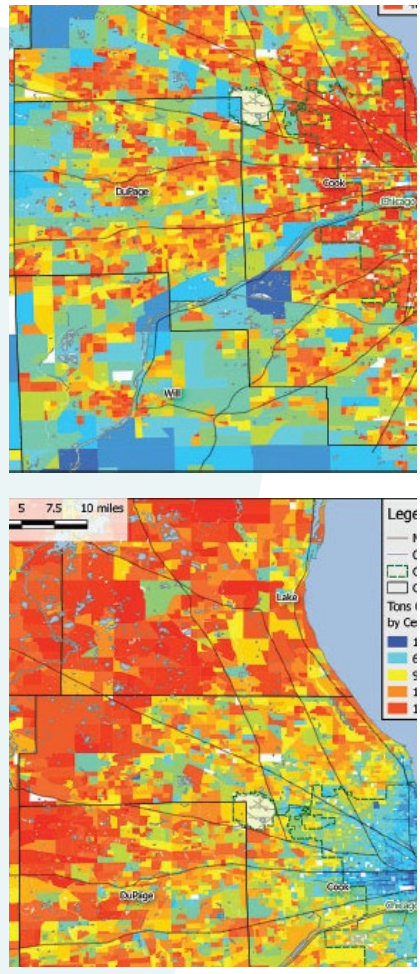
A közösség szempontjából a gyalogos és kerékpáros útvonalak bővítése, csendesített forgalmú utcák kialakítása költségben töredéke az autók számára épülő utak építésének, szélesítésének. Ha egy városban többen sétálnak, a balesetek száma is csökken, illetve hosszú távon egészségünk fenntartása sem kerül annyiba, mint autós életmód mellett.

INNOVATÍV KÖZLEKEDÉS: Az innovatív városban, a belváros kapcsolatai ideálisak, akadálymentesek mind gyalogos, kerékpáros, mind autós szemszögből. Utóbbi elsősorban a belváros különböző irányokból való megközelítése esetén a parkolási lehetőségeket jelent, hiszen a kerékpáros és gyalogos forgalom szempontjából egyértelműen az autóforgalom korlátozása kívánatos. A behajtás megnehezítése, útvonalának meghosszabbítása (pl. egyirányú utcákkal) ugyanakkor nem az élhetőség irányába mutató eszközök: feszültséget és még több károsanyag-kibocsátást generálnak. A hangsúly a tiltások helyett sokkal inkább a kényelmessé tett gyalogos, kerékpáros útvonalakon kell legyen, hogy az egészséges városhoz vezető szabályok betartása végső soron mindannyiunk megelégedésére szolgáljon.

BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉS: A biztonságos közlekedés nem csupán az autók háttérbe szorításán alapul, sokkal inkább az egyes közlekedési hálózatok, azok találkozási pontjainak gondos megtervezésén. A gyalogos csak akkor fogja jól érezni magát, ha nem kell aggódnia a száguldó kerékpárok vagy autók miatt, mert rábízhatja magát a közlekedés jól megtervezett rendszerére és az utak használóira egyaránt. Az Egyesült Államokban működő *National Association of City Transportation Officials* által kiadott *Urban Bikeway Design Guide*[15] több mint hatféle bicilkiút-típust különböztet meg a használat jellege, sebessége alapján az adott helynek megfelelő, gyalogosok számára is biztonságos kerékpáros-használat érdekében. A kerékpárosok számára biztosított kedvező feltételek egy új kerékpáros kultúra kialakulását eredményezik, ami az egész város javára válik.

VÁLTOZÓ KÖZLEKEDÉS: Egy vízió alkotásakor el kell képzelnünk a jövőt. Győrben az autóipar az egyik húzóágazat, továbbá az egyetem kapcsán járműipari tudásközpont is kialakult. A kutatások és innovációk egyik terepe a győri belváros lehetne.

A belvárosban élők, életfelteteleinek javításához nagyban hozzájárulhatna a carsharing, amin olyan innovatív, könnyen használható bérleti rendszert értünk, ami sokak számára kiválthatóvá tenné a második autó vásárlását. A belváros lakossága számára hosszú távon akár a saját autó fenntartása is felesleges luxussá válhat. Győr, mint innovatív város és a járműfejlesztés egyik központja számára az e-közlekedési módok alkalmazása, későbbiekben pedig az önvezető autók tesztelése és bevezetése. A jövőben radikálisan csökkenthető lehet a szükséges parkolóhelyek száma, ezek megüresedett helyének hasznosítására pedig számos innovatív irány kijelölhető.



A szén-dioxid kibocsátás Chicagoban, bal oldalon a kibocsátás helye, jobb oldalon a kibocsátásért felelős háztartások megoszlása szerint

„Fontos, hogy a városok jövő-biztossá tegyék infrastruktúrájukat és szabályzataikat, semmint hogy a közelgő technológiai újítások alakítsák ezeket olyan irányokba, amerre nem szeretnénk."[16]

Michael Replogle

VÍZIÓ 1.
ÉRKEZÉS A BELVÁROSBA

Víziónk lényege, hogy innovatív városhoz méltó megérkezést biztosítsunk a vasúti-, illetve buszpályaudvar felől. Ehhez szükséges az **intermodális csomópont** kialakítása busszal és vonattal érkezők számára közös fogadóépületben, parkolóházakkal, továbbhaladáshoz kapcsolódó és egyéb színvonalas szolgáltatásokkal. Az átalakított-bővített pályaudvar bejáratát az újragondolt, **modern Baross út** felé javasoljuk elhelyezni, melyet a Megyeháza előtti térrel együtt Győr innovatív oldalához kapcsolnánk, kortárs, fiatalokat is vonzó, sokrétű használatot generáló utcabútorzattal, világítással, burkolati rendszerrel és növényzettel.

VÍZIÓ 1.
ÉRKEZÉS A BELVÁROSBA

2018-ban a Széchenyi Egyetem szervezett környezetalakító műhelyt a témában „Érkezés Győrbe" címmel. A hallgatói ötletek széles skálán mutatják be a fejlesztési lehetőségeket az 1-es főút lesüllyesztésétől a pályaudvar átalakításán át a Baross-híd szélesítéséig. A Főmterv Zrt. által készített tervek ill. a *City Point* terveinek tanulmányozása után ötlet-koncepciónk szintjén mérlegeltük a beavatkozás lehetőségét.

Világos, átlátható belső tér – a Grand Paris Express főpályaudvarának terve.

Az **intermodális csomópont** kérdése régóta foglalkoztatja a városvezetést, a probléma megoldására már több terv-javaslat is született. A korábban készült koncepciók, tervek legfontosabb pontja a **busszal és vonattal érkező utazóközönség egy épületben való fogadása**, és az intermodalitás megteremtése. Ennek megvalósulásával a legnagyobb ökológiai lábnyomot hagyó elővárosból bejárók számára a kötött pályás közlekedés valódi alternatívává válhat, amennyiben érkezéskor megfelelő, jól működő lehetőségek (bérelhető illetve jól tárolható **kerékpár, roller, e-bike, e-roller**) közül választhatnak **„az utolsó kilométer"** megtételére is. Közvetetten a meglévő vasút-hálózat kihasználtságának növelése, köztes megállók fejlesztése, menetrend sűrítése is nagyban hozzájárulhat a belváros tehermentesítéséhez, élhetővé tételéhez.

A fentiek mellett az intermodalitásnak feltétele a csomópontban kialakított megfelelő **P+R** parkoló is, ahol a szolgáltatások nem merülnek ki a gépjármű elhelyezésének lehetőségével. **Mélygarázs** építésére alkalmas terület lehet például a **vidéki buszpályaudvar**é, ahogyan az korábbi tervekben is látható, az egész létesítmény épületben való elhelyezése esetén ugyanakkor világos, nagyvonalú, átlátható térre lenne szükség.

Élhetőbb, gazdaságosabb megoldást jelenthet a buszpályaudvar jelenlegi épületének átalakításával a **nyitott kialakítás** megtartása, a kocsiállásoknál **fedett várakozóhelyek**kel, melyek a vágányok elérésére is szolgáló fogadóépülethez csatlakoznak.

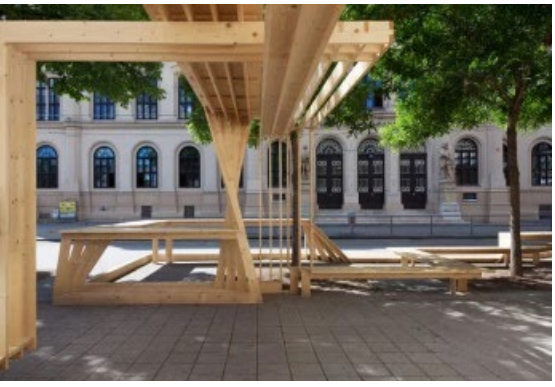
Az elképzelt **busz-, és vasúti pályaudvart összekötő épület világos, átlátható, barátságos** kell legyen, **segítve a tájékozódást** az épületen belül, illetve a város irányába is. A peronok, valamennyi utasforgalmi és szolgáltató helyiség **akadálymentes megközelíthetőség**e alapvető követelmény.

A vasúti pályaudvar **meglévő épületei** kiegészítő funkciókkal, **szolgáltatásokkal, irodákkal tölthetők fel**, (új irodák, szolgáltató-épületek építése inkább a belvárosban lenne kívánatos). A belváros megközelítésének még közvetlenebbé, akadálymentessé tételével hívogató alternatíva lehet akár néhány órás időtöltésre is.

A magyarázó táblák **informáló felületek korszerű rendszere** mellett megfontolandó lehetőség a vágányok felülről történő megközelítése, bejárat biztosításával közvetlenül a Baross hídra, ahonnan egyenes úton a központi szerepet betöltő Baross útra juthatnak (vagy Nádorváros felé indulhatnak) a Győrbe érkezők. A **Baross híd átalakítása, új szerepbe helyezése** a **Bisinger park**ot is kedvezőbb helyzetbe hozhatja: a park az intermodális csomóponthoz kapcsolódó kiegészítő pihenőfelületté válhat.

Fedett nyitott buszpályaudvar, innovatív formálással, anyaghasználattal. (Aarau, Svájc)

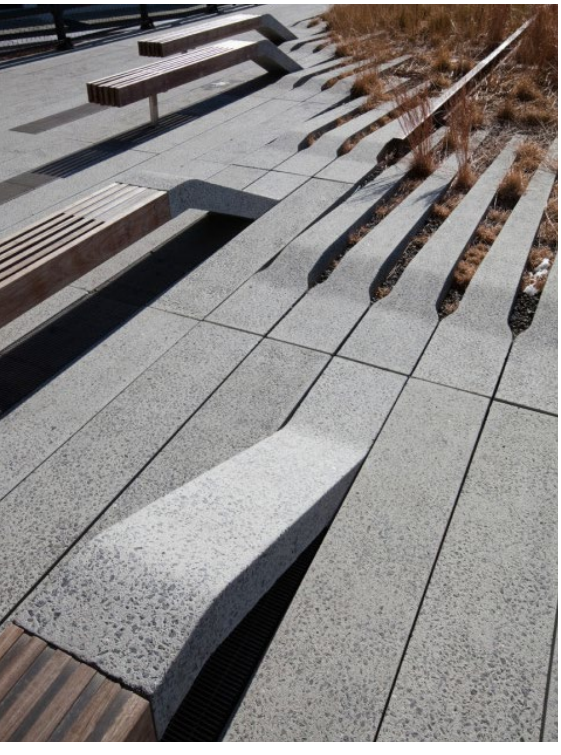
Az intermodális csomópont kapcsolódásának vázlata a Baross híd – Baross út tengelyhez és környezetéhez



Időszakos installáció nyit új perspektívákat a közterek használatára a Wiener Festwochen rendezvényen

#Innovatív térhasználat
#Épített környezet

#Épített környezet #Zöld udvarok



Innovatív térbútorok és burkolati rendszer. (High Line Park, New York)

INNOVATÍV UTCAKÉP, BAROSS ÚT

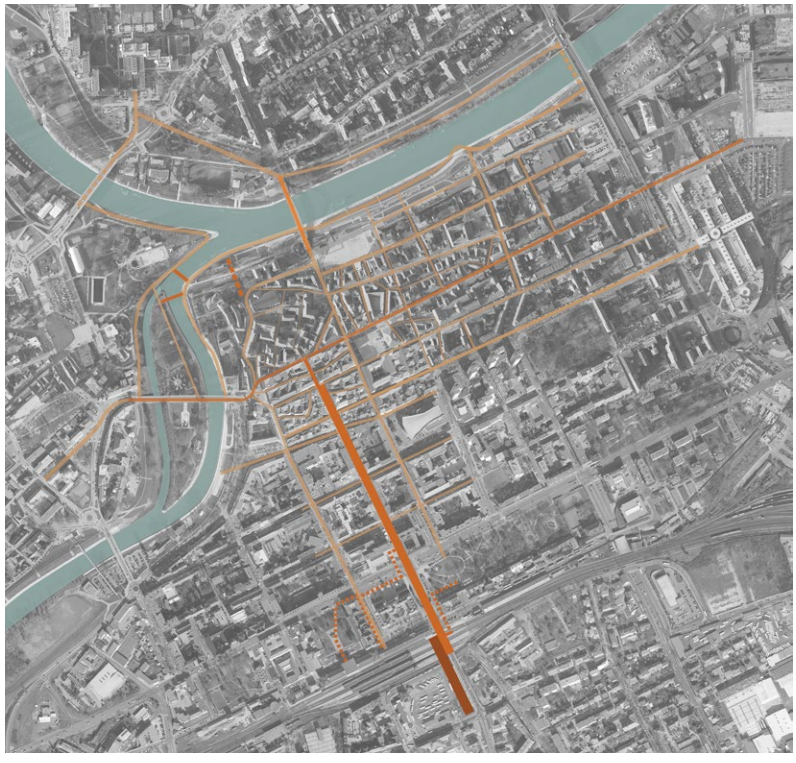
A városba való megérkezéshez szorosan kapcsolódik a **belváros megközelítése**. A pályaudvarok megnyitása, közvetlen kapcsolat lehetősége a Baross híd – Baross utca tengelyre, egyértelművé teheti a belvárosba való megérkezést is. A városháza mellett elhaladva a Megyeháza téren át egyenes vonalon érhetjük el a **Baross utat**, melynek kialakítására adott javaslatunk is részben a **városba érkezés**ben betöltött szerepéhez kapcsolódik.

Győr egyik legrégebbi sétálóutcája mára utcabútorait, burkolatát tekintve is felújításra szorul, vegyes épületállományához a jelenlegi utcabútoroknak, burkolati kialakításnak sem sikerült maradéktalanul illeszkednie. A sétálóutca megújításának koncepció-alakításánál Győr **innovatív** arcát helyeznénk előtérbe, felvállalva egy olyan **kortárs burkolati, térvilágítás és utcabútor rendszert, ami a belvároson belül is egyedivé, a legmagasabb minőségi kategóriát képviselő üzletek számára is vonzóvá tenné azt**.

A Baross út így újra **méltó helyét foglalhatná el a belvárosi utcák, terek rendszerében**, ahol az elsődleges szempont továbbra is a **műemléki környezethez való illeszkedés maradna**. Ezen felül, részben az épületekhez kapcsolódóan jelenhet meg **minőségi, kreatív térhasználat**.

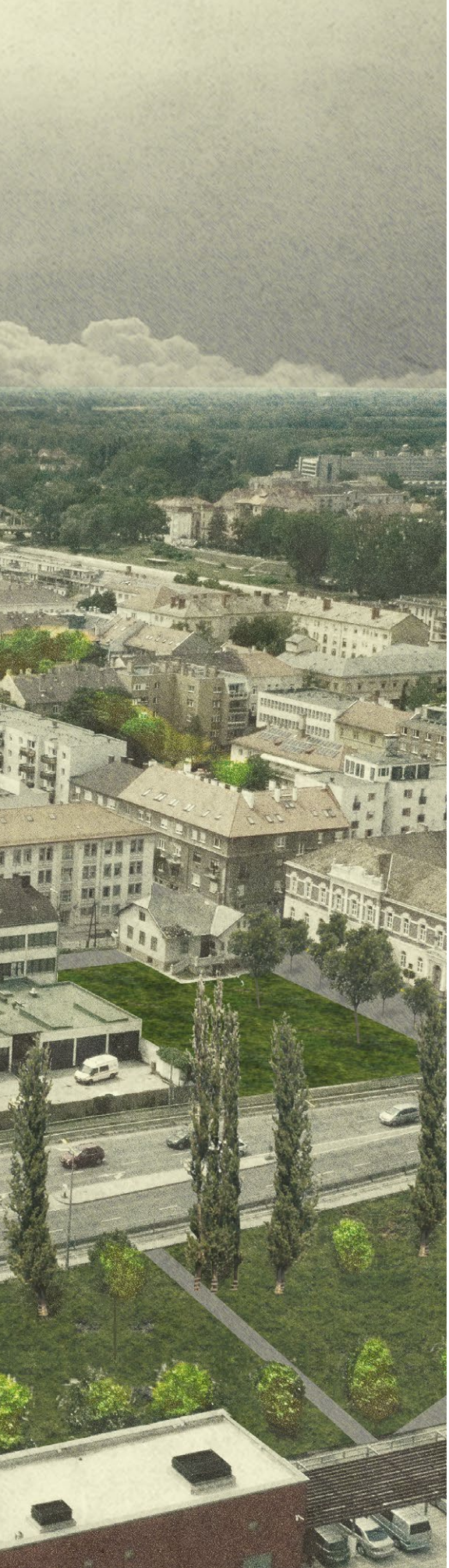
A Baross úton javasolt innovatív kialakítás lényege, hogy a modern tér-berendezéssel egyszerre válik **élményszerű**vé az utcán való **áthaladás**, illetve differenciált pihenő-felületek segítségével az ott **tartózkodás** is. Utóbbi célhoz az utcához kapcsolódó **belső udvarok** intenzívebb bevonását is javasoljuk, a funkciók tisztázásával, innovatív tér-bútorokkal, akár változó, megújuló formában is.

Műemléki környezetben alkalmazott innovatív térburkolati rendszer. (Bonn square, Oxford, Egyesült Királyság)



Az intermodális csomópont kapcsolódása a belvárosi utcahálózathoz a Baross úton át

STRABAG



VÍZIÓ 2.
ÚJ KAPCSOLATOK

Víziónk lényege a gyalogos és kerékpáros közlekedési hálózat fejlesztése: a sétálóutcák hálózatának kiterjesztésén túl intenzív, élhető kapcsolatok megteremtése az Árkád-Városrét, illetve az Egyetem és a Vízpartok felé. Mindehhez a Baross úthoz csatlakozó zöld, ingergazdag, szolgáltatásokkal és pihenőfelületekkel ellátott közlekedési tengelyeket képzeltünk el, melyek egyszerre illeszkednek a belváros műemléki környezetéhez és tesznek lehetővé a biztonságos közelekedés mellett sokrétű térhasználatot. Az újragondolt útvonalakhoz relatív alacsony beruházás-igényű ötletek csatlakoznak: az Árkád főbejáratát és a vízpartot összekötő *Park14*, a Duna-Plázs és létrehozását lehetővé tevő gyalogos Kossuth híd, további gyalogos hidak, illetve Várfal lépcső.

VÍZIÓ 2.
ÚJ KAPCSOLATOK

GYALOGOS–KERÉKPÁROS TENGELYEK

#Radóliget

A Baross út folytatásaként Északi irányban a Káptalandomb utcáinak felújítását, hangulati elemeinek fejlesztését javasoljuk, melyet a történelmi városmag túlsó oldalán a **várfalra szerkesztett lépcső** egészíthet ki a vízpartok irányába.

Kelet-Nyugati irányban a Kis Baross út végén a Király utcát érjük el, amit **zöld gyalogos-tengely**ként képzeltünk el. A belváros egyik fő problémájára, üzleteinek Árkád bevásárlóközponttal való konfliktusára is megoldást kínálhat a belvárosi gyalogos útvonalak fejlesztése, élhetőbbé tétele. A kérdőívek a távolság rövidségét támasztották alá, a workshopok ugyanakkor jelen állapot hiányosságait tárták fel a **városmag és az Árkád gyalogos – kerékpáros összeköttetés**ét illetően. A **belváros és a bevásárlóközpont**

#Zöldtengely
#Zöldfelületek

Burkolatok és növényzet változatos kapcsolódása a Morumbi Corporate irodaháza előtt. (Sao Paolo, Brazília)

szolgáltatásai így nem egymást kiegészítve, segítve működnek, hanem **egymás ellen dolgoznak**, ahogy a helyzetértékelésnél is kifejtettük. A javasolt új útvonal a **Király utca – Rákóczi Ferenc utca** útvonalon, a ***Park14* koncepció**val[17] kiegészítve élhető a**lternatív útvonal**at jelentene a **bevásárlóközpont** és esetleges későbbi fejlesztések irányába a **Városrét** területén, mind az ott elérhető szolgáltatások, mind a vízparton vizionált új **Duna-korzó** elérésére.

Az útvonal megvalósíthatósága természetesen további vizsgálatokat, szakértői és lakossági egyeztetéseket, előkészítő programokat igényel, melyek során a felvázolt célokra még alkalmasabb útvonal is felmerülhet. Hasonló jelentőségű lehetőségnek érezzük a Liszt Ferenc utca vagy a Schwarzenberg utca fejlesztését is. Utóbbi jelenleg is direkt rávezetést ad a Kisfaludy utcától a Pálffy utcán át egészen az Árkád főbejáratáig, az útvonal utolsó szakaszán azonban igen sok tennivaló akad, mire gyalogosan élhető, vonzó környezetről beszélhetünk. A *Park14* ötlet-koncepció **sokat javíthatna a Schwarzenberg utca – 14-es főút kereszteződés terheltségén** is, **megszüntetve az autós forgalmat a Vas Gereben utcán**, egyben **élhetőbb környezetté téve bevásárlóközpont gyalogos főbejárata előtti teret**. Az Árkádba érkező autós forgalom az elképzelés szerint az épületet megkerülve, a Városrét irányából érné el a parkolókat. A felvetés koncepcióként való kidolgozásához természetesen további elemzések, egyeztetések szükségesek.

Látványos, bútor-szerű lépcső köti össze a középkori várat a vízparttal (Plymouth, Egyesült Királyság)

A Park14 ötlet-koncepció élhető "előteret" hozna létre az Árkád bevásárlóközpont belváros felőli főbejárata előtt, egyben összeköttetést biztosítana a vízpart felé, belakva a Széchenyi híd alatti területet is

Épület és tér egysége, vegyes térhasználat. (Darling square, Sidney, Ausztrália)

SÉTÁLÓ-ZÓNA

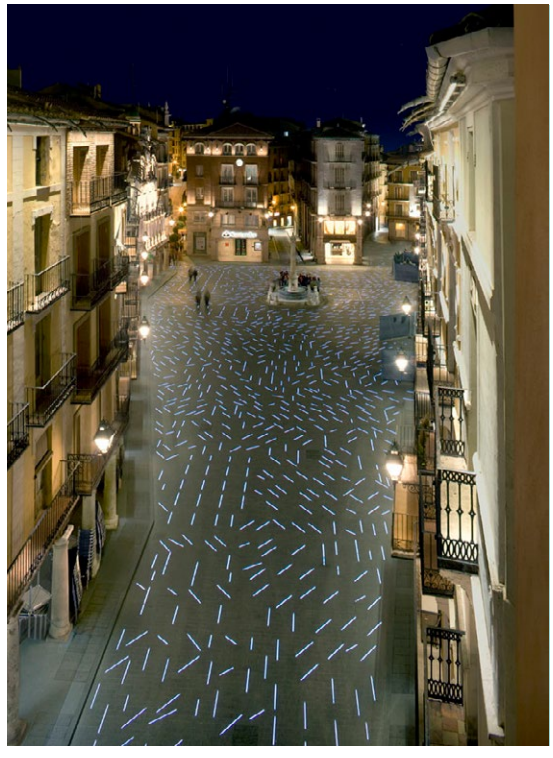
Vizsgálataink a **belváros határai**nak kérdése kapcsán kitértek a **sétálóutcás zóna kiterjesztésére** is. Indokolt lenne a **Kisfaludy utcát** teljes hosszában, a **Czuczor Gergely utcát** a Bajcsy-Zsilinszky útig, vagy akár a Szent István útig bekapcsolni a sétálóutcák rendszerébe, az autós-forgalmat csak a legszükségesebb mértékben süllyedő-oszlopos rendszerrel beengedni. (ld. még: Épített környezet fókuszterület). Az említett útvonal a Bisinger sétánytól a Kálóczy térig **É-D-i irányú zöldtengelyként** is működhetn

VEGYES HASZNÁLAT

Az újonnan kialakított gyalogos útvonalaknál fontos, hogy mindvégig érdekesek maradjanak, érdemes legyen arra menni. Várostervezési alapelvként egyértelműen a **vegyes használatú városrészek** válnak élő, élhető környezetté. Fontos szempont, hogy a belváros **iroda, szolgáltató és kereskedelmi funkciói mellett meg tudja tartani lakóit is**, enélkül „szellemváros hangulat” válhat dominánssá. Ehhez az üzletek, éttermek nyitvatartásának, megengedett zajszintjének szigorú **szabályozás**a és számonkérése is szükséges. A vegyes használatot értelmezhetjük a város középületeire is, ami gazdaságos üzemeltetésük kulcsa is lehet, egyben biztosíthatja, hogy a körülöttük lévő terek minden nap minél hosszabban használatban legyenek.

#Épített környezet
#Innovatív térhasználat

Lakókat sem zavaró, mégis látványos tér-világítás. (Plaza del Torico, Teruel Spanyolország)



PARKOLÁS A BELVÁROSBAN

A belvárosba érve az intelligens bérelhető eszköz-rendszer mellett egyre inkább fel kell adnunk a sok autósra jellemző igényt arra, hogy „közvetlenül a kapu előtt” álljunk meg. Természetessé kell válnia, hogy rövid időre minden autós gyalogossá (vagy egyéb alternatív közlekedési eszköz, pl. roller használójává) válik, mielőtt eléri célját. Ezen a ponton kulcsfontosságúvá válik például a parkolóházak sokszor alárendelt, elhanyagolt környezete: a kényelmes autóból kiszállva az autó-használó ne a város egyik legkevésbé kedves környezetébe kerüljön, mert ez meg fogja gátolni őt a parkolóház használatában, inkább továbbra is az utcákon keresgél majd. Ellenben a parkolóházat zöld, pihenésre is alkalmas környezet, néhány alapvető szolgáltatás (wc, ital-, ételautomata) minimális befektetéssel vonzóvá teheti.

Élhetővé tett parkolóház és park. (Sishane Park, Isztambul, Törökország)

A **parkolóházak** használatát üzemeltetési módszerekkel is elősegíthetjük, hogy a város és használó is jól járjon. Lehetőség erre például a Nemzeti Színház és az Árpád úti, vagy akár Dunakapu téri parkolóház együttműködése: a színházi belépő ára tartalmazhatja a parkolás árát, így a színházi előadás kezdete előtt vagy után a **belvárosi séta az autóig** kiváló kiegészítője lehet a programnak, ha az útvonal olyan, ahol jó élmény végighaladni. Így aki előadásra jön, nem csak a színházba, a belvárosba is jön, amihez akár az éttermek is igazodhatnak nyitvatartásukkal.

A belváros lakossága számára, az üzletek feltöltéséhez időkorlátal természetesen továbbra is biztosítani kell a behajtás lehetőségét. Az autós behajtás ugyanakkor korlátozódhat a reggeli órákra, amikor a gyalogos forgalom még kevésbé jelentős.

A Kossuth hídon áthaladó gyalogos és kerékpáros forgalom

#Vízpartok

#gyalogos Kossuth-híd

„Tudjuk, hogy a kerékpár a leghatékonyabb jármű. Kína új politikája szerint minden utcán hatméteres szakaszt jelöltek ki kerékpárútnak. Komolyan gondolják, hogy visszatérnek kerékpáros történelmükhöz."[18]

Peter Calthorpe

VÍZPARTI KAPCSOLATOK, GYALOGOS HIDAK

Győr és a belváros egyik legfontosabb – a kérdőívek tanulsága szerint is jelenleg jórészt kiaknázatlan – fejlesztési lehetőségét **folyópartjai** jelentik. Felülvizsgálandónak érezzük a belváros kapcsolódását ezen területekhez, illetve **belvárost és egyetemet összekötő útvonalak**at, melyekre a Vízpartok fókuszterületen részletesebben is kitérünk. A közlekedéssel kapcsolatban annak lehetőségét vetjük fel, ha **Kossuth-híd csak gyalogos ill. kerékpáros forgalmat bonyolítana**, mivel úgy látjuk, a beavatkozástól számos probléma oldódna meg, idejétmúlt kialakítás válna optimálisabbá. Az ötlet valódi városfejlesztési koncepcióvá fejlesztéséhez természetesen számos forgalomtechnikai és egyéb vizsgálat szükséges, ugyanakkor a híd belváros felőli elképesztően körülményes autós megközelíthetősége (a hídra való felhajtáshoz gyakran majdnem a Széchenyi-hídig kell autózni) számunkra egyértelművé teszi a felvetés létjogosultságát. Az autós forgalom hídról való elterelésével **a hosszú, rakparti autóút és parkoló is megszüntethető lenne**, ezek helyét **széles vízparti park: plázs** vehetné át a **Dunakapu tér**hez is kapcsolódva, mely folytatódhatna a **Városrét** irányába (ld. Vízpartok fókuszterület).

Az **árnyékot adó fákkal, egybefüggő zöldfelületként** kialakított Duna plázs ellenpontja lehetne a mellette létrehozott burkolt, árnyék nélküli rendezvénytérnek, emellett a Dunakapu térre is javasoljuk fák telepítését, ahová csak lehetséges. A színpadtól távolabb eső területeket a mostani állapotban is kivetítőkkel kapcsolják be az eseménybe, aminek figyelembe vételével a fák a nagyobb rendezvények működését sem korlátoznák jelentősen, az év nagyobbik részében pedig a tér sokkal élhetőbbé válhatna. A gyalogos Kossuth-híd koncepció további előnye lenne, hogy

megszűnhetne a Hittudományi Főiskola melletti veszélyesen keskeny járda (a busz mindemellett akár vegyes-forgalmú úton továbbra is áthaladhatna a hídon). A túlsó oldalon a **Kálóczy tér előtti veszélyes csomópont válna sokkal biztonságosabbá, élhetőbbé. A Kossuth híd és Jedlik-híd közti páratlanul értékes part-szakasz** kialakítása szintén átgondolandó, a gát túloldalán elhelyezkedő park elrendezése, útvonalai, funkciói fejlesztendők.

#Vízpartok

Az autósforgalom megszüntetése a Kossuth-hídon új távlatokat nyithat a folyópartok fejlesztésében is: a helyszínrajzon elképzelt „Duna plázs" területét ábrázoltuk

KAPCSOLAT AZ EGYETEM FELÉ

A Baross út, ill. pályaudvarok felől az Egyetem irányába vezető fő csapás gyalogosan jelenleg a Kovács Pál utca, ill. a Czuczor Gergely u., Jedlik u. útvonal, s vélhetően ez még jó darabig így is marad. A **vonuló egyetemisták** ugyanakkor nem azt az életet hozzák a belvárosba, amit valójában látni szeretnénk. Javasolt vízparti fejlesztéseink megvalósulása esetén azonban elképzelhető, hogy népszerűbbé válik az **Egyetem megközelítése a Bécsi kapu téren át a vízpartra kijutva**, innen új gyalogos híd(ak)on át a strand felé. Az útvonalak fejlesztésével a kerékpárosok számára szintén alternatíva lehet a (jelenleg tiltott) vízpartokon való közlekedés. Az elképzelt **gyalogos hidak** és **vízparti szolgáltatások** vonzó területté válhatnak a fiatalok, egyetemisták számára, közelebb csalogatva őket célterületünkhöz.

#Vízpartok

#Épített környezet

Budapest, Pécs, Szeged és más egyetemi városok példáiból kiindulva az egyetemi hallgatók belvárosi jelenlétének növekedését hozhatja, ha egyes kisebb létszámú **(humán) karok a belvárosban**, akár jelenleg kihasználatlan épületekben kapnak helyet (pl. Napóleon ház, Vaskakas Taverna)

Eszköztár
Érkezés és útvonalak

START

#Designgondolkodás #Jogszabály #Onlinenyilvántartások #Ösztönzés #Szemléletformálás

Designgondolkodás módszertanára épülő **DESIGN SPRINTEK** szervezése a problémák feltérképezésére, a tervezési programok kialakítására.

Belvárosi kulturális intézményekés parkolóházak együttműködése
– **BELÉPŐJEGY KIVÁLTJA A PARKOLÁSI DÍJAT.**

FORGALOMTECHNIKAI, TÖMEGKÖZLEKEDÉSI RENDSZER FELÜLVIZSGÁLATA.

Közterületeken elhelyezett **TÁJÉKOZTATÓ TÁBLÁK** rendszerének fejlesztése, interaktív felületek, több nyelven.

Baross útra vonatkozó **INNOVATÍV ARCULATI KONCEPCIÓ** kidolgozása.

PEDIBUSZ, ahol az iskolába igyekvő gyerekek felügyeletét szervezik meg a szülők, vagy az iskola. Ezáltal nem szükséges minden szülőnek egyenként az iskolához vinnie gyermekét, iskolabuszhoz hasonlóan, csoportosan érik el az intézményt, csak épp gyalogosan, ha szükséges, váltott felügyelőkkel.

MÁSODIKAUTÓHELYETT PROGRAM
A második autók kiváltására kedvező, jól működő (elektromos) autó-bérleti rendszerre vonatkozó igény felmérése, program népszerűsítése.

Ösztönző intézkedések, fenntartható életmód és a **GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS ÉLETMÓD** népszerűsítésére. Kiépítésemellett örökséggazdálkodás alkalmazása/épületek örökbefogadása – program, ösztönző rendszer kiépítése.

GYŐRI INFORMÁCIÓS CSOMAG biztosítása az első éves egyetemisták részére.

#Kultúra
#Szervezés
#Demo

A vasútállomás – egyetem közötti útvonalon lévő **KULTURÁLIS INTÉZMÉNYEK AKTÍVABB NYITÁSA A KÖZTERÜLETEK FELÉ**, célzott programok a hallgatók megszólítására.

A vasútállomásra érkezők számára nagy **KIVETÍTŐKÖN VÁROSI PROGRAMAJÁNLÓK**, imázsfilm vetítése.

Külföldiek számára **IDEGENNYELVŰ VAGY NON-VERBÁLIS PROGRAMOK.**

Richter terem és a Generációk házának, valamint a Vaskakas Bábszínház közös **UTCAI KULTURÁLIS PROGRAMJAI** az Aradi vértanúk útjának és a Czuczor Gergely utca ideiglenes lezárásával.

#Előkészítés
#Építés

TERVPÁLYÁZATOK kiírása a Győrbe való megérkezés jelentősebb infrastruktúrális elemeinek megtervezésére.

Sétáló utca, fogralomcsökkentett utca hálózat bővítése – **WOONERFEK** kialakítása.

Elektromos vagy hagyományos roller, bicikli – bérlés (meglévő rendszer fejlesztése, kiterjesztése).

ÚJ P+R PARKOLÓHÁZAK építése, valamint a meglévők környezetének és szolgáltatásainak fejlesztése.

Elektromos autó-bérleti rendszer kiépítése.