

K/913-19/2019. szám.

J E G Y Z Ó K Ö N Y V

Készült Kőszegen, Kőszeg Város Önkormányzatának Képviselő-testülete által a **2019. december 12-én**, 16 órai kezdettel, a Jurisics-vár lovagtermében megtartott közmeghallgatásról.

Jelen vannak a képviselő-testület részéről:

Báthly Béla polgármester, Terplán Zoltán alpolgármester,

Fekete-Pataki Edit, Gelencsér Attila, Harkai Norbert, Kiss Péter, Kiss Zoltán, Sas Norbert, Takácsné Varga Ágnes, Táncsics Péter és Velkyné Ball Andrea képviselők (11 fő).

Jelen vannak még:

Dr. Zalán Gábor jegyző,

Németh Ildikó városüzemeltetési osztályvezető, Mezei Virág igazgatási és építéshatósági osztályvezető, Cserkutiné Stipsics Edina pénzügyi és gazdálkodási osztályvezető, Fekete Balázs fejlesztési irodavezető,

Pócza Zoltán a Jurisics-vár Művelődési Központ és Várszínház, Révész József a Kőszegi Múzeum igazgatója, Raposa Helga a Kőszegi Szociális Gondozási Központ vezetője valamint Kovács István a Kőszegi Városüzemeltető Kft. igazgatója,

Sopár Márton a NIF Zrt., valamint Kovács Bence, a városfejlesztési iroda munkatársa.

A közmeghallgatáson fentiekén kívül a jelenléti íven szereplő érdeklődő állampolgárok vettek részt.

Báthly Béla polgármester üdvözi a közmeghallgatáson megjelenteket, köszöni a lakosságnak, hogy ilyen szép számmal eljöttek ebben a téliesre fordult időben. Megállapítja, hogy a képviselő-testület 11 fővel van jelen, így a képviselő-testület ülése határozatképes. Szavazásra bocsátja a mai napirendet, amit a képviselők 11 igen szavazattal el is fogadnak.

*A közmeghallgatás tárgya:***1. A 87-es főút Kőszeg - Szombathely közötti szakaszának fejlesztése.**

Előadó: Sopár Márton a NIF Zrt. projektvezetője.

2. A Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) pályázatok támogatásával megvalósult és folyamatban lévő közlekedésfejlesztési beruházások.

Előadó: Kovács Bence a városfejlesztési iroda munkatársa.

Elsőként a **87-es főút Kőszeg - Szombathely közötti szakaszának fejlesztéséről** Sopár Márton a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (NIF) Zrt. projektvezetője ad tájékoztatást a jelenlévőknek. Mivel maga is kőszegi származású, személyes kötődése is van ehhez a projekthez, és mivel Szombathelyen lakik, így végig is tudja követni az elképzelések megvalósulását.

Elsőként azt emeli ki, hogy viszonylag az elején tart ez a beruházás. A NIF Zrt. még 2017-ben kapott megbízást az akkori Nemzeti Fejlesztési Minisztériumtól, a Szombathely-Kőszeg közötti országos kapcsolat fejlesztésének, valamint a 87-89. számú főút Szombathely hiányzó északkeleti elkerülő szakasz fejlesztésnek előkészítésre. Az előkészítés tanulmányterv, engedélyes terv és kiviteli tervre vonatkozik. A beruházás forrás hazai forrásból történik majd.

Az elrendelés arról szól, hogy meg kell vizsgálni az alábbiakat: hogyan lehet a Kőszeg-Szombathely közötti útszakasz esetében a 2x1 sávós főutat fejleszteni, a település elkerülőket megvalósítani 90 km/órás tervezési sebességgel és 12 méter koronaszélességgel, míg a másik útszakasznál a 2x2 sávós, fizikai elválasztással rendelkező főúti kiépítést hogyan lehet megoldani, itt már 110/km/órás tervezési sebességgel és 20 méter koronaszélességgel.

Ennek az elrendelésnek a folyamatyaként a NIF Zrt. 2018. szeptemberében – közbeszerzési eljárás lefolytatása után – tanulmányterv és környezetvédelmi terv (EVD-KHT és Natúra 2000 hatásbecslés) elkészítésére tervezési szerződést kötött a Pannonway Építő Kft.-vel.

Mivel átfedés van a 2 projekt között, tanulmányterv szinten is e kettő egybe lett vizsgálva. Azt is figyelembe kellett venni, hogy a Kőszeg-Rötfalva közötti, új határmetszési pont kialakítása is meg fog valósulni egy INTERREG pályázatból, szintén a NIF Zrt. beruházásában.

A tanulmányterv tervezésnek alapvetően több fázisa volt. Első körben a tanulmányterv 3 nyomvonalat tartalmazott, ebből az egyik lényegében a jelenlegi nyomvonal felújítását tartalmazta, míg a

másik kettő teljesen új nyomvonalon került kialakításra.

Az első fázis a döntés előkészítő tanulmány elkészítése volt. Ez 2019. januárjában volt a tervszűri előtt, amely mintegy 6-7 változathoz választotta ki az említett 3-at és ezek kaptak további tervezésre felhatalmazást.

A tanulmányterv és a környezetvédelmi terv tervszűrijére 2019. áprilisában került sor. Ezt követően, április 26-án a tervező benyújtotta a környezetvédelmi dokumentumokat – EVD, Natúra 2000 hatásbecslés – a környezetvédelmi engedélyező hatóság részére. A hatóság 2019. júniusában végzésben kötelezte a NIF Zrt.-t előzetes vizsgálati dokumentáció helyett környezeti hatásvizsgálat elkészítésére és benyújtására. A kért kiegészítést a tervező elvégezte és a hatósághoz benyújtotta. Végül a Vas Megyei Kormányhivatal Szombathelyi Járási Hivatalának illetékes osztálya 2019. november 28-án kelt határozatában környezetvédelmi engedélyt adott ki mindkét nyomvonal változatra.

Ezután a NIF Zrt. előkészítette az engedélyes tervek elkészítésére vonatkozó közbeszerzési eljárás dokumentumait. Ezek minőségbiztosítási eljárása is november 29-én elindításra került, e tárgyban a hiánypótlást a NIF Zrt. teljesítette, így a minőségbiztosítási tanúsítvány 2019. december 12-én kiadásra került. Az engedélyes tervek készítésére vonatkozó közbeszerzési feladására várhatóan 2019. december 20-ig sor kerül. A közbeszerzési eljárás lezárására, azaz az engedélyes tervek elkészítésére vonatkozó tervezői szerződés megkötésére várhatóan 2020. II. negyedévében kerül sor. A projekt átfutási ideje 18 hónap, azaz 2021. II. negyedévére elvileg építési engedéllyel kell, hogy rendelkezzen ez a beruházás. Ő bízik benne, hogy így is lesz. (A két említett projekt innentől elválik egymástól, mert a Szombathelyt elkerülő szakasz átfutási ideje 12 hónap lesz.)

Alapvetően minisztériumi döntés volt, hogy a két tervfázis elváljon egymástól. Ez azért sajnálatos, mert a közbeszerzési eljárások időigényét ismerve, legalább fél évvel késhet a megvalósítás kezdete. Viszont az elmúlt időszakban több olyan projekt is indult úgy, hogy építési engedéllyel és engedélyes tervvel indítottak el közbeszerzést. Mivel a tervezői feladatok közé kompletten került be a kiviteli terv is – és ha erre is hasonló döntés születik a NIF Zrt.-nél – akkor a közbeszerzéshez szükséges dokumentumok rendelkezésre fognak állni.

Ezután a Szombathely-Köszeg közötti szakasz műszaki tartalmát ismerteti. Az M86-os útról lehajtó

út után, a Söpte közigazgatási határán belül kialakításra kerülő új csomóponttól (a horvátzsidányi út felé) Köszeg-Centrum csomópontig tartó szakasz, mintegy 14 km hosszúra van tervezve. Ez 2x2 sávós lesz, fizikai elválasztással, vadvédő kerítéssel. A második szakasz rövidebb, mintegy 4,7 km hosszú lesz, a Köszeg-Centrum csomóponttól be fog csatlakozni a már említett Köszeg-Rötfalva közötti, most épülő új útra. Ez már 2x1 sávósra van tervezve, 3,5 méter forgalmi sáv szélességgel, 12 méter koronaszélességgel, de az osztrák oldalon is hasonló paraméterekkel történik a csatlakozás.

A tervezéskor 3 külön szintű csomópont került kialakításra: gyöngyösfalusi csomópont (új bekötéssel a település felé), lukácsházai csomópont és a köszegi centrum csomópont, valamint egy szintbeli csomópont kerül kialakításra a Köszeg északi részén. Ezekhez a csomópontokhoz tartozó műtárgyakat is terveztek, továbbá mezőgazdasági földút átvezetési műtárgyat Lukácsháza térségében, a 8636 jelű önkormányzati út külön szintű átvezetését. A környezetvédelmi engedély értelmében 5 db vadátjáró kialakítását is tervezik, valamint pihenőhelyeket is.

Ezután a két nyomvonal tervezetét ismerteti a jelenlétüknek projektoron bemutatva (jegyzőkönyvhöz csatolva). A kék színű nyomvonal a 2. számú, a sárga színű a 3. számú nyomvonal. Ezek között alapvetően nincs nagy eltérés. Az új 87-es főút nyomvonala tehát az M86-os zánati csomóponttól indul, 2x2 sávval a söptei csomópontig, a szombathelyi reptér mellett halad el. Jellemzően mezőgazdasági területeket, illetve Köszegfalva közelében erdő területet érint. A térképen lévő zöld foltok régészeti lelőhelyeket jelentenek. A két nyomvonal között annyi eltérés van, hogy ez utóbbiakat a 3. változat jobban elkerüli. Az első visszakötése az útnak Gyöngyösfalu közelében van. Annak idején nagy viták voltak a csomópontokról, de a tervszűrinek határozott döntése volt az, hogy itt csomópont mindenképpen legyen.

Tovább haladva Köszeg felé látszik egy visszakötés már a köszegi rendezési tervben. Ennek majd az engedélyes terv ismeretében ki kell kerülnie onnan. Környezetvédelmi szempontok miatt, a Gyöngyös érintettsége miatt került bele. Egyébként minden településnek a saját rendezési tervét majd a végleges nyomvonalhoz kell igazítania. Mindkét nyomvonal úgy halad tovább, hogy az úthoz a legközelebbi település Köszegfalvát érinti, de a 3. változat kevésbé. Ez a köszegfalvi erdőterület egy országos ökológiai terület része. Ettől függetlenül mindkét nyom-

vonalt kapott környezetvédelmi engedélyt, de természetesen az engedélyes terv során ezt meg kell majd jeleníteni. Mindegyik változat kellő távolságra van lakott területtől, a legközelebbi érintett ház esetében sem fogja az előírt környezeti terhelést meghaladni. Esetleg az építési munkák idején várható majd nagyobb zajhatás, de az a teljes kiépítést és a forgalomba helyezést követően 15-40 évre előre láthatóan sem fogja túllépni a megengedett határértékeket. Az út ugyanis erdőn halad át, amely természetes por és zajvédelmet biztosít majd. Van itt egy tőzegmohás rész is, ennek kikerülését is figyelembe kellett venni.

Az engedélyes tervezés során lesz végleges döntés a 2. vagy a 3. nyomvonal változatról, amely akár kombinált is lehet.

Tájékoztatja még a jelenlévőket, hogy a környezetvédelmi engedélyezési eljárás során, korábban volt már közmeghallgatás. Sajnálatos módon valamilyen szinten érinteni fog a terv megvalósulása szőlő és gyümölcsös területeket is. Éppen a tőzegmohás rész miatt kellett arrébb vinni a nyomvonalat, de ezt indokolják a domborzati viszonyok is. A környezetvédelmi engedély önmagában minimális, 25%-os eltérést enged meg a nyomvonalra vonatkozóan. Ezen eljárás során ígéretet tettek arra, hogy megpróbálják a tervezőkkel, az önkormányzattal egyeztetve a lehető legkevesebb érdeksérelmet okozni az érintetteknek. Ugyanez igaz a kőszegfalvi területre is. Megkapták a kőszegfalvi városrész képviselő asszonyának e tárgyban készült levelét, amelyben a feltett kérdéseket mindjárt a tervezés elején szeretnék tisztázni. Ennek jegyében tárgyaltak már a Wienerberger Kft.-vel is a tervezett bánya miatt.

Kérdések és hozzászólások:

Alasz Lászlót régi kőszegi szőlőtermelőként az utolsó 4,5 km hosszúra tervezett szakasz érdekli, a határ közelében lévő ültetvényeik miatt. A felvázolt telkek alapján az ő telkük is a határ és az út közé esik majd. Kérdezi, hogy ragaszkodnak-e ahhoz az egy átjáróhoz, ami Horvátzsidány felé lenne kialakítva? Mert azok a területek, amelyek a projekt révén kialakulnak, azok így teljesen el lesznek zárva mindentől, megközelíthetetlenek lesznek, azaz zsákutcaként fognak létezni. Már az építkezés kezdetekor gondok lesznek, mert a kivitelező sem fogja jó néven venni, ha a félig kész útjaikon ők a traktorjaikkal, gépkocsijaikkal teszik a dolgukat. De ha az a terület, ami az úttól a határ felé megmarad,

és ami az erdészeté, azt már most borítékolni lehet, hogy őket onnan ki fogják tiltani. Ez a terv tehát számukra azt jelenti, hogy a szőlő területük, megközelíthetetlené válik, elértéktelenedik, azaz őket ezzel lehetetlen helyzetbe hozzák.

Sopár Márton válaszában megismétli, hogy a tervezett 87-es új útnak két szakasza lesz. Amit mondott az első 14 km-es részre, azaz 2x2 sávós lesz, fizikai akadályokkal, vadvédő kerítéssel stb. azok a 4,7 km-es szakaszon – azaz a szóban forgó részen – nem relevánsak. Itt 2x1 sávról beszélünk, nem lesz vadvédő kerítés stb. de lesznek olyan csomópontok, amelyeket nem említett ugyan, de amelyek az átkelést segítik. Ha a K-Ny-i irányban mezőgazdasági utak kettévágására kerül sor, akkor a jelenlegi földutakhoz, mezőgazdasági utakhoz, erdészeti utakhoz való átkelés folytonosságát szint-beli csomópontok kialakításával továbbra is biztosítani kell.

Az engedélyezési eljárás során tudják majd pontosan, hogy mit, milyen mértékben érint majd a beruházás. Ő biztos benne, hogy a konstruktív tervezés során az érintett területek tulajdonosaival meg lehet állapodni. Mindenképpen előírás a projektindító értekezlet, ahova az önkormányzat is meghívást fog kapni. Az érintett polgármesterek biztosan tisztában vannak a felmerülő problémákkal, amelyeket képviselni tudnak majd.

Velencei Pál a Lékai úton lakik. A határtól már teljesen új nyomvonal épül vagy marad a jelenlegi is?

Sopár Márton elmondja, hogy jelenleg már épül egy új, Kőszeg-Rötfalva közötti, 700-800 méteres új útrész, ebbe fognak becsatlakozni, csomóponttal.

Velencei Pált a kivetített „Móriczka-rajzból” a kőszegi rész érdekelné őket, mert a Lékai úton már sok ház van. A nyomvonal az ottani lakóházaktól mennyire lenne messze?

Sopár Márton szerint a legközelebbi ház 120 méterre van, a többi ettől a ponttól messzebbre lesz. Amennyiben a tervezés során kiderül, hogy szükség lesz bármilyen zajvédő létesítményre (zajvédő falra vagy erdősávra) azt természetesen be fogják tervezni.

Básthly Béla úgy látja, hogy a nyomvonal inkább az Ólmódi úton lévő házakhoz fog legközelebb esni.

Frank János községi borász szerint ez a nyomvonal az ő szőlőjükön menne keresztül. Ha ez megvalósul, akkor vége lenne a vállalkozásuknak, pedig a fia most akarta bővíteni a telepítést. Viszont az ő telkük mellett van egy szántó, amit nem művelnek. Miért nem lehet arrébb vinni azt a nyomvonalat? Ha jól látja, egy 15 méter széles út szelné ketté az ő területüket is. Ha ez megtörténik, mindkét oldalról teljesen értéktelenné válik az ingatlanuk. Sajnos mindez az 50-es éveket idézi fel benne, amikor az volt az elv, hogy akarja, nem akarja a tulajdonos, akkor is elveszik tőle a telkét. Mennyire végső stádiumban van ez a terv? És ha kisajátításra kerülne sor, az milyen áron történne meg?

Sopár Márton sem a kisajátításról, sem az adásvételről nem tud tájékoztatást adni. Azt sem tudja megmondani pontosan, hogy melyik ingatlan milyen mértékben lesz érintett. Ismét kihangsúlyozza, hogy a környezetvédelmi engedély 25% mértékű eltérés biztosít a nyomvonalra. Tulajdonképpen ez nem nyomvonalat, hanem nyomvonal sávot jelent. Amikor Frank úrék személyesen voltak nála az irodájában, akkor ő vállalta annak a kötelezettségét, hogy meg fogják találni azt a megoldást, ami mindenkinek jó lesz. Erre viszont csak májusban lehet visszatérni, mert akkor fog indulni az engedélyes tervezés.

Frank János szeretne majd olyan tervet látni, ami nem az ő szőlőjükön viszi át az utat.

Sopár Márton ismét kihangsúlyozza, hogy ez tanulmánytervi fázis, amely csupán az út irányát jelöli ki. A környezetvédelmi engedély sem konkrét ingatlanokat említ. A tervezés során meg fogják nézni, hogy az érintett ingatlanok milyen művelési ágban vannak és azokhoz való hozzányúlást hogyan tudják elkerülni úgy, hogy mindenki számára elfogadható legyen. Azaz: jelenleg nem lehet kijelenteni, hogy Frank Jánosék ingatlanán fog keresztül menni az út, mert ez jelenleg egy irány.

Básthy Béla jelzi, hogy az érintettek a Városházára is bejöhettek hasonló észrevételeikkel. Biztosan lesznek olyanok, akik úgy érzik, hogy számukra jó lesz az új út, míg másoknak meg nem. Sajnos a Szombathelyre vezető utat nem lehet sem a levegőben, sem a föld alatt elvinni. Ő polgármesterként az engedélyezési folyamat során a város érdekeit és az egyéni érdekeket is képviselni fogja.

Katona Szilveszter a kerékpáros egyesület részéről a nem szintbeli keresztezésekre hívja fel a figyelmet a kerékpárutakkal való kapcsolódásoknál, hiszen több részen is nemzetközi kerékpárutakról is szó van. Javasolja, hogy a forgalmas Ólmódi úton legyen az út felett vagy alatt egy kerékpáros átjáró. De hasonlótl kellene Kőszegfalván az Erdészház utca végére is tervezni, amely szintén kerékpárutat érint és az egy kedvelt kirándulólé hely.

Básthy Béla kérdezi még, hogy sebességkorlátozásra gondoltak-e a tervezés ezen szakaszában?

Sopár Márton szerint egy új út létesítésénél nem biztos, hogy szükség lesz sebességkorlátozásra, de ha igen, be fogják tervezni.

A tervezés folyamán nyilván a kerékpárosok kérését figyelembe fogják venni, erre vonatkozóan biztosan lesz közös egyeztetés. De ezt az önkormányzat is előírhatja a tervezésben, mint kötelezően létesítendő létesítményt. A 2x1 sávú utak esetében ezeket meg kell oldani.

Alasz László köszöni Sopár Márton választát, de nem nyugtatta meg véglegesen. Csatlakozik Frank János véleményéhez. Azok a szőlő területek, amelyekről itt szó van, azok Kőszegen a legjobb kataszterű szőlőknek számítanak. Akik oda szőlőt telepítettek, azok nem hobbiként tették ezt, hanem a megélhetés miatt és jelenleg is mintaszerűen művelik. Nem tudja, hány év óta van Város Bora választás, de ez a megtisztelő cím arányaiban 25 közül egészen biztosan 22 ebből a dűlőből került ki. Nem véletlenül kezdődött itt a szőlőtelepítés. De ezt a területet sajnos átok sújtja: 100 évvel ezelőtt a filoxéra járvány tarolt le mindent, aztán jött a vasfüggöny korszak, ami szintén nehéz volt. Ha ez az új út így megépül, akkor 100 évre megint lehetetlen helyzetbe hozza a szőlőművelést ezen a részen.

Sajnálatos, hogy mindennek és mindenkinek van érdekképviselője: a tücsköknek, a bogaraknak, a pitypangoknak stb. Ha a környezetvédők azt mondják valamire, hogy „nem lehet”, akkor mindenki meghátrál. Csak a szőlőtermelő gazdáknak nincsen ilyen: ők kész tények elé vannak állítva. Ezért felkéri a város vezetését, a képviselőket, hogy érezzék át a gazdák problémáit, és szíveskedjenek az elkövetkezendő eljárásban az ő érdekeiket képviselni és érvényesíteni.

Básthy Béla ígéretet tesz rá, hogy így lesz.

Kleininger József szerint szép ez a terv, de mire lesz megépítve?

Minden építkezés azzal jár, hogy a kavicsot, a különböző építési anyagokat oda kell hordani a helyszínre, ahogyan a most is teszik az épülő út miatt a határ felé. Őket az Alsó körúton biztosították arról, hogy nem fognak feléjük közlekedni, ennek ellenére most is 80 km/óra sebességgel száguldoznak a különböző billenős, földszállító autók a jelenlegi 87-es úton. Ő megérti őket is, hogy órabérben vannak, sietniük kell.

De milyen terhelést fog majd az új út építése jelenteni a városnak és mit tesznek majd ennek a megakadályozása érdekében? Sajnos az önkormányzat úgy gondolja, hogy csak a város belső részein kell lakókat kell megvédeni súlykorlátozással, a külső részen lakókat nem. Az utcájukban 10 év óta nem tudták még a személygépjárműveket sem lelassítani, a teherautók meg teljesen tönkre tesznek mindent és ez miatt lassan rájuk dől a ház.

Sopár Márton tisztázza, hogy jelenleg az engedélyes és kivitelei tervek készítésére van elrendelés és forrás biztosítva. De sem a területszerzésre, sem a régészeti feltárássra, sem előkészítő munkákra, de az egész út megvalósítására sincs sem elrendelés, sem fedezet. Utóbbival elvileg az engedélyes tervezés befejezése illetve a kivitelei terv után lehet számolni, ami dátum szerint 2022. I. negyedévre vagy 2023. IV. negyedévre tehető. A 2-2,5 éves kivitelezési időt tekintve, a végső megvalósítás pedig leg hamarabb 2025. évre várható – ha lesz rá forrás. De addig még sokaknak (pld. érintett polgármestereknek, országgyűlési képviselőknek), nagyon sokat kell dolgozni.

Básthly Béla visszatér az Alsó körút sebességkorlátozási problémájára. Jelenleg egy 70-es tábla van a Csikar csárda körül kitéve, ami nem igazi sebességkorlátozás, mert nem tartják be a közlekedők, sőt, azt ösztönzi bennük, hogy „nyomhatod”. Az önkormányzat már többször kérte írásban a közútkezelőt – többször a rendőrséggel közösen is – hogy legyen ez egy 50-es táblára kicserélve, de ők ezt nem tartják indokoltnak, a közeli kereszteződésre és a helyiség névtáblára hivatkozva. Nem tudja, hogyan lehetne a közútnál ennek megváltoztatását elérni. Vagy még megoldás lehet egy olyan, sebességre figyelemfelhívó „villogó” kihelyezése, mint amit nemrég tesztelésre Kőszegfalvánál helyeztek ki.

Kleininger Teréz három hete mosta le az Alsó körúti házuk falát, de ezt szinte hetente megtehetné. Olyan gyorsan mennek a teherautók, hogy a lehúzott redőnyön keresztül beverik a sarat. Az nem igaz, hogy nem lehet ez ellen valamit tenni. Ezt ők már rengetegszer jelezték az előző polgármester úrnak is.

Básthly Béla elmondja, hogy a hivatal hetente találkozik olyan kérésekkel, hogy közlekedési tábla, forgalomlassító berendezés kell a város egyes pontjaira. De mindez csak akkor ér valamit, ha be is tartják.

Kleininger József szerint ez képtelenség, mert ha meg akarják állítani a forgalmat, akkor meg lehet. Azok a „buta osztrákok” kitesznek egy egészen apró táblát valahova és érvényt tudnak neki szerezni.

Egyébként ő is levelezett a közútkezelővel és neki azt írták, hogy éppen az önkormányzat nem akarja a sebességkorlátozást. Ezt a korábbi igazgató írta, akit azóta már leváltottak.

Básthly Béla kéri Kleininger Józsefet, hogy hozza be hozzá azt a levelet.

Teplán Tibor is egyetért a sebességkorlátozás kapcsán azzal, hogy minden szabály annyit ér, amennyi be van tartva belőle. De ez nem feltétlenül a város vagy a közútkezelő feladata lenne. Fel kell kérni a rendőrséget, hogy alkalmazzon traffipaxot, ellenőrizzen stb. Ha az első 5-6 sofőrt megbírságozzák, mindjárt el megy a híre. Figyelni kell az utak karbantartására is, mert nem takarítják az utakat: sok helyen van sárfelhordás, stb. Jön a csapadékos idő és ilyenkor ha 40-50-el is mennek a járművek, az is kellemetlen.

Sopár Márton szerint mindez nem a szabályok betartása, hanem neveltetés kérdése. A magyar közlekedési morál nagyon rossz, nem véletlenül van annyi baleset. Ha nem lenne annyi száguldozó autós (akiknek olyan utakat építünk, amin lehet száguldozni), ha mindenki önmérsékletet tanúsítana és lenne egymás iránti tolerancia, akkor talán elég lenne a meglévő utakat felújítani is. Nem szerencsés, hogy így viseltetünk egymás iránt a közlekedésben. Ő is azt tanácsolja, hogy igenis szólni kell a rendőröknek, ki kell állítani őket – ha a forgalom veszélyeztetése történik. A közútkezelő kirakhatja a tábláit, de csak a rendőrség tud ezeknek érvényt szerezni, akár személygépkocsikról akár teherautókról.

ról van szó. Az útépítő cégek a fordulók száma után kapják a pénzüket, azaz minél gyorsabban haladnak, nekik az a hasznos.

Velencei Pál a tervezett út 2x1 sávós részéről szeretne kapni egy olyan térképet, amin el tud igazodni.

Sopár Márton el fog juttatni egy komplett tanulmánytervi dokumentációt papír alapon a Város-házára.

Zárszavában elmondja még, hogy új utakat nemcsak azért építenek, hogy az autósok száguldani tudjanak rajtuk, hanem mert egy új út létesítése mindig egy közös célt, egy közös érdeket kell, hogy szolgáljon. A beruházónak mindig korrektnek kell lennie. Nem szeretnék, ha egy ingatlanulajdonos is azt érezné, hogy őt bármilyen sérelem érte. Amikor a tervezés elindul majd, biztosan a leendő tervező nevében is mondhatja, hogy újra szívesen tartanak közmeghallgatást. Akkor már kikérve a földhivatali alaptérképet, rá lehet is vetíteni a nyomvonalra. Reméli, hogy erre 2020. május-júniusában sor kerülhet. Akkor már a tervezővel együtt sokkal több információval tudnak szolgálni a Kőszeg-Szombathely közötti szakasz építéséről. De – ahogy említette – az indító értekezleten is fel lehet vetni a lakossági véleményt, sőt, arra is lehetőség lesz, hogy egy-egy szűkebb körnek (pld. a kőszegfalvi városrésznek vagy a szőlőtermelőknek) külön megbeszélést tartsanak. Köszöni, hogy meghallgatták.

Mivel a tárgyban további hozzászólás nem hangzik el, **Básthly Béla** megköszöni Sopár Mártonnak a az ismertetést és lezárja a közmeghallgatás első részét.

A továbbiakban **Kovács Bence** a városfejlesztési iroda munkatársa ad tájékoztatást a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) pályázatok támogatásával megvalósult és folyamatban lévő közlekedés-fejlesztési beruházásokról.

Projektoron mutatja be a már elkészült vagy befejezés előtt álló és a folyamatban lévő, alábbi beruházásokat.

Fenntartható közlekedésfejlesztés:

A közlekedés fejlesztése Kőszeg jövőjének kulcskérdése. A város szűkre szabott útrendszerének szerkezete és állapota is jelentős fejlesztéseket igényel.

A déli városrész közlekedésfejlesztése:

A projekt célja:

- a Rákóczi és Rohonci utcák forgalomcsökkentése,
- közlekedésbiztonság növelése,
- a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása, alternatív/elválasztott közlekedési útvonal kialakítása,
- potenciális lakóterületek (ún. lakótelep 5-ös ütem) és gazdasági területek feltárása,
- hiányzó településszerkezeti kapcsolatok biztosítása, iparterület és a főútvonal elérhetőségének javítása a lakótelepről, a nyugati városrészről és Kőszeg-hegyalja településeiről.

Kiemelt jelentőségű a Rákóczi utca körforgalmát a Rohonci utcával összekötő Pogányi út megépítése, amely lerövidíti a lakótelep és Kőszeg-hegyalja elérését, tehermentesíti a Rákóczi és a Rohonci utca kereszteződését. Talán már a jelenlévők közül is használták ezt az új utat. Látványosan megújult a Gábor Áron és Forintos Mátyás utca, kialakultak a biztonságos kerékpározás feltételei.

A gyalogos és kerékpáros közlekedés fejlesztés:

- ez nemcsak kerékpárutak építését jelenti,
- kapcsolódó kiszolgáló infrastruktúra kiépítését is – kerékpár-támaszok, fedett, zárható tárolók, információs és irányjelző táblázás, kerékpár-kölcsönző-hálózat stb.
- cél a mindennapi kerékkárosás, a hálózati szemléletű közlekedésfejlesztés, nyitott és zárt kerékpársáv, kerékpáros nyom (ilyen nyitott kerékpársáv valósult meg a Velemi úton), továbbá, hogy a turizmus részére szakadásmentes hálózat alakuljon ki a város területén és a térségben egyaránt.

Kiss János utca rekonstrukciója:

A projekt célja a Belváros és a Gyöngyös-part, valamint az intézmények közötti összeköttetés javítása. Ennek keretében megvalósul:

- vegyes forgalmú út gyalogos kerékpáros közlekedés elsőbbségével, célforgalmi gépjárműközlekedéssel. A vegyes forgalmú út azt jelenti, hogy egy sávós lesz az út, de a gépjárművek kikerülésére lesz lehetőség. Középen folyóka lesz kialakítva.
- műemléki környezethez méltó közterületi kialakítás, utcabútorok,
- közmű-rekonstrukció (A VASIVÍZ Zrt. már itt is komoly fejlesztéseket végzett.)
- közvilágítás rekonstrukció.

A felújítási munkákat januári kezdéssel számolják, szeptember-október körüli végezással.

A Kőszeg, Zöld Város Program tervezett ütemeit ismerteti. **1. ütem:**

A Kőszegi Városmajor környezettudatos megújítása: Ennek keretében:

- új piac és vásárcsarnok épül, amely sokkal komfortosabb lesz a lakosság és az árusok számára is,
- megújul, tanösvénnyel bővül az Óriásplatán parkja,
- új park létesül,
- új parkolók épülnek,
- bontásra kerülnek a leromlott állagú melléképületek,
- megújul a Bersek iskola sportpályája, kerítése,
- új padok, asztalok, kerékpártámaszok,
- nyilvános illemhely kerül kialakításra.

A jelenlévők is biztosan látták már, hogy ezeknek a munkáknak az építési nagy része már megvalósult. Hátravan még a fatelepítés és a parkosítás, a térkövezés. A tervezett átadás 2020. áprilisa-májusában lesz.

2. üteme: Forgalomlassítás és „zöldítés” a Várkör keleti szakaszán.

3. üteme: Gyöngyös Part revitalizációja, kerékpárút és gyalogút építés/felújítás a Dózsa Gy. utca és a Kiss János utca között stb.

A „Fenntartható turizmusfejlesztés” projektnek is több eleme van. keretében valósul meg a régóta várt kerékpárút kiépítése Kőszeg és Ausztria között a Rőtivölgyi utca és a határátkelő között, 1,3 km hosszban. Ez a volt vasútvonal helyén lesz, jelenleg egy szép gyalogos ösvény látható a területen. A munkákkal meg kell várni az a határhoz vezető út megépítését. A turisztikai attrakciófejlesztés keretében már elkészült a Jurisics téren a városkút restaurálása. A Kulturális-örökség és rendezvényturizmus fejlesztése keretében színpad kerül kialakításra, rendezvényeszközökkel, áram és vízvételi lehetőséggel együtt, továbbá lesz nyilvános WC is kialakítva.

Végül nagy vonalakban szól a **Térségi közösségi közlekedés fejlesztéséről**, amely során egyesített helyi, helyközi és vasúti pályaudvar, intermodális csomópont kerül kialakításra.

Báthly Béla kiegészíti még az elhangzott tájékoztatót azzal, hogy még két olyan útfelújítás lesz Kőszegen, amelyek nem TOP, hanem hazai forrásból lesznek megvalósítva. Az egyik a Dózsa György utca felújítása, amelyre már 100 millió Ft van elkü-

lönítve az állami költségvetésben. A másik a Pék utca-Várkör, zsinagógáig terjedő szakasz felújítása, amelyet egy BM pályázat 30 millió Ft-tal támogattott, az önkormányzati saját erő rész pedig 10 millió Ft.

Kérdések és hozzászólások:

Poropatich Andrásné a Dózsa György u. 18-20. alatt lakik. Kérdezi, hogy várhatóan mikor kezdődik a Dózsa György utca felújítása, ha a Kiss János utca befejeződik? A hidat is felújítják? A Dózsa utca alatt lévő vezetéket is kicserélik? Nekik ugyanis az a gondjuk, hogy ha eső van, ők „úsznak”, mert be van omolva az esőelvezető az aszfalt alatt ezért a vizet visszanyomja az ő udvarukba. Kb. mire várható a Dózsa Gy. utca felújítása?

Kovács Bence szerint a csapadékvíz elvezetés sokkal jobb lesz a jövőben, mert az August János utcában elkészült egy nagy fögyűjtő, amely a teljes, több hektáros területű Királyvölgyből érkező vizet el fogja vezetni. Ez azt jelenti, hogy a Dózsa Gy. és a Bajcsy-Zs. utca nagyon szűk keresztmetszetű csatornája csak a saját esővizét fogja elvinni, nem kap olyan nagy terhelést mint eddig.

Poropatich Andrásné szerint ők ezt még nem vették észre. Nemrég voltak kint egy HOMA berendezéssel is átnyomatni a vezetéket és ők mondták, hogy be van omolva a téglá a csatornában. Ha nagyobb eső esik, akkor az nem tud elfolyni, visszajön az udvarukon és a pincében. De voltak már többször kint a városüzemeltető kft.-től ezt megnézni.

Fekete Balázs ígéretet tesz arra, hogy meg fogják ezt vizsgálni. A Kiss János utcát szeptember-október körül tervezik befejezni, a Dózsa utca még kérdéses, mert mindez két közbeszerzési eljárást jelent. Az első átereszt felújításra kerül, de a Malomárok hídhoz most nem tudnak hozzányúlani.

Poropatich Andrásné szerint az a híd nagyon rossz állapotban van. Ráadásul a volt KTSZ területén elindult egy nagy építkezés, naponta hordják a hídon át az építési anyagot, betonmixer közlekedik rajta stb.

Báthly Béla szerint nagyon sok kérdést kell még megválaszolni a Dózsa Gy. utca felújítása kapcsán, pld. hogy annak a kis parknak a sorsa mi lesz.

Kovács Bence utalt rá, hogy ez a III. szakasza lenne a Gyöngyös part revitalizációja (Zöld Város 3. ütem), de erre jelenleg nincs forrás. De nemcsak azzal kell foglalkozni, hogy milyen legyen a zöldterület a Dózsa Gy. utcában, hanem azzal is, hogy az említett építkezés révén meg fog jelenni 50 család, bizonyára sok gyermekkel és ez is befolyásolni fogja a terület jövőjét. Van, amit meg tud oldani majd a projekt, szerinte van benne víziközmű fejlesztés is. A város egyrészt örül a 100 millió Ft-nak, másrészt próbálja a saját forrásait majd úgy koordinálni, hogy aminek a megoldása nélkül ne legyen túl nagy hiányérzet majd a Dózsa György utca felújítása után.

Teplán Tibor István úgy véli, hogy érdemes egy kicsit kijjebb menni a belvárosból. Információi szerint az Szombathelyi Erdészeti Zrt. újra feltámasztotta azt az elképzelését, mely szerint II. osztályú, erdészeti feltáró utat épít a hegyről lejöve, a Pogányok, a Cádi út, továbbá az új út felé. Ennek a hatástanulmányáról lehet-e tudni valamit, mert már állítólag méréseket is végeztek ez miatt. Hol tart ez az elképzelés? Ugyanis ezzel szerinte az ökológiai egyensúly fel fog borulni. Ha van más alternatíva, azt kell választani, mert ez nem jó megoldás. Természetvédelmi szempontból máshol ilyen részeken a madár és vadvédelem miatt szóba sem jöhet ilyesmi. Akik itt laknak már többen vannak, mint akik itt nyaralnak. De ő úgy tudja, hogy volt egy másik elképzelése is az erdészetnek: mely szerint az Andalgó felé vitték volna el az utat a 87-es útig.

Ha Mohás út bal szélén elkezdenek utat építeni, akkor ott sártenger lesz, a zajról nem is beszélve, bár utóbbi azért szubjektív. Szerinte ez az egész beleférne a Zöld Város projektbe, mert a szóban forgó terület egy vonzerője a városnak, mind a községiek, mind az ide látogató turisták számára.

Básthly Béla elmondja, hogy ő már tárgyalt az erdészeti vezérigazgatójával és mindkettőn azt állapították meg, hogy mindkét fél érdeke az, ha együttműködnek a közös gondolkodásban. Azt látni kell, hogy sokoldalú hegyhasznosításról van szó. Az államnak is van egy erős érdeke az erdészeti munkák elvégzésére és a kitermelt fa leszállítására. Van az erdőnek egy jóléti funkciója, továbbá a hegy a turisztikai jövőkében – ahogy a múltban is – meghatározó szerepet tölt be. Az elmúlt hetekben pedig a kerékpárosokkal is folytattak egyeztetéseket, mert ők is szeretnék a használni a hegyet.

Ő azt nagyon szorgalmazná, ha létrejönne egy, a Kőszegi-hegységet támogató platform vagy fórum, amelybe a környező települések, továbbá a Szabóhegyen lévő ingatlantulajdonosok is ide értendők. Jó lenne, ha a hegy „probléma csomagnak” nem csak a fa leközelítése lenne a tárgya, hanem a Szabóhegyi út felújítása is.

Dr. Küttel István gratulál a város jelenlegi és korábbi vezetésének mert a felvázolt projektek révén nagyon jó dolgok fognak megvalósulni Kőszegen.

Kérdezi, hogy az új Pogányi utat mikor lehet majd használni? Ő biciklis és autós is egyben, és egyetért azzal Teplán Tiborral, hogy a szabályszegők ellen fel kell lépni. Ő bicikliként is gyakran szembesül vele, hogy a könyökét súrolják az úton, akár a Rákóczi, akár a Velemi úton.

Szép az új kőszegfalvi kerékpárút, de azt is tudni kell, hogy ennek megközelítéséhez a Szombathelyi úton való átkelés életveszélyes mutatvány. Továbbá a régi kerékpárút karbantartására is figyelmet kellene fordítani, mert nagyon rossz állapotban van, több helyen le van szakadva.

Kovács Bence válaszában elmondja, hogy a Pogányi útra vonatkozóan forgalomba helyezési eljárás van folyamatban, ami 45-60 napos eljárási határidőt jelent, plusz a jogerőhöz szükséges időt. Jelenleg 3 szakhatóság véleménye hiányzik, ezek végső beérkezési határideje január 15. lesz, de várhatóan még az idén meg lesz az engedély.

A kőszegfalvi régi kerékpárút teljes 1,5 km-es felújítását is vizsgálták, de a pályázati feltételek szerint egy új kerékpárút közel azonos összegbe került volna, mint a régi felújítása. Utóbbi egyébként a közút kezelésébe került, náluk kellene a karbantartást forszírozni.

Kuji Zsolt is Teplán Tiborhoz csatlakozik. Az ott élő lakosság kétségbeesetten és fenntartással tekint az erdészeti által megvalósítani kívánt útra. Polgármester úr már említette a párbeszédet: ők nagyon szívesen vennék, ha a tervezett út kivitelezése során a lakosság érdekét figyelembe vennék a csend, a jó levegő és a turisztikai lehetőségek miatt.

Kovács-Lukács Renáta szerint többen vannak itt szerinte ez miatt. Amikor két évvel ezelőtt ez felmerült, az erdészeti kész tények elé állította őket a lakossági fórumon. Volt abban egy kis „sumákolás” is, mert az utolsó pillanatban tudták meg mind a pogányoki, mind a Mohás úti telek-tulajdonosok.

Azt mindenképpen kérik: bárhogyan is alakul a helyzet nagyon gyors határidőn belül legyen az erdészeti út miatt lakossági fórum összehívva. Azon pedig legyen jelen régi jó ismerősük, Bugán József vezérigazgató úr is. Ott majd kifejtik a telektulajdosok amit gondolnak.

Egyébként a Cáki úttól a Kampits pincéig tartó szakasz Kőszeg Város Önkormányzata tulajdonában van. de ezt a város előző vezetése át akarta adni ingyen és bérmentve az erdészetnek vagyongazdálkodásba. Akik a Pogányokban laknak, azok mind bejelentett lakcímmel rendelkeznek és azok mind kőszegdoroszlói lakosok, mert az Kőszegdoroszló közigazgatás határára belül van. Ezért egyedül a kőszegdoroszlóiaknak lenne joga megkapni azt a részt, nem az erdészetnek.

Básthly Béla jelzi, hogy ez nem került szóba a vezérigazgató úrral folytatott találkozón.

Abár Évának is szívügye ez az erdészeti út elleni tiltakozás, ő is érintett ebben. Azt is jelzi, hogy Szabóhegyre vezető egyenesen egyre nagyobb szükség lenne a gyalogosok, a kerékpárosok számára elkerített részre. Arra az irányba is terjeszkedik a város, utcák nyílnak, kisgyerekes családok fognak oda költözni. Közvilágítás nem igazán van. Ha jó idő van, nagyon sokan sétálnak fel a hegyre kutyával, babakocsival vagy bicikliznek. A sebességkorlátozás ki lett ugyan téve, de ma már volt szó a közlekedési morálról. Kéri, hogy tartsák ezt is szem előtt.

Básthly Béla egyetért ezzel, jogos a felvetés. A VASIVÍZ Zrt. felújítása nyomán új burkolatot kapott ugyan az út, ezért aztán valóban még gyorsabban mennek az autók. Nagyon kellene járda és közvilágítás, ezt a terület képviselője is folyamatosan kéri – már csak pénz kellene hozzá.

Kovács-Lukács Renáta szerint már a velemiek sem engedik le az erdészeti járműveit, arra is ki van téve a 10 tonnás súlykorlátozási tábla. Bár ezt hetente háromszor az erdő felé elhajlítják, az alpolgármester szokta visszafordítani.

Viszont azt is hallotta, hogy az erdészeti addig, amíg nem készül el a Mohás út és a Pogányok közötti út, addig ismét Kőszegen hozzák le a fát, de merre?

Básthly Béla szerint egyelőre nincs ilyen megállapodás a város és az erdészeti között és nincs is szó

róla, nem szabad ennyire előre menni. A maga részéről azt el tudná képzelni, hogy ha az erdészeti egy komoly összeggel meg tudná segíteni a Szabóhegyre vezető út felújítását, akkor a végleges megoldásig egy közösen leegyeztetett útvonalon leengedje a fát a város.

Teplán Tibor István felhívja a figyelmet, hogy a TESCO-nál lévő körforgalomnál sokszor van dugó. Mi lesz, ha leszakad az a híd? Szerinte jobb megoldás lenne, ha az Andalgó felé mennének ki a teherautók a 87-es út irányába.

Básthly Béla úgy véli, hogy minden felvetés igaz. Egyelőre nincs jó megoldás a fa lehozatalára. A dugulás elkerülése miatt az lenne a jó, ha lehetőség szerint minél többen a Kórház utca irányába mennének ki a 87-es útra.

Kappel Gyula kérdezi: az intermodális közlekedésfejlesztésről mikor lesz fórum?

Kovács Bence szerint az intermodális csomópont félig az önkormányzathoz, félig a NIF Zrt.-hez tartozik. A város részéről a 2 db környezetbarát busz beszerzésére már támogatási szerződéssel rendelkeznek, tehát ez már nem távoli jövő. A gyalogos és a kerékpáros híd a TESCO híd közelében szintén. Ezekre vonatkozóan a közbeszerzési eljárás várhatóan januártól májusig tart majd.

Básthly Béla hozzáfűzi még, hogy az állomás rendezése, parkolók kialakítása a GYESEV fejlesztése lesz, a közös peron építésével együtt, mert az intermodális fejlesztésben ők is benne vannak. Remélhetőleg lesz majd alkalom arra, hogy valamennyi fél jelenlétében be lehet mutatni az elképzeléseket a kőszegiek számára lakossági fórum vagy közmeghallgatás keretében. Mindenki azon lesz, hogy Kőszeg közlekedése minél jobban javuljon.

Mivel további észrevétel nem hangzik el, Básthly Béla polgármester mindenkinek megköszöni a részvételt, majd további szép estét kívánva 18.40 órakor bezárja a képviselő-testület közmeghallgatást.

Kelt, mint az első oldalon.


Dr. Zalán Gábor
 jegyző


Básthly Béla
 polgármester



 KÖSZEG VÁROS


JELENLÉTI ÍV


a 2019. december 12-én megtartott közmeghallgatásról


A képviselő-testület tagjai:


Básthly Béla polgármester
Terplán Zoltán alpolgármester
Fekete-Pataki Edit képviselő
Gelencsér Attila képviselő
Harkai Norbert képviselő
Kiss Péter képviselő
Kiss Zoltán képviselő
Rába Kálmán képviselő
Sas Norbert képviselő
Takácsné Varga Ágnes képviselő
Táncsics Péter képviselő
Velkyné Ball Andrea képviselő




































Meghívottak:


Dr. Zalán Gábor jegyző
Dr. Nagy Edina aljegyző
Németh Ildikó osztályvezető
Mezei Virág osztályvezető
Cserkutiné Stipsics Edina osztályvezető
Fekete Balázs irodavezető
Bertók Sándor főépítész
Dr. Abért Alíz jegyzői referens
Pócza Zoltán igazgató
Lajos Tiborné igazgató
Révész József igazgató
Raposa Helga intézményvezető
Guttmann Ferencné Központi Óvoda
Gyuráczné Kiss Marietta Újv. Óvoda
Kovács István igazgató
Dr. Kapiller Sarolta járási hiv. vezető
Petkovits Sándor KHNÖ
Kőszegfalvi Ágnes KNNÖ
Baranyai Zsolt Krisztián KRNÖ




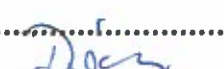










































MEGHÍVÓ

Értesítem a Tisztelt Lakosságot, hogy
Kőszeg Város Önkormányzatának
Képviselő-testülete

2019. december 12-én

(csütörtökön)

16 órakor

a Jurisics-vár lovagtermében

(Kőszeg, Rajnis u. 9.)

KÖZMEGHALLGATÁST

tart.

A közmeghallgatás tárgya:

1. A 87-es főút Kőszeg - Szombathely közötti szakaszának fejlesztése.

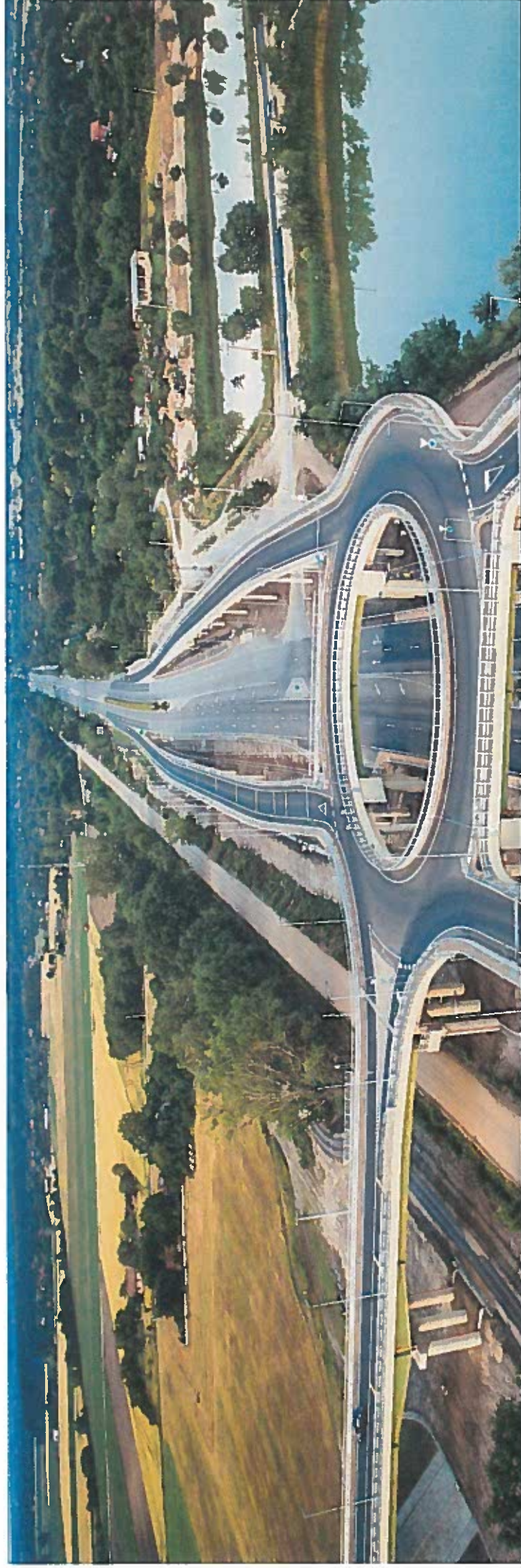
Előadó: a NIF Zrt. képviselője.

2. A Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) pályázatok támogatásával megvalósult és folyamatban lévő közlekedés-fejlesztési beruházások.

Előadó: a Kőszegi Közös Önkormányzati Hivatal Fejlesztési Irodájának munkatársa.

A közmeghallgatáson az állampolgárok és a helyben érdekelt szervezetek képviselői közérdekű kérdést és javaslatot tehetnek!

Básthy Béla s. k.
polgármester

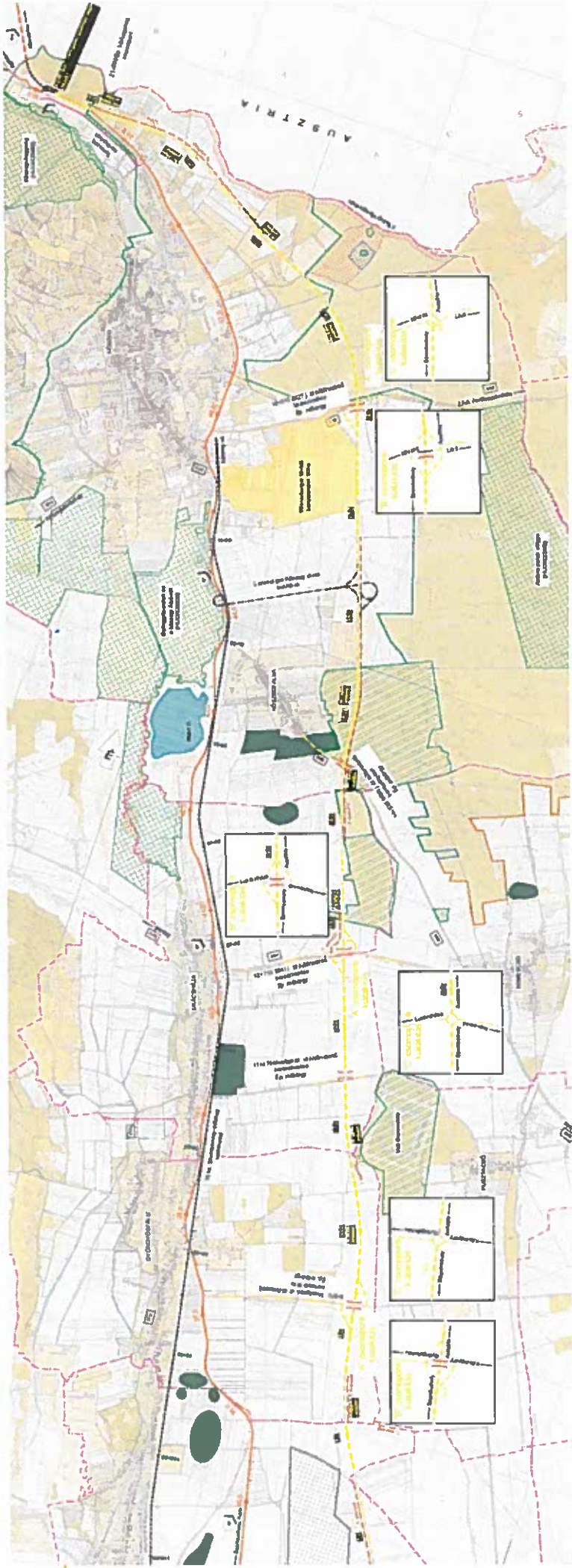


111
20ÉV

**Szombathely és Kőszeg közötti közúti
kapcsolat fejlesztésének előkészítése**

2019. december 12.





Megvalósult és folyamatban lévő
**közlekedés-fejlesztési
beruházások**
Kőszegen
A TOP keretei között

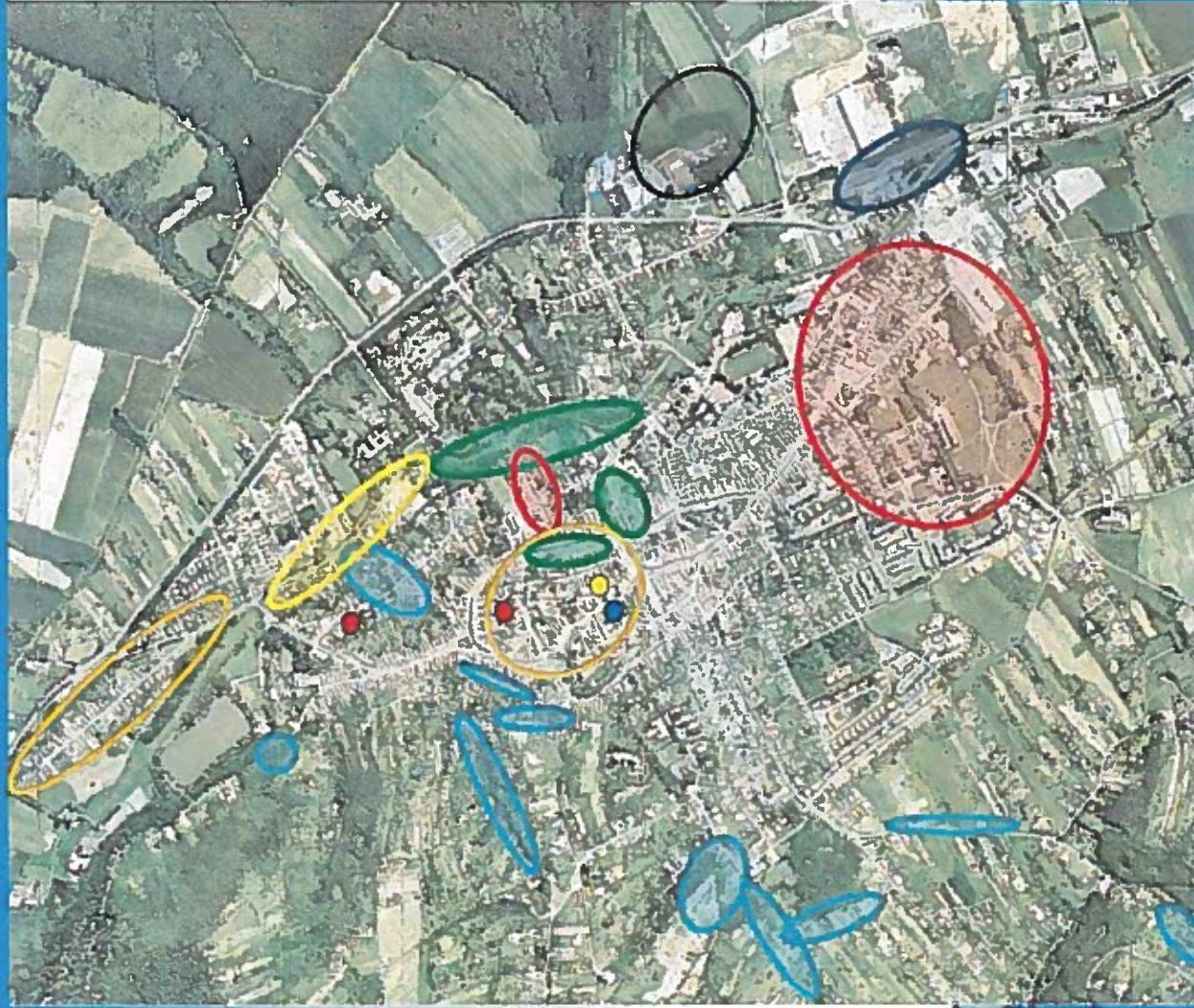
2019. december 12.

Előadó: Kovács Bence



A fejlesztések helyszínei: átnézési térkép

- 1. Fenntartható közlekedésfejlesztés
- 2. Zöld Város – Városmajor rekonstrukció
- 3. Turizmus-fejlesztési projektek
- 4. Térségi közösségi közlekedés fejlesztése
- 5. Campus megközelítését szolgáló útfelújítások
- 6. Városháza felújítása
- 7. Sgraffitós-ház felújítása
- 8. Csapadékvíz-elvezető rendszer fejlesztése
- 9. Ipari Park fejlesztés
- 10. Óvoda felújítások

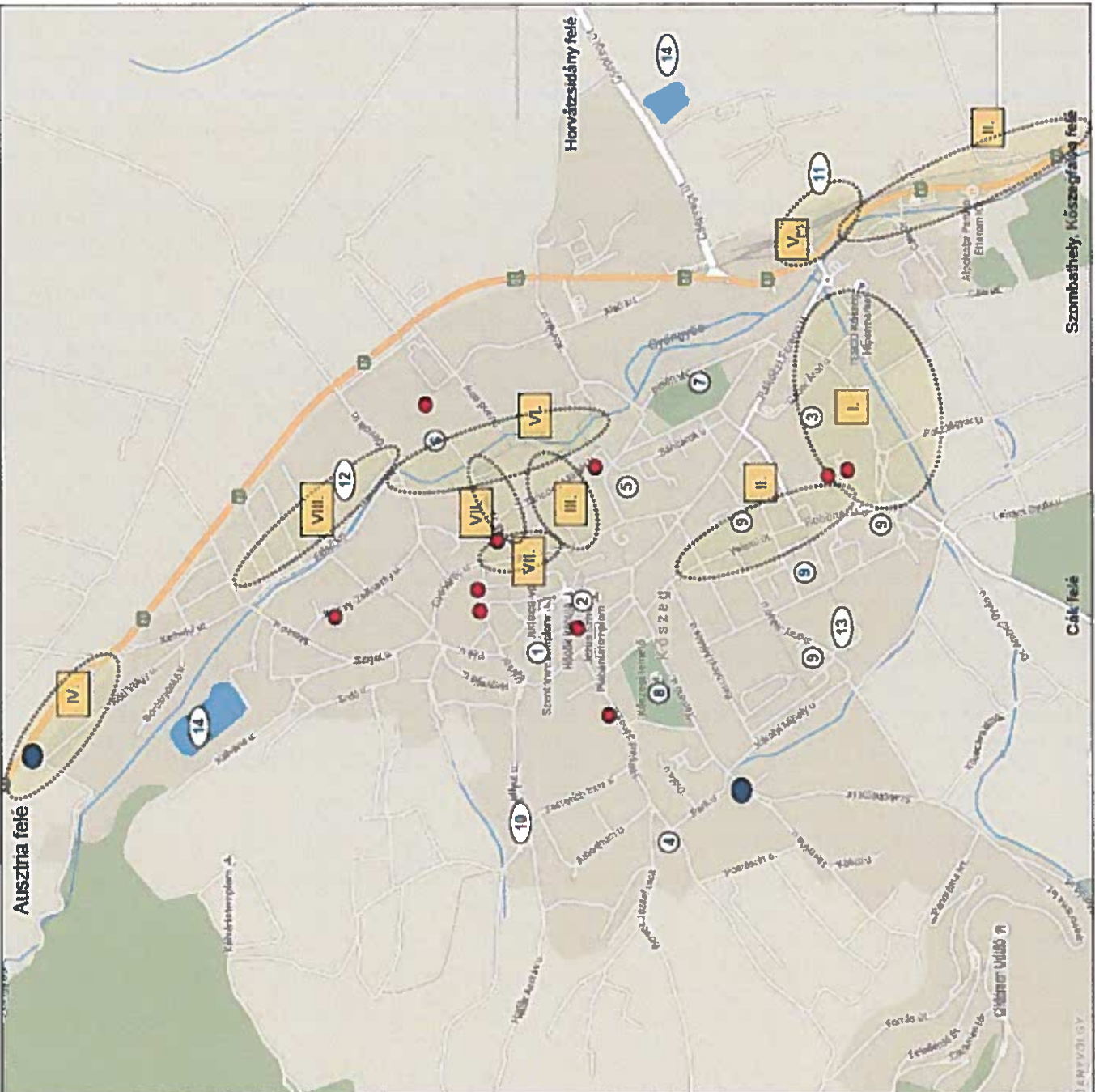


Tervezett kerékpáros-barát városfejlesztési projektek

Kőszegen

- I. Déli városrész fennirható közlekedésfejlesztése
- II. Kőszeg-Kőszegfalva-Abért-ő kerékpárút fejlesztése
- III. Zöld város program 1. ütem
- IV. Kőszeg-Ausztria kerékpárút
- V. Top-turisztika /határon átnyúló projekt
- VI. Internacionális csomópont fejlesztése
- VII. Zöld város program 2. ütem
- VIII. Fennirható közlekedésfejlesztés
- IX. Máv-Campus és kapcsolódó út fejlesztés
- X. AT-HU Veloregio kerékpáros információs- és pihenőpontok

- 1. Vár
- 2. Fő tér
- 3. Egészségház
- 4. Lítogatóközpont
- 5. Buszpályaudvar
- 6. Sporthuszoda, Dr. Nagy László I.
- 7. Sporttelep
- 8. Temető
- 9. Lakótelep
- 10. Királyvölgy
- 11. Vasútállomás (és tervezett busz-pu.)
- 12. MAV otthont
- 13. Sos Gyermekfalva
- 14. Csónakázó-tó, horgász-tó

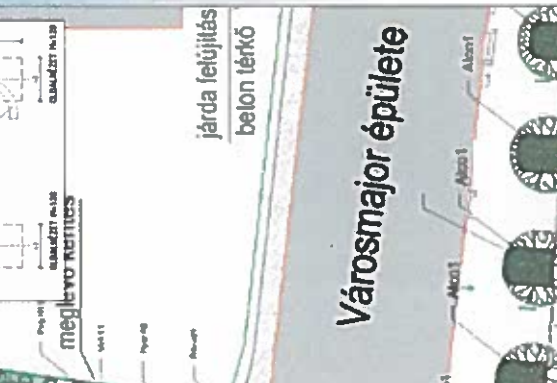
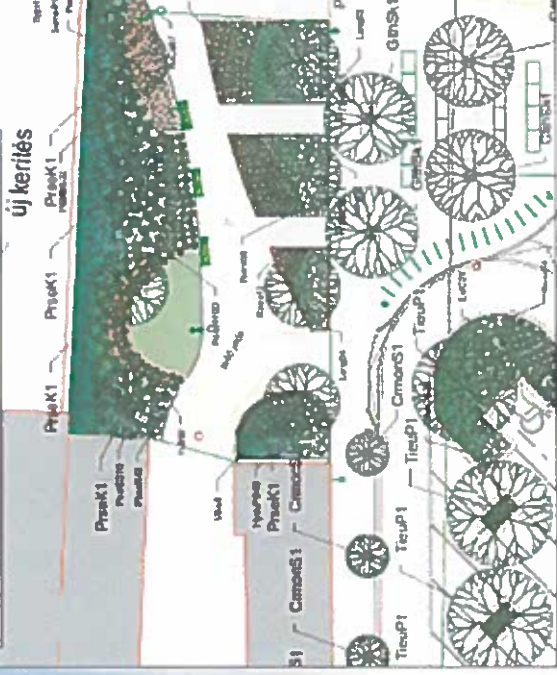
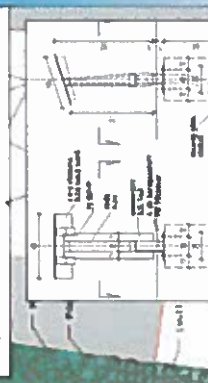
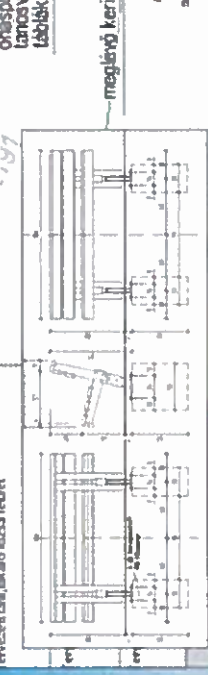
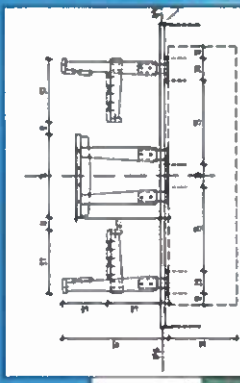


Déli városrész fenntartható közlekedésfejlesztése

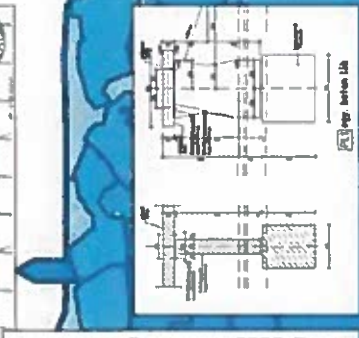
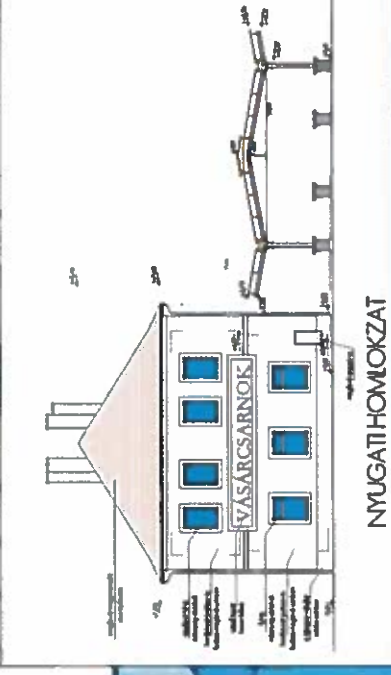
Projektelelemek és kapcsolódó fejlesztések



A kőszegi Városmajor környezetudatos megújítása



Városmajor épülete



A Kőszegi „Zöld Város Program” 1–2. üteme és a jövőkép



1. Kőszegi Városmajor
Környezettudatos
Rehabilitációja (Zöld
Város 1. ütem)
2. Forgalmcsillapítás és
„Zöldítés” Várkör Keleti
szakaszán (Zöld Város 2.
ütem)
3. Gyöngyös Part
revitalizációja, kerékpár-
és gyalogút
építés/felújítás (Dózsa
Gy. Kiss J. u. között)
(Zöld Város 3. ütem)
4. Gyöngyös-part
revitalizációja (Kiss J. u.
és Liszt F. tér között)
(Zöld Város 3. ütem)
5. Hunyadi park
revitalizációja (Zöld
Város 3. ütem)
6. Kiss J. utca gyalogos- és
kerékpáros-barát
rekonstrukciója (Déli
városrész fenntartható
közlekedésfejlesztése 2.
ütem)