

KŐSZEG FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE



2018. december

Tartalomjegyzék

Vezetői összefoglaló	4
1. Bevezetés.....	5
1.1 A Mobilitási Terv bemutatása	5
2. A Mobilitási Terv megalapozása.....	14
2.1 Fehér Könyv.....	15
2.2 Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (2007-2020)	16
2.3 Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió	17
2.4 A Nemzeti Reform Program vállalásai az EU 2020 stratégiához kapcsolódóan	20
2.5 Vas megye Területfejlesztési Konceptiója	21
2.6 Vas Megye Gazdaságfejlesztési Fókuszú Területfejlesztési Programja	22
2.7 Kőszeg Településfejlesztési Konceptiója	24
2.8 Az Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) legfőbb megállapításai	33
Az ITS-ben foglalt tematikus célok és az azokhoz tartozó projektek, intézkedések	33
2.9 Közlekedést érintő kulcsprojektek	54
1. Kőszeg déli városrészének közlekedésfejlesztése	54
Az 1337/2016 (VII.4) KRAFT kormányhatározatnak köszönhető további fejlesztések	55
3. Kőszegi városmajor környezettudatos rehabilitációja	56
4. Az 1337/2016 (VII.4) KRAFT kormányhatározat szerinti kiegészítő forrás tartalma:	57
5. Kőszeg várost és Kőszegfalva településrészt összekötő kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztése	58
6. Városkörnyéki közösségi közlekedés fejlesztése (előkészítés alatt)	58
3. Településhálózat és közlekedési hálózat.....	61
3.1 Településhálózat.....	61
3.2 Közlekedéshálózati kapcsolatok	67
Hálózatok és hálózati kapcsolatok	70
Közösségi közlekedés	79
Helyközi közösségi közlekedés	81
Kötőpályás közlekedés.....	82
Kerékpáros közlekedés	85
4. Fenntartható városi mobilitási terv megalapozása	96
4.1 A problémák azonosítása	96
4.2 Swot analízis	104

4.3 Fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) célrendszer, jövőképe	105
4.4 Prioritások és célrendszer meghatározása	110
4.5 Mérhető célok és intézkedések	114
5. A mobilitási terv megvalósítása	121
5.1 Projektirányítás, menedzsment	121
5.2 SUMP munkaterv	122
5.3 Elkészítendő tanulmányok	122
5.4 Közösségi közlekedésfejlesztési koncepció	130
Bevezetés, megfontolások	130
Szolgáltató –megrendelő kapcsolata	130
Helyi autóbuszos szolgáltatás hálózati lehetőségei	134
Helyközi vonalak használata	135
Helyi menetrend szerinti vonal kialakítása	137
Rugalmas, igényvezérelt közlekedési rendszer	139
Egyéb a helyi autóbuszos közlekedéssel kapcsolatos kérdések	139
5.5 Szemléletformálási akcióterv	144

Vezetői összefoglaló

A Fenntartható Városi Mobilitási terv a hazai városok számára az elkövetkező évek egyik legjelentősebb közlekedéstervezési dokumentuma lesz. Az Európai Unió által is szorgalmazott tervezési dokumentum alapja a fenntartható városi mobilitás iránti elkötelezettség. Az emberközpontú tervezésre alapozó Mobilitási terv hasznos dokumentum a meglévő város- és közlekedésfejlesztési tervek szintetizálására, a megvalósítható, finanszírozható és a környezetbarát mobilitási megoldásokat tartalmazó fejlesztések elősegítésére.

A közlekedés fenntarthatósága terén a közúti közlekedés a kritikus terület. E téren kell a legtöbbet tenni a környezetterhelés mérséklése, a fenntartható fejlesztési irány elérése érdekében. A fenntarthatósági szempontoknak történő megfelelés egyik eleme a hosszútávon meghatározó infrastruktúra szerkezet az e téren meglévő adottságok kihasználása. Tudatosan, jól átgondoltan, a környezetbarát közlekedési módokat kiszolgáló és az egyéni gépjármű közlekedéssel szemben előnyben részesítő infrastruktúrafejlesztésre kell törekedni. Gazdasági, társadalmi és környezeti szempontból az átgondolt infrastruktúra fejlesztés egyrészt a lakott területek forgalmi terhelésének mérséklését, más részből az infrastruktúra elválasztó, élőhelyeket feldaraboló hatásának minimalizálását jelenti.

A városközpont tehermentesítése érdekében a város gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési rendszerének koncepcionális átgondolása és átalakítása szükséges. Az autóbusz pályaudvart a vasútállomás térségében intermodális csomópontként kell kialakítani. A forgalomszervezés során össze kell hangolni a helyi és helyközi közösségi közlekedés térben és időben eltérően jelentkező igényeit. A hiányzó vagy nem biztonságos kerékpáros és gyalogos közlekedési kapcsolatokat biztosítani kell mind településen belül, mind pedig az agglomeráció irányába.

1. Bevezetés

Az Európai Unió lakosságának 70%-a él városi területeken, a GDP 80%-át is városokban termelik meg. Ugyanakkor egyre nehezebb közlekedni a városokban, ami számos negatív hatással is jár, pl:

- állandósultak a forgalmi torlódások;
- a közlekedési eredetű széndioxid-kibocsátás 23%-a városi területeken keletkezik;
- rendszeresen a légszennyezettség határérték-túllépések és a zajterhelés;
- a közúti balesetek évi 28 000 halálos áldozatot követelnek, 38%-ban városi területeken;
- a városi területekkel való hatékony gazdálkodás hiányában a városok területe folyamatosan nő, a városok szétterülése általánosan megfigyelhető jelenség, amely a mobilitási igények növekedését okozza.

A közlekedési infrastruktúra által elfoglalt területek aránya nő, sokszor a zöldfelületek és a közösségi élet színtereit jelentő közterületek rovására. Az egyes városok között e problémák feltárásban, kezelésében jelentős különbségek vannak, így megfogalmazódott az az igény, hogy a városi mobilitás-tervezés legsikeresebb és átadható gyakorlatait összegyűjtsék és elérhetővé tegyék minden európai város, várostérség részére. A megoldás felé vezet, ha a városok, várostérségek a közlekedéstervezés szemléletében és módszereiben is meg tudnak újulni. Ennek érdekében az európai közlekedéspolitika egyik jelentős feladata a **fenntartható városi mobilitás-tervezés** elősegítése a tagállamok városaiban, várostérségeiben.

1.1 A Mobilitási Terv bemutatása

A Mobilitási terv műfajának, szemléletének közérthető, világos lényegre törő, valamint a Kőszeg városára vonatkozó kihívásokat és lehetőségeket a most következő fejezetben mutatjuk be.

A városok gépjárműforgalma okozta problémákat és annak káros következményeit (zaj- és légszennyezés, csökkenő közterületek, közlekedési balesetek) meg kell szüntetni, amit elsősorban a környezetbarát közlekedési módok előnybe részesítésével lehet biztosítani. A **Fenntartható Városi Mobilitási Terv** (*Sustainable-Urban-Mobility-Plan –SUMP*) alapja a fenntartható városi mobilitás iránti elkötelezettség és az emberközpontú tervezés, célja a meglévő városi- és közlekedésfejlesztési tervek szintetizálása, a megvalósítható, finanszírozható és a környezetbarát mobilitási megoldásokat tartalmazó fejlesztések megvalósításának elősegítése. A Fenntartható Városi Mobilitási Terv megfelel mind az Európai Bizottság által megfogalmazott szempontoknak, mind pedig a hazai tervezési elvárásoknak.

A fenntartható városi mobilitási tervek alapvető célja, a városi területek megközelíthetőségének javítása, a minőségi és fenntartható mobilitás és közlekedés biztosítása a városi területekhez, azokon keresztül és azokon belül.

- Kidolgozásuk során nem a települési közigazgatási régiók, hanem a „működő város” és háttérjének igényeit tartják szem előtt.”
- A fenntartható városi mobilitási terv egy hosszú távú stratégiát mutat be, vagy egy meglévő stratégiához kapcsolódik, a városi területek, illetve ezeken belül a közlekedési és mobilitási infrastruktúra és szolgáltatások jövőbeli fejlesztésére vonatkozóan.
- A fenntartható városi mobilitási terv tartalmaz egy, a stratégia rövid távú megvalósítására vonatkozó teljesítési tervet is.
- A fenntartható városi mobilitás kialakításának a városi közlekedési rendszer jelenlegi és jövőbeli teljesítményének körültekintő értékelésére kell épülnie.

A fenntartható városi mobilitási terv elősegíti az összes felmerülő közlekedési mód kiegyensúlyozott fejlődését, miközben ösztönzi a fenntarthatóbb módokat felé történő elmozdulást. A terv egységes egészét alkotó technikai, infrastrukturális, szakpolitikai és „puha” intézkedéseket javasol a teljesítmény és

a költséghatékonyság javítására az általános és konkrét célkitűzések szem előtt tartásával.

A **fenntartható városi mobilitási terv kidolgozása és megvalósítása** integrált szemlélettel történik, a kormányzat különböző szintjei és az illetékes hatóságok közötti magas szintű együttműködés, koordináció és konzultáció révén. A helyi területfejlesztési hatóságnak megfelelő struktúrákat és eljárásokat kell kialakítania.

A fenntartható városi mobilitási terv jellemzői:

- A fenntartható városi mobilitási tervek átlátható és részvételen alapuló megközelítést alkalmaznak.
- A fenntartható városi mobilitási terv végrehajtását szigorúan ellenőrizni kell.
- A helyi területfejlesztési hatóságnak mechanizmusokat kell működtetnie a fenntartható városi mobilitási terv minőségének biztosítására, valamint a fenntartható városi mobilitási tervek vonatkozó koncepcióban leírt követelmények betartására.
- Stratégiai terv, tervezési kultúra és gyakorlat, tervezési módszer
- „Emberközpontú tervezés” - az életminőség javítása a városban és környékén „Ha a városokat autók és forgalom számára tervezed, autókat és forgalmat kapsz. Ha emberek és terek számára tervezed, embereket és tereket” – Fred Kent, Project for Public Spaces
- A meglévő jó gyakorlatokra épül (nem egy újabb terv a meglévők mellé)
- Alapja az integráció (együttműködés és széles látókör), a részvétel (érintettek bevonása) és a helyes problémafeltárás.

A fenntartható városi mobilitási terv célja, hogy fenntartható városi közlekedési rendszer jöjjön létre:

- a munkahelyek és szolgáltatások jobb elérhetőségének biztosításával;
- a közlekedésbiztonság fokozásával;

- a környezetszennyezés, az üvegházgázkibocsátás és az energiafogyasztás csökkentésével;
- vonzóbb és jobb minőségű városi környezet kialakításával;
- az áru és személyszállítás hatékonyságának és költséghatékonyságának növelésével;
- okos és költséghatékony elemek megvalósításával.

A Fenntartható Városi Mobilitási terv céljai között az alábbi szempontoknak minden esetben tükröződnie kell:

- Minden lakosnak legyen lehetősége választani közlekedési alternatívák közül, hogy eljuthasson a számára legfontosabb célpontokra.
- Javuljon a biztonság és a lakosok biztonságérzete.
- Csökkenjen a levegőszennyezettség, illetve a zajszennyezés, valamint az energiafelhasználás.
- Javuljon a személy- és áruszállítás hatékonysága és fajlagos költségmutatója.
- A tervben megfogalmazott intézkedések járuljanak hozzá a városi környezet vonzerejének növeléséhez és minőségének javulásához.

A Fenntartható Városi Mobilitási terv kidolgozása során kiemelten fontos az alábbi megközelítés:

- fenntarthatóság iránti elkötelezettség;
- az integrált megközelítés, a klasszikus közlekedési rendszeren túlmutató gondolkodásmód;
- az érintettek teljes körű bevonása, érdemi partnerség a tervezés és a megvalósítás során;
- a mérhető és elérhető célok követelményrendszere;
- a közlekedés költségeinek és hasznainak átfogó számbavétele és a visszacsatolás.

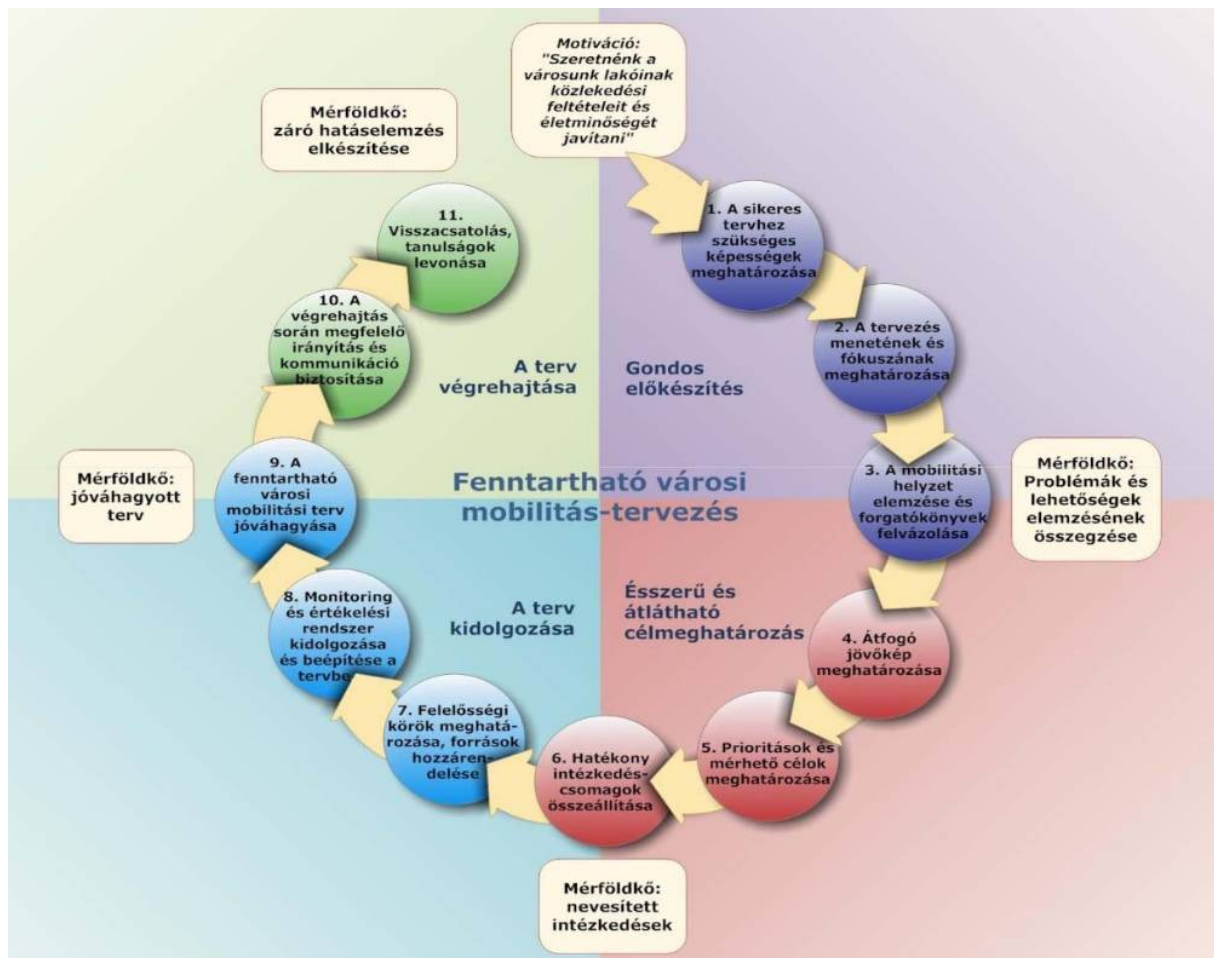
A Fenntartható Városi Mobilitási tervezés jellemzői:

- Valamennyi érintett aktív bevonása a tervezési folyamatba – erősíti a terv elfogadottságát és támogatottságát
- A fenntarthatóság iránti elkötelezettség: társadalmi igazságosság, környezetminőség és gazdasági fejlődés egyensúlya
- Integrált, határokon és hatáskörökön felülemelkedő szemléletmód:
 - Szakpolitikákon, ágazatokon átívelő tervezés
 - Közigazgatási szintek (kerület, település, megye, állam, EU) közötti együttműködés
 - Szomszédos települések, kerületek közötti együttműködés
- Világos jövőkép, konkrét, mérhető célok
- Valós költségek és hasznok vizsgálata, társadalmi szinten is; externális költségek internalizálása
- A terv teljes életciklusának végiggondolása a stratégiaalkotástól a tervezésen át a megvalósításig.

A Fenntartható Városi Mobilitási terv teljes tervezési folyamata az alábbi négy fő szakaszból áll:

- I. A tervezési folyamat gondos előkészítése
- II. Ésszerű és átlátható célmeghatározás
- III. A terv kidolgozása
- IV. A terv végrehajtása

Az ELTISplus projekt keretében kidolgozott irányelvek a 4 fő tervezési szakaszt 11 elemre (fő lépésre) és 32 tevékenységre (részletesen meghatározott feladatra) bontják tovább. Az tervezési folyamat elemei és tevékenységei inkább logikai, mint időrendi sorrendet jelentenek – vannak időbeli kötöttségek, de a tevékenységek részben párhuzamosan futnak.



1. ábra: Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítés elemei és tevékenységei

Forrás: ELTIS projekt

I. szakasz: gondos előkészítés

Motiváció: „Szeretnénk a városunk lakóinak közlekedési feltételeit és életminőségét javítani” A cél nem a mobilitás, hanem a polgárok életminősége, jólléte. Ha nincs (politikai és szakmai) elkötelezettség a tervezés mögött, akkor csak kipipálás, „papírgyártás”.

1. A fenntartható városi mobilitási terv sikeres elkészítéséhez szükséges képességek meghatározása

- Fenntartható mobilitás iránti elkötelezettség – nem csak a kommunikáció szintjén!
- Hazai keretek, viszonyok – mi lehetséges és ésszerű?

- Rendelkezésre álló belső erőforrások, képességek; szükséges külső szakértelem
- Kulcsszereplők és érintettek meghatározása
- Reálisan nézve milyen tervet tudunk elkészíteni?

2. A tervezés menetének és fókuszának meghatározása

- Terv hatókörének, területi lehatárolásának megtervezése
- Különböző szakpolitikák integrálása
- Projektirányítás, menedzsment végiggondolása
- SUMP munkaterv kialakítása
- Lakosság és egyéb érintettek bevonásának megtervezése
- Tervezők kiválasztása – az eddigi lépések házon belül

3. A mobilitási helyzet elemzése és forgatókönyvek felvázolása

- Felmérések, kikérdezések
- Elemzések elvégzése
- Forgatókönyvek (alapforgatókönyv és fő szakpolitikai irányok hatásai)

4. Átfogó jövőkép meghatározása –milyen legyen a városunk 20 év múlva?

- Az irány, amerre tartunk
- Nem külön SUMP jövőkép, hanem a város jövőképe (településfejlesztési koncepció, IVS, ITS...) alapján történő meghatározása.
- A lakosság és más érintettek bevonása
- Széleskörű egyetértés a jövőképben
- Könnyebb kommunikálni az intézkedéseket, ha látszik hogy milyen jövőképet és hogyan szolgálnak.

5. Prioritások és mérhető célok meghatározása

- Hogyan közeledhetünk a jövőképünkhöz?
- Mit és mikorra szeretnénk elérni? (pl.: modal split, balesetek száma...)

- Érintettek bevonása a prioritások széleskörű elfogadottsága, legitimitása érdekében

II. szakasz: ésszerű és átlátható célmeghatározás

6. A célok elérését segítő, hatékony intézkedéscsomagok összeállítása

- Célok elérését szolgáló intézkedések
- összegyűjtése
- Inkább összefüggő csomagok, mint különálló intézkedések – integrált szemlélet
- Az ár-érték arány szem előtt tartása
- Szűrés, világos értékválasztás: ne duzzadjon finanszírozhatatlan álmogyűjteménnyé
- Költség-haszon elemzés, externális hatások figyelembe vétele

III. szakasz: a terv kidolgozása

7. Felelősségi körök meghatározása, források hozzárendelése

- Cselekvési terv és költségvetés készítése
- Források és felelőségek hozzárendelése az egyes intézkedésekhez
- Időbeli ütemezés
- Lehetnek quick-win intézkedések is, de ne uralják el a tervet

8. Monitoring és értékelési rendszer kidolgozása és beépítése a tervbe

- Már a tervezés során legyen letisztult a monitoring és felülvizsgálat rendje
- Nem szabad elengedni a tervet, időről-időre aktualizálni kell, adaptálni a változó külső és belső tervezési környezethez.

9. A fenntartható városi mobilitási terv jóváhagyása

- Minőségellenőrzés
- Hivatalos jóváhagyás a választott képviselők (közgyűlés, képviselőtestület) részéről

IV. szakasz: a terv végrehajtása

10. A végrehajtás során megfelelő irányítás és kommunikáció biztosítása

- A terv „használatá”, megvalósításának kézben tartása (legyen gazdája)
- Célok folyamatos szem előtt tartása
- Érintettek bevonása, kommunikáció a megvalósítás során is
- Előrehaladás ellenőrzése

11. Visszacsatolás, tanulságok levonása

- Rendszeres frissítés, naprakész terv (alkalmazkodás a környezet változásaihoz)
- A célok elérésének szem előtt tartása – monitoring és értékelés eredményeinek visszacsatolása
- Felkészülés a következő tervezési ciklusra

Kőszeg Fenntartható Városi Mobilitási Tervének elkészítése során figyelembe kell venni a fenntartható városi mobilitási tervek alapvető célrendszerét, a terv kidolgozás és megvalósítás jellemzőit. Kőszeg Fenntartható Városi Mobilitási tervének céljai között tükröződnie kell a fenntartható városi mobilitási tervek szempontrendszerének. Kőszeg Fenntartható Városi Mobilitási tervének kidolgozása során kiemelten fontos a tervezési folyamat gondos előkészítése, ésszerű és átlátható célok meghatározása és a fenti szempontrendszer szerinti terv kidolgozás és végrehajtás.

2. A Mobilitási Terv megalapozása

A 2. részben a település szerepköre és közlekedési jellemzői alapján a terv területi határainak kijelölése történik, majd a város és vonzáskörzetének gazdasági, társadalmi, környezeti, jogszabályi és közlekedés szakmai hátterének lényegre törő bemutatása valósul meg, ami megalapozza a fejlesztési igények meghatározását is. A fejezet végén a megoldandó kulcsproblémák összegzése érdekében SWOT analízis készült.

A mobilitási tervezés szempontjából releváns szakpolitikai dokumentumok - EU-s, országos, megyei, települési szintű – települést érintő fejlesztéseinek ismertetése az alábbi fejezet során kerül áttekintésre, akárcsak; a település vonzáskörzetét érintően tervezett jelentősebb közlekedésfejlesztési projektek; és a szakpolitikai dokumentumok egymáshoz való viszonya.

A mobilitási terv kidolgozása szempontjából releváns EU-s, országos és regionális szintű dokumentumok:

- EU2020
- Fehér Könyv
- Zöld Könyv
- Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia
- Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia
- Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK)
- Országos Területrendezési Terv (2003. évi XXVI. törvény) (OTrT)
- Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2008-2025 (NÉS)
- Nemzeti Energiastratégia 2030 - Magyarország Megújuló Energia Hasznosítási Cselekvési Terv
- Energia és Klímaturatossági Szemléletformálási Cselekvési Terv
- Jedlik Ányos Terv
- Regionális közlekedésfejlesztési tervek, stratégiák

- Releváns operatív programok: Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP), a Terület és Településfejlesztési Operatív Program, valamint azok éves fejlesztési kereteiről szóló kormányhatározatok.

Megyei szintű dokumentumok:

- Megyei területfejlesztési koncepció, stratégia és program (2014-2020)
- Integrált Területi Program (ITP) és Fejlesztési Terv (2014-2020)
- Megyei területrendezési terv

Települési szintű dokumentumok:

- Településfejlesztési koncepció (TFK, 2014-2030)
- Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS, 2014-2020)
- Integrált Városfejlesztési Stratégia (IVS), ha még releváns
- Közlekedési koncepció, program, közlekedésfejlesztési terv
- Településszerkezeti terv, Szabályozási terv, Helyi Építési Szabályzat
- Intermodális csomópont fejlesztésére irányuló megvalósíthatósági tanulmány
- Kerékpárforgalmi hálózati terv Kőszeg déli városrészére
- Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP), a Terület és Településfejlesztési Operatív

Kőszeg Város Fenntartható Városi Mobilitási Tervének készítése során minden releváns szakpolitikai dokumentumot figyelembe vettünk, de a dokumentum terjedelmi és formai korlátai miatt, a teljesség igénye nélkül csak a legrelevánsabb szakpolitikai fejlesztési irányokat és célokat mutatjuk be.

2.1 Fehér Könyv

Az Európai Unió 2001-ben kiadott közlekedéspolitikájának célja a gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi szempontból egyaránt fenntartható, egyensúlyban levő közlekedési rendszer létrehozása. Az Európai Unió közlekedéspolitikájának prioritásai közül a fenntartható városi közlekedésfejlesztés és mobilitás szempontjából kiemelten fontos a forgalmi torlódások mérséklése és a közlekedési módok közötti egyensúly

helyreállítása. A 2001-es fehér könyv 2006-ban megjelent féldős értékelése megállapította, hogy többet kell tenni a közlekedésnek az energiafelhasználásra és a környezet állapotára gyakorolt kedvezőtlen hatásai ellen. Intézkedéseket irányozott elő például, a közlekedés környezetbarátabbá és hatékonyabbá tételét célzó intelligens rendszerek kidolgozására is. A 2011-ben folytatásként megjelent „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához” című fehér könyv a közlekedés belső piacának kiterjesztéséhez szükséges tennivalókkal foglalkozott valamint célul tűzte ki az EU-hoz 2004 óta csatlakozott országok infrastruktúrájának fejlesztését.

2.2 Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (2007-2020)

A magyar kormány 2007 és 2020 közötti időszakot átfelölő Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiájában törekedett arra, hogy a környezetkímélő közlekedési módok, mint a kerékpáros és a közösségi közlekedés arányainak megtartása és arányának javítása érdekében javítsa a közlekedésbiztonságot, magas színvonalú, korszerű technológián alapuló kiszámítható, biztonságos és pontos közösségi közlekedési szolgáltatást biztosítson, javítsa a meglévő rendszerek minőségét és kihasználtságát, valamint biztosítsa a hiányzó kerékpáros infrastrukturális elemek mielőbbi kiépítését. Az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (EKFS) a nemzetközi trendek és az EU szabályozások figyelembevételével a közlekedéssel szemben támasztott aktuális társadalmi-gazdasági igények minél teljesebb körű kielégítésére, a gazdasági növekedés elősegítésére, az életkörülmények fejlesztésére törekszik. A Kormány 2006-os rendelete alapján az intézkedések a Kormány Reformprogramjának a céljait szolgálták. Stratégiai célokat, illetve stratégiai elemeket szolgáltatott az Új Magyarország Fejlesztési Terv (ÚMFT) komplex fejlesztési elgondolásaihoz, a Közlekedési Operatív Programhoz (KÖZOP), valamint meghatározta a tervek megvalósulását mérő indikátorokat. Az EKFS kiterjedt a közlekedés két nagy összetevőjére - a személyközlekedésre, az áruszállításra -, valamint az ehhez alapot szolgáltatató közlekedési infrastruktúrára egyaránt.

2.3 Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció

Az OFTK – felszámolva az ágazati (Országos Fejlesztéspolitikai Koncepció) és a területi (Országos Területfejlesztési Koncepció) fejlesztés dualitását - a kormányzati fejlesztéspolitika 2030, illetve 2014-2020 között megvalósítandó stratégiai céljait, prioritásait jelöli ki. A koncepcióban foglaltak szerint Magyarország 2030-ban Kelet-Közép-Európa egyik vezető gazdasági és szellemi központja lesz, lakosságának biztonságos megélhetést biztosító, az erőforrások fenntartható használatára épülő versenyképes gazdasággal, azzal összefüggésben gyarapodó népességgel, megerősödött közösségekkel, javuló életminőséggel és környezeti állapottal.

Ennek érdekében az OFTK négy hosszú távú, 2030-ig szóló átfogó fejlesztési célt, valamint 13, az átfogó célokénál egyenként jóval szűkebb tárgykörű ágazati és területi specifikus célt fogalmaz meg.

AZ OFTK az alábbi – Vas megye és azon belül Kőszeg készülő stratégiájában is meghatározó – főbb területpolitikai irányokat és teendőket határozza meg:

Elvek:

- Hálózati szemlélettel működő, valamint települési adottságokat és lehetőségeket egyaránt figyelembe vevő területi tervezési folyamat kialakítása, amely decentralizált térszerkezet kialakulását és hálózatos térszerkezetet eredményez.
- Városhálózati megközelítés, a térszerkezet funkcionális fejlesztése.
- A város-vidék együttműködése, a kölcsönös előnyökön nyugvó, együttműködéseken alapuló kapcsolatrendszer kialakítása, az élelmiszer-, az energia-, a környezet-, valamint a klímabiztonság megteremtése, az egészséges ivóvíz ellátás, az élővilág sokféleségének, a tájak sokféleségének és értékeinek, illetve az épített örökség értékeinek megőrzése, az egészséges élet környezeti feltételeinek és jobb minőségének biztosítása, a fenntartható életmód, termelés és fogyasztás elősegítése.

- A növekedés szempontjából kiemelkedő jelentőséggel bír a gazdaság belső motorjainak beindítása, a fő kitörési pontokként szolgáló, magas hozzáadott értékű, tudásra épülő speciális iparágak (orvosi berendezés és eszközgyártó ipar, környezet ipar, IT szektor, kreatív ipar stb.) erősítése, támogatása.
- Hatékonyan és fenntarthatóan működő gazdasági térszerkezet megvalósítása az adott térség valós potenciáljainak, igényeinek és kitörési lehetőségeinek felismerésével.
- A kreatív képességeinkre, tudásunkra építő értékteremtés, ennek érdekében az információ kommunikációs háttér javítása, az ehhez szükséges megfelelő és korszerű képzési rendszer létrehozása, ami biztosítja a piacképes és gyakorlati tudás megszerzését, illetve kedvező szellemi és innovációs környezetet biztosít a fejlesztéseknek.
- Periférikus térségek felzárkóztatása a helyi adottságaik figyelembe vételével.
- Határ menti együttműködések révén a szomszédos országok gazdasági, infrastrukturális rendszereihez való kapcsolódás, a határon belüli és túli lakosság közötti kapcsolatok ápolása.
- Határozottan növelni kell a fenntartható közlekedési módok (kiemelten az egyéni fenntartható formák, például kerékpáros közlekedés) szerepét a helyi közlekedésben.
- Az aprófalvas térségekben javítani kell az elérhetőséget, mind a közlekedési, mind az infokommunikációs eszközök fejlesztésével.
- Legjelentősebb természeti adottságaink és értékeink a területi tervezés, a fejlesztéspolitika számára is megkerülhetetlen, fontos minőségi tényezők.
- A hosszú távú gazdasági potenciálunkat és életfeltételeinket biztosító természeti erőforrásokkal való fenntartható gazdálkodás megteremtése, az erőforrások megőrzése a jövő generációinak számára, mind mennyiségben, mind minőségben. A természeti erőforrásokkal való takarékos és hatékony gazdálkodás, így a fenntartható energia- és hulladékgazdálkodás, a zöldgazdaság-fejlesztés, a stratégiai természeti erőforrások (a víz, a talaj, az

ásványkincsek) fenntartható használata, a biodiverzitás megőrzése, a természeti értékek védelme, a környezetminőség javítása, és a környezetbiztonság erősítése.

Programok:

- A vállalkozásfejlesztést és ennek részeként a befektetés-ösztönzést a megyében legalább a járásközpontokhoz kapcsolódóan kell biztosítani. A megye és a járások befektetésösztönzését szolgáló kommunikációs, térség-marketing tevékenységeinek megvalósítása.
- A vállalkozások letelepedéséhez szükséges infrastrukturális feltételek igény szerinti fejlesztése szükséges. Indokolt esetben kezdő vállalkozásoknak, illetve letelepülő szolgáltatásoknak helyet adó üzleti szolgáltató és inkubációs központok kialakítása, valamint a helyi termékek értékesítéséhez kapcsolódóan piacterek fejlesztése.
- A gazdaság igényeivel összhangban lévő felsőfokú- és szakképzési rendszer működtetése, duális képzés bevezetése, a megyében élő diákok megyében való elhelyezkedésének ösztönzése.
- Felsőoktatásban a Nyugat-dunántúli régió vonatkozásában térségszintű kompetenciaközpontok kialakítása, képzés elindítása szükséges a meglévő oktatási programok – piaci igényekhez, illetve technológiai - társadalmi változásokhoz illeszkedő – folyamatos megújításán túl. Kőszegen az iASK és Pannon Egyetem közös multidiszciplináris képzési programja megvalósításának támogatása szükséges (KRAFT program). Különösen fontos a mezőgazdasági orientációjú térségekben (pl. Vasi Hegyhát, Kemenesalja, Őrség, Kőszegi-hegység), illetve kistelepüléseken a közösségi foglalkoztatási programok mezőgazdasági szektorban való megvalósításának ösztönzése, illetve a fiatal gazdák gazdálkodásának támogatása.
- Kiemelt térségi brand-ek kialakítása a turisztikai szektorban: Kőszeg és Írottktő Natúrpark.

- A gyógyfürdőkre (Bükkfürdő, Sárvár), a történelmi hagyományokra (Kőszegen Félhold-Telihold Ostromnapok, Natúrpark ízei - Orsolya nap és Kőszegi Szüret öröksége) egyaránt építő turizmusfejlesztés.
- Az osztrák, szlovén határ menti kapcsolatok bővítése, különös tekintettel a közös munkaerőpiac kihívásaira, illetve a természeti értékek közös fenntartható hasznosítására, valamint aktív részvétel a transznacionális együttműködésekben. (Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Kon koncepció célrendszerének összefüggéseit ábrázoló táblázatot ld. mellékletben)

2.4 A Nemzeti Reform Program vállalásai az EU 2020 stratégiához kapcsolódóan

Magyarország számára a legfontosabb fejlesztéspolitikai célkitűzés az ország gazdasági teljesítményének (GDP), valamint a foglalkoztatás szintjének, minőségének növelése, amelyek révén az életminőség és az életkörülmények érdemi javulása érhető el.

Mindehhez kapcsolódva a Nemzeti Reform Program vállalásai a következők:

- a 20–64 évesek foglalkoztatási rátájának a jelenlegi 60%-ról legalább 75%-ra növelését;
- a kutatás-fejlesztési ráfordítások bruttó hazai termékhez viszonyított szintjének 1,8%-ra növelését;
- az üvegházhatású gázok kibocsátásának legfeljebb 10 százalékos növekedését a 2005. évi sinthez képest;
- a teljes energiateljesítményen belül a megújuló energiaforrások részarányának 14,6 százalékra történő növelését; a 10 százalékos energia megtakarítás elérését;
- a felsőfokú vagy annak megfelelő végzettséggel rendelkezők arányának 30,3 százalékra növelését a 30-34 éves népességben belül; az oktatásban, képzésben nem részesülő, legfeljebb alsó középfokú végzettséggel rendelkezők arányának 10 százalékra csökkentését a 18-24 éves népességben belül;

- a szegénységben vagy társadalmi kirekesztettségben élő népesség számának 450 000 fővel való csökkentését, amely 5 százalékpontos csökkentést jelent.

2.5 Vas megye Területfejlesztési Konceptiója

A koncepció célja, hogy kijelölje Vas megye lehetséges kitörési pontjait, meghatározza azokat a főbb fejlesztési irányokat, amelyekre a megye a 2030-ig terjedő időszakban különös hangsúlyt érdemes fektetni.

A megye jövőképe

Vas megyét jó életszínvonalú, egyben nem romló demográfiai trendekkel jellemezhető, erős identitású kistérségek alkotják, melynek alapja a megújulásra képes gazdaság, illetve az egyedi kulturális, természeti értékek fenntartható hasznosítása, illetve a fejlett közlekedési és kommunikációs rendszerek.

A koncepció öt általános célt jelöl meg, amelyekhez négy stratégiai és négy horizontális célt rendel.

Az általános célok

A megfogalmazott öt általános célból, az alábbi négy kiemelten érinti Kőszegét, illetve térségét:

- **Foglalkoztatás szinten tartása és bővítése**, hogy növekedjen a foglalkoztatottak száma, különösen a képzett munkaerő körében, mely kapcsán csökken a megyéből való elvándorlás, illetve további új munkavállalókat vonzanak a megyébe.
- **A gazdaság teljesítőképességének javítása**, hogy növekedjen a megyében elérhető lakossági és vállalati jövedelmek nagysága, ami vonzóvá teszi a megyében történő munkavégzést, illetve az életet.

- **Munkaerő képzettségi szintjének javulása**, hogy mind többen megfelelő képzettséggel magasabb értékű munkát nagyobb jövedelemért végezzenek el.
- **Természeti és kulturális erőforrások fenntartható hasznosítása**, hogy csökkenjen az ökológiai lábnyom, bővüljön a helyi adottságok fenntartható hasznosításának széles tára, a helyben előállított mezőgazdasági és egyéb termékek köre, illetve az értékek vonzó lakókörnyezetet teremtsenek a városi környezetben és vidékies térségekben egyaránt.
- **Megyén belüli és kívüli kapcsolatok erősítése**, benne: o Nagytérségi közlekedési kapcsolatok megvalósítása, benne Észak-déli (M86, S31-87es, Szombathelyen északi körgyűrű befejezése, majd a következő fejlesztési szakaszban az M9) o A térségközpontok megközelíthetőségének javítása. o A kerékpáros közlekedés rendszer fejlesztése a városi közlekedésen belül, és a településközi közlekedésben is. o Osztrák, szlovén határ menti kapcsolatok bővítése, különös tekintettel a közös munkaerőpiac kihívásaira.

2.6 Vas Megye Gazdaságfejlesztési Fókuszú Területfejlesztési Programja

A fejlesztési program a fejlesztési koncepció stratégiai céljait veszi át, és azokhoz rendeli az alábbi prioritásokat.

- 1. Vállalkozás fókuszú gazdaság-fejlesztés** - Vállalkozás-fejlesztés: a megyei középvállalkozások száma rendkívül alacsony. Elsődleges célkitűzés, hogy ez a szűk bázis erősödjön, illetve szélesedjen a kisvállalkozások megerősítésével, és így lehetővé tegye, hogy a helyi tulajdonosi, döntési mechanizmusokon alapuló vállalkozói kör a fenntartható munkahely-teremtésben élen tudjon járni.
- 2. Élelmiszer-termelés** - Az élelmiszer-termelési program célkitűzése, hogy segítse megalapozni a helyi élelmiszertermelés feltételeit, megteremtse a minőségi kínálati oldalt, definiálja és segítse a keresletet demonstrációs

mikrotérségi alapon, hozzájáruljon a szemléletformáláshoz. Mindezt egy komplex program keretében.

3. Turizmus - A program feladata, hogy a folyamatosan csökkenő vendégéjszakák számának tendenciáját megfordítsa, a minőségi vevőkör számára fontos tematikus, a megye egész területére ható programokat definiálja, biztosítsa a szükséges koordinációt és kommunikációt.

4. Energia-hatékonysági Program - Az energia-hatékonysági célú fejlesztések hozzájárulnak ahhoz, hogy a megye intézményei környezetileg fenntarthatóbban legyenek üzemeltethetőek. Ugyanakkor olyan egyedi tevékenységek is megvalósulnak – intelligens várostervezés, zöld távhő – melyek a megye egyediségét hivatottak támogatni.

5. Emberi Erőforrás Fejlesztési Program – minden egyes területen az elsődleges kihívás, hogy a lehető legjobb embert sikerüljön megnyerni, megtalálni az adott feladatra, a meglévőket fejleszteni, illetve a nemzetközi versenyben képzett szakembereket itthon tudjuk tartani. A képesség-, és készség- fejlesztés döntő jelentőségű, és minden sikerességet alapjaiban meghatározó jellemző. Ezért önálló prioritás-területként került megfogalmazásra.

6. Egészséges Környezeti Fejlesztések Program - az egészséges lakókörnyezet, az egészséget aktívan támogató települési beruházások programja. Az egészséges környezet program megvalósítása fontos a gazdasági természeti értékek megőrzése, illetve a környezeti biztonság javítása, ami hozzájárul egy kedvező életminőség kialakításához, illetve fenntartásához.

7. Közlekedés Fejlesztési Program - a megye külső és belső elérhetőségének javítása, fókuszáltnan a környezetbarát modalitásokra.

A program az egyes térségekre vonatkozóan, nevesítve is tartalmaz javaslatokat:

Kőszegre vonatkozó nevesített programok:

- **Kreatív város**, fenntartható vidék – KRAFT program (országos szinten kiemelt program) Az országban egyedülálló módon olyan multidiszciplináris centrum fog létrejönni Kőszegen, mely szervező erőként képes egy térség számára kitörési pontot jelenteni. Egy olyan nemzetközi szinten is jegyzett kutatási és oktatási program megvalósítása a cél, melynek bázisa egy szellemi műhely, elsősorban nemzetközi kutató professzorokra, diákokra, és rendkívül magas minőségi oktatókra támaszkodva.
- **Települési környezet fejlesztése.** Vonzó települési környezet kialakítása a városokban, melyhez kapcsolódóan megfelelő színvonalú kulturális és zöldövezeti szabadidő infrastruktúra (Pl. Szombathelyen a Csónakázó-tó - Haladás focipálya környékén az „új Városliget építése”, illetve Kőszegen a Gyöngyös patak mente)tartozik.
- **Közösségi közlekedés fejlesztése.** Közlekedés-fejlesztési feladat a térségközpontok megközelíthetőségének javítása, ezen belül is a Szombathely környéki elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése (pl. Kőszeg irányába), a vasútvonalak mentén a különféle közlekedési típusról az átszállást biztosító, intermodális (pl. (Park+Ride; Bike+Ride) rendszerek kiépítése.
- **Kerékpáros közlekedés** fejlesztése. A turizmusban egyre fontosabb szerepet betöltő kerékpárutak hálózatának fejlesztésekor tekintettel kell lenni a megye határon átnyúló kapcsolatok biztosítására: pl. Kőszeg-Bük térségében Zsira és az Ausztria irányába, illetve Acsád és Sajtoskál irányába, illetve a Vasfüggöny kerékpáros hálózat útvonala mentén.

2.7 Kőszeg Településfejlesztési Konceptiója

Kőszeg térségi szerepére vonatkozó jövőképe 2030-ra, az alábbi főbb összetevők mentén körvonalazható:

- Kőszeg, jól kiépített közlekedési hálózatokkal kapcsolódik az országos és nemzetközi gazdasági vérkeringésbe.

- Kőszeg, a helyi értékekre építő, térségével közösen szervezett, összetett kínálatot nyújtó, magas szinten kiépített infrastruktúrával rendelkező országos szinten is kiemelkedő turisztikai központ.
- Egyedi oktatási és kulturális kínálatával, térségének kiemelkedő – megye és országhatáron is túlmutató vonzerővel bíró – oktatási, szellemi és kulturális központja.
- Kőszeg önálló identitásának megőrzése mellett, a térségben továbbra is meghatározó jelleggel bír Szombathely és Kőszeg eltérő adottságaiban rejlő, a közös kínálatot gazdagító együttműködése, mind a gazdaság, mind a társadalmi élet terén.
- Kőszeg járási központ szerepét magas színvonalon, jól szervezett módon látja el, mind a közigazgatás mind az intézményhálózatok működtetése terén, egyaránt építve a személyes együttműködésre és az elektronikus infokommunikációs hozzáférésre.
- Összességében Kőszeg várostérségben gondolkodó, térségét jól szervező, a tágabb térségi együttműködésben aktív szerepet vállaló település, bekapcsolódva az európai városhálózatok rendszerébe is.

Kőszeg Város településfejlesztési elvei

- **Integrált megközelítés**, egészben való gondolkodás

Egy-egy település életének különböző dimenziói (társadalmi-szociális, gazdasági, környezeti, kulturális) szorosan kapcsolódnak egymáshoz, ezért az egyes településfejlesztési beavatkozások csak integráltan lehetnek hatékonyak. A települést tehát komplex egészként kell kezelni. Egy-egy felismert komplex, pl. társadalmi-gazdasági-környezeti probléma megoldására komplex fejlesztési beavatkozás szükséges, tehát az intézkedések nem irányulhatnak, csak részproblémák megoldására. Az integrált megközelítés az egyes projektek összefüggéseire is értelmezhető. Egyedi projektek, pontszerű városi fejlesztések helyett egymás hatását kölcsönösen erősítő beavatkozások, komplex fejlesztések szükségesek, mint pl. a Belváros megújítása. A következő időszakban a nagyobb hatékonyság érdekében a

fizikai és „szoft” projektek együttesen kell kezelni. Az integrált megközelítésre a projektek teljes „élettartama” alatt szükség van, tehát nemcsak a tervezéskor, hanem a megvalósítás és a fenntartás, sőt az ellenőrzés során is. Eszközök lehetnek például: több operatív programból történő finanszírozás, több prioritási tengelyhez való együttes illeszkedés, uniós és hazai források mellé magántőke bevonása. Az integrált megközelítés koncepció, stratégia és projekt szinten egyaránt alkalmazandó a hatások maximalizálása érdekében.

- **Fenntartható városfejlesztés**

A településfejlesztés során – a globális kihívásokra válaszolva – kiemelten fontos a fenntartható fejlődés feltételeinek biztosítása. A fenntartható fejlődés a környezeti, benne külön hangsúllyal az épített értékek, a gazdasági és társadalmi (népesség és képességmegtartás) fenntarthatóságot egyszerre jelenti. A várospolitikában a tervezés és megvalósítás során a fenntarthatóságot komplex módon kell értelmezni, mindhárom dimenziót, s egymásra gyakorolt hatásaikat figyelembe véve. A környezeti fenntarthatóság irányába hathat a változatos területhasználat megvalósítása, a környezetbarát közlekedési módok előtérbe helyezése, az épületek energiahatékonyságának javítása, a helyi gazdaság és a rövid ellátási láncok támogatása, a megfelelő hulladék- és vízgazdálkodás, valamint általánosságban a város életének minden területén az erőforrásokkal való takarékoskodás és a környezeti terhelés csökkentése. A gazdasági fenntarthatóság többek között a több lábbon álló helyi gazdaságban, a magas innovációs szintben, a prosperáló helyi kis- és középvállalkozásokban ölthet testet. A települési lakosság számára a társadalmi fenntarthatóság is elengedhetetlen, mely például a szubszidiaritáson alapuló demokratikus döntéshozatalt, a megfelelő életminőség és életkörülmények biztosítását, a szociális jólétet, a működő és összetartó helyi közösségeket jelenti. Kőszeg város fejlesztése során biztosítani kell, hogy a megvalósuló fejlesztések párhuzamosan mind a három fenntarthatóság szempontjai érvényesüljenek.

- **Hatékony fejlesztések**

A városfejlesztés során kiemelt fontosságú alapelv a helyi, már rendelkezésre álló erőforrásokra építkezés, valamint a költséghatékonyság biztosítása. A hatékony városfejlesztés érdekében a településeknek reálisan kell felmérniük táji, természeti, épített, gazdasági és humán erőforrásaikat. A hatékonyság érdekében új erőforrások bevonására mellett, alap kell, legyen a meglévő kihasználatlan erőforrások hasznosítására.

- **Tudatos területhasználat, fenntartható városüzemeltetés és közlekedés**

Törekedni kell a nagy kiterjedésű - kertvárosias lakóterületként beépítésre szánt, – volt zártkerti – területek konszolidációjára. (Jellemzően, a hegyalja és a hagyományosan beépített városrészek között húzódó részlegesen beépített nagy kiterjedésű területsáv.) (Az arra leginkább alkalmas területeken – az alkalmasságba a részvételi szándékot, együttműködési hajlandóságot is beleértve – ösztönözni kell a tulajdonosokat a kölcsönös haszon elvén működő, önerőből megoldott telekrendezésekre, közműellátásra való szerveződésre, figyelemmel az országos ökológiai hálózat és kiemelt tájképvédelmi övezet követelményeire.) Ki kell dolgozni, a tulajdonosi társulások támogatás, illetve ösztönzés, együttműködés lehetőségeinek rendszerét. Fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a korábbi üdülőterületek átalakulnak, egyre erősödik a lakó funkció (külön kérdésként kell vizsgálni ennek társadalmi hatását). A területen nőnek az infrastruktúra-igények. A közműhálózatok földfelszín alatti vezetése során szükséges, a takarékos földfelszín alatti helykihasználás, ezáltal az utcafásítások lehetőségének megteremtése. Javítani és pótolni kell a városon belüli hiányzó közúti közlekedési kapcsolatokat. Ezen a téren, a legfontosabb feladat a lakó és gazdasági területek jobb feltárása, ugyanakkor, egyes védendő városrészek és bensőséges lakókörnyezetek forgalomcsillapítása.

(Új útépitési igény elsősorban a déli városrészben tervezett gyűjtőt, településközi tehermentesítő út, valamint a tervezett gazdasági területeket feltáró útrendszerek kiépítése. Meglévő utak minőségének javítása, elsősorban a lakóterületek belső és összekötő úthálózatának tekintetében.)

Törekedni kell a Gyöngyös és a Malomárok elválasztó szerepének valamint a történeti beépítésű szűk utcák korlátozó hatásának csökkentésére. A város

közösségi közlekedési rendszerének koncepcionális átgondolása és átalakítása szükséges a városközpont tehermentesítése érdekében. Az autóbusszpályaudvart a vasútállomás térségében intrermodális csomópontként kell kialakítani. A forgalomszervezés során össze kell hangolni a helyi és helyközi közösségi közlekedés térben és időben eltérően jelentkező igényeit. Az egyéni közlekedési módok közül törekedni kell a gyaloglás és kerékpározás feltételeinek javítására. Ki kell dolgozni a városi gyalogos kerékpáros közlekedés biztonságát szolgáló terveket a legforgalmasabb városi csomópontokra és a hiányzó közlekedési elemekre. Be kell építeni a kerékpáros fejlesztéseket a komplex város- és közterület-rehabilitációs projektekbe. Új térségi kerékpáros kapcsolatokat kell kialakítani (Eurovelo, Írottkő Natúrpark, Kőszeg-Szombathely, Kőszeg-Csepreg). A kerékpáros közlekedés fejlesztése során ki kell építeni a kapcsolódó infrastrukturális elemeket (kerékpártárolók, pihenők, kölcsönzők, egyebek.) Különös hangsúlyt kell fektetni a belvárosi és lakóterületi parkolási hiányok megszüntetésére, és a folyamatos komplex útrekonstrukcióra. Fentiek összehangolt megoldására, a szűkös közterületek hatékony és a különböző közlekedési eszközök összehangolt használata érdekében Kőszeg sajátos településszerkezeti adottságaira való tekintettel kiemelten fontos a funkcionális közterületi használat rendszerének koncepcionális szintű kidolgozása. Szintén fontos városfejlesztési elv a hosszú távú (több költségvetési és tervezési ciklusú) gondolkodás, az egyes fejlesztések, projektek esetében a beruházási költség mellett az „életciklus”-sal (a fenntartás, működtetés költségeivel, s a fejlesztések hosszú távú hatásaival) is kalkulálni kell.

A Településfejlesztési Koncepcióban meghatározott Kőszeg Város fejlesztését szolgáló átfogó célok

Kőszeg város Településfejlesztési Koncepciója a jövőkép eléréséhez kapcsolódóan, a fejlesztési irányokhoz illeszkedően négy átfogó célt fogalmaz meg. A négy cél kijelöli a város legfontosabb gazdasági, társadalmi, környezeti kihívásokra adott válaszait (1. táblázat).

1. táblázat: Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítés elemei és tevékenységei

Forrás: Kőszeg Településfejlesztési Konceptiója

Jövőkép	Kőszeg, nagy múltú történelmi városként táji, természeti értékeit és kulturális örökséget őrző, épített környezetét óvó és megújító, kistérségét jól szervező, a tágabb térségi együttműködésben aktív szerepet vállaló, vonzó, magas életminőséget lakó- és munkahelyet nyújtó, a helyi értékekre és helyi termékekre építő, több lábon álló gazdasággal rendelkező település, a térség kiemelkedő oktatási, tudományos, szellemi és kulturális központja.			
Átfogó cél	Fenntartható város fenntartható népesség táj, természet és épített környezet energia, klíma	Kreatív város innovatív gazdaság megfelelő képzési rendszer aktív szervezés	Turisztikai rekreációs központ helyi értékekre építő összetett kínálat, minőségi szolgáltatás	Együttműködő város humán és infrastrukturális kapcsolatok erősítése, a városon és térségen belül
Részcélok	Népességmegtartás magas szintű lakó- és munkahely humán szolgáltatások	Magas szintű, a kereslethez alkalmazkodó oktatás, szakképzés Egyetem, iskolaváros	Több napos tartózkodás a programkínálat területi, tartalmi, időbeni bővítése	Aktív városi és kistérségi kapcsolatok, civil szerveződés
	Táji, természeti és épített környezet védelme, rehabilitációja	Magas hozzáadott értékű termékek előállítása	Klimatikus gyógyhely Egészséggazdaság, a sportolási lehetőségek minőségi fejlesztése	Járasközponti funkciók térszervezés
	Hatékony gazdálkodás az erőforrásokkal és az energiával	Helyi-térségi gazdaság fejlesztése, városkörnyéki és ágazati együttműködés	Kulturális turizmus a kínálat bővítése, a minőségi szint emelése	Szombathely-Kőszeg (agglomeráció) Egymást kiegészítő értékek
	Fenntartható városüzemeltetés és közlekedés tudatos területhasználat	A gazdaságfejlesztés infrastrukturális és szervezeti feltételeinek javítása	A turizmus jövedelemtermelő képességének növelése, marketing erősítése	Tágabb térségi, valamint határon átnyúló kapcsolatok erősítése
Horizontális elvek	Integrált megközelítés Fenntartható városfejlesztés Hatékony fejlesztések Közösségi szemlélet és szolidaritás			

1. Fenntartható város: Fenntartható város, a szó legtágabb értelmében.

Átfogó cél, a város népességének megtartása, a fenntarthatóság érdekében, a fiatal és aktív népesség megőrzése, (kedvező társadalmi, gazdasági összetétel és korstruktúra elérése), a táj, természet és az értékes épített környezet fenntarthatósága érdekében, annak védelme és folytonos megújítása, valamint a környezet fenntarthatósága érdekében, a hatékony energiagazdálkodás, a klímaváltozás elleni tudatos küzdelem, illetve a kedvezőtlen hatások kivédése.

A fenntartható város átfogó cél, a **legérzékenyebb erőforrások fenntarthatóságának elérését** foglalja magában. Elsősorban a **népesség** társadalmi, gazdasági sokszínűségének és kedvező korösszetételének elérését, mint a város fenntarthatóságának feltételét. Ezzel kapcsolatos cél, a népesség

összetételéhez alkalmazkodó intézményrendszer kialakítása és működtetése, magas színvonalú humán szolgáltatások, infrastrukturális feltételek, s minőségi lakókörnyezet biztosítása az itt lakók és beköltözők számára. Kiemelt hangsúlyt kell, hogy kapjon a **táji, természeti, az épített és történelmi értékek** meg-őrzése és megújítása. Az ember és az őt körülvevő értékek harmonikus együttélése, az ehhez szükséges szemléletformálás és példamutatás megteremtése. A **hagyományos tájhasználat** felélesztése. A nagy kiterjedésű beépítésre szánt, de csak szórványosan lakott, volt kertművelésű területek megfelelő konszolidációja, az erre irányuló tulajdonosi szerveződések önkormányzati támogatása. A város gazdagodása, illetve külső erőforrások bevonása által, az üresen álló, vagy nem méltóképp használt **védett épületállomány**, funkcióval való megtöltése, a használat által történő fenntarthatóság biztosítása. A barnamezős területek revitalizációja. A gazdaságos területhasználat által, a fenntartható városüzemeltetés elősegítése. A **közterületek megújítása**, fenntartható közlekedési megoldások bevezetése. A városi zöldfelületi elemek összefüggő rendszerbe szervezése. A **megújuló energiaforrások** használatának elterjesztése, figyelemmel a táj- és természetvédelem, valamint a **klímaváltozás** elleni küzdelem, összehangolt szempontrendszerére. Fontos cél, a felszíni vízrendezés, a vizek visszatartása, a zöldterületek növelése, az erdőgazdálkodás és a jóléti erdők használatának összehangolása, a szubalpin klímahatás megőrzése. A mezőgazdaságban a klímaváltozás mérséklésére, illetve a klíma-változás veszélyére való tudatos felkészülés.

2. Kreatív város:

Átfogó cél, a jellegében ma is kreatív városi jelleg erősítése, a hagyományaira alapozni tudó, változó környezethez alkalmazkodni képes, alkotó módon dolgozni és élni akaró emberek kö-zössége. Közösség, amely magas hozzáadott értéket termelő, innovatív gazdasági környezete-tet hoz létre, és azt működtetni képes.

3. Turisztikai rekreációs központ:

Átfogó cél, olyan turisztikai rekreációs kínálat kialakítása, továbbfejlesztése, amely a település és környékének vonzó táji, természeti, történeti és kulturális értékeire épít, amely a város lakói számára is hozzáférhető széleskörű szolgáltatásokat nyújt, s egyben növeli a turizmus, mint ipar, jövedelemtermelő képességét.

4. Együttműködő város

Átfogó cél, hogy a település tovább bővítse meglévő térségi kapcsolatait, mind tartalmában, mind területi kiterjedésében. Továbbra is támogassa a civil szerveződéseket, közvetett eszközökkel segítse elő az emberi kapcsolatok erősödését, kiteljesedését. Minden téren segítse, a kapcsolatok fizikai lehetőségének megteremtését, az infrastrukturális hálózati elemek kiépítését.

Az együttműködő város átfogó cél, magában foglalja a helyi társadalom együttműködő közösséggé válását, a kis és tágabb térségi együttműködések erősítését, bővítését, annak emberi, szervezeti és infrastrukturális kereteinek megteremtését. Kőszeg hagyományos térségközpont szerepének megújítása, új értelmet nyerhet a korábbi, csak a városhálózati együttműködés fontosságát hangsúlyozó, a továbbiakban pedig a várostérségi együttműködést is kiemelő új fejlesztési irányelvek nyomán. (Nemzeti Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció – NFK – irányelvek), valamint az EU-s lehetőségek kihasználása által. A kapcsolati rendszerek továbbfejlesztésében, egyértelmű elsőbbséget kell, hogy élvezzen a kölcsönösség, az egymást kiegészítő értékekre és lehetőségekre alapozott együttműködés elve és gyakorlata.

A fentiekben leírtak egyaránt kell, hogy érvényesüljenek az egyes eltérő térségi szinteken, legyen szó akár Kőszeg járásközpont szerepének kiteljesedéséről, a kialakult hagyományokon ma is jól működő kistérségi szerveződésekről, a Szombathely-Kőszeg agglomerálódó térség egymást kiegészítő oktatási, idegenforgalmi és egyéb gazdasági típusú együttműködéseiről, vagy a határon átnyúló széleskörű kapcsolatokról. Mindezek továbbfejlesztése

szükséges, mind az egyéni, mind a civilszervezetek, mind az önkormányzati és gazdasági szereplők bevonásával. A kisebb és tágabb térségi együttműködés további fejleszthetősége érdekében, elengedhetetlenül szükséges a közlekedéshálózat jelentős mértékű fejlesztése, mind városi mind térségi szinten.

A településfejlesztési koncepció célrendszere, harmóniát és egyensúlyt kíván keresni a gazdasági fejlődés, a versenyképességi kívánalmak, a társadalmi igények és elvárások, valamint a természeti környezet által biztosított adottságok, lehetőségek között. Kőszeg város, településfejlesztési koncepciójának célrendszerével is jelzi, hogy a város meghatározó szféráinak (gazdaság, társadalom, természeti környezet, infrastruktúra) mindegyikét kiemelten kezeli, fejlesztésüket egymásra épülve, időben párhuzamosan kívánja megvalósítani az európai városfejlesztési célkitűzésekkel összhangban. Kőszeg város településfejlesztési koncepciójának középpontjában a város hosszú távon elérendő jövőképe áll:

„Kőszeg, nagy múltú történelmi városként táji, természeti értékeit és kulturális örökségét őrző, épített környezetét óvó és megújító, kistérségét jól szervező, a tágabb térségi együttműködésben aktív szerepet vállaló, vonzó lakó- és munkahelyet, magas életminőséget nyújtó, a helyi értékekre és helyi termékekre építő, több lábon álló gazdasággal bíró település, a térség kiemelkedő oktatási, tudományos, szellemi és kulturális központja.”

Annak érdekében, hogy a város valóban megvalósítsa a gazdasági, társadalmi és környezeti szempontok szerint megfogalmazott jövőbeni állapotát, kijelölésre kerültek a fentiekben részletesen elemzett, a település átfogó fejlesztését szolgáló célok és részcélok – 4 átfogó cél és 16 rész cél – amelyek rövid összefoglalása és egymásra hatásának rendszere, táblázatosan kerül bemutatásra.

A fejlesztési elképzelések megvalósítása során figyelembe kell venni a településfejlesztési általános alapelveket is, amelyek meghatározóak a város fejlesztésének szempontjából.

2.8 Az Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) legfőbb megállapításai

Kőszeg Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája 106/2008. (V.8.) Kt határozattal került elfogadásra. Az Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) középtávra (a 2014-2020 közötti időszakra) határozza meg a város fejlesztésének főbb irányait, és konkrét lépéseit – az önkormányzat által jóváhagyott hosszútávú településfejlesztési koncepció alapján. Az ITS-ben rögzített városfejlesztési elképzelések egyes elemei illeszkednek a településfejlesztési koncepcióban rögzített hosszú távú célokhoz, és a kijelölt fejlesztési irányokhoz.

Az ITS-ben foglalt tematikus célok és az azokhoz tartozó projektek, intézkedések

Az ITS 4 tematikus (átfogó) fejlesztési célt és ezekhez kapcsolódóan további (16 részcélt) határoz meg Kőszeg városa számára:

1. A fenntartható város

- Népeségmegtartás: magas szintű lakó- és munkahely, humán szolgáltatások
- Tájji, természeti és épített környezet védelme, rehabilitációja
- Hatékony gazdálkodás az erőforrásokkal és az energiával
- Fenntartható városüzemeltetés és közlekedés, takarékos területhasználat

2. Kreatív város

- Magas szintű, a kereslethez alkalmazkodó oktatás, szakképzés: egyetem, iskolaváros
- Magas hozzáadott értékű termékek előállítása
- Helyi-térségi gazdaság fejlesztése, városkörnyéki és ágazati együttműködés
- A gazdaságfejlesztés infrastrukturális és szervezeti feltételeinek javítása

3. Turisztikai rekreációs központ

- Több napos tartózkodás a programkínálat területi, tartalmi, időbeni bővítése
- Klimatikus gyógyhely: egészséggazdaság, a sportolási lehetőségek minőségi fejlesztése
- Kulturális turizmus kínálat bővítése, a minőségi szint emelése
- A turizmus jövedelemtermelő képességének növelése, a marketing erősítése

4. Együttműködő város

- Aktív városi és kistérségi kapcsolatok, civil szerveződés
- Járasközponti funkciók, térség-szervezés
- Szombathely-Kőszeg agglomeráció: egymást kiegészítő értékek
- Tágabb térségi, valamint határon átnyúló kapcsolatok erősítése

1. A fenntartható város

A fenntartható város átfogó cél, a **legérzékenyebb erőforrások fenntarthatóságának elérését** foglalja magában. Elsősorban a **népesség** társadalmi, gazdasági sokszínűségének és kedvező korösszetétel-ének elérését, mint a város fenntarthatóságának feltételét. Ezzel kapcsolatos cél, a népesség összetételéhez alkalmazkodó intézményrendszer kialakítása és működtetése, magas színvonalú humán szolgáltatások, infrastrukturális feltételek, s minőségi lakókörnyezet biztosítása az itt lakók és beköltözők számára. Kiemelt hangsúlyt kell, hogy kapjon a **táji, természeti, az épített és történelmi értékek** megőrzése és megújítása. Az ember és az őt körülvevő értékek harmonikus együttélése, az ehhez szükséges szemléletformálás és példamutatás megteremtése. A **hagyományos tájhasználat** felélesztése. A nagy kiterjedésű beépítésre szánt, de csak szórványosan lakott, volt kertművelésű területek megfelelő konszolidációja, az erre irányuló tulajdonosi szerveződések önkormányzati támogatása. A város gazdagodása, illetve külső erőforrások bevonása által, az üresen álló, vagy nem méltóképp használt **védett épületállomány**, funkcióval

való megtöltése, a használat által történő fenntarthatóság biztosítása. A barnamezős területek revitalizációja. A gazdaságos területhasználat által, a fenntartható városüzemeltetés elősegítése. A **közterületek megújítása**, fenntartható közlekedési megoldások bevezetése. A városi zöldfelületi elemek összefüggő rendszerbe szervezése. A **megújuló energiaforrások** használatának elterjesztése, figyelemmel a táj- és természetvédelem, valamint a **klímaváltozás** elleni küzdelem, összehangolt szempontrendszerére. Fontos cél, a felszíni vízrendezés, a vizek visszatartása, a zöldterületek növelése, az erdőgazdálkodás és a jóléti erdők használatának összehangolása, a szubalpin klímahatás megőrzése. A mezőgazdaságban a klímaváltozás mérséklésére, illetve a klíma-változás veszélyére való tudatos felkészülés.

Táji, természeti és épített környezet védelme, rehabilitációja

Kőszeg vonzó táji természeti környezettel, évszázadok során kialakult történeti településszerkezettel és magas történeti és esztétikai értéket képviselő épületállománnyal rendelkezik. Mindez együttvéve, komoly potenciális gazdasági tőkéje a városnak. Ugyanakkor, sok az értékén alul hasznosított, vagy üresen álló védett épület, esetenként a hozzátartozó, értékes növényállománnyal rendelkező, de elhanyagolt telek. Egyre fogynak a hagyományos tájhasználatot még őrző területek, hiányoznak a természetes tájat és épített környezetet összekötő zöldfolyosók. A városban a lakosság számára könnyen elérhető zöldfelületi ellátottság kedvezőtlen képet mutat. Fentiek miatt, Kőszegen fokozott figyelmet kell fordítani a táj és természetvédelemére, az épített környezet megóvására és megújítására, a történeti településszerkezet, a táj és épített környezet együttes látványának védelmére, a hagyományos tájhasználat felélesztésére.

Projektek, projektelemekek, intézkedések:

- Kőszeg város komplex környezetvédelmi programjának megújítása.
- A KRAFT program megvalósulása által a helyi kulturális és rekreációs létesítmények fokozott használata.

- Rekreációs területek és létesítmények (tornapálya, gyalogos, kerékpáros útvonalak, pihenőhelyek stb.) elhelyezése természetes környezetben. Mindezeknek ki kell szolgálniuk a városban tervezett felsőoktatási fejlesztések kapcsán érkező diákok, oktatók és vendégek napi szintű rekreációs igényeit is.
- Az egész várost átszövő országos és helyi védelem alatt álló épületállomány felmérése, nyilvántartása, hasznosítás lehetséges módjainak felkutatása, folyamatos megújítása (Jurisics program folytatása)
- A történeti belváros értékes, alulhasznosított, vagy üresen álló védett épületeinek – lehetőleg rentábilis – rendeltetéssel való ellátása, és ilyen céllal történő megújítása. (A felsőfokú oktatás fejlődése további ingatlanok hasznosítását igényli – elsősorban a belvárosban, míg másodsorban, a fejlődés következő szakaszában a város tradicionális oktatási területein.
- Belváros rehabilitáció – IVS 2008-14 – folytatása.

Népességmegtartás: magas szintű lakó- és munkahely, humán szolgáltatások

A népesség hosszútávon való megtartásának alapvető feltétele a népesség társadalmi, gazdasági sokszínűségének és kedvező korösszetételének elérése. Ezzel kapcsolatos cél a népesség összetételéhez alkalmazkodó intézményrendszer kialakítása és működtetése, magas színvonalú humán szolgáltatások, infrastrukturális feltételek, s minőségi lakókörnyezet biztosítása az itt lakók és beköltözők számára.

A fiatal és aktív népesség megtartását, és a magasabb státuszú népesség letelepedését a gazdaságfejlesztési célok (kis- és középvállalkozások telepítése) megvalósítása mellett elsősorban lakás- és oktatáspolitikával lehet biztosítani.

Projektek, projektelemek, intézkedések:

- Javítani Kőszeg óvodáinak és bölcsődéjének szolgáltatási színvonalát, eszközbeszerzések, épületállomány állagmegóvása, energetikai, gépészeti felújítások.
- Sportlétesítmények fejlesztése, összhangban Kőszeg Város Sportkoncepciójával.
- Tanulói szerződések ösztönzése a helyi cégekkel, ezzel is elősegítve a fiatalok hazatérését.
- Alkonygazdaság. A betelepülő idős korúakra építve megvizsgálandó az időotthoni ellátásra is figyelemmel a szociális intézmények további korszerűsítése a szolgáltatási színvonal javítása, bővítése, illetve energetikai korszerűsítése.
- Segíteni kell az idősek mobilitását, bővíteni az ellátási feladatok körét.
- Új lakóterületek kialakítása – közmű- és úthálózat kiépítése – lakótelep V. ütemének területén, a Kőszegfalvi lakópark helyén, valamint az SOS gyerekfalu térségében.
- A közlekedési kapcsolatok javítása kulcsprojekt részeként, a jól működő és sokrétű városi közlekedési hálózat kialakítása, a közterületek megújítása, valamint a parkolási lehetőségek megteremtése által, az életminőség javítása.
- Új mentőállomás koncepciójának elkészítése, a hely kijelölése, megvalósítása.

Hatékony gazdálkodás az erőforrásokkal és az energiával

A termőfölddel való takarékos gazdálkodás kiemelt fontosságú, hiszen a mezőgazdasági termékek stabilan tartják értéküket, piacuk – a világ népességének növekedése és a termőterületek szűkülése következtében – hosszú távon biztosított. Törekedni kell a beépítésre szánt tartalék fejlesztési területek ésszerű ütemezett igénybevételére. A zárványterületek kialakulását kerülni kell. A klímaváltozás miatt a felszíni vízrendezés fejlesztést igényel, hogy alkalmas legyen a szélsőséges csapadékesemények kezelésére. Az élővizek,

vízfolyások, árkok rendezésére, állandó karbantartására nagyobb figyelmet kell fordítani. Kiemelten fontos a zöldfelületek hálózatba szervezése, a zöldfolyosók megteremtése mind a Gyöngyös-patak, mind a hegy irányába. Szükséges a meglévő közparkok és közkertek funkcióbővítése, állapotjavítása. Városrész-, utca- és térrekonstrukcióknál egyaránt fontos szempontként kell kezelni a fasorok, zöldfelületek telepítésének lehetőségét azok kedvező klimatikus hatása miatt. Az energiaközműveknél a megújuló energia alkalmazásával javítható a fenntarthatóság. Elsődlegesen a napenergia hasznosításának szélesebb körű igénybe vétele eredményezhet megtakarítást. Kőszeg város környezetvédelmi programját meg kell újítani. Kiemelt cél, a levegőminőség javítása, a zaj elleni védelem megoldása. A talaj elszennyeződése elleni védelem (szennyvízkezelés megoldása). A klimatikus gyógyhely feltételeinek megőrzését biztosítani kell. (Bármely, akár a megújuló energiahordozók létesítményei is csak környezetvédelmi hatástanulmány alapján létesíthetők, pl.: biomassa-üzem és biomassa-tüzelés.)

Projektek, projektelemekek, intézkedések:

- Városi klímavédelmi stratégia elkészítése.
- Csapadékvíz-rendezés: A villámvizek, vízerózió által leginkább érintett városi területek csapadék-vízelvezetésének megoldása (Királyvölgyi út mentén, a Királyvölgyi patakon sebességcsökkentő vízlépcső építése, Puskapor utcai főgyűjtő rekonstrukciójának folytatása a Gyöngyösig. Kőszegfalva városrészben övárkok, áttereszek építése).
- A zöldfelületek hálózatba szervezése, zöldfolyosók megteremtése, utca- és térrekonstrukcióknál fasorok, zöldfelületek telepítése a kedvező klimatikus hatás fokozása érdekében.
- Új közterületek kialakítása, valamint meglévő közterületek rehabilitációja során fasorok, zöldfelületek telepítése, klímavédelem. (Akcióterületek részeként.)

Fenntartható városüzemeltetés és közlekedés, takarékos területhasználat

Törekedni kell a nagy kiterjedésű kertvárosias lakóterületként beépítésre szánt, – volt zártkerti – területek konszolidációjára. Fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a korábbi üdülőterületek átalakulnak, egyre erősödik a lakó funkció (külön kérdésként kell vizsgálni ennek társadalmi hatását). A területen nőnek az infrastruktúra-igények. Javítani és pótolni kell a városon belüli hiányzó közúti közlekedési kapcsolatokat. Ezen a téren, a legfontosabb feladat a lakó és gazdasági területek jobb feltárása, ugyanakkor, egyes védendő városrészek és bensőséges lakókörnyezetek forgalomcsillapítása. Törekedni kell a Gyöngyös és a Malomárok elválasztó szerepének valamint a történeti beépítésű szűk utcák korlátozó hatásának csökkentésére. A város közösségi közlekedési rendszerének koncepcionális átgondolása és átalakítása szükséges a városközpont tehermentesítése érdekében. Az autóbusz pályaudvart a vasútállomás térségében intermodális csomópontként kell kialakítani. A forgalomszervezés során össze kell hangolni a helyi és helyközi közösségi közlekedés térben és időben eltérően jelentkező igényeit. Az egyéni közlekedési módok közül törekedni kell a gyaloglás és kerékpározás feltételeinek javítására. Ki kell dolgozni a városi gyalogos kerékpáros közlekedés biztonságát szolgáló terveket a legforgalmasabb városi csomópontokra és a hiányzó közlekedési elemekre. Be kell építeni a kerékpáros fejlesztéseket a komplex város- és közterület-rehabilitációs projektekre. Új térségi kerékpáros kapcsolatokat kell kialakítani (EuroVelo, Kőszeg-Szombathely, Kőszeg-Csepreg). A kerékpáros közlekedés fejlesztése során ki kell építeni a kapcsolódó infrastrukturális elemeket (kerékpártárolók, pihenők, kölcsönzők, egyéb). Különös hangsúlyt kell fektetni a belvárosi és lakóterületi parkolási hiányok megszüntetésére, és a folyamatos komplex útrekonstrukcióra. Fentiek összehangolt megoldására, a szűkös közterületek hatékony és a különböző közlekedési eszközök összehangolt használata érdekében, Kőszeg sajátos településszerkezeti adottságaira való tekintettel, kiemelten fontos a funkcionális közterületi használat rendszerének koncepcionális szintű kidolgozása.

Projektek, projektelemekek, intézkedések:

- Szükséges a funkcionális közterület használati rendszer koncepciójának kidolgozása az egész városra, majd annak fokozatos megvalósítása.
- A városi közlekedési hálózatok és kapcsolódó létesítmények megújítása, bővítése, a közösségi és egyéni gépjármű, kerékpáros és gyalogos közlekedés szervezése, a járműpark megújítása, valamint a közlekedésbiztonság javítása által, a fenntartható közlekedés biztosítása
- A nagy kiterjedésű kertvárosias lakóterületként beépítésre szánt, volt zártkerti területek konszolidációja. A helyi közösségi kezdeményezések támogatása. (Építésügyi szabályozás.)
- A Szabó-hegyi üdülőterület infrastrukturális ellátásának javítása, a helyi rendszerek műszaki lehetőségeinek vizsgálata. A terület bekapcsolása a város vérkeringésébe, különös tekintettel a lakó funkció megjelenésére. A helyi közösségi kezdeményezések támogatása.
- A város közösségi közlekedési rendszerének átalakítása, az autóbusz pályaudvar áthelyezése a városközpont tehermentesítése érdekében. Az új helyi- és helyközi autóbusz pályaudvart a vasútállomás térségében tervezett intermodális csomópont részeként kell kialakítani.
- A Déli városrész akcióterület részeként, a Pogányi út kiépítése.
- Ipari és gazdasági területek feltárása
- A Városmajor akcióterület részeként új parkolóhelyek kialakítása.
- Helyi közösségi közlekedés fejlesztése. (2 db korszerű, alacsonypadlós környezetbarát busz beszerzése, buszmegállók akadálymentesítése és buszvárók építése.)
- Kerékpáros infrastruktúra-fejlesztése Kőszegen és új szakaszok kiépítése a 87-es út mentén Kőszegfalva és az déli iparterület közti hiányzó kerékpárpárút szakaszok megépítése, Ausztria felé részben szilárd burkolatú kerékpárút kiépítése/kijelölése, a Felső körút - Bionemezgyár - határátkelő szakaszon. Kőszeg belterülete esetében a legforgalmasabb

útszakaszokon kerékpárutak kiépítése, illetve kerékpározásra alkalmas útszakaszok kijelölése a város egyéb területein.

- Közlekedésbiztonság (gyalogos) javítása Kőszegen. (Forgalmas közlekedési csomópontokban gyalogos közlekedés biztonságosabbá tétele (gyalogátkelőhelyek kialakítása, csomópontok forgalomlassító és csillapító átépítése) Pék u - Várkör és Árpád tér környezetében.)
- Elsősorban lakókörnyezet feltárási célokat szolgáló közlekedési utak felújítása.
- A városi hulladékgazdálkodás fejlesztése: szelektív hulladékgyűjtés fejlesztése, képzés, tudat-formálás, rekultiváció.
- Új köztemető létesítése: A temető jelenlegi helyén a továbbiakban nem bővíthető. Az új köztemető helyének kijelölése megtörtént, a tervek elkészültek, engedélyeztetése megtörtént, a terület nagy része önkormányzati tulajdonban van.
- Új Tűzoltó Bázis kialakítása.

2. A kreatív város

A kreatív város átfogó cél a foglalkoztatási, a munkahelyteremtéssel kapcsolatos gazdaságfejlesztési célokat integrálja, a helyi hagyományokra épülő iskolaváros megújuló oktatási, szakképzési rendszerével, valamint az ISES egyetem új szellemi központként való jelenlétével. Kőszeg, adottságainál fogva, egyaránt alkalmas a turizmus, mint gazdasági ágazat, valamint a hagyományos termelő és szolgáltató ipar fejlesztésére. Emellett, térségében kedvező módon nyílik lehetőség, az egyedi helyi mezőgazdasági termékek előállítására és értékesítésére. A város gazdasági stabilitásának megteremtése érdekében törekedni kell a több lábon álló gazdaságban rejlő előnyök kihasználására. Kőszeg gazdaságát, egyaránt kell, hogy jellemezze a magas hozzáadott értékű termékek előállítása, a széles skálájú helyi-térségi gazdasági együttműködés, a gazdaság diverzifikálása. A tudásalapú, sokoldalú foglalkoztatás megteremtése érdekében szükséges az önkormányzat, az oktatási intézmények és a gazdaság szereplők szoros együttműködése, a KKV-

k intenzív gazdasági jelenléte. A gazdaságfejlesztés terén, alapfeltétel, a rendelkezésre álló gazdasági területek minél hatékonyabb felhasználása, az infrastrukturális hálózatok szervezett kiépítése.

A vonzó városi környezet segíti a társadalmi és gazdasági szempontból magasabb státuszú népesség helyben maradását, illetve letelepedését, valamint az itt tanuló, helyben lakó népesség megtartását és hatással van, az ide tanulni érkezők lakóhelyválasztására.

Magas szintű, a kereslethez alkalmazkodó oktatás, szakképzés: egyetem, iskolaváros

A gazdasági versenyképesség javítását nagymértékben meghatározza a humán erőforrás összetétele, annak minősége és mennyisége. A helyi oktatási és képzési rendszernek egyaránt segítenie kell az újonnan megtelepedő és a már létező vállalkozások munkaerőigényének illetve munkaerő utánpótlásának biztosítását.

Projektek, projektelemekek, intézkedések:

- A Kreatív város – fenntartható vidék (KRAFT) program folyamatos megvalósítása. Az országban egyedülálló módon olyan multidiszciplináris centrum kialakítása Kőszegen, mely szervező erőként képes egy térség számára kitörési pontot jelenteni.
- Egy olyan nemzetközi szinten is jegyzett kutatási és oktatási program megvalósítása, melynek bázisa egy szellemi műhely, elsősorban nemzetközi kutató professzorokra, diákokra, és rendkívül magas minőségű oktatókra támaszkodva.
- Az ISES Társadalomtudományok és Európa-tanulmányok Intézet Alapítvány oktatási tevékenységének megerősítése egy, Magyarországon egyedül álló Advanced Study Centre létesítése a Veszprémi Egyetemmel, illetve más hazai és külföldi intézetekkel közösen. Nemzetközi szintű és vonzású új képzési programok (MA, Phd) indítása.

- Kőszeg iskolaváros hagyományainak erősítése, az oktatási színvonal javítása alap-, közép- és felsőfokon, szakoktatási kínálat bővítése (pl. tehetség gondozás, felzárkóztatás, non-formális tanulási módok) egyéb szakmai programok (felnőttképzés) megvalósítása.

Magas hozzáadott értékű termékek előállítása

Kőszeg város szellemi potenciáljára építve, támaszkodva a távlatban mind jobban kiteljesedő egyetemi képzésre, annak tervezett kutatási hátterére, valamint a hagyományosan magas színvonalú és összetett, folyamatosan megújuló szakmai és középfokú képzésre, tudatosan kell törekedni, e helyben képződő tudásnak a gazdasági tevékenységbe történő folyamatos beépülésére.

Projektek, projektelemekek, intézkedések:

- A Kraft program által, a magas hozzáadott szellemi érték megvalósulása.
- Felsőfokú, középfokú és szakoktatás színvonalának emelése.
- Módszertani inkubációs program
- Magas hozzáadott értéket biztosító szolgáltatások letelepedésének ösztönzése. Inkubációs funkciók (kézműves tevékenység, irodák, egyéb) elhelyezése a belváros területén.
- Az iparterületen inkubátorház megvalósítása.
- A speciális szakirányú képzések bővítése. A duális oktatási rendszer fejlesztése helyi szakmai gyakorlatszervező vállalkozások támogatása.

Helyi-térségi gazdaság fejlesztése, városkörnyéki és ágazati együttműködés

A helyi térségi gazdasági fejlesztés, városkörnyéki települések együttműködésében, kiemelt fontosságúnak kell tekinteni, a helyi termékínálat kistérségi szintű szerveződésének megteremtését, különös tekintettel a helyi mezőgazdasági terményekre és termékekre. E téren törekedni kell a helyi vállalkozások által előállított javak helyi fogyasztásának elősegítésére.

Projektek, projektelemekek, intézkedések:

- A KRAFT program által, a helyi korszerű termék-előállítás kutatási hátterének megteremtése.
- A Városmajor rehabilitációjának részeként, új város-térségi termelői piac-vásárcsarnok kialakítása.
- Felső és alapfokú képzéssel, hozzájárulás a helyi termékek (pl. szőlő, bor, egyéb gyümölcsök, zöldségek és állati eredeti termékek) magasabb színvonalú előállításához (pl. biogazdálkodás) és feldolgozásához, illetve a fenntartható táj- és örökség gazdálkodáshoz.
- Vidéki gazdaság üzleti infrastrukturális hátterének támogatása, helyi mezőgazdasági termékek piacra jutásának segítése, hűtőtároló raktár létesítése
- A mezőgazdasági utak felújítása. (Elsősorban a szőlők, vendégházak, borospincék irányába, illetve kapcsolódóan a csapadékvíz-elvezetés megoldása.)

A gazdaságfejlesztés infrastrukturális és szervezeti feltételeinek javítása

A kreatív város átfogó cél elérésének részét képezi a gazdaság infrastrukturális és szervezeti feltételeinek javítása. Ennek érdekében, elengedhetetlen az uniós források befektetési célú felhasználása, a hiányzó infrastrukturális elemek megvalósítása, a térségben működő nagyvállalatok és a kkv-k közötti gazdasági együttműködés növelése, a beszállítói rendszer bővítése.

Ehhez mindenféleképpen szükséges, hogy a város jól megközelíthető, hatékonyan üzemeltethető változatos telephelykínálattal álljon a befektetők rendelkezésére. Kőszegen a fenti elvárásoknak potenciálisan megfelelő területek rendelkezésre állnak (Ipari park címmel rendelkező terület és annak bővítési lehetősége, valamint Ipari Park cím várományos terület), ugyanakkor szükséges ezen területek szervezett keretek közötti tényleges igénybevételének hatékony folytatása. A bővítésre szánt területek tulajdonviszonyainak rendezése, a külső és belső infrastrukturális kapcsolatok megteremtése, illetve bővítése.

Projektek, projektelemekek, intézkedések:

- A közlekedési kapcsolatok javítása kulcsprojekt részeként a térségi közlekedési hálózatok bővítése, a gazdasági területek jobb elérhetősége által a gazdasági élet fellendítése.
- A déli városrész akcióterület részeként, az iparterület közlekedési feltárása, és infrastrukturális fejlesztése (Pogányi út kiépítése).
- Ipari parkok szervezett működtetése. Iparterületek infrastrukturális előkészítése
- A keleti iparterület bővítése - Ipari Park jogcímmel - a feldolgozóipari kapacitások befogadására.
- Kőszeg keleti iparterület alapinfrastruktúra kiépítése, területrendezése. A fejlesztésre rendelkezésre álló teljes terület további közművesítésére második ütemben kerülhet sor.
- A KRAFT program által a kapcsolati tőke erősítése.
- Kapcsolatfelvétel a gazdasági szereplőkkel (KKV-k, térségi nagyvállalatok), ágazatközi együttműködés erősítése.

3. A turisztikai rekreációs központ

Az turisztikai rekreációs központ átfogó cél esetében, hangsúlyozni szükséges, hogy valójában, egy olyan idegenforgalmi/turisztikai térségről beszélünk, amelynek Kőszeg, adottságainál fogva, de csak a turisztikai háttér infrastruktúra fejlesztése által tud egyik meghatározó célállomásává, befogadó központjává válni.

Több napos tartózkodás a programkínálat területi, tartalmi, időbeni bővítése

Mindezen turisztikai ágazatok fejlesztése megkívánja a turisztikai infrastruktúra és a szolgáltatások fejlesztését. Ehhez, elengedhetetlen a szálláshelyek és vendéglátóhelyek minőségi és mennyiségi fejlesztése, igazodva az egyes célcsoportok elvárásaihoz. Kiemelt cél a meglévő kereskedelmi szálláshelyek (szállodák, panziók, kemping) színvonalának az emelése. Kőszeg táji, természeti környezete, kultúrtörténeti, építészeti értékei ma is sok látogatót vonzanak a városba. Ugyanakkor sok kihasználatlan lehetőség rejlik a városkörnyéki, akár határon átnyúló térségi kínálat közös keretbe szervezésében. A kerékpáros

turizmus alkalmas a több napos térségi, akár határon átnyúló körtúrák által, az utazási élmények gazdagítására. Kiemelt cél a magas minőségű kerékpáros turizmus infrastrukturális és információs rendszerének megteremtése.

Továbbra is fontos cél a gyalogos, természetjáró turizmus fejlesztése, turistacélpontok létesítése, az infrastruktúra és a szolgáltatások fejlesztése révén (jelzett turistaút, tanösvény, pihenőhelyek kialakítása). A városból való közvetlen, de legalább is vonzó környezetben át történő eljutási lehetőség biztosítása a természetes erdőterületekig.

Projektek, projektelemek, intézkedések:

- A közlekedési kapcsolatok javítása kulcsprojekt részeként, a térségi közlekedési hálózatok bővítése, a város jobb elérhetősége által, a térségben több napot eltöltő vendégek számának növelése.
- A turisztikai célú kínálat bővítése a városban élő és alkotó művészek munkásságára építő, események szervezése (pl. kiállítások, művésztalálkozók, alkotótáborok).
- A kerékpáros turizmus fejlesztése (kerékpárutak építése, karbantartása). (Ausztriai kerékpárutakhoz való csatlakozás Léka, Locsmánd, Répcekéthely irányába; Kőszeg–Cák–Bozsok kerékpárút fejlesztése; Kőszeg–Abért-tó–Lukácsháza–Szombathely kerékpárút megépítése és ezen belül a hiányzó szakaszok pótlása, Kőszeg–Zsira kerékpárút megépítése csatlakozva a Bük–Zsira–Locsmánd kerékpárúthoz, valamint Sopronnal való összekötés biztosítása.)
- A KRAFT program megvalósulása által a tudományos turizmus kialakulása.
- A városba szervezett – országos, nemzetközi jelentőségű – kulturális programok, fesztiválok, koncertek, kiállítások.
- A Petőfi tér, strand térsége – EU-s cikluson átnyúló – akcióterület előkészítése. Turisztikai és rekreációs célú program kidolgozása, barnamezős területek felszámolása.
- A Belváros akcióterület – funkcióbővítő rehabilitáció – részeként vendéglátóhelyek, szálláshelyek, egyéb szolgáltatások elhelyezése.

- A város területén kutató fúrásokat kell végezni a feltételezhetően meglévő gyógy-, illetve termálvíz felkutatása és hasznosítása érdekében.

Klimatikus gyógyhely: egészséggazdaság, a sportolási lehetőségek minőségi fejlesztése

Az egészség felértékelődése olyan nemzetközi jelenség, amelyhez az egészség megőrzésére, az egészségi állapot javítására fordított figyelem és költség folyamatos növekedése társul. A turisztikai kínálat fontos pillére lehet a gyógyturizmus amelyhez a jelenleginél jobban kell koncentrálni a háttér egészségipar, a helyben elérhető terápiás egészségügyi szolgáltatások javítására, fejlesztésére. Kőszegen, az idegenforgalmi programok bővítésének egyik nagy lehetősége, a Klimatikus gyógyhely program megvalósítása.

Projektek, projektelemek, intézkedések:

- A KRAFT program megvalósulása által a rekreációs létesítmények fokozott használata.
- A Gyöngyös-patak térségének rekreációs célú rehabilitációja.
- Az Abért-tó természetes fürdőhely és rekreációs park létrehozása. (A hozzá kapcsolódó létesítményekkel (vendéglátás, szociális egységek, pihenőhelyek, információs táblák... stb.) valamint a szükséges infrastruktúra kiépítésével (nyomvonalas vezetékek, új közlekedési csomópont, kerékpárút... stb.). Gyermekek részére vízi sportolásra alkalmas területek és építmények létrehozása. Nagy zöldfelületi rendszer megvalósítása szabadtéri sportolásra alkalmas funkciókkal. Vizi- és sporthorgászat megteremtése.)
- Közúti csomópont kiépítés a 87 sz. főúton az Abért tó jobb megközelíthetőségéért.
- Csónakázó tavi szabadidőpark fejlesztése: Fitness-park kialakítása, futópálya kijelölése, köztéri berendezések elhelyezése.
- „Klimatikus Gyógyhely” program megvalósítása, illeszkedve az egyéb modern és természetes gyógyászati kezelésekkel minden korosztály számára, pl.: szénsavas kút hasznosítása

- Bakancsos turizmus fejlesztése. A túraútvonalak induló helyeinek és a látványosságok jelölése, karbantartása, a megfelelő szolgáltatás kiépítése.

Kulturális turizmus kínálat bővítése, a minőségi szint emelése

A városban élők életminőségét és a város vonzerejét is nagyban befolyásolja az elérhető kulturális és szabadidős szolgáltatások mennyisége és minősége. A kulturális és közművelődési intézmények fejlesztésében előtérbe kell helyezni a nyitottságot, a „közösségi élményt”, a multifunkciós jelleget, a lakossági igényekhez igazodó rugalmas megoldásokat (nyitva tartás, online alkalmazások), ösztönözni kell az alulról jövő kulturális és szabadidős kezdeményezéseket. A színes és változatos közművelődési, rekreációs és sport lehetőségek, a pezsgő, élettel teli közösségi terek mind az itt élők, mind az ide látogatók számára vonzóak.

Projektek, projektelemek, intézkedések:

- A Belváros akcióterület részeként a műemléki környezet folyamatos megújítása és erre építve a kulturális programok kínálatának bővítése.
- Rendezvényinfrastruktúra fejlesztése. A szabadtéri rendezvények eszközeinek beszerzése (kölcsonzést kiváltandó) színpad-fedés, elektronikai eszközök. Várszínház nézőtér és technikai berendezések megújítása
- A turisztikai célú kínálatot is bővítve a városban élő és alkotó művészek munkásságára építő, események szervezése (pl. kiállítások, művésztalálkozók, alkotótáborok).
- Kulturális események szervezése országos, nemzetközi jelentőségű - kulturális programok, fesztiválok, koncertek, kiállítások, és az eseményhez illeszkedő kiváló koncert, rendezvény helyszín létesítése.

4. Együttműködő város

Az együttműködő város átfogó cél, magában foglalja a helyi társadalom együttműködő közösséggé válását, a kis és tágabb térségi együttműködések

erősítését, bővítését, annak emberi, szervezeti és infrastrukturális kereteinek megteremtését. Kőszeg hagyományos térségközpont szerepének megújítása új értelmet nyerhet a korábbi, csak a városhálózati együttműködés fontosságát hangsúlyozó, a továbbiakban pedig a várostérségi együttműködést is kiemelő új fejlesztési irányelvek nyomán, valamint az EU-s lehetőségek kihasználása által. A kapcsolati rendszerek továbbfejlesztésében, egyértelmű elsőbbséget kell, hogy élvezzen a kölcsönösség, az egymást kiegészítő értékekre és lehetőségekre alapozott együttműködés elve és gyakorlata. A fentiekben leírtak egyaránt kell, hogy érvényesüljenek az egyes eltérő térségi szinteken, legyen szó akár Kőszeg járásközpont szerepének kiteljesedéséről, a kialakult hagyományokon ma is jól működő kistérségi szerveződésekről, a Szombathely-Kőszeg agglomerálódó térség egymást kiegészítő oktatási, idegenforgalmi és egyéb gazdasági típusú együttműködéseiről, vagy a határon átnyúló széleskörű kapcsolatokról. Mindezek továbbfejlesztése szükséges, mind az egyéni, mind a civilszervezetek, mind az önkormányzati és gazdasági szereplők bevonásával. A kisebb és tágabb térségi együttműködés további fejleszthetősége érdekében, elengedhetetlenül szükséges a közlekedéshálózat jelentős mértékű fejlesztése, mind városi mind térségi szinten.

Aktív városi és kistérségi kapcsolatok, civil szerveződés

Az együttműködő város általános célra utalva, e vonatkozásban külön ki kell emelni, hogy Kőszeg város jövőképeinek megvalósítását, az egymás iránti tisztelet és bizalom erősítésével és olyan partnerségi légkör megteremtésével akarja elérni, amely lehetővé teszi, hogy a feladatok megfogalmazása szakmai döntéseken és társadalmi elfogadottságon alapuljanak. A város és vidéke településtérségi együttműködésének ösztönzése fontos feladat, s elengedhetetlen a város és a járás fejlődéséhez. Csak együttműködés révén képzelhető el a szűkös forrásokon alapuló, de hatékony és koncentrált fejlődés. Az együttműködő települések kölcsönösen erősítik egymás kulturális, turisztikai vonzerejét. Az együttműködések elősegítik a szolgáltatási kapacitások racionális hasznosítását, a különböző ellátó rendszerek összehangolt, minőségi fejlődését, a forrásokhoz való hozzájutást.

Az együttműködésre való törekvés jelenleg is nagyon erős Kőszeg és közvetlen térségében. (A Kőszeg-hegyljái települések - Cák, Velem, Bozsok, Kőszegszerdahely - szinte már egy közös fogalmat jelentenek a köztudatban. A közvetlen térségi együttműködéseket, akár Magyarország, vagy Ausztria területén, tovább kell erősíteni a turisztika terén, s ki kell terjeszteni a gazdaság egyéb területeire is. A turisztika terén, ennek már létező hagyományai, jó alapot nyújtanak a továbbfejlesztésre. Az Írottkő Natúrpark (Kőszeg és további 15 település) már most is szorosan együttműködik a hegység osztrák felén létesített „Naturpark Geschriebenstein”-nel.

A foglalkoztatási együttműködés terén tovább kell folytatni Kőszegi és a Felső-Répcementi Kistérség Foglalkoztatási Paktuma célkitűzéseinek megvalósítását.

Projektek, projektelemekek, intézkedések:

- A közlekedési kapcsolatok javítása kulcsprojekt részeként, a városi és kistérségi közlekedési hálózatok bővítése által az együttműködés lehetőségének javítása.
- A város jövőképében rögzített célok megvalósítását segítő civil szerveződések támogatása.
- Az Írottkő Natúrpark szervezetének fejlesztése, mert keretében közreműködik (irányítja):
 - A közösségépítést;
 - Az ökoturizmus bakancsos részének szervezését;
 - A kerékpáros turizmus fejlesztése részeként infrastruktúra fejlesztések koordinálását,
- Ausztriai kerékpárutakhoz való csatlakozás Léka, Locsmánd, Répcékéthely irányába;
- Kőszeg–Cák–Bozsok kerékpárút fejlesztése; Kőszegi-tó–Lukácsháza–Gyöngyösfalu–Szombathely kerékpárút megépítése, a hiányzó szakaszok pótlása, Kőszeg–Ólmod–Zsira–Bük kerékpárút megépítése, valamint Sopronnal való összekötés biztosítása;)
- A mezőgazdasági termékekhez kapcsolódó turizmus „rövid termék lánc” program kialakítását, kőszegi megtelepedése.

- A volt Kőszegi és a Felső-Répcementi kistérségben Foglalkoztatási Paktum tovább működtetése.
- „Esélyteremtési Akcióprogram a Kőszegi Járásban” program.
- Az egymást kiegészítő kistérségi turisztikai kínálat időbeni és térbeni összehangolása

Járasközponti funkciók, térségszervezés

Kőszeg a saját járásában, mind lélekszáma, mind ellátó központ jellege nyomán, jelentős szervező erőként jelenik meg a közigazgatás és az intézményhálózatok működtetése terén. Kőszeg járást a korábbi teljes Kőszegi kistérség, valamint a volt Csepregi kistérség egy része közösen alkotja. A Kőszegi járáshoz jelenleg három város, Kőszeg, Bük, Csepreg, és további 18 község tartozik. A Kőszegi Járási Hivatalnak két kirendeltsége működik Csepregen. Mind az ügyfélbarát közigazgatás, mind az intézményhálózati együttműködés hatékonyságának növelése érdekében, szükséges az elektronikus infokommunikációs hozzáférés folyamatos fejlesztése.

Projektek, projektelemekek, intézkedések:

- A közigazgatás és az intézményhálózatok hatékony működtetése.
- Ügyfélbarát közigazgatás.
- Az elektronikus infokommunikációs hozzáférés folyamatos fejlesztése.
- Járás/megyei gazdaságfejlesztési iroda létesítése

Szombathely-Kőszeg agglomeráció: egymást kiegészítő értékek

A megyeszékhellyel Kőszeget gyors ütemben fejlődő vonal menti agglomerációs sáv köti össze. Az agglomerálódó térséget szerteágazó kapcsolati rendszerek jellemzik, elsősorban a foglalkoztatás és idegenforgalmi kínálat terén. Ugyanakkor, a települési térségben meghatározó jelleggel bír a két város kiemelkedően fontos együttműködése. A két település között továbbra is erősíteni kell a kooperációs gazdasági, foglalkoztatási, oktatási, egészségügyi és infrastrukturális kapcsolatokat. Ugyanakkor a jelenleginél nagyobb mértékben kell törekedni a két város eltérő adottságaiban rejlő, a

közös kínálatot gazdagító hatás előnyeinek kihasználására. Kőszegnek tudatosan kell törekednie önálló városi identitásának megőrzésére, a kapcsolatok kölcsönösségére, a helyi adottságokon alapuló egyedi kínálat (pl. történelmi kisváros, természeti adottságok, kulturális kínálat) térséget is gazdagító fejlesztésére.

Projektek, projektelemekek, intézkedések:

- A KRAFT program megvalósulása által a térségi oktatás minőségének javulása.
- intermodális közösségi közlekedési csomópont kiépítése Kőszegen. (És helyi buszközlekedés fejlesztése.
- Helyi és helyközi autóbusz-pályaudvar építése a vasútállomás mellé és P+R parkolók építése gépjárműveknek, kerékpárok számára. Kapcsolódó közlekedési csomópont kialakítása.)
- Kőszegi középiskolák és a szombathelyi szakközépiskolák együttműködése, egyes szakmák esetén, a duális képzés lehetőségeinek bővítése.
- Törekvés a kapcsolatok kölcsönösségére, a két város eltérő adottságaiban rejlő, a közös kínálatot gazdagító hatás előnyeinek kihasználására.

Tágabb térségi, valamint határon átnyúló kapcsolatok erősítése

Kőszeg az országos városhálózati struktúrában Budapest belső gyűrűje nem érinti, Budapest külső gyűrűje pedig közvetett módon, Szombathely agglomerálódó térségébe való tartozása által érinti. Az EU-us csatlakozás nyomán azonban új térstruktúrák vannak kialakulóban s ennek kapcsán, Kőszeg esetében – országhatár menti helyzetéből adódóan – számolni lehet Bécs, Felsőpulya (Obenpullendorf) valamilyen mértékű, városhálózati befolyást gyakorló hatásával (pl. a beruházások, munkaerő piac) tekintetében. Ennek kapcsán, a városnak tudatosan kell készülnie, az ebben rejlő lehetőségek (pl. piacszerzés a kulturális és egészséggazdaság terén) jobb kihasználására, valamint törekednie kell az esetleges hátrányok (mint például vásárlóerő és

munkaerő elszívó hatás) minimalizálására. Ugyancsak az NFTK, Kőszeg turisztikai funkciójú országosan elismert desztinációként jeleníti meg – az országos szinten még együtt kezelt – Sopron-Kőszeghegyalja és a Fertő-táj összevont területek részeként. (Nemzeti Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció – NFTK) Mindezen idegenforgalmi térségek közös hálózati programba szervezése, leghatékonyabb módon, a határon túlnyúló közlekedési hálózatok felhasználásával lehetséges. Az országon belüli tágabb térségi (Győr, Balaton, Budapest) közvetlen kapcsolatok erősítése érdekében Kőszegnek mindenképp szorgalmaznia kell az autópályák, gyorsforgalmi utak közvetlen, jó minőségű legalább kétszámjegyű főúton való elérhetőségének megteremtését.

Közlekedést érintő kulcsprojektek, projektelemek, intézkedések:

- A nagytérségi közlekedési hálózatok kiépítése által, a gazdasági együttműködések kiteljesedése.

Szorgalmazni kell a térségi, kapcsolatok javítását:

- A 87-es főútvonal új nyomvonalának pontosítását, mielőbbi megépítését, csökkentve ezzel, a kapcsolódó területhasználatok bizonytalanságát.
- Meg kell teremteni a 87-es főútvonal kapcsolatát, részben az osztrák gyorsforgalmi úthálózathoz, részben Kőszeg városi közlekedési hálózatához (legalább két új kapcsolat)
- Javítani kell az főúthálózati közúti kapcsolatokat keleti irányban (épülő M9 és Győr, Sopron).
- A KRAFT program megvalósulása által, a nemzetközi és régiós tudományos együttműködés kialakulása.
- Törekvés a nagytérségi – városközi – (Győr, Sopron, Bécs, Graz) gazdasági, kereskedelmi, kulturális kapcsolatok erősítésére.
- Alpannonia projekt fenntartása, fejlesztése.
- Együttműködés erősítése a Gesriebeinstein Naturpark-kal.
- Eurovelo-hálózat térséget érintő fejlesztéseinek támogatása.
- Testvérvárosi kapcsolatok fenntartása.

2.9 Közlekedést érintő kulcsprojektek

1. Kőszeg déli városrészének közlekedésfejlesztése

Kőszeg déli városrészének fejlesztése egy komplex, Kőszeget és térségét érintő fenntartható közlekedésfejlesztési koncepció része, amely már korábban meghatározásra került a város Integrált Településfejlesztési Stratégiájában, illetve Vas Megye Integrált Területi Programjában. A projekt célja a településrész közlekedési úthálózatának kerékpáros-baráttá alakítása kerékpárforgalmi létesítmények kijelölésével, építésével, valamint utcák burkolat-felújításával, tehermentesítésével.

- A fejlesztés fő eleme a **Pogányi út hiányzó szakaszának kiépítése a Tesco körforgalom és a Velemi úti lakótelepi körgarázsok között**. Az útszakasz kiépítése után tehermentesítő funkciót lát majd el a Rákóczi és Rohonci utcák forgalomcsillapítása érdekében. A közel 600 méteres útszakasz 7 méteres burkolatszélességgel és az ahhoz kapcsolódó csapadékvíz-elvezetéssel és közvilágítással épül ki. (Az úttal párhuzamos, annak északi oldalán futó kerékpárút az Önkormányzat és Vas Megye közös projektjének részeként épül ki az útépítéssel egy időben.)
- A **Gábor Áron utca déli vége és a Pogányi út között új gyalog- és kerékpárút létesül**, amelynek 50 méter hosszú és 4,5 méter széles lesz.
- A **Rákóczi utcán átépítésre kerül a Szent Lénárd utca csatlakozásánál lévő gyalogátkelő új közvilágítással**.
- Egy rövid kapcsolódó szakaszon a járda kerékpárúttal szélesedik ki (az utca nyugati oldalán a Forintos Mátyás és Szent Lénárd utcák közötti szakaszon) Az átépítéssel érintett szakaszon lévő autóbussz megállóhely áthelyezésre kerül.
- A fejlesztés részeként elkészül a *Forintos Mátyás utca teljes keresztmetszetű felújítása* is közel 120 méter hosszban a kapcsolódó csapadékvíz elvezetéssel együtt. Az útburkolat átépítése után a gépjármű-forgalom továbbra is egy, míg a kerékpárosok két irányban

közlekedhetnek majd szabályosan a Rákóczi és Gábor Áron utcák között. A Rákóczi utca felől forgalomlassító sziget (fekvőrendőr) készül így az átépítéssel biztonságosabbá válik a lakóutca.

- Alapjaitól, teljes pályaszerkezet cserével és **új burkolat építésével újul meg a Gábor Áron utca teljes hosszában**, ahol helyreállításra kerülnek a korábban betemetett csapadékvíz-elvezető árkok is. A **6 méter széles új burkolaton kétirányú kerékpáros nyom kerül felfestésre.**
- A közelmúltban **kiépült „Egészségház” kerékpárút, a Pogányi úthoz kapcsolódó kerékpárutak és a Forintos Mátyás és Gábor Áron utcák felújítása, átépítése után a Vasútállomás, az iparterület, a kereskedelmi üzletek gyalogos és kerékpáros megközelítése jelentősen javul és biztonságosabb lesz** a hegylábi területek a Kiss János Lakótelep és a környezetében található oktatási intézmények felől.

A projekt megvalósítása után várhatóan nő a napi szinten kerékpározók számának, aránya és javul a közlekedésbiztonság a gyalogosok, kerékpárosok, közösségi-közlekedés használói és a személygépkocsi-forgalom tekintetében egyaránt.

Projekt jelenlegi állása: A tervek elkészültek, az építési engedély rendelkezésre áll, közbeszerzés előkészítés alatt. Kivitelezés várható megkezdése: 2018. harmadik negyedév.

Az 1337/2016 (VII.4) KRAFT kormányhatározatnak köszönhető további fejlesztések

Teljes szélességű felújításra kerül a Kiss János utca, ami városszerkezeti jelentőségű összeköttetést biztosít majd Kőszeg műemléki belvárosa és a Gyöngyös-patak partja, a város észak-keleti lakóterületei, a Dr. Nagy László EGYMI intézménye, valamint a tervezett Máv-Campus között. A projekt szorosan összefügg a Várkör és a Gyöngyös-part Zöld-város programban való

megújításával. Az utcában elhelyezkedő lakóingatlanok gépjárművel való megközelíthetősége továbbra is biztosítva lesz, azonban a burkolat kialakításával és a forgalmi rend meghatározásával a gyalogos- és kerékpáros közlekedés elsőbbségének megteremtése a cél.

Projekt jelenlegi állása: A támogatási szerződés módosítása és a tervek elkészítése folyamatban, az engedélyezési eljárás várható megindítása március. Kivitelezés várható megkezdése: 2019. második negyedév.

3. Kőszegi városmajor környezettudatos rehabilitációja

A projekt részeként megvalósul a kőszegi városmajor környezettudatos rehabilitációja. A beavatkozás célja új zöldfelületek létrehozásán és a meglévő zöldfelületek feljavításán túl a helyi piac megújítása, a biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtése, a parkoló-kapacitás bővítése, a rossz állapotú melléképületek bontása, ezáltal a környező területeken magán beruházások ösztönzése.

- A beavatkozás eredményeként egy korszerű piacterület alakul ki. A megüresedő Tűzoltólaktanya garázsaiából egy kisebb vásárcsarnok kerül kialakításra, míg a felszabaduló egyéb helyiségek a piacot kiszolgáló funkciók részére (iroda, mellékhelyiség, gombavizsgáló) és a Kossuth utca 3. lakóinak tárolóként lesznek hasznosítva. A későbbiekben igény esetén további üzlethelyiségek is kialakításra kerülhetnek az épület földszintjén.
- **A lakossági parkoló-igények kielégítésére kiépítésre kerül a Városmajor épülete előtti parkoló** szintén fasorral, a szomszédos iskolai sportpálya felújítása után tartalék parkolóként áll majd az árusok rendelkezésére szombatonként.
- **A Fő tér felé új kiemelt gyalogátkelő készül**, a piachoz kapcsolódva kerékpártárolók kerülnek telepítésre.
- **A jelenlegi piac területén egy halszállkás kialakítású, fasorral árnyékoltt és zöldfelületekkel tagolt parkoló épül.** A Kossuth u. 5. alatti épület tűzfala mentén is új zöldfelület lesz fákkal, bokrokkal és padokkal.

Zöldfelületi fejlesztés egyik fő elemeként a Kossuth u. 1. mögötti önkormányzati területen – a tárolók lebontása után - egy új park kerül kialakításra, ahol egy sétány tárja fel természetvédelmi területen álló helyi védettségű óriásplatánt. A Platán körüli zöldfelület is megújul, az új kavicsolt sétány mellé padok kerülnek, Magyarország és a világ nevezetes fáit bemutató „Óriásplatán tanösvény” létesül.

Projekt jelenlegi állása: A tervek elkészültek, engedélyezési eljárások folyamatban. Kivitelezés várható megkezdése: 2018. negyedik negyedév.

4. Az 1337/2016 (VII.4) KRAFT kormányhatározat szerinti kiegészítő forrás tartalma:

- A KRAFT program segítségével megvalósulhat a Várkör keleti szakaszának közterületi megújítása a zöldfelületek növelésének érdekében.
- **A leromlott állapotú parkolók átépítésével és az útburkolat szélességének csökkentése árán a járdák mentén új zöldfelület létesíthető.**
- **A forgalom-lassítást a gyalogátkelők kiemelésével és a forgalmi sávok szűkítésével együttesen érik el.**
- **Új forgalmi rend kerül kialakításra az Országzászlónál.**
- A projekt kiegészítéseként megújulhatnak a Gyöngyös parti zöldterületek, valamint **gyalog- és kerékpárút épülhet a Dózsa György és Kiss János utcák között.**

Projekt jelenlegi állása: A tervezés folyamatban, engedélyezési eljárások várható indítása márciusban. Kivitelezés várható megkezdése: 2019. első negyedév.

5. Kőszeg várost és Kőszegfalva településrészt összekötő kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztése

A Vas Megyei Önkormányzattal konzorciumban megvalósítandó projekt olyan elsődlegesen a hivatásforgalmat szolgáló közlekedésbiztonsági fejlesztés, amiből a kerékpáros turisták is profitálhatnak.

- Felújításra kerül a Rákóczi és Cási út közötti gyalog és kerékpárút, kiépül a Kőszegfalvi kerékpárút meghosszabbítása a vasúti megállóig, Abért-tóig.
- Kerékpársáv és kerékpárút kerül kialakításra a kiépülő Pogányi út mentén a Velemi út és a Tesco között. Kerékpáros nyom kerül felfestésre a Velemi utcában a lakótelep és a Belváros, Temető utca között.
- A tervezés részeként elkészült Kőszeg déli városrészének Kerékpáros Hálózati Terve, ami a két megvalósítás alatt álló fejlesztésen túl további közlekedésbiztonsági elemeket javasol. Az anyag ajánlásokat is tesz a kereskedelmi létesítmények, intézmények és munkahelyek részére – például a kerékpártárolók megfelelő kialakításával kapcsolatban -, hogy a napi szinten kerékpározók száma növekedhessen.

Projekt jelenlegi állása: A projekt tervezése folyamatos, engedélyezésének várható elindítása március vége. Kivitelezés várható megkezdése: 2018. negyedik negyedév.

6. Városkörnyéki közösségi közlekedés fejlesztése (előkészítés alatt)

Több éve tartó egyeztetések után folyamatban van a közös busz- és vasúti pályaudvar tervezése. A modern Intermodális csomópont a vasútállomás bővítésével, komplex fejlesztésével jön létre. A projekt megvalósítását az Önkormányzat a NIF Zrt-vel közösen végzi szorosán együttműködve a GYSEV Zrt-vel, ÉNYKK Zrt-vel, Magyar Közút Nonprofit Zrt-vel és a szakmai szervezetekkel.

- **A GYSEV Zrt. a Kőszeg-Szombathely vasútvonal fejlesztés elemeként részlegesen felújítja a vasútállomás épületét, korszerűsíti az utas-**

tájékoztató rendszert, átépíti a vasúti peront. Az új peron kettős szerepet fog ellátni; az állomásépület felőli oldalon a buszok, míg a téglagyár felőli oldalon a vasút utasainak le- és felszállása válik komfortosabbá.

- **Az Önkormányzat és a NIF Zrt. projektjének részeként készülnek el a további buszállások a Liszt Ferenc utcai végállomás átköltöztethetősége érdekében.** A vasútállomás előtti tér az utasok kényelme érdekében parkosításra kerül, ahol lehetőség nyílik vendéglátó és kisebb kereskedelmi funkciók elhelyezésére.
- **Megújulnak a gyalogosok és kerékpárosok közlekedésére szolgáló területek és az őket kiszolgáló infrastruktúra, új kerékpártárolók kerülnek kiépítésre és átépítésre kerülnek a gyalogos átkelők a biztonságosabb főúti átkelés érdekében.**
- Az **intermodális pályaudvarhoz kapcsolódóan létesítendő P+R parkoló** nem csupán a vasút és buszos közlekedést igénybe vevők érdekeit szolgálja majd, hanem a városba látogatók is igénybe vehetik akár a rendezvények idején, akár a hétköznapokban, ezáltal csökkenni fog a belváros parkolási zsúfoltsága.
- A **belvárosi, Liszt Ferenc utcai buszpályaudvar kiköltöztetésével párhuzamosan újra indul a helyi közösségi buszközlekedés**, melynek érdekében az önkormányzat modern, környezetbarát elektromos buszok beszerzését tervezi a projekt részeként.
- **A jelenlegi buszállomáson felszabaduló terület parkolóként kerül hasznosításra.**

Projekt jelenlegi állása: A NIF Zrt-vel, GYSEV Zrt-vel és az érintett szervezetekkel folyamatos egyeztetések zajlanak. A tervező Megvalósíthatósági tanulmányterv készítésén dolgozik.



2. ábra: Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítés elemei és tevékenységei

Forrás: Wikipédia

3. Településhálózat és közlekedési hálózat

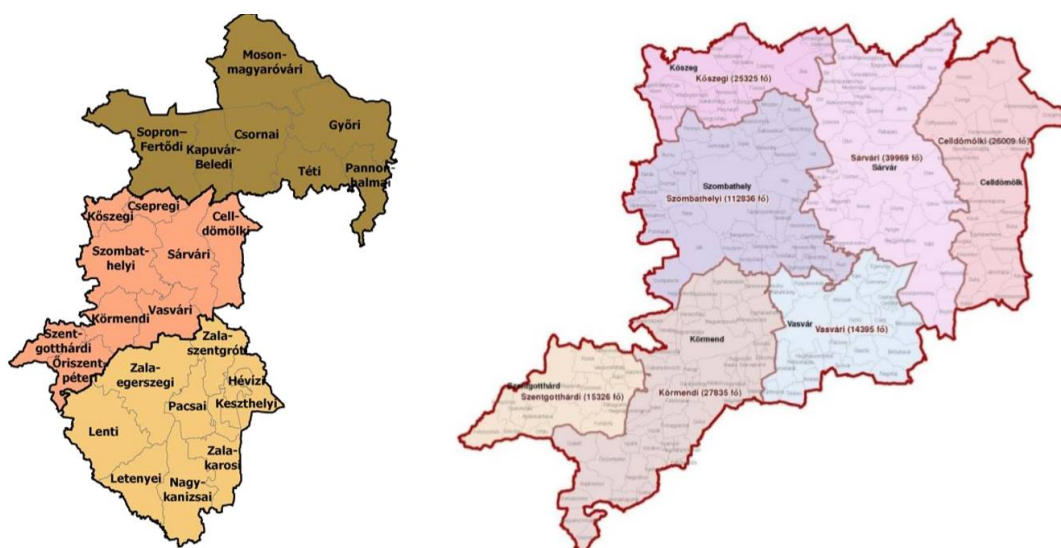
3.1 Településhálózat

Kőszeg, a Nyugat-Dunántúli régióban, az OFTK szerint meghatározott városhálózatban Szombathely-Kőszeg agglomerálódó térségének részeként tölti be városhálózati szerepét. Szombathely és Kőszeg sajátos kétpólusú együttműködése, nemcsak a kölcsönös munkaerő vonzás tekintetében mutatkozik meg (a 87-es út mentén kiépült ipari gazdasági szolgáltató üzemek hálózati struktúrájának összefonódása, a közigazgatásban dolgozók kölcsönös ingázása, amelyet a kedvező közúti és vasúti kapcsolat is elősegít), hanem az egymást kiegészítő – például eltérő természetföldrajzi fekvésből, kulturális hagyományokból adódó – gazdag idegenforgalmi, turisztikai kínálatban is. Hagyományosan erős Kőszeg oktatási-nevelési vonzása, mely tematikai, módszertani egyedisége miatt, országos, sőt nemzet-közi összefüggésben is ismert. Kőszeg tágabb térségi településhálózati kapcsolatainak kiépítését – elsősorban K-i, D-k-i irányban – erősen akadályozza, hogy a környező városok (Sopron, Győr, Sárvár, Celldömölk), csak rosszminőségű másodfokú úthálózaton érhetőek el. Ugyanakkor, Északi, Észak-nyugati irányban, a határmenti fekvés hátrányait feloldotta, a határ EU-s belső határrá válása, a hagyományos kapcsolatok felélesztése és új városhálózati kapcsolatok kiépítésének lehetősége (tervezett S31-es út, új kerékpáros, gyalogos átkelőhelyek nyitása). Sopron, ha-marosan karnyújtásnyira kerül Kőszegtől. Kőszeg a saját járásában, mind lélekszámával, mind ellátó központ jellegével, jelentős szervező erőként jelenik meg a turizmus, és az intézményhálózatok működtetése terén egyaránt. A Kőszegi járáshoz jelenleg három város (Kőszeg 11 600 fő, Bük 3 454 fő, Csepreg 3 257 fő – 2013. 01. 01. nap-ján), és további 18 község tartozik. Az együttműködésre való törekvés nagyon erős (Kőszegi és Felső-Répcementi Kistérségi Foglalkozási Paktum, valamint Idegenforgalmi együttműködés kezdeményezése Kőszeg és Bük között). A Kőszeg-hegyaljai települések (Cák, Velem, Bozsok, Kőszegszerdahely), szinte

már egy közös fogalmat jelentenek a köztudatban. Kőszeg, Velem, Bozsok Kőszegi Közös Ön-kormányzati Hivatalt alkotnak Kőszegen.

Településhálózati összefüggések, a település helye a településhálózatban, térségi kapcsolatok

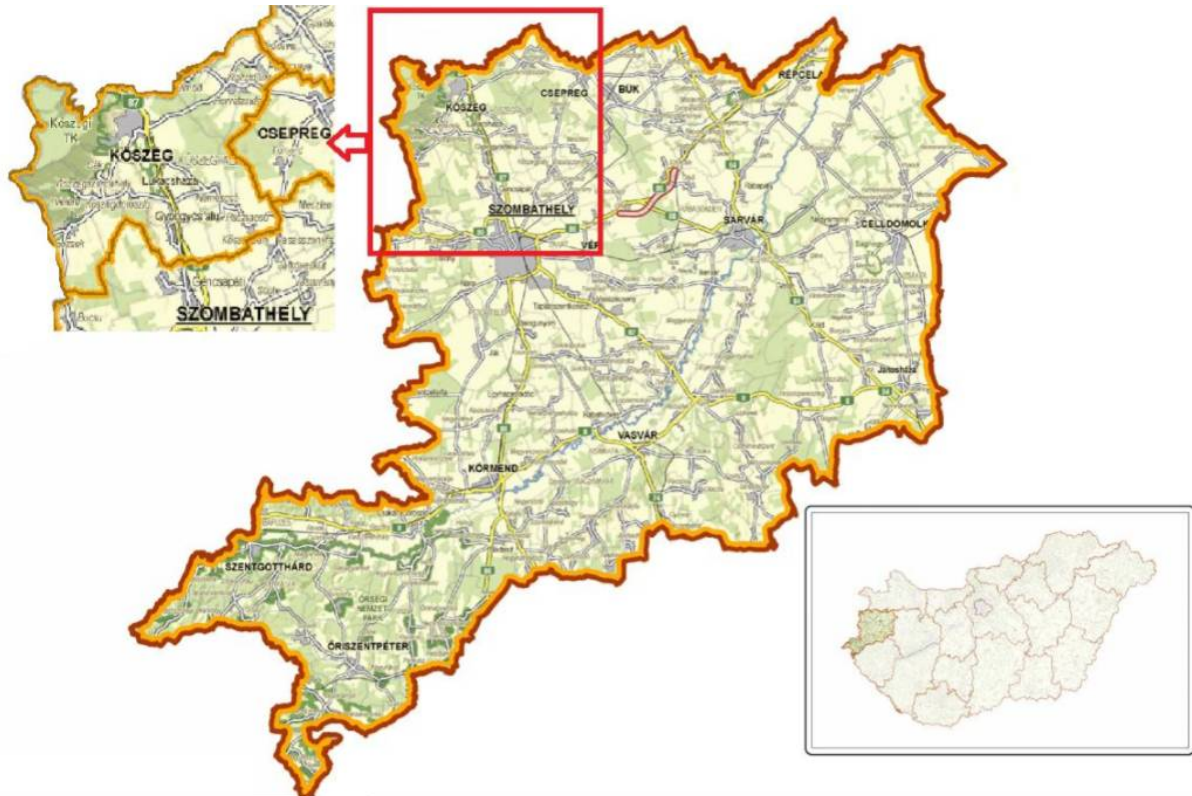
Kőszeg város a Nyugat-dunántúli régióban, Vas megye területén, a Kőszegi Járásban (mint járási központ) Szombathely megyeszékhelytől 18 km-re észak felé helyezkedik el. Közigazgatási területe: 54,66 km². Szombathelyről a 87. számú főúton érhető el, amely Kámtól (8-as főút) indul és Kőszegnél éri el az országhatárt. A város közigazgatási területe közvetlenül kapcsolódik Ausztriához, a határon jelentős forgalom bonyolódik. Az S31-es autópályát (Burgenland Schnellstrasse) gyakorlatilag közvetlen kapcsolatot biztosít az európai autópályákhoz. A megyeszékhelyhez vasúti összeköttetése biztosított. Kőszeg, mint járási központ, integráló szerepet tölt be a terület életében, gazdaságilag, társadalmilag egyaránt. A járási hivatal legfontosabb feladata a megyei szintnél alacsonyabb szinten intézendő államigazgatási feladatok ellátása. A Ny-D-i régió három megyéből áll, Győr – Moson – Sopron megye, Vas megye és Zala vármegye. A régió területe 11336,41km², lakosainak száma: 1 000 345 fő, településeinek száma: 657 db. Vas megye területe 3336,13 km², lakóinak száma: 263 251 fő, a települések száma: 216 db.



3. ábra: Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítés elemei és tevékenységei Forrás:

ITS Megalapozó vizsgálat

Vas megyében 7 járás van, ezek közül egy Kőszeg székhellyel a Kőszegi járás. A Kőszegi járásban két kistérség található: a Kőszegi Kistérség, amelynek területe 184 km², lakosainak száma: 18 327 fő, a települések száma 15 db, és a volt Csepregi Kistérség egy része, amelynek területe így most 101,4 km², lakóinak száma (2013.01.01.): 7 502 fő, településeinek száma: 6db.

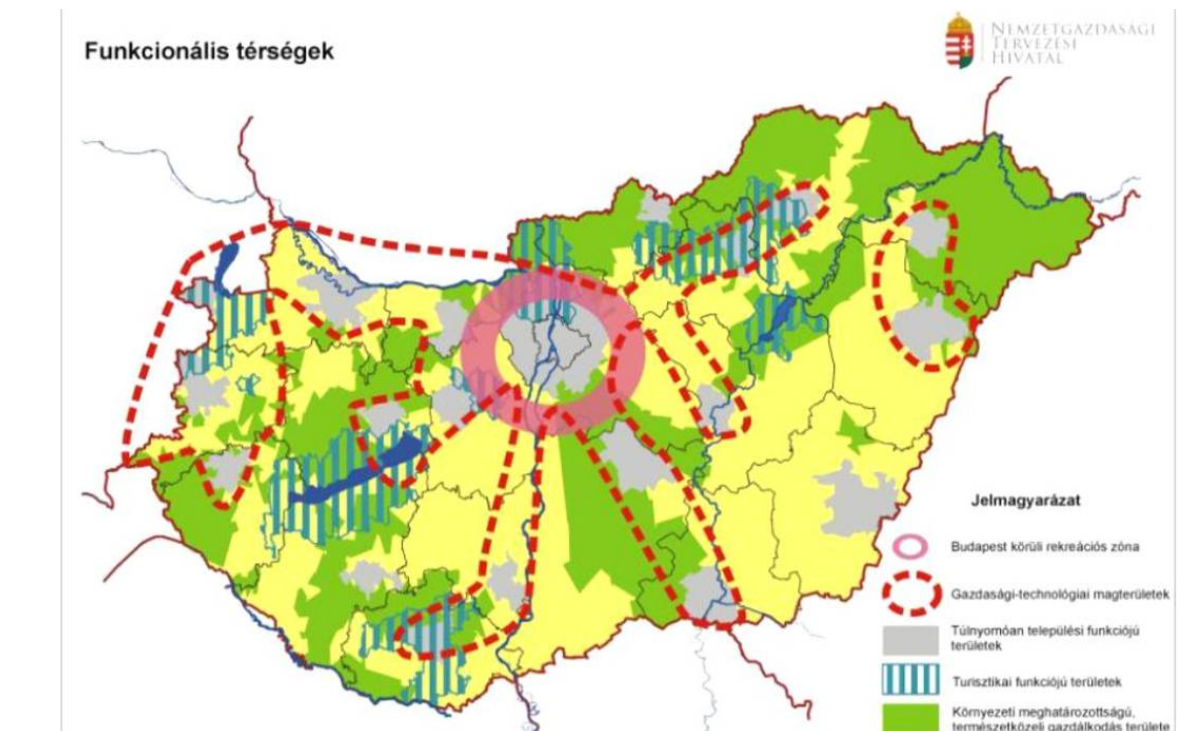


4. ábra: A Kőszegi Kistérség fekvése, elhelyezkedése

Forrás: TeIR.hu

Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK; elfogadva az Országgyűlés 1/2014. (I. 3.) OGY határozatával) értelmében a városstratégiák célja, a többközpontú térszerkezetet biztosító városhálózatok kialakulása, valamint a kiemelkedő táji értékű térségek fejlesztése. Mindezek szem előtt tartásával az OFTK olyan funkcionális térségeket határozott meg, amelyek a jövőben egy-egy, nemzeti szinten is jelentős gazdasági, társadalmi vagy környezeti feladatot fognak ellátni, integrálódva a nemzeti szintű társadalmi és területi munkamegosztásba. Az OFTK alapján – és a valóságban is – Kőszeg a „gazdasági technológiai magterületek és a turisztikai funkciójú területek és

túlnyomóan települési funkciójú területek” kategóriái is fedik, tehát országosan elismerten hármaskörű a város és környéke.



5. ábra: Funkcionális térségek

Forrás: OFTK, pp. 109.

Kőszeg térsége gazdasági technológiai magterületekként funkcionál, amelyen belül Kőszeg, a maga jogán – a város múltjából és jelenéből eredően, a jövőben pedig a KRAFT program kiteljesedése által – nyerhet tágabb teret. A turisztikai funkciójú területek részeként országosan elismert desztinációja jelenik meg a városnak – az országos szinten még együtt kezelt – Sopron–Kőszeg-hegyalja és a Fertőtáj összevont területek részeként. A túlnyomóan települési funkciójú területek megjelölés Szombathely és Kőszeg agglomerálódó térség jellegét rögzíti. Ugyanakkor, az agglomerálódó térségen belül a város önálló funkciót is képvisel, tehát nemcsak beolvad, hanem ki is egészít. Kőszeg az országos városhálózati struktúrában Budapest gyűrűi nem érintik, és a Budapest külső gyűrűjén lévő Szombathely agglomerációjába tartozik. Az EU csatlakozás nyomán azonban új térstruktúrák vannak kialakulóban s ennek kapcsán meg kell jegyeznünk – hogy országhatár menti helyzetéből adódóan ugyan csak áttételesen, de – Kőszeg esetében számolni lehet Bécs, Felsőpulya

(Obenpullendorf) valamilyen mértékű, városhálózati befolyást gyakorló hatásával, pl. a beruházások, valamint munkaerő piac tekintetében. A városhálózati struktúra térképen azonban már az is látszik, hogy a funkcionális térségek összevontan lehatárolt „gazdasági technológiai magterület” és „turisztikai funkciójú területek részeként országosan elismert desztináció” térségein belül, milyen – valójában egymástól fizikailag és térben elkülönülő, esetenként egymástól eltérő jellegű – kisebb térségek vannak jelen. Adottságaiban, funkcionális jellegében, Kőszeget mindkét fent rögzített szempontból (egyéb feltételektől most eltekintve) inkább Sopronnal lehetne közös egységbe fogni, mint ahogy korábban erre irányult a „Sopron – Kőszeghegyalja Üdülőkörzet” területi kiterjedésű térségi terv is. E kisebb várostérségek fizikai (műszaki infrastruktúra, elsősorban közlekedéshálózati) kapcsolati hiányosságai, a helyi kezdeményezések szintjén azonban áthidalhatóak. Erre mutat Kőszeg térségében is az élő, egyre inkább szervezett szinten is megjelenő határ menti együttműködés, amely előbb, vagy utóbb, az összehangolt, egymást kiegészítő infrastruktúrafejlesztés terén is meg kell, hogy mutakozzon.

A település szerepe a regionális, a megyei és a járási településhálózatban

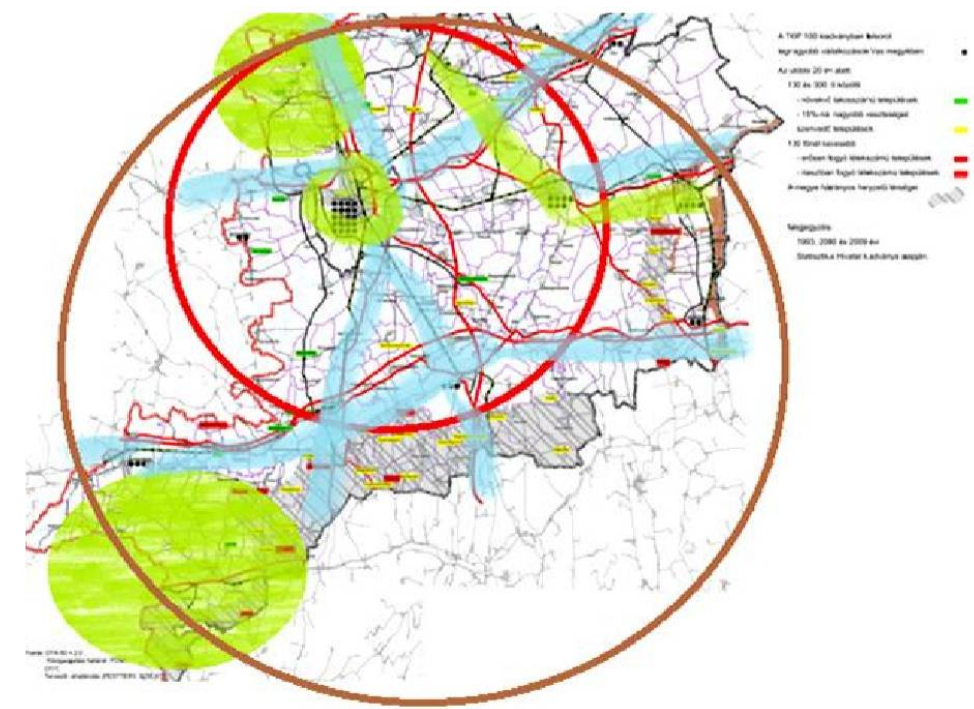
A Ny-D-i régió három megyéből áll, Győr – Moson – Sopron megye, Vas megye és Zala megye. A régió területe 11336,41km², lakosainak száma: 1 000 345fő, településeinek száma: 657 db. Vas megye területe 3336,13 km², lakóinak száma: 263 251 fő, a települések száma: 216 db. A Kőszegi járás Vas megyéhez tartozik, székhelye Kőszeg. Területe 286,45 km², népessége 25 473 fő, népsűrűsége pedig 89 fő/km² volt 2013 elején. 2013. július 15-én három város (Kőszeg, Bük és Csepreg) és 18 község tartozott hozzá.

A térképen (5. ábra) az alábbi jellemzők szerepelnek

- szürke sávval a jelentős népességcsökkenéssel fenyegetett aprófalvas térségek szerepelnek, ahol fokozott beavatkozás szükséges a vidéki népesség megtartása érdekében

- zöld színnel a kiemelt turisztikai desztinációk (Natúrparkok Kőszeg, illetve a termálfürdők, valamint az római kori értékekre alapulva Szombathely térsége) szerepelnek, ahol
- desztinációnként összehangolt termékfejlesztésre, főként a szolgáltatási színvonal javításra van szükség, desztinációnként eltérő célokkal
- kék színnel a főbb közlekedési kapcsolatok, irányok jelennek meg, melyeknél minden esetben van megye határon átnyúló kapcsolódás
- piros keretben Szombathely és közvetlenül hozzá kapcsolódó munkaerőpiaci szempontból elsődleges egységes terület jelenik meg
- Barna keretben a Pannon Járműipari és Mechatronikai Központ területe jelenik meg, melynek van Zala megyei kapcsolódása.

Vas megye belső hálózati struktúrája, elérhetőség közlekedési tengelyek és elérhetőség



6. ábra: Vas megye térségi és elérési jellemzői

Forrás: Vas Megye Területfejlesztési Konceptiója, 2014

3.2 Közlekedéshálózati kapcsolatok

A térségi, elérhetőségi kapcsolatok meghatározó eleme, a közlekedési hálózat. A tágabb térség közúti hálózata megfelelő sűrűségű, a települések közti összeköttetés és a főutak elérése biztosított. A térség három főközlekedési útvonal háromszögében fekszik. Az egyik irányban a megyeközpont, a másik irányban Ausztria felé összeköttetést teremtő 87-es főút, a térség északi peremén, a Bécs - Sopron - Balaton közlekedési tengelyt jelentő 84-es sz. főút, valamint az európai utak rendszeréhez tartozó 86-os főút, amely Nyugat-Dunántúl szempontjából elsőrendűen fontos észak-déli tengely. A Kőszegi járás, illetve együttműködő térségének kapcsolati rendszer, annak ellenére, hogy a fent leírt főközlekedési útvonal háromszögében fekszik, összességében mégis kedvezőtlennek tekinthető. Az É-D-i közúti kapcsolatok megfelelőnek mondhatók, nevezetesen a 87-es főút az egyik irányban a megyeközpont, a másik irányban Ausztria felé (S31 és 50 főutak) teremt jó összeköttetést. Ugyanakkor, az európai utak rendszeréhez tartozó E65-ös, a magyar 86-os főút, amely Nyugat-Dunántúl és Vas megye szempontjából elsőrendűen fontos észak-déli tengely, Kőszegről csak közvetve, Szombathelyen át érhető el, további mellékutak használata után. A Bécs – Sopron - Balaton közlekedési tengelyt jelentő 84-es számú főút Kőszegről nehezen, a járás Csepreghez közeli részéből könnyebben – Lövőn át elérhető. A járás belső közlekedése nehézkes, magán viseli a több éven át remélt M9-es gyorsforgalmi út Szombathely térsége – Kőszeg – S 31 gyorsforgalmi tengely kiépítési reménye miatt elmaradt fejlesztéseket. (Tervezése idején ez a Bécs – Szombathely – Zalaegerszeg – Balaton; illetve D-Dunántúl tengely lett volna.) Kőszeg vasúti elérhetősége, csak a megyeszékhely, Szombathely elérhetősége szempontjából kedvező. A vasúti szárnyvonal végállomása Kőszeg. Az ország egyéb nagyvárosainak elérése, kivétel nélkül, csak Szombathelyen történő átszállással oldható meg.

Fejlesztési térségek a megyében

A megyei fejlesztési koncepció, eltérő sajátosságai és kapcsolati rendszerük alapján, három résztérséget határoz meg a megyében, az alábbiak szerint:

- Szombathelyi agglomeráció térsége (Szombathely-Kőszeg térsége)
- Sárvár – Celldömök - Jánosháza térsége
- Körmend – Vasvár - Szentgotthárd térsége.

Ezen belül, a Szombathelyi agglomeráció térségére vonatkozóan kiemelt három fő fejlesztési elem közül, mint

- a Nyugat-Pannon Járműipari és Mechatronikai Központ fejlesztéseinek megvalósításával és a kapcsolódó közlekedési fejlesztések révén a munkaerővonzás-körzet kiterjesztése, továbbá, hogy
- a térségben biztosítani kell a megfelelő színvonalú kulturális és rekreációs kínálatot, valamint
- a felsőfokú oktatás vállalati és társadalmi szükségleteket kiszolgáló magas színvonalú a helyi gazdaság igényeit is kiszolgáló feltételrendszerét.

Kőszeg vonatkozásában – hagyományai és jelenlegi fejlődési, tervezett fejlesztési irányai alapján – a kulturális és rekreációs kínálat, valamint a felsőfokú oktatás bővítése bír a legnagyobb jelentőséggel.

Kőszeg vonzáskörzete

Kőszeg vonzása, mint térségi ellátó és igazgatási valamint idegenforgalmi szervező központ, túlmutat a kistérség, esetenként a járás területén is. A térség településeinek kapcsolatrendszere történelmi gyökerű, túlmutat az ország- és megyehatáron. Kőszeg természetes vonzáskörzete (az egykori Kőszegi járás) átnyúlik Ausztriába, de Csepreg is több szállal kapcsolódik Győr-Moson-Sopron déli településeihez. (A Csepregi kistérség jelentős része csak 1950-től tartozik Vas megyéhez, azt megelőzően Sopron vármegye része volt.)

Jelenleg Kőszeg Járás illetékességi területe: Bozsok, Bük, Cák, Csepreg, Gyöngyösfalu, Horvátzsidány, Iklanberény, Kizsidány, Kőszeg, Kőszegdoroszló, Kőszegpaty, Kőszegszerdahely, Lócs, Lukácsháza, Nemescsó, Ólmod, Peresznye, Pusztacsó, Tormásliget, Tömörd, Velem. A Kőszegi járás területén 2008-ban – a fejlesztési koncepció (BFH Európa Kft) adatai szerint 29 014 fő élt,

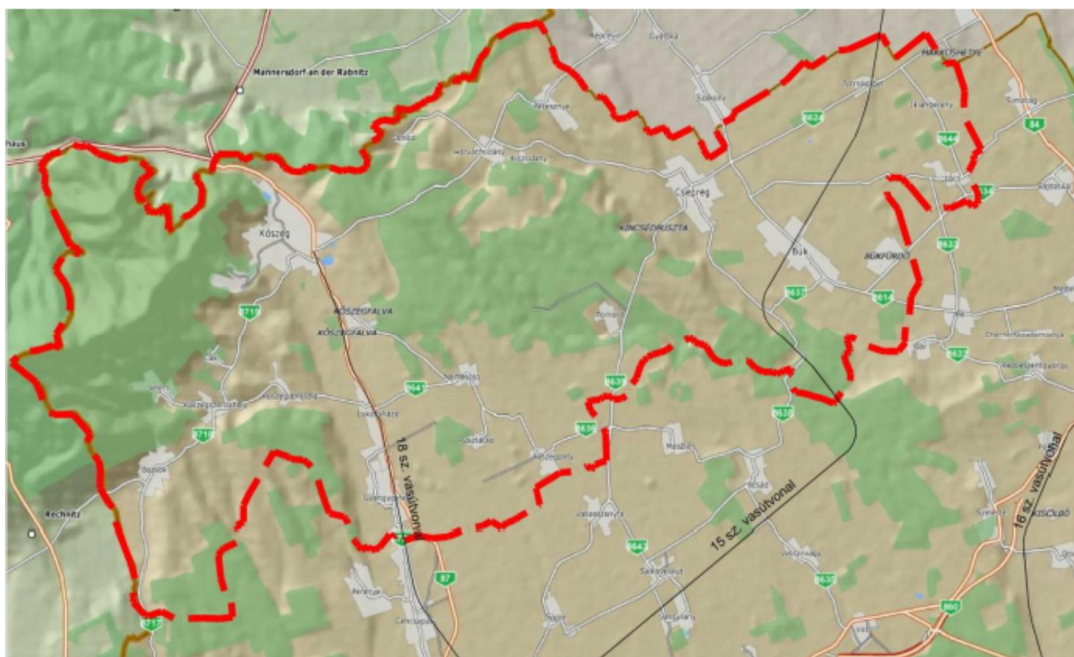
míg a fenti táblázatadatai szerint 2013. január 1-én csak 26 055 fő. A csökkenés öt év alatt 2 959 fő. Tekintettel azonban arra, hogy 2013 jan. 1-től néhány település a Sárvár járáshoz tartozik, a népességi összevetést ugyanazon településekre vonatkozóan kell megtennünk. Ennek figyelembevételével, a járás településeinek lélekszáma, 2001-11. között 1,1 %-kal nőtt.

A település dinamikája

Kőszeg város, járásközpont az É-Dunántúli régióban, Szombathely agglomerálódó térségében. Funkcionálisan, része az ország gazdasági technológiai magterületének. Sopron - Kőszeg-hegyalja terület és a Fertő-táj közösen országos jelentőségű turisztikai desztináció. Magas szellemi potenciállal (ISES egyetem) rendelkezik, aktív civilszerveződések központja (Írottkő Natúrpark Egyesület). Nemzetközi kapcsolatai jelentősek. Nagy hagyományú iskolaváros, nagyszámú műemlékkel, megújult történelmi belvárossal. Népességét megtartó, kistérségét jól szervező központ (kistérségi foglalkoztatási paktum). A város Ipari Park címet birtokol, fejlesztési területekkel rendelkezik.

Hálózatok és hálózati kapcsolatok

Az országos közlekedési hálózatok erőteljesen Budapest irányúak. A különböző szintű térségi központok elérhetősége jónak mondható, amik megközelíthetőek gépjárművel, autóbusszal vagy vasúttal. A pontos értékeket a következő táblázat tartalmazza. Kőszeg járás közlekedési hálózatát mutatja be a 7. ábra.



7. ábra: Kőszeg járás közlekedési hálózata

Forrás: Adatok forrása: <http://utadat.hu/index.php>

A következő táblázatból jól látszik, hogy a fővárosba és Győrbe érdemesebb vasúttal menni, mint autóbuszal. A megyeszékhelyre, azaz Szombathelyre, az autóbuszos közlekedés az előnyösebb a járatok sűrűsége és gyorsasága miatt.

2. táblázat: Különböző szintű térségi központok elérhetősége Fenntartható

Forrás:

Különböző szintű térségi központok elérhetősége személygépkocsival				
Központok	Útvonal	Távolság	Átlagos utazási idő	Átlagos utazási sebesség
Megye székhely - Szombathely	Autópálya nélkül	19,2 km	21 perc	55 km/h
Régió központ - Győr	Autópálya nélkül	98,4 km	94 perc	63 km/h
Főváros - Budapest	M1	221,2 km	156 perc	85 km/h
Főváros - Budapest	Autópálya nélkül	256,5 km	212 perc	73 km/h
Különböző szintű térségi központok elérhetősége helyközi autóbuszal				
Központok	Távolság	Átlagos utazási idő	Átlagos utazási sebesség	Átlagos napi járatszám (oda-vissza)
Megye székhely - Szombathely	21,0 km	40 perc	32 km/h	42-41
Régió központ - Győr	123,3 km	170 perc	44 km/h	átszállással 15-11
Főváros - Budapest	240,0 km	520 perc	28 km/h	átszállással 5-3
Különböző szintű térségi központok elérhetősége vasúttal				
Központok	Távolság	Átlagos utazási idő	Átlagos utazási sebesség	Átlagos napi járatszám (oda-vissza)
Megye székhely - Szombathely	18,0 km	23 perc	47 km/h	17-17
Régió központ - Győr	121,0 km	111 perc	65 km/h	átszállással 21-22
Főváros - Budapest	252,0 km	197 perc	77 km/h	átszállással 24-24

Közúti közlekedés

Magyarország közlekedési hálózatára jellemző a Budapest középpontból kiinduló sugaras I. rendű főút és gyorsforgalmi úthálózat, melyet érintőirányban II. rendű és egyéb közutak kötnek össze. Kőszegi járás területén a 87. sz. II. rendű főút halad végig, érintve a térség központját és innen éri el az osztrák határt.

Szombathely felé a 87. sz. II. rendű főút biztosít közvetlen kapcsolatot. Innen a 89 sz. II. rendű főút éri el az osztrák határt, míg a 86 sz. II. rendű főút biztosít kapcsolatot a Csornán át Győr felé. A járás többi települését (21 települést) alsóbbrendű országos közút köti be a közlekedési hálózatba.

A járás alsórendű közlekedési hálózata az osztrák határ közelsége miatt féloldalas, az utak minősége sok helyen nem megfelelő.

A településhez tartozó országos közutak (87 sz. II. rendű főút), valamint a helyi fő- és gyűjtőutak mind 2x1 forgalmi sávosak. Kőszeg városát nem érinti se autópálya, sem I. rendű főút.

87 sz. Kám-Szombathely-Kőszeg II. rendű főút. Helyi főút, ami Szombathelyi út nevet viseli a településen belül. A főút Kőszeg területén jelzőtáblával szabályozott. 2x1 sávos, aszfalt burkolatú út. Az észak-déli kapcsolatot biztosítja a részben a városon belül.

8719 sz. Kőszeg-Kőszegszerdahely összekötő út. A Rohonci út nevet viseli a településen belül a 2x1 sávos aszfalt burkolatú út. Kőszegtől délre fekvő járási települések közelíthetők meg ezen az úton.

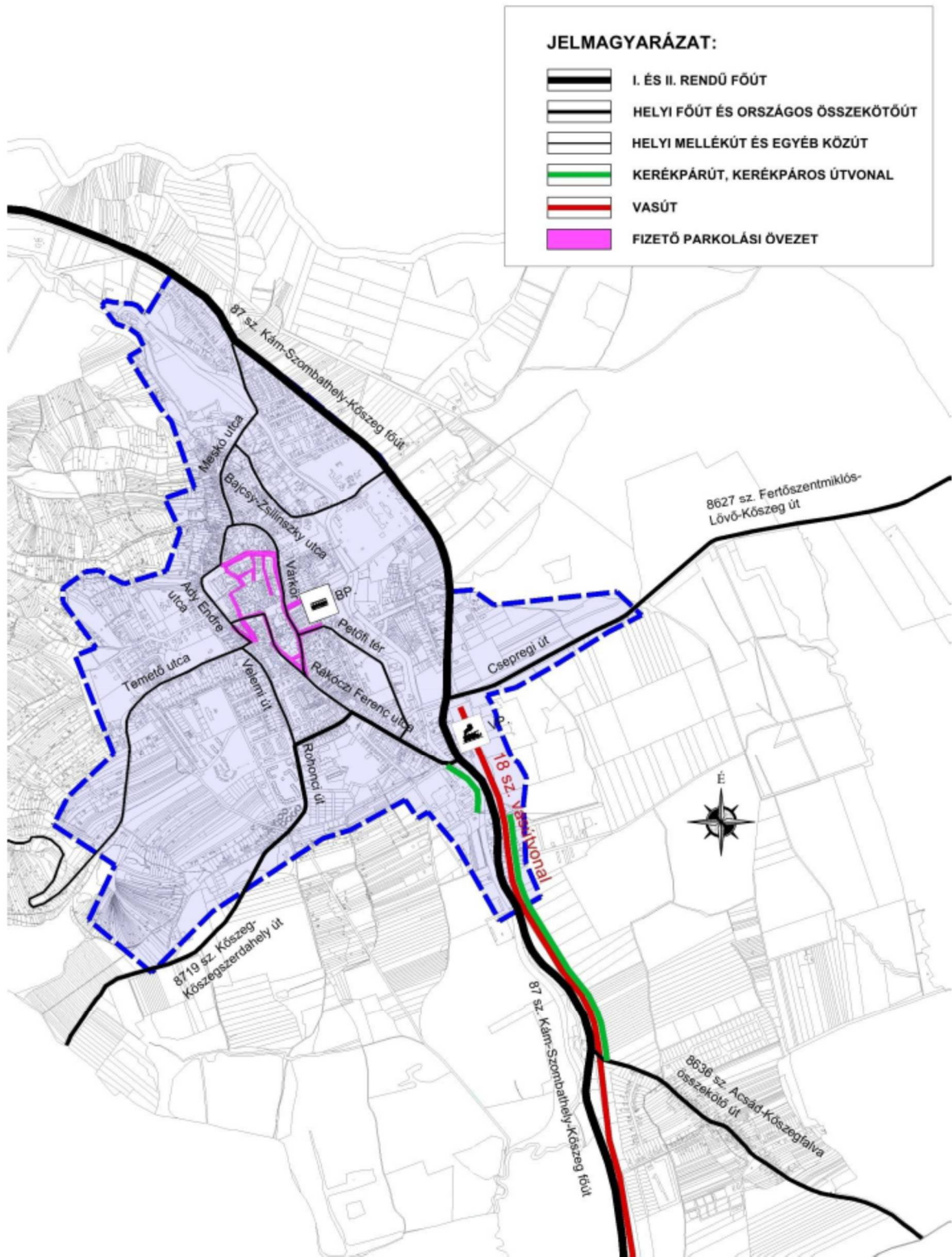
8627 sz. Fertőszentmiklós- Lövő- Kőszeg összekötő út. A Csepregi út nevet viseli a településen belül a 2x1 sávos aszfalt burkolatú út. Kőszegtől nyugatra fekvő járási települések közelíthetők meg ezen az úton.

86329 sz. Kőszeg vasútállomásához vezető út. A Vasút utca nevet viselő aszfalt burkolatú út, mely csak kiszolgáló funkciót lát el.

Rákóczi Ferenc utca. A város központjához vezető 2x1 sávos aszfalt burkolatú út. Ez a szakasz is a 8719 sz. összekötő út része.

Fontosabb mellékutak, feltáró utak:

Várkör, Gyöngyös utca, Kossuth Lajos utca- Munkácsy Mihály utca, Temető utca, Pék utca, Sziget utca és Meskó utca



8. ábra: Kőszeg belterületi közúthálózata

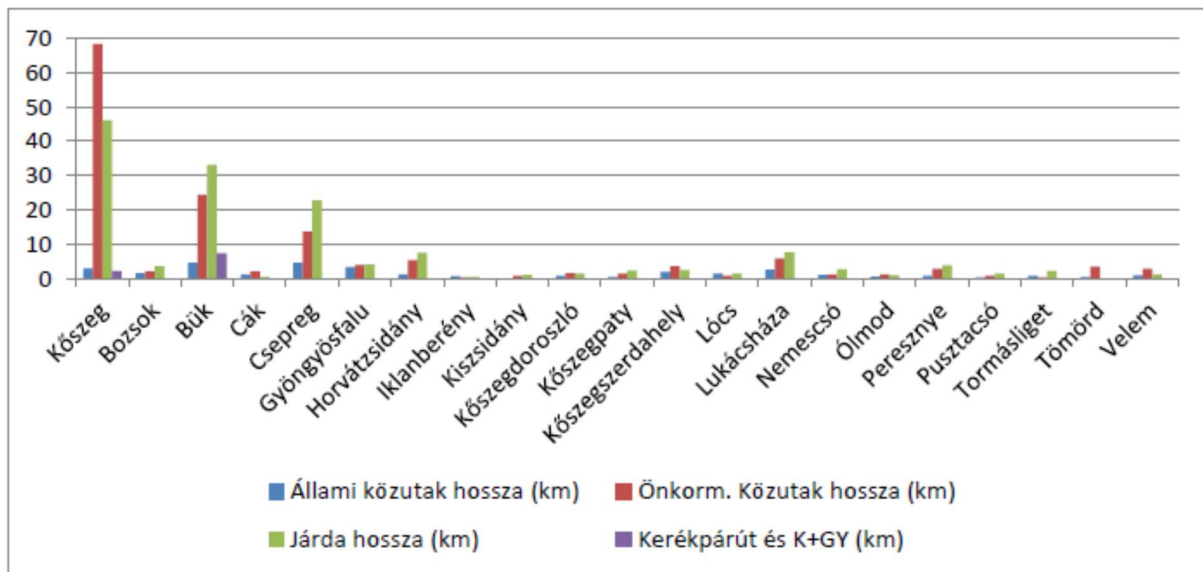
Forrás: ITS Megalapozó vizsgálat

Kőszeg és a járási települések között a gépjárművel való közlekedés eljutási idejét és távolságát a következő táblázat foglalja össze. Jól látszik, hogy bármelyik településre a járásközpontból könnyen el lehet jutni.

3. táblázat- Járási települések elérése Kőszegről gépjárművel

Járás települései	Távolság	Átlagos utazási idő	Átlagos utazási sebesség
Bozsok	9,9 km	12 perc	50 km/h
Bük	19,5 km	20 perc	59 km/h
Cák	5,6 km	7 perc	48 km/h
Csepreg	14,9 km	15 perc	60 km/h
Gyöngyösfalu	9,2 km	11 perc	50 km/h
Horvátzsidány	7,7 km	8 perc	58 km/h
Iklanberény	23,7 km	23 perc	62 km/h
Kiszsidány	9,0 km	10 perc	54 km/h
Kőszegdorozsló	8,6 km	10 perc	52 km/h
Kőszegpaty	11,9 km	15 perc	48 km/h
Kőszegszerdahely	6,2 km	7 perc	53 km/h
Lócs	24,3 km	25 perc	58 km/h
Lukácsháza	6,4 km	7 perc	55 km/h
Nemescsó	7,8 km	10 perc	47 km/h
Ólmod	11,0 km	12 perc	55 km/h
Peresznye	10,9 km	11 perc	59 km/h
Pusztacsó	9,9 km	13 perc	46 km/h
Tormásliget	20,9 km	20 perc	63 km/h
Tömörd	20,5 km	21 perc	59 km/h
Velem	8,7 km	12 perc	44 km/h

A közutak hosszát a járási központ és a járási településekre vonatkozóan a következő grafikon mutatja be:

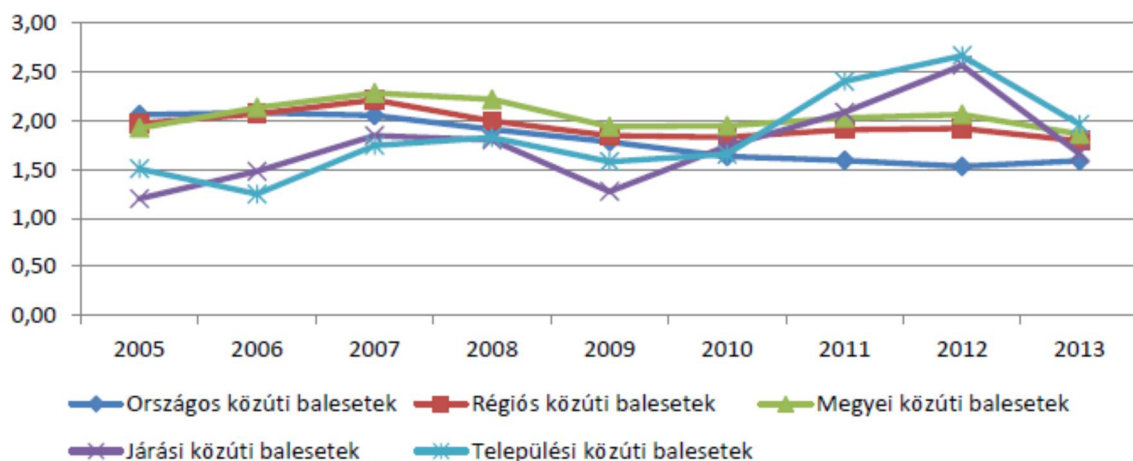


9. ábra: A közutak hossza a járási központ és a járási településekre

Forrás: ITS Megalapozó vizsgálat

Baleseti mutatók alakulása

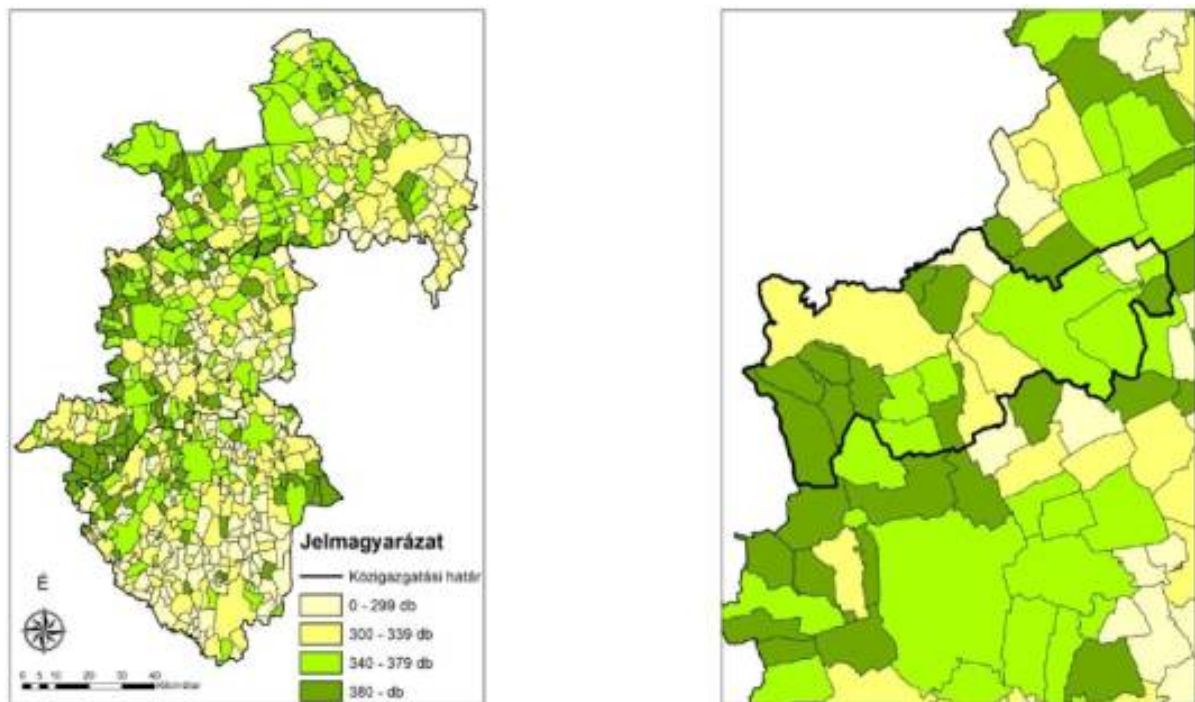
A közúti baleseti mutatók Kőszeg és a járási településeken 2005 és 2010 között az átlag alatt, míg 2010-től növekvő tendenciát mutatnak. Ebben az időszakban megnőtt a gyalogos és személygépjárművek okozta közúti balesetek száma.



10. ábra: Közúti balesetek számának alakulása (Forrás: Webbal)

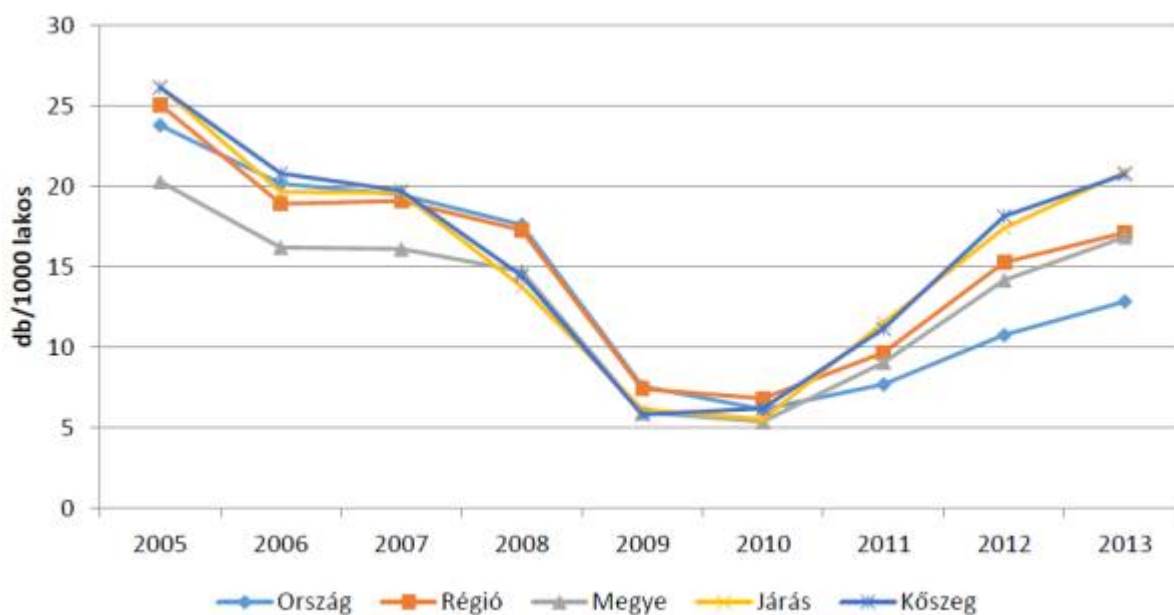
Motorizációs mutatók

A település motorizációs mutatói (331 személygépkocsi/1000 fő és 35 tehergépkocsi/1000 fő) az országos (308 és 48) átlag feletti, de a régiós (341 és 55) valamint a megyei (332 és 58) átlag alattiak. A 11-12. ábrák mutatják be a motorizációs mutatók alakulását régiós és járási szinten. A Nyugat-Dunántúli régiót tekintve a motorizációs mutatók az osztrák határ mentén magasabbak. Kőszeg járást tekintve Kőszeg mutatói alulmaradnak a szomszédos településekhez képest.



11. ábra: Kőszeg motorizációs mutatói Forrás: KSH, 2013

Kőszeg település évente forgalomba helyezett gépjárműveinek száma közel azonos tendenciát mutat, mint az országos, a megyei és a régiós átlagok. 2010-ig csökkenő, majd inentől növekvő tendenciát mutat országos és települési szinten is ezek az értékek.



12. ábra: Évente forgalomba helyezett gépjárművek száma Forrás: KSH, 2013

Az elmúlt években a településen folyamatosan csökken a benzinüzemű gépkocsik aránya (2005-ben 84%-ról 2013-ben 73%-ra) és emelkedik mind a gázolaj (16%-ról 26%-ra), mind az egyéb üzeműeké (0%-ról 1%-ra). Ez a tendencia megegyezik az országos, régiós és megyei tendenciákkal. Kőszeg a járási terület szélén helyezkedik el, de ennek ellenére is jó közúti kapcsolatokkal rendelkezik a többi járási településsel. Köszönhetően a 87 sz. II. rendű főútnak, ami a település keleti részén vezet végig, illetve 8627 sz. összekötő útnak, ami kelet felé, és 8719 sz. összekötő út, ami dél felé teremt kapcsolatot.

Nagyteréségi kapcsolatok

Kőszeg a nyugati határszélen fekszik. Ennél fogva Magyarország felé irányuló közlekedési kapcsolatai féloldalasak. A 87. sz. út Ausztria felé irányuló átmenő forgalmától eltekintve magyar oldalról nézve bizonyos értelemben zsákjelleget a megközelítés módja. Ezt lett volna képes ellensúlyozni az M87 sz. főút, ami az osztrák oldalon kapcsolódna az S31 sz. úthoz, de a legutóbbi fejlesztési elképzelésekben már az M87 nem szerepel. A hatályos országos területrendezési tervben (OTrT) szerepel a 87 sz. főút új nyomvonala, ami keletről kerüli el a települést. Ez a nyomvonal elkerüli Kőszeg és Szombathely között elhelyezkedő Lukácsháza, Gyöngyösfalu és Gencsapáti településeket. Az

elkerülő lehetőséget nyújtana a település forgalmi tehermentesítésére. (Fontos megjegyezni, hogy a Vas megyei terület-rendezési tervben (VMTrT) még nincsenek átvezetve a változások. Szerepel még a tervben az M87 nyomvonala, illetve a jelenlegi 87 sz. főút nyomvonal korrekciója.) Ausztria felől nézve Kőszeg kedvező helyen fekszik közlekedési szempontból, mivel a 87 sz. főút segítségével könnyen megközelíthető az osztrák határ és a határon túli 55 sz. és 61 sz. utak. Ez fokozódni fog az S31 út határig történő megépültével.

Járási kapcsolatok

Kőszeg a járási terület szélén helyezkedik el, de ennek ellenére is jó közúti kapcsolatokkal rendelkezik a többi járási településsel. Köszönhetően a 87 sz. II. rendű főútnak, ami a település keleti részén vezet végig, illetve 8627 sz. összekötő útnak, ami kelet felé, és 8719 sz. összekötő út, amely déli irányba teremti a kapcsolatot. Ennek a szerkezeti adottságnak köszönhetően, valamint az itteni határátkelő okán a 87 sz. főúton bonyolódó nagy átmenő forgalom miatt szükség lenne az út és környezetének körültekintő, az elvágó hatást minél inkább csökkentő kialakítására.

Településen belüli közlekedés

Sajátossága a jelenlegi úthálózatnak, hogy az ÉNy-i városrész a településen kívülről nehézkesen megközelíthető. Erre megoldást nyújthatna a Dózsa György út esetleges kétirányúsítása. Annak érdekében, hogy a várost dél felől közelítő forgalom megfelelően elosztható legyen és kény-szerűségből ne a város sűrűbben lakott területén keresztül közlekedjen, kelet-nyugati irányú útra (utakra) van szükség a város déli részében:

- megfelelő előkészítettséggel rendelkezik és a városi szándékkal is találkozik a Rákóczi F. utcán lévő körforgalomból induló új út kialakítása, amely egy tervezett lakóterületen keresztülhaladva éri el a Rohonci utat. Ezt az utat körül fogja nőni a város, de egy ideig képes lehet a déli tehermentesítő funkciót betölteni. Az átmenő forgalom és a lakóterületi funkció találkozásának az ellentmondását az út paramétereinek (szab. szélesség, burkolatszélesség, stb.) helyes megválasztásával lehet enyhíteni. Később mindenképpen ideálisabb

megoldás, ha a Hegyalja (Kőszegszerdahely, Cák, stb.) és a 87-es főút között bonyolódó forgalom a városhatár közelében megépítendő elkerülő úton (ld. Szerkezeti Terv) halad.

A településen belül szükség lenne néhány nagy forgalmú csomópont biztonságossá tételére, mint például:

- Rákóczi utca - Rohonci utca csomópont,
- Rákóczi utca - Munkácsy Mihály utca csomópont,
- Kossuth Lajos utca - Liszt Ferenc utca csomópont vagy az
- Ady Endre utca - Temető utca csomópont.

Közösségi közlekedés

A távolsági közlekedés meghatározója a távolsági autóbusz közlekedés, de közvetlen vasúti közlekedés is biztosítja Szombathely megközelíthetőségét, ahonnan további átszállással több település is megközelíthető. Helyi autóbusz közlekedés jelenleg nincs Kőszeg településen. (2013 áprilisában a Vasi Volán Zrt. megszüntette). Az autóbusz pályaudvar a Liszt Ferenc utcán található, párhuzamosan kiépítve 7 állással. Külön kerékpártároló nincs kiépítve. Járművek részben alacsonypadlósak.

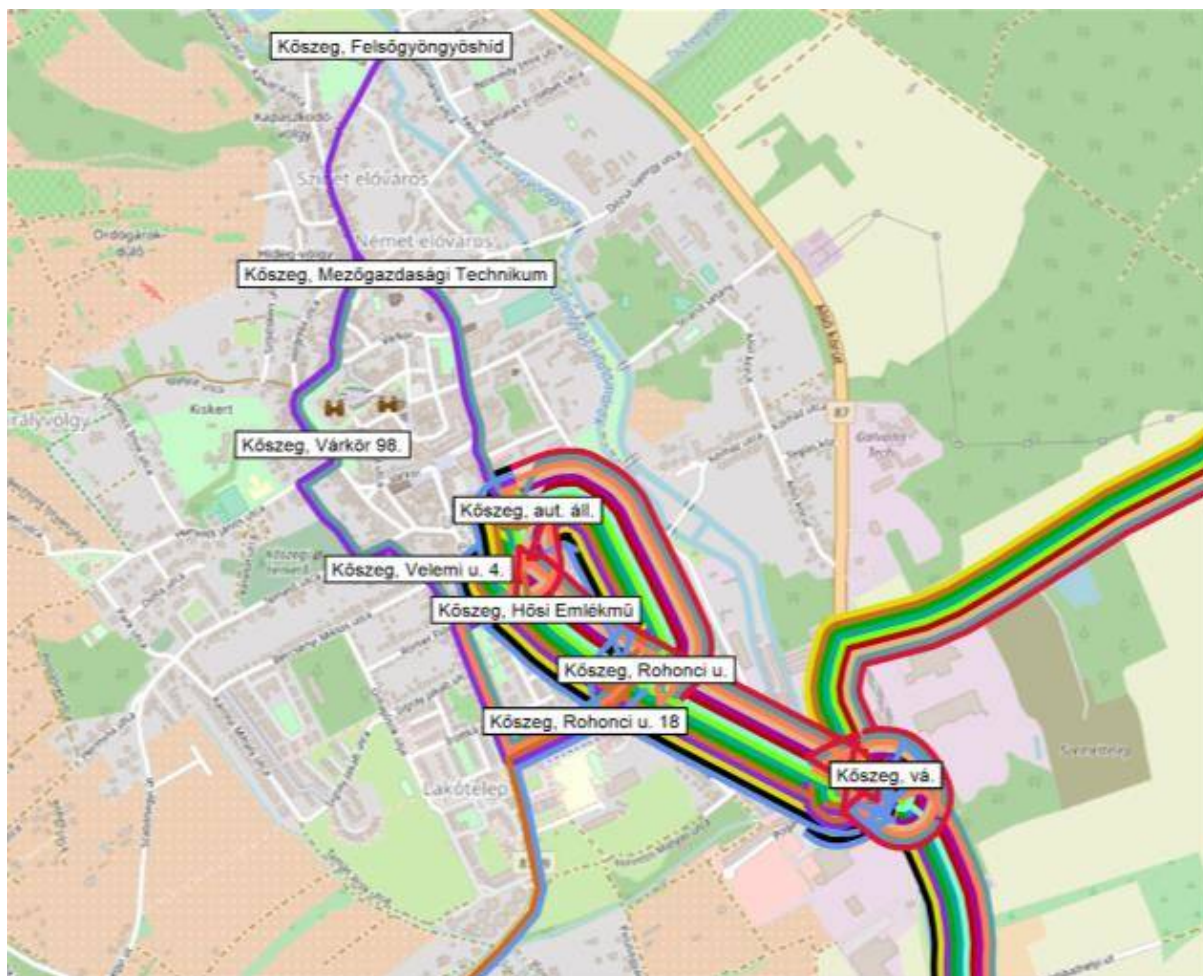
A közösségi közlekedésben az autóbuszos közlekedésnek van nagyobb szerepe. Ennek oka, hogy:

- kevés járási települést lehet megközelíteni a vasúttal,
- nincs helyi tömegközlekedés, amely ráhordana a vasútállomásra, valamint
- a vasútállomás excentrikusan helyezkedik el a városon belül.

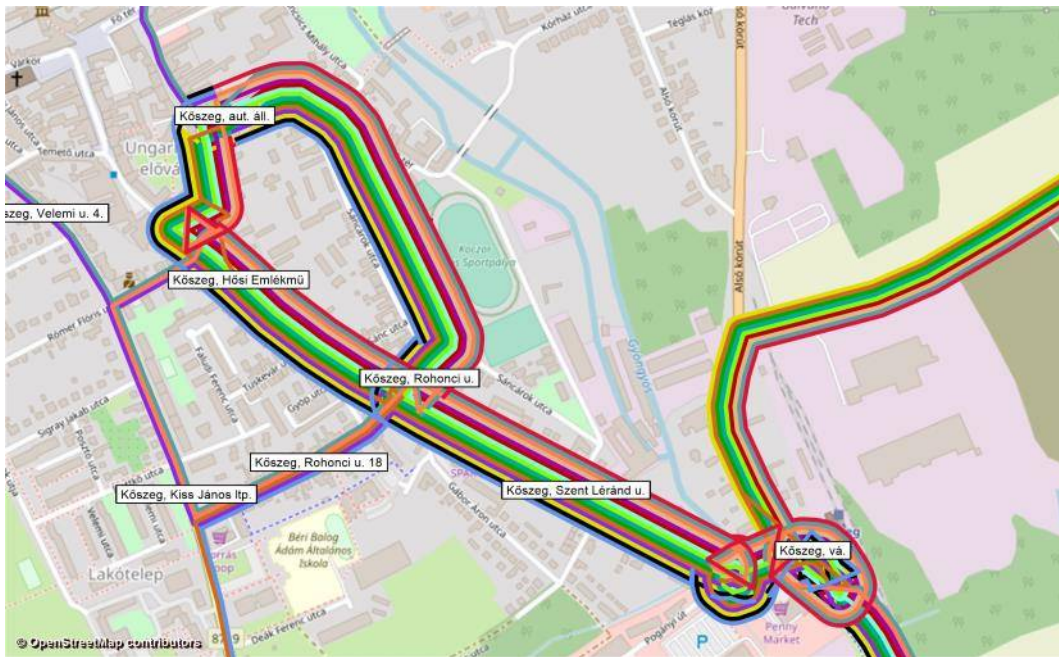
Helyközi vonalak használata

A helyközi autóbuszvonalak a város belső területeit jelenleg megfelelően lefedik, azonban az autóbuszvégállomás áthelyezésével ez a helyzet megváltozhat. Jelenleg a várost 16 helyközi menetrendi mező érinti, e mezők

járatai többségében érintik a belvárosi területeket, amint azt a 13. és 14. ábra mutatja.



13. ábra: Helyközi autóbuszvonalak útvonalai Kőszegen Forrás: saját szerkesztés



14. ábra: Helyközi autóbuszvonalak útvonalai Kőszeg belvárosában

Forrás: saját szerkesztés

Helyközi közösségi közlekedés

A városi, a térségi és a távolabbi települések közötti utasforgalmat a helyközi és távolsági járatokkal a Vasi Volán Zrt. biztosította 2015. január 1-ig, ami beolvadt az Északnyugat-Magyarországi Közlekedési Központ Zrt-be.

A helyközi közlekedés minden járási települést elér, de a szolgáltatási színvonala eltérő. A következő táblázat mutatja be az egyes települések elérhetőségét. A hosszabb menetidő oka az, hogy a helyi járatok megszüntetésével a helyközi buszok szolgálják ki a települést, ezért mindegyik járat érinti a vasútállomást, annak ellenére is, hogy ez kerülőt jelent.

3. táblázat- Kőszeg elérhetősége a járás településeiről helyközi autóbuszjáratokkal

Járási települések	Távolság	Átlagos utazási idő	Átlagos utazási sebesség	Átlagos napi járatszám (oda-vissza)
Bozsok	11,7 km	20 perc	35 km/h	17-17
Bük	24,4 km	30 perc	49 km/h	16-16; átszállással 6-6
Cák	6,0 km	17 perc	21 km/h	13-13
Csepreg	15,2 km	22 perc	41 km/h	20-20
Gyöngyösfalu	11,0 km	20 perc	33 km/h	38-40
Horvátzsidány	8,0 km	10 perc	48 km/h	37-37
Iklanberény	24,6 km	40 perc	37 km/h	3-4; átszállással 3-3
Kiszidány	9,3 km	14 perc	40 km/h	19-19
Kőszegdorozló	10,3 km	20 perc	31 km/h	3-4; átszállással 11-13
Kőszegpaty	12,1 km	25 perc	29 km/h	7-7; átszállással 1-3
Kőszegszerdahely	7,9 km	15 perc	32 km/h	13-13; átszállással 3-3
Lócs	26,4 km	42 perc	38 km/h	4-4; átszállással 3-3
Lukácsháza	8,6 km	16 perc	32 km/h	41-43
Nemescsó	7,7 km	16 perc	29 km/h	7-7
Ólmod	11,1 km	16 perc	42 km/h	5-3; átszállással 0-1
Peresznye	11,3 km	17 perc	40 km/h	15-15
Pusztacsó	10,2 km	21 perc	29 km/h	7-7
Tormásliget	21,9 km	35 perc	38 km/h	3-4; átszállással 3-3
Tömörd	30,0 km	60 perc	30 km/h	átszállással 27-32
Velem	6,3 km	18 perc	21 km/h	8-5; átszállással 3-7

Adatok forrása: http://ujmenetrend.cdta8.info/uj_menetrend/volan/index.php ; <http://elvira.mav-start.hu/elvira.dll/xslvzs/uf>

Kötőpályás közlekedés

A négyvágányú állomás a vonal végpontja. Az állomás a település dél-nyugati részén található. Az állomásra jellemző, hogy az autóbusz menetrend össze van hangolva a vasúti menetrenddel (autó-busz csatlakozás van). Jegyeket váltani időszakosan lehet. A vasútállomás a 87 sz. főút mellett található, így innen, illetve a Rákóczi Ferenc utcáról gépjárművel könnyen megközelíthető. Kerékpártárolókat is elhelyeztek az állomás területén.

A Kőszegi Kistérségen jelenleg mindösszesen egy vasútvonal halad át, a Kőszeg-Szombathely vasúti szárnyvonal, amelyet 2011 óta a GySEV működtet. Állomások a kistérségen belül Gyöngyösfalun, Lukácsházán és Kőszegen található (illetve a közigazgatásilag Kőszeghez tartozó Kőszegfalván is megáll), amelyen elsősorban a személyforgalom és azon belül is a

hivatásforgalom bír jelentőséggel. Jelenleg ütemes menetrend, óránkénti járatsűrűség a jellemző a vasútvonalon, amelyen a tervek szerint egy elővárosi jellegű közösségi kötőpályás közlekedési rendszert szeretnének megvalósítani a jövőben, amely villamosított sínpályákon közlekedhet. A Kőszeg és Szombathely közti utazási idő vasúton jelenleg 23 percre (18 km) tehető. Kőszegre a 18. sz. Szombathely-Kőszeg vas-útvonal vezet, ami egyvágányú nem villamosított mellékvonal. Az 917. sz. (egykori 17. sz.) Kőszeg-Sopron vasútvonal Kőszeg-Felsőlászói szakaszát (ma Ausztria: Oberloisdorf) 1950 és 61 között zárták be. A kőszegi állomásról nem mindegyik járási települést lehet megközelíteni vasúttal. A következő táblázat foglalja össze az eljutási időket és távolságokat.



15. ábra: 18 sz. vasútvonal Forrás: upload.wikimedia.org

4. táblázat- Kőszeg elérhetősége a járás településeiről vasúttal

Járási települések	Távolság	Átlagos utazási idő	Átlagos utazási sebesség	Átlagos napi járat-szám (oda-vissza)
Bozsok	Nincs vasúti közlekedés!			
Bük	42,0 km	73 perc	35 km/h	átszállással 14-15
Cák	Nincs vasúti közlekedés!			
Csepreg	Nincs vasúti közlekedés!			
Gyöngyösfalu	8,0 km	11 perc	44 km/h	17-17
Horvátzsidány	Nincs vasúti közlekedés!			
Iklanberény	Nincs vasúti közlekedés!			
Kíszidány	Nincs vasúti közlekedés!			
Kőszegdoroszló	Nincs vasúti közlekedés!			
Kőszegpaty	Nincs vasúti közlekedés!			
Kőszegszerdahely	Nincs vasúti közlekedés!			
Lócs	Nincs vasúti közlekedés!			
Lukácsháza	5,0 km	7 perc	43 km/h	18-17
Nemescsó	Nincs vasúti közlekedés!			
Ólmod	Nincs vasúti közlekedés!			
Peresznye	Nincs vasúti közlekedés!			
Pusztacsó	Nincs vasúti közlekedés!			
Tormásliget	47,0 km	83 perc	34 km/h	14-15
Tömörd	Nincs vasúti közlekedés!			
Velem	Nincs vasúti közlekedés!			

Adatok forrása: http://ujmenetrend.cdata8.info/uj_menetrend/volan/index.php; <http://elvira.mav-start.hu/elvira.dll/xslvzs/uf>

Összességében az autóbuszos közlekedésnek van nagyobb szerepe a közösségi közlekedésben. Ennek oka, hogy kevés járási települést lehet megközelíteni a vasúttal, mivel csak egy vasútvonal érinti Kőszeget, és az állomás a vasútvonal végpontja. A vasúti és közúti menetrend össze van hangolva, ennek ellenére is kevesen választják a vasutat, mint közlekedési eszközt. A vasúti és közúti menetrend összehangoltsága ellenére is kevesen választják a vasutat, mint közlekedési eszközt. Szükség lenne helyi autóbuszos közlekedésre is, mert bár a helyközi járatok helyi forgalmat is bonyolítanak, de a település ÉNY része kiesik a közösségi közlekedés hatóköréből. A közösségi közlekedés vonzóbb lenne, ha a vasút mellé épülne a helyi és helyközi autóbusz pályaudvar, aminek köszönhetően egy „intermodális csomópont” jöhetne létre. A GySEv partner lenne ennek a megvalósításában, úgy, hogy területet adna a buszpályaudvar számára. Az intermodális csomópont csak akkor

működhet megfelelően, káros hatások nélkül, ha ehhez a megfelelő helyi közlekedés és forgalomszervezés biztosításra kerül.

Fontos alternatív lehetőség, hogy a Szombathellyel való igen intenzív ingázó és ügyintéző forgalom számára egy elővárosi vasúti kapcsolat létesülhetne, amely természetesen egy másfajta buszközlekedési megoldással párosulna. Ebben az esetben a vasúté lenne a fontosabb szerep és a buszközlekedés ráhordó funkciót kapna.

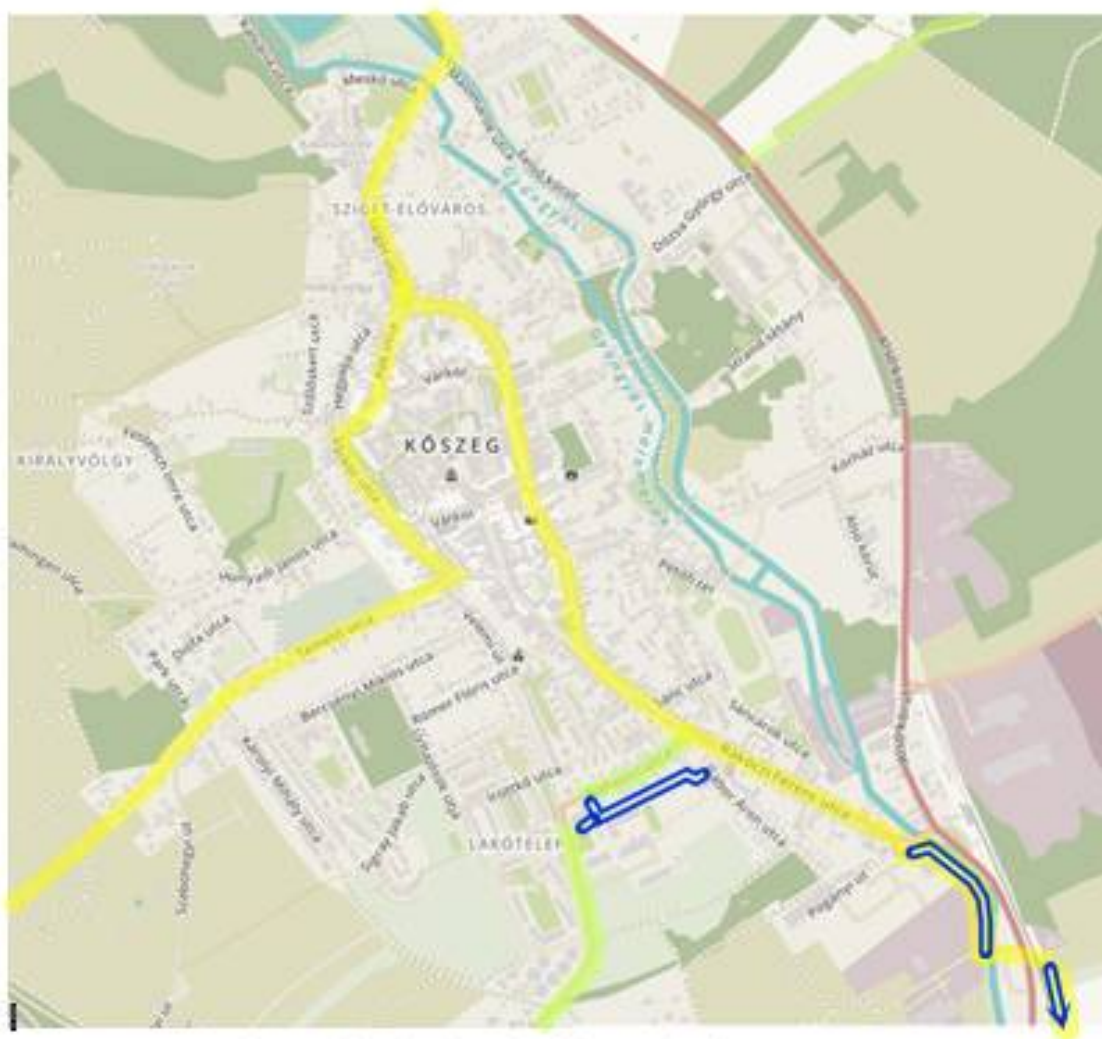
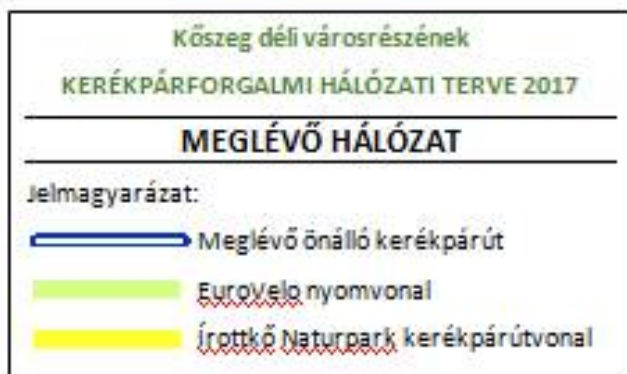
Kerékpáros közlekedés

Kőszeg településszerkezete, domborzati és klimatikus viszonyai kedveznek a kerékpáros közlekedésnek. A kerékpáros közlekedés fejlesztése a településen belüli és településközi közlekedés minőségének javulása miatt is kívánatos. Jelenleg két kerékpárút található a település szélén, ami közül az egyik a Tescótól indulva a Cádi útig vezet párhuzamosan a 87 sz. főúttal. A másik néhány éve elkészült útvonal a vasútállomástól indulva egészen Kőszegfalváig húzódik. Utóbbi a helyi kerékpáros közlekedés fontos eleme.

A városon belüli hálózat bővítésének elsősorban a keskeny utcák és a parkoló gépjárművek szabnak gátat. Kerékpáros szempontból legfontosabb fejlesztés a tervezett Eurovelo 13 nyomvonala, ami áthalad a településen észak-déli irányban és elosztó tengelye lehet a városba benyúló külterületi kapcsolatoknak.

A város déli részén áthalad, majd elkerüli a 87. sz. főút, amely Szombathelyet köti össze az osztrák államhatárral. A főúton a forgalom nagysága kb. 10000 E/nap, a kerékpáros közlekedés részaránya kicsi, illetve részben az önálló kerékpárúton halad Kőszegfalva városrész irányába.

A városon a 8719. sz. összekötő út halad át az országos közúthálózatból a Rákóczi utca és a Rohonci utca nyomvonalán. A forgalom nagysága kb. 2000 j/nap, a kerékpáros forgalom aránya számottevő ezekben az utcákban.



16. ábra: Meglévő kerékpárforgalmi hálózat helyszínrajza

Forrás: Kerékpáros hálózati terv Kőszeg déli városrészére

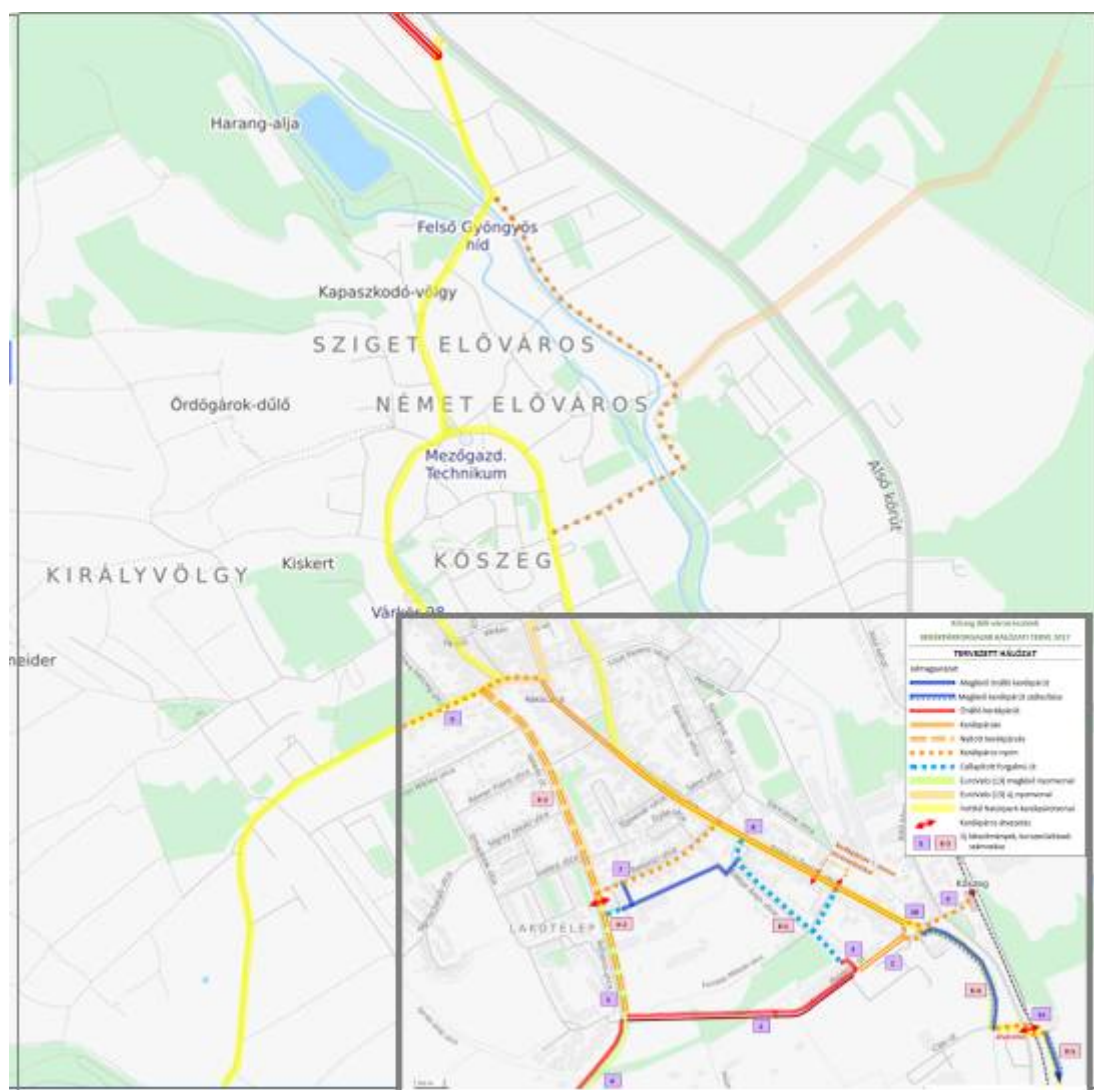
A Vas Megye Gazdaságfejlesztési Fókuszú Stratégiai Programja 2014-2020 szerint a turizmusban egyre fontosabb szerepet betöltő kerékpárutak

hálózatának fejlesztésekor tekintettel kell lenni a megye határon átnyúló kapcsolatok biztosítására. A kerékpáros turizmus esetében az egyik legnagyobb akadály az egybefüggő, biztonságos kerékpár-úthálózat hiánya. A határmenti adottságokat kihasználva meg kell valósítani Szombathely megyeszékhely és az osztrák határ összekötését biztosító turisztikai célú kerékpárút hálózat kiépítését, melynek tervezett nyomvonala többek között Kőszeg irányába valósulna meg. Az Európai Kerékpárút Hálózat (Eurovelo) tervezett fejlesztései között szerepel a nyugati kapcsolat (Vasfüggöny kerékpárút) kiépítése (Eurovelo 13), ami Kőszeg településen vezetne keresztül. A Vas Megyei TOP-ban is szerepel a Kőszeg-Szombathely vonal kiépítése, melynek a Kőszeget és Lukácsházát az Abért tavakkal összekötő szakaszára városi szinten is jelentős igény mutatkozik. Kőszegen belül nincs kerékpáros úthálózat kiépítve, pedig szükség lenne rá.

A Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) közlekedési, kerékpárforgalmi fejlesztésekre kiterjedő pályázati kiírásai által meghivatkozott „Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése” c. segédlet alapján készült el Kőszeg déli városrészére a kerékpáros hálózati terv 2017-ben, azt célozva, hogy Kőszeg Város déli városrészeinek rövid- és középtávú kerékpáros fejlesztései kiértelt hálózati elképzelésbe illeszkedjenek, megalapozott nyomvonallal és műszaki megoldásokkal rendelkezzenek.

A Területi Operatív Program keretein belül az önkormányzat pályázatot nyújtott be és támogatást nyert „Déli Városrész Fenntartható Közlekedésfejlesztése” címen (TOP-3.1.1-15-VS1-2016-00001), aminek elemei a Forintos Mátyás utca és a Gábor Áron utca kerékpáros-barát felújítása - utóbbi kinyitása a Tesco felé - valamint egy megfelelő gyalogos és kerékpáros átkelő kialakítása a Rákóczi úton. A projekt legfőbb része a Pogányi út hiányzó szakaszának kiépítése (a Tesco parkoló és a lakótelepi körgarázsok között), ami csökkenteni fogja a Rákóczi és a Rohonci utcák forgalmát, biztonságosabbá teszi azok kereszteződését.

Szintén támogatást nyert a Vas Megyei Önkormányzattal konzorciumban benyújtott „Kőszeg várost és Kőszegfalva településrészt összekötő kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztése” című pályázat (TOP-3.1.1-16-VS1-2016-00004). A projekt tartalmazza a Kőszegfalvi kerékpárút meghosszabbítását a vasúti megállóig, Abért-tóig, az újonnan kialakítandó Pogányi úttal párhuzamos kerékpárutat, valamint a város déli területein több biztonságos kerékpáros átkelőt és kerékpár-sávot, kerékpár-nyomot.



17. ábra: Tervezett kerékpárforgalmi hálózat helyszínrajza

Forrás: saját szerkesztés

A kerékpáros balesetek alakulásáról a Web-Bal rendszer baleseti adatbázisa alapján az alábbiak mondhatóak el, a 2012. január – 2016. december

időszakra vonatkozóan. A kerékpáros balesetek száma a vizsgált időszakban 18 volt. Ezek közül három külterületen történt, nagy részük a Rákóczi Ferenc utcában és a Rohonci úton. Halálos kimenetelű baleset kettő történt a vizsgált időszakban a területen. Súlyos kimenetelű kerékpáros balesetek a Rohonci úton, a Velemi úton, a Pogányi úton és a Bercsényi Miklós utcában többnyire útkereszteződésben történtek. Kőszegfalva határában a 87. sz. főúton is történt egy súlyos baleset, amelyben a gépjárművezető utolérési balesetben elsodorta a kerékpárost.

Kerékpáros útirányjelző táblarendszer az Írott-kő Natúrpark kerékpárút hálózat kapcsán van elhelyezve. Az EuroVelo 13 nyomvonala helyenként jelzett, de a Natúrpark kerékpárút hálózat tábláival együtt nem ad egyértelmű tájékoztatást a kerékpárosoknak. Kerékpáros pihenőhely, és kerékpáros közösségi kölcsönző rendszer nincs a városban, és kerékpárosokat érintő korlátozások sincsenek.

A vasútállomáson és a város központi területén több helyen kerékpártároló található. A Város-rehabilitáción áttesett területeken modern, egységes arculattal kialakított tárolókat helyeztek el a kerékpárosok számára.

A kerékpártámaszok darabszáma továbbra is elmarad az igényekhez képest, fedett kerékpárparkolók hiányoznak a közösségi közlekedés megállóiban, a városszerte elhelyezett kerékpártámaszok kialakítása messze elmarad a biztonságos kerékpártámaszok követelményeitől.

A Kerékpárforgalmi Hálózat Kőszeg déli városrészére c. dokumentum az alábbi kerékpáros fejlesztések megvalósítására tesz javaslatot.

A javaslatok között az infrastrukturális intézkedések mellett szemléletformáló tevékenységek megvalósítása is szerepel.

I. ütem:

- „Kőszeg várost és Kőszegfalva településrészt összekötő kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztése” című projekt (TOP-3.1.1-15-VS1-2016-00004):
- Önálló kerékpárút építése a kiépíteni tervezett Pogányi út új szakasza mentén a Rohonci utcáig és kerékpársáv kialakítása a Pogányi út meglévő szakaszán a Gábor Áron utca vonaláig
- Önálló kerékpárút építése Kőszegfalva területén belül a vasútvonal mentén a Vasút utcáig és az Abért-tóig.
- A Velemi utcában nyitott kerékpársáv kialakítása a meglévő útburkolaton a Rohonci és Temető utcák között.
- „Déli Városrész Fenntartható Közlekedésfejlesztése” című projekt (TOP-3.1.1-15-VS1-2016-00001)
- A Pogány út és a Gábor Áron utca között kerékpáros kapcsolat megteremtése egy önálló kerékpárút kiépítésével.
- A Gábor Áron és Forintos Mátyás utcákban burkolat felújítása, az utcák forgalomcsillapítása (Korszerűsítés)
- Forrásmegjelölés nélküli projektelemek:
- A Temető utcában kerékpáros nyom kialakítása
- A Rohonci utcában a külterület határáig önálló kerékpárút építése a Rohonci utca – Pogányi út kereszteződéséig.
- A Rohonci utca észak-déli irányú szakaszán (8719. sz. összekötő út) nyitott kerékpársáv kialakítása a meglévő útburkolaton
- A Rohonci utca kelet-nyugati irányú szakaszán kerékpáros nyom kialakítása
- A Rákóczi Ferenc utca teljes hosszában kerékpáros nyom kialakítása. (Alternatív, hosszútávú megoldásként kerékpársáv kialakítása)
- A vasútállomáshoz való eljutás segítésére a Rákóczi Ferenc utcai körforgalomtól kezdve kerékpáros nyom kialakítása

- A Rohonci utcából a Béri Balog Ádám Általános Iskolába bekötő út korszerűsítése, burkolatának felújítása
- Kerékpárparkolás fejlesztése közintézményeknél, vasútállomáson
- Információs táblák elhelyezése, kerékpáros pihenőhely kialakítása
- Gyermekek közlekedésre nevelése, közlekedési kampányok és szemléletformálás

II. ütem:

- A Munkácsy Mihály utca és a Szent Lénárd utcákban kerékpáros nyom felfestése
- A Cádi úton véget érő kerékpárút biztonságos átvezetése a 87. sz. főúton és a vasútvonalon
- KORSZERŰSÍTÉSEK
- Az EuroVelo 13 nyomvonalának módosítása a Rákóczi utcából áthelyezve a Velemi utcába, új táblák kihelyezése
- A Rákóczi utca elejétől délre a Gyöngyös patak mentén a Cádi út felé vezető önálló kerékpárút korszerűsítése, burkolatának megerősítése és szélesítése
- A 87. sz. főút mentén, a vasút keleti oldalán fekvő kerékpárút korszerűsítése, burkolatának megerősítése és szélesítése Kőszegfalva irányába
- Kerékpárparkolás fejlesztése a tervezett intermodális csomópontban, buszmegállóban és egyéb forgalomvonzó létesítményeknél

Parkolási helyzet

Kőszegen a belvárosban és a belváros környékén fizető parkolás van. Díjköteles időszak munkanap-okon 8-17 óra között van, szombaton ez az időszak rövidebb, csak 8-13 óra között üzemel. A parkolás vasárnap ingyenes. Parkolási zónák a következők Kőszegen:

A I. parkolási zónába besorolt közterületek:

- Várkör (a III. zónába tartozó közterületek kivételével),
- Rákóczi Ferenc utca (a III. zónába tartozó közterületek kivételével),
- Munkácsy Mihály utca,
- Kossuth Lajos utca.

A II. parkolási zónába besorolt közterületek:

- Károly Róbert tér,
- Liszt Ferenc utca páros oldalának 2-18. számig terjedő szakasza,
- Győry János utca,
- Temető utcának a Rákóczi utca és a Velemi utca torkolata közötti szakasza,
- Ady Endre utca

A III. parkolási zónába besorolt közterületek:

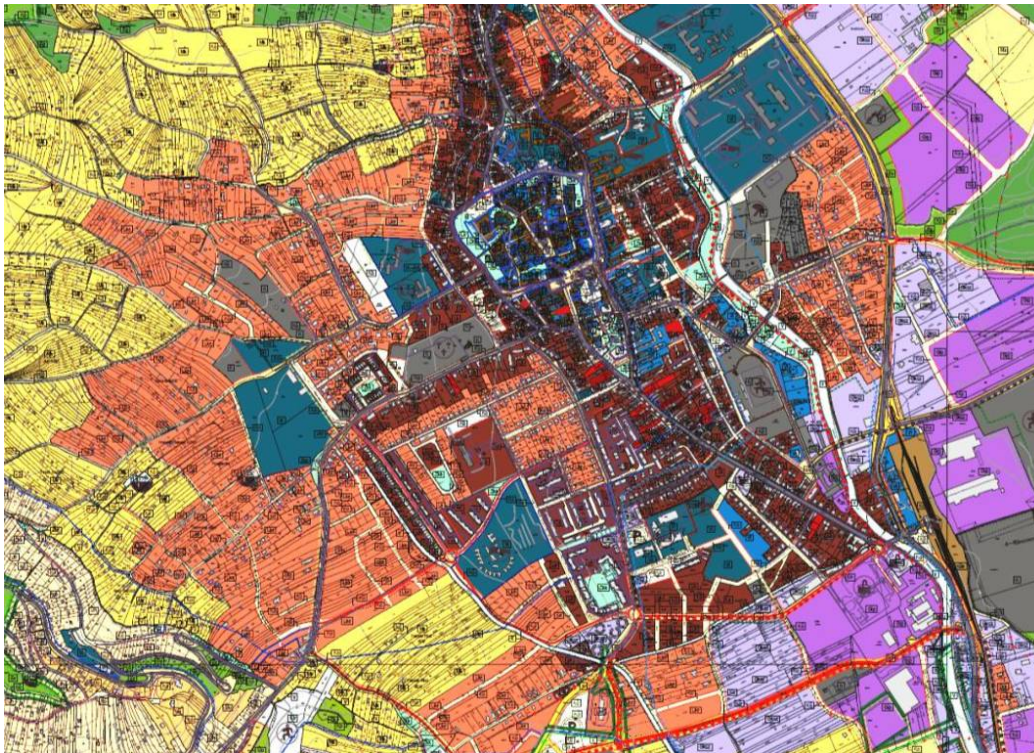
- Rajnis József utca,
- Schneller István utca,
- Chernel utca,
- Kelcz-Adelffy utca,
- Rákóczi Ferenc utcának a Fő tértől a Temető utcáig terjedő szakasza,
- Várkörnek a Fő tértől az Ady Endre utcáig terjedő szakasza,
- A Kossuth Lajos és a Rákóczi Ferenc utcák közötti „Tömbbelső” parkoló,
- Táblaház utca.

A parkolási problémák egy részére megoldást jelent a fizetős rendszer, de szükség lenne új parkolók létesítésére. A helyi adottságokat figyelembe véve megoldást nyújthatna egy parkolóház építése.

A hatályos településszerkezeti terv által érvényesített főbb változtatások, a korábbi tervhez képest

Az érvényes településszerkezeti terv, a közlekedési területek vonatkozásában, több kisebb pontosítás mellett jelentős változásokat is rögzít az előző tervekhez képest. Ezek az alábbiak:

- a szerkezeti terv rögzíti az „M87 jelű gyorsforgalmi” utat és annak két bekötőútját. (Ugyanakkor, a megvalósítás távlata, valamint a pontos nyomvonalvezetés ismeretének hiánya miatt a szabályozási terv az út szabályozását nem tartalmazza, csak a régi terv szerinti nyomvonalak mellett jelöl ki védőtávolságot.)
- A 8719. sz. Kőszeg-Kőszegszerdahely összekötőút új nyomvonalra helyezése még nem valósult meg. A hatályos szerkezeti terv annak nyomvonalát azonban továbbra is rögzíti.
- „Az M87-es gyorsforgalmi út tervezett nyomvonala nem pontosított” – így fogalmaz a település szerkezeti terv leírása – „a közeljövőben megvalósítása nem várható.”



18. ábra: Hatályos településszerkezeti terv (161/2014.(X.2.) Kt. határozat)

Meghatározó településszerkezeti változások és intézkedések

A város Településszerkezeti Terve és Helyi építési szabályzata, valamint az annak mellékletét képező Szabályozási Terv 2014 októberében került elfogadásra.

A fejlesztési koncepció megvalósítását segítő, a településszerkezet megújítását szolgáló főbb szerkezeti beavatkozásokat, infrastrukturális elemeket, területhasználati igényeket, a terv magában foglalja.

A legfontosabb intézkedéseket, hiányzó szerkezeti elemeket az alábbiak szerint lehet összefoglalni.

- Meg kell oldani, a nagy kiterjedésű, kertvárosias lakóterületként beépítésre szánt – volt zárt-kerti – területek konszolidációját. (Jellemzően, a hegyalja és a hagyományosan beépített városrészek között húzódó részlegesen beépített nagy kiterjedésű területsáv.)

(Az arra leginkább alkalmas területeken – az alkalmasságba a részvételi szándékot, együtt-működési hajlandóságot is beleértve – ösztönözni kell a tulajdonosokat a kölcsönös haszon elvén működő, önerőből megoldott telekrendezésekre, közműellátásra való szerveződésre, figyelemmel az országos ökológiai hálózat és kiemelt tájképvédelmi övezet követelményeire.)

Ki kell dolgozni, a tulajdonosi társulások támogatás, illetve ösztönzés, együttműködés lehetőségeinek rendszerét. Szükséges, az építési feltételeknek, a jelenleginél tágabb körű szabályozása a HÉSZ-ben.

- Fokozott figyelmet kell fordítani arra, hogy a korábbi üdülőterületek átalakulnak, egyre erősödik a lakó funkció (külön kérdésként kell vizsgálni ennek társadalmi hatását). A területen nőnek az infrastruktúra-igények. Az infrastrukturális ellátás, elsősorban a szennyvízelvezető-hálózat terén, fel kell tárni a helyi rendszerek kiépítésének műszaki lehetőségeit (korszerű, önellátó módszerek), és ezzel kell segíteni a helyi társulások működését. (Szabó-hegyi üdülő-terület.)

- Javítani és pótolni kell a városon belüli hiányzó közúti közlekedési kapcsolatokat. Ezen a téren, a legfontosabb feladat a lakó és gazdasági területek jobb feltárása, ugyanakkor, egyes védendő városrészek és bensőséges lakókörnyezetek forgalomcsillapítása.

- Szükséges a kerékpárút hálózat bővítése, a hivatás- és turista forgalom számára, mind a városi, mind a helyközi közlekedés tekintetében.
- Szükséges, a rendezési tervben rögzített útépítések megvalósítása, elsősorban a déli város-részben tervezett gyűjtőt, településközi tehermentesítő út, valamint a tervezett gazdasági területeket feltáró útrendszerek kiépítése.
- A város közösségi közlekedési rendszerének átalakítása szükséges a városközpont tehermentesítése érdekében. Az autóbusz-pályaudvart a vasútállomás térségében intrermodális csomópontként kell kialakítani. A forgalomszervezés során össze kell hangolni a helyi és helyközi közösségi közlekedés térben és időben eltérően jelentkező igényeit.
- A történelmi településszerkezetből adódó szűkös közterületekkel való megfelelő gazdálkodás, a közlekedési lehetőségek javítása érdekében ki kell dolgozni a Funkcionális közterület-használati rendszer koncepcióját az egész városra, majd azt fokozatosan meg kell valósítani.
- Csökkenteni kell, a Gyöngyös és a Malomárok elválasztó hatását, (hidak korszerűsítése, újak építése), valamint erősíteni kell a vízfolyások és partjainak rekreációs és klimatikus hatását.
- A közműhálózatok földfelszín alatti vezetése során szükséges, a takarékos földfelszín alatti helykihasználás, ezáltal az utcafásítások lehetőségének megteremtése.
- Szorgalmazni kell a térségi, közlekedési kapcsolatok javítását:
 - A 87-es főútvonal új nyomvonalának pontosítását, mielőbbi megépítését, csökkentve ezzel, a kapcsolódó területhasználatok bizonytalanságát.
 - Meg kell teremteni a 87-es főútvonal kapcsolatát, részben az osztrák gyorsforgalmi úthálózathoz, részben Kőszeg városi közlekedési hálózatához (legalább két új kapcsolat)
 - Javítani kell az főúthálózati közúti kapcsolatokat keleti irányban (épülő M9 és Győr, valamint Sopron).
 - Szombathely és Kőszeg között elővárosi vasút létesítését.

4. Fenntartható városi mobilitási terv megalapozása

4.1 A problémák azonosítása

Kőszeg, a Nyugat-Dunántúli régióban, Szombathely-Kőszeg agglomerálódó térségének részeként tölti be városhálózati szerepét. Szombathely és Kőszeg sajátos kétpólusú együttműködésének gazdaságilag bár előnyei, de közlekedési szempontból hátrányai is vannak. Kőszegre, mint minden agglomerálódó településre jellemzőek mindazon problémák, melyet a dolgozók mindennapos, elsősorban személygépkocsival bonyolított ingázása okoz.

A közúti gépjárműforgalom okozta problémák csökkentését segítheti a jelenleg is kedvező vasúti kapcsolat, valamint a közösségi közlekedés fejlesztése. Ugyanakkor kérdéses, hogy a szintén kedvező közúti kapcsolatok mellett meddig és hogyan lehet az autóbusz és vonatközlekedés a személygépkocsival szemben versenyképes.

A Kőszeget jellemző **rendkívül gazdag idegenforgalmi és turisztikai kínálat** bár fontos és gazdaságilag is hasznos, az egyre növekvő turistaforgalom a közlekedés szempontjából jelentős kihívások elé állítja a várost. Mivel a turistaforgalom jelentős része gépkocsival érkezik, és a kulturális attrakciók jelentős része a Belvárosban koncentrálódik, így a Belvárosban jelentkező fogalmi torlódások, parkolási problémák jelentősek. **A problémák kezelésére megoldást kínálhatnak azok a fejlesztések, melyek célja a kerékpáros és a közösségi közlekedés fejlesztése, valamint az egyese közlekedési módok összekapcsolásában rejlő lehetőségek kihasználása** és a parkolási problémák megoldása.

Kőszeg **hagyományosan erős oktatási-nevelési vonzása**, mely országos, sőt nemzetközi összefüggésben is ismert, az oktatók és diákok körében további

utazásokat indukál. Ezeknek az utazásoknak a környezetbarát közlekedési módokkal történő kiszolgálása és az ehhez szükséges közlekedési infrastruktúra biztosítása, valamint az oktatók és diákok környezetbarát szemléletének formálása, szintén rendkívül fontos feladat.

Kőszeg **határmenti fekvésének** hátrányait feloldotta, annak EU-s belső határrá válása. A hagyományos kapcsolatok felélesztése és az új városhálózati kapcsolatok ugyanakkor elősegítették és tovább fokozták a határmenti gépjármű forgalmat. A határmenti forgalom csökkentésének lehetséges eszközei lehetnek az új kerékpáros, gyalogos átkelőhelyek nyitása.

A **közúti közlekedés** a kőszegi közlekedés „megingathatatlan” alapköve. Gyorsan terjed és egyre több gondot okoz a személygépkocsi használat. A gondok többsége egyenlőre a Belvárosra, az ÉNy-i városrészre és a 87-es számú főútra és vonzáskörzetére koncentrálódik, itt parkolóhely hiány és forgalmi torlódások jellemzők. A városban sok a szűk utca és csomópont, köztük több nagyon fontos és forgalmas is egyben. A jelenlegi közúthálózat a mai igényeket többé-kevésbé bár ki tudja szolgálni, de a várható forgalomnövekedés komoly gondokat fog okozni. Sajátossága a jelenlegi úthálózatnak, hogy az ÉNy-i városrész a településen kívülről nehézkesen megközelíthető, erre a jelenlegi tervek szerint a Dózsa György út esetleges kétirányúsítása nyújthatna megoldást. Annak érdekében pedig, hogy a várost dél felől közelítő forgalom megfelelően elosztható legyen és ne a város sűrűbben lakott területén keresztül közlekedjen, kelet-nyugati irányú utak építése tervezett a város déli részében. Kérdés persze, hogy a további „kínálat” nem generál-e majd további keresletet!

A **gyalogosok számára** a településen belül szükség lenne néhány **nagyforgalmú csomópont biztonságossá tételére** (Rákóczi utca-Rohonci utca csomópont, Rákóczi utca-Munkácsy Mihály utca csomópont, Kossuth Lajos utca-Liszt Ferenc utca csomópont vagy az Ady Endre utca-Temető utca

csomópont), a meglévő járdák burkolatának felújítására és akadálymentesítésére, valamint a belvárosi sétáló övezetek kiterjesztésére.

A **kerékpáros közlekedést** érintő probléma, hogy a kerékpáros hálózat nincs megfelelően kiépítve Kőszegen, **pedig a település mérete lehetővé tenné, hogy a városon belüli** (a város egyes pontjai közötti 1-7 km-en belüli) **forgalom kerékpárral történjen lebonyolításra**. Jelenleg kerékpárút csak délen van kiépítve Kőszeg és Kőszegfalva között, ami fontos részét képezi a város ez irányú külső kerékpáros kapcsolatainak. A városon belül épített kerékpárút hálózat kialakításának a keskeny utcák bár gátat szabnak, de a város átszelő és behálózó kerékpársávok és kerékpáros nyomvonalak kijelölésére lenne lehetőség. A Várkörön belül, akár a belső utcák egyirányúsításával is tovább lehetne a kerékpáros közlekedést segíteni. Turisztikai szempontból pedig további rendkívül fontos fejlesztés lenne a tervezett Eurovelo 13 nyomvonalának megvalósítása.

A **helyi vasúti és autóbuszos szolgáltatás** nem elég vonzó a kőszegieiek számára. Félő, hogy a jelenlegi közösségi közlekedés a közeljövőben nem tudja felvenni a versenyt a személygépkocsi közlekedési móddal szemben. A vasúti és közúti menetrend bár össze van hangolva, ennek ellenére is kevesen választják a vasutat, mint közlekedési eszközt. Szükség lenne helyi autóbuszos közlekedésre is, mert bár a helyközi járatok helyi forgalmat is bonyolítanak, de a település ÉNY-i része kiesik a közösségi közlekedés hatóköréből.

A járási települések irányába pedig az utasok megtartása érdekében cél lenne, a jelenlegi szolgáltatás színvonalának emelése. A közösségi közlekedés összességében vonzóbb lenne, ha megépülne a tervek szerint a vasút mellé a helyi és helyközi autóbusz pályaudvar, aminek köszönhetően egy intermodális csomópont jöhetne létre. Fontos lenne továbbá a Szombathellyel való igen intenzív ingázó és ügyintéző forgalom számára egy elővárosi vasúti kapcsolat biztosítása. A fejlett parkolási infrastruktúrával rendelkező intermodális csomópontból induló és ide érkező helyi buszjárat kiszolgálná mind az ingázók,

mind pedig a belvárosi területek közlekedési igényeit, továbbá segítséget jelentene a belvárosi területek forgalomterhelésének csökkentésében is.

Tömegközlekedés hiányosságai, a tervezett intermodális csomópont jelentős finanszírozási igénye.

Az épített környezet konfliktusai, problémái

Az épített környezet konfliktusai, egymással szoros összefüggésben, részleges átfedésben jelentkeznek. Az alábbi felsorolás, ezért csak részlegesen került téma szerinti elkülönítésre, illetve több esetben kereszthivatkozásokat tartalmaz. A fentiekben említett összefüggések miatt – jelen feltáró részben – a sorrend még nem tükrözi a beavatkozások sürgősségét, vagy annak nagyságrendjét, hanem egyfajta belső logika szerint került rögzítésre.

A meghatározó értéket hordozó **történelmi településszerkezet** nehezíti a közlekedés által igényelt folyamatos, hierarchikus hálózati rendszer kialakítását. Hiányzó kapcsolati elemek (zöldfelületi hálózatok, közlekedési hálózatok).

Az **északnyugati városrész hiányos közlekedés-kapcsolati rendszere** miatt, a terület társadalmi leszakadásának veszélye.

A megújult **történelmi belváros** környezetébe beékelődő felújítatlan értékes ingatlanok („Lábasház”). A Gyöngyös utca útkorona magasság alá kényszerült műemlék épületállományának fokozott romlása. A történelmi városrész egyes kisebb területein (Rákóczi Ferenc és Sziget utca) az udvari szárnyak továbbosztódása nyomán, zsúfoltság és beépíthetőség szempontjából jogilag rendezetlen viszonyok. A védett értékes épületek egy részének leromlott állapota, az új építéshez képest többszörös felújítási költségigénye. Egyes nagytelkes, történelmi értékű ingatlanok használaton kívülisége, a műszaki állapot fokozott romlása. Az értékes ingatlanvagyon (kínálat) és a kereslet kényszerű különválása.

A **gyalogos és kerékpáros közlekedés létesítményeinek hiányosságai**, balesetveszély. Önálló kerékpárutak kiépíthetőségének területi hiánya. Parkolási felületek rendezetlensége (piac és környéke, a Károly Róbert tér

/Jurisics Vár melletti terület csak időszakos kihasználtsága, fásítás hiánya).
Parkolók mennyiségi hiánya.

A Gyöngyös-patak menti területek átmeneti rendezetlensége. Zöldfolyosók hiánya, kapcsolati hiányosság a város és Gyöngyös patak között. **Zöldfolyosók hiánya**, kapcsolati hiányosság a hegy, az erdő és természeti környezet között A turistautak rossz megközelíthetősége, (összeköttetés a városközponttal, erdőszéli parkolóhelyek

A **szervezett lakásépítés** terén a magánvállalkozók egyeduralma. Az infrastruktúra hálózatok végpontjai által vezérelt telekosztások, kapacitásbeli véghasználatok. Az önkormányzati tulajdonban lévő lakásépítésre szánt terület kialakításának nehézségei. Szociális jellegű bérlakás építésének hiánya, az V-ös ütem megvalósításának igénye.

A **kertvárosias beépítésre kijelölt volt zárkerti területek**, jelenlegi állapotukban alkalmatlanok a beépítésre (infrastruktúra, telekszerkezet) ugyanakkor, funkciójukat veszített, felhagyott kertművelés területeivé válnak. A szerzett jogokra való tekintettel, valamint az elszórtan megjelenő építkezések nyomán, a folyamat szinte visszafordíthatatlan.

Az **egyes beruházásokhoz kapcsolódó, attól elválaszthatatlan funkcionális és tényleges fizikai átrendeződés túlzott nagyságrendje** – piac áthelyezése – parkolók létesítése – tűzoltóság áthelyezése – zöldterületi igény, az áthelyezésre kijelölt területek előkészítésének szükségessége (A beruházók, beruházások összehangolásának kényszerű hiánya)

Nagy kiterjedésű, alulhasznosított területek (pl. Petőfi tér és környéke). Az ipari területek jelentős részének foghíjas, üres épületekkel vegyes mozaikos jellege Régi üzemek korszerűtlen üzemelési körülményei, elhanyagolt környezet Ipari Park előkészítetlensége (tulajdonviszonyok rendezetlensége), gazdátlan zöldmezős beruházás veszélye. Az új beruházások jelentős előfinanszírozási kényszere Malmok leromlott állapota, befektető hiánya. Lakó és gazdasági

területek keveredésének potenciális veszélye (tervezett déli, s vasúton túli területek – volt Szvetics kert térsége)

A **csapadékvíz elvezetésének nehézségei**, a hegyről leömlő esővizek megfogásának hiánya Vízrendezés hiányosságai a Gyöngyös-patak mentén. A volt zártkerti területek helyén rögzített kertvárosias lakóterületeken, a szennyvízvezetékre rákötetlen nagyszámú lakóépület miatt, a talajvízszennyezés veszélye.

A **Szabó-hegyi üdülőterület** telekhasználati igényének változása, infrastruktúra hiánya.

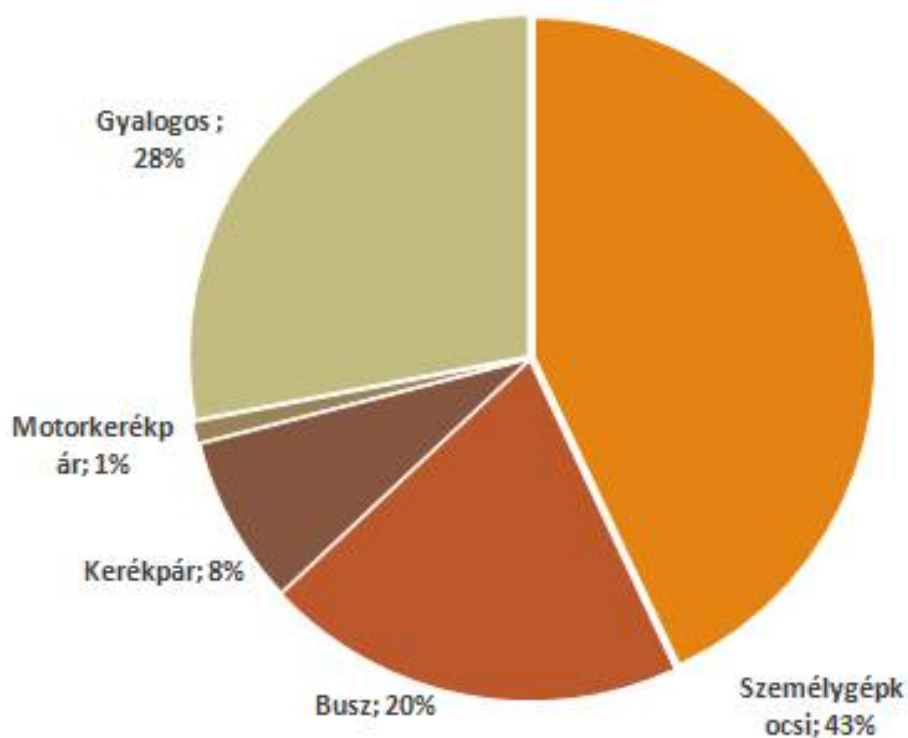
A **volt strand és környékének kihasználatlansága**, a strand magántulajdon, ugyanakkor, a bővítési terület önkormányzati tulajdon. A strand tényleges igényének tisztázatlansága, ugyanakkor a terület más beépítésre való alkalmatlansága (mélyfekvésű a terület).

A **délen tervezett összekötő utak egymástól eltérő hálózati szerepe**. Az utak építési ütemezésének gazdasági kényszere, átmeneti túlterheltség veszélye. A 87-es út térségi tervekben való szerepeltetésének ellentmondásai (Az OTtT tartalmának elhúzódo átvezetése MTtT-ben), nehezítik a településrendezés következetességét.

Összességében az egyes beruházások megvalósításának, a tőkehiány által indukált rendszertelen megvalósítási folyamatai. Az elmaradt, elsősorban infrastrukturális beruházások pótlásának kényszere.

Közlekedési munkamegosztás jelenlegi helyzete

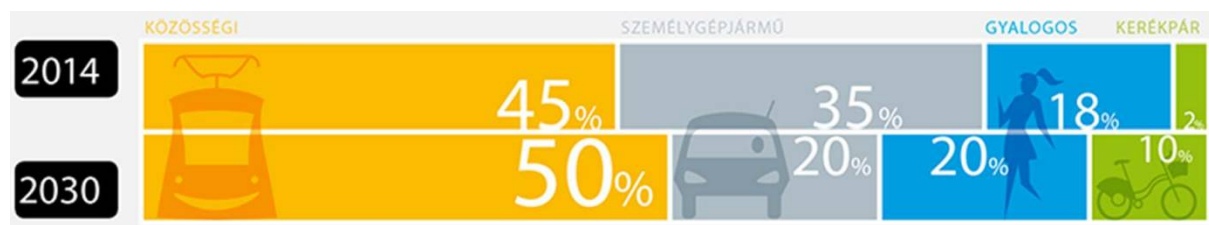
Kőszeg város lakóinak közlekedési munkamegosztását az alábbi ábra (19. ábra) szemlélteti. Az alábbi ábrán jól látható, hogy a személygépkocsival közlekedők aránya a legmagasabb (43%) jelenleg a településen. Ezt követi a gyalogos (28%) és a közösségi közlekedés (20%). A kerékpárosok részaránya jóval elmarad a többi közlekedési mód részarányától (8%), mely a település adottságai figyelembe véve különösen alacsonynak mondható.



19. ábra: Kőszeg közlekedési munkamegosztása (2018)

Forrás: saját szerkesztés

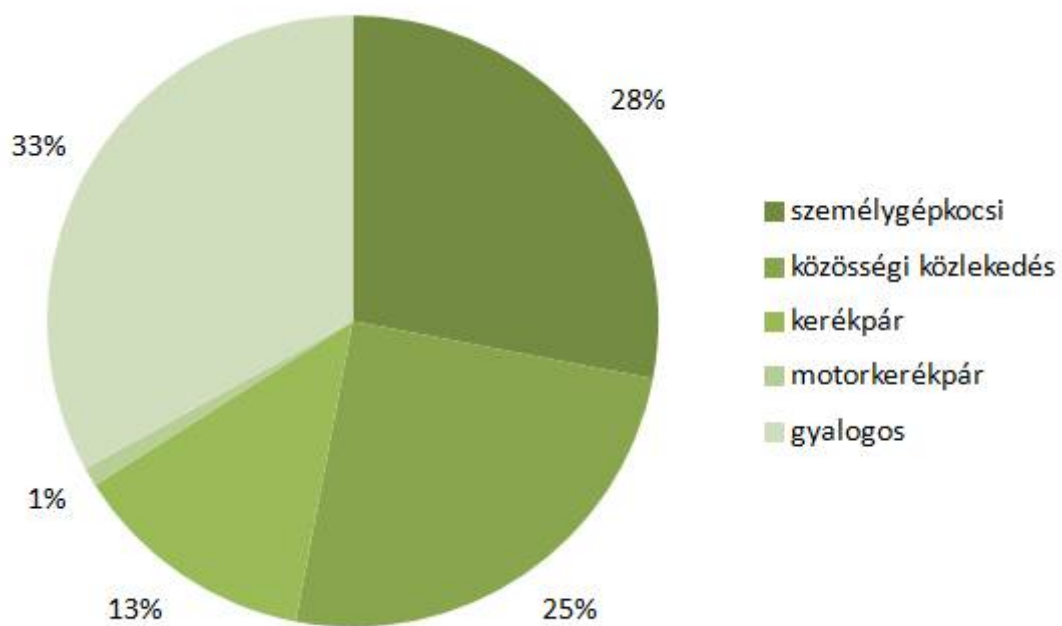
Az ELTIS projekt tanulságai alapján, mely számos Európában megvalósult fenntartható közlekedésfejlesztési stratégiát megvalósító település tapasztalatai alapján készült elmondható, hogy a fenntartható közlekedésfejlesztési stratégiát megvalósító települések közlekedési munkamegosztásában 15%-os elmozdulás prognosztizálható az egyéni gépjármű forgalom terhére, a környezetbarát közlekedési módok javára.



20. ábra: Fenntartható Városi Mobilitási Terv – közlekedési munkamegosztás

Forrás: ELTIS projekt

Kőszeg város számára elérhető cél lehet a közösségi, kerékpáros és gyalogos közlekedés fejlesztését szolgáló infrastruktúra beruházások megvalósítását és kapcsolódó szolgáltatások fejlesztését, valamint azzal párhuzamosan a gépjármű forgalmat korlátozó intézkedések bevezetését követően a további gépjármű forgalom mérséklése és a közösségi, gyalogos és kerékpáros közlekedés irányába történő pozitív elmozdulás biztosítása. Kőszeg adottságait és fejlesztési lehetőségeit figyelembe véve a közösségi közlekedés terén +5%, a kerékpáros közlekedés terén +7%, a gyalogos közlekedés terén +3% elérése reális cél lehet. A célok elérését szolgáló intézkedések bemutatására a következő fejezetben térünk ki.



21. ábra: Kőszeg közlekedési munkamegosztása vízió (2030)

Forrás: saját szerkesztés

4.2 Swot analízis

A Mobilitási Terv készítésének szabályai szerint összefoglaló SWOT analízis készült.

Erősségek	Gyengeségek
Szobathely-Kőszeg kétpólusú együttműködése	ÉNy-i városrész a településen kívülről nehezen megközelíthető
Jó közúti kapcsolatok a járási települések irányába	A belvároson áthaladó jelentős mértékű járműforgalom, elkerülő út hiánya
Kőszeget jellemző rendkívül gazdag idegenforgalmi és turisztikai kínálat	Belvárosra jellemző forgalmi torlódások, parkolási problémák
Kőszeg hagyományosan erős oktatási-nevelési vonzása	Helyi autóbusz közlekedés hiánya
A járási települések megközelítése helyközi autóbuszjárással biztosított	Alacsony kihasználtságú helyközi autóbusz közlekedés
Összehangolt vasúti és közúti menetrend	Vasúti kapcsolatok a járási települések irányába nem biztosítottak
Kőszeg-Szombathely vasúti kapcsolat	A kerékpáros hálózat hiányzó települési és térségi elemei
	Nem megfelelő kerékpáros kapcsolatok a járási települések irányába
	Közlekedésbiztonsági problémák
Lehetőségek	Veszélyek
Kerékpárutak kiépítése a járási települések irányába és a határ mentén	Kerékpárút hálózat hiányzó elemei nem épülnek meg
Kerékpáros közlekedési kapcsolatok biztosítása a településen belül (kerékpársávok, kerékpáros nyomvonalak kijelölésével)	Helyi- és helyközi közösségi közlekedés alacsony kihasználtságú marad
Kerékpáros közlekedési szolgáltatások biztosítása (E-bike, közösségi kerékpárkölcsonzó rendszer kiépítése, kerékpáros parkolók, kerékpártámaszok, fedett kerékpártárolók létesítése)	A parkolási rendszer szigorítása ellenére sem váltanak az emberek a gépjármű használatról környezetbarát közlekedési módra.
Belváros forgalmi rendjének átszervezése (ellenirányú forgalom engedélyezése a kerékpárosok számára)	
Parkolási rendszer újratervezése (egyoldali parkolás a szűk keresztmetszetű utcákban, differenciált parkolási díjrendszer)	
Gyalogos és forgalomcsillapított övezet területének kiterjesztése.	
Helyi közösségi közlekedés biztosítása	
Intermodalitás biztosítása (IMCS megvalósítás)	
Szemléletváltás elérése a fenntartható közlekedési formák előnyben részesítésével	

4.3 Fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) célrendszer, jövőképe

A fenntartható városi mobilitási terv olyan új koncepció, amely alapvetően az EU által meghatározott klímavédelmi és energiahatékonysági célokat segíti. Az újdonságot a korábbi közlekedéstervezési gyakorlathoz képest az jelenti, hogy:

- nagyobb hangsúlyt helyez a lakosság és a különböző érdekcsoportok bevonására,
- a különböző szakpolitikai területek összehangolására (pl. közlekedés, területfejlesztés, gazdaságfejlesztés, környezetvédelem, szociális ügyek, egészségvédelem, közbiztonság, energetika, stb.), valamint
- a térségi/agglomerációs kooperációra.

A városi mobilitási terv legfontosabb hozzáadott értéke a költségmegtakarítás az önkormányzat és a városi szereplők számára, a személyre szabott közlekedési megoldások a várost használó csoportok számára, valamint a jobb, élhetőbb városi környezet.

A fenntartható városi mobilitás tervezése során mód van akár egyének (iskolások, mozgáskorlátozottak, idősek, stb.), akár vállalkozások számára a multimodális, ajtótól ajtóig való közlekedési megoldások kidolgozására.

A mobilitás tervezése a közúti infrastruktúra fejlesztése helyett olyan kiegyensúlyozott intézkedéscsomagban gondolkodik, amelyben jelentős szerepet kapnak a mérsékelt költségvonzatú közlekedésszervezési intézkedések.

Az integrált tervezési megközelítés segíti a környezetbarát ágak, megoldások felé való átrendeződést, ami azért is fontos, mert a városnak sokszor egymásnak versengő jogi kötelezettségnek kell megfelelniük (pl. levegőminőség javításával, zajterhelés csökkentésével, stb. kapcsolatos országos és EU-s elvárások.)

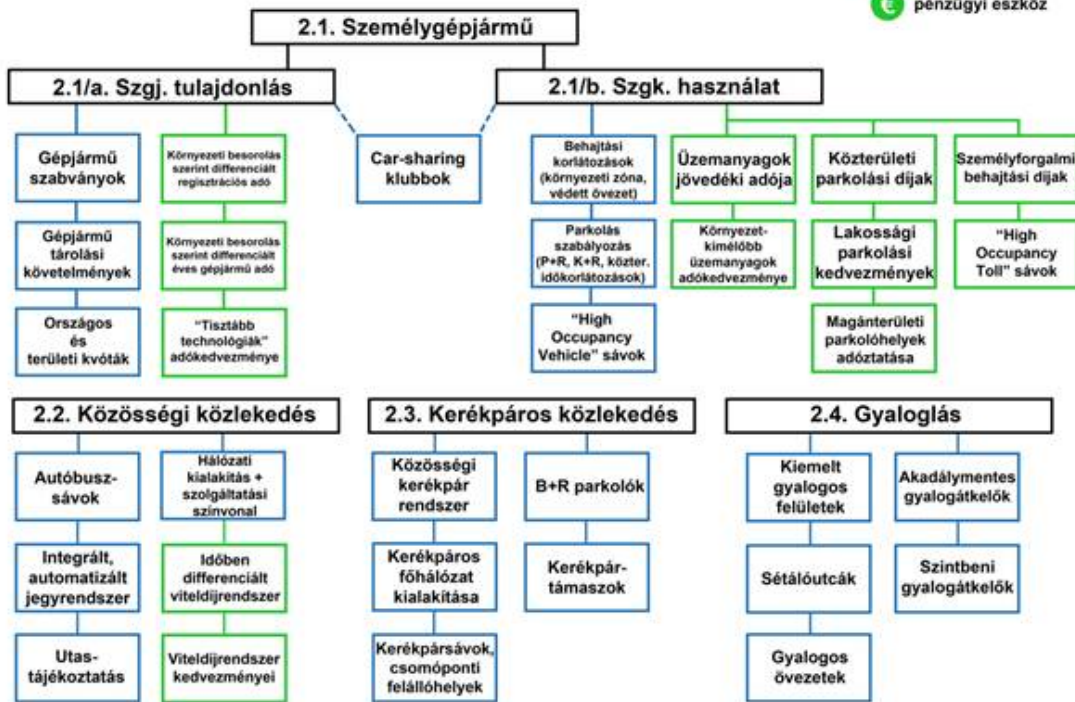
A Fenntartható Városi Mobilitási Terv funkcionális városban gondolkodik, a tervezés az együttműködésre alapoz. Ebbe a témába tartoznak a város megközelíthetőségről szóló kulcsprojektjének elemei, külön kiemelve a kerékpáros és gyalogos rendszer városi és térségi hálózatokba szervezését.

A város lakóinak személygépkocsi használatát csökkenteni kell, ehhez pedig szemléletbeli változásra van szükség. Tervezési, fizikai (műszaki megoldásokkal), jogi (szabályozási) és pénzügyi eszközökkel (22-24. ábra) ki kell kényszeríteni a személygépjármű használat korlátozását és a környezetbarát közlekedési módok térnyerési lehetőségének biztosítását.

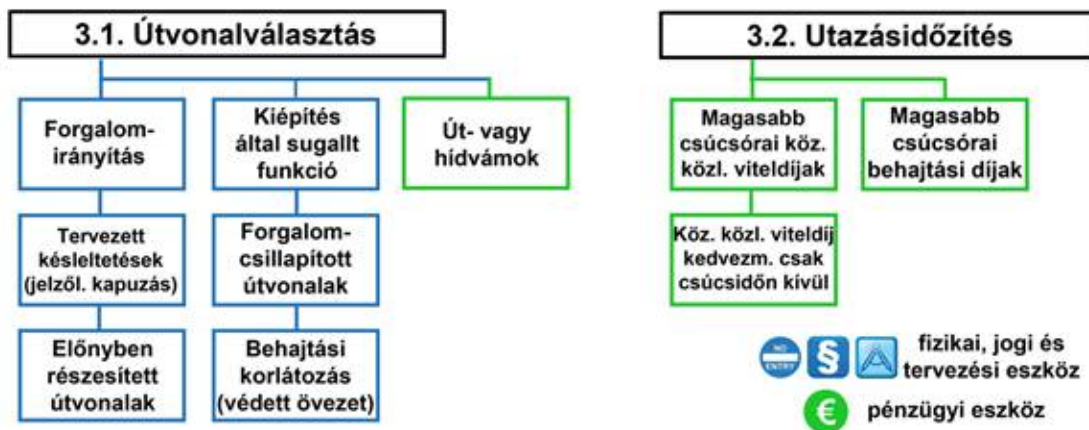
A város közlekedésére komplex rendszerként kell tekinteni, amelynek nem kedvezményezett alkotóeleme a személygépkocsi. Ennek legcélravezetőbb megoldási módja egy olyan finanszírozási rendszer kialakítása, amely bátorítja a busz- és kerékpáros közlekedést és együtt kezeli a parkolással.



22. ábra: Közlekedési igények (közlekedési módváltás) befolyásolásának eszközei (1)



23. ábra: Közlekedési igények (közlekedési módválasztás) befolyásolásának eszközei (2)



24. ábra: Közlekedési igények (közlekedési módválasztás) befolyásolásának eszközei (3)

Kőszeg város célja egy korszerű, biztonságos, környezetbarát és fenntartható közlekedési rendszer kialakítása, amiben fő cél a személygépkocsival szemben a kerékpáros és a közösségi közlekedés népszerűsítése.

A város közlekedésbiztonsági helyzete jelenleg jó, azonban a közúti forgalom növekedés hatására a közeljövőben ez negatív irányban változhat. Törekedni kell a forgalom megfigyelésére, lelassítására és a szabályok betartatására, valamint a sérülékeny közlekedők (gyalogos, kerékpáros) megóvására.

Az egyéni gépjárműforgalom növekedése révén nő a közúti közlekedésből származó externális hatás, légszennyezés (CO₂, NO_x és PM₁₀ kibocsátás), közlekedési balesetek száma, nő az energia felhasználás, mely negatív hatással vannak mind a gazdaságra, mind pedig Kőszeg lakosságának életminőségére is. A közlekedési externália alatt azokat a közlekedés által másoknak okozott költségeket értjük (környezetvédelem, baleseti károk, zaj, egészségügyi hatások, épületkárok, éghajlatra gyakorolt hatások, egyéb környezeti hatások, a természetre és a tájra gyakorolt hatások, torlódások költsége stb.), amelyeket nem a közlekedésben résztvevők fizetnek meg.

A járművezetők csúcsórákban sokkal több költséget okoznak a közlekedés többi résztvevőjének, mint önmaguknak. A városi torlódás egyfajta társadalmi csapda, ami törvényszerűen alakul ki. A forgalom növekedés hatására magasabbak lesznek az úthasználók költségei is. A nagyobb forgalom nagyság, nagyobb externális hatást eredményez, különösen ott, ahol nagy a helyváltoztatási igény. Az időtakarékosság pénzt jelent a gazdaságnak, cégeknek, jobb életminőséget az embereknek. A városokra jellemző kiköltözési hullám, az ingázás tovább rontja a helyzetet, tovább növeli az elővárosi forgalmat, torlódásokhoz és ezáltal további negatív externális hatáshoz vezet. A csökkenő élhetőség és gazdasági versenyképesség miatt muszáj beavatkozni.

Az EU közlekedéspolitikája szerint, az infrastrukturális ráfordítások megfizettetésén túl az externális költségeket is az igénybevevőkre kell terhelni (az externáliák internalizálására van tehát szükség), ezzel befolyásolva a szállítók döntéseikben.

A szennyezések és balesetek okozta költségek az EU-15 GDP-jének 7%-át, míg a torlódások okozta idővesztés a GDP 3%-át teszik ki. Ezzel szemben a kerékpáros és közösségi közlekedésnek és az autóhasználat visszaszorításának

pozitív hatásai vannak, melyek az állam, illetve az önkormányzatok költségeinek csökkenéséhez, forrásaik növekedéséhez vezetnek. Az autós közlekedés csökkenése a szabadidő növekedését és az egészségügyre nehezedő terhek csökkenését eredményezi. A testedzés, illetve a csökkenő stressz, a több pihenés mind a munkaerő minőségének javulásához, s ez által a gazdasági teljesítmény javulásához vezetnek.

A kerékpáros közlekedés fejlesztés célja elsősorban a hálózatfejlesztés a fő városi „célállomások” összekötése, a városba érkező térségi kerékpárutakhoz való csatlakozás megteremtése, a forgalmas útszakaszok, szűk, rosszul belátható utcák helyett alternatív útvonalak kijelölése, új településszerkezeti kapcsolatok megnyitása. A közlekedésbiztonsági fejlesztések – forgalomcsillapítás, elválasztott közlekedés, új kerékpárutak, kijelölt útvonalak, átkelők - egy megfelelő kerékpáros hálózat létrehozása a belvárosi parkolási terheltség csökkentésének elengedhetetlen feltétele. A város nevezetességein túl fontos az iskolák, munkahelyek, kereskedelmi egységek és a lakóterületek biztonságos megközelítése.

A megfelelő közlekedési infrastruktúra mellett a kerékpáros közlekedés egyik alapfeltétele a biztonságos kerékpártárolás a kiinduló és célállomásnál, tehát a lakóépületeknél és a munkahelyeknél, egyéb forgalomvonzó létesítményeknél. A kerékpárosok számára kerékpárutat kell kiépíteni a járások irányába, ott, ahol azt a kerékpáros forgalom indokolja, vagy ahol arra lakossági igény jelentkezik.

A helyközi és helyi közösségi közlekedési hálózatot és annak finanszírozását át kell alakítani és optimalizálni kell a közösségi közlekedés fellendítése és az utas szám növelése, valamint a gazdaságos üzemeltetés érdekében. Meg kell valósítani az intermodális csomópontot és fejleszteni kell a helyi közösségi (elsősorban autóbusz) közlekedési szolgáltatásokat.

4.4 Prioritások és célrendszer meghatározása

Célok:

- **Fenntartható városfejlődés,** gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés fejlesztése, parkolási problémák megoldása, javítása, forgalomcsökkentés, közúti balesetek számának csökkentése, közúti közlekedésből adódó ártalmak lég- és zajszennyezés csökkentése, közterületek tehermentesítése a közúti forgalom alól és közösségi célú hasznosítása.

Prioritások:

- Kerékpárút hálózat fejlesztése, kerékpáros szolgáltatások és parkolás fejlesztése,
- elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése, IMCS megvalósítása és fejlesztése, helyi és helyközi buszpályaudvar szerepkörének betöltéséhez szükséges mennyiségű buszállás és peron kiépítése,
- hibrid vagy elektromos buszok beszerzése,
- gyalogos és kerékpáros közlekedési területek fejlesztése,
- a vasútállomás épületében a buszpályaudvar/ÉNYKK igényeinek megfelelő helységek kialakítása (sofőrpihenő, pénztár),
- az állomás előtti tér parkosítása, gyalogos pihenő tér kialakítása,
- mobil árusító pultokhoz gyalogos és kerékpáros megközelítések, átkelők létesítése a Rákóczi Ferenc utcai körforgalomtól kiindulva,
- kerékpártárolók, támaszok elhelyezése figyelembe véve a későbbi bővítési lehetőségeket,
- P+R parkoló kiépítése,
- forgalomszervezés térségi szinten (helyi és helyközi busz, vasút),
- prioritások széleskörű elfogadottsága, legitimitása az érintettek körében.

A célok elérését segítő, hatékony intézkedéscsomagok összeállítása

Célok elérését szolgáló intézkedések összegyűjtése

- Összefüggő csomagok– integrált szemlélet
- Költség-haszon elemzés, externális hatások figyelembe vétele, változatok elemzése

Cselekvési terv elkészítése

- Felelősségi körök meghatározása, források hozzárendelése
- Cselekvési terv és költségvetés készítése
- Források és felelőségek hozzárendelése az egyes intézkedésekhez
- Időbeli ütemezés
- Quick-win intézkedések

Monitoring és értékelési rendszer kidolgozása és beépítése a tervbe

A fenntartható városi mobilitási terv jóváhagyása

- Minőségellenőrzés
- Hivatalos jóváhagyás a választott képviselők (közgyűlés, képviselőtestület) részéről

Megvalósítás

- A végrehajtás során megfelelő irányítás és kommunikáció biztosítása
- A terv „használatá”, megvalósításának közben tartása
- Célok folyamatos szem előtt tartása
- Érintettek bevonása, kommunikáció a megvalósítás során is
- Előrehaladás ellenőrzése
- Visszacsatolás, tanulságok levonása
- Rendszeres frissítés, naprakész terv (alkalmazkodás a környezet változásaihoz)
- A célok elérésének szem előtt tartása – monitoring és értékelés eredményeinek visszacsatolása
- Felkészülés a következő tervezési ciklusra

Jövőkép

A Mobilitási Terv olyan jövőképet vázol fel a Kőszegen élők számára, melyben a városi közlekedés jelenleg még talán újszerűnek ható megoldásai ötvöződnék a helyi adottságokkal. Ennek köszönhetően a kőszegiek életminősége érezhetően javul a közlekedés jelenlegi bántó környezeti hatásainak csökkenése és a közlekedés új formáinak rutinszerű használata következtében. Az átalakuló városkép, az új közlekedési eszközök és szolgáltatások, vagy még konkrétabban: az új intermodális csomópont és belvárosi sétálóövezet, csendes, kívánságra érkező elektromos buszok, könnyen tekerhető elektromos rásegítésű kerékpárok a jövő Paksának részei lehetnek átgondolt fejlesztések eredményeként.

Célok

Kőszeg Fenntartható Városi Mobilitási Terv fő célja, hogy az egyéni közlekedéssel szemben megalapozza és alátámassza Kőszeg elővárosi térségében az ingázók számára az innovatív, költséghatékony és környezetbarát mobilitási megoldásokat kínáló közlekedésfejlesztési terveket, valamint az olyan megoldásokat, melyek a teljes utazási láncot lefedik (rugalmas közlekedés, kapcsolódó kerékpárút hálózat), továbbá a közösségi közlekedés igénybevételét segítik.

A terv törekvése, hogy Kőszeg fejlesztési elképzelései új megoldásokkal ötvözve, a „működő” és „élő” város igényeit szem előtt tartva elősegítsék a városi területek jobb megközelíthetőségét, valamint a minőségi és fenntartható mobilitás feltételeinek teljesítését. A célok a mai helyzet megismerésén alapulnak, és figyelembe veszik a közlekedési rendszert érintő várható változásokat is.

A Mobilitási Terv alapvető céljai öt fő gondolat köré szerveződnek:

1. Az első cél, hogy a fenntartható mobilitás teljesítése **érdekében minden közlekedő és minden közlekedési mód találja meg a helyét a közlekedési hálózatban.**
2. A második cél, hogy **új intermodális csomópont kerüljön kiépítésre és új helyi járatú autóbusz kerüljön bevezetésre** és új autóbusz-hálózat kerüljön kialakításra.
3. A **biztonságos kerékpáros és gyalogos közlekedés biztosítása érdekében kerüljön fejlesztésre a kerékpáros közlekedési hálózat, kerüljenek fejlesztésre a gyalogos átkelő helyek,** melyek kialakításával mérsékelhető lesz a közlekedési balesetek áldozatainak száma.
4. A negyedik gondolat olyan **új vagy újszerű, okos szolgáltatások, közlekedési formák** (igényvezérelt helyi járatú autóbusz, közösségi kerékpáros közlekedés) **meghonosítása a városban,** melyek csökkentik az egyéni motorizált közlekedés jelenlegi részarányát.
5. Végül az utolsó cél, **a Belváros presztízsének megőrzése és a belvárosi életszínvonal emelése.** A belvárosi forgalomcsillapított övezet és gyalogos zóna kiterjesztése, a parkolási rendszer fejlesztése, a „város lakóinak az autójukról történő leválasztása”. A Belvárosban való közlekedés és a város központjának megközelítésének környezetbarát közlekedési módokkal való kiszolgálása és biztosítása.

4.5 Mérhető célok és intézkedések

1. **A fenntartható mobilitás teljesítése érdekében minden közlekedő és minden közlekedési mód találja meg a helyét a közlekedési hálózatban.**

I/1. Cél: A fenntartható mobilitás elterjedése érdekében minden közlekedő számára információt kell biztosítani a környezetbarát közlekedési módok igénybevételének lehetőségeivel kapcsolatban. Rendkívül fontos a helyi közösségek szemléletformálása, fenntartható közlekedést népszerűsítő kampányok megvalósítása, környezettudatosság növelése.

I/2. Teendők

1. Városi kerékpáros közlekedéshálózat tervezése, on-line hozzáférés biztosítása, kiadványok szerkesztése.
2. Részvétel a nemzetközi és országos környezetbarát közlekedési kampányokban: Európai Mobilitási Hét és Autómentes Nap, Bringázz a Munkába, Bringázz a Suliba, Kerékpáros reggeli stb. rendezvénysorozatokban.
3. Helyi lakossági tájékoztatása, ismereteinek és környezet iránti elhivatottságának növelése a helyi sajtó és/vagy on-line média segítségével.
4. Felsőoktatásban tanulók, középiskolai és általános iskolai tanulók környezettudatosságának erősítése, iskolai tanterv keretében, környezeti versenyek szervezésével.

I/3. Indikátorok

- Környezetbarát közlekedést népszerűsítő programokban való részvétel [fő/év]
- Szervezett környezetbarát közlekedést népszerűsítő programok [db/év]
- Környezetbarát közlekedést népszerűsítő kiadványok száma [db/év]

II. Közösségi közlekedés fejlesztése érdekében, kerüljön az új intermodális csomópont kiépítésre és új helyi járatú autóbusz kerüljön bevezetésre és új autóbusz-hálózat kerüljön kialakításra.

II/1. Cél: Az új intermodális csomópont kialakításának célja, az egyes közlekedési módok közötti optimális közlekedési kapcsolatok kialakításának biztosítása. A közlekedési módok optimális összekapcsolása, lehetővé teszi az egyes közlekedési módok közötti kényelmes átszállást és időt takarít meg az utazó számára. Az új helyi járatú autóbusz kiegészíti a meglévő közlekedési szolgáltatásokat.

II/2. Teendők

1. Az intermodális csomópont közlekedési kapcsolatainak átgondolása a fenntarthatóság szempontjából, megvalósíthatósági tanulmány készítése.
2. A tervezett új helyi járatú autóbusz fajtájának (elektromos busz), teljesítő képességének és kapacitásának, útvonalának, megállóhelyeinek, menetidejének, menetrendjének és járatszámának átgondolása, megvalósíthatósági tanulmány és költség-haszon elemzés készítése.
3. A vasúti és közúti közösségi közlekedés összehangolása.
4. Az intermodális csomópont és a városi kerékpáros közlekedési kapcsolatok és szolgáltatások átgondolása, továbbtervezése és továbbfejlesztése.
5. Gyalogos közlekedést támogató szolgáltatások tervezése és bevezetése (pihenő padok, ivókút, akadálymentesített közterületek) az intermodális csomópontban és környezetében.
6. Kerékpáros közlekedést támogató szolgáltatások tervezése és bevezetése (kerékpártámasz, fedett kerékpártároló, őrzött vagy zárható kerékpártároló, kerékpárkölcsonzó állomás létesítése) az intermodális csomópontban.

7. A parkolási infrastruktúra fejlesztése, P+R parkolók létesítése.
8. A helyi-helyközi autóbusz hálózat felülvizsgálata, járatok optimalizálása.
9. A jelenlegi hálózat, menetrend teljes átalakítása.
10. A City1 vagy City2 járat(ok) kialakítása
11. Igényvezérelt járatok kialakítása pl.: a Sabó-hegyre.
12. A javasolt új hálózat kiegészítése rugalmas közlekedési rendszer bevezetésével, amely nagyban hozzájárul a mozgásukban korlátozottak akadálymentes közlekedéséhez is.
13. Iskolabusz járat bevezetése.

II/3. Indikátorok

- Indított helyi járatú autóbuszok férőhelyszáma [fő/év]
- Indított helyi járatú autóbuszok által megtett távolság [jármű km/év]
- Nyitott és fedett kerékpártámaszok száma [db]
- P+R parkoló férőhely száma [db]

A fenntartható közlekedési módok elterjedésének érdekében, helyet kell biztosítani a fenntartható közlekedési módokat kiszolgáló infrastruktúrák és szolgáltatások számára a településszerkezetben és a közlekedéshálózatban.

III/1. Cél: A biztonságos kerékpáros és gyalogos közlekedés biztosítása érdekében kerüljön fejlesztésre a kerékpáros közlekedési hálózat, kerüljenek fejlesztésre a gyalogos átkelő helyek, melyek kialakításával mérsékelhetőek lesznek a torlódások, a túlzott személygépkocsi használat, valamint a közlekedés externális hatásai.

III/2. Teendők

1. A gyalogos közlekedés infrastruktúrájának kialakítása, a gyalogosok biztonságának növelése Autóbusz-megállóhelyek könnyű, gyors megközelíthetőségének kialakítása.

2. Lakóövezetek, oktatási intézmények irányába és körüli megfelelő gyalogos hálózat kialakítása.
3. Gyalogos infrastruktúra fejlesztése (lehetőség szerint a szűk járdák bővítése, járdák kialakítása a látszólag használt, „kitaposott” útvonalakon, a sérült járdaburkolatok javítása).
4. A városban akadálymentes, megszakítás nélküli kerékpáros hálózat kialakítása, melyen a közlekedők teljes biztonságban érezhetik magukat, úticéljukat felesleges kerülők nélkül érhetik el.
5. Járási települések bekapcsolása kerékpáros közlekedési hálózatba.
6. Az egyirányú utcák megnyitása (ahol a körülmények adottak) az ellenirányból, egy nyomsávon közlekedő kerékpáros forgalom előtt
7. Kerékpáros infrastruktúra fejlesztése (magas padkák süllyesztése, gyalogátkelőhelyek melletti fel-festéssel való kerékpáros átvezetés, a fő forgalomvonzó létesítményeknél a kerékpártárolás lehetőségének kialakítása, bővítése, kerékpárúton a kerékpáros piktogram gyakori feltüntetése, újrafestése)
8. Kerékpáros közlekedési hálózati terv készítése a Belvárosra, az Észak-keleti városrészre, a Lakótelepre, a Nyugati városrészre, Kőszeg falvára és az azokat összekötő úthálózatra.

III/3. Indikátorok

- Elkészült új kerékpár hálózati tervek száma [db]
- Belváros gyalogos forgalmának növekedése [%]
- Kerékpárosok számának növekedése [%]

IV/1. Cél: Új vagy újszerű, okos szolgáltatások, közlekedési formák (igényvezérelt helyi járatú autóbusz, közösségi kerékpáros közlekedés) **meghonosítása a városban**, melyek csökkentik az egyéni motorizált közlekedés jelenlegi részarányát.

IV/2. Teendők

1. City logisztika megszervezése, az ezt támogató logisztikai infrastruktúra kialakításával és a megfelelő járműpark biztosításával.
2. Az egész városra kiterjedő házhozszállítást segítő diszpécsterszolgálat kialakítása, melyhez csatlakozhatnak a helyi kiskereskedelmi szolgáltatók.
3. E-bike kölcsönző rendszer létrehozása, melyek a Belvároshoz, a lakóterületekhez és az idegenforgalmi attrakciókhoz történő eljutást is lehetővé teszik.
4. Kerékpárszállítást is lehetővé tevő elektromos buszok forgalomba állítása, melyek a belvárost érintő vonalon közlekednek
5. E-roller és e-bike/pedelec vásárlás támogatása kedvezményes, kamatmentes hitellehetőség biztosításával
6. Igény szerinti közforgalmú közlekedés bevezetése, mely összeköti a belvárost, az azt körülölelő lakóövezetet
7. Az e-roller és e-bike/pedelec kölcsönző rendszer, valamint az igény szerinti közforgalmú közlekedést támogató mobil alkalmazás kifejlesztése
8. A város véleményvezéreinek meggyőzése, általuk jó példa felmutatása a különböző közlekedési módok használatában

IV/3. Indikátorok

- Közlekedési módmegoszlás (%)
- Értékesített e-bike-ok száma (db)
- E-bike kölcsönző rendszert használók száma (fő/év)

V/1. Cél: A Belváros presztízsének megőrzése és a belvárosi életszínvonal emelése. A belvárosi forgalomcsillapított övezet és gyalogos zóna kiterjesztése, a parkolási rendszer fejlesztése. A Belvárosban való közlekedés és a város

központjának megközelítésének környezetbarát közlekedési módokkal való kiszolgálása és biztosítása.

V/2. Teendők

1. Akadálymentes, mindenki által kényelmesen használható városi terület kialakítása a Belvárosban
2. Gyermekebarát városi területek kialakítása a Belvárosban
3. Idősbarát városi terek kialakítása a Belvárosban
4. A szabadidős funkciók egymásra hatásának tervezése, a funkciók összehangolása
5. A Belvárosban gyalogos-hálózatának és gyalogos kapcsolatainak minőségi megvalósítása
6. A Belvárosban kerékpáros-hálózatának és kerékpáros kapcsolatainak minőségi megvalósítása
7. A Belvárosban buszhálózatának és átszállási kapcsolatainak minőségi megvalósítása
8. A Belvárosban közúti kapcsolatainak és keresztezéseinek magas színvonalú, forgalomcsillapított és biztonságos fejlesztése.
9. A Belvárosban parkolási rendszerének minőségi átalakításának megvalósítása
10. A Belvárost határoló utcákban, ahol a forgalom áramlását és a kerékpáros közlekedési létesítményt gátolja egyoldali parkolás bevezetése.
11. Behajtási korlátozás (csak árúszállítás!) „süllyedő oszlopokkal” történő biztosítása.
12. Gyalogos közlekedést támogató szolgáltatások tervezése és bevezetése (pihenő padok, ivókút, akadálymentesített közterületek).
13. Kerékpáros közlekedést támogató szolgáltatások tervezése és bevezetése (kerékpártámasz, fedett kerékpártároló, őrzött vagy zárható kerékpártároló, kerékpárkölcsonzó állomás létesítése).

14. Belvárosi parkolási rendszerének fejlesztése (a felszabaduló Buszpályaudvar helyén parkolóhelyek kialakítása).

V/3. Indikátorok

- A Belvárosi zárt gyalogos övezetet használó gyalogosok száma [fő/nap]
- A Belvárosi zárt gyalogos övezetet használó kerékpárosok száma [fő/nap]
- Belvárosban kialakított új kerékpártámaszok száma [db]
- Új gépjármű parkolóhelyek száma

5. A mobilitási terv megvalósítása

5.1 Projektirányítás, menedzsment

Irányító Csoport:

- polgármester, Kőszeg Város Önkormányzata
- alpolgármester, Kőszeg Város Önkormányzata
- főépítész, Kőszeg Város Önkormányzata
- osztályvezető, Városfejlesztési és Üzemeltetési Osztály
- elnök, Városfejlesztési, Idegenforgalmi, Környezetvédelmi és Vagyonügyi Bizottság

Önkormányzati Munkacsoport:

- jegyző, Kőszegi Közös Önkormányzati Hivatal
- aljegyző, Kőszegi Közös Önkormányzati Hivatal
- osztályvezető, Szervezési és Humánpolitikai Osztály
- osztályvezető, Pénzügyi és Gazdálkodási Osztály
- osztályvezető, Igazgatási és Építéshatósági Osztály

Külső Munkacsoport:

- Somlai Mérnöki Iroda Kft.
- UNIVERSITAS-Arrabona Kft.
- GYSEV Zrt.
- ÉNYKK Zrt.
- KTI
- 1-1 kijelölt bizottsági tag

További közreműködők:

- igazgató, Jurisich Miklós Gimnázium és Középiskolai Kollégium
- ügyvezető igazgató, Kőszegi Városüzemeltető és Kommunális Szolgáltató Nonprofit Kft.

Városi koordinátor:

- településmérnök, Városfejlesztési és Üzemeltetési Osztály

5.2 SUMP munkaterv

Lakosság és egyéb érintettek bevonásának megtervezése

Kommunikáció a projekt előkészítő és a projekt megvalósítási szakaszában

- Lakossági kérdőívek
- Sajtóesemények szervezése, sajtómegjelenések biztosítása
- Nyomtatott tájékoztatók elkészítése és lakossági terjesztése
- Honlapon (www.koszeg.hu -n) a projekthez kapcsolódó tájékoztató (esetleg aloldal) létrehozása és folyamatos működtetése, frissítése
- Lakossági fórum, közmeghallgatás szervezése

Kommunikáció a projekt megvalósítását követően

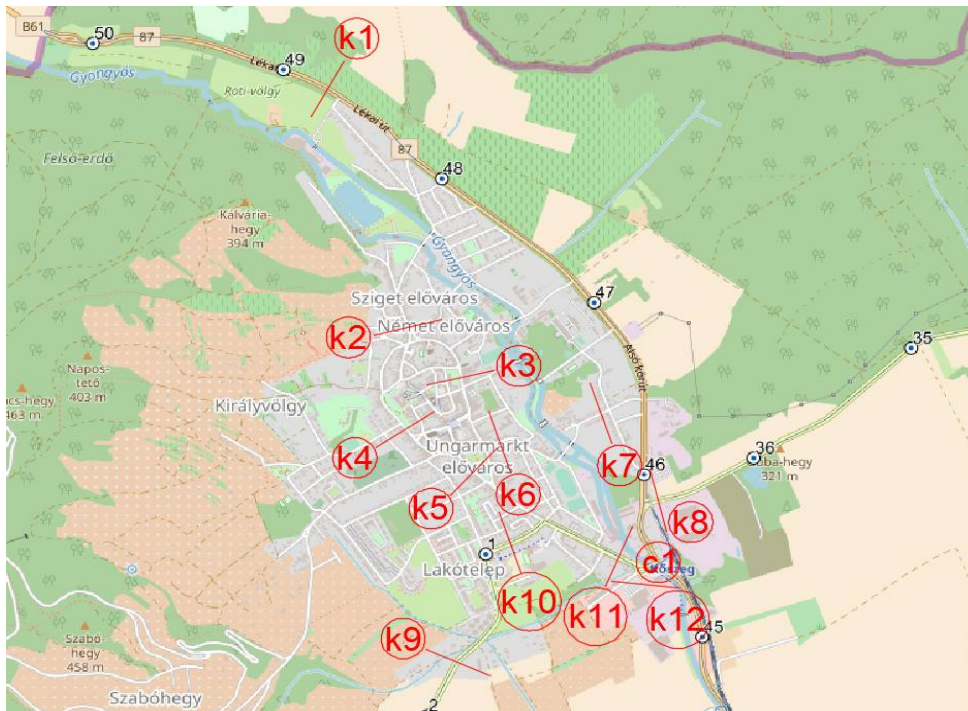
- Sajtóközlemény kiküldése a projekt zárásáról és a sajtómegjelenések összegyűjtése
- Eredménykommunikációs információs anyagok, kiadványok készítése
- Lakossági fórum, közmeghallgatás szervezése

5.3 Elkészítendő tanulmányok

Közlekedésfejlesztési koncepció

A Közlekedésfejlesztési koncepció elkészítéséhez szükséges megvizsgálni a közeljövőben megvalósuló új utak (pl. Pogányi út kikötése a Rohonci utca felé, a 87. sz főút kiváltására tervezett M87) és az intermodális csomópont települési úthálózatra gyakorolt forgalomátrendező hatását.

Kőszeg Fenntartható Közlekedésfejlesztési Stratégiája (SUMP) készítése során elvégeztük a város jelentősebb forgalmat bonyolító útjainak keresztmetszeti forgalomszámlálását. A forgalomszámlálás eredménye alapján meghatározható, hogy mely utak további fejlesztésére és melyik utak forgalomcsillapítására van szükség. A forgalmi adatok alapján meghatározható továbbá az is, hogy mely utak mentén van szükség épített kerékpárutak megvalósítására, és mely útvonalak mentén elegendő kerékpársávok, kerékpáros nyomvonalak kijelölése. A Rákóczi F. u. kerékpáros forgalma leginkább meghatározó a település szempontjából. A gépjármű forgalom nagyság a gyalogosok szempontjából veszélyes gyalogos átkelőhelyek fejlesztése szempontjából is irányt mutat.



25. ábra: Kőszeg keresztmetszeti forgalomszámlálás helyszínei

5. táblázat: Kőszeg átlagos napi forgalma

KM Szám	Hely	Átlagos napi forgalom
1	87. sz. főút határ	5755
2	Árpád tér	3399
3	Várkör kelet	4728
4	Várkör nyugat	2958
5	Rákóczi Ferenc utca É	2383
6	Liszt Ferenc utca	2907
7	Kórház utca	2703
8	Csepregi út	3166
9	Rohonci utca É-D	2278
10	Rohonci utca K-Ny	4552
11	Rákóczi Ferenc utca D	8040

A forgalomszámlálás során szerzett adatok kiterjeszhetőek a város egész területére és az agglomerációra, valamint felhasználhatóak a **Közlekedésfejlesztési koncepció** készítése során.

6. táblázat: Kerékpáros napi forgalom nagysága:

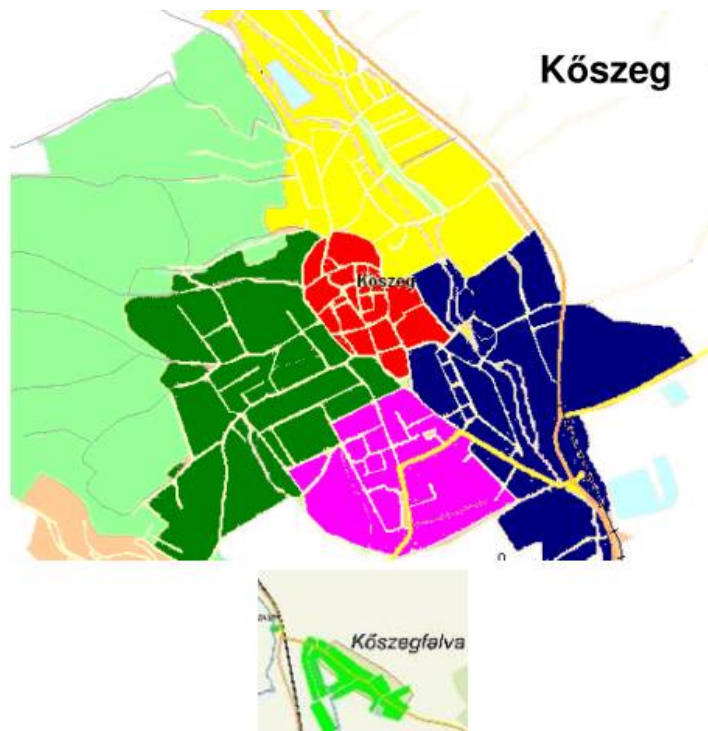
KM Szám	Hely	Kerékpáros napi forgalom
1	87. sz. főút határ	14
2	Árpád tér	421
3	Várkör kelet	545
4	Várkör nyugat	96
5	Rákóczi Ferenc utca Észak	239
6	Liszt Ferenc utca	177
7	Kórház utca	177
8	Csepregi út	19
9	Rohonci utca É-D	29
10	Rohonci utca K-Ny	148
11	Rákóczi Ferenc utca Dél	435

A Közlekedésfejlesztési koncepció külön térjen ki továbbá a **Gyalogos közlekedésfejlesztési lehetőségekre és fejlesztési irányokra:**

- Leromlott állapotú járdák felújításának ütemezésére.
- Új lakóterületeken hiányzó járdák kiépítésére.
- Balesetveszélyes csomópontokon átkelők létesítésére (Árpád tér, Várkör-Pék utcai Csomópont, Liszt Ferenc utca – Petőfi tér stb.).
- Meglévő gyalogátkelők közlekedésbiztonsági fejlesztésére (burkolati jelek, kiemelt közvilágítás stb.) .
- Gyalogos Gyöngyös hidak állapotjavítására.
- Új gyalogos híd építésére az August János utcánál.

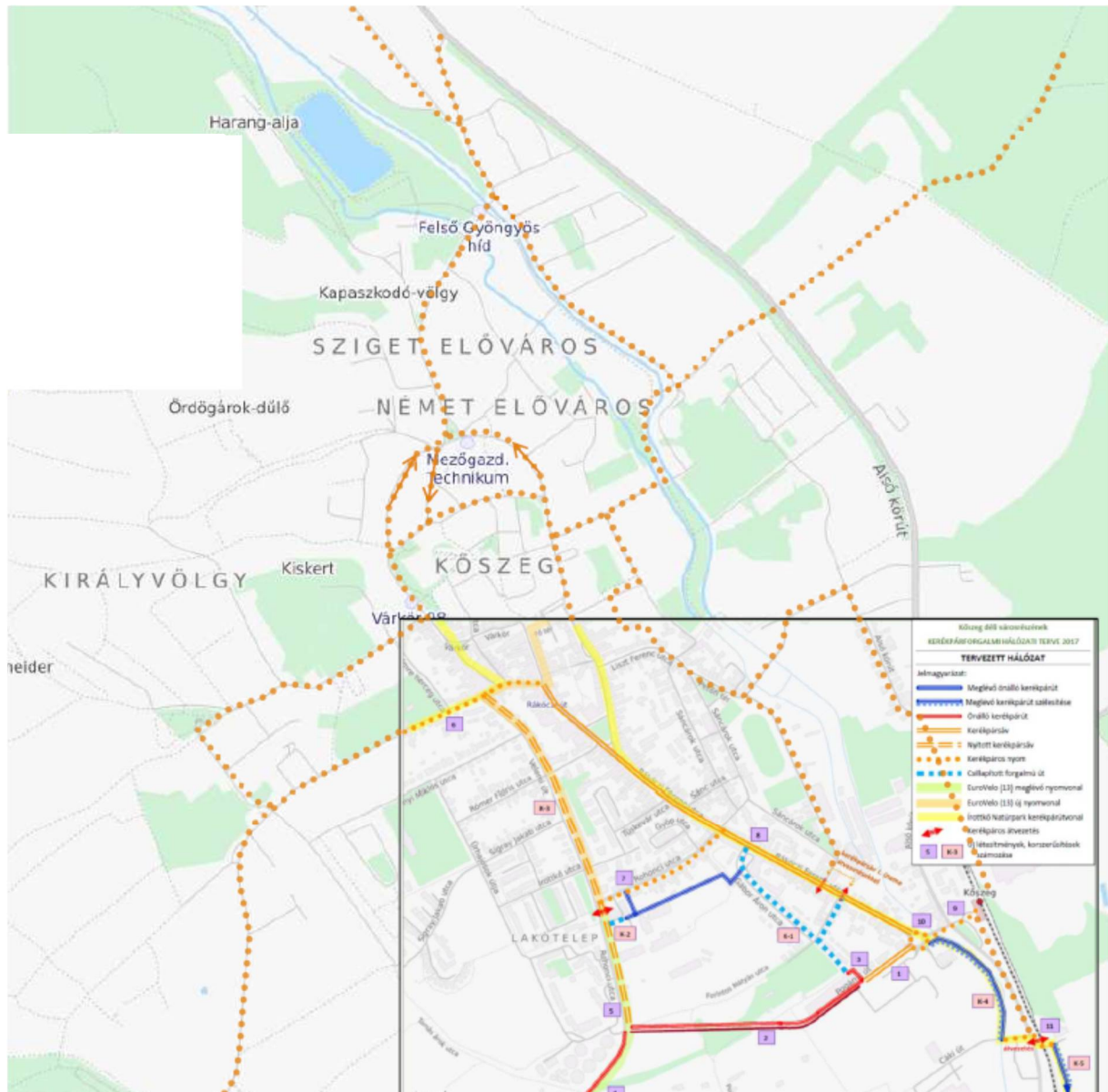
Kerékpáros Hálózati terv

2017-ben Kerékpárforgalmi Hálózati Terv készült Kőszeg Déli városrészére. A Kerékpárforgalmi Hálózati tervben meghatározásra kerültek a településrész forgalomvonzó létesítményei, a fejleszteni kívánt kerékpáros közlekedési infrastruktúra fajtája és a kerékpár tárolás módja és fejlesztési irányai. A kerékpáros közlekedés fejlődése érdekében elengedhetetlen az egész városra (illetve akár ütemezetten a többi városrészre: a Belvárosra, az Észak-keleti városrészre, a Lakótelepre, a Nyugati városrészre, Kőszeg falvára és az azokat összekötő úthálózatra) kiterjedő kerékpáros közlekedési hálózati terv készítése. A kerékpáros közlekedési hálózati terv megalapozása érdekében további kerékpáros forgalomszámlálást kell végezni, valamint vizsgálni kell a településre jellemző kerékpáros baleseti adatokat is.



26. ábra: Kőszeg városrészei

A kerékpáros közlekedési hálózati tervben a kerékpáros közlekedési létesítményeket a kerékpáros forgalomszámlálási, baleseti és forgalmi adatok ismerete alapján kell meghatározni.



27. ábra: Tervezett kerékpárút hálózat Kőszeg

A kerékpáros közlekedési hálózati terv térjen kis különösen az alábbi fejlesztési lehetőségekre:

- Kerékpáros vagy gyalogos-kerékpáros Gyöngyös-híd építése a Rákóczi utcai közúti híd környezetében a Vasútállomás biztonságos megközelíthetősége érdekében.
- Kőszegfalvi kerékpárút meghosszabbítása a Vasútállomásig, tervezett Intermodális Pályaudvarig.
- Vasútállomástól Északi irányba kerékpárút kiépítése 87-es főút Kórház utcai csomópontjáig, biztonságos főúti átkelési lehetőséggel együtt (a

Jurisics Miklós Ipari Park és a város keleti lakóterületeinek megközelíthetősége érdekében).

- Városi gyalogos Gyöngyös hidak kerékpározhatóvá tétele, ezáltal ösztönözve a város keleti területein élőket is a mindennapos kerékpározásra.
- Kiss János utca forgalomcsillapítása, rekonstrukciója a Gyöngyös-parti „zöld folyosó”, Északkeleti Lakóterületek és az intézmények Belvárossal való összekötése érdekében.
- Felső körút és Ólmodi utca kerékpáros-barát rekonstrukciója.
- Csónakázó tó kerékpáros megközelíthetősége érdekében kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztése a Kethelyi – Sziget – Meskó – Pék utca tengelyen mindkét két irányban a Gyöngyös utca és a Hegyalja utca fejlesztésével összhangban.
- Rőtivölgyi utca- Határátkelő közti kerékpárút megvalósítsa régi vasúti alépítmény felhasználásával.
- Hunyadi utca kerékpározhatóságának javítása
- Szabóhegyi úton kerékpáros nyom vagy nyitott kerékpársáv megvalósítása.
- Nyugat Dunántúli Vízügyi Igazgatóság és Szombathelyi Erdészeti Zrt. kezelésében lévő szilárd burkolatú és szilárd burkolat nélküli utak turisztikai célú kerékpározhatóságának biztosítása, (táblázás, feltérképezés, együttműködés az érintett szervezetekkel) a Lukácsházi árvíz tározó gátjának kerékpározhatóvá tétele.
- Hegyikerékpározás szervezett keretek közti élményturisztikai célú fejlesztése.
- Szolgáltatók (szállítás, vendéglátás, kereskedelem stb.) érzékenyítése kerékpáros-barát szolgáltatások széleskörű elterjedése érdekében.
- Kerékpárkölcsonzó rendszer kiépítésének, vagy kerékpárbérlés lehetőségének biztosítása, E-bike töltőpontok kialakítása, szerviz-pontok létesítése, kerékpár-tárolás feltételeinek javítása.



28. ábra: Kerékpárkölcsönző állomás Hévízen Forrás: <http://www.hevizbike.hu/>



29. ábra: Kerékpárpont (köztéri pumpa) Győrben
Forrás: <https://gyor.offmedia.hu/helyi/ime-az-első-kerekparos-pont-gyorben>

5.4 Közösségi közlekedésfejlesztési koncepció

Bevezetés, megfontolások

Helyi közforgalmú közlekedés tervezése, szervezése során két nagy területtel kell foglalkozni. Egyik oldal a működtetés rendszere. Másik pedig maga a szolgáltatás, mely a menetrendből, útvonalakból, valamint a tarifarendszerből tevődik össze.

A működtetési rendszer tervezése magában foglalja a járműbeszerzés és tulajdonlás, valamint a szolgáltató és a megrendelő viszonyát is. Tanulmányunk első részében a hazai gyakorlatban elképzelhető szolgáltató – megrendelő kapcsolatok előnyeit és hátrányait mutatjuk be.

A tanulmány második része bemutatja a különböző hálózati megoldási lehetőségeket, illetve a helyi – helyközi szolgáltatás együttműködési alternatíváit, valamint megfontolásokat tartalmaz arra vonatkozóan, hogy mi legyen a helyi autóbusz közlekedési rendszer célja.

Szolgáltató –megrendelő kapcsolata

A helyi menetrendszerinti közlekedés közszolgáltatás, mely kettős szerepet tölt be napjaink városaiban. Egyfelől mobilitási lehetőséget ad azoknak, akiknek nincs más eljutási lehetőségük, másfelől a jelenleg ismert leghatékonyabb megoldás a közúti torlódások felszámolására. E két feladat azonban igen eltérő igényeket támaszt a rendszerrel szemben. Az első esetben olcsó, megbízható alapszolgáltatást kell nyújtani, mely mindenki számára elérhető, mind térben, mind időben. Ezzel szemben a második esetben magas színvonalú az egyéni közlekedéssel versenyhelyzetet teremtő szolgáltatást kell adni, választási lehetőséget teremtve az autóhasználattal rendelkezőknek. E két követelmény egyesíti a jót olcsón elvet, ami nem reális. Mindezek miatt a helyi autóbuszos közlekedés támogatásra (szubvenció) szorul, hiszen jó szolgáltatást kell adnunk olcsón.

A szolgáltató azonban profitorientált vállalkozás, aki tisztességes haszonnal szeretné elvégezni a rábízott feladatot. Tekintettel arra, hogy bevételei több forrásból érkeznek, számtalan megrendelési forma ismeretes. Magyarországon

a leggyakoribb a költségalapú finanszírozás, mikor a vállalkozó bemutatja a szolgáltatás érdekében felmerült költségeit és a tisztességes hasznot, majd ezt téríti a megrendelő, akit a viteldíjak is illetnek. E rendszer (habár igen elterjedt hazánkban) igen előnytelen a megrendelőnek, és kellemetlen a vállalkozónak is, hiszen:

- minden elszámolási időszak végén fennáll az elszámolási vita lehetősége a költségek elismerése kapcsán (adott kiadás jogos volt-e, szükséges volt-e...)
- a megrendelő nem ismeri előre a várható kiadásokat, hiszen az az elszámolási időszak végén derül csak ki (nyilván becslés adható, de például az üzemanyagárak változása erősen befolyásolja a végső összeget)
- a megrendelő vállalja az igénybevétel üzleti kockázatát, hiszen a viteldíjbevételek előre nem ismertek.

E rendszer kétségtelenül előnyös, ha nincs versenyhelyzet, hiszen többé-kevésbé kézben tarthatók a kiadások. Ha azonban több szolgáltató is képes lehet ellátni a feladatot, és ők versenyeznek is érte, akkor célszerű ezen elszámolásnál tisztább, egyszerűbb megoldást választani. Ilyen lehet a km alapú elszámolás. Ebben az esetben a vállalkozó ajánlatában előzetesen vállalja, hogy a megrendelt hasznos km-eket milyen áron teljesíti. Ez az összeg időszakosan, megadott feltételek mellett módosítható. E módszer alkalmazásával a szolgáltatás költsége jól becsülhető, hiszen a megrendelő pontosan eldöntheti, hány km-t kíván megrendelni, így ismert a szolgáltatás ára is. E módszer veszélye azonban az, ha nincs versenyhelyzet. Ebben az esetben a vállalkozó irreálisan magas árat is kérhet, ami megdrágítja a szolgáltatást. E módszernél kérdés, hogy kit illet a beszédett viteldíj (vagyis kinél van a bevételkockázat). Ha a megrendelőt illeti meg a beszédett viteldíj, nála van az üzleti kockázat és az ellenőrzési kötelezettség, hiszen ő érdekelt a viteldíjak szabályszerű beszédésében. Ha azonban a szolgáltatót illetik a viteldíjak, és a megrendelő felé csak az ezen felül becsült km díjakkal pályázik, akkor mind az ellenőrzés, mind a viteldíjak beszédésének felelőssége a szolgáltatóra hárul, a

megrendelőnél nincs üzleti kockázat, a szolgáltatásra fordítandó forrás pontosan tervezhető.

Bármely km alapú változatot is alkalmazunk lehetőség van a szolgáltató motiválásra bonus-malus rendszer alkalmazásával. Ez azt jelenti, hogy jó szolgáltatás esetén (monitoring mutatók túlteljesítése) növelhető a km díj, míg rossz szolgáltatás esetén csökkenthető a km díj.

A jobb áttekinthetőség érdekében az alábbiakban összehasonlítjuk a három vázolt lehetőséget:

- Költségalapú finanszírozás: megrendelő az elszámolható, a szolgáltatás érdekében felmerült költségeket és a tisztességes hasznot fizeti, jegybevétel beszedője nem releváns a gazdálkodás szempontjából
- Hasznos km alapú finanszírozás, jegybevétel a megrendelőt illeti: megrendelő előre rögzített km díjat fizet, jegybevétel a megrendelőt illeti meg, így a szolgáltató bevétele kizárólag az előre rögzített fix km díjből áll
- Hasznos km alapú finanszírozás, jegybevétel a szolgáltatót illeti: megrendelő előre rögzített km díjat fizet, a jegybevétel a szolgáltatót illeti meg, így a szolgáltató két forrásból kap bevételt: megrendelő és az utasok

6. táblázat: Lehetséges szerződéses formák előnyei-hátrányai

	Megrendelő (önkormányzat)		Szolgáltató társaság) (közlekedési	
	előny	hátrány	előny	hátrány
Költség alapú finanszírozás	Csak a ténylegesen felmerült költségeket téríti (és a tisztességes hasznot)	Nehezen tervezhető, könyvvizsgálat – elszámolási nehézségek. Ellenőrzési kényszer (jegyhasználat, szolgáltatás)	Nincs hatékonysági nyomás, minden jogosan felmerült költséget térít a megrendelő	Rendszeres könyvvizsgálat és esetleges elszámolási vita (mi volt elszámolható, mi nem)
Hasznos km alapú finanszírozás, jegybevétel a megrendelőt illeti	Tervezhető a szolgáltatás kiadási oldala (hosszabb időszakra is), nincs rendszeres elszámolási konfliktus. Minőségi elvárások könnyebb érvényesítése	A bevételi oldal nehezen tervezhető, üzleti kockázat, ellenőrzési kényszer a megrendelőnél	Tervezhető bevétel, nincs elszámolási konfliktus, nincs üzleti kockázat	Szigorúbb gazdálkodási kényszer (hatékonyság), a rögzített bevétel miatt. Bonus-Malus esetén folyamatosan javuló (vagy magas) színvonal biztosítása
Hasznos km alapú finanszírozás, jegybevétel a szolgáltatót illeti	Tervezhető ráfordítások, nincs üzleti kockázat, nincs ellenőrzési kényszer	A szolgáltatás túlárzott lehet, ha a pályázati szakaszban nincs verseny	Saját „gazdasági környezet” megfelelő szolgáltatás mellett extraprofit realizálható	Nehezen tervezhető bevételi oldal. Szigorúbb gazdálkodási kényszer (hatékonyság), Bonus-Malus esetén különösen, de a jegybevételek növelése érdekében mindig folyamatosan javuló (vagy magas) színvonal biztosítása. Ellenőrzési kényszer (jegyhasználat)

E rendszerek természetesen felvetik a külső szolgáltató kérdését is. Egy jól átgondolt, kellő alapossággal megtervezett km alapú közszolgáltatási szerződés megfelelő garanciákat ad mind a megrendelő, mind a szolgáltató részére. Ezzel feleslegessé válik a belső szolgáltatók rendszer erőltetése. Bármely, megfelelő garanciákkal bíró gazdasági társaság pályázhat, majd a megfelelő szerződési keretek között szolgáltat. Ebben az esetben a megrendelőnek nincsenek tulajdonosi feladatai és kötelezettségei, mindössze a megrendelt szolgáltatás díját kell kifizetnie.

Mindezek alapján nem szükségszerű belső (saját) szolgáltatóval végeztetni a szolgáltatást, az kiadható (megfelelő garanciák mellett) más vállalkozóknak is.

További kérdés a járműbeszerzés és üzemeltetés feladata. E tekintetben a legegyszerűbb eset, ha a szolgáltató biztosítja a járművet, így a megrendelőnek ezzel kapcsolatosan nincs semmilyen feladata, kötelezettsége. Másik lehetőség, ha a megrendelő szerzi be a járművet, és azt a szolgáltatónak bérbe adja. Ebben az esetben a bérleti díj a szolgáltatási díjat csökkenti, így a megrendelőnek ennyivel kevesebbe kerül a szolgáltatás. Fontos azonban megjegyezni, hogy a bérleti konstrukcióban rögzíteni kell az üzemeltetés feltételeit és körülményeit.

Mindezek alapján nem javasoljuk saját társaság létrehozását és működtetését, valamint azt, hogy a megrendelő saját maga üzemeltessen autóbuszokat.

Helyi autóbuszos szolgáltatás hálózati lehetőségei

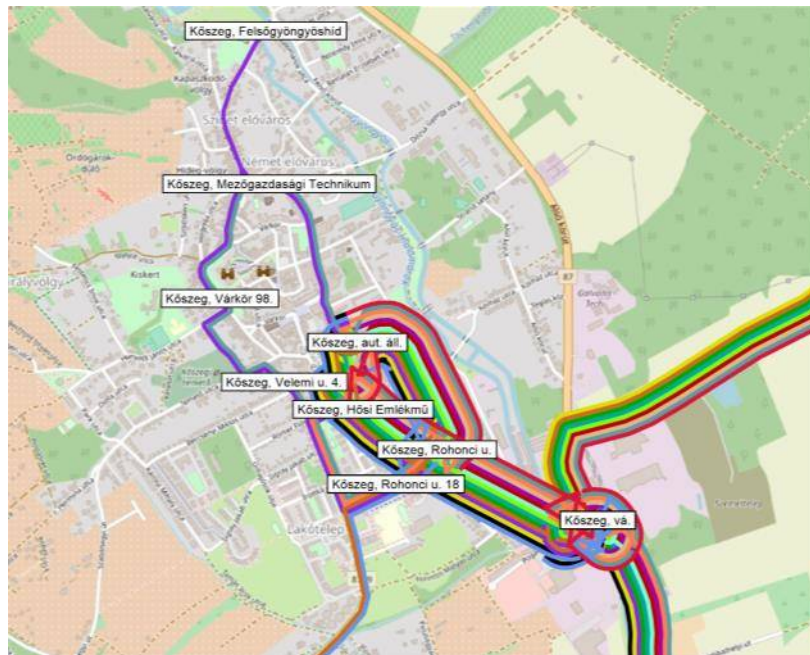
A helyi autóbuszos szolgáltatás több elemből is felépülhet, melyek külön-külön, vagy együttműködve jelenthetik a helyi igények kiszolgálását:

- **beérkező, induló helyközi autóbuszvonalak kihasználása (jelenlegi helyzet)**
 - helyi menetrendszerinti vonal alkalmazása
 - igényvezérelt helyi vonal(ak) alkalmazása

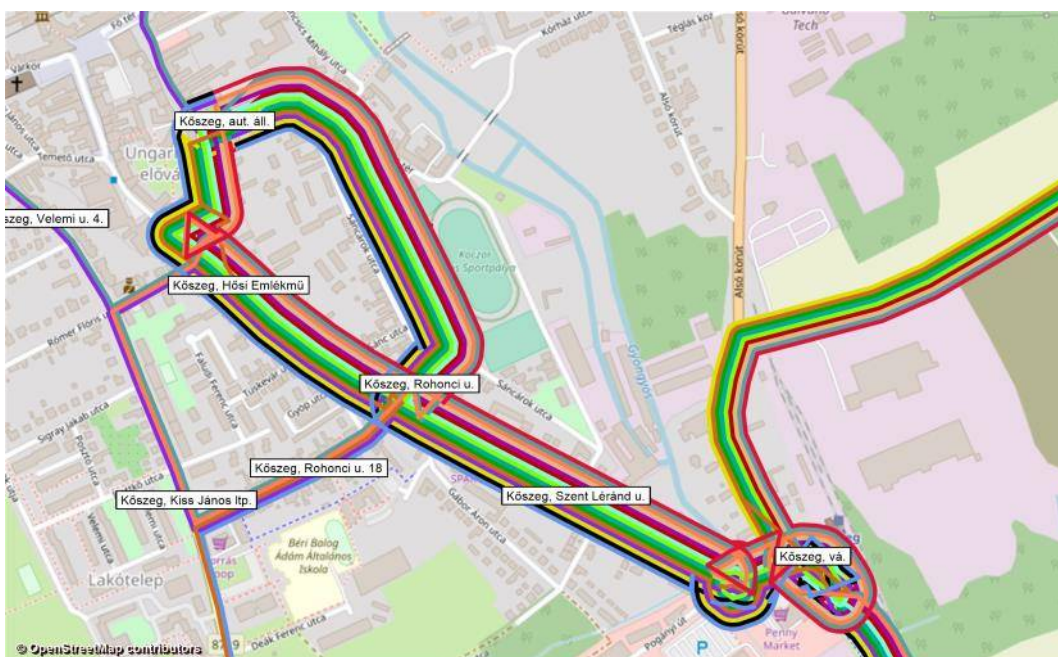
Helyközi vonalak használata

A helyközi autóbuszvonalak a város belső területeit megfelelően lefedték, azonban az autóbuszvégállomás áthelyezésével ez a helyzet megváltozhat.

Jelenleg a várost 16 helyközi menetrendi mező érinti, e mezők járatai többségében érintik a belvárosi területeket, amint azt a 30. és 31. ábra mutatja.



30. ábra: Helyközi autóbuszok útvonalai Kőszegen



31. ábra Helyközi autóbuszok Kőszeg belvárosában

Az autóbuszvégállomás áthelyezésével két esetet kell vizsgálnunk, az egyik, ha a helyközi autóbuszok csak az új végállomásig közlekednek, és nem tájékoznak fel a várost, ebben az esetben a beérkező vonalakhoz csatlakozva mindenképpen szükséges egy (vagy több) helyi útvonal kialakítása (lásd lejjebb). A másik lehetőség a jelenlegi útvonalak fenntartása azzal a különbséggel, hogy a járatok az új végállomásról indulnak, oda érkeznek. E megoldás többletfutást eredményez, amit a megrendelőnek (országos ellátási felelős) kell térítenie. Az egyes útvonalak módosulása a következők szerint képzelhető el:

7. táblázat: Helyközi vonalak többletfutásai az áthelyezés hatására

Menetrendi mező	többletfutás [km]*	napi járatszám [db]	éves többlet [km]	éves többlet [Ft]***
1642	0	1+1	0	0
1643	0	1+2	0	0
1660	0	8+8	0	0
1726	0	4+3	0	0
1727	1,3	1+1	650	325 000
6603	1,3	5+4	2 925	1 462 500
6604	1,3	4+4	2 600	1 300 000
6605	1,3	25+27	16 900	8 450 000
6700	1,3	3+4	2 275	1 137 500
6702	1,3	9+13	7 150	3 575 000
6703	0	3+3	0	0
6706	1,3	3+4	2 275	1 137 500
6708	1,3	11+10	6 825	3 412 500
6710	1,3	7+7	4 550	2 275 000
6728	1,3 (-1,3)**	12+13	8 125	4 062 500
6749	1,3	3+3	1 950	975 000

* 0 km többletfutás esetén a járat útvonal nem módosul, mindössze a végállomásnak kijelölt megálló nem a jelenlegi autóbuszállomás, hanem a vasútállomás lesz. 1,3 km-es többletfutás jellemzően egy autóbuszállomás-vasútállomás többletet jelent.

** a 6728 mező esetén (és további néhány mezőnél is) felmerül a kérdés, hogy utasforgalmi, vagy technológiai okokból megy-e buszállomásig.

***a futásköltségre nincs pontos adat, ezért 500Ft/km becsült értékkel számoltunk

Mindezek alapján a jelenlegi helyközi rendszer fenntartásával, és a járatok vasútállomáshoz irányításával éves szinten mintegy 56 ezer km többletfutás jelentkezik, ami **összesen 28 millió forintos többlet forrásigényt jelent az ellátásért felelős minisztériumnak.**

Helyi menetrend szerinti vonal kialakítása

Egy helyi menetrend szerinti vonal kialakításakor az első kérdés, ki a célcsoport. A vonal célja a rendszeres utazások kielégítése (munkabajjárás, vasúti ráhordás), vagy az időszakos/eseti helyi utazások kielégítése (bevásárlás, orvosi rendelés...), esetleg a turisták kiszolgálása.

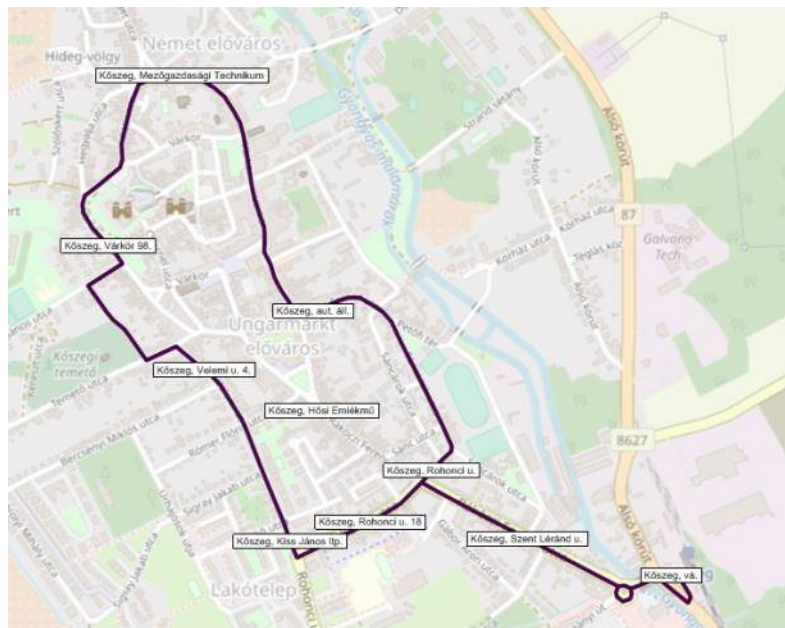
Természetesen e három igénybevevői kör szükségletei között akár átfedés is lehet. Ezek kiszolgálására egy, a mai helyközi útvonalakkal fedésbe hozható útvonal javasolható, ahol teljes üzemidőben óránként, csúcsidőszakokban fél óránként célszerű közlekedni.

A 32. ábrán vázolt vonalvezetés esetén a vonal egy járata 7,4 km hosszú. Napi 23 járat esetén (6:00, 7:00, 7:30, 8:00, 8:30, 9:00, 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 13:30, 14:00, 14:30, 15:00, 15:30, 16:00, 16:30, 17:00, 18:00, 19:00, 20:00, 21:00, 22:00) ez 170 km hasznos futást jelent, ez éves szinten közel 60ezer km-t eredményez. A helyi közlekedésben reális 600 Ft/km költséget alapul véve 36 millió Ft-os éves költség fedezéséről kell gondoskodni.



32. ábra City1 útvonal

Megfontolandó egy rövidített útvonal alkalmazása is, így a két útvonal vegyesen is működhet.



33. ábra: City2 útvonal

E két útvonal megfontolt, vegyes alkalmazásával csökkenthető a futásteljesítmény: City1 – 15 db; City2 8 db. Ebben az esetben a napi futás $15 \cdot 7,4 + 8 \cdot 4,9 = 150,2$ km, ami éves szinten 52,5ezer km-t jelent. Ez összesen **31,5 millió Ft költséget eredményez.**

Fontos azonban megjegyezni, hogy ha a járműveket az Önkormányzat maga üzemelteti, akkor a költségek jelentősen magasabbak is lehetnek, mivel ekkor fenn kell tartani egy tárolót (garázs), illetve karbantartásról és fenntartásról is gondoskodni kell. Elektromos járművek beszerzése esetén ki kell építeni (helyben) a töltési infrastruktúrát, ennek kialakítására (amennyiben ez célzottan az autóbusz töltésére szolgál) kellően védett (zárt) terület szükséges.

Amennyiben az (elektromos) autóbuszokat nem az önkormányzat üzemelteti, akkor a fenti költségelemek nem lépnek fel. További megfontolást igényel az Önkormányzat által beszerzett elektromos autóbusz és kiépített töltési infrastruktúra kérdése. Ebben az esetben felmerül az üzemeltetésre átadás (bérbeadás) konstrukciója is, mind a jármű, mind az infrastruktúra esetében.

Rugalmas, igényvezérelt közlekedési rendszer

A korábbi helyi autóbuszos közlekedés tapasztalatai alapján nem feltétlenül szükséges menetrend szerinti közlekedés kialakítása, ehelyett akár rugalmas közlekedési rendszer is működhet. Ennek több fokozata ismert, attól függően, hogy mennyire kötött a rendszer térben és időben.

Kőszeg esetében két megoldási változat képzelhető el:

- az előzőekben vázolt City1 útvonalon 30 vagy 60 perces követésekkel indul egy-egy járat, ha arra a járat indulása előtt legalább 60 perccel legalább egy utazási igény bejelentésre került (tapasztalatok szerint az ilyen rendszerek esetén a járatok 50%-a valósul meg)
- a kialakítandó végállomáson (IMCS) állomásozó minibusz (jellemzően a rugalmas közlekedési rendszerek 6-10 fős minibuszokkal üzemelnek, melyekben 1-2 kerekesszékes hely is van), előzetesen bejelentett utazási igény esetén teljesíti a tetszőleges pont és vasútállomás közötti útvonalat oda vagy vissza (lényeges, hogy az egyik végpont a vasútállomás!). Az indulások lehetnek kötöttek, csak 30 vagy 60 percenként.

Egyéb a helyi autóbuszos közlekedéssel kapcsolatos kérdések

Működhet-e együttesen a City1 vagy City2 és a jelenlegihez hasonló helyközi útvonalakon közlekedő autóbuszos szolgáltatás?

E két rendszer a város méretei alapján egymás mellett túlzó lenne, vagyis reálisan vagy egyik, vagy másik működhet csak. Olyan kombinált eset elképzelhető, hogy csak néhány helyközi járat látja el a várost, és ezt egészíti ki a City1 vagy City2 útvonal.

Hogyan oldható meg a tömegszerűen felmerülő utazási igények levezetése?

A City1 vagy City2 útvonalak alkalmazása esetén, az időszakosan fellépő tömeges igényeket az említett útvonalakon folyamatosan közlekedő járatok le tudják vezetni.

Igényvezérelt (elektromos) kisbusznak lehet létjogosultsága?

Az előzőekben tárgyaltak szerint elképzelhető igényvezérelt közlekedés is és elektromos jármű alkalmazása is, így természetesen a kettő kombinációja is. Fontos azonban ismét kiemelni, hogy az elektromos járművek üzemeltetése infrastrukturális háttérrel is igényel, így ez saját üzemeltetésben erősen megfontolandó. Javasolt inkább külső szolgáltató bevonása az üzemeltetésbe (akár a jelenlegi szolgáltató is).

Szükséges-e egyáltalán helyi útvonalak kialakítása, vagy a helyközi vonalak megfelelő szolgáltatást nyújtanak?

Ennek megítélése a jelenlegi ismeretek alapján nem reális, ehhez a helyközi járatokon utasszámlálás elvégzése szükséges, mely alapján megállapítható azok kihasználtsága.

Intermodális Csomópont Megvalósíthatósági Tanulmány

Kőszeg Fenntartható Közlekedésfejlesztési Stratégiájával egy időben készülnek Kőszeg Intermodális csomópontjának fejlesztési tervei, valamint az ahhoz kapcsolódó Megvalósíthatósági Tanulmány (MT).

Parkolási koncepció terv

Kőszegen is, mint a legtöbb városban a megnövekedett gépjárműforgalommal párhuzamosan megfigyelhető a parkolók mennyiségi hiánya, különösen a Belvárosban, a Károly Róbert tér és a Jurisics vár környékén. Megállapítható továbbá a parkolási felületek rendezetlensége (piac és környéke, időszakos kihasználtsága, fásítás hiánya). A parkolási problémák megoldása és a meglévő parkolók, illetve parkoló autók jobb területi kihasználása érdekében javasoljuk parkolási koncepció terv készítését.

A parkolási koncepció terv térjen ki az Intermodális csomópont megvalósítását követően, a felszabaduló buszpályaudvar helyének parkolási célú hasznosításának lehetőségére is, valamint az intermodális csomópontban létrehozott új parkolóhelyek számával arányosan a belvárosi parkolóhelyek számának csökkentésére is.



34. ábra: Kőszeg, Buszállomás (2018)



35. ábra: Kőszeg, Buszpályaudvar (2018)

A parkolási koncepció terv térjen ki az elektromos töltőállomások és kapcsolódó elektromos autó parkolóhelyeinek kijelölésére is (36. ábra).



36. ábra: Elektromos töltőállomás Békéscsabán

Kőszeg, belvárosi parkolási problémáinak enyhítése szempontjából rendkívül fontos lenne a Várkör mentén a parkolók telítettségét jelző berendezések telepítése, melynek célja a feleslegesen közlekedő (parkolóhely hiányában is helyet kereső) autók kiszűrése.



37. ábra: Intelligens parkoló rendszer Győrben

A nagy forgalmat vonzó intézmények (iskolák, óvodák, közintézmények stb.) előtt javasoljuk „carpool” parkolóhelyek kijelölését.



38. ábra: „Carpool”- Parkolóhely 2+ fő részére

5.5 Szemléletformálási akcióterv

Kőszeg Fenntartható Közlekedésfejlesztési Stratégiájának készítése keretében három célcsoport közlekedési szokásai és környezet iránti elhivatottsága került felmérésre és értékelésre.

A SUMP tervezése keretében először a kőszegii általános iskolás gyerekek (8-14 éves korosztály) és a kőszegi középiskolás fiatalok (15-18 éves korosztály) közlekedési szokási és a fenntartható közlekedéssel kapcsolatos ismeretei kerültek felmérésre. A felmérés és adatgyűjtés célja, a gyerekek és a fiatalok közlekedési szokásainak, valamint a környezethez való viszonyainak megismerése volt. A fenntartható közlekedés céljainak elérése érdekében, szemléletformáló intézkedések bevezetésének lehetőségének vizsgálatára és megtervezésére is sor került.

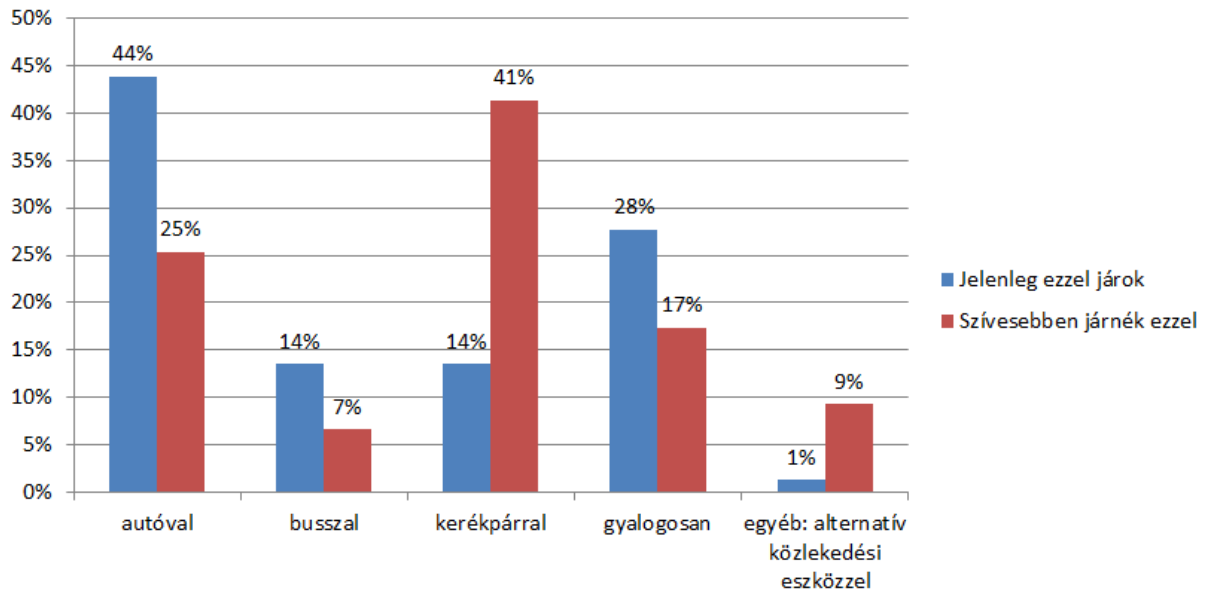
A közvélemény kutatásra a meghatározott célcsoportok körében személyes megkérdezés módszerével, iskolai tanárok közreműködésével került sor.

A középiskolai és az általános iskolás korosztály véleménye szerint bár mind a fiatalok, mind pedig a felnőttek környezetvédelemhez való viszonya javult az elmúlt években, az emberek többsége továbbra sem tartja fontosnak, hogy az általuk használt közlekedési eszközök ne legyenek károsak a környezetre.

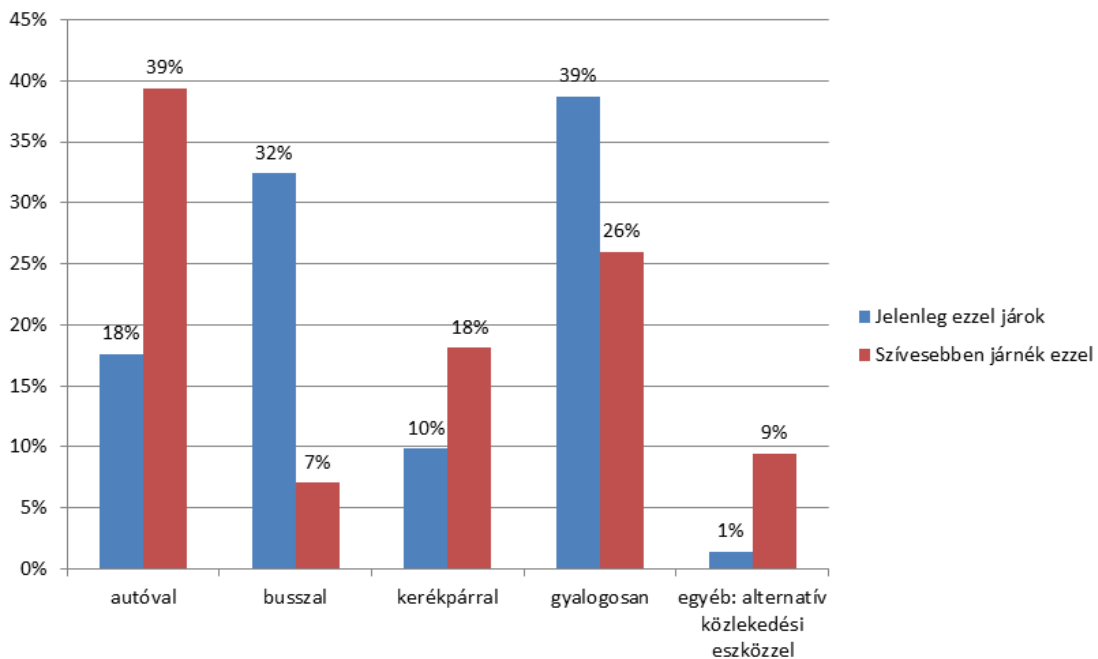
A diákok többsége vagy nem hallott a fenntartható fejlődésről valamit az alternatív és fenntartható közlekedés fogalmáról, vagy bár hallott róla, de nem tudja mit jelent. A fenntartható közlekedés fogalmáról és az alternatív közlekedési eszközökről való ismeretek átadását iskolai keretek között javasoljuk megvalósítani, mivel az iskolákban tartott bemutató ismeretátadó órák hatásfoka kimutatható.

A 8-14 éves korosztály iskolába járási szokásait a (39. ábra), a 15-18 éves korosztályét a (40. ábra) szemlélteti.

Jelenleg milyen közlekedési eszközzel jársz iskolába, illetve ha tehetnéd, milyen közlekedési megoldást választanál?



39. ábra: 8-14 éves korosztály iskolába járási szokásai



40. ábra: 15-18 éves korosztály közlekedési szokásai

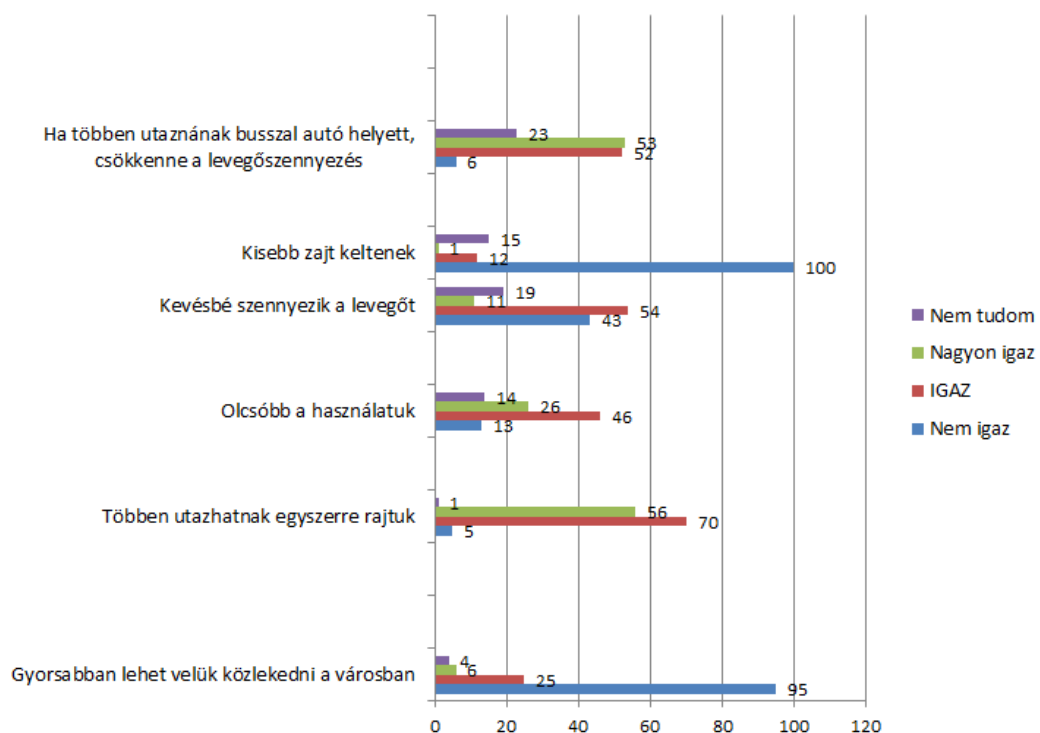
A **8-14 éves korosztály** közlekedési szokásait vizsgálva megállapítható, hogy a legtöbb gyereket (44%) autóval szállítják a szülők iskolába. A legtöbb diák, azonban ebből a korosztályból a kerékpárt (41%), vagy valamilyen alternatív

közlekedési módot (9%) választaná iskolába menet ha tehetné, tehát környezetbarát módon közlekedne. A válaszadók mindösszesen 25%-a utazna továbbra is autóval, míg mindösszesen 7% választaná a tömegközlekedést.

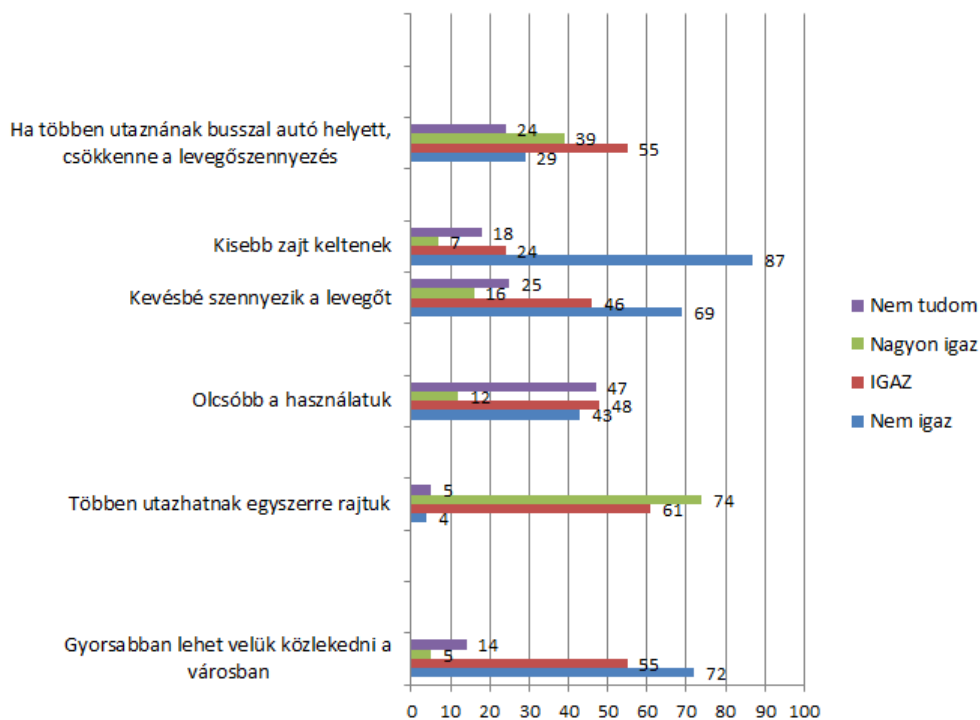
A **15-18 éves korosztály** közlekedési szokásai vizsgálva megállapítható, hogy a legtöbb gyerek gyalog (39%) vagy busszal (32%) jár iskolába. A megkérdezett diákok 39%-a azonban autóval közlekedne, ha tehetné, 26% továbbra is gyalogolna, 18% pedig inkább kerékpározna. A középiskolások környezet iránti elhivatottsága tehát nem olyan mértékű, mint a fiatalabb korosztályé, amin mindenképpen változtatni kell, annak érdekében, hogy közlekedésük a jövőben a legfenntarthatóbb legyen.

A környezetbarát közlekedési módok népszerűsítése és fejlesztése érdekében, kutatásunk során arról is megkérdeztük a diákokat, hogy miben látják az egyes környezetbarát közlekedési módok gépkocsi használattal szembeni előnyeit (41. ábra).

Szerinted a busz és vonat használatának milyen előnyei vannak az autóval szemben?



41. ábra:15-18 éves korosztály



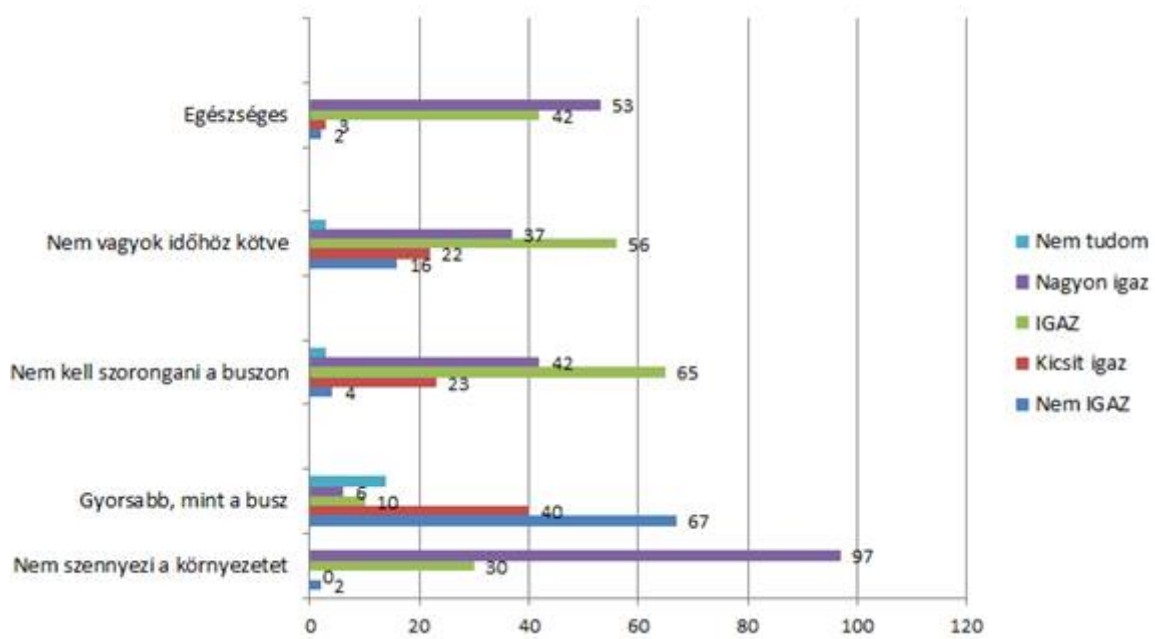
42. ábra: 8-14 éves korosztály

Mindkét megkérdezett korosztály diákjainak véleménye megegyezett abban, hogy ha többen választanák a közösségi közlekedést, csökkenne a légszennyezés. Azonban a diákok a közösségi közlekedési járműveket legalább annyira légszennyezőnek és zajosnak tartják, mint az autót, tehát a közösségi közlekedési járműpark fejlesztése elengedhetetlen a pozitív megítélés elnyerése érdekében. A személygépkocsi és a tömegközlekedési jármű „gyorsasági versenyében” már jobban megoszlanak a vélemények, míg az általános iskolás korosztály az autót gyorsabbnak tartja a városi közlekedés során, addig a középiskolások többsége, már úgy gondolja, hogy a városi forgalomban a tömegközlekedés gyorsabb lehet az autónál.

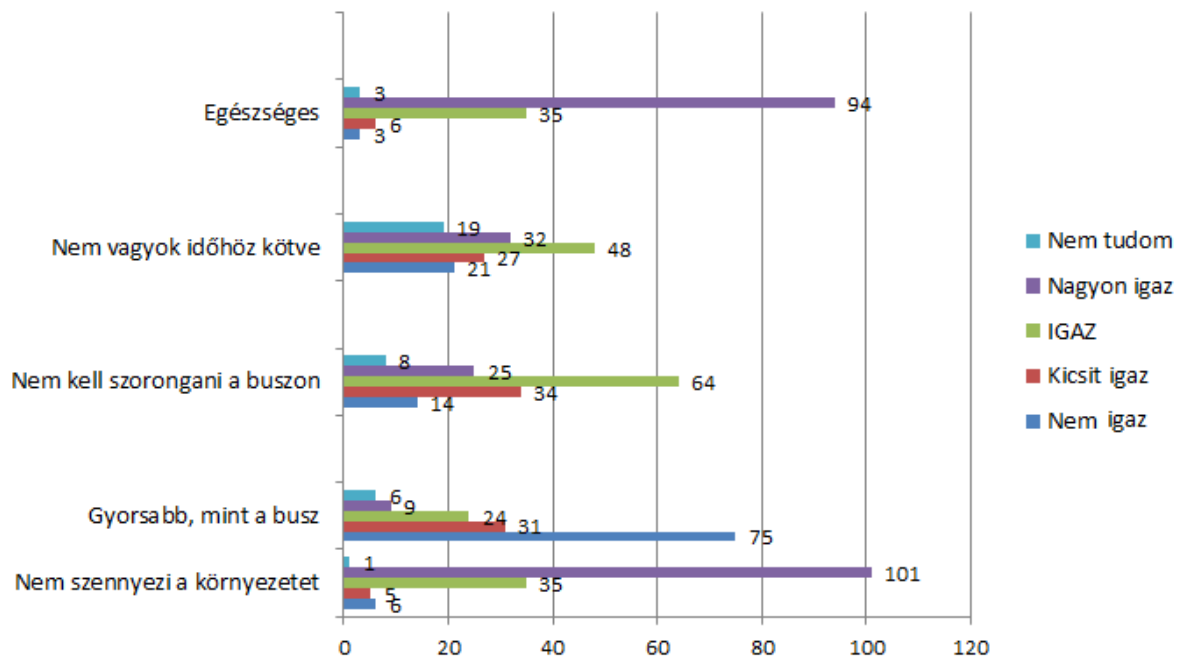
A diákok kerékpáros közlekedésről alkotott véleménye, az alábbi ábráról jól leolvasható. A diákok többsége a kerékpározásnak számos előnyét látják. Véleményük szerint a kerékpározás egészséges, gyors és nem szennyezi a környezetet. Visszatulva a korábbi diagramra, ahol a diákok kifejezték a kerékpározás iránti szeretetüket, érdemes elgondolkodni azon, hogy a jövőbeni

városfejlesztések során a kerékpáros közlekedésnek és a kerékpáros fejlesztésekre kiemelt hangsúlyt kell fektetni.

Szerinted milyen előnyei vannak a kerékpár használatnak?



43. ábra: 15-18 éves korosztály



44. ábra: 8-14 éves korosztály

A 6-18 éves korosztályban a környezettudatosság és a fenntartható közlekedés céljainak elérése érdekében, a következő intézkedések és programok megvalósítását javasoljuk:

Cél:

Fenntartható közlekedés iránti fogékonyság növelése, klímatudatos szemlélet kialakítása, a fenntartható, alternatív közlekedési módok, illetve azok fizikai, természettudományos hátterének megismertetése, a fenntartható közlekedési módot használók részarányának növelése.

Intézkedések:

- Kampánytevékenységek megvalósítása a fenntartható közlekedés természettudományi és környezetvédelmi alapösszefüggéseit bemutató rendezvénysorozat keretében.
- "Bringázz a suliba" kampány megszervezése.
- "Közlekedj tudatosan" kiadvány szerkesztése.
- „Bringavonat” (45. ábra) .
- Iskolabusz „Varázsbusz” (46. ábra) .
- Ingyenes kerékpár kölcsönző biztosítása iskoláskorú gyerekek számára.
- Alternatív közlekedési eszközök bemutatójának megszervezése.



45. ábra: Bringavonat program Győrben

Forrás: http://innovacio.gyor.hu/cikk/sinen_van_a_bringavonat.html



46. ábra: „Varázsbusz” Győrben

Forrás: http://hitek.gyor.hu/cikk/elindult_a_varazsbusz.html

A kőszegi általános és középiskolás gyerekek közlekedési szokásinak és fenntartható közlekedéssel kapcsolatos ismereteinek megismerését követően, Kőszeg lakosságának körében is végeztük, azok közlekedési szokásait vizsgáló kutatást. A lakossági kérdőívet 73 fő töltötte ki. 64 fő on-line, 9 fő személyesen. A lakossági kérdőív eredményeit az alábbiakban ismertetjük.

Megkérdezettek neme:

Férfi: 20

Nő: 52

Megkérdezettek kora:

- 18 év alatti: 1%
- 18-30 év: 6%
- 31-50 év: 56%
- 51-65 év: 37%
- 65 év feletti: 0

Hányan laknak egy háztartásban?

- Egyedül: 10%
- Kétten: 24%
- Hárman: 25%
- Négyen: 31%
- Öten, vagy többen, mint 5-en: 10%

Hányan személygépkocsi van a háztartásban?

- 1: 47%
- 2: 39%
- 3: 11%
- Több, mint 3: 3%

Hányan kerékpár van a háztartásban?

- 1: 15%
- 2: 27%
- 3: 23%
- 4: 23%
- 5: 6%
- Több, mint 5: 6%

Dolgozó, vállalkozó, tanuló-e?

- Alkalmazott: 90%

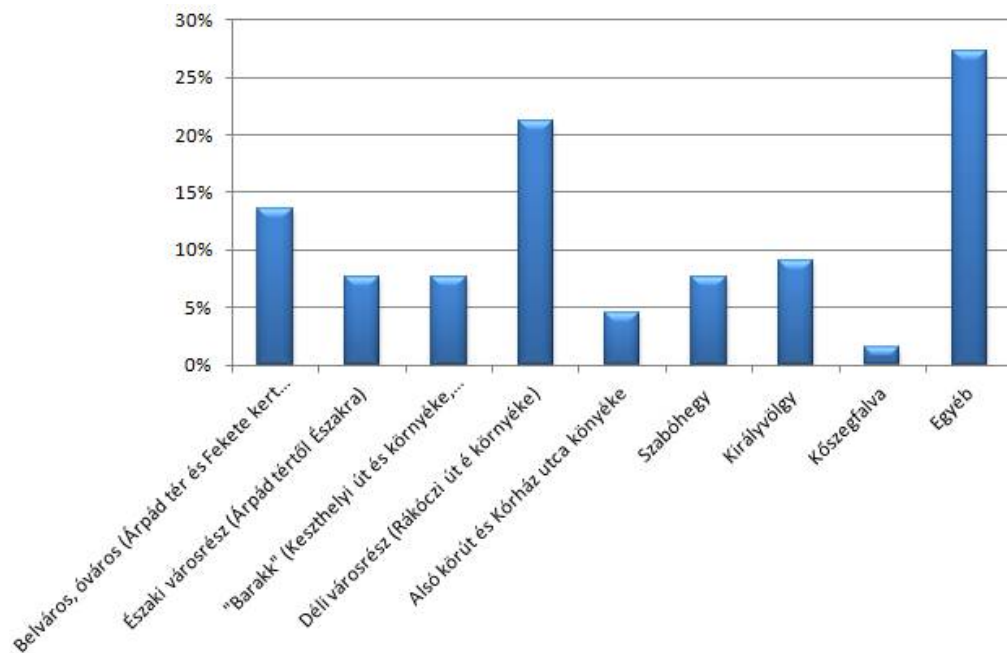
- Nyugdíjas, gyeges, háztartásbeli: 4%
- Tanuló: 6%
- Munkanélküli: 0

Mekkora távolságot tesz meg a lakhelye és munkahelye (iskola) között?

- 0,5-1 km 36%
- 1-7 km 44%
- 7-15 km 1%
- 15 km felett 19%

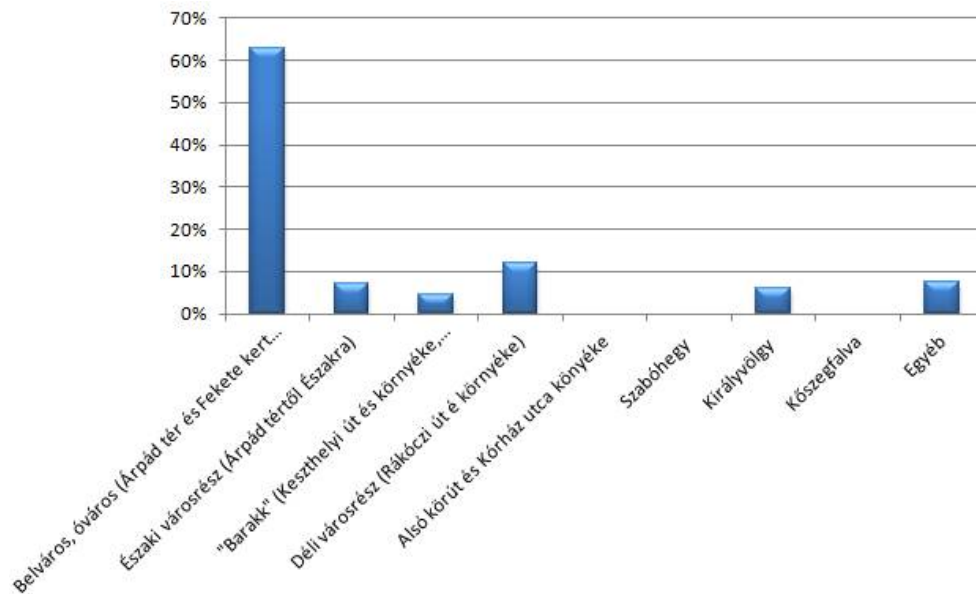
A kérdőívet legnagyobb arányban a középkorú lakosság töltötte ki. Az egy háztartásra jutó személygépkocsik száma: 1,75, az egy háztartásra jutó kerékpárok száma: 2,8.

A kérdőívet kitöltő lakosság túlnyomó része a Belvárosban (14%), a Déli városrészben (21%), illetve a város belterületén kívül (27%) lakik (47. ábra).



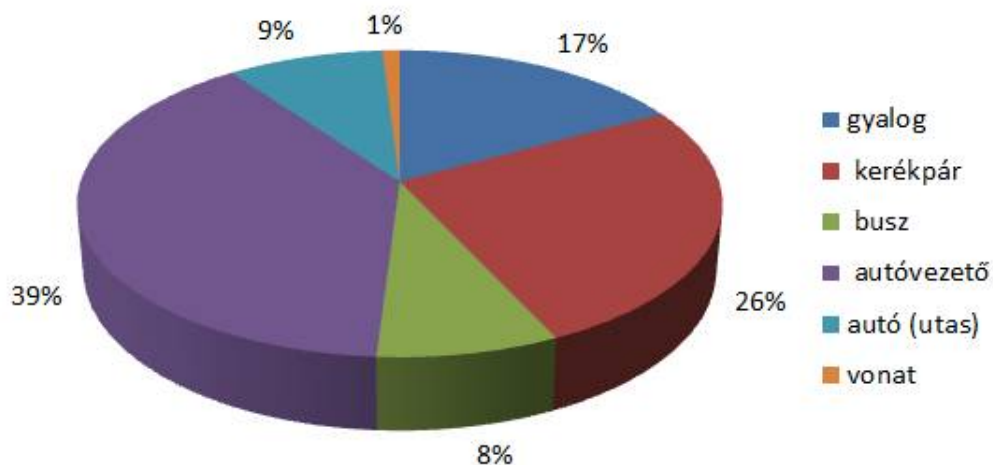
47. ábra: Melyik városrészben lakik?

A kérdőívet kitöltő lakosság túlnyomó része (63%) a Belvárosban dolgozik (48. ábra). Ebből is látszik, hogy településen belül a legnagyobb forgalomterhelésnek a Belváros van kitéve.



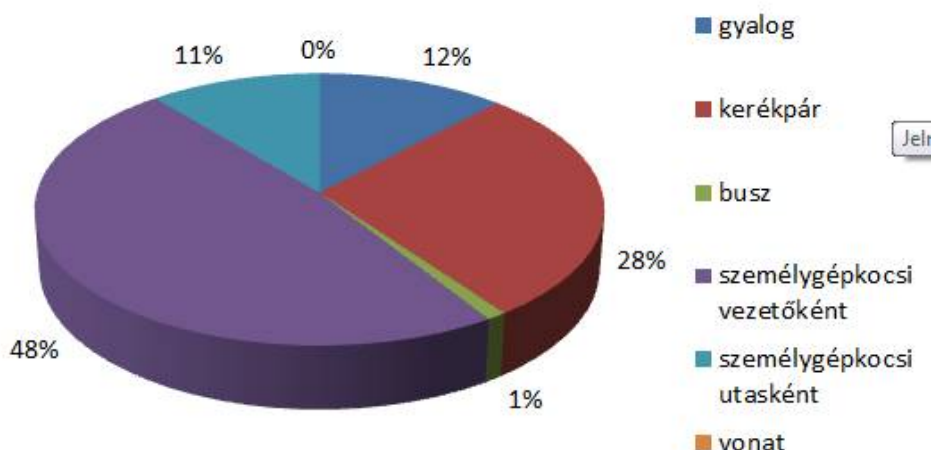
48. ábra: Melyik városrészben dolgozik, tanul?

Munkába járáshoz a legtöbben a gépkocsit választják 39% autóvezető, 9% utas. Ezt követően a legtöbben, 17% gyalogol, 9% kerékpározik és mindösszesen 8% választja a közösségi közlekedést.



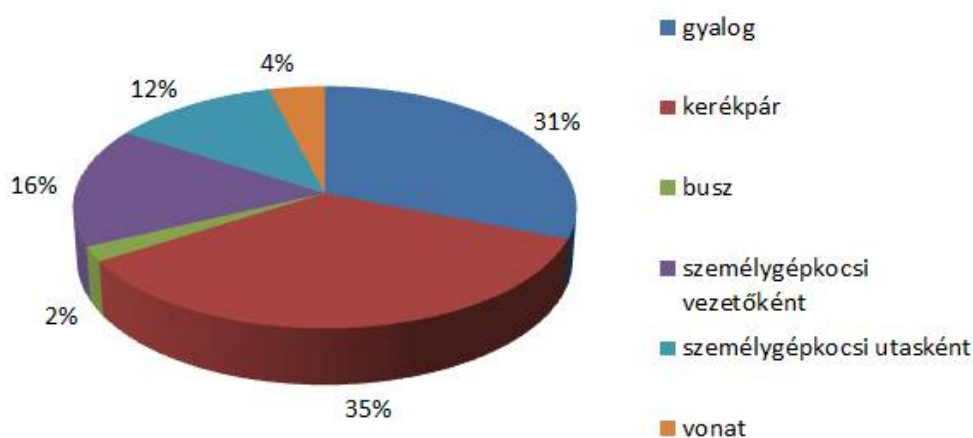
49. ábra: Milyen közlekedési módot választ a munkába járáshoz leggyakrabban?

Bevásárláshoz a munkába járásnál is többen választják gépkocsit (59%) és a kerékpárt (28%), a közösségi közlekedést igénybevevők száma ez esetben minimális (1%).



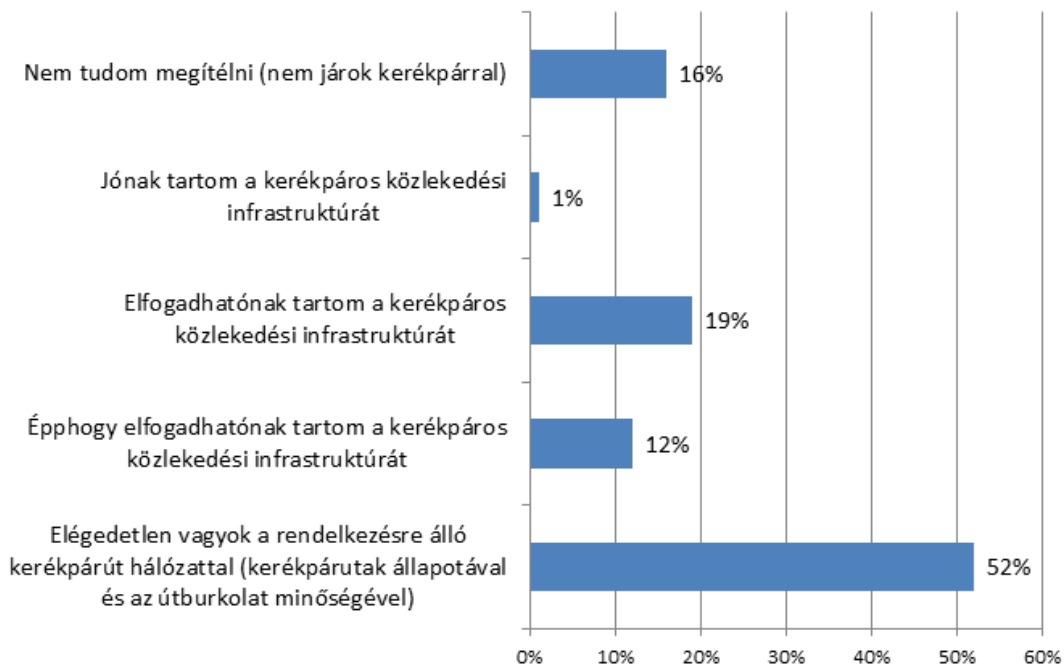
50. ábra: Milyen közlekedési módot választ leggyakrabban bevásárláshoz, ügyintézéshez?

A szabadidő eltöltése során már sokkal jellemzőbb a környezetbarát közlekedési módok (gyalog [31%] és kerékpár [35]) igénybevétele.



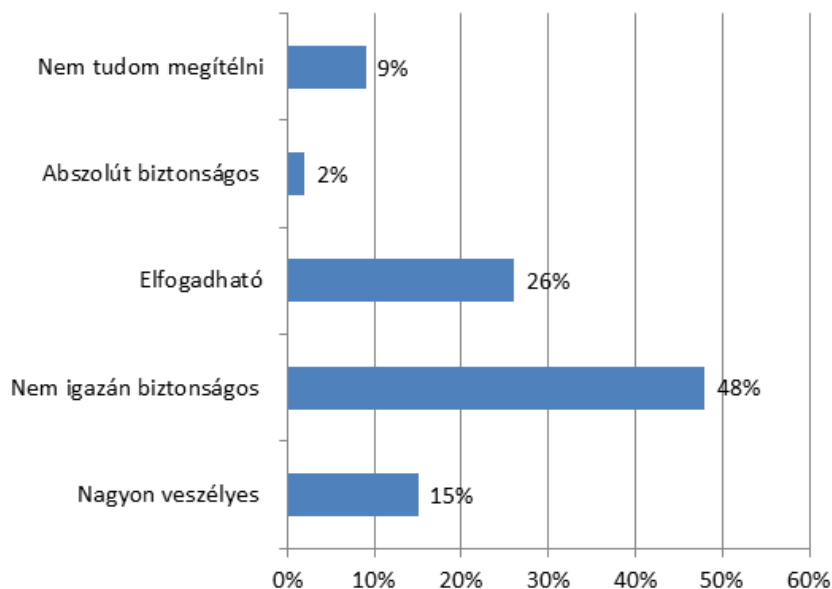
51. ábra: Milyen közlekedési módot választ leggyakrabban szabadidős tevékenységeihez?

A megkérdezettek 52%-a elégedetlen a rendelkezésre álló kerékpárút hálózattal, a kerékpárutak állapotával és az útburkolatok minőségével, 48% pedig nem tartja kellően biztonságosnak a településen rendelkezésre álló kerékpárutakat (52-53. ábra).



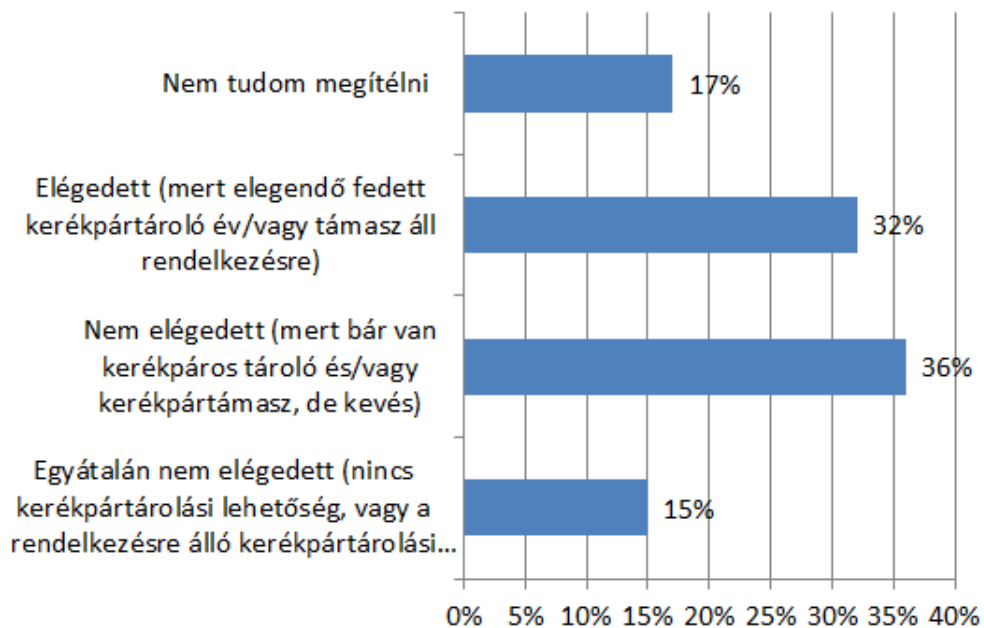
52. ábra: Mennyire tartja elfogadhatónak a rendelkezésre álló kerékpáros közlekedési infrastruktúrát?

Rendkívül fontos lenni a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, mivel a megkérdezett lakosság 80%-a (!) kevesebb, mint 7 km-t tesz meg naponta a munkába járás során. Bizonyított, hogy a kerékpárral megtett optimális utazási távolság 0-7 km között van.



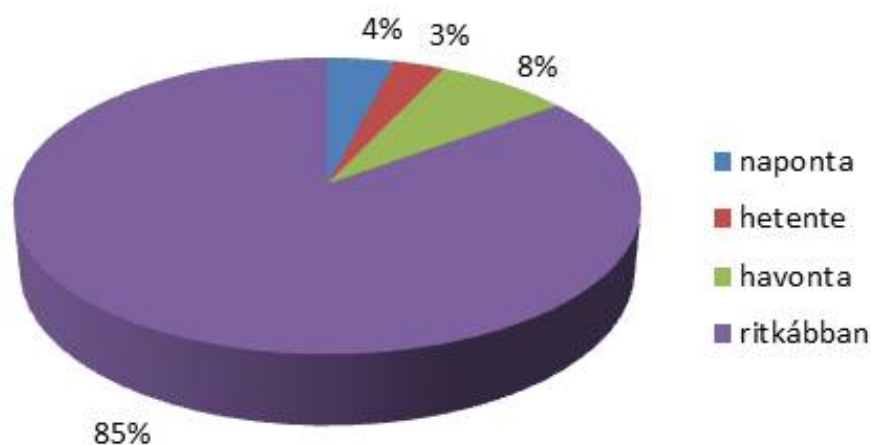
53. ábra: Mennyire tartja közlekedésbiztonság szempontjából biztonságosnak a rendelkezésre álló kerékpáros közlekedési infrastruktúrát otthona és a munkahelye között?

A megkérdezettek többsége a kerékpár tárolási és parkolási lehetőségekkel is elégedetlen, mivel a megkérdezettek szerint vagy egyáltalán nincs, vagy pedig kevés a munkahelyén a kerékpártároló (54. ábra).



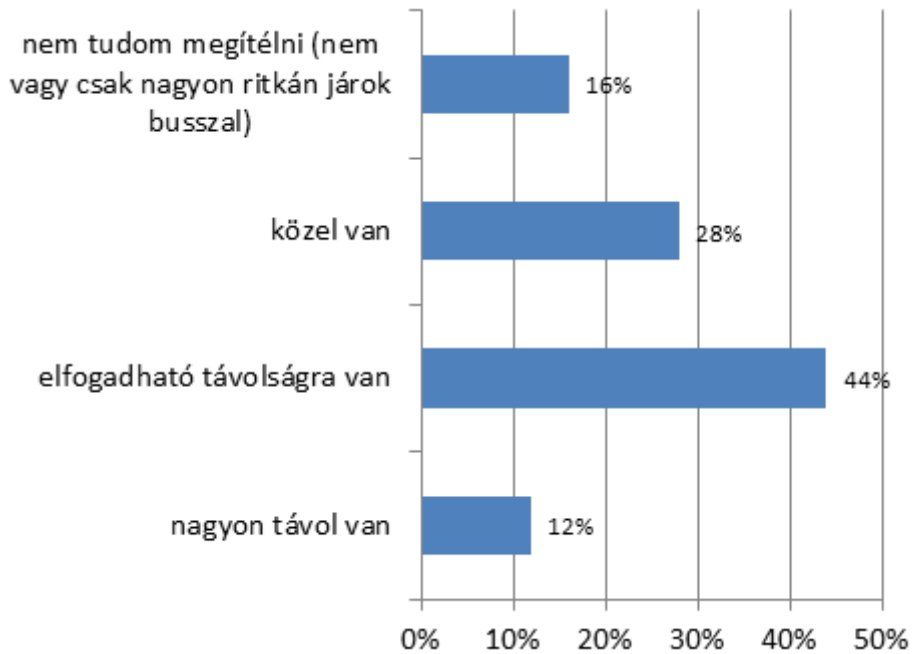
54. ábra: Mennyire tartja megfelelőnek a munkahelyén rendelkezésre álló kerékpár parkolási és tárolási lehetőségeket?

A következőkben a lakosság közösségi közlekedéssel kapcsolatos szokásait vizsgáltuk. A megkérdezettek 85%-a csak ritkán utazik autóbusszal, így az autóbusszal kapcsolatos megítélésük nem reprezentatív (55. ábra).



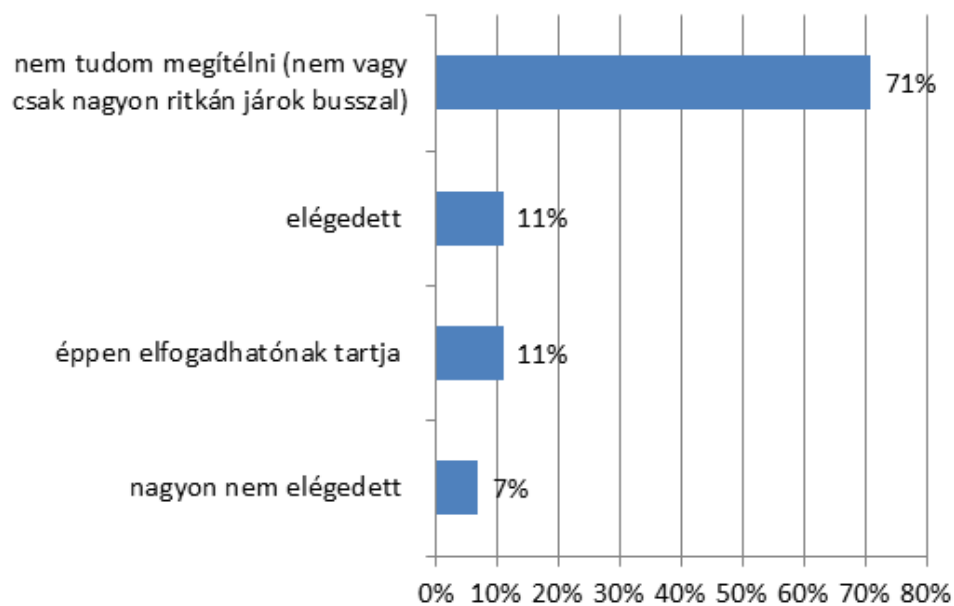
55. ábra: Milyen gyakran utazik autóbusszal?

Bár a megkérdezettek közül kevesen közlekednek rendszeresen autóbusszal, az autóbusról alkotott megítélésük pozitívnak mondható a megállóhelyek távolságát illetően (56. ábra).

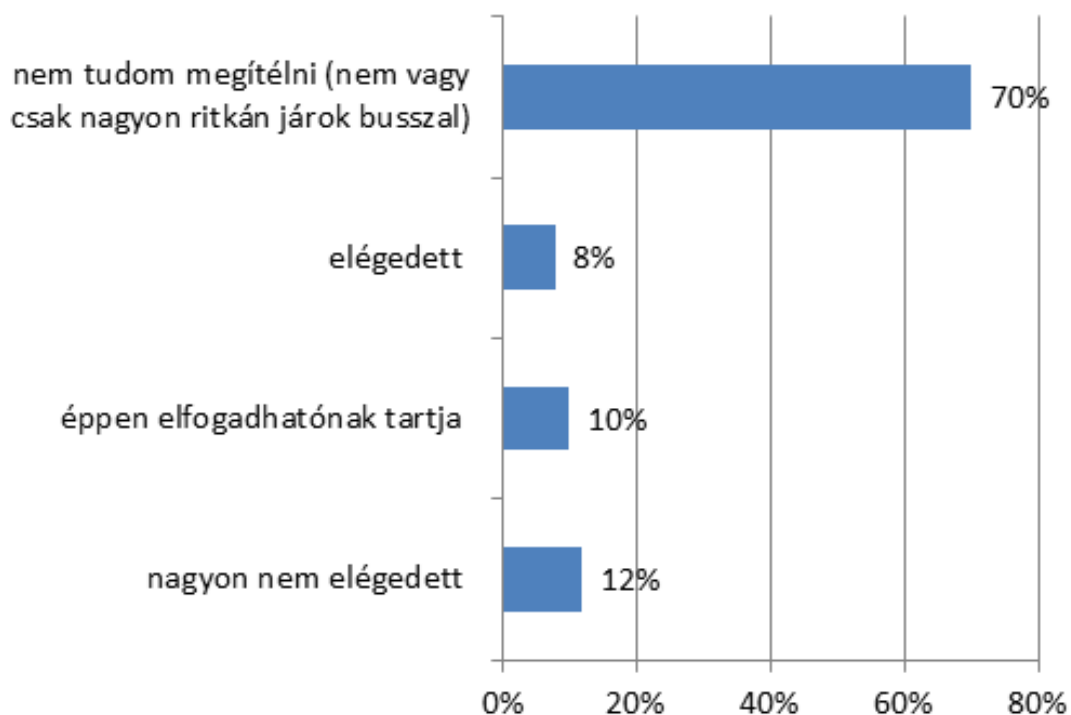


56. ábra: Mennyire tartja elfogadhatónak a buszmegállók távolságát az otthonától?

A megkérdezettek több, mint 70%-a, nem tudta megítélni a buszközlekedés járatsűrűségét és a buszközlekedés színvonalát (57-58. ábra).

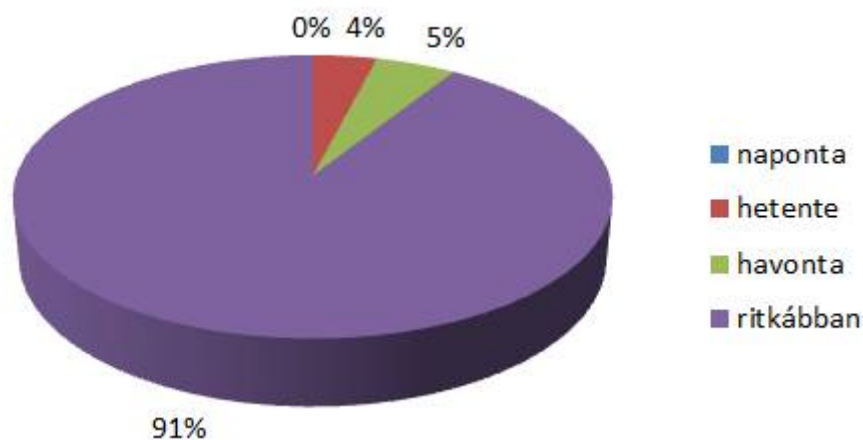


57. ábra: Munkába járásnál mennyire elégedett a buszközlekedés járatsűrűségével?

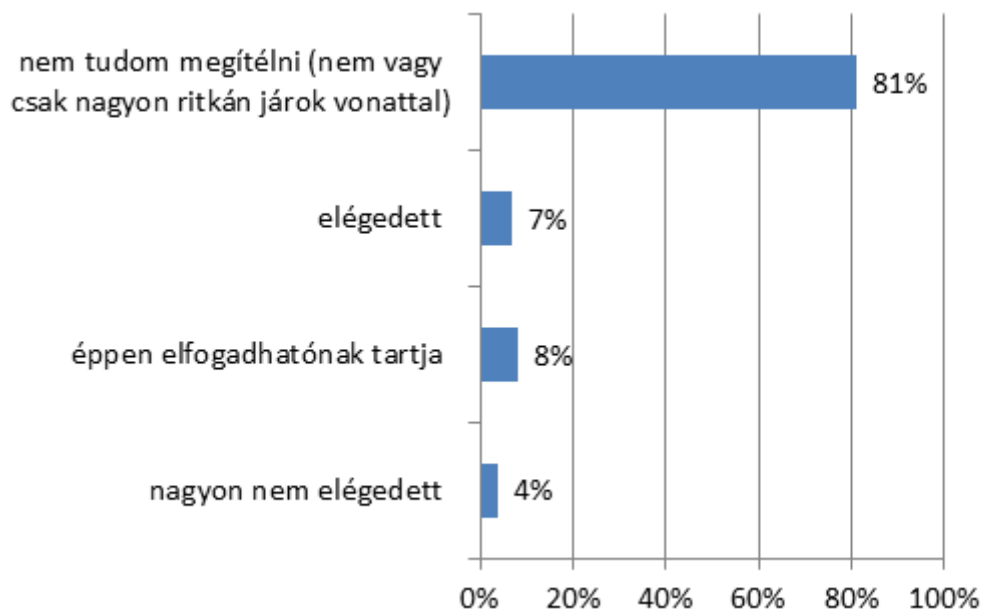


58. ábra: Munkába járásnál mennyire elégedett a buszközlekedés színvonalával (megállóhelyek, járművek kényelme, zsúfoltság)?

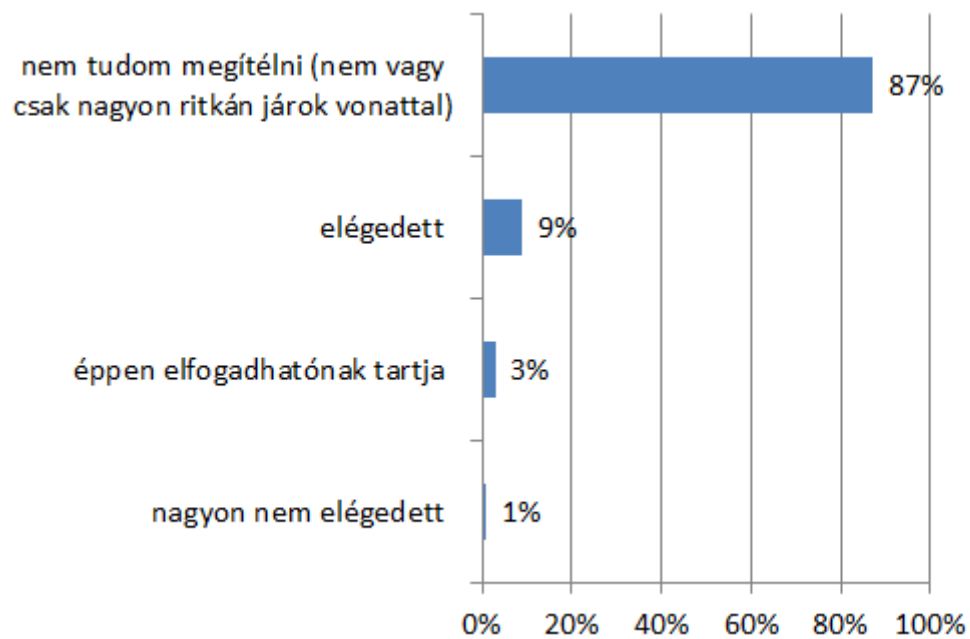
A megkérdezettek 91%-a csak ritkán utazik vonattal (59. ábra), így a vonatközlekedés színvonalát a munkába járás során többség nem tudta megítélni (60. ábra), de a szabadidős tevékenységek tekintetében a többség elégedett volt a vonatközlekedéssel (61. ábra)



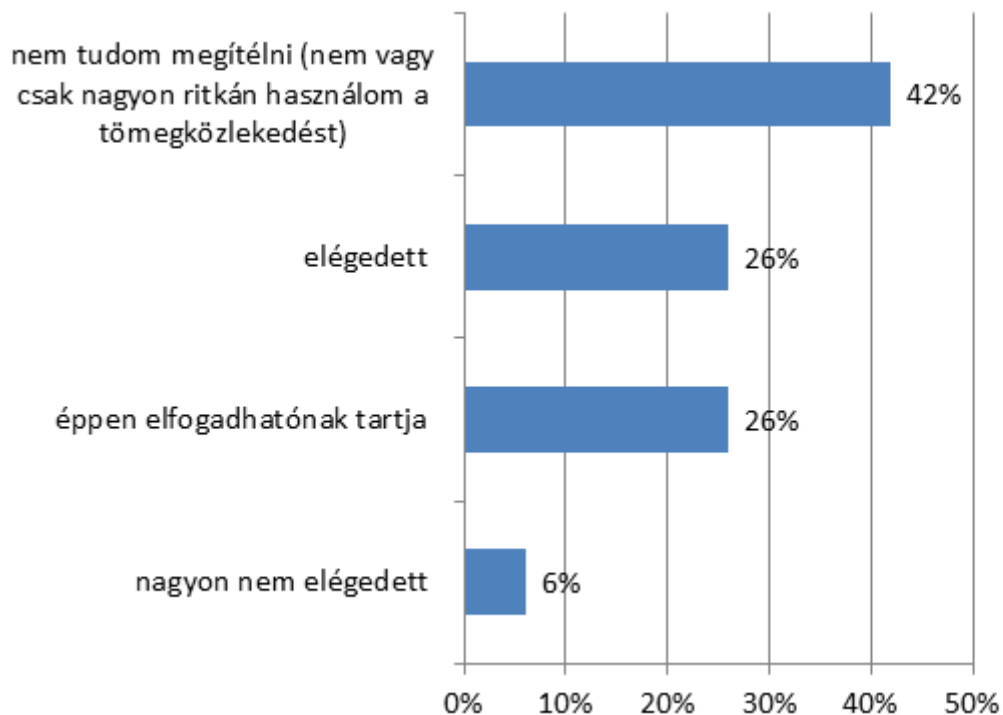
59. ábra: Milyen gyakran utazik vonattal?



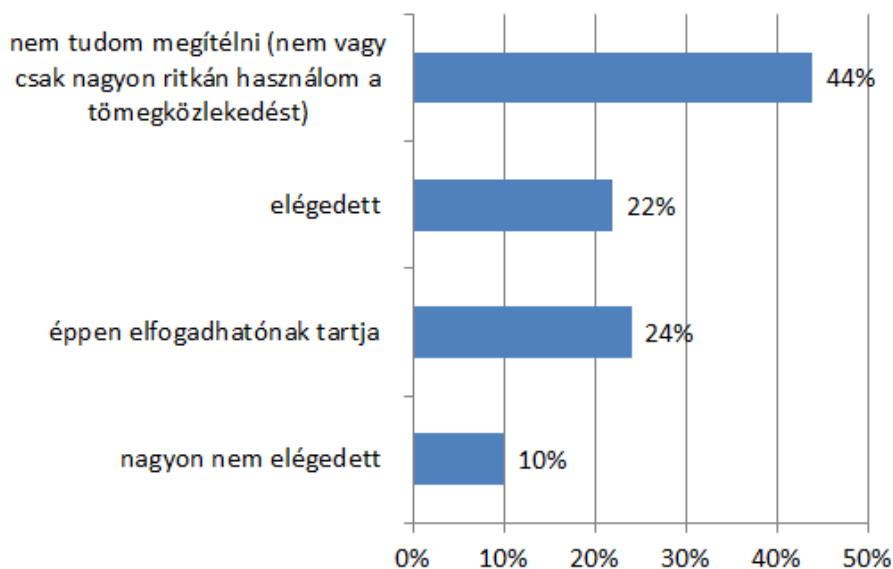
60. ábra: Munkába járásnál mennyire elégedett a vonatközlekedés járatsűrűségével?



61. ábra: Munkába járásnál mennyire elégedett a vonatközlekedés színvonalával (megállóhelyek, járművek kényelme, zsúfoltság)?

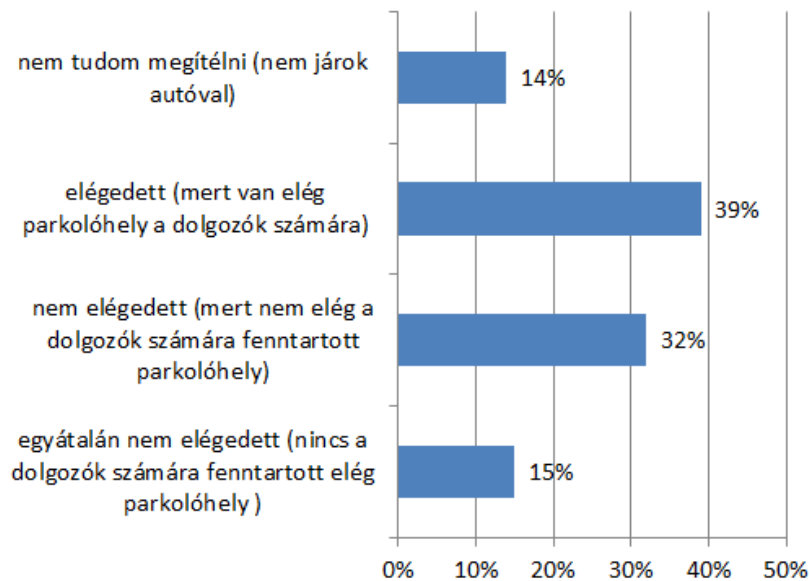


62. ábra: Egyéb utazási céljainál mennyire elégedett a tömegközlekedés (busz, vonat) járatsűrűségével?



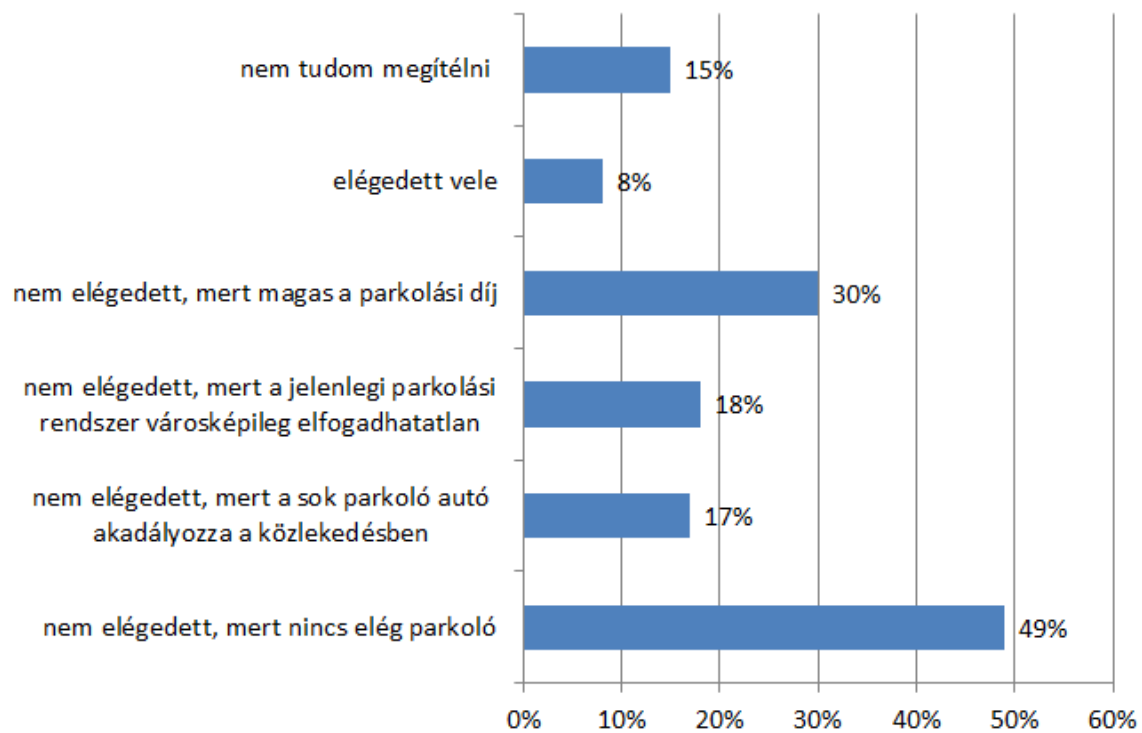
63. ábra: Egyéb utazásai során mennyire elégedett a tömegközlekedés (busz, vonat) színvonalával (megállóhelyek, járművek kényelme, zsúfoltság)?

A parkolási lehetőségekkel a megkérdezettek nagy része, mind a munkahelyén, mind pedig a belvárosban elégedetlen (64-65. ábra). A parkolási problémák megoldása érdekében különösen a munkahelyek környezetében érdemes lenne „car-pooling” telekocsi parkolóhelyek kialakítása, illetve munkahelyi közlekedési tervek (Travel Plan) keretében telekocsi programok népszerűsítésének és megvalósításának szorgalmazása.



64. ábra: Mennyire tartja megfelelőnek a munkahelyén a rendelkezésre álló gépjármű parkolót?

A Belvárosi parkolást illetően a megkérdezettek nagy része nem tartja elegendőnek a rendelkezésre álló parkoló helyeket, drágának tartja a parkolási díjakat és sokan nyilatkoztak úgy, hogy a parkoló autók akadályozzák a közlekedésben.



65. ábra: Mennyire tartja megfelelőnek a Belvárosi parkolási rendszert? (Több választ is megjelölhet!)

MELLÉKLETEK

1. sz. melléklet: Emlékeztető: Lakossági fórum 2018. november
2. sz. melléklet: Emlékeztető: Szakmai fórum 2018. december
3. sz. melléklet: Kérdőív „1”

KÉRDŐÍV

N= 134 Korosztály: 13-18 év

1. Szerinted hogyan változott a körülötted élők környezetvédelemhez való viszonya?

	1 Romlott	2 Változatlan maradt	3 Kicsit javult	4 Sokat javult	5 Nem tudom
Gyermekek	11	53	52	7	12
Felnőttek	6	41	49	14	11

66.

2. Szerinted mennyire fontos a körülötted élő embereknek, hogy az általuk használt közlekedési eszközök ne legyenek károsak a környezetre?

	1 Nem tartják fontosnak	2 Kicsit fontosnak tartják	3 Fontosnak tartják	4 Nagyon fontosnak tartják	5 Nem tudom
Gyermekek	55	47	16	2	14
Fiatalok	27	51	36	5	6

3. Hallottál-e már a fenntartható fejlődés fogalmáról?

	1 Nem hallottam róla	2 Már hallottam róla, de nem tudom mit jelent	3 Már hallottam róla, és tudom mit jelent	4 Már hallottam róla, tudom mit jelent és érdekel	5 Nem tudom
Fenntartható fejlődés	37	34	27	19	7

4. Hallottál-e már a fenntartható közlekedés fogalmáról?

	1 Nem hallottam róla	2 Már hallottam róla, de nem tudom mit jelent	3 Már hallottam róla, és tudom mit jelent	4 Már hallottam róla, tudom mit jelent és érdekel	5 Nem tudom
--	----------------------------	---	--	---	-------------------

Fenntartható közlekedés	58	37	25	16	5
-------------------------	----	----	----	----	---

5. Hallottál-e már az alternatív közlekedés (közlekedési mód) fogalmáról?

	1 Nem hallottam róla	2 Már hallottam róla, de nem tudom mit jelent	3 Már hallottam róla, és tudom mit jelent	4 Már hallottam róla, tudom mit jelent és érdekel	5 Nem tudom
Alternatív közlekedés	44	42	34	10	7

Sorolj fel néhány alternatív közlekedési eszközt: jamba, roller, kerékpár, metró, busz, e-autó

6. Honnan hallottál a fenntartható közlekedés fogalmáról és az alternatív közlekedési eszközökről?

	1 iskolából	2 tévéből	3 rádióból	4 szülőktől	5 barátoktól	6 Nem tudom honnan hallottam
Fenntartható közlekedés	13	26	1	8	4	55
Alternatív közlekedés	7	14	5	11	11	62

7. Szerinted a busz és vonat használatának milyen előnyei vannak az autóval szemben?

	1 Nem igaz	2 Igaz	3 Nagyon igaz	4 Nem tudom
Gyorsabban lehet velük közlekedni a városban	95	25	6	4
Többet utazhatnak egyszerre rajtuk	5	70	56	1
Olcsóbb a használatuk	13	46	26	14
Kevésbé szennyezik a levegőt	43	54	11	19
Kiseb zajt keltenek	100	12	1	15
Ha többen utaznának busszal autó helyett, csökkenne a levegőszennyezés	6	52	53	23

8. Szerinted milyen előnyei vannak a kerékpár használatnak?

	1 Nem igaz	2 Kicsit igaz	3 Igaz	4 Nagyon igaz	5 Nem tudom
Nem szennyezi a környezetet	2	0	30	97	0
Gyorsabb, mint a busz	67	40	10	6	14
Nem kell szorongani a buszon	4	23	65	42	3
Nem vagyok időhöz kötve	16	22	56	37	3
Egészséges	2	3	42	53	0

9. Milyen közlekedési eszközzel jársz iskolába?

	1 Autóval, a szüleimmal	2 Autóbusszal	3 Kerékpárral	4 Gyalogosan	5 Valamilyen alternatív eszközzel
Jelenleg ezzel járok iskolába	25	46	14	55	2
Szívesebben járnék ezzel	50	9	23	33	12

KÉRDŐÍV

N=145 fő, Korosztály:8-14 év (3-8. osztály)

1. Szerinted hogyan változott a körülötted élők környezetvédelemhez való viszonya?

	1 Romlott	2 Változatlan maradt	3 Kicsit javult	4 Sokat javult	5 Nem tudom
Gyermekek	20	36	37	24	24
Felnőttek	12	27	30	26	55

2. Szerinted mennyire fontos a körülötted élő embereknek, hogy az általuk használt közlekedési eszközök ne legyenek károsak a környezetre?

	1 Nem tartják fontosnak	2 Kicsit fontosnak tartják	3 Fontosnak tartják	4 Nagyon fontosnak tartják	5 Nem tudom
Gyermekek	24	55	41	6	15
Fiatalok	33	34	27	11	42

3. Hallottál-e már a fenntartható fejlődés fogalmáról?

	1 Nem hallottam róla	2 Már hallottam róla, de nem tudom mit jelent	3 Már hallottam róla, és tudom mit jelent	4 Már hallottam róla, tudom mit jelent és érdekel	5 Nem tudom
Fenntartható fejlődés	62	33	34	10	17

4. Hallottál-e már a fenntartható közlekedés fogalmáról?

	1 Nem hallottam róla	2 Már hallottam róla, de nem tudom mit jelent	3 Már hallottam róla, és tudom mit jelent	4 Már hallottam róla, tudom mit jelent és érdekel	5 Nem tudom
Fenntartható közlekedés	48	34	46	10	13

5. Hallottál-e már az alternatív közlekedés (közlekedési mód) fogalmáról?

	1 Nem hallottam róla	2 Már hallottam róla, de nem tudom mit jelent	3 Már hallottam róla, és tudom mit jelent	4 Már hallottam róla, tudom mit jelent és érdekel	5 Nem tudom
Alternatív közlekedés	48	34	45	11	12

Sorolj fel néhány alternatív közlekedési eszközt: e-autó, busz, metró, villamos, jamba, kerékpár, gördeszka...

6. Honnan hallottál a fenntartható közlekedés fogalmáról és az alternatív közlekedési eszközökről?

	1 iskolából	2 tévéből	3 rádióból	4 szülőktől	5 barátoktól	6 Nem tudom honnan hallottam
Fenntartható közlekedés	31	33	9	19	6	43
Alternatív közlekedés	37	15	4	18	4	46

7. Szerinted a busz és vonat használatának milyen előnyei vannak az autóval szemben?

	1 Nem igaz	2 Igaz	3 Nagyon igaz	4 Nem tudom
Gyorsabban lehet velük közlekedni a városban	72	55	5	14
Többet utazhatnak egyszerre rajtuk	4	61	74	5
Olcsóbb a használatuk	43	48	12	47
Kevésbé szennyezik a levegőt	69	46	16	25
Kiseb zajt keltenek	87	24	7	18
Ha többen utaznának busszal autó helyett, csökkenne a levegőszennyezés	29	55	39	24

8. Szerinted milyen előnyei vannak a kerékpár használatnak?

	1 Nem igaz	2 Kicsit igaz	3 Igaz	4 Nagyon igaz	5 Nem tudom
Nem szennyezi a környezetet	6	5	35	101	1
Gyorsabb, mint a busz	75	31	24	9	6
Nem kell szorongani a buszon	14	34	64	25	8
Nem vagyok időhöz kötve	21	27	48	32	19
Egészséges	3	6	35	94	3

9. Milyen közlekedési eszközzel jársz iskolába?

	1 Autóval, a szüleimmal	2 Autóbusszal	3 Kerékpárral	4 Gyalogosan	5 Valamilyen alternatív eszközzel
Jelenleg ezzel járok iskolába	68	21	21	43	2
Szívesebben járnék ezzel	38	10	62	26	14