



Vásárosnamény Város Önkormányzata Polgármestere

4800 Vásárosnamény, Tamási Á. u. 1.

Telefon/Fax: 45/470-022

Honlap: www.vasarosnameny.hu

E-mail: polgarmester@vasarosnameny.hu

Ügyiratszám: 151/8637-1/2024.

Készítette: dr. Juhász Dóra köztisztviselő/ Városfejlesztési Csoport.

A határozati javaslat elfogadásához
egyszerű többség szükséges

ELŐTERJESZTÉS

- a Képviselő-testülethez -

Vásárosnamény Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP) elfogadására

(Készült: a Képviselő-testület 2024. november 27-i ülésére)

Tisztelt Képviselő-testület!

Önkormányzatunknak a TOP_PLUSZ-1.2.1-21-SB1-2022-00002 azonosítószámú „Zöld-és kékinfrastruktúra, valamint kerékpárosbarát fejlesztés Vásárosnaményban” c. támogatott projekt keretében lehetősége nyílt elkészíttetni a város fenntartható mobilitási tervét. Ez a terv egy új, az embert – városlakót – középpontba helyező közlekedési stratégia, amely megalapozza a következő évek közlekedési fejlesztéseit és bemutatja, hogy milyen jövőképet alakíthatunk ki városunk számára. Önkormányzatunk a terv elkészítésével a Mobilissimus Kft.-t (1039 Budapest, Lónyay u. 34.) bízta meg.

A SUMP elkészítéséhez a cég teljes körű felmérést végzett a helyi közlekedés minden aspektusát tekintve, alapul véve statisztikai adatokat, településrendezési eszközöket, műszaki terveket, megvalósított és tervezett fejlesztéseket. A tervezés során Városfejlesztési Csoportunk és a terv kidolgozásával megbízott szakemberek kiemelt figyelmet fordítottak a lakosság és helyi partnerek tervezésbe történő bevonására:

- 2024. március 7. és április 15. között egy lakossági kérdőív és térképes problémafeltáró alkalmazás keretében a városi lakosság megoszthatta észrevételeit Vásárosnamény és környéke közlekedéséről.
- 2024. április 10-én és 11-én a tervezők egy-egy partnerségi fórum keretében vonták be az önkormányzati képviselőket, szakbizottsági tagokat, városi intézmények képviselőit, valamint a helyi vállalkozások képviselőit a tervezésbe a SUMP helyzetértékeléséhez és a javaslati munkarész megalapozásához.
- 2024. április 25-én a tervező a képviselő-testület számára is bemutatta az addigi munka eredményeit, valamint tájékoztatást adott a tervezés következő fázisairól.
- A társadalmasság szakaszában az elkészült anyag közzétételre került a városi honlapon, ahol minden városlakó megtehetette írásbeli észrevételét.
- Ezen túl 2024. október 24-én megtartásra került egy partnerségi egyeztető fórum, ahol bemutatásra került az elkészült terv, az abban foglalt feltárt problémás helyzetekkel, cél-és eszközrendszerrel. Az eseményre meghívást kaptak az önkormányzati képviselők, szakbizottsági tagok, intézményvezetők, helyi gazdasági szereplők, valamint a szomszédos települési önkormányzatok.

A mobilitási terv készítéséhez konzorciumi partnerként bevonásra került a Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet Nonprofit Kft. (KTI), mint szakmai minőségbiztosítást végző szervezet, aki a mobilitási terv kidolgozásának teljes folyamata alatt rendelkezésre állt, szakmai segítséget nyújtott, vizsgálta az elkészült munkarészek szakmai szempontú megfelelését.

Előterjesztésem mellékletét képezi az elkészített mobilitási terv, emellett a dokumentum mindenki számára megtekinthető a Városfejlesztési Csoport irodájában illetve a képviselő-testület jóváhagyása után elérhetővé válik a város honlapján is.

Az előterjesztést Vásárosnamény Város Önkormányzata Képviselő-testületének Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 15/2024. (X.15.) önkormányzati rendelet 50. § (1) bekezdés b) pontja alapján a Jogi, Ügyrendi és Közbiztonsági Bizottság véleményezi. Javaslom továbbá a Pénzügyi és Városgazdálkodási Bizottság részére is véleményezésre.

Kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy az előterjesztést tárgyalja meg és a mellékletét képező határozati javaslatot fogadja el!

Vásárosnamény, 2024. november 14.




Filep Sándor
polgármester

„Határozati javaslat”
Vásárosnamény Város Önkormányzat Képviselő-testületének
.../2024. (.....) önkormányzati határozata

Vásárosnamény Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP) elfogadásáról

A Képviselő-testület:

1) „A” változat:

Vásárosnamény Fenntartható Városi Mobilitási Tervét teljes terjedelmében **elfogadja.**

„B” változat:

Vásárosnamény Fenntartható Városi Mobilitási Tervét az alábbi **módosítások átvezetésével elfogadja:**

.....
.....

2) **Felkéri** a Polgármestert, hogy a Fenntartható Városi Mobilitási Terv honlapon történő közzétételéről gondoskodjon.

Felelős: Polgármester

Határidő: haladéktalanul

A határozatot kapják:

- 1) Polgármester, Jegyző (helyben),
- 2) Önkormányzati Osztály Vezetője (helyben),
- 3) Városfejlesztési Csoport vezetője (helyben)
- 4) Irattár.


Ellenőrizte: 

dr. Fórizs Erzsébet
önkormányzati osztályvezető

Az előterjesztés és a határozati javaslat törvényességi szempontból megfelel.

Vásárosnamény, 2024. november 14.




Feketéné dr. Tazár Emese
aljegyző



VÁSÁROSNAMÉNY FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE - SUMP

2024



VÁSÁROSNAMÉNY FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP)

Megbízó:

Vásárosnamény Város Önkormányzata



Készítette:

Mobilissimus Kft.



Csia Márton | Csörgő Nikolett | Ekés András | Gertheis Antal | Dr. Szele András

2024

[2024.11.06-i változat]

TARTALOM

Tartalom	5
Városvezetői előszó	7
1 Összefoglalás.....	9
2 Bevezetés	15
2.1 A mobilitástervezés céljai	16
2.2 A mobilitástervezés módszere	17
3 A mobilitási terv megalapozása, helyzetértékelés.....	22
3.1 Stratégiai-szakpolitikai és szabályozási háttér.....	22
3.2 Mobilitást befolyásoló háttér, alapadatok.....	29
3.3 A város és vonzáskörzetének jelenlegi közlekedési helyzete	42
3.4 A problémák azonosítása, értékelése	78
4 Célrendszer	82
4.1 Jövőkép és településfejlesztési célok.....	82
4.2 Stratégiai célok.....	83
5 Eszközrendszer.....	86
5.1 Célok és eszközök kapcsolódása	86
5.2 Eszközök kifejtése	87
5.3 Projektek definiálása és a beavatkozási program összeállítása.....	108
6 Mobilitási terv megvalósítása	118
6.1 Monitoringrendszer, indikátorok.....	118
6.2 A SUMP megvalósításának cselekvési terve	122
6.3 Költség- és finanszírozási terv.....	122
6.4 Kockázatkezelési terv.....	124
7 Mellékletek	125
7.1 Rövidítésjegyzék.....	125
7.2 Fogalomtár	125
7.3 Felhasznált adatok köre	127
7.4 Partnerségi terv.....	128
7.5 Stratégiai-szakpolitikai és szabályozási háttér – Részletes elemzés.....	139
7.6 Projektlista elemei és főbb ismérvei.....	155
7.7 Projektértékelés módszere és részletes eredményei	167
7.8 Indikátorok.....	179

VÁROSVEZETŐI ELŐSZÓ



Filep Sándor
polgármester

Vásárosnamény város Magyarország északkeleti részén, Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében, a Tisza, Szamos, a Kraszna és a Túr folyók találkozásánál fekszik.

Szerencsés földrajzi fekvésének köszönhetően innen három ország is karnyújtásnyira elérhető: Ukrajna, Románia és Szlovákia. A történelem úgy alakította, hogy Trianon után Vásárosnamény lett a Beregi kistérség turisztikai, kulturális, gazdasági központja, ezt fejezi ki a város jelenlegi logója és szlogenje is: „Vásárosnamény a Bereg szíve”. Ma már bárholnan könnyen és gyorsan elérhető, hiszen közigazgatási határáig tart az M3-as autópálya, mely bekapcsolja városunkat az országos vérkeringésbe.

Vásárosnamény Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP) megalkotásával egy olyan stratégiai terv elkészítése volt a cél, amely a városlakók, az ingázók, valamint a helyi vállalkozások közlekedési igényeinek kielégítésére, továbbá a város élhetőségének javítására fókuszál. Figyelembe veszi településünk környezeti, gazdasági és társadalmi adottságait, és ehhez igazodva az összes szóba jöhető közlekedési mód korszerű, költséghatékony, kiegyensúlyozott és környezetkímélő fejlesztését célozza.

A tervekészítés során kiemelt figyelmet fordítottunk a lakosság bevonására: a nyilvános kérdőívünk mindenki számára elérhető volt, emellett cégek, civil szervezetek, önkormányzati képviselők is elmondhatták véleményüket. A stratégián dolgozó szakemberek minden javaslatot, észrevételt szem előtt tartva egy olyan átfogó, részleteibe menő koncepciót készítettek, amely a kisebb költségű beruházásoktól kezdve, a szemléletformáláson át, egészen a nagyszabású projektek megvalósítását egyaránt magában foglalja.

A stratégiában megfogalmazott törekvések olyan mobilitási rendszert eredményezhetnek, amely nemcsak műszaki tartalmában, hanem településképi megjelenésében és szolgáltatási jellemzőiben is képes választ adni korunk kihívásaira, s hozzá tud járulni egy új mobilitási kultúra kialakulásához.



VÁSÁROSNAMÉNY
A B E R E G S Z Í V E

1 ÖSSZEFOGLALÁS

A fenntartható városi mobilitási terv (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) egy közép- és hosszú távú városi és városkörnyéki közlekedésfejlesztési stratégia 30 éves kitekintéssel, egyben egy rövid távú, operatív intézkedési terv is. A tervezés módszertanát az Európai Unió dolgoztatta ki a legjobb európai gyakorlatok alapján.

A fenntartható városi mobilitástervezés célja minőségi és fenntartható közlekedés biztosítása úgy, hogy az mindenki számára hozzáférhető, biztonságos, tiszta és hatékony legyen, egyúttal vonzó környezet, minőségi közterületek jöjjenek létre.

Vásárosnamény Város Önkormányzata azért döntött a fenntartható városi mobilitási terv elkészítése mellett, hogy a város jövőképeinek és céljainak elérését a mobilitás terén is hatékony intézkedésekkel tudja szolgálni, az önkormányzat, a helyi és térségi partnerek, valamint a külső szakértők tudásának és képességeinek integrálásával.

Mobilitási helyzetkép és közlekedési problémák

A vasút a pályaállapotok miatt nem versenyképes. A helyközi autóbuszok a vonzaskörzetet kiszolgálják, de csak csúcsidőben kielégítően

Vásárosnamény számára a **vasúti** kapcsolatok a pályaállapotok miatt csak rövid távolságon jelentenek alternatívát, ugyanakkor a jobb szolgáltatás igénye Debrecen és Nyíregyháza irányában is érezhető. A **helyközi autóbuszok** fontos szerepet játszanak a vonzaskörzet közlekedésében és a környező városokkal kapcsolatban, ugyanakkor a menetrendi kínálat csak csúcsidőben kielégítő.

Meghatározók a közúti problémák: a főúthálózat forgalma, a csomóponti konfliktusok és a parkolási problémák

Az életszínvonal növekedése magával hozza az **autós** igények és problémák széleskörű megjelenését. Ez – a térségi központi szereptől sem függetlenül – lecsapódik a városi főúthálózat forgalmában, a főbb csomópontokban koncentrálódó forgalmi konfliktusokban; de a belső városrészekben tapasztalható parkolási problémák és az oktatási intézmények előtti reggeli tumultusok is mutatják a motorizációs nyomás jelenlétét. A megoldáskeresés során nem szabad szem előtt téveszteni, hogy Vásárosnamény belvárosi részén a rendelkezésre álló hely véges, az autós igények korlátlan kielégítésére nincsen lehetőség.

A kerékpáros közlekedés adottságai jók, a hálózati hiányok pótlása szükséges

A **kerékpáros közlekedés** a kedvező terepadottságoknak köszönhetően hagyományosan jelen van. A főhálózat nagy része kiépült, bár lakott területen belül érezhető az egyoldali kétirányú kialakítás hátrányai. A fennmaradó hálózati hiányosságok (városon belül Szabadság tér, Ilki út, szomszédos települések felé Ilk, Nagydobos) mellett a kedvező adottságot jelentő burkolt árvízvédelmi töltések hálózatba kötése, a mellékutak kerékpározhatóságának javítása és a biztonságos kerékpárparkolás lehetőségeinek megteremtése megoldandó feladat. A **gyalogos közlekedésnek** kedvez a városszerkezet és a kis távolságok. A lakott területi utcák nagy részén legalább egyoldali járda rendelkezésre áll; pozitív az átkötő gyalogutak léte és a közelmúltban megvalósult okoszebrák. Az összefüggő sétáló vagy gyalogos-kerékpáros övezet hiányánál súlyosabb ugyanakkor a kevés (különösen a Szabadság téren) és nem eléggé védett gyalogátkelő,

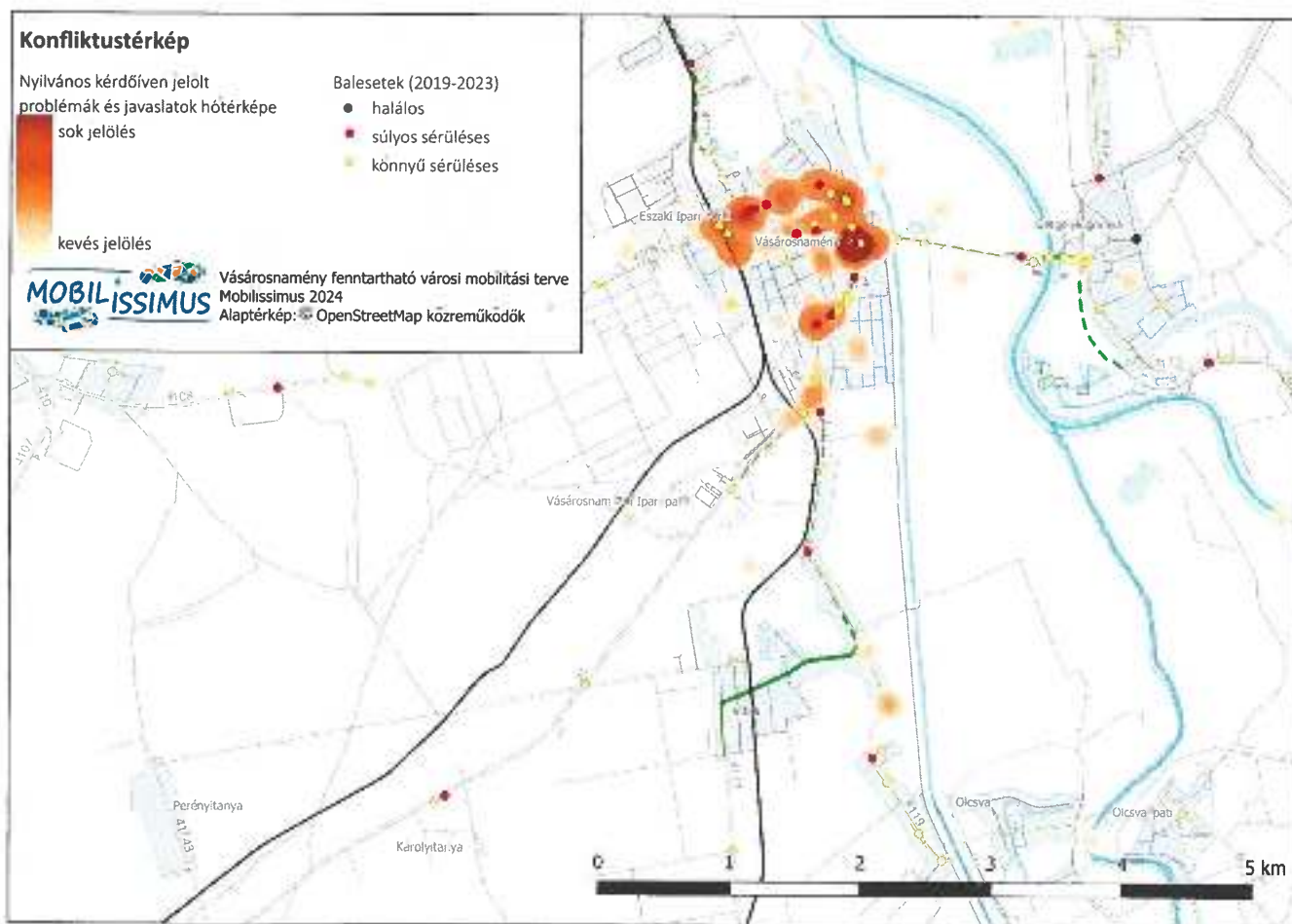
A kis távolságok kedveznek a gyalogos közlekedésnek, de a kevés és nem eléggé védett gyalogátkelő akadályt jelent

illetve az akadálymentesítés hiányosságai. A fenntartható mobilitást népszerűsítő szemléletformáló tevékenységekre csak esetleg kerül sor.

A lakott területeket alternatíva híján terhelő áruszállítás konfliktusokat okoz

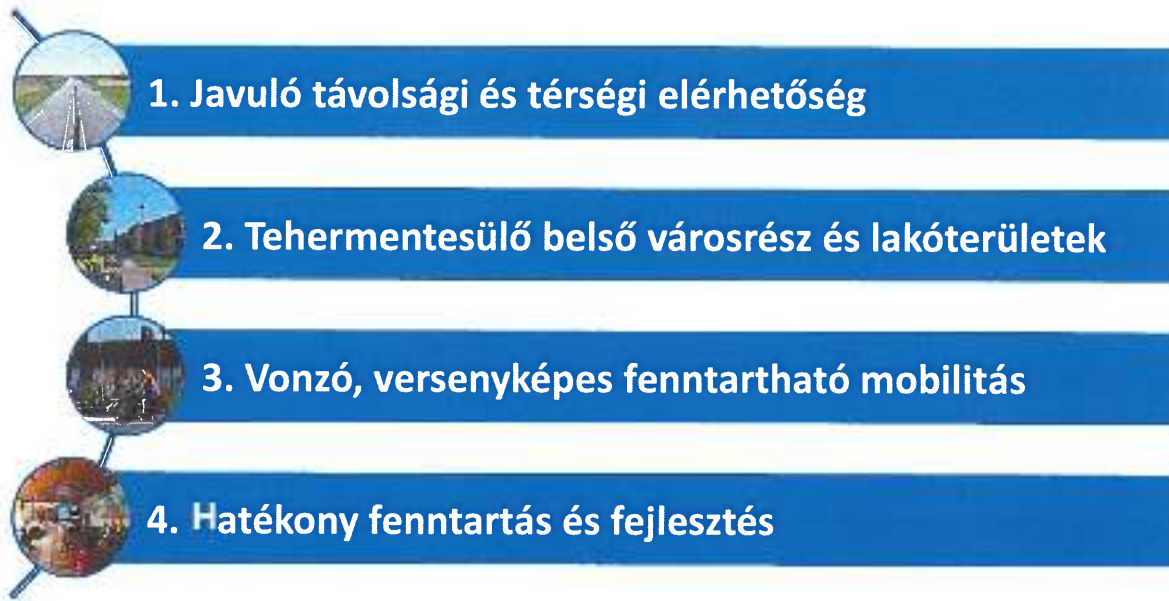
Az **áruszállítás** a gazdaság működésének velejárója, mely azonban jelenleg túlságosan terheli a lakott területeket. Vásárosnamény Tisza-hídjának és főútjának jelenleg nincs alternatívája, így mind a nehézgépjárművek zaj- és légszennyezése, mind a szezonális terménybeszállítás konfliktusokat okoz. Ezt a beregsurányi határátkelő teherforgalom számára történő megnyitása tovább súlyosbíthatja, míg az M3 továbbépülése enyhíthet rajta.

Az **alábbi konfliktustérkép** a közlekedési balesetek ábrázolásával és a nyilvános kérdőíven jelölt problémák és javaslatok hőtérképével mutatja meg a konfliktusos helyszíneket. A lakosságot foglalkoztató közlekedési kérdéseket a szófelnő szemlélteti.



1. ábra: Konfliktustérkép

A stratégiai célokból látható, hogy a közlekedés nem önmagában való cél, hanem az emberek életminőségét meghatározó gazdasági, társadalmi, környezeti célokat szolgál.



Az első stratégiai cél – **Javuló távolsági és térségi elérhetőség** – Vásárosnamény országos hálózatokhoz és térségbeli központokhoz (pl. Nyíregyháza, Debrecen) való kapcsolódását, a város jövőképe által is hangsúlyozott térségi centrum szerepének erősítését célozza meg.

A második cél – **Tehermentesülő belső városrész és lakóterületek** – elsősorban a város életét megnehezítő, környezeti, egészségi és baleseti szempontból is károkat okozó gépjárműforgalom és parkolási nyomás kezelését szolgálja, mellyel egyúttal új lehetőségeket is megnyit a közterületek használata előtt.

A harmadik cél – **Vonzó, versenyképes fenntartható mobilitás** – elsősorban a környezetbarát, hely- és energiatakarékos közlekedési módok feltételeinek javítását szolgálja, vonzóbb gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési lehetőségek kialakítása révén.

A negyedik cél – **Hatékony fenntartás és fejlesztés** – a meglévő infrastruktúra fenntartásának erősítését és a döntések egyre jobb megalapozását szolgálja.

A négy stratégiai cél 12 részcéllra bomlik, melyeket 21 intézkedés- és 49 projektjavaslat szolgál

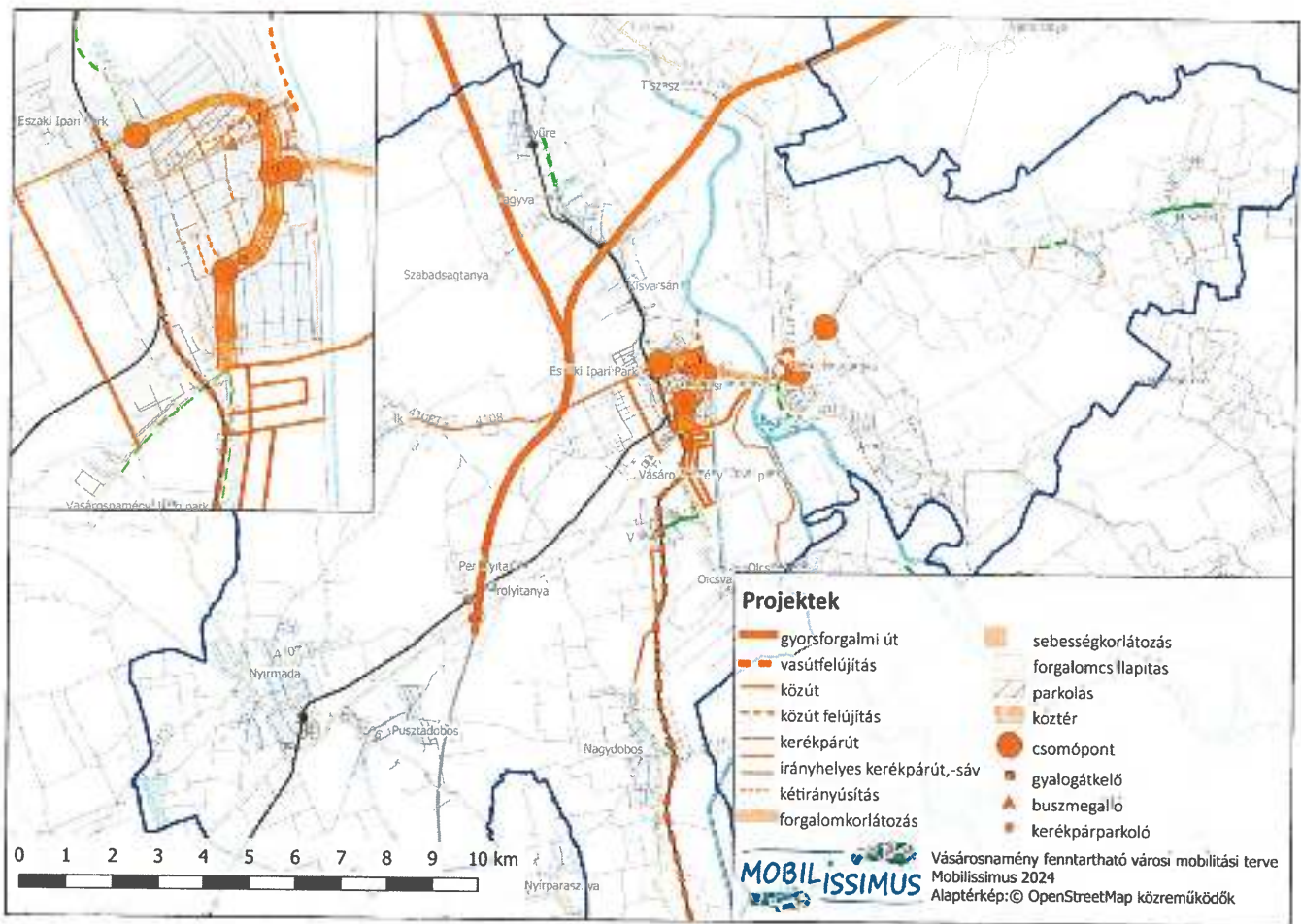
A négy stratégiai cél 12 részcéllra bomlik. A célok elérését 21 intézkedés- és ezeken belül 49 projektjavaslat szolgálja. A célok és a megvalósulásukat szolgáló eszközök (intézkedések) kapcsolódását az alábbi táblázat mutatja be.

1. táblázat: Célok és eszközök kapcsolódása

Stratégiai cél	Részcél	Eszköz
1. Javuló távolsági és térségi elérhetőség	1.1. Javuló közúti elérhetőség	Gyorsforgalmi úti kapcsolatok bővítése
	1.2. Javuló távolsági és regionális közösségi közlekedési elérhetőség	Térségi vasúthálózat szintrehozása

Stratégiai cél	Rész cél	Eszköz
	1.3. Javuló közösségi közlekedési és kerékpáros elérhetőség a vonzáskörzet településeiről	Vonzáskörzet közösségi közlekedési kiszolgálásának erősítése Vonzáskörzet kerékpáros elérhetőségének javítása Intermodális kapcsolatok javítása
2. Tehermentesülő belső városrész és lakóterületek	2.1. Mérséklődő (teher)gépjárműforgalom	Belső városrész és lakóterületek tehermentesítése
	2.2. Csökkenő parkolási nyomás	Parkoláspolitikai
	2.3. Javuló közúti biztonság	Biztonságosabb és hatékonyabb csomópontok kialakítása Lakóterületek forgalomcsillapítása
3. Vonzó, versenyképes fenntartható mobilitás	3.1. Biztonságos és akadálymentes gyalogos kapcsolatok	Főútvonalakon való biztonságos átkelési lehetőségek bővítése Sétányok kialakítása fontosabb útvonalakon Járdahálózat fejlesztése
	3.2. Kerékpározható város	Kerékpárforgalmi hálózat kiteljesítése Biztonságos, kényelmes kerékpárparkolási lehetőségek bővítése
	3.3. Hozzáférhetőbb és kényelmesebb közösségi közlekedés	Közösségi közlekedés lefedettségének bővítése Közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának javítása
	3.4. Elfogadottabb, népszerűbb fenntartható mobilitás	Fenntartható mobilitást népszerűsítő programok
4. Hatékony fenntartás és fejlesztés	4.1. Hatékony és megalapozott döntések	Adatalapú döntéshozatal erősítése Érdekeltekkel való együttműködés erősítése
	4.2. Jó állapotú infrastruktúra	Meglévő infrastruktúra tervszerű felújítása

A projektjavaslatokat a költségekre, hasznokra és megvalósíthatóságra kiterjedő többszempontú elemzéssel értékeltünk és prioritizáltunk, majd ez alapján megvalósítási ütemekbe soroltunk.



3. ábra: Projektek

A mobilitási terv megvalósítása

A SUMP képviselőtestületi elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi és partnerségi kereteinek kialakítása

A SUMP képviselőtestületi elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi és partnerségi kereteinek kialakítása. Fontos, hogy a megvalósításban érdekelt szereplők a Mobilitási terv képviselőtestületi elfogadását követően a részletes programozási, intézkedések, projektek kidolgozása, majd a megvalósítási és a hatások nyomon követésének folyamatába is bevonásra kerüljenek. Ezeket részletezi a SUMP megvalósításának cselekvési terve.

A költségbecslések és a finanszírozási keretek bizonytalanságai miatt fontos a projektek előkészítése

A költség- és finanszírozási terv célja a megvalósítás pénzügyi kereteinek meghatározása. Tekintettel a korábbiaknál is turbulensebb világgazdasági és politikai környezetre (pl. az uniós források jelentős részének felfüggesztésére) a források rendelkezésre állása a szokottnál is kiszámíthatatlanabb. A bizonytalanságok kezelése érdekében szükségesnek tartjuk a költségek, valamint a finanszírozási keretek pontos meghatározását az egyes projektek részletes tervezésekor, a javasolt megvalósítási ütemtervnek megfelelően. A tapasztalatok alapján a forrásszerzést segíti, ha a város rendelkezik előkészített projektekkel, melyekre hirtelen és rövid határidővel megjelenő források lehívhatók.

A megvalósítás előrehaladásának mérését szolgálja a monitoring terv és a többszintű indikátorrendszer.

2 BEVEZETÉS



A terv életciklusa nem ér véget a jóváhagyással, hanem folyamatosan a városi közlekedéspolitikai irányítúje marad

Magyarország és az Európai Unió gazdasági és társadalmi életében is meghatározó szerepet játszanak a városok. **A városok megközelíthetősége és a városokon belüli közlekedési kapcsolatok minősége és fenntarthatósága azonban egyre rosszabb.** Ennek a helyzetnek a feloldására dolgozta ki az Európai Unió a fenntartható városi mobilitás-tervezést, mint közlekedésfejlesztési stratégiai tervezési megközelítést és módszert.² A módszertan hazánkban is gyökeret vert, nagyvárosaink többsége és számos kis- és középváros is elkészítette már mobilitási tervét. A fenntartható városi mobilitás-tervezés (*sustainable urban mobility planning, SUMP*) főbb jellemzői az alábbiak:

- látóköre a városra és környékére is kiterjed, hiszen az emberek sem közigazgatási határok szerint szervezik az életüket;
- integrált szemléletű, figyelembe veszi más szakterületek céljait is;
- a tervezés és megvalósítás során bevonja az érintetteket (a városlakókat, a civil társadalom és a gazdaság szereplőit);
- a városi közlekedési rendszer értékelésén alapul, és a jövőre nézve konkrét, mérhető célokat tűz ki;
- minden közlekedési módra kiterjed és ösztönzi a fenntartható módok térnyerését;
- a hatékony, a célokat szolgáló intézkedésekre fókuszál.

A SUMP közép- és hosszú távú városi és városkörnyéki közlekedésfejlesztési stratégia 30 éves kitekintéssel, egyben egy rövid távú, operatív intézkedési terv is. Az Európai Unió megbízásából kidolgozott módszertana a tervezést egy önmagába visszatérő folyamatként határozza meg. **A terv életciklusa nem ér véget a jóváhagyással, hanem a megvalósítás során és rendszeres felülvizsgálat révén folyamatosan a városi közlekedéspolitikai irányítúje marad.** A megvalósítás tapasztalatai és az értékelés eredményei pedig beépülnek a következő időszakra vonatkozó tervbe.

A fenntartható mobilitás iránti elkötelezettség mellett **fontos gyakorlati szempont, hogy az Európai Bizottság egyes uniós támogatások odaítélését fenntartható városi mobilitási terv készítéséhez kötötte.** A mobilitási terv ugyanakkor nem csak az uniós forrásokhoz való hozzáférés feltétele, hanem segít minden – uniós, hazai és városi – forrást okosan, a város céljait előmozdítva felhasználni.

² Útmutató a fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához, második kiadás, 2019 <https://mobilissimus.hu/projektek/sump-utmutato-masodik-kiadas>



2.1 A MOBILITÁSTERVEZÉS CÉLJAI

A SUMP célja a minőségi és fenntartható, a városlakókat szolgáló közlekedési rendszer

Vásárosnamény jövőképét és stratégiai céljait a 2023-ban felülvizsgált ITS-ben határozta meg

A fenntartható városi mobilitástervezés célja minőségi és fenntartható közlekedés biztosítása úgy, hogy az mindenki számára hozzáférhető, biztonságos, tiszta és hatékony legyen, egyúttal vonzó környezet, minőségi közterületek jöjjenek létre. A városok számára kiemelt jelentőségű, hogy lakóik, a városban dolgozók és a turisták egy élhető, közlekedési szempontból is biztonságos, korszerű mobilitási rendszerrel találkozzanak, ahol a különböző közlekedési módok használói kölcsönösen elfogadják egymást.

Vásárosnamény jövőképét és stratégiai céljait 2023-ban felülvizsgált Integrált Településfejlesztési Stratégiájában (ITS)³ határozta meg. Ennek kiemelt elemei a versenyképes gazdaság, a turisztikai célpont jelleg erősítése, a szolgáltató központi jelleg erősítése és a lakosság helyben maradásának ösztönzése, egyúttal **hangsúlyosan megjelenik a fenntarthatóság**, a természeti és épített környezet megőrzése is.

A fenntarthatóság iránti elkötelezettséget jelzi az is, hogy a város hatályos Fenntartható Energia és Klíma Akciótervvel (SECAP),⁴ 2020-ban kidolgozott és 2023-ban felülvizsgált Local Agenda 21 Fenntartható fejlődés Helyi Programmal⁵ és friss Környezetvédelmi Programmal⁶ rendelkezik.

Vásárosnamény Város Önkormányzata azért döntött a fenntartható városi mobilitási terv elkészítése mellett, hogy a város jövőképeinek és céljainak elérését a mobilitás terén is hatékony intézkedésekkel tudja szolgálni, az önkormányzat, a helyi és térségi partnerek, valamint a külső szakértők tudásának és képességeinek integrálásával.

³ Vásárosnamény Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2023-2030

⁴ Vásárosnamény Fenntartható Energia és Klíma Akcióterve, 2019

⁵ Vásárosnamény Város Local Agenda 21 Fenntartható fejlődés Helyi Programja 2020, felülvizsgálva 2023

⁶ Vásárosnamény Város Önkormányzatának Környezetvédelmi Programja 2023-2028

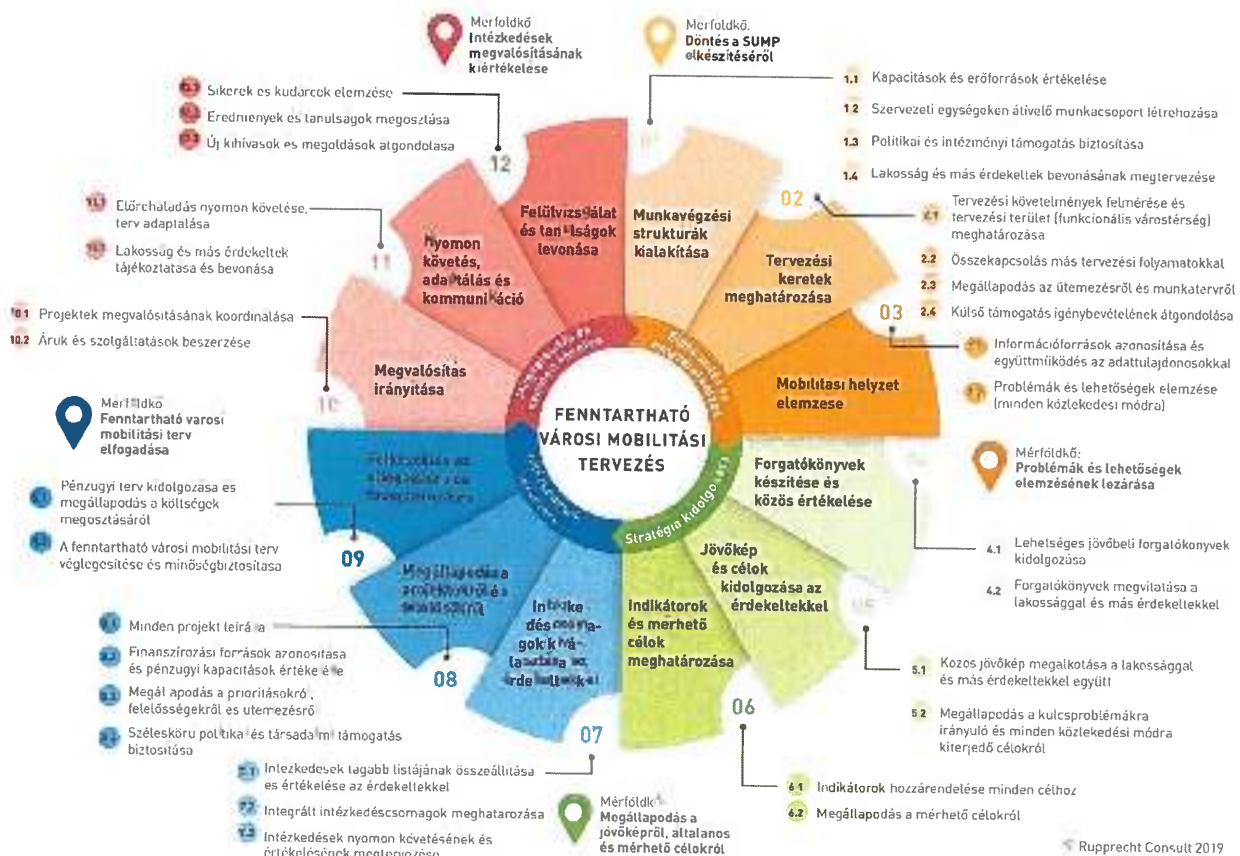
2.2 A MOBILITÁSTERVEZÉS MÓDSZERE

„A fenntartható városi mobilitási terv olyan stratégiai terv, amelynek célja a városokban és azok környékén a jobb életminőség érdekében komplex, a település valamennyi funkcióját figyelembe vevő keretben elégteleni ki az emberek és vállalkozások mobilitási igényeit. A terv a meglévő tervezési gyakorlatokra épít, és megfelelően figyelembe veszi az integrációt, a részvételt és az értékelési alapelveket.”⁷ A dokumentumban használt rövidítéseket a 7., a fontosabb fogalmak meghatározását a 7.2. fejezet tartalmazza.

A tervezés folyamata és módszerei az uniós és hazai útmutatókat követik

A tervezés folyamata és módszerei az uniós és hazai útmutatókat követik.

A fenntartható városi mobilitástervezés folyamatát az útmutatók 4 szakaszra, 12 lépésre osztják, ezeken belül pedig összesen 32 pontosan definiált tevékenységet határoznak meg. A „SUMP-ciklus” (4. ábra) az óralap vizuális metaforáját használva jeleníti meg a folyamatot. Ez természetesen egy összetett tervezési folyamat idealizált és egyszerűsített bemutatása. Maga a SUMP dokumentum lényegében az 1-3. szakaszok alatt készül el.⁸



4. ábra: A SUMP-ciklus (Útmutató a fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához, második kiadás, 2019)

⁷ Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató. Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus

⁸ Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató. Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus

Vásárosnamény fenntartható városi mobilitási terve következetes beavatkozási logikát követ, ami a munka menetében is leképeződik

Vásárosnamény fenntartható városi mobilitási terve következetes beavatkozási logikát követ (helyzetfeltárás–probléma–cél–eszköz–projekt), ami a munka menetében és a dokumentum struktúrájában is leképeződik.

A tervezés fő lépéseit és azok ütemezését a 5. ábra foglalja össze.



5. ábra: A tervezés fő lépései és ütemezése

2.2.1 1. SZAKASZ: ELŐKÉSZÍTÉS ÉS HELYZETELEMZÉS

Az előkészítés lépéseit jelentős részben Vásárosnamény Város Önkormányzata végezte el. A Mobilissimus tervezőként kapcsolódott be a munkába

Az előkészítés lépéseit jelentős részben Vásárosnamény Város Önkormányzata végezte el. A SUMP elkészítéséről szóló döntést, a belső munkacsoport felállítását és az erőforrások értékelését követően külső támogatás bevonásáról született döntés, melynek eredményeképpen a **Mobilissimus tervezőként bekapcsolódott a munkába.**

Ezt követően került sor az ütemezés és munkaterv kidolgozására, a lakosság és más érdekelt bevonásának megtervezésére (Partnerségi terv), valamint a funkcionális vonzaskörzet lehatárolására (3.2.1. fejezet).

A tervezési munka a helyzetelemzéssel (3. fejezet) kezdődött. Ennek egyik első lépéseként áttekintésre kerültek a releváns EU-s, nemzeti, térségi és települési szabályozások és tervek, amelyek hatással lehetnek a mobilitástervezésre (3. fejezet).

A tervezéshez szükséges adatokat források széles köréből gyűjtöttük össze

A tervezéshez szükséges adatokat források széles köréből gyűjtöttük össze:

- az Önkormányzat rendelkezésére álló adatok (különösen: meglévő stratégiák, tervek, projektek);
- szakmai partnerek – Építési és Közlekedési Minisztérium (ÉKM), Magyar Közút, MÁV, Volánbusz, KTI adatszolgáltatásai;
- nyilvános statisztikai adatok és KSH adatszolgáltatás;
- nyílt tér adatok (NAP Portál, OpenStreetMap);
- nyilvános probléma- és javaslatgyűjtő kérdőív, valamint partnerségi egyeztetések;
- tervezői helyszínbejárások.

Az adatkörök és adatforrások részletes listája a 7.3. mellékletben található.

Sorra vettük a mobilitási folyamatokat befolyásoló tényezőket, beleértve a korcsoportos népességi prognózist (3.2. fejezet), majd a keresleti és forgalmi elemzés és a ma működő közlekedési rendszer kínálatának vizsgálata és

értékelése következett, kitérve a horizontális szempontokra is (3.3. fejezet). Számítógépes forgalmi modell nem készült, mivel 25 ezer fő alatti településméretnél ez nem indokolt.

Végül **strukturált módon azonosításra kerültek a fő problémák és lehetőségek** (3.4. fejezet).



2.2.2 2. SZAKASZ: STRATÉGIA (JÖVŐKÉP ÉS CÉLOK) KIDOLGOZÁSA

A terv távlatosságát és koherenciáját a **jövőkép és a célrendszer** (4. fejezet) biztosítja. Ez talán a legfontosabb munkarész, mivel ez határozza meg a település közlekedésének fejlődési ívét.

A fenntartható városi mobilitási terv az ITS-ben meghatározott jövőkép és célok megvalósítását szolgálja

Vásárosnamény jövőképét és stratégiai céljait 2023-ban felülvizsgált Integrált Településfejlesztési Stratégiájában (ITS) határozta meg, a fenntartható városi mobilitási terv ezek megvalósítását szolgálja. A mobilitási célok megalkotása a helyzetelemzés és problémaösszegzés eredményei alapján, a döntéshozók aktív szerepvállalásával történt, hiszen ezek a következő évek stratégiai irányvonalait jelentik.

Forgatókönyvek kidolgozására a településméretet figyelembe véve, a hazai útmutatóval összhangban nem került sor.

2.2.3 3. SZAKASZ: INTÉZKEDÉSEK TERVEZÉSE

Az **intézkedések tervezése** az intézkedések tágabb listájának összeállításával kezdődött. Ennek forrásai a releváns stratégiák és előzménytervek (adott esetben felülvizsgálandó) javaslatai, a partnerségi folyamat során összegyűjtött javaslatok, valamint az azonosított problémákra választ adó tervezői javaslatok voltak. A tágabb lista szűrésre került, azonosítva azokat a fejlesztési irányokat, amelyek a megfogalmazott célok megvalósulását támogatják (5.1. fejezet). A kiválasztott eszközöket részletesen bemutattuk (5.2. fejezet).

Az eszközöket tovább bontottuk projektekre, kitérve a becsült költségekre, a belső és külső finanszírozási eszközökre, az előkészítettségre, a felelősségi körökre, a kockázatokra és az egymástól való kölcsönös függésekre. A projektek értékelése és prioritizálása többszempontú értékeléssel történt,

melyben megjelenik a közgazdasági költség-haszon elemzési logika (költségek és hatások legalább pontozásos, ahol lehetséges, számszerű adatokon alapuló értékelése), továbbá a megvalósíthatóság értékelése. Ezen alapszik a projektek megvalósítási ütemekbe sorolása. (5.3 fejezet)

Az előrehaladás nyomon követését szolgálják az indikátorok és a monitoringrendszer (6.1. fejezet). A SUMP megvalósításának előkészítését szolgálja továbbá a cselekvési terv (6.2. fejezet), melyhez a költség- és finanszírozási terv (6.3. fejezet), valamint a kockázatkezelési terv kapcsolódik (6.4. fejezet).

A fenntartható városi mobilitási terv elfogadásáról Vásárosnamény Város Képviselő-testülete dönt.

2.2.4 4. SZAKASZ: MEGVALÓSÍTÁS ÉS NYOMON KÖVETÉS

„Az utolsó szakasz a tervben meghatározott intézkedések és kapcsolódó projektek megvalósítására koncentrálnak, amelyhez módszeres nyomonkövetés, értékelés és kommunikáció társul. Az ismétlődő SUMP tervezési ciklusokban a megvalósult projektek hatásait mindig együttesen kell monitorozni és elemezni.

Fontos, hogy a megvalósítás során biztosítva legyen a megfelelő menedzsment, valamint a kommunikáció és az információáramlás mind a megvalósításban részt vevők között, mind a lakosság felé.”⁹ Ez a jelen dokumentum elfogadását követő időszakban történik, felelőse Vásárosnamény Város Önkormányzata.

2.2.5 PARTNERSÉG

A partnerségi folyamat célja az érintettek igényeinek és céljainak megismerése és beépítése a mobilitási tervbe

*„A partnerségi folyamat fő célja az érintettek igényeinek, szükségleteinek, problémáinak feltárása, ötleteinek, javaslatainak megismerése, sajátos fejlesztési érdekeik és céljaik megismerése és összehangolása, megnyerése és ösztönzése arra, hogy saját tevékenységükkel, illetve fejlesztéseikkel segítsék a stratégia megvalósulását és fenntartását. A partnerség célja továbbá az érintettek együttműködésének támogatása, kölcsönös informálása egymás tevékenységéről, **valamint ezek beépítése a készülő Fenntartható Városi Mobilitási Tervbe.**”¹⁰*

A terv széleskörű szakmai részvétellel és a lakosság bevonásával készült

Mindennek biztosítása érdekében a **széleskörű szakmai részvétel a tervezés minden fázisában nagy hangsúlyt kapott. A terv elkészítése során sor került a lakosság bevonására**, ezzel jelentősen növelve a lakosság körében a terv elfogadottságát. A partnerségi folyamatban Vásárosnamény vonzáskörzetének települései is részt vehettek, hiszen a város közlekedésében a környező településekről a járásközpontba ingázók közlekedési szokásai fontos szerepet játszanak. Az azonosított érdekelt

⁹ Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató. Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus

¹⁰ Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató.

Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus

körét, a partnerségi folyamatot és az alkalmazott módszereket részletesen a 7.4. fejezetben található Partnerségi Terv mutatja be.



6. ábra: Partnerségi találkozó

A SUMP tervezése során a következő megbízáói, döntéshozói, szakmai, társadalmi és térségi egyeztetésekre került sor:

- Megbízáói egyeztetések rendszeresen (Vásárosnamény Város Önkormányzata; Mobilissimus Kft.)
- Partnerségi és lakossági kérdőív Vásárosnamény és környéke közlekedéséről (2024.03.07–04.15.)^{11 12}
- Partnerségi találkozók (2024.04.10–11.)
 - Városfejlesztési- és Városüzemeltetési csoport, további önkormányzati érintettek;
 - külső partnerek, üzleti és szociális szféra, intézményvezetők, vállalkozók;
- Partnerségi találkozó: a SUMP helyzetértékelésének eredményeinek és az előzetesen felvázolt közlekedésfejlesztési célok bemutatása a Képviselő-testületnek (2024.04.25.)
- Társadalmasítás: a SUMP társadalmi egyeztetési változatának strukturált véleményezése a partnerek és a lakosság részéről: nyilvános véleményező kérdőív (2024.10.08-31.) és partnerségi egyeztetések (2024.10.24.)
- Minőségbiztosítási egyeztetések (KTI) a főbb mérőföldköveknél

A partnerségi folyamat eredményei mind a helyzetfeltárásba, mind a javaslati munkarészekbe szervesen beépültek. A megvalósult partnerségi lépések összefoglalóját a 7.4.9. fejezet tartalmazza.

¹¹ Hirdetmény. Vásárosnamény Város Önkormányzata, 2024.03.07.
<https://vasarosnameny.hu/minden-hirdetmeny/1561-20240307>

¹² Kérdőív Vásárosnamény és térségének közlekedéséről. Mobilissimus, 2024.03.07.
<https://mobilissimus.hu/hirek/kerdoiv-vasarosnameny-es-tersegenek-kozlekedeserol>

3 A MOBILITÁSI TERV MEGALAPOZÁSA, HELYZETÉRTÉKELÉS

3.1 STRATÉGIAI-SZAKPOLITIKAI ÉS SZABÁLYOZÁSI HÁTTÉR

Vásárosnamény fenntartható városi mobilitási tervének elkészítésekor figyelembe kell venni mind az európai uniós, országos és megyei területfejlesztési és közlekedésszakmai célkitűzéseket, mind pedig a város saját célkitűzéseit.

A 7.5 mellékletben részletesebb leírást adunk a tervezést meghatározó uniós, országos, megyei és városi fejlesztési dokumentumok iránymutatásairól, amik befolyásolják a jelen tervezési folyamatot, a következő fejezetben pedig ennek kivonatos áttekintésével mutatjuk be ezeknek a fejlesztési dokumentumoknak főbb sarokpontjait, amik közvetlenül is becsatornázandók Vásárosnamény mobilitási tervébe.

3.1.1 UNIÓS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

Az Európai Bizottság általános közlekedésfejlesztési alapvetései az elmúlt húsz évben egy irányba mutatnak, ennek az időszaknak az eredménye, hogy a városi mobilitás fejlesztésének irányai körvonalazódtak, párbeszéd alakult ki az érintettek között, aminek eredményeként először iránymutatások és ajánlások jelentek meg a tagországok számára, mostanra pedig már a jogi erővel bíró dokumentumok, jogszabályok és határozatok is születtek a tagállamok szakpolitikájának befolyásolására.

A 2007-ben megjelent Zöld Könyv¹³ és 2011-ben megjelent Fehér Könyv¹⁴ után, amelyekkel útjára indult a párbeszéd az érintettek között fenntartható közlekedésről 2018-ban megjelent Az Európa mozgásban¹, amely biztonságos, tiszta, összekapcsolt és automatizált közlekedést javasol, a **dokumentum fókuszja az ipart támogató fejlesztésekre és a közlekedésbiztonságra került.**

Az Európai Zöld Megállapodás¹⁵ (2019) átfogóbb dokumentum az éghajlatváltozás elleni uniós erőfeszítések nyomán, de vannak konkrét közlekedési megfontolásai, például **szigorúbb, 90%-os ÜHG kibocsátás csökkenést ír elő 2050-ig**, és prioritásként emeli ki a **multimodális szállítást**,

2018-ban hangsúlyt kaptak az ipart támogató (technológiai) fejlesztések és a közlekedésbiztonság

¹³ Zöld Könyv – A városi mobilitás új kultúrája felé. Európai Községek Bizottsága 2007, COM (2007) 551 végleges <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=HU>

¹⁴ Fehér Könyv, Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, 2011 <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>

¹⁵ Európai Zöld Megállapodás, a Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2019 https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0012.02/DOC_1&format=PDF

a szárazföldi áruszállításban a közúti áruforgalom súlyának áthelyezését a vasúti és belvízi áruszállításra.

A Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása (2020)¹⁶ az Európai Zöld Megállapodás célkitűzéseivel kapcsolódó részletesebb stratégia, kiemelt területekkel és mérföldkövekkel a célkitűzések eléréséhez. A kiemelt területek több ponton is befolyásolják a városi mobilitási terveket, ezek közül hangsúlyosan: **a városok közötti és városi mobilitás fenntarthatóbbá és egészségesebbé tétele; az áruszállítás környezetbarátabbá tétele; az igazságos és méltányos mobilitás mindenki számára; és a közlekedésbiztonság javítása.**

„Irány az 55%!” (2021)¹⁷ Az Unió az 55-ös csomag részeként már jogszabályokat is elfogadott például a személygépjárművek és kisteherautók CO₂-kibocsátásának szabályozására, beleértve az új személygépkocsik és kisteherautók esetében a 2035-re kitűzött 100%-os csökkentési célt.

Az EU 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete¹⁸ (2021) a Vision Zero (Zéró Elképzelés) elv alapján **2050-ig a közúti balesetekben elhunytak és a súlyos sérülést szenvedők számát nullához közelre akarják csökkenteni az EU útjain**, amihez a városok közlekedésbiztonsági fejlesztése is kulcsfontosságúak.

3.1.2 ORSZÁGOS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

Vásárosnamény városának mobilitását tervezve irányadóak a részben az uniós stratégiákat lekövető országos stratégiai dokumentumok, amelyek az átfogó Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió alá tagozódnak be. Ezek lehetnek a városi közlekedést közvetlenül befolyásoló átfogóbb stratégiák, közvetlenül közlekedés-szakpolitikai útmutatások, vagy területfejlesztési fókuszú tervek, amiknek része a közlekedési hálózat és infrastruktúra fejlesztése is.

Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK, 2013)¹⁹ hosszú távú jövőképet és időtálló fejlesztéspolitikai célokat fogalmaz meg, mint például a fenntartható és kompakt városszerkezet kialakítása, intenzív együttműködés elősegítése a szereplők

¹⁶ Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása, A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2020, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0017.02/DOC_1&format=PDF

¹⁷ „Irány az 55 %!": Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzésének megvalósítása a klímasemlegesség elérése érdekében, A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0550>

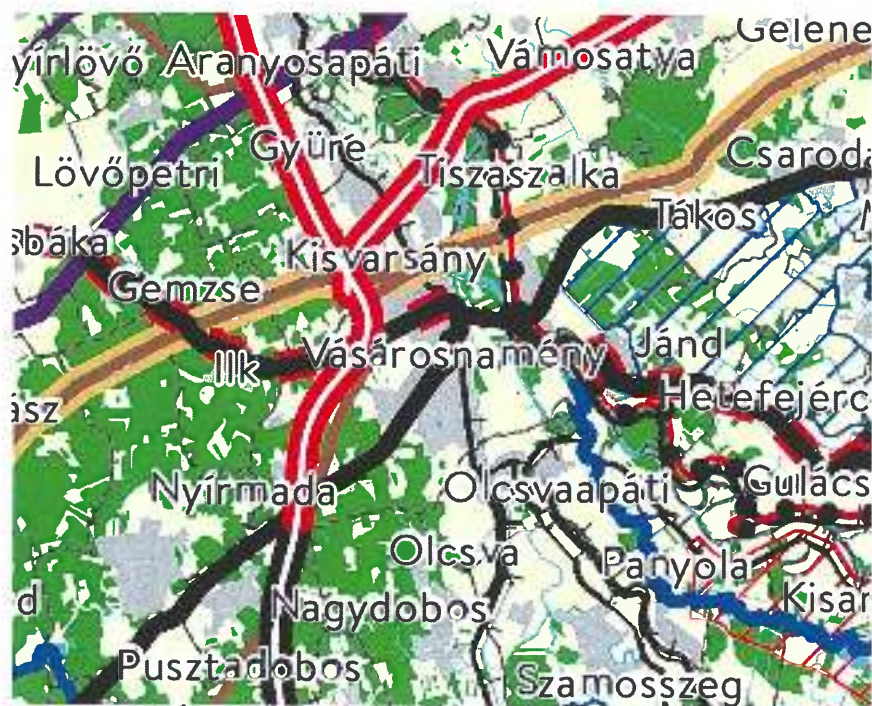
¹⁸ Az EU 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete – Ajánlások a „zéró-elképzelés” felé történő következő lépésekre, Európai Parlament, 2021, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_HU.pdf

¹⁹ Az Országgyűlés 1/2014. (I. 3.) OGY határozata által elfogadva

között, az utazási szükséglet mérséklése a funkciók optimális elhelyezésével. A Vásárosnaményt befoglaló Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében az élelmiszergazdaságra és a megújuló energiaforrásokra alapozott gazdaságfejlesztést vetít előre, a megye külső periferiáinak fejlesztésével, valamint a turizmus és a falusi önellátás erősítésével. Kitűzi még a térség kedvező geopolitikai helyzetének jobb kihasználását és a határon átnyúló együttműködések ösztönzését, amely a szomszédos Ukrajnában zajló háború miatt az elmúlt években új értelmezést nyert.

Az OTrT tervezett közlekedéshálózati elemei közül a tervezett M34-es és meghosszabbítandó M3-as gyorsforgalmi út meghatározó Vásárosnamény szempontjából

Az **Országos Területrendezési Tervről (OTrT)** a 2018. évi CXXXIX. törvény rendelkezik. Itt a Vásárosnamény közlekedését befolyásoló tervezett beruházások a M34-es gyorsforgalmi út megvalósítása Záhony irányába, illetve az M3-as gyorsforgalmi út meghosszabbításának előkészítése Beregdaróc, országhatár irányába, amelyek a közeljövőben megvalósulhatnak. Az OTrT Szerkezeti Terve Vásárosnamény közigazgatási területén belül, a Tisza keleti partján a folyóval párhuzamosan jelöl egy országos jelentőségű tervezett kerékpárutat, ami jelenleg is kitáblázott útvonal.



7. ábra: Vásárosnamény környéke az OTrT szerkezeti tervében

Az NKS is az M34-es megvalósítását és az M3-as meghosszabbítását javasolja

Ezeket a fejlesztéseket erősíti meg stratégiai projektjavaslatként a 2014-ben jóváhagyott **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)**²⁰ is a térségben a „Hiányzó közúti TEN-T átfogó hálózati elemek építése” célhoz kapcsolódóan, amit kiemelt és nagy társadalmi hasznosságúnak ítél meg, azonban a megvalósíthatóságukat a stratégia elkészültekor még korlátozottnak tekinti.

²⁰ Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia. Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, 2014, <https://www.kormany.hu/download/b/84/10000/Nemzeti%20K%3Bzleked%C3%A9si%20Infrastrukt%C3%BAra-fejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia.pdf>



8. ábra Gyorsforgalmi úthálózati tervek Vásárosnamény térségében (forrás: Építési és Közlekedési Minisztérium adatszolgáltatása)

A közúti közlekedésbiztonsági akcióprogram 2023-2025²¹ 3 évre vonatkozóan nevezi meg a terület prioritásait, amik ebben az időszakban a közúti balesetek halálos áldozatainak és súlyos sérültjeinek csökkentéséért és mellett, a közlekedők biztonság tudatosságának növelése, az egészségesebb közlekedési környezet kialakítása és a megfelelő szintű finanszírozás a szakpolitikák, programok és kutatások számára.

²¹ Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram, Technológiai és Ipar Minisztérium és Belügyminisztérium (2023-2025), <https://cdn.kormany.hu/uploads/sheets//b/b0/b07/b07194806d15e5558f1701d622dda9c.pdf>

A hazai szakpolitikákban az igények csökkentése, a közösségi és nem motorizált közlekedés fejlesztése mellett hangsúlyos az elektromobilitás

A **Jedlik Ányos terv 2.0**²² az ország elektromobilitási stratégiáját, a korábbi terv felülvizsgálataként aktualizálja 2019-ben. A korábbi ambiciózus célok az elektromos autók térnyeréséről mérséklődnek és a terjedés gátját jelentő töltőinfrastruktúra hálózat fejlesztése kerül előtérbe, valamint az elektromobilitás közösségi perspektívái az autómegosztás és az e-busz hálózat fejlesztés.

A **Nemzeti Energiastratégia 2030**²³ célkitűzései: a mobilitási igények csökkentése, hatékonyabb közlekedési módok preferálása, a jelenlegi kapacitások jobb kihasználása, a kevésbé környezet terhelő megoldások versenyképesebbé tétele fiskális eszközökkel. Konkrétabb eszközök az elektromos hajtás, az agroüzemanyagok a közösségi közlekedésben és a vasútfejlesztés. Ezekhez kapcsolódóan a 2020-as **Klíma és Természetvédelmi Akcióterv két** a közlekedést érintő akciót fogalmaz meg, az elektromos autók szélesebb körű térnyeréséért és a Zöld Busz Programot a közúti közösségi közlekedés kibocsátáscsökkentésére.

Ezeket a célkitűzéseket és projekteket erősíti meg a 2018-as a második **Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia**²⁴ is, középtávú célként kiemelve a vízi és a vasúti szállítás súlyának növelését és a pénzügyi ösztönzők bevezetését.

Vásárosnamény városa a Bereg szíveként pozicionálja magát, amellyel a térség turisztikai fejlesztéseinek irányadója kíván lenni, kifejezetten az aktív turizmus tekintetében. Ez összhangban van a **Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030**²⁵ 2.0 megállapításaival, miszerint a város a Tokaj, Felső-Tisza és Nyírség turisztikai fejlesztési térség része, amely **kitűnő adottságokkal rendelkezik az öko- és aktív turizmus terén, különösen a kerékpáros és vízi (evezős) turisták számára vonzó úti cél.**

Az országos tervekről is elmondható, nagyralátó céljaik nem mindig valósultak meg, de itt is meg kell erősítenünk azt az állítást, ha a fenntarthatóság gondolata még nem is szivárgott le a hétköznapi szintjére, de a tervezési és finanszírozási dokumentumokban már megjelenik.

²² Hazai elektromobilitási stratégia – Jedlik Ányos Terv 2.0, 2019
https://www.jovomobilitasa.hu/_upload/editor/Strategiak/Hazai_elektromobilita_si_strate_gia.pdf

²³ Nemzeti Energiastratégia 2030, 2011
https://nit.hu/document/5d/5df020114130000077_1.PDF

²⁴ A 2018-2030 közötti időszakra vonatkozó, 2050-ig tartó időszakra is kitekintést nyújtó második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia, 2018
https://nakfo.mbfisz.gov.hu/sites/default/files/files/N%C3%89S_Ogy%20%C3%A1ltal%20elfogadott.PDF

²⁵ Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030, Magyar Turisztikai Ügynökség, 2021, május https://mtu.gov.hu/dokumentumok/NTS2030_Turizmus2.0-Strategia.pdf?v=0.159

3.1.3 MEGYEI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Területfejlesztési Konceptiójában²⁶ és Programjában²⁷ a megye fejlesztésének célrendszere és a megye 2027-ig terjedő időszakra vonatkozó átfogó, stratégiai és horizontális céljai jelennek meg, az ITP pedig a célokhoz kapcsolja a releváns Területfejlesztési Operatív Programok projektjeit.

Az koncepció „Vonzó megye” elnevezésű átfogó céljának egyik eleme a mobilitás feltételeinek fejlesztése a megyében, illetve a közlekedésfejlesztés három területi szintjén is megjelenik a koncepciónak, ezek közül a Vásárosnaményt is érintő területi fókusz a „decentrumok és járásközpontok elérhetőségének javítása”.

Vásárosnamény és a térségének közlekedésfejlesztése kapcsán a „Dinamizálódó decentrumok és szolgáltató járásközpontok – a megyei gazdasági decentrumok és járásközpontok funkcióbővítése és összehangolt fejlesztése” stratégiai célt, és a hozzá kapcsolódó 7. prioritást – „A megye járásközpontjainak és kisvárosainak funkcióbővítő fejlesztése” – kell kiemelni.

A fentiek elérését szolgáló tevékenységek a vármegye Operatív Programja szerint a 7. prioritáson belül a 3. intézkedés foglalkozik a járásközpontok, és kisvárosok elérhetőségének javításával, annak érdekében, hogy biztosítsák többek között a közszolgáltatásokhoz való hozzáférést, a stratégiai cél eléréséhez megfogalmazott tevékenységek a vármegye Operatív Programjában:

- 3.1 Hiányzó közlekedési infrastrukturális elemek fejlesztése, meglévők korszerűsítése;
- 3.2 Közúti és vasúti közösségi közlekedés környezettudatos fejlesztése
- 3.3 Környezetbarát közlekedésmódok támogatása: biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek megteremtése

A vármegyei fejlesztési dokumentumok Vásárosnaményt érintő célrendszerét részletesebben táblázatos formában ismertetjük a 7.5.3 fejezetben.

²⁶ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Területfejlesztési Konceptiója I. Előkészítő Fázis és II. Javaslattevő Fázis, 19/2021. (II. 26.) számú önkormányzati határozat

²⁷ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési Program (Stratégiai és Operatív Program, valamint a területi tervek környezeti és területi hatásvizsgálatai), 26/2021. (V. 03.) számú önkormányzati határozat

3.1.4 VÁROSI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

Az ITS felülvizsgálata 2023-ban készült, így a mobilitási tervezéshez aktuális információkkal szolgál a település célrendszerére vonatkozóan

Vásárosnamény **Integrált Településfejlesztési Stratégiájának** felülvizsgálata 2023-ban készült, így a mobilitási tervezéshez aktuális információkkal szolgál a település célrendszerére vonatkozóan.

A felülvizsgált dokumentumban meghatározott jövőkép – *„Vásárosnamény intenzíven fejlődő, versenyképes gazdaságot teremtő, természeti értékeket megőrző térségi centrum, fenntartható, vonzó város, mely kellemes lakóhelyet, ösztönző gazdasági környezetet teremt a Bereg szívében.”* – elérését öt városi szintű tematikus cél és négy városrészi szintű, területi cél szolgálja.

A város céljait az európai uniós, nemzeti és megyei szintű tervdokumentumokkal és a település járásközponti funkciójával összhangban fogalmazták meg átfogó és tematikus célok rendszerében. A tematikus célokhoz kulcs-, hálózatos és akcióterületi projekteket kapcsolnak, amelyek közül több is érinti a város fenntartható mobilitás tervezését, mint például közút-, járda- és kerékpárút fejlesztések, közlekedésbiztonsági fejlesztések, parkolók kialakítása, ezeket részletesen és táblázatosan ismertetjük a 7.5.4 fejezetben.

Vásárosnamény Településszerkezeti Terve arra a problémára igyekszik választ adni, hogy a térséget feltáró 41-es út áthalad a település belvárosán, így azt terheli egyrészt az ukrán határ közelsége miatt a Beregdaróc határátkelőhelyet érintő tranzitforgalom, valamint a Vásárosnamény északnyugati iparterületén található, gazdasági szempontból is meghatározó faipari üzem teherforgalma. Ennek a problémának a feloldására a településszerkezeti terv jelöl

- egy a 41-es főutat a 4108-as összekötő úttal összekapcsoló főútszakaszt, amely biztosítaná nyugat felől érkező és oda induló teherforgalom eljutását a faipari üzem telephelyére,



9. ábra: Vásárosnamény településszerkezeti terve (Urban Linea Tervező és Szolgáltató Kft., 2022)

- valamint egy másik főútszakaszt, ami a 41-es főút várostól délnyugat felé eső szakaszát kötné össze a keleti szakasszal, a belváros érintése nélkül.

2024-ben került felülvizsgálatra²⁸ a város 2017-ben készült **Kerékpárforgalmi Hálózati Terve**,²⁹ amellyel a város átfogó célja, hogy a kerékpáros fejlesztések hozzájáruljanak a fenntartható mobilitás részarányának növekedéséhez és kihasználják annak gazdaságélénkítő hatását, a kereskedelmi és turisztikai kapacitások kihasználtságának növelésével. A felülvizsgált terv kiemelt fejlesztése a városközpont összekötése a Gergelyugornya irányából érkező Beregszászi úti kerékpárúttal. **Vásárosnamény Város Gazdasági Programja 2019-2024**, szintén ezt a projektet említi a **Zöld Város Program** pontjai között, valamint B+R parkolók kialakítását a Szabadság téri üzletsor mögött. A KHT és a Zöld Város Program releváns céljait a 7.5.4 mellékletben listáztuk.

A település Környezetvédelmi Programja (2023-2028) a levegőtisztaság szempontjából kiemeli az elkerülő utak építésének fontosságát

Vásárosnamény Város Önkormányzatának elkötelezettségét mutatja a fenntarthatóságban és a klímavédelemben, hogy a település már a negyedik **Környezetvédelmi programját** készítette el a 2023-2028-as időszakra, amely a települési levegőtisztaság szempontjából kiemeli a várost elkerülő utak építésének fontosságát és a közlekedési szokások átgondolását. Illetve 2019-ben elkészült a település **Fenntartható Energia és Klíma Akcióterve (SECAP)**³⁰, ami összefoglalja azokat a javasolt energetikai és klímavédelmi célú intézkedéseket, beruházásokat, amelyek révén a város 2030-ra minimum 40%-os CO₂-kibocsátás-csökkenést kíván elérni.

3.2 MOBILITÁST BEFOLYÁSOLÓ HÁTTÉR, ALAPADATOK

3.2.1 A VÁROS TÉRSÉGI SZEREPE

3.2.1.1 Közigazgatási szerepkör

Vásárosnamény egy 28 településből álló járás, valamint a BEREGTÖT kistérségi társulás székhelye

Vásárosnamény közigazgatási szerepkörét meghatározza, hogy járási székhely. A Vásárosnaményi járás Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye 13 járásának egyike. **28 települést foglal magába:** Vásárosnamény és Nyírmada városok, valamint Tarpa nagyközség mellett Aranyosapáti, Barabás, Beregdaróc, Beregsurány, Csaroda, Gelénes, Gemzse, Gulács, Gyüre, Hetefejércse, Ilk, Jánd, Kisvarsány, Lónya, Márokpapi, Mátyus, Nagyvarsány, Olcsva, Pusztadobos, Tákos, Tiszaadony, Tiszakerecseny, Tizzaszalka, Tiszavid

²⁸ Vásárosnamény Kerékpárforgalmi Hálózati Terve, felülvizsgálat ideje 2024., InnoQuest Kft.

²⁹ Vásárosnamény Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve, 2017, GT Menedzsment Kft.

³⁰ Vásárosnamény Város Önkormányzatának Fenntartható Energia és Klíma Akcióterve, 2019,

https://www.szszbmo.hu/system/files/force/vasarosnameny_secap_vegleges.pdf?download=1

és Vámosatya községeket. A városban található a Vásárosnaményi Járási Hivatal,³¹ így az okmányiroda és a munkaügyi központ kirendeltsége is.

A térség működésében és fejlesztésében szerepet játszik a Beregi Többcélú Kistérségi Önkormányzati Társulás (BEREGTÖT), melyet a járás települései hoztak létre (Nyírmada és Pusztadobos kivételével).³²

A Vásárosnaményi Közös Önkormányzati Hivatal Vásárosnamény, Jánd és Olcsva településeket szolgálja.³³

3.2.1.2 Gazdasági-kereskedelmi, munkaerőpiaci szerepkör

Vásárosnamény közvetlen környezete foglalkoztatási központja

Vásárosnamény közvetlen környezete foglalkoztatási központja is: a 2011-es népszámlálás adatai szerint Kisvarsány, Olcsva, Nagyvarsány, Jánd és Ilk foglalkoztatottjainak több mint 30%-a, további 6 település foglalkoztatottjainak pedig 15-30%-a naponta a járásközpontba ingázott. 2022-re már csak az első három településen haladta meg a bejárók aránya a 30%-ot, míg két településen 15% alá csökkent az arány – de nem az ingázók számának csökkenése miatt (az még nőtt is), hanem a foglalkoztatottak számának növekedése okán.

A helyben foglalkoztatottak száma 2022-ben 4374 fő volt, amelynek 55,6%-a (2434 fő) helyben lakó és helyben dolgozó foglalkoztatott, míg 44,4%-a (1940 fő) naponta bejáró (ingázó) foglalkoztatott volt.

A város kereskedelmi és szolgáltatási vonzaskörzete a környező településekre terjed ki

A foglalkoztatás mellett **a város kereskedelmi és szolgáltatási vonzaskörzete** (piac, nagyobb áruházak – Tesco, Spar, Penny –, gyógyszertárak, műszaki-ruházati boltok, üzemanyagtöltő-állomások, tüzepek, szolgáltatások) **a várost környező településekre terjed ki.**

A város turisztikai vonzereje térségi szempontból meghatározó: Bereg szíveként, illetve kapujaként az aktív turizmus – vízi- és kerékpártúrázás – központja, de tiszai szabadstrandja (Gergelyiugornya), a Szilva Termál- és Wellnessfürdő, a Beregi Múzeum és a Hunor Vadászati Kiállítás változatos szabadidős lehetőségeket kínál.³⁴

3.2.1.3 Oktatási és kulturális szerepkör

Vásárosnamény a járás oktatási központja

Vásárosnamény a járás oktatási központja. A városban a II. Rákóczi Ferenc Gimnázium, a Lónyay Menyhért Baptista Technikum és Szakképző Iskola, valamint az Eötvös József Általános Iskola és Alapfokú Művészeti Iskola és két tagintézménye működik. A nappali oktatásban **a 890 általános iskolai tanuló csaknem 40%-a és a 636 középiskolai tanuló kétharmada bejáró volt.**

A város kulturális kínálata és intézményei (Balázs József Városi Könyvtár és Művelődési központ, Beregi Múzeum) kistérségi jelentőségűek.

³¹ Vásárosnaményi Járási Hivatal, <https://kormanyhivatalok.hu/kormanyhivatalok/szabolcs-szatmar-bereg/megye/vasarosnameny>

³² Beregi Többcélú Kistérségi Önkormányzati Társulás, <https://www.beregtot.hu/>

³³ Közös Önkormányzati Hivatal, <https://vasarosnameny.hu/koh>

³⁴ Vásárosnamény bemutatása, <https://vasarosnameny.hu/idegenforgalom/vasarosnameny-bemutatasa>

2. táblázat: Vásárosnamény oktatási szerepe (nappali oktatásban, 2022)³⁵

	Általános iskola	Középiskola
feladatellátási helyek száma (iskolatípusonként külön számolva)	3	6
osztályok száma	43	29
tanulók száma	890	636
más településről bejáró tanulók száma	352	426
más településről bejáró tanulók aránya	39,6%	67,0%

3.2.1.4 Egészségügyi-szociális szerepkör

A városban működő Beregtöt KFI Család-és Gyermejjóléti Központ, Beregtöt KFI Család-és Gyermejjóléti Szolgálat, valamint Vásárosnaményi Humán Szolgáltató Központ biztosítja a szociális ellátásokat, a környező települések lakóinak is.

A **Vásárosnaményi Kórház** a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kórházak és Egyetemi Oktatókórház kórházcsoportjának tagjaként **nyújt szakellátást és fekvőbeteg-ellátást a térség betegeinek.**

3.2.1.5 Vásárosnaményből történő eljárás

Vásárosnaményből is járnak el dolgozni, a legtöbben Mátészalkára és Nyíregyházára

A város magas foglalkoztatási potenciálja ellenére is számottevő a más településre dolgozni járó foglalkoztatottak száma. A 2022-es népszámlálás adatai alapján a **Vásárosnaményban lakó foglalkoztatottak (3660 fő) mintegy kétharmada a városban dolgozik**, ugyanakkor 1226 fő más településre jár dolgozni (ez 2011-ben még csak 602 fő volt). A legtöbben Mátészalkára (141), Nyíregyházára (120 fő), Debrecenbe (65 fő), Beregsurányba és Kisvárdára (54-54 fő) ingáznak.

3.2.1.6 Vásárosnamény funkcionális vonzáskörzete

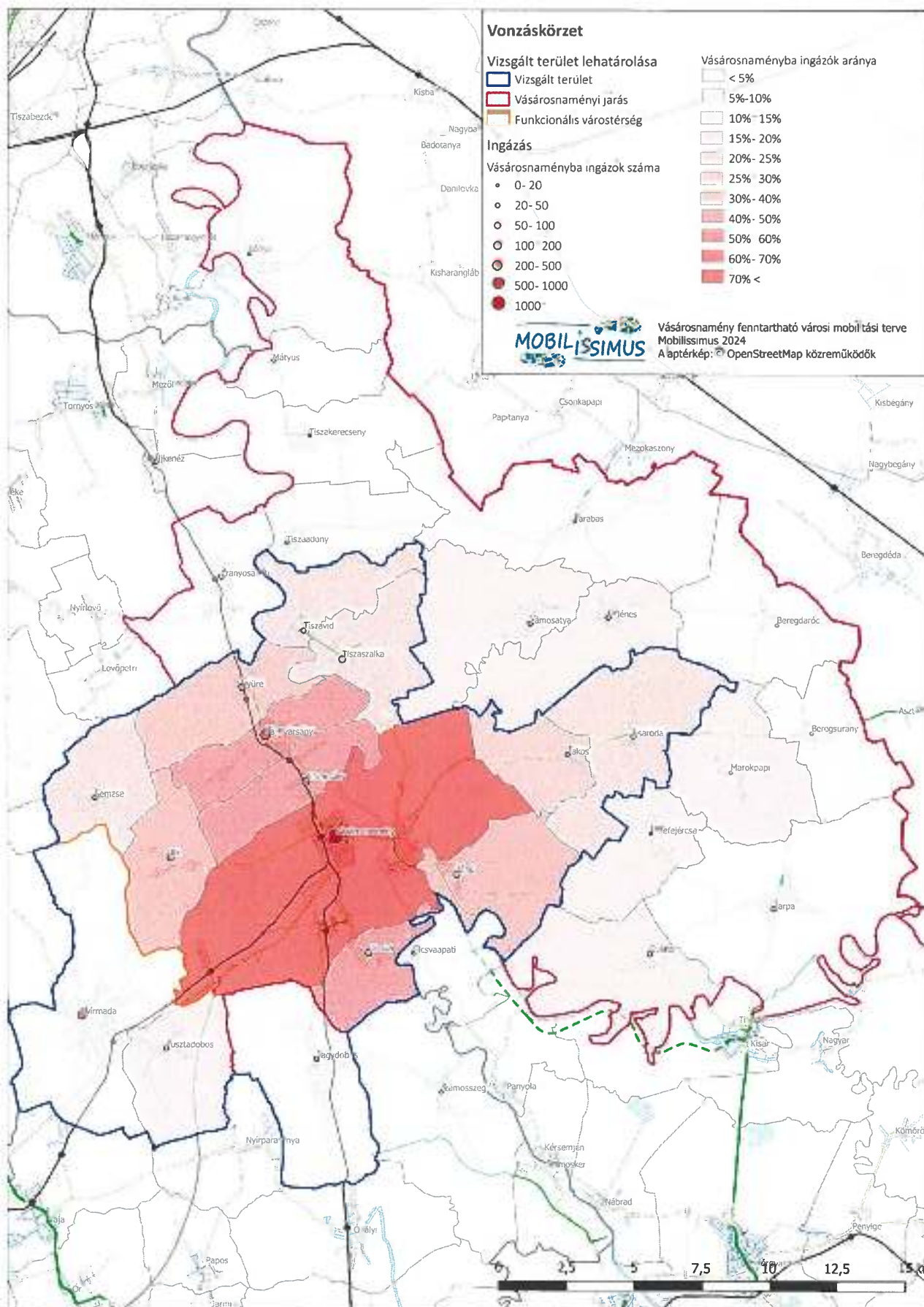
15 település alkotja Vásárosnamény funkcionális vonzáskörzetét

Az OECD és az Európai Bizottság definíciója szerint egy város funkcionális vonzáskörzetét azok a települések alkotják, ahonnan a foglalkoztatottak több mint 15%-a az adott városba ingázik.³⁶ Vásárosnamény esetében – Vásárosnaményt is beleértve – **12 település alkotja a város funkcionális vonzáskörzetét** a 2011-es népszámlálás adatai alapján.

A fentiek szerint meghatározott funkcionális vonzáskörzetet a megbízói egyeztetések alapján, **a gazdasági, oktatási és egyéb szerepköröket figyelembe véve kiegészítettük** a Vásárosnaménnyal szomszédos (közúton közvetlenül elérhető) Nyírmada, Pusztadobos és Nagydobos településekkel, **így a vizsgált terület 15 településre terjed ki.** Bár a később elérhetővé vált 2022-es népszámlálási adatok alapján Gemzse és Tiszavid esetében a bejárók aránya 15% alá csökkent, a lehatárolást a megbízóval és a minőségbiztosítást végző KTI-vel egyeztetve nem módosítottuk.

³⁵ KSH Tájékoztatási Adatbázis <https://statinfo.ksh.hu/Statinfo/>

³⁶ Lewis Dijkstra and Hugo Poelman: Cities in Europe – The New OECD-EC definition. Regional Focus RF 01/2012, Európai Bizottság.



10. ábra: Vonzáskörzet – Vizsgált terület lehatárolása

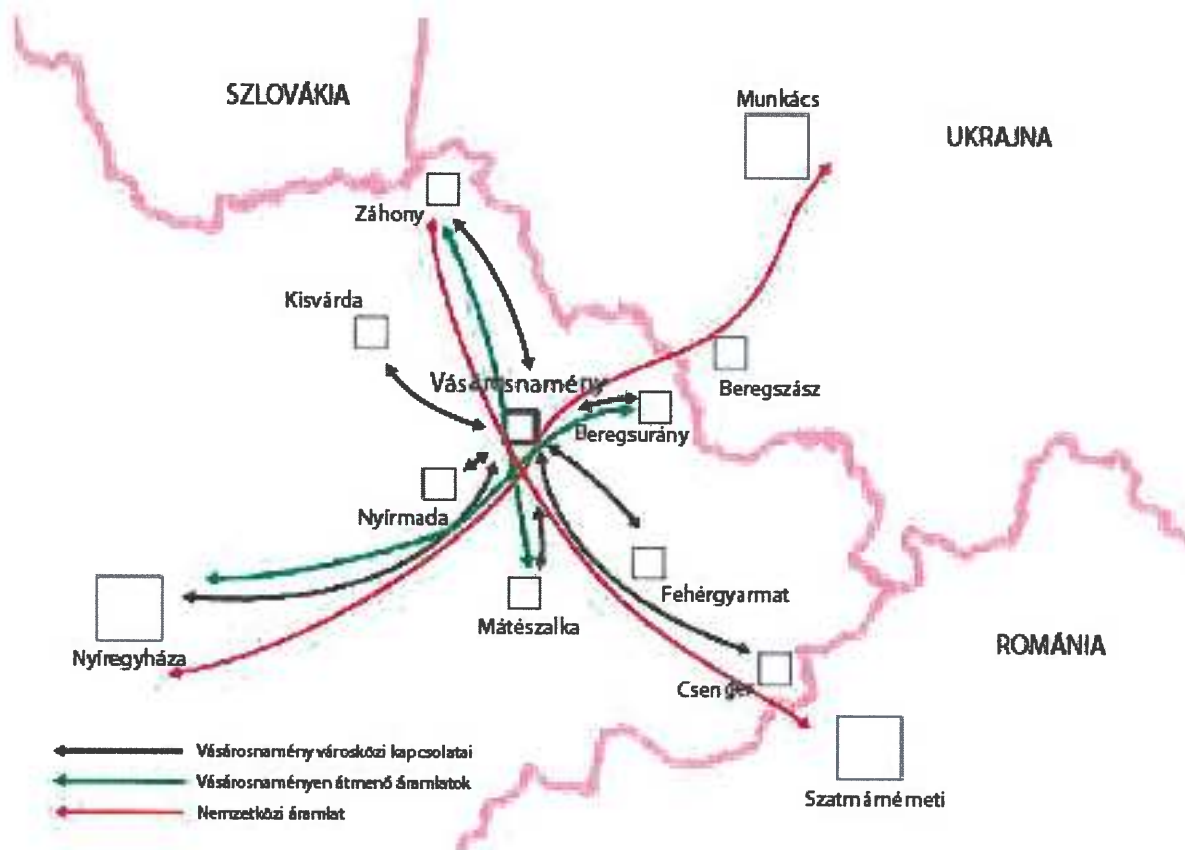
3.2.2 SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYOK

3.2.2.1 Elhelyezkedés, térségi kapcsolatrendszer

Vásárosnamény Magyarország északkeleti részén, Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyében helyezkedik el. A város a megyeszékhely Nyíregyházától **62 km-re keletre**, a legközelebbi vármegyei szinten jelentős települések közül Kisvárdától 25 km-re délkeletre, Mátészalkától 21 km-re északra, a kárpátaljai (Ukrajna) Beregszásztól pedig 31 km-re nyugatra található. A település fővárostól való közúti távolsága **287 km**.

Vásárosnamény közelében több határátkelőhely található

A településtől mért **20 kilométeres körön belül három határátkelőhely** – Barabási Határátkelőhely (Ukrajna), Beregsurányi Határátkelőhely (Ukrajna), Lónyai Határátkelőhely (Ukrajna) – míg, **50 kilométeres körön belül további hét határátkelőhely is elérhető**, melyek közül a jelentősebbek a Záhonyi Határátkelőhely (Ukrajna), Tiszabecs Határátkelőhely (Ukrajna), Csengersimai Határátkelőhely (Románia), Vállaj Határátkelőhely (Románia) és Pácín/Nagykövesd Határátkelőhely (Szlovákia).



11. ábra: Vásárosnamény térségi kapcsolatai

Vásárosnamény az M3-as autópálya eddig elkészült vonalának keleti végénél helyezkedik el

A város 2024-ben elfogadott Területrendezési Tervéhez 2022-ben készített alátámasztó munkarész³⁷ az alábbi közúti hálózati kapcsolatokat emeli ki a város tekintetében:

³⁷ Vásárosnamény Város Településrendezési Tervének készítéséhez – Településrendezési eszközök – Alátámasztó munkarész, 2022, Urban Linea Tervező és Szolgáltató Kft.

- a település az M3-as autópálya (TEN-T hálózat része) eddig elkészült vonalának keleti végénél helyezkedik el, így az attól keletre eső beregi térség felől, és a határon túlról érkező tranzitforgalom számára is csak a település belvárosán keresztül elérhető a gyorsforgalmi út;
- az előző pontban említett forgalmat a 41-es számú főút bonyolítja, amely azon túl, hogy kapcsolatot jelent az M3-as autópályával, és így a főváros Budapesttel és az ország nyugatabbra fekvő részeivel, térségi jelentőséggel is bír, miszerint ezen az útvonalon érhető el díjmentesen a megyeszékhely Nyíregyháza, valamint a beregsurányi határátkelőhely;
- a település járási központ szerepéből adódóan a térség kistelepüléseiről közúton jól megközelíthető, a 41-es főút által kiszolgált keleti és nyugati irány mellett,
 - északi irányban a 4115-ös számú összekötő út biztosítja a település kapcsolatát Záhonyal és a köztes kitelepülésekkel,
 - észak-nyugati irányban a 4108-as út vezet Kisvárdáig,
 - és déli irányban a 4117-es út Mátészalkáig jelent kapcsolatot.

3.2.2.2 Természeti adottságok

Vásárosnamény a Beregi-síkságon, négy folyó ölelésében található

Vásárosnamény Magyarországon egyedülálló adottsága, hogy közigazgatási területén négy folyó – a Tisza, a Szamos, a Kraszna és a Túr –található, melyek közül a három kisebb itt torkollik a Tiszába.³⁸ A folyóvizek ölelésének jelentősége mellett ez magával hozza az árvizek, és a főként határon túlról érkező szennyezések jelenlétét.³⁹

Elhelyezkedését tekintve Vásárosnamény a Beregi-síkságon található, amely síkvidék révén, a térség töltéskoronáival jó kerékpározhatóságot biztosít, a folyóvizek jelentette akadályokkal együtt.

A település környezetében jellemző az intenzív mezőgazdasági tevékenység, amelyre mind a városi, mind a térségi, megyei fejlesztési dokumentumok is alapoznak célkitűzéseket, azzal, hogy a földhasználatban az erdőművelési ág dominál, ezután a szántó következik, illetve nem elhanyagolható természetvédelmi és turisztikai szempontból sem a közelben található Szatmár-beregi Tájvédelmi Körzet.

3.2.2.3 Épített környezet

Vásárosnamény, Gergelyugornya és Vitka településrészek eltérő karakterűek

A településrészek kialakulásában és lehatárolásában szintén meghatározó a folyók jelenléte. Vásárosnamény három településrésze között szemmel látható különbségek vannak az épített környezet vonatkozásában. A város központi részére a nyírségi, szabolcsi kisvárosi jellemzők a mérvadóak; ezen belül a történelmi belvárosban a polgárházak, a környezetében kisvárosi

³⁸ Vásárosnamény Város Településrendezési Tervéhez Helyzetelemző, Helyzetértékelő Dokumentum, 2019, Urban Linea Tervező és Szolgáltató Kft.

³⁹ Vásárosnamény Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája – Felülvizsgálat 2023-2030, 2023, ENEREA Észak-Alföldi Regionális Energia Ügynökség Nonprofit Kft.

lakótelepi beépítés jellemző, a többi városrészben inkább kertvárosi lakókörnyezet alakult ki. Ezzel szemben Vitka szatmári, Gergelyugornya pedig beregi jegyeket visel, annak megfelelően, hogy melyik tájegységhez esnek közelebb.

A település iparterületei a város észak- és délnyugati részén koncentrálnak.



12. ábra Településképi szempontból meghatározó területek (Vásárosnamény Településképi Arculati Kézikönyv, 2017)

Vásárosnamény központi városrészében több épület is műemléki védetség alatt áll, így a Református és a Római katolikus templomok, az egykori Tomcsányi-kastély, amely jelenleg a Beregi Múzeumnak ad otthont, de van olyan lakóház is, amely ilyen jellegű védetséget élvez, népi építészet értéket képviselő épületeket pedig Gergelyugornya vagy Vitka területén találhatunk.

A település épületállományának állagát átlagosként vagy átlagos alattiként jellemzi a Településrendezési Terv Helyzetértékelő munkarésze, amelyre vélhetően további terhet tesz a **településen áthaladó jelentős teherforgalom és a térség közösségi közlekedését kiszolgáló autóbussz-forgalom.**

A megfelelő minőségű és változatosságú zöldfelületek növelik a város turisztikai vonzerejét

Az épített és természeti környezet határán a Vásárosnamény ITS-e számba veszi a település zöldfelületi rendszerét, ami szintén erősen eltér

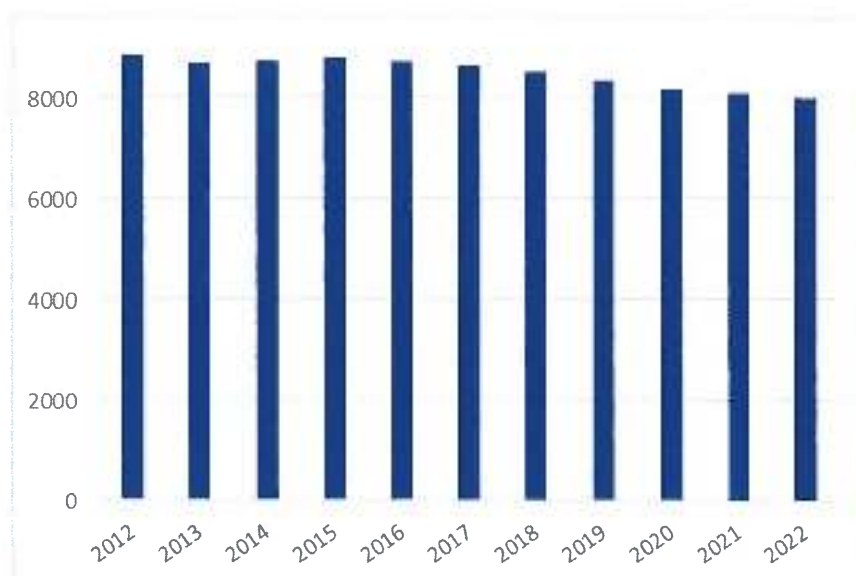
városrészenként. A város központi részén több zöldfelületi együttest is kiemel, mint a Tomcsányi-kastélyt, a Hunor Hotel és Étterem környezetét vagy a II. Rákóczi Ferenc Gimnázium előkertjét, amely **megfelelő minőségű és változatosságú zöldfelületek növelik a város turisztikai vonzerejét.** Szintén kiemeli a dokumentum a központi városrészt és Vitkát összekötő és a település szimbólumaként számontartott 81 platánfából álló fasort.

3.2.3 TÁRSADALMI HÁTTER, DEMOGRÁFIAI FOLYAMATOK

Vásárosnamény népessége 2023-ban a KSH helységnévtára⁴⁰ szerint 7 976 fő, ezen belül a központi belterületen 6 144 fő lakik, Gergelyugornya városrészen 1 584 fő, Perényitanyán 190 fő, Károlyitanyán, amelynek inkább turisztikai funkciói vannak mindösszesen 4 fő. A KSH helységnévtára ugyan nem tartalmazza külön, de az ITS alapján Vitka városrész lakossága a központi városrész 6 144 főjéből hozzávetőlegesen 1000-1200 fő. **A vonzáskörzet lakossága, Vásárosnamény lakosságával együtt 2023-ban 25 306 fő, a járás teljes lakossága 2022-ben 35 107 fő.⁴¹**

A népesség az országos trendekhez hasonlóan csökken

A lakónépesség Vásárosnaményban, illetve egész Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az országos trendekhez hasonlóan folyamatosan csökken. A 2012 és 2022 között tíz évben csupán 2014-ben és 2015-ben növekedett a település lakónépessége. **2012 óta a város népessége 855 fővel, csaknem 10%-kal csökkent.** A csökkenés üteme a megyei (6,3%) és az országos (3,1%) mutatókhoz képest nagyobb.



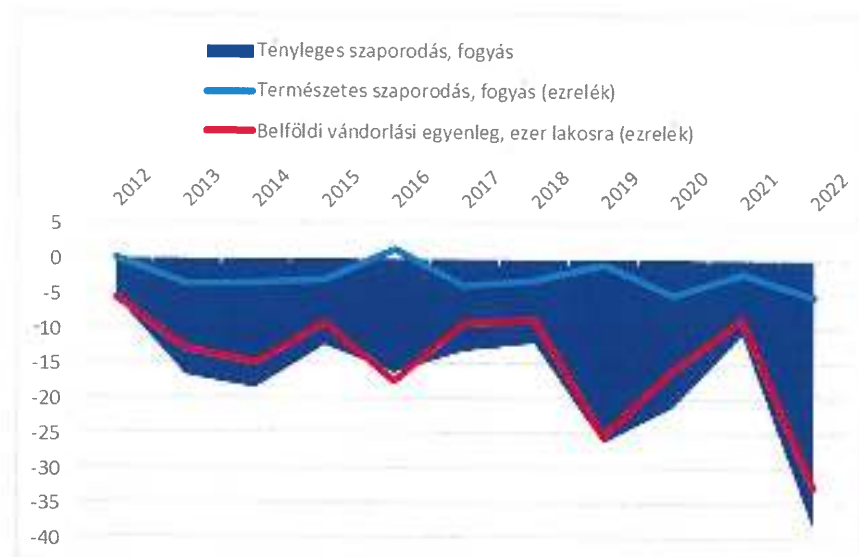
13. ábra: Vásárosnamény lakónépességének változása 2012 és 2022 között (Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer – TEIR, 2024)

Ennek a következetes csökkenésnek az egyik oka a természetes fogyás: Vásárosnaményban a halálozások száma 2012 és 2022 között eltelt tíz éves időszakot vizsgálva a legtöbb évben meghaladta a születések számát. Ezen

⁴⁰ Magyarország Helységnévtára, 2024, https://www.ksh.hu/apps/hntr.main?p_lang=HU

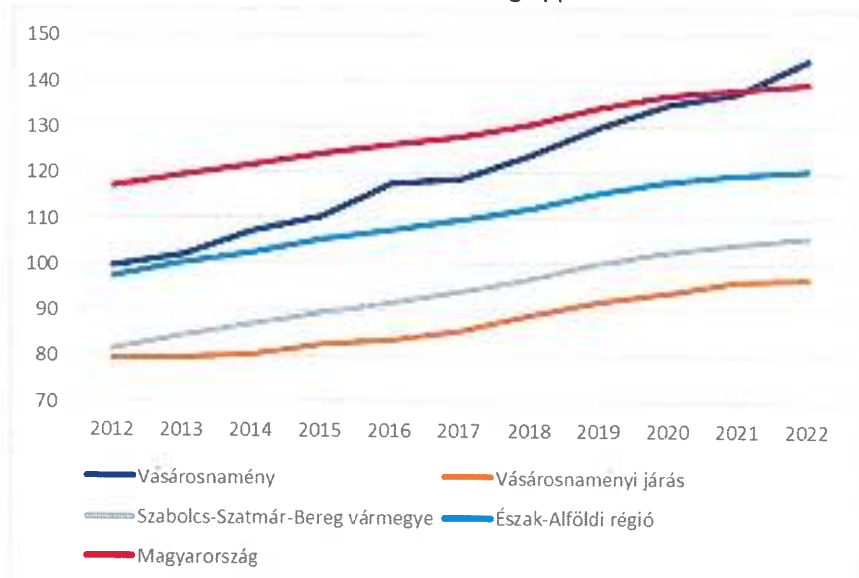
⁴¹ Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer, 2024, <https://www.oeny.hu/oeny/teir/#/>

felül a vizsgált időszakon belül minden évben többen vándoroltak el a városból, mint ahányan odaköltöztek volna.



14. ábra: A természetes szaporodás és a belföldi vándorlás alakulása Vásárosnaményban 2012 és 2022 között (TEIR, 2024)

A környező települések lakosságának változását megvizsgálva látható, hogy nem jellemző a környező településekre történő költözés. A járás települései közül mindössze egy község népessége nőtt az 2012 és 2022 közötti időszakban: bár több településen (Aranyosapáti, Beregdaróc, Gemzse, Gyüre, Ilk, Nyírmada, Olcsva, Pusztadobos, Tizsakerecseny) is pozitív a természetes szaporodás egyenlege a vizsgált időszakban, ez egyedül Tiszavid esetében tudta ellensúlyozni a belföldi elvándorlást. A járásban egyedül Hetefejércse büszkélkedhet pozitív belföldi vándorlási egyenleggel, esetében 2017 óta tartó növekedési trend szakadt meg éppen 2022-ben.

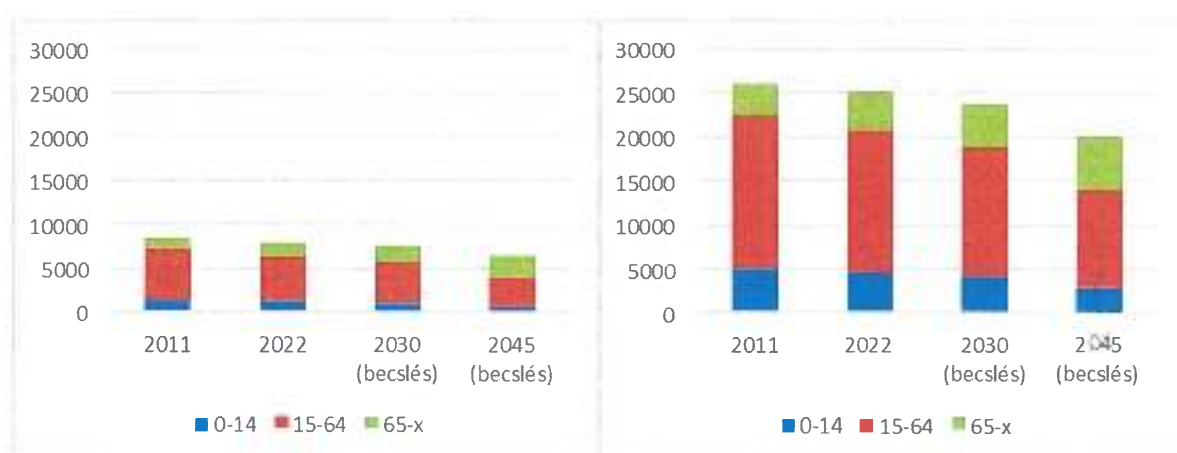


15. ábra: Öregedési mutató Vásárosnaményban és a települést befoglaló területi egységekben 2012-2022 (TEIR, 2024)

Az elöregedés az országos folyamatoknak megfelelő

A város lakossága az országos demográfiai folyamatoknak megfelelően elöregedő. Vásárosnaményban az **öregedési index**⁴² **2022-ben 144,67**, ami az országos értéknél (139,37) valamivel rosszabb, azonban a járási érték (96,7) kedvezőbb, ennél, ahogy a régiós (120,67), vagy a megyei (105,81) értékeknél is.

A jövőre nézve a 2011-es és 2022-es népszámlálás korcsoportos népességi adataiból kiindulva egyszerűsített **korcsoportos népességi előrebecslést alkalmaztunk Vásárosnaményra és funkcionális várostérségére**, melynek trendjeit a Nyíregyháza vonzáskörzetére 2017-ben készült településsoros és korcsoportos hosszú távú előreszámítás adta. Ez alapján mind Vásárosnamény, mind a teljes funkcionális vonzáskörzet esetében a népesség csökkenése és további elöregedése várható.

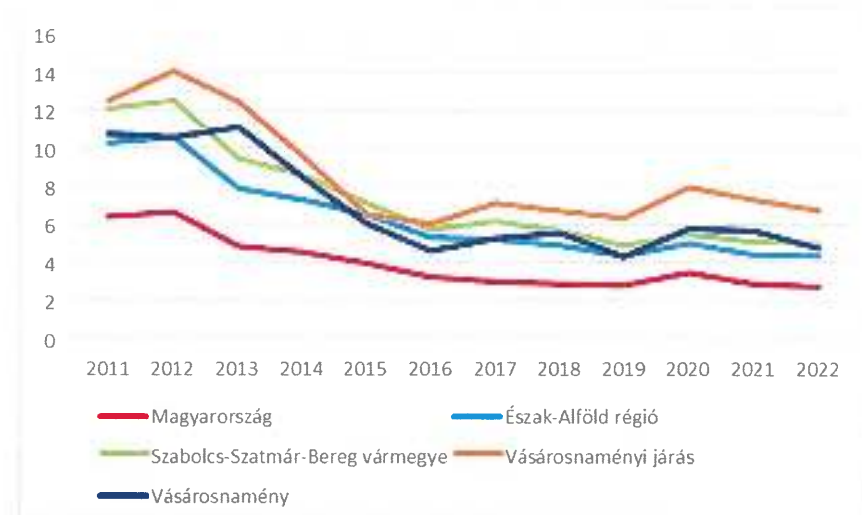


16. ábra: Vásárosnamény és a funkcionális várostérség korcsoportos népességi adatai (KSH Népszámlálás 2011, 2022) és egyszerűsített előrebecslése

A város lakóinak képzettségi szintje területi összehasonlításban magas

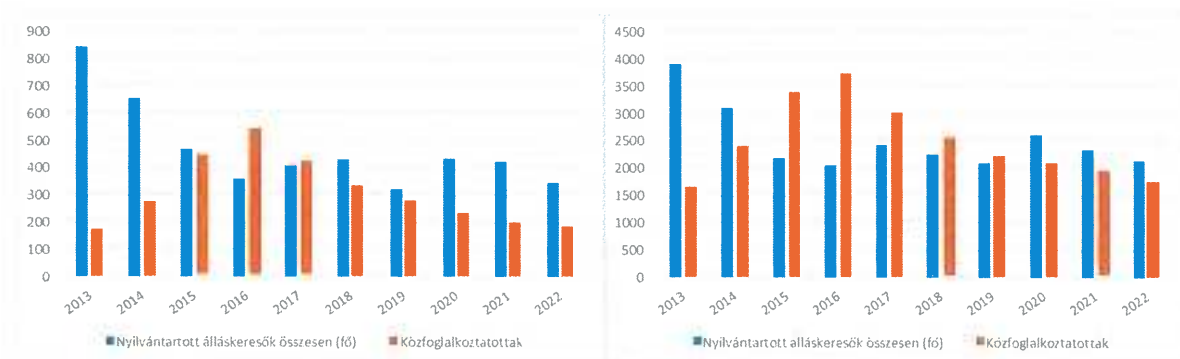
A települési szintű iskolázottsági adatok egyelőre csak 2011-re vonatkoztatva érhetők el a TEIR adatbázisában, így a vizsgálatunkhoz ezt vettük alapul. **Vásárosnamény népességének iskolai végzettsége** – ahogy az a városokra jellemző – **magasabb a járási, megyei, régiós vagy országos átlagnál**. 2011-ben a 18 évesnél idősebb népesség 50,1%-a érettségivel (a járási érték 29,1%; megyei érték 26,8%; a régiós érték 27,5%; az országos érték 30,2%), a 25 évesnél idősebbek 17%-a pedig egyetemi, főiskolai oklevéllel (a járási érték 7%; a megyei érték 6,8%; a régiós érték 7,1%; az országos érték 8,5%) rendelkezett. Ezek a mutatók a vármegye székhely Nyíregyháza esetében rendre 59,1% és 26,6%, valamint a Vásárosnaményi járás másik városi rangú településén, Nyírmadán 26,4% és 6,4%, **ebben az összehasonlításban megmutatkozik Vásárosnamény lokális központi szerepe a térségben**.

⁴² Az öregedési index az idős korú népességnek (65–X éves) a gyermekkorú népességhez (0–14 éves) viszonyított arányát fejezi ki, azaz, hogy 100 fiatalra mennyi idős jut.



17. ábra: Nyilvántartott álláskeresők 100 főre vetítve Vásárosnaményban és a települést befoglaló területi egységekben 2012-2022 (TEIR, 2024)

Vásárosnamény esetében a nyilvántartott álláskeresők száma a 15-64 éves lakosság körében, 100 főre vetítve a megyei és a régiós átlagnak megfelelően alakul, értéke 4,74%, a Magyarországi 2,75%-os átlagtól elmarad, de a járási 6,71%-nál kedvezőbb értéket mutat. A 2010-es évek elején, az országos trendnek megfelelően, a közfoglalkoztatási programok elindítását követően csökkent az álláskeresők száma a térségben és így Vásárosnamény esetében is, míg ezzel összhangban a 100 főre jutó SZJA adófizetők száma jelentősen nőtt (Vásárosnaményban 44-ről 49-re, a járásban 38-ról 45-re). 2016 óta további jelentős változás nem következett be a mutató tekintetében.

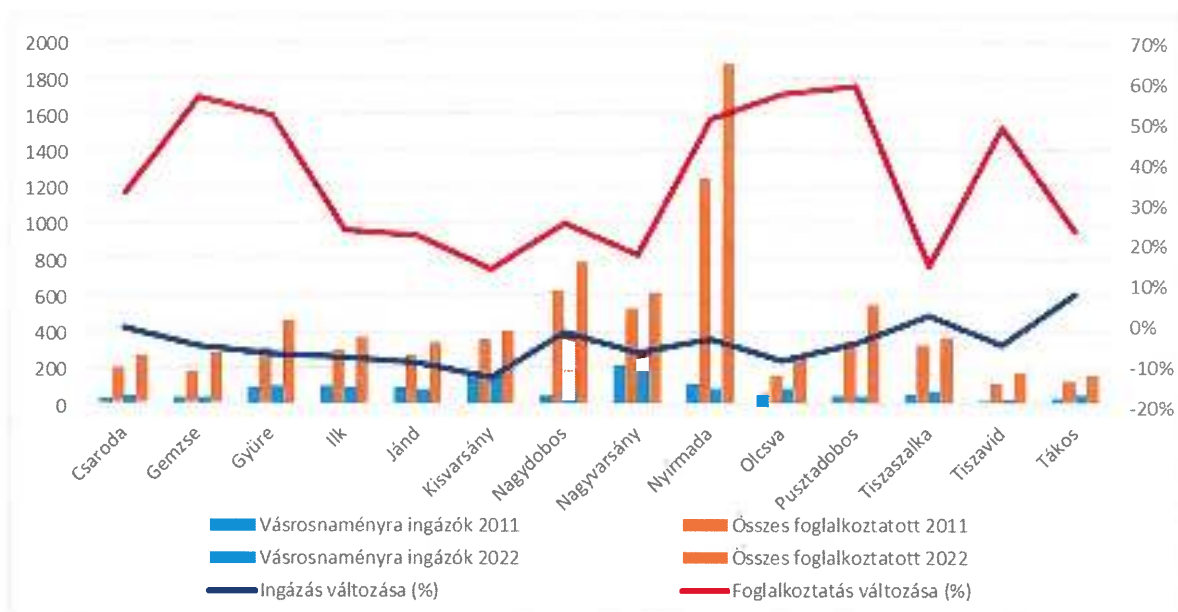


18. ábra: A Vásárosnaményban és a Vásárosnaményi járásban nyilvántartott álláskeresők és közfoglalkoztatottak számának alakulása 2013 és 2022 között (TEIR és www.kozfoglalkoztatatas.bm.hu, 2024)

A Vásárosnaményba való ingázás aránya a foglalkoztatottakra vetítve átlagosan 5%-kal csökkent 2011 és 2022 között

A foglalkoztatottak száma 2011-ről 2022-re a vonzáskörzet valamennyi településén javult, ennek átlagos mértéke 35,2%. A Vásárosnaményba való ingázás aránya átlagosan 5 százalékponttal csökkent a két időszak összevetésében. A vonzáskörzet legtöbb településéről abszolút értéken és a foglalkoztatottak számára vetítve is csökkent az ingázás mértéke 2011-ről 2022-re. Több település esetében (Csaroda, Gemzse, Gyüre, Olcsva és Tiszavid) abszolút értéken még növekedés történt a Vásárosnaményra ingázók számában, az összes foglalkoztatottra vetítve arányaiban azonban csökkent az ingázás mértéke. Abszolút és relatív növekedés a

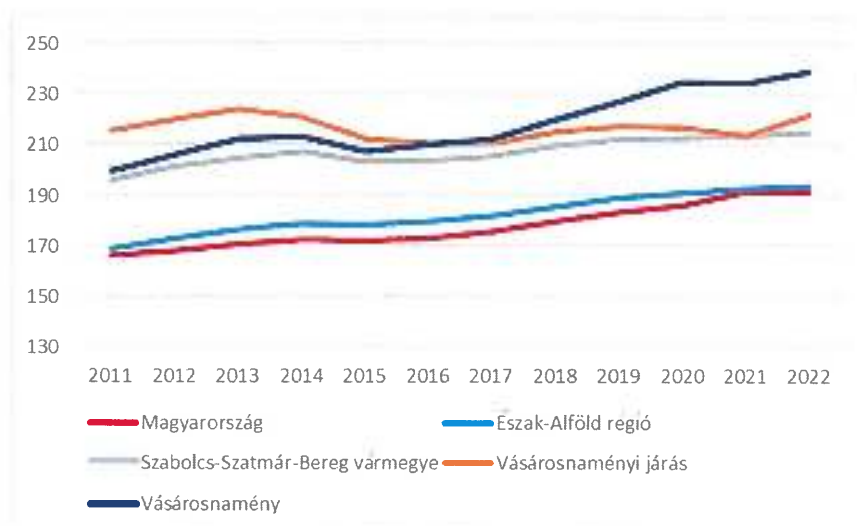
Vásárosnaményra ingázók számában csupán Tákos és Tiszaszalka településeken volt.



19. ábra: Vásárosnamény vonzáskörzetébe tartozó települések foglalkoztatási és ingázási adatai, összehasonlítva a 2011-es és 2022-es éveket (KSH népszámlálás 2011, 2022)

3.2.4 GAZDASÁGI HÁTTÉR

Mai urbanizált és iparosodott világunkban egyértelműen a nagyobb városok és vonzáskörzetük a fejlődés fő mozgatórugói. A vármegyei szintű dokumentumok a vármegyeszékhely Nyíregyháza és a decentrumok (Kisvárda, Mátészalka, Nyírbátor) mellett a járásközpontok (így Vásárosnamény) szolgáltató funkcióinak bővítését tűzik ki célul.



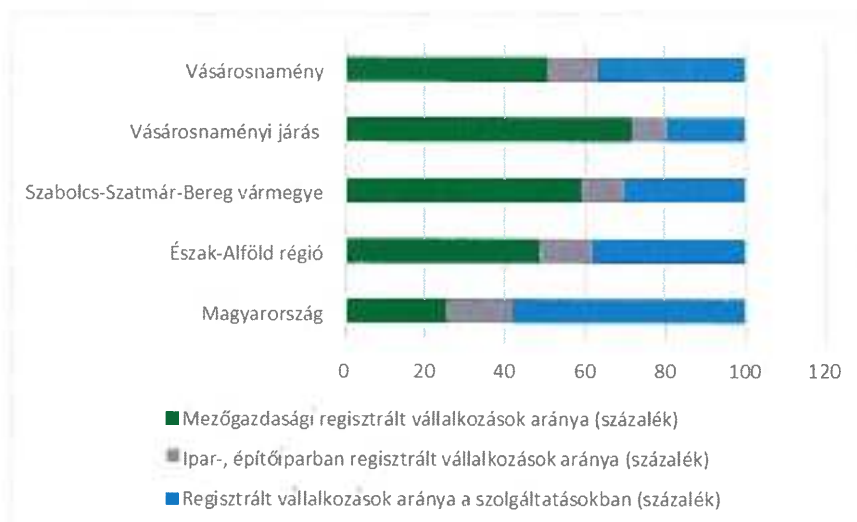
20. ábra: Regisztrált vállalkozás, 1000 lakosra (TEIR, 2024)

Vásárosnaményban relatív magas és növekvő gazdasági aktivitás jellemző, főként a mezőgazdaságban

A regisztrált vállalkozások száma alapján Vásárosnaményban az országos átlagot és a befoglaló területi egységeket egyaránt meghaladó gazdasági aktivitás jellemző. 2022-ben 1000 lakosra vetítve Vásárosnaményban 239 vállalkozás van regisztrálva, míg ez az érték országos szinten mindössze 193.

Az elmúlt évek tendenciája pedig egyértelmű növekedést mutat a regisztrált gazdasági vállalkozások számában, a növekedés mértéke meghaladja a megyei, régiós vagy országos növekedés mértékét. Figyelemre méltó ebben a tekintetben a járás gazdasági aktivitása is, miszerint a járási értékek is jellemzően meghaladják a befoglaló terület egységek átlagát.

A regisztrált vállalkozások nemzetgazdasági ágak szerinti megoszlása jól mutatja a mezőgazdaság jelentőségét Vásárosnamény és különösen a járás gazdaságában. Az országos mutatókhoz képest is magas a mezőgazdasági és alacsonyabb a szolgáltatási ágban működő vállalkozások aránya.



21. ábra A regisztrált vállalkozások megoszlása fő gazdasági áganként 2022 (TEIR, 2024)

Létszám alapon a regisztrált vállalkozások 98,03%-a mikro-, míg 1,96%-a kis- vagy középvállalkozás, míg nagyvállalkozást nem regisztráltak Vásárosnaményben. Ez a statisztika összecseng a mezőgazdaság jelentőségével, ahol jellemzően mikro- és kisvállalkozások, illetve egyéni vállalkozások, őstermelők működnek a nagyfoglalkoztatókkal szemben.

A partnertalálkozók eredményeként is megerősítést nyert a mezőgazdasági vállalkozások szerepe a város életében

A partnertalálkozók eredményeként is megerősítést nyert a mezőgazdasági vállalkozások szerepe a város életében. **Több, a közlekedés témáját is érintő probléma is felmerült, amelyek jellemzően a térség mezőgazdasági tevékenységeihez kapcsolódnak**, mint a szezonális teherforgalom a betakarítási időszakokban, vagy a mezőgazdasági járművek okozta közlekedésbiztonsági kockázat a város és térség főútjain.

A város életét meghatározó ipari létesítmények

Alapvetően pozitív gazdasági folyamatok mentek végbe a településen az elmúlt időszakban, az ARJ Ruhagyár Zrt. (korábban Berwin Ruhagyár Rt.), korábbi helyi nagyfoglalkoztató 2020-as bezárását leszámítva. Azonban ez az esemény sem okozott jelentős munkanélküliséget a településen, azzal

együtt, hogy több foglalkoztatottnak más, környéki településen kellett munkát vállalnia.⁴³

Meghatározó a Swiss Krono faipari vállalat, mely 2023-as bejelentések szerint tovább bővül, ezzel tovább nő a város teherforgalma is

Továbbá nincs még 10 éve, hogy a városban jelentős ipari tevékenységet végző (az iparűzési adó 65-70%-át kitevő) faipari vállalat, a Swiss Krono visszatelepült a városba, és 2023-ban bejelentették, hogy a közeljövőben újabb gyártási kapacitásokat terveznek elindítani. A vállalat gyáregységének elhelyezkedése miatt azonban a település nem csak a munkahelyek és befizetett iparűzési adó előnyét élvezi, hanem a gyártáshoz szükséges alapanyagok és a késztermékek szállítása okozta teherforgalmat is el kell viselje, elkerülő út hiányában a belvároson áthaladva. **A jelenleg a városon áthaladó napi 100-120 tehergépjármű száma a tervezett kapacitásbővítés révén nagyjából 180 járműre emelkedik majd.**



22. ábra: A Swiss Krono fafeldolgozó üzem

A térségben jelentős mezőgazdasági teljesítményhez feldolgozókapacitás is társul, például Vásárosnamény nyugati ipari parkjában is. Ennek elkerülhetetlen velejárója a termények beszállítását és a késztermékek elszállítását biztosító teherforgalom.

3.3 A VÁROS ÉS VONZÁSKÖRZETÉNEK JELENLEGI KÖZLEKEDÉSI HELYZETE

3.3.1 ÁLTALÁNOS MOBILITÁSI JELLEMZŐK

3.3.1.1 Forgalomvonzó létesítmények és kibocsátó területek

A központi funkciók Vásárosnaményban találhatóak meg

Térségi szinten az alapszintű funkciók (pl. óvoda, általános iskola, egészségház, vegyesbolt) általában településen belül elérhetők, a középfokú oktatás, kórház, nagyobb áruházak, szakosodott üzletek és szolgáltatások azonban már Vásárosnaményban találhatóak meg (lásd még a 3.2.1. fejezetben).

⁴³ Vásárosnamény Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája – Felülvizsgálat 2023-2030, 2023, ENEREA Észak-Alföldi Regionális Energia Ügynökség Nonprofit Kft.

A legfontosabb forgalmvonzó célpontok a belvárosban sűrűsödnek

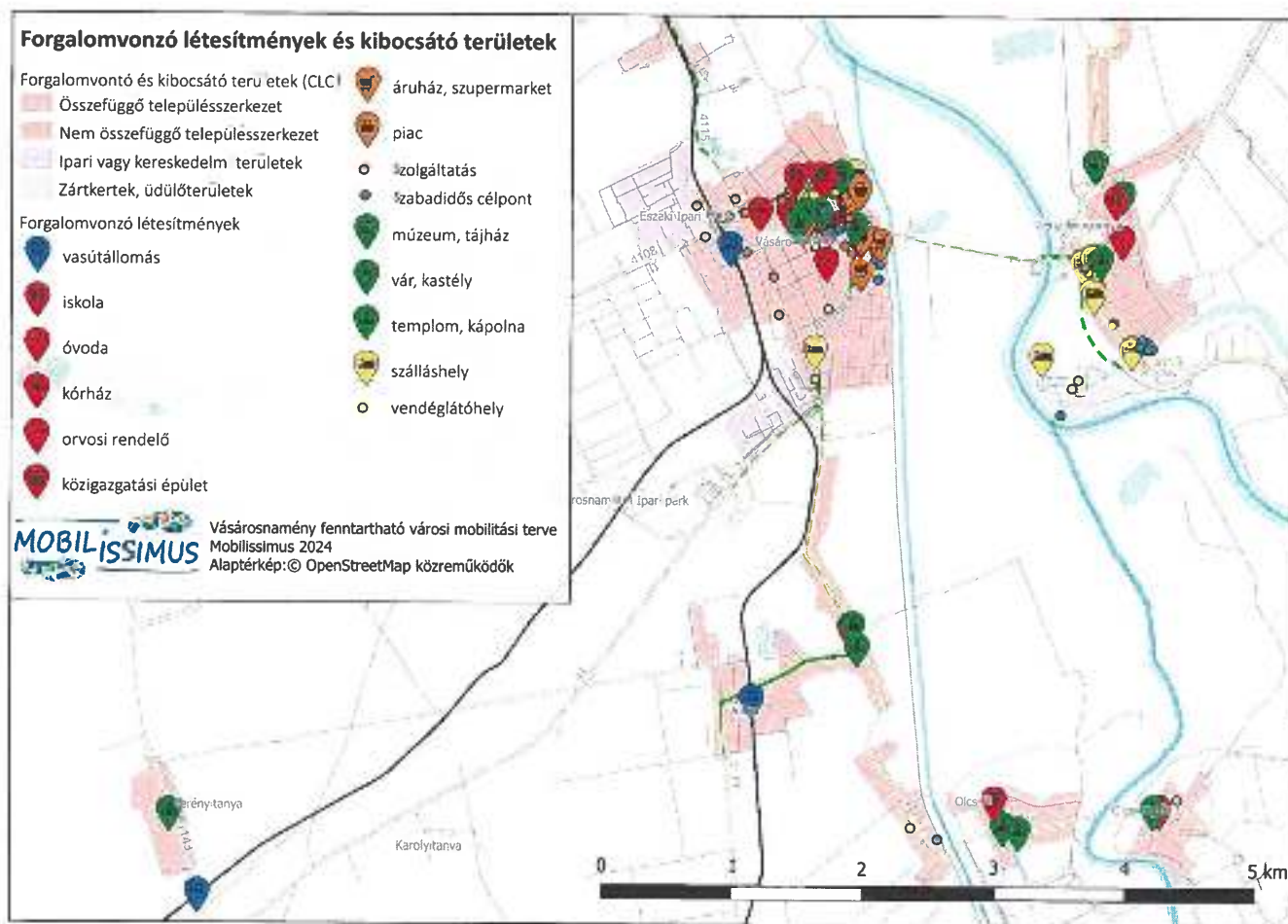
Az ipari területek a város északnyugati és délnyugati részén koncentrálnak

A városon belül a **forgalmvonzó létesítmények természetes módon elsősorban a belvárosban sűrűsödnek: a közigazgatás létesítményei, a kórház és több oktatási intézmény is itt található.** A vasútállomás és az autóbussz-állomás a város nyugati részén található, így a Vásárosnamény, Főtér autóbussz-megálló szerepe meghatározó.

A kibocsátás tekintetében a **belváros kisvárosias beépítésű területei erős kibocsátással rendelkeznek.** A város nagy része kertváros, itt a kibocsátás dominál.

Az ipari területek a város északnyugati és délnyugati részén koncentrálnak néhány nagyobb és számos kisebb céggel, amelyek vonzása a város és a környék számára **a munkába járásban és a teherforgalomban meghatározó.** Ezek jelentős teherforgalmi kibocsátók is egyben.

Gergelyugornya és Vitka településrészek az önálló településekhez hasonló szinten ellátottak, míg Perényitánya funkcióhiányos, az iskolások jellemzően Vitka általános iskolájába járnak.



23. ábra: Forgalmvonzó létesítmények és kibocsátó területek

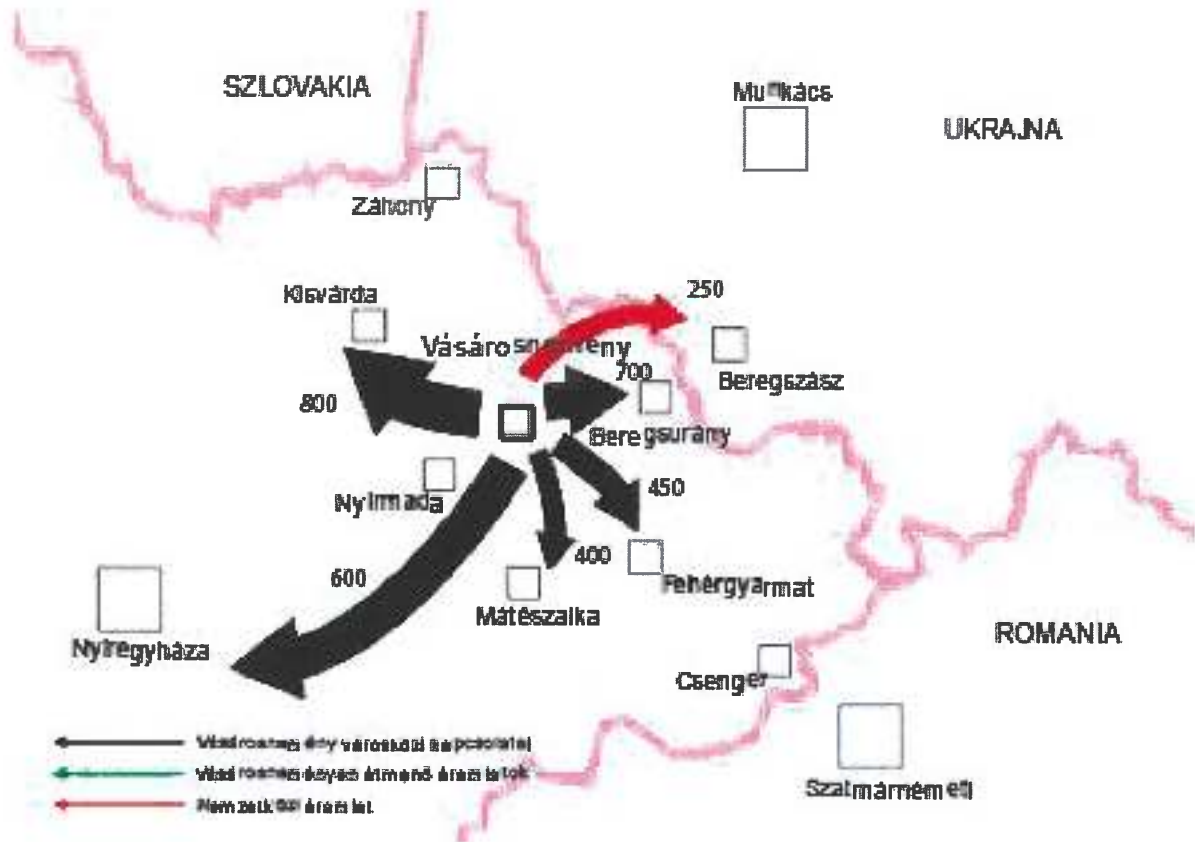
3.3.1.2 A várost érintő forgalmi áramlatok

Vásárosnamény nagytérségi kapcsolataiban egyértelműen a személygépkocsi-használat játssza a főszerepet

A Vásárosnaményt érintő ingázási igényeket a 3.2.1. fejezet mutatja be.

A kérdőív és az utasszámok alapján **Vásárosnamény nagytérségi kapcsolataiban egyértelműen a személygépkocsi-használat játssza a**

főszerepet, a helyközi autóbusz és kisebb részt a vasút főleg az agglomerációs jellegű relációkban tud nagyobb utasszámokat felmutatni.



24. ábra: Vásárosnamény térségi szerepe [jármű/nap] (KTI Országos Célforgalmi Felvétel 2016)

A térségi közúti forgalmi áramlatok közül Vásárosnamény és vonzáskörzete, valamint a környező városok és járások közötti forgalom meghatározó

A Beregbe irányuló forgalom Záhony és Tivadar között csak Vásárosnaményban tud hídon átkelni a Tiszán

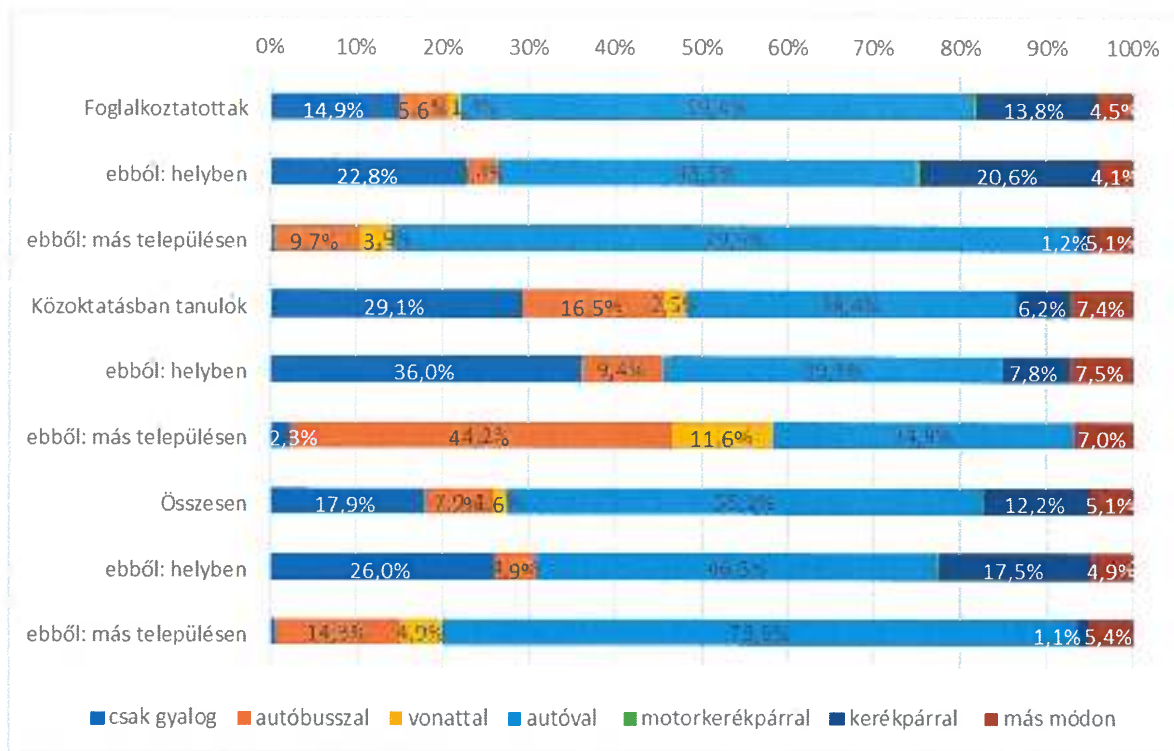
A várost érintő térségi közúti forgalmi áramlatok közül Vásárosnamény és vonzáskörzete, valamint a környező városok és járások közötti forgalom meghatározó (a Kisvárdai járás felé irányonként kb. 800 szgk. és kistgk., a Nyíregyházi járás felé 600, a Fehérgyarmati járás felé 450, a Mátészalkai járás felé 400).

Vásárosnamény szempontjából átmenő forgalomként a járás beregi részébe, valamint Beregszász térségébe irányuló forgalom jelentkezik, amely Záhony és Tivadar között csak Vásárosnaményban tud hídon átkelni a Tiszán. A járás beregi részébe kb. 700 jármű, míg Beregszász térségébe kb. 250 jármű közlekedik naponta a Tiszát átlépve úgy, hogy az Vásárosnamény szempontjából tranzitnak tekinthető.

A Vásárosnaményt érintő helyközi közösségi közlekedési utazások túlnyomórészt (85%-ban) autóbusszal valósulnak meg. Nagy részük a vonzáskörzet települései és Vásárosnamény között történik, de néhány más térségi településsel (Aranyosapáti, Gulács), illetve a környező városokkal (Nyíregyháza, Mátészalka) is jelentős a kapcsolat. A vasúti kapcsolat leginkább Mátészalka felé él.

3.3.1.3 Közlekedési szokásjellemzők

A Vásárosnaményban és vonzaskörzetében élők közlekedési szokásjellemzőire, utazási szokásaira és módválasztására vonatkozóan a 2022-es népszámlálás ad reprezentatív információt.



25. ábra: Modal split az egyféle járművel munkába, ill. iskolába közlekedő vásárosnaményiak körében (foglalkoztatottak, közoktatásban tanulók, illetve ezek összege) (KSH Népszámlálás 2022)

A munkába járásban, különösen a más településen dolgozók körében az autóhasználat dominál, de településen belül gyalog és kerékpárral is sokan járnak

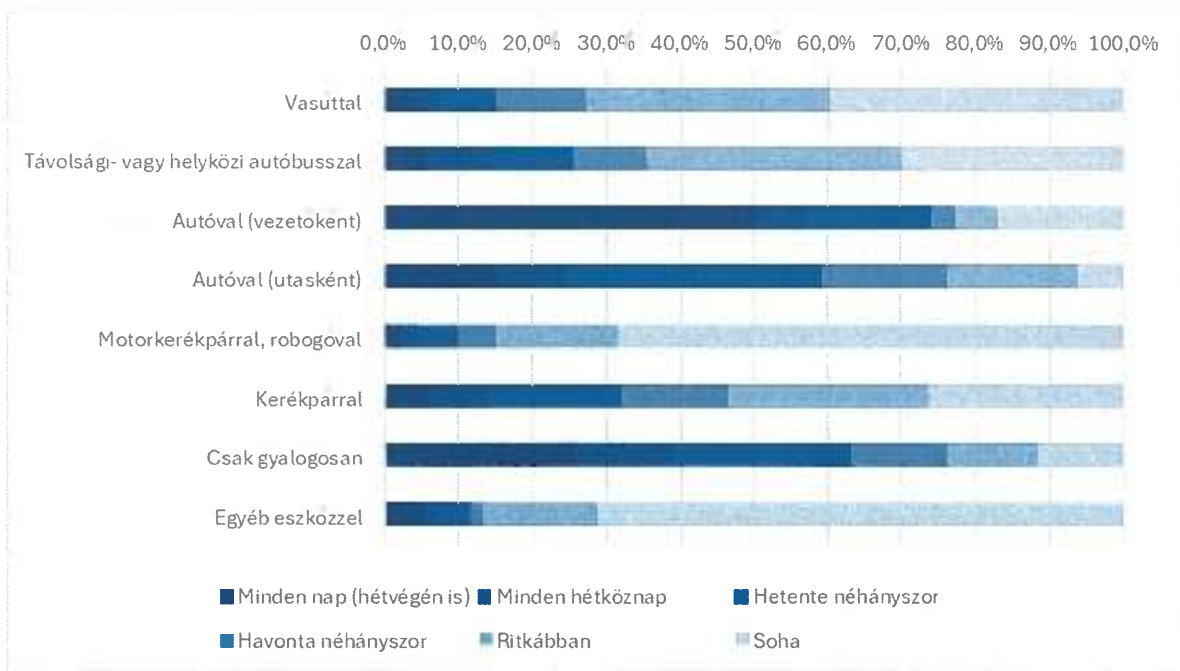
Az iskolába járásban is jelentős az autó szerepe, de helyben sokan járnak gyalog is, más településre pedig a legtöbben közösségi közlekedéssel

Az egyféle járművel munkába, ill. iskolába közlekedő vásárosnaményiak körében a munkába járás során csaknem 60% az autót választja, a gyaloglás és a kerékpározás aránya egyenként 15 ill. 14%, a közösségi közlekedésé mindössze 7%. Ezen belül a helyben foglalkoztatottak csaknem fele is autóval jár, de itt nagyobb a fenntarthatóbb közlekedési módok szerepe; míg a más településen dolgozók csaknem 80%-a autóval jár, és a nagyobb távolság miatt emellett csak a közösségi közlekedés játszik még érdemi szerepet.

A közoktatásban tanulók körében is a (véltetően túlnyomórészt a szülők segítségével) autóval iskolába járnak vannak relatív többségben (38%), de jelentős a gyalog (29%) közlekedők aránya is, míg a közösségi közlekedést 17%, a kerékpárt 6% választja. A helyben tanulóknál a gyaloglás aránya érdemben magasabb (36%) a közösségi közlekedés (9%) rovására. A más településen tanulók körében ugyanakkor az autóbusz (44%) és a vasút (12%) együttesen jelentős arányt képvisel.

A fenntartható városi mobilitási tervhez készült, nem reprezentatív online térképes kérdőív eredményei megerősítik a fentieket: a nagyjából aktív korú kitöltők 74%-a legalább hetente néhányszor közlekedik autóval vezetőként, és 63% gyalogosan, kerékpárral 32%, autóbuszal 25%, vonattal 15% közlekedik ilyen rendszerességgel.

Ennek megfelelően a térképen bejelölt gyakran megtett útvonalakat 64%-ban jellemzően autóval, 15%-ban gyalog, 11%-ban autóbusszal, 7%-ban kerékpárral és 3%-ban vonattal teszik meg.



26. ábra: Milyen gyakran utazik az alábbi közlekedési eszközökkel? (Lakossági kérdőív, n=181)

A partneri kérdőívet kitöltő intézmények összesen kb. 350 munkavállalóval rendelkeznek. A szöveges válaszok alapján körükben is meghatározó az autóval történő munkába járás, amit a településen belül dolgozók körében a gyaloglás és a kerékpározás egészít ki, míg helyközi viszonylatban az autóbusz, vonat használata jelenik meg, de csak kis számban.

3.3.2 KERESLETI ÉS FORGALMI ELEMZÉS

3.3.2.1 Közösségi közlekedés

A vasút a szolgáltatás alacsony színvonala miatt mérsékelt szerepet játszik

Vásárosnamény és térsége személyközlekedésében a vasút a szolgáltatás alacsony színvonala miatt mérsékelt szerepet játszik. Vásárosnamény vasútállomás átlagos munkanapi utasforgalma a viszonylati jegyértékesítési adatok alapján 2019-ben kb. 400 fő volt, Nyírmada 110 fő, Nagydobos 50 fő, Gyüre 40 fő, Vitka 30 fő, Kisvarsány és Vásárosnamény külső 10 fő körüli forgalmat bonyolított. **Érdemi forgalom Mátészalka (kb. 80 fő/munkanap), Aranyosapáti, Nyírmada (kb. 50 fő/munkanap) és Vaja-Rohod (kb. 30 fő/munkanap) felől van.** (Az adatok nem tartalmazzák a díjmentesen utazókat.) A KTI által elvégzett Országos Célforgalmi Adatfelvétel (OCF) 2015-ös adatai szerint Vásárosnamény 3 állomásán összesen kb. 660 utas fordul meg egy átlagos munkanapon.

A vasúti kerékpárszállítás forgalma hozzávetőlegesen napi átlag 1 utazás, a térségen belüli forgalom mellett megjelenik a nyíregyházi viszonylat, mely vélhetően szabadidős céllal a Beregbe érkezőket jelent.

A helyközi autóbusz-hálózat a térségi közösségi közlekedési forgalom 85%-át bonyolítja

A vasúti kiszolgálás gyengesége miatt **jelentősebb szerephez jut a várost a vonzaskörzetével összekötő helyközi autóbusz-hálózat.** Az OCF 2016-os adatai szerint **egy átlagos hétköznapon kb. 3900 Vásárosnaményt érintő (onnan induló vagy oda érkező) utazás történik a helyközi buszjáratokon.** Ez csaknem hatszorosa a vasúti utazásoknak, azaz a **térségi közösségi közlekedéssel megtett utazások kb. 85%-át a helyközi busz bonyolítja.** Emellett a **megyeszékhellyel való közösségi közlekedési kapcsolatot is a helyközi autóbuszok szolgáltatják.**



27. ábra: A legforgalmasabb autóbusz-megálló a városközpontban található Vásárosnamény, Főtér

Nagy részük a vonzaskörzet települései és Vásárosnamény között történik (a legforgalmasabb viszonylatok Nyírmada, Pusztadobos, Jánd, Olcsva naponta két irányban 2-300 fős forgalommal), de néhány más térségi településsel (Aranyosapáti, Gulács), illetve a környező városokkal (Nyíregyháza, Mátészalka) is jelentős a kapcsolat.

2022-es adatok szerint a fizető utasok 18%-a utazott teljesárú bérlettel, 26%-a teljesárú menetjeggyel, 40%-a kedvezményes bérlettel és 16%-a kedvezményes menetjeggyel, ami alapján **az iskolába járó diákok magas arányára lehet következtetni.**

A Covid19-járvány hatására a Vásárosnaményt érintő viszonylatok utasforgalma csökkent, és 2022-re is csak a 2019-es utazásszám 83%-át érte el. Különösen súlyosan érintette ez a teljesárú bérletek eladását, amely mindössze 63%-át tette ki a három évvel korábbiak.

Vásárosnaményban helyi autóbusz-közlekedés nincsen.

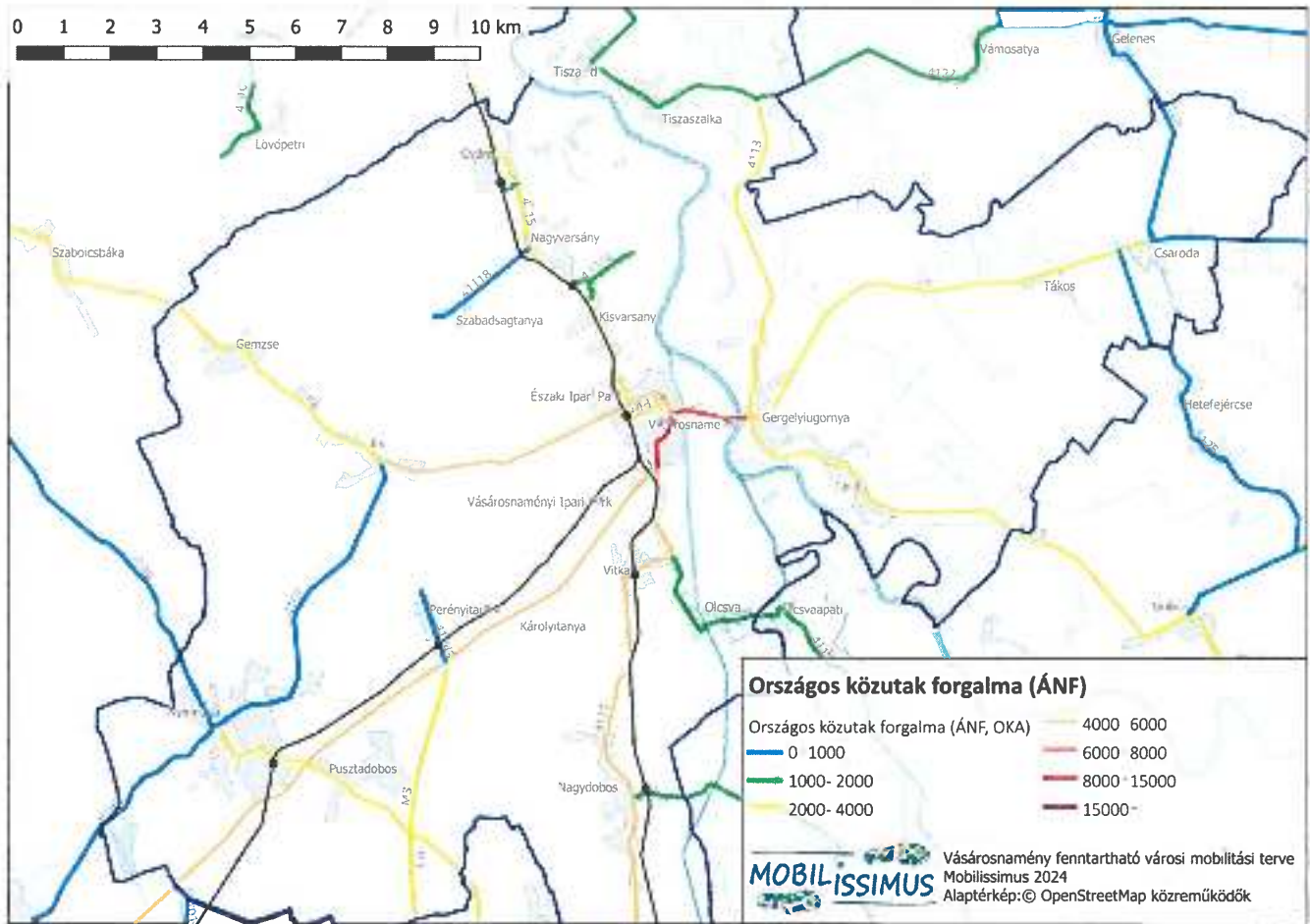
3.3.2.2 Egyéni gépjármű-közlekedés

A városra és vonzaskörzetére jellemző közúti forgalmakat az Országos Közúti adatbank 2022. évi adatai alapján vizsgáltuk.

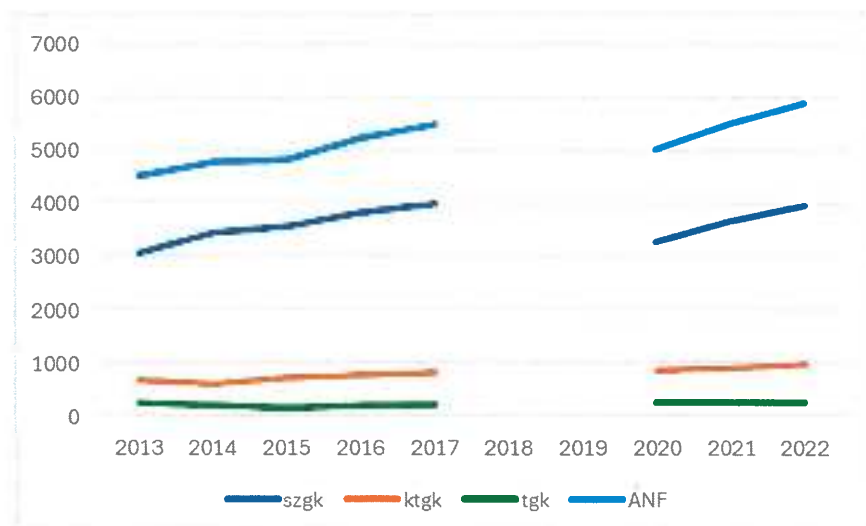
A legnagyobb közúti forgalmat a 41. sz. főút bonyolítja

A városba jelentősebb gépjárműforgalom elsősorban nyugatról érkezik (41. sz. főút, 4108. sz. út, 4117. sz. út), a többi irány forgalma mérsékeltebb (4000 egységjármű/nap alatti). A legterheltebb a 41. sz. főút városon belüli

szakasza (ÁNF 9300 ej/nap), ahol több irány fonódik. A 4108. sz. út belvárosi szakasza 5300 ej/nap forgalmat bonyolít.



28. ábra: Országos közutak forgalma (ÁNF)

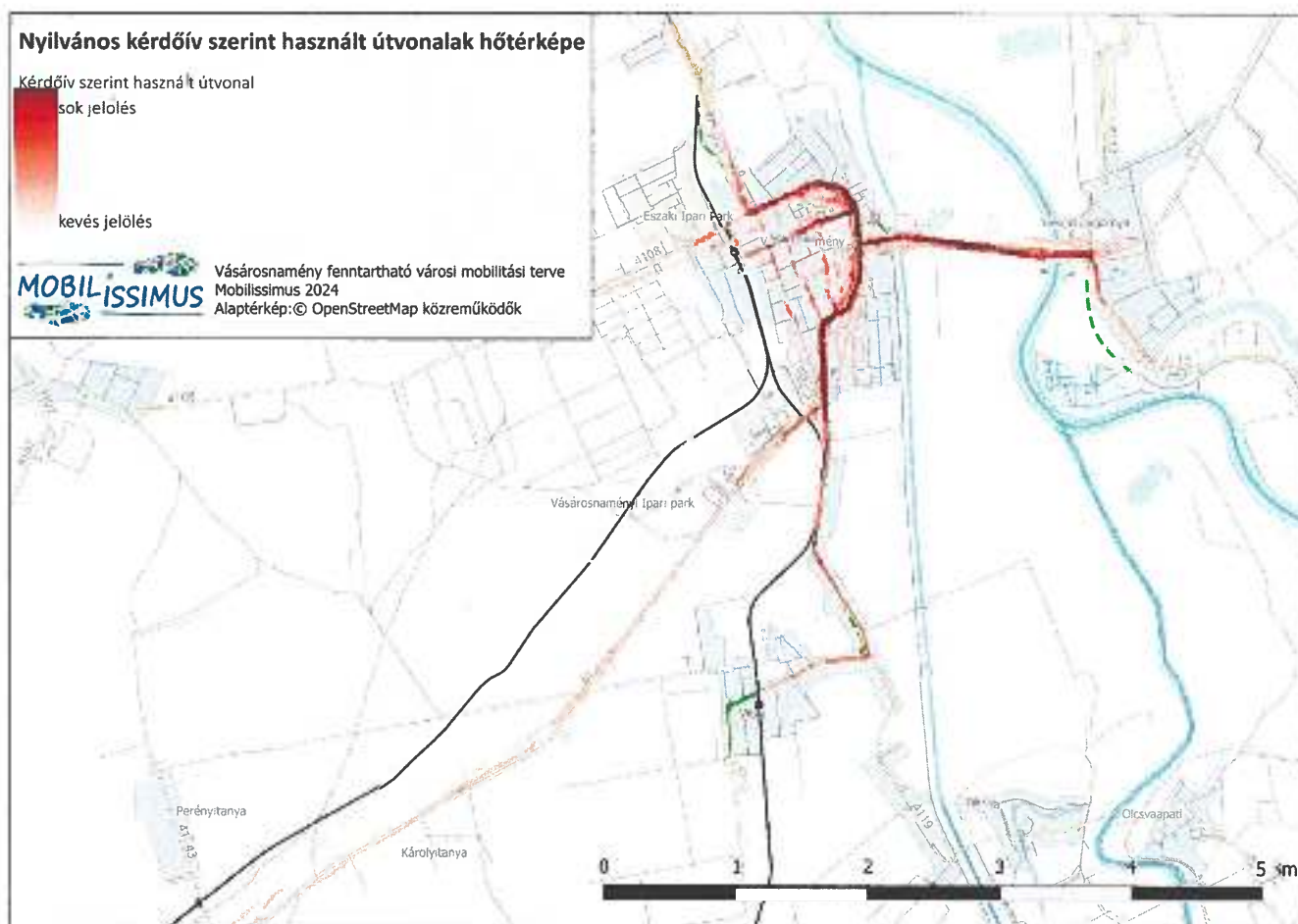


29. ábra: Forgalom alakulása a 41. sz. főúton, a várostól nyugatra (OKA)

A 2014 óta a kistehergépkocsi-forgalom 63%-kal, a tehergépkocsi-forgalom 47%-kal nőtt, a személygépkocsi csak 15%-kal

A közúti forgalom trendjeit a 41. sz. főúton, a várostól nyugatra található mérőállomás adatai mutatják. 2015-ben fejeződött be a VÉDA rendszer telepítése, és az időszak folyamán a mérőpontot áthelyezték az ipari park

bekötő útjától (49+990 km szelvény) Károlyitánya magasságába (46+599 km szelvény). A 2018-as és 2019-es adatok alacsony pontosságúak és más eszközzel készültek, ezért a torzítás elkerülése érdekében kihagytuk őket az összehasonlításból. Az adatok alapján **2014 óta az ÁNF 24%-kal nőtt, ezen belül a kistehergépkocsi-forgalom 63%-kal, a tehergépkocsi-forgalom 47%-kal, a személygépkocsi-forgalom pedig 15%-kal.** A Covid19-járvány időszakában, 2019-2020-ban a személygépkocsi-forgalomban biztosan megállapítható egy hullámvölgy a hiányos adatok ellenére.



30. ábra: Nyilvános kérdőív szerint használt útvonalak hőterképe (bármilyen közlekedési módon, de többségében személygépkocsival)

A nyilvános probléma- és javaslatgyűjtő kérdőívet kitöltők által berajzolt útvonalak kirajzolják a térségen belüli forgalom meghatározó útvonalait: 41. sz. főút (Ifjúság út – Beregszászi út), 4108. sz. út (Szabadság tér – Kossuth út), 41318. sz. út (Rákóczi út), valamint kisebb mértékben a Vitkáról bevezető 4117. sz. út (Kiss Ernő utca – Damjanich utca), Gergelyugornyán a 4113. sz. út (Gulácsi út), az Ilki út, a 4115. sz. út (Árpád út), illetve egyes belvárosi utcák (Táncsics Mihály utca, Dózsa György út, Bartók Béla utca – Béke utca).

Parkolási nehézségek jelentkeznek hétköznap napközben az intézményekkel, szolgáltatásokkal sűrűn ellátott belvárosi területeken

A személygépkocsi-közlekedés magas arányából adódóan **parkolási nehézségek és ebből adódó konfliktusok jelentkeznek hétköznap napközben az intézményekkel, szolgáltatásokkal sűrűn ellátott belvárosi területeken, valamint az iskolakezdés és az iskola befejezésének időszakában az oktatási intézmények környékén.**

3.3.2.3 Aktív és mikromobilitás

A városban a kerékpáros közlekedés hagyományosan jelen van

A városban jelentős hagyományai vannak a kerékpározásnak, amit a kedvező domborzati adottságok mellett az újonnan megépült kerékpáros útvonalak is támogatnak.

Azokon a forgalmasabb útszakaszokon, ahol önálló kerékpárforgalmi létesítmény még nincsen, így mind az úttesten, mind a járdán jellemző a kerékpározás.



31. ábra: A kerékpáros közlekedés a mindennapok része (Nyírmada)

A kerékpáros forgalmat tekintve kiterjedt forgalomszámlálási adatok nem állnak rendelkezésre.

A 2022-es népszámlálás adatai szerint **Ilkről (17 fő), Nagyvarsányból (15 fő) és Kisvarsányból (12 fő) ingáznak jelentősebb számban** Vásárosnaményba.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. által Jánd, Jókai úton (Gergelyugornya és Jánd között) végzett rendszeres kézi kerékpárforgalom-számlálást alapján napi forgalom jellemzően 150 jármű körül alakul. A nyári hétköznapi és hétvégi adatok általában meghaladják az őszi hétköznapi. A kerékpárral közlekedők többsége a burkolt töltéskoronát, kisebb része az úttestet választja.

Az alábbi forgalomszámlálási adatok az **Országos Közúti Adatbank 2022. évi jelentéséből** származnak. Az adatok megbízhatósága nem egységes. A kerékpározás szezonális jellege miatt a kerékpárforgalom meghatározása bizonytalan, mert a legtöbb helyen legfeljebb évi egy alkalommal történik csak a közúti forgalomszámlálás (általában ennél is ritkábban), és az is jellemzően olyan keresztmetszetben, ahol a gépjárműforgalom a releváns, és a mérést ehhez igazítva korrekten lehet elvégezni. Amennyiben az út mentén kerékpárút található, a kerékpáros forgalom nem szerepel a közúton mért forgalomban.

- 41. sz. út 46+ 599 (Károlyitánya magasságában): 2 kerékpár/nap (kerékpárral behajtani tilos)
- 41. sz. út 52+ 434 (Beregszászi út, Kraszna és Tisza-hidak között): 4 kerékpár/nap (van párhuzamos kerékpárút)

- 4108. sz. út 23+450 (Ilki út, vasúti átjárónál): 356 kerékpár/nap
- 4113. sz. út 33+000 (Gergelyugornya és Tiszaszalka között): 16 kerékpár/nap (van párhuzamos burkolt töltéskorona)
- 4113. sz. út 44+000 (Jánd és Gulács között): 16 kerékpár/nap
- 4115. sz. út 38+000 (Nagyvarsány belterület): 47 kerékpár/nap (van párhuzamos kerékpárút)
- 4117. sz. út 2+000 (Vitka belterület, Damjanich út): 157 kerékpár/nap (az egyik főirányba van párhuzamos kerékpárút)
- 41318 sz. út (Rákóczi út): 184 kerékpár/nap

Vásárosnamény jól gyalogolható; gyalogos forgalom főleg a belvárosban és az oktatási intézmények környékén jellemző

Vásárosnamény területi kiterjedéséből és domborzati adottságaiból adódóan jól gyalogolható, a belvárosi területek a távolabbi lakóterületekről is legfeljebb 15-20 perc gyaloglással elérhetők. Gergelyugornya és Vitka esetében ez településrészen belül teljesül, míg Perényitanyán a hiányos funkciók miatt nem érvényesülnek az előnyei.

A legnagyobb gyalogos forgalom a belvárosi forgalomvonzó létesítmények környékén (polgármesteri hivatal, művelődési központ, piac, üzletek, szolgáltatások), **valamint főleg iskolaidőben az oktatási intézmények felé jellemző.**

A vasút- és autóbusz-állomás központtól kieső elhelyezkedése miatt a **Vásárosnamény, Főtérről autóbusz-megálló és a különböző célpontok (elsősorban iskolák) között is jelentős gyalogosforgalom bonyolódik.**

3.3.2.4 Áruszállítás

Elkerülő út hiányában a Tiszán át a Bereg irányába, valamint az iparterületekre irányuló forgalom jelentős része is áthalad a városon

A nehézgépjármű-forgalom fő útvonala az M3-as autópályán és a 41. sz. főúton át éri el Vásárosnaményt. A legterheltebb a 41. sz. főút városon belüli szakasza (kb. 450 nehéz motoros jármű/nap), ahol több irány fonódik.

Elkerülő út hiányában **a Tiszán át a Bereg irányába, valamint az északnyugati és a délnyugati iparterületekre irányuló forgalom jelentős része is áthalad a városon, annak is a központján,** – sőt, akár a város különböző (délnyugati, északnyugati) ipari területei közötti forgalom is. A legnagyobb ipari üzembe, a Swiss Krono faipari céghez minden irányból érkezik nyersanyag nyerges vonatokon. **A késztermékek elszállítása általában az M3 irányába történik,** ami a délnyugati iparterület esetében nem terheli a várost, az északnyugaton található Swiss Krono esetében viszont igen. Csak ezt az egy céget napi 120 kamion szolgálja ki, ami a folyamatban lévő bővítéssel 180-ra fog emelkedni. **A város belső főútjait terhelő teherforgalom a lakossági kérdőív szerint a város egyik legtöbbek által érzékelt problémája.**

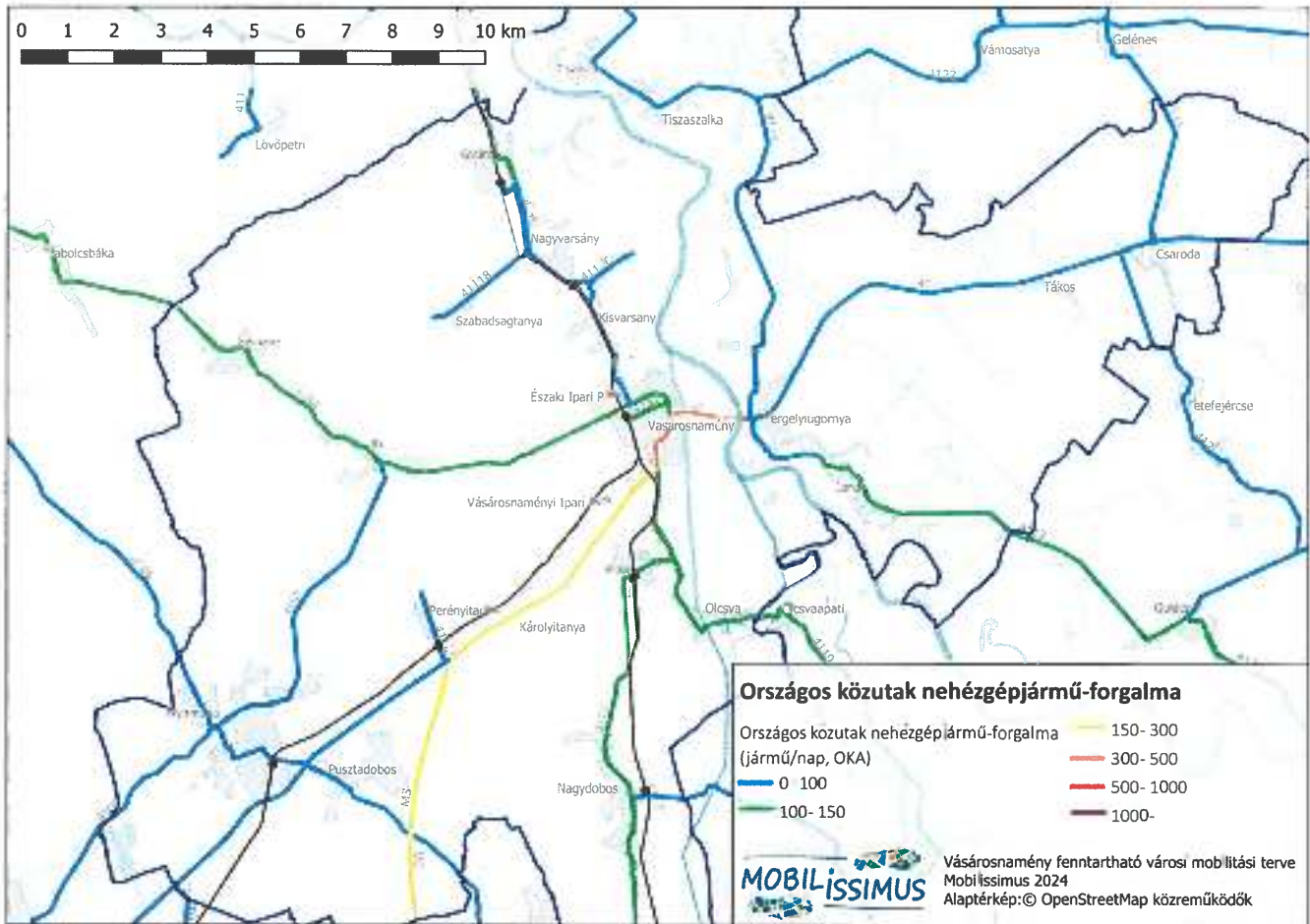
Magyar–ukrán viszonylatban **rendszeresen felmerül a beregsurányi határátkelő nehéztehergépjárművek számára való megnyitása,**^{44 45} ami

⁴⁴ Magyar–ukrán egyeztetés a határátkelőkről, napirenden Beregsurány megnyitása. MKFE, 2022.09.19.

<https://www.mkfe.hu/hu/mediamenu/hirek/k%C3%BCl%C3%B6nleges-h%C3%ADresek/12257-magyar-ukr%C3%A1n-egyeztet%C3%A9s-a-hat%C3%A1r%C3%A1tkel%C5%91kr%C5%91.html>

⁴⁵ Új kapu nyílhat az ukrán–magyar közúti teherforgalom előtt. Kárpáthír, 2024.04.09. <https://karpalthir.com/2024/04/09/uj-kapu-nyilhat-az-ukran-magyar-kozuti-teherforgalom-elott/>

Vásárosnamény számára a város lakott területén áthaladó tranzit nehézgépjármű-forgalom drasztikus növekedését jelentené.



32. ábra: Országos közutak nehézgépjármű-forgalma

Az élelmiszeripari üzemekbe való terményszállítás a betakarítási időszakban forgalmi konfliktusokat okoz

A partnerségi egyeztetések és a lakossági kérdőív alapján **jelentős az élelmiszeripari üzemekbe való szezonális terményszállítás** (elsősorban alma), amit jellemzően a termelők végeznek mezőgazdasági vontatókkal. Ez egyedül az Austria Juice nyíregyházi úti telephelye esetében kb. 10 000 járművet jelent egy szezonban, melyek 40-50%-a a Bereg felől, a fennmaradó rész jellemzően Nagyvarsány vagy Ilk felől érkezik, azaz 80%-ban a városon át közlekedik. **Ez a késő nyári-őszi betakarítási időszakban forgalmi konfliktusokat okoz** az eltérő menetdinamikai jellemzők miatt.

Vásárosnamény vasútállomáson rendszeres teherforgalom zajlik, kiszolgálása Záhony felől történik. A Swiss Krono faipari üzem sajátcélú vasúti hálózatán rönkfa beszállítása történik, jellemzően szórt küldeményként az ország különböző pontjairól. Esetenként Nyírmadára is történik vasúti szállítás.⁴⁶

⁴⁶ Nyírségi Regionális Vasutak fejlesztési stratégia, MÁV Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság



33. ábra: Tehervonat érkezik Vásárosnamény állomásra / Mezőgazdasági vontató a városközpontban

3.3.3 A KÖZLEKEDÉSI RENDSZER KÍNÁLATA

3.3.3.1 Térségi kapcsolatok

A következő táblázatban a legfontosabb térségi kapcsolatokra jellemző utazási időket és járatszámokat mutatjuk be.

3. táblázat: A fontosabb térségi városokhoz való kapcsolat minőségi jellemzői (*átszállással)

Város	Vasút		Autóbusz		Szgk. utazási idő (forg. nélk.)
	jellemző utazási idő	járatszám hétköznap	jellemző utazási idő	járatszám hétköznap	
Nyíregyháza	1:37	8 pár	1:20	8/11	0:39
Debrecen	2:29*	6/7*	–	–	1:13
Mátészalka	0:35	9/10	0:50	4 pár	0:23
Fehérgyarmat	1:25	3/4 (3/2*)	1:00	8/5	0:28
Kisvárd	–	–	0:46	10/14	0:26
Nyírbátor	1:09	6/7*	–	–	0:29
Záhony	1:11	8 Pár	–	–	0:43

A közösségi közlekedés Mátészalka felé a legversenyképebb, menetidőben már közepes távolságokon sem mérhető a személygépkocsihoz

A különböző közlekedési módokkal elérhető utazási idők és a napi járatszámok alapján **viszonylag jó a közlekedési kapcsolat Mátészalkával (személygépkocsi és vasút)**. Kisvárd, Fehérgyarmat és Nyírbátor is fél órán belül elérhető közúton, de a közösségi közlekedési kapcsolataik, bár mennyiségi szempontból léteznek, **időben nem versenyképesek**. Hasonló a helyzet a valamivel távolabb fekvő Nyíregyháza esetében.

Látható, hogy **Mátészalka és közvetve Nyírbátor, Debrecen, illetve Záhony felé a közösségi közlekedési kínálatot alapvetően a vasút adja**, de Mátészalka felé is csak a kis távolság miatt jelent valós alternatívát.

Vásárosnamény és Budapest között munkaszüneti nap délután, ellenirányban a hét első és utolsó munkanapján és szabadnap reggel van közvetlen autóbusz-járat, 4 óra 20 perces menetidővel.

3.3.3.2 Községi közlekedés

Vasútvonalak

Vásárosnaményt két vasúti mellékvonal érinti, melyeket a MÁV Zrt. működtet:

- a 111-es számú Mátészalka – Vásárosnamény – Záhony – országhatár, valamint
- a 116-os számú Nyíregyháza – Vásárosnamény.⁴⁷

A várost érintő vasútvonalak állapota leromlott, így alacsony szolgáltatási szintet tesz lehetővé

Mindkét vonal egyvágányú, nem villamosított vasútvonal. A 111-es vonalnak fontos hálózati tartalék szerepe van, a záhonyi vonal alternatívájaként is működik. Ezen az amúgy is alacsony 60 km/h kiépítési sebesség helyett 20-30-40 km/h-s lassújelek váltják egymást; a Mándok–Záhony szakasz állapota a jelentős teherforgalom miatt gyorsan romlik. A 116-os vonalon Nyíregyháza – Nyíregyháza külső között 50 km/h, Nyíregyháza külső – Nyírmada között 40 km/h, Nyírmada – Vásárosnamény között 60 km/h az engedélyezett sebesség. Az engedélyezett tengelyterhelés 21,0 t, kivéve a korlátozással érintett Nyíregyháza külső – Nyírmada szakaszt, ahol 18,5 t.^{48 49}

Állomások, megállóhelyek

Vásárosnamény állomás elhelyezkedése kedvező

Vásárosnamény állomás a lakott terület nyugati részén helyezkedik el, tőle nyugatra két utca és egy iparterület helyezkedik el, melyek az Ilki úti vasúti átjárón keresztül kapcsolódnak a város többi részéhez. Gyalogosan a városközpont felől jól megközelíthető, míg a nyugati oldalról csak nagy kerülővel vagy illegális gyalogutakon. **Négy vonatfogadó- vagy indító fővágánnyal** és egy rakodó mellékvágánnyal rendelkezik. A vágányok között sk+15 cm magas, 165 cm széles aszfalt- és zúzottkőburkolatú peronok találhatóak, melyek szintbeni átjárón közelíthetők meg.

A jó állapotú felvételi épületben utasváró, jegypénztár,⁵⁰ valamint hangos és vizuális utastájékoztató is található.

A vonzaskörzet megállóhelyein (pl. Nagydobos, Vitka) jellemzően sínkorona szintű (sk+0 cm) alacsony peronok találhatóak.⁵¹

⁴⁷ 194/2016. (VII. 13.) Korm. rendelet az országos vasúti mellékvonalak felsorolásáról. Hatályos: 2023.12.27 – Nemzeti Jogszabálytár
<https://njt.hu/jogszabaly/2016-194-20-22>

⁴⁸ Vásárosnamény – Kisvársány közötti kerékpárút kerékpárforgalmi hálózati terve. GT Menedzsment Kft., 2017. december

⁴⁹ Nyírségi Regionális Vasutak fejlesztési stratégia, MÁV Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság

⁵⁰ Vásárosnamény. MÁV Csoport, <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/vasutallomas/vasarosnameny>

⁵¹ Nyírségi Regionális Vasutak fejlesztési stratégia, MÁV Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság



34. ábra: Vásárosnamény vasútállomás felvételi épülete és a vele szemközti autóbusz-állomási épület

Az autóbusz-állomás a vasútállomás mellett helyezkedik el

Vásárosnamény autóbusz-állomás a vasútállomás mellett közvetlenül helyezkedik el, de külön, szintén jó állapotú felvételi épülettel az út másik oldalán, melyben váróterem, pénztár, mosdó (akadálymentes is) és dinamikus utastájékoztató áll rendelkezésre.⁵² Az állomáson 8 kocsiállás található, melyek közül az 1. és 2. számú a felvételi épület előtt az út két oldalán, a többi kicsit északabbra, két peronon helyezkedik el, a felvételi épület előtti 2. számút leszámítva fedett váróval.

A jelzőlámpás csomópont környezetében nincs megálló. A megállók egy része nem megfelelő kialakítású

A megállók döntő többsége a várost és a vonzáskörzet települését átszelő országos közutakon helyezkedik el. Ezen felül Gergelyugornán az iskolánál (Vásárosnamény, iskola néven) is van megálló. Vásárosnamény közigazgatási területén 30 megálló(csoport) található. A Vasútállomás és a Főtér között a Rákóczi úton, valamint az Ifjúság utca 16. és a Főtér között csaknem 1 km-es szakaszon nincsen megálló annak ellenére, hogy ezeken a szakaszon fontos forgalomvonzó létesítmények találhatók.



35. ábra: Vásárosnamény, Ilki út / Perényi tanya, autóbusz-forduló autóbusz-megálló

Az autóbusz-megállók egy része nem megfelelő kialakítású; nincs vagy szűk a peron, illetve nem közelíthető meg akadálymentesen, de legalább burkolt járdán. A megállók egy része rendelkezik fedett váróval, de ezek jelentős része esztétikailag elavult. Vásárosnamény, Főtér és Ilki út megállóknál található újabb kialakítású várók, illetve például Gyürén, Tákoson minden megállóban van váró.

⁵² Vásárosnamény autóbusz-állomás. Volánbusz, <https://www.volanbusz.hu/hu/jegy-es-berlet/szemelyes-vasarlas/allomasok-es-penztarak/info/105>

Szolgáltatási színvonal

Vasúti menetrendi kínálat mindhárom irányban van, de a menetidők versenyképtelenek

A 2024 májusában érvényben lévő menetrend szerint **25 induló és 27 érkező személyvonat áll az utasok rendelkezésére** egy átlagos hétköznapon Vásárosnamény vasútállomáson, a **MÁV-Start Zrt. üzemeltetésében**.

A 2023 decemberében bevezetett új menetrendi struktúra szerint a Vásárosnamény–Mátészalka–Fehérgyarmat útvonalon 3, ellenkező irányban pedig 4 közvetlen vonat közlekedik, míg a Mátészalka–Záhony viszonylatban közlekedő vonatok többsége csak Mátészalka és Vásárosnamény, illetve Vásárosnamény és Záhony között közlekedik. Mátészalkán a csatlakozásokat biztosítják Debrecen felé.

A 111-es vonalon **Fehérgyarmatra irányonként 3 ill. 4 vonat, Mátészalkára további 6 vonatként, Záhonyba pedig 8 vonatként közlekedik naponta**. A 116-os vonalon **Nyíregyháza felé szintén napi 8 vonatként közlekedik**.

A jellemző menetidő Nyíregyházára 1 óra 37 perc, ami az 59 km-es távon teljesen versenyképtelen, akárcsak Záhony felé az 1 óra 11 perc (36 km). Mátészalka felé a 21 km-es távolságot 35 perc alatt teszik meg a vonatok. Átszállással Debrecen jellemzően 2 óra 29 perc alatt érhető el (99 km).

4. táblázat: Vasúti elérhetőség a vonzaskörzet településeiről

Település / megállóhely	Távolság	Menetidő	Napi vonatszám	Vonatnem
Gyüre	6 km	0:11	8 pár	személy
Kisvarsány (Nagyvarsány)	3 km	0:05	8 pár	személy
Nyírmada	12 km	0:15	8/9	személy
Vásárosnamény külső (Perényitanya)	7 km	0:09	8/9	személy
Nagydobos	9 km	0:17	9/10	személy
Vitka	4 km	0:09	9/10	személy

A város központi szerepéből adódóan fontos szerepet játszik a térség autóbusz-közlekedésében

Vásárosnamény helyközi-autóbusz közlekedés szempontjából jelentős forgalmat bonyolít, **11 különböző viszonylaton közlekedő járat érinti a várost**. Központi szerepéből adódóan a **térség autóbusz-közlekedésében fontos szerepet játszik**, különösen a Bereg hálózatának központja.

Bár a Vásárosnaményban végződő járatok végállomása az autóbusz-állomás, **a legforgalmasabb megálló Vásárosnamény, Főtér, melyet csaknem minden járat érint**. Az egyetlen kivétel a Perényitanya és Vitka között közlekedő, iskolai célú járatpár.



36. ábra: VÁSÁROSNAMÉNY vonzaskörzetének közösségi közlekedési hálózata (Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye autóbusz-hálózata 2023. december 10-től, Volánbusz)

A vonzaskörzet településeire a menetrendi kínálat csúcsidőben kielégítő, azon kívül hiányos

A vonzaskörzet településeire a menetrendi kínálat keresleti jellegű: az iskolai hivatásforgalom szempontjából jelentős időszakokban (különösen a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban) kielégítő, napközben azonban több irányból már hiányos, este pedig alig vannak járatok: Vásárosnamény felé jellemzően (pl. Csaroda-Tákos, Gyüre-Nagyvarsány-Kisvarsány vagy Jánd felől) délután 5 óra körül indul az utolsó járat, a városból ezt követően még 7 óra körül van egy, de Vitkáról, Olcsváról például ennél is korábban. A lakossági kérdőívben a közösségi közlekedésre érkező visszajelzések többsége ezt kifogásolta, a Foglalkoztatási Osztály tapasztalatai szerint a munkanélküliek is akadályként szoktak rá hivatkozni, illetve a napközbeni járatok hiánya a hivatalok ügyfélforgalmát is korlátozza.

5. táblázat: Autóbuszos elérhetőség a vonzaskörzet településeiről (Vásárosnamény, Főtér)

Település, megálló	Távolság	Menetidő	Járatszám hétköznapi
Gergelyugornya: Vásárosnamény, hídfő	2 km	0:03 – 0:04	38 pár
Vitka: Vásárosnamény, Olcsvai elágazás	4 km	0:05 – 0:09	12 pár
Perényitanya: Perényi tanya, autóbontó	9 km	0:09 – 0:14	2/3 ⁵³

⁵³ Pusztadobosi elágazás megállótól több

Település, megálló	Távolság	Menetidő	Járat szám hétköznap
Pusztadobos, posta	10 km	0:18 – 0:35 ⁵⁴	5 pár ⁵⁵
Nyírmada, községháza	11 km	0:15 – 0:34 ⁵⁶	8/7
Ilk, Kossuth utca 7.	9 km	0:10 – 0:14	11 pár
Gemzse, autóbusz-váróterem	11 km	0:18 – 0:22	10 pár
Kisvarsány, autóbusz-váróterem	3 km	0:04 – 0:05	14/15
Nagyvarsány, autóbusz-váróterem	5 km	0:09 – 0:11	14 pár
Gyüre, templom	7 km	0:13 – 0:24 ⁵⁷	12 pár
Tiszaszalka, községháza	12 km	0:15 – 0:20	9 pár
Tiszavid, alsó	14 km	0:17 – 0:23	9 pár
Tákos, posta	10 km	0:12 – 0:16	10/9
Csaroda, barabási elágazás	13 km	0:16 – 0:22	10/9
Jánd, autóbusz-váróterem	5 km	0:06 – 0:10	12/10
Olcsva, református templom	6 km	0:11 – 0:19 ⁵⁸	8/7

A szolgáltatást korábban a Szabolcs Volán, ÉMKG Észak-magyarországi Közlekedési Központ Zrt., majd 2019 októberétől jogutódja, az országosan egyesült **Volánbusz Zrt. látja el.**

Vásárosnaményban és térségében is a **2023-ban megújult országos tarifarendszer van érvényben**, melynek meghatározó elemei a 14 évesek díjmentes utazása, a helyközi szinten integrált vármegye- és országbérletek, valamint az egyszerűsített kedvezményrendszer.⁵⁹

Helyi közösségi közlekedés nincsen.

Vásárosnaményban jelen vannak a dolgozók szállítását végző szerződéses járatok.

A távolsági közlekedésben jelen vannak a telekocsi alapú rendszerek, gyakran kisbuszos szolgáltatók

A távolsági közlekedésben jelen vannak telekocsi alapú közlekedési rendszerek is. Ezeket gyakran kisbuszos szolgáltatók használják fuvarszervezésre, amelyek gyakran eljutási időben és komfortban is kedvezőbb feltételeket kínálnak a távolsági közlekedésben, mint a vasút vagy a távolsági autóbusz-közlekedés. Ez országszerte így van, de különösen igaz Vásárosnaményban, ahol a térségből nincsenek távolsági buszjáratok, a vasút pedig nem versenyképes, miközben a térséget elérte az M3 autópálya, így viszonylag gyorsan Budapestre lehet érni autóval: naponta több szolgáltató is kínál utakat a Spar parkolótól a Keleti pályaudvarig, 7500 Ft körüli áron, míg Nyíregyháza vasútállomás 1 óra 15 perc alatt érhető el 3-4000 Ft-ért.

A városban taxiszolgáltatás nincsen.

⁵⁴ a hosszabb menetidő Nyírmadára betéréssel

⁵⁵ Perényitanya bejárati út megállótól több

⁵⁶ a hosszabb menetidő Pusztadobosra betéréssel

⁵⁷ a hosszabb menetidő Szabadságtanyára betéréssel

⁵⁸ a hosszabb menetidő Vitka, autóbusz-fordulóhoz betéréssel

⁵⁹ Új tarifák. MÁV-Volán csoport, <https://www.ujtarifa.hu/>

Járműállomány

A vasúti járműállományt illetően hagyományos Bzmot motorvonatok, vagy annak felújított, kicsit magasabb komfortfokozatú verziói (korábbi InterPicik) közlekednek.



37. ábra: Bzmot motorvonatok különböző verziói Vásárosnamény állomáson

Az autóbusz-járműállomány az országos átlagnak megfelelő

Az autóbusz-járműállomány az országos átlagnak megfelelő; jellemzően szülő járművekből áll többek között Credo és Autosan gyártmányú kocsik jellemzők. A Volánbusz beszerzési programja keretében fokozatosan újul meg; a megújítás a tervek szerint területileg egyenletes lesz, elsőként a régebbi típusokat fogják lecserélni. Fontos szempont még a tipizálás is: azonos területen azonos járművek lennének optimálisak a karbantartási igény egységessége miatt.



38. ábra: Az autóbusz-állomány jellemző típusai Vásárosnamény autóbusz-állomáson

3.3.3.3 Egyéni gépjármű-közlekedés

Közúthálózat

A térséget 2014 óta éri el az M3-as autópálya.

A másik meghatározó a 41-es főút a Tisza-híddal és Beregsurány határátkelővel

A térséget Vásárosnamény délnyugati határában éri el az M3-as autópálya 2014-ben átadott, 2x2 forgalmi sávú szakasza.^{60 61}

⁶⁰ Nyírségi Regionális Vasutak fejlesztési stratégia, MÁV Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság

⁶¹ Vásárosnamény Város Településrendezési Tervéhez Megalapozó vizsgálatok – helyzetfeltáró dokumentum. Urban Linea Kft., 2019.

A 41. sz. főút (Nyíregyháza – Vásárosnamény – Beregsurány országhatár) hálózati jelentőségét az is adja, hogy itt lehet átkelni a Krasznán és a Tiszán (a korábbi helyett 2012-ben épült II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd). Beregsurány határátkelőt a 7,5 tonna feletti járművek jelenleg nem használhatják a határon túli közúti kapcsolatok hiányosságai miatt.



39. ábra: M3-as autópálya Pusztadobos határában / II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd

A település főútvonalát az Ifjúság út – Jókai út – Szabadság tér – Kossuth út jelenti, mely a Szabadság téren teresedést alkot.

A főútnak nincs alternatívája

A környező településekkel való kapcsolatot a város szerkezetét is meghatározó úthálózat egyes elemei biztosítják. A vásárosnaményi városrész fő közúti szerkezetét a 41. sz. főút (Nyíregyházi út – Ifjúság út – Jókai út – Beregszászi út), a 4108. sz. közút (Szabadság tér – Kossuth út – Ilki út) és a 4115. sz. közút (Árpád út) átkelési szakaszai jelölik ki. A település főútvonalát az Ifjúság út – Jókai út – Szabadság tér – Kossuth út jelenti, mely a Szabadság téren teresedést alkot. Ezeket egészíti ki a vasútállomás kapcsolatát biztosító Rákóczi út (41318. sz. közút) és Radnóti út.

Kedvezőtlen adottság, hogy a főútnak nincs alternatívája, korlátozott mértékben lakóterületi utcákat (pl. Táncsics Mihály utca, Dózsa György utca, Bartók Béla utca) használnak az elkerülésére. Az úthálózat többutcsás szerkezetű, egymással közel párhuzamos utcák hálózatából áll, melyek jellemzően egyenes vonalvezetésűek, szélességük közel állandó.⁶²

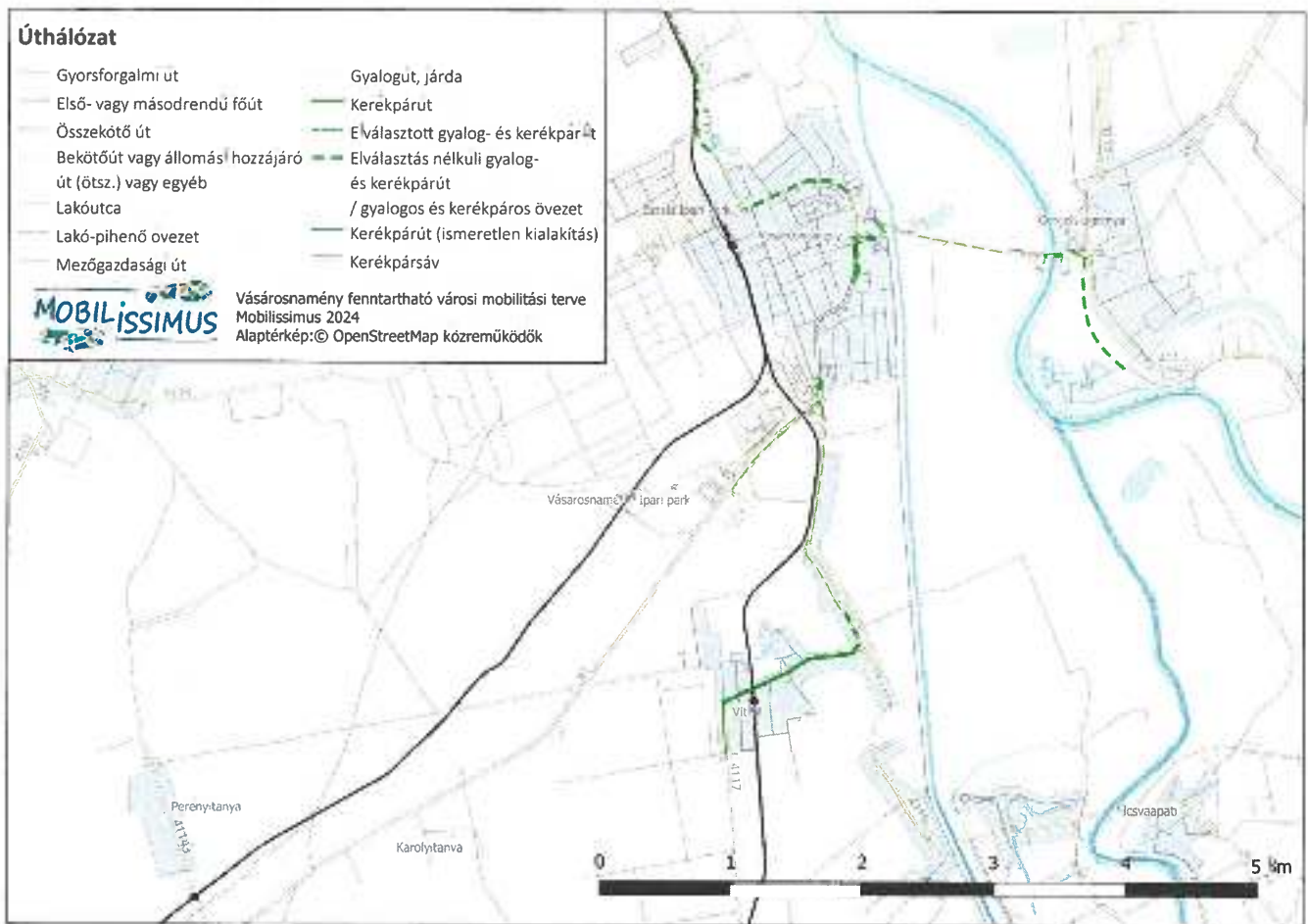
Gergelyugornyán a hídfőben az országos úthálózat három felé ágazik: 41. sz. főút, 4113. sz. közút (Beregszászi út – Munkácsi út) és 4113. sz. út (Gulácsi út). A településrész úthálózata többutcsás szerkezetű. A régi településmag esetében szabálytalan kialakítású, íves, tördelt vonalvezetésű, keskeny útszélességgel, helyenként zsákutcákkal; az újabb utcák jellemzően egyenes vonalvezetésűek.⁶³

Vitkán a 4117. sz. út (Damjanich utca) kettéválik, ugyanezzel az útszámmal (Kiss Ernő utca – Pöltenberg utca) ill. 4119. számon (Kazinczy Lajos utca). Ezen kívül lakóterületi kiszolgáló utak találhatóak itt.

Perényitanya, mint zsáktelepülésrész bekötését a 41143. sz. út (Vécsey Károly utca) biztosítja.

⁶² Vásárosnamény – Kisvarsány közötti kerékpárút kerékpárforgalmi hálózati terve. GT Menedzsment Kft., 2017. december

⁶³ Vásárosnamény – Kisvarsány közötti kerékpárút kerékpárforgalmi hálózati terve. GT Menedzsment Kft., 2017. december

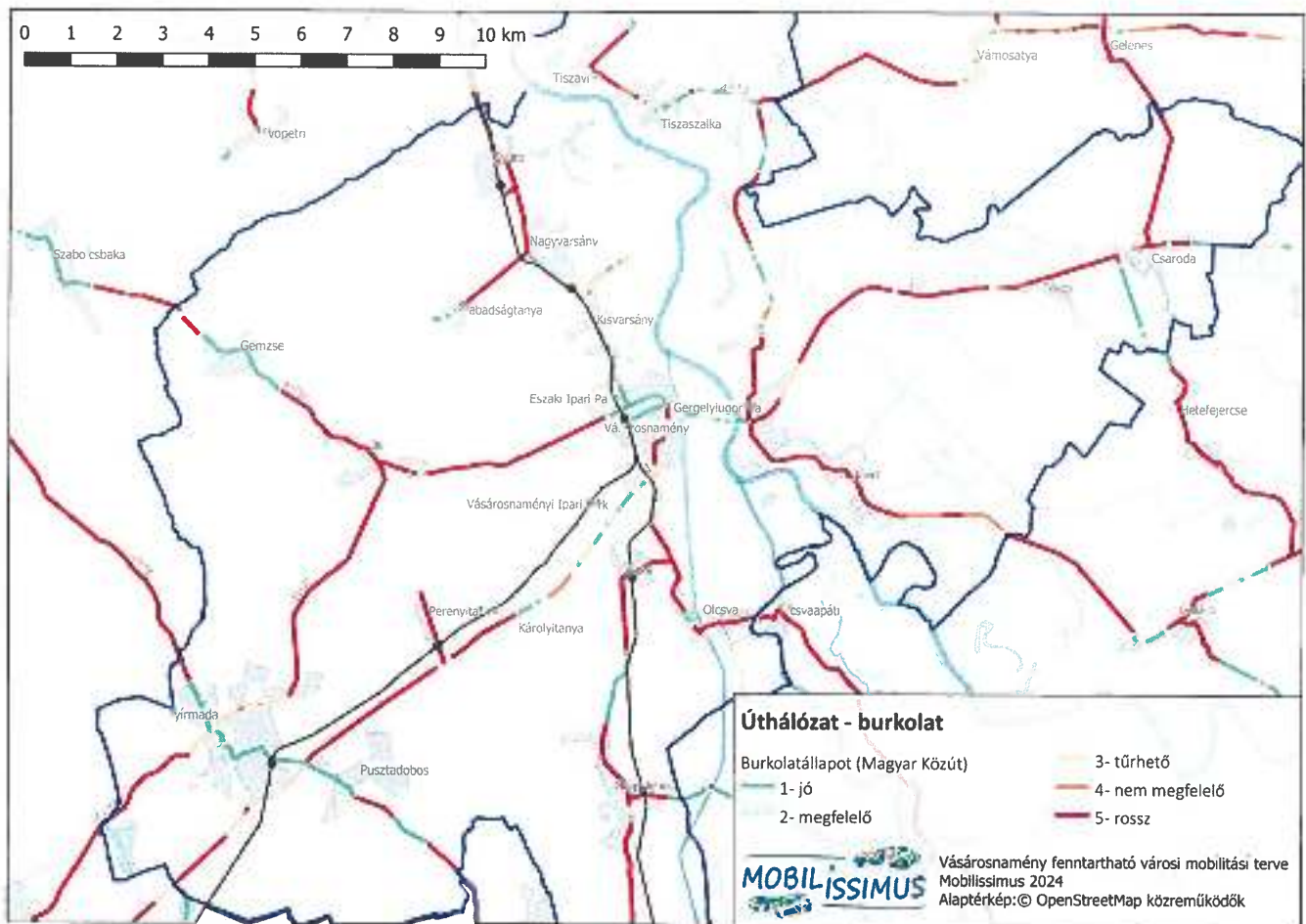


40. ábra: Vásárosnamény közúthálózata

A városban és vonzáskörzetében is **alacsony a nem szilárd burkolatú utcák száma és útszakaszok hossza egyaránt** (Nagydoboson, Pusztadoboson és a gergelyugornyai Tisza-parton fordul elő néhány).

Az országos közutak jelentős részét rossz burkolatállapot jellemzi

Az országos közutak jelentős részét rossz burkolatállapot jellemzi. A lakossági kérdőívben sok panasz érkezett a Vitka–Nagydobos útszakaszra és a perényintanyai bekötőútra. **A helyi közutakat illetően a lakossági vélemények megoszlanak:** egyaránt érkeztek elismerő észrevételek az utak felújítására és annak hiányára is (pl. Gergelyugornya Bethlen Gábor utca, Iskola utca). **A közelmúltban megvalósult az útburkolat felújítása** a Kossuth úton (4108. sz. út), Árpád úton (4115 sz. út), Rákóczi úton (41318. sz. út), Radnóti és Kölcsey utcákon (2021, TOP); útburkolat felújítása és járda felújítása, kiépítése az Eötvös utcán (2019, TOP), a Széchenyi István utcán (2019, TOP) és a Heltai Gáspár utcán (2022, TOP).



41. ábra: Országos közutak burkolatállapota Vásárosnamény vonzáskörzetében (Magyar Közút)

Csomópontok

A városban négy jelzőlámpás és négy körforgalmú csomópont található

A város csomópontjai közül négy jelzőlámpás irányítású. A legjelentősebb a Jókai út-Beregszászi út („Spar csomópont”), mely a tőle mindössze 150 m-re elhelyezkedő, áruházak és fürdő megközelítését biztosító „Tesco csomóponttal” egy rendszert alkot. A Jókai úti „Penny csomópont” a névadó áruház megközelítését biztosítja. A Szabadság téren a református templomnál található csomópont jelzőlámpája a közeli körforgalom elkészülte óta ki van kapcsolva, mivel ahhoz túl közel található.

Körforgalmú csomópontok találhatóak a 41. sz. főúton az M3-as autópálya lehajtójánál, a belterület déli részén a Damjanich útnál, valamint a gergelyugornyai hídfőnél. **A Szabadság téren, a Rákóczi út becsatlakozásánál 2021-ben alakítottak ki körforgalmat,** ami a lakossági kérdőív alapján elismerést élvez.

A közlekedési konfliktusok, lakosság által érzékelt problémák jelentős része csomópontokhoz kötődik

A lakossági problémafeltáró kérdőívre számos, a csomópontokkal kapcsolatos észrevétel érkezett. A Spar- és Tesco-csomópont jelzőlámpás rendszerét sok kritika éri a hosszú várakozási idők miatt (a lakossági kérdőívben ez volt a legtöbbet jelölt helyszín), a lakosság általában körforgalmak kialakításától remélne folyamatosabb haladást, kevesebb várakozást. A reggeli csúcsidőben például Gergelyugornya felől rendszeresen a torlódások. 2021-ben már napirenden volt itt egy kettős körforgalom kialakítása, de a jelzőlámpás csomópont fenntartási időszaka

akkor még nem zárult le. A Magyar Közútnál napirenden van a jelzőlámpahangolás optimalizálása.

Sok észrevétel érkezett az **Ifjúság út – Dózsa György út – Búzakalász út csomópontra**, ahol a nagy forgalmú, kanyarodó főirány és az egyenesen, nagy sebességgel járható mellékirányok forgalma között van konfliktus; **valamint a Kossuth út – Árpád út csomópontra is**, illetve többen veszélyesnek érzik a 41. sz. főút – 4106. sz. út kereszteződését (pusztadobosi/nyírmadai elágazás), gyalogos és kerékpáros szempontból is.

A Kossuth út és Ady Endre út, Alkotmány út, illetve Bereg köz kereszteződéseiben elsősorban a balra kanyarodás okoz nehézséget.



42. ábra: A Szabadság téri körforgalom

Az ilki úti vasúti átjáró állapotára sok észrevétel érkezett

Szintbeli közúti-vasúti keresztezések vannak Vásárosnamény belterületén az Ilki úton, az ipari parknál a Nyíregyházi úton, Vitkán a Kiss Ernő úton és Perényitanyán a Vécsey Károly úton. Ezek fény- és az utóbbi kivételével félsorompóval biztosítottak. Az ilki úti átjáró állapotára sok lakossági észrevétel érkezett.

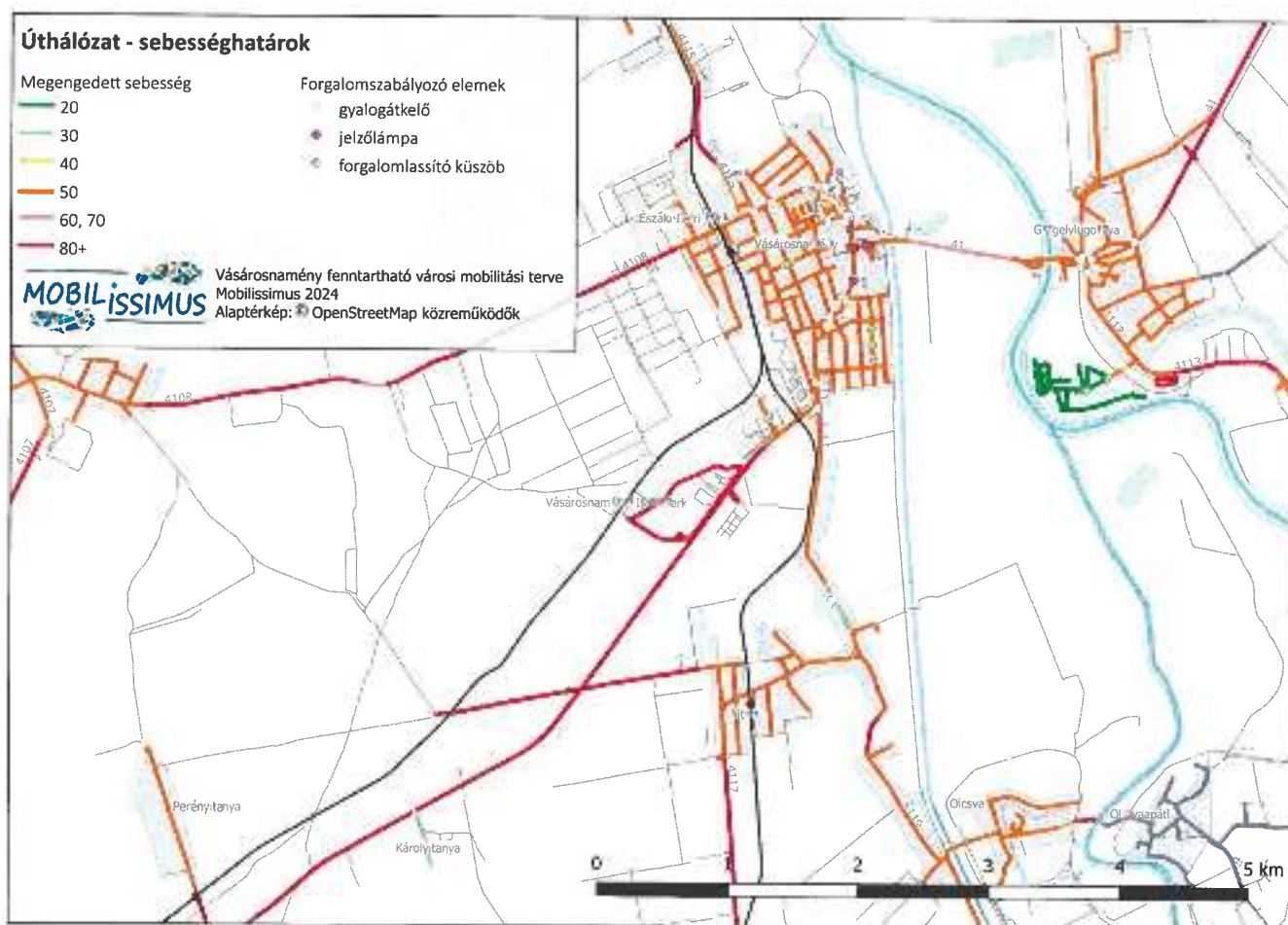
Sebesség- és forgalomszabályozás

A városban területi forgalomcsillapítás nincsen, csak jellemzően lokális vonali

A városban általában 50 km/h sebességhatár a megengedett. Övezeti jellegű sebességkorlátozás nincsen (kivéve a Gergelyugornya Tisza-parti üdülőterületén kijelölt lakó-pihenő övezetet), azonban – **főleg oktatási intézmények környezetében és egyes lakóutcákban – vannak 30 km/h sebességkorlátozással érintett rövidebb útszakaszok** és ezeken megjelennek sebességcsökkentő küszöbök is: ilyenek az Ady Endre utca, Táncsics Mihály utca és Dózsa György utca Rákóczi úthoz közeli részei. Az Orbán Balázs körút ugyan sebességkorlátozott, de kialakítása, szélessége ezt nem tükrözi.



**43. ábra: Lakó-pihenő övezet Gergelyugornya, Tisza-parton /
Sebességkorlátozás és forgalomlassító küszöb az iskola előtt (Pusztadobos)**



44. ábra: Sebesség- és forgalomszabályozás

A település több utcája ösztömegkorlátozással érintett (pl. Táncsics Mihály utca, Dózsa György utca 5t, Szőlőskert utca 14t). Ezek kijelölése vélhetően a felmerülő problémákra adott válaszként történt; összefüggő, területi jellegű ösztömegkorlátozás nincsen.

A korlátozások kitáblázása esetenként következtelen (pl. csak az egyik irányból, vagy csak az utca két vége felől, de a köztes kereszteződéseknél nincsen).

Egyirányú utcák Vásárosnamény belső városrészében, Gergelyugornya régi részén és több környező településen is előfordulnak.

Parkolás

A város belső, intézményekkel ellátott területén hétköznap napközben túlkeresletes a parkolás

A parkolásról, a parkolóhelyekről és azok kihasználtságáról nincsenek elérhető adatok. Az egyeztetések, a lakossági kérdőív és a helyszínbemjárások alapján tudható, hogy a **város belső, intézményekkel ellátott területén hétköznap napközben (főként 9 és 15 óra között) túlkeresletes a parkolás.**



45. ábra: Parkolási nyomás a belvárosban

Ez elsősorban a jelzőlámpás csomópont környékétől a Szabadság téren át a gimnáziumig, a Rákóczi út belvároshoz közelebbi szakaszán és a környező utcákban jelentkezik. **A főút (Szabadság tér – Kossuth utca) jelentős hosszában kétoldalt párhuzamos parkolás van,** de a körforgalom környékén kevés a parkolóhely, itt **gyakori a kapubeállókba, járdára parkolás.** A Szabadság téri társasházak mögötti szervízút, a Városháza és a Művelődési Központ körüli parkolók, illetve a Tamási Áron utca parkolóhelyei is jellemzően tele vannak.

A Rákóczi úton a városháza környékén a nyugati irányú forgalmi sáv vált de facto elfogadott módon parkolósávvá, ahol ez nincs külön tiltva. **A kórháznál az Ady Endre út keleti oldalán lehet párhuzamosan várakozni,** a telephelyen belül (udvaron) nem. Ezek, illetve az Orbán Balázs körút és a Bereg köz a lakossági kérdőívben is felmerültek, mint problémás helyszínek.



46. ábra: Kapubeállókba parkolás (Szabadság tér)

Egyes intézmények (pl. Városháza) és a nagyobb bevásárlóközpontok rendelkeznek kijelölt parkolóval.⁶⁴ A város a parkolási nyomást új férőhelyek kialakításával próbálta kezelni (pl. a piacnál, az Eötvös Kúriánál), de ezek elhelyezkedésük miatt egyelőre kevésbé kihasználtak.

Főként a reggeli időszakban jellemző, hogy a gimnázium és különösen az Eötvös József általános iskola előtt a gyermekek egyre nagyobb arányú autóval iskolába hordása miatt tumultus alakul ki.

A belvárosban 2011-ig működött fizetőparkolás, elavult rendszerben

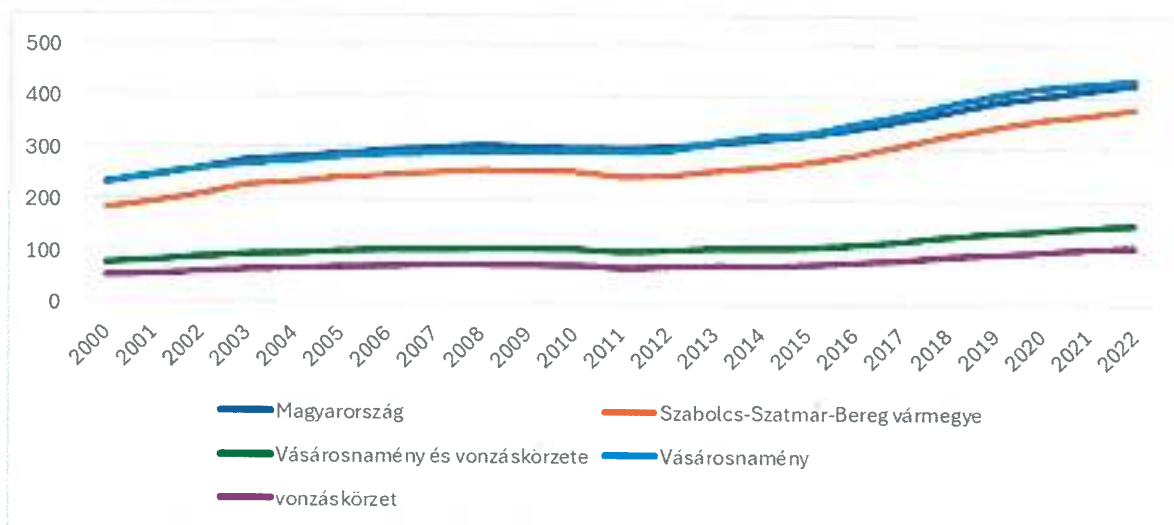
Egy ideig működött fizetőparkolás a városban. A díjfizetős terület a belvárosra terjedt ki. Elavult, kézi díjszedési rendszer volt, következetlen ellenőrzéssel, mely a lakosság körében elégedetlenséget szült, így 2011-ben megszüntették.

Az elektromos töltőállomások infrastruktúrájának kiépítése megkezdődött, a városban jelenleg a MOL kútnál és a Szilva fürdő parkolójában található egy-egy két állásos töltő.⁶⁵

Járműállomány

Az 1000 főre jutó személygépkocsi száma 2000 és 2022 között megduplázódott, a vonzaskörzetben alacsony bázisról

Az 1000 főre jutó személygépkocsi száma 2000 és 2022 között csaknem megduplázódott. Maga Vásárosnamény az országos átlagnak megfelelő motorizációt mutat: 230-ról 436-ra emelkedett az 1000 főre jutó személygépkocsi száma. A vonzaskörzet településeinek arányaiban ennél is nagyobb volt a növekedés, de nagyon alacsony bázisról, 50-ről 112-re.



47. ábra: Személygépkocsi száma 1000 főre (KSH tájékoztatói adatbázis)

3.3.3.4 Aktív és mikromobilitás

Kerékpárforgalmi főhálózat

Vásárosnamény kerékpárforgalmi főhálózatának jelentős része kiépült, részben a vonzaskörzetre is kiterjedően

Vásárosnamény kerékpárforgalmi főhálózatának jelentős része kiépült, részben a vonzaskörzetre is kiterjedően:

⁶⁴ Vásárosnamény Város Településrendezési Tervéhez Megalapozó vizsgálatok – helyzetfeltáró dokumentum. Urban Linea Kft., 2019.

⁶⁵ PlugShare, <https://www.plugshare.com/hu>

- Gyüre, Nagyvarsány és Kisvarsány felől az Árpád út – Kossuth út mentén a Szabadság térig kerékpárút (szakaszosan önálló kerékpárút, illetve elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút) vezet;
- Gergelyugornya Tiszavirág sétánytól az árvízvédelmi töltésen, majd a Tisza-hídon és a régi Kraszna-hídon át elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, illetve gépjárműforgalom elől elzárt út;
- Vitkáról a Pöltenberg utca – Damjanich utca – Ifjúság út útvonalon önálló kerékpárút, illetve elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, majd az Ifjúság út – Jókai úton kétoldali irányhelyes kerékpársáv, a jelzőlámpás csomópont előtt, illetve ahhoz kapcsolódóan a Beregszászi út elején irányhelyes kerékpárút;
- előbbihez kapcsolódik az ipari parktól, ill. temetőtől a Nyíregyházi út mentén vezető elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút.

A kerékpárforgalmi hálózati terv szerint a vásárosnaményi főhálózat hossza 13,3 km volt (5,3 km önálló kerékpárút, 4,3 km elválasztott és 0,9 km elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, 3,7 km kerékpársáv), ami azóta 2,2 km elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárúttal bővült.⁶⁶



48. ábra: Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút (Kisvarsány / II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd)

Fontos hálózati hiány a Szabadság tér és a jelzőlámpás csomópont összekötése és az Ilki út

Városon belül a gergelyugornyai kerékpárút Szabadság térrel való összekötése előkészítés alatt áll, ez összefüggőbbé teszi majd a hálózatot. Nem (illetve csak kerülővel) oldja viszont meg a vitkai irány és a belváros kapcsolatát, amit egyelőre a rendelkezésre álló közterület szűkösége akadályoz, jóllehet a lakossági igény megjelenik rá. Az Ilki út menti kerékpárút hiánya a vasútállomás, az északi ipari park (Swiss Krono) és a vasúttól nyugatra fekvő utcák megközelíthetősége szempontjából jelentős.

A településközi kapcsolatok szempontjából Perényitanya, Pusztadobos és Nyírmada nem érhető el kerékpárral (a 41. sz. főúton a város és az M3-as csomópontja között tilos is kerékpárral közlekedni), bár a viszonylag nagy távolság miatt a mindennapi közlekedésben aligha lenne jelentős. A másik hiányzó kapcsolat Ilk, ami csak viszonylag nagy forgalmú közúton érhető el, és ahonnan, ha nem is nagy számú, de mérhető kerékpáros ingázás van. Nagydobos a Kraszna töltésén elérhetővé vált, de Vitka felől ez nagy kerülőt jelent.

⁶⁶ Vásárosnamény – Kisvarsány közötti kerékpárút kerékpárforgalmi hálózati terve. GT Menedzsment Kft., 2017. december



49. ábra: Folytonossági hiány a kerékpárforgalmi főhálózatban (Szabadság tér)

Vásárosnamény belvárosi részén jelentkeznek az egyoldali kétirányú kialakítás hátrányai

A meglévő kerékpárutak többsége megfelelő állapotú. Elsősorban **Vásárosnamény belvárosi részén jelentkeznek az egyoldali kétirányú kialakítás hátrányai**: az út túloldalán található célpontok nem érhetők el szabályosan kerékpárral, emellett a túloldalról nyíló utcákkal való csatlakozás is esetleges. **Az Árpád úti csomópontban az Ilki út felé, illetve onnan történő továbbhaladás megoldatlan.**

A kerékpárutak kijelölése esetenként következetlen, pl. a Vásárosnamény-Gergelyugornya szakaszon részben hiányos, részben ellentmondásos a táblázás. **Az Ifjúság út – Jókai úti kerékpársáv burkolata rossz állapotú, a burkolati jelek részben lekoptak**, rosszul láthatók, illetve a vízelvezetés elégtelenségére is érkezett észrevétel. Az Ifjúság út melletti elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút a nem szakszerűen elhelyezett csatornafedelek és az autókijáratok miatt balesetveszélyes.

Kerékpárút vasutat szintben keresztez az ipari parknál a Nyíregyházi úton és Vitkán a Kiss Ernő úton. Mindkét átjáró korszerű, fény- és félsorompóval biztosított.

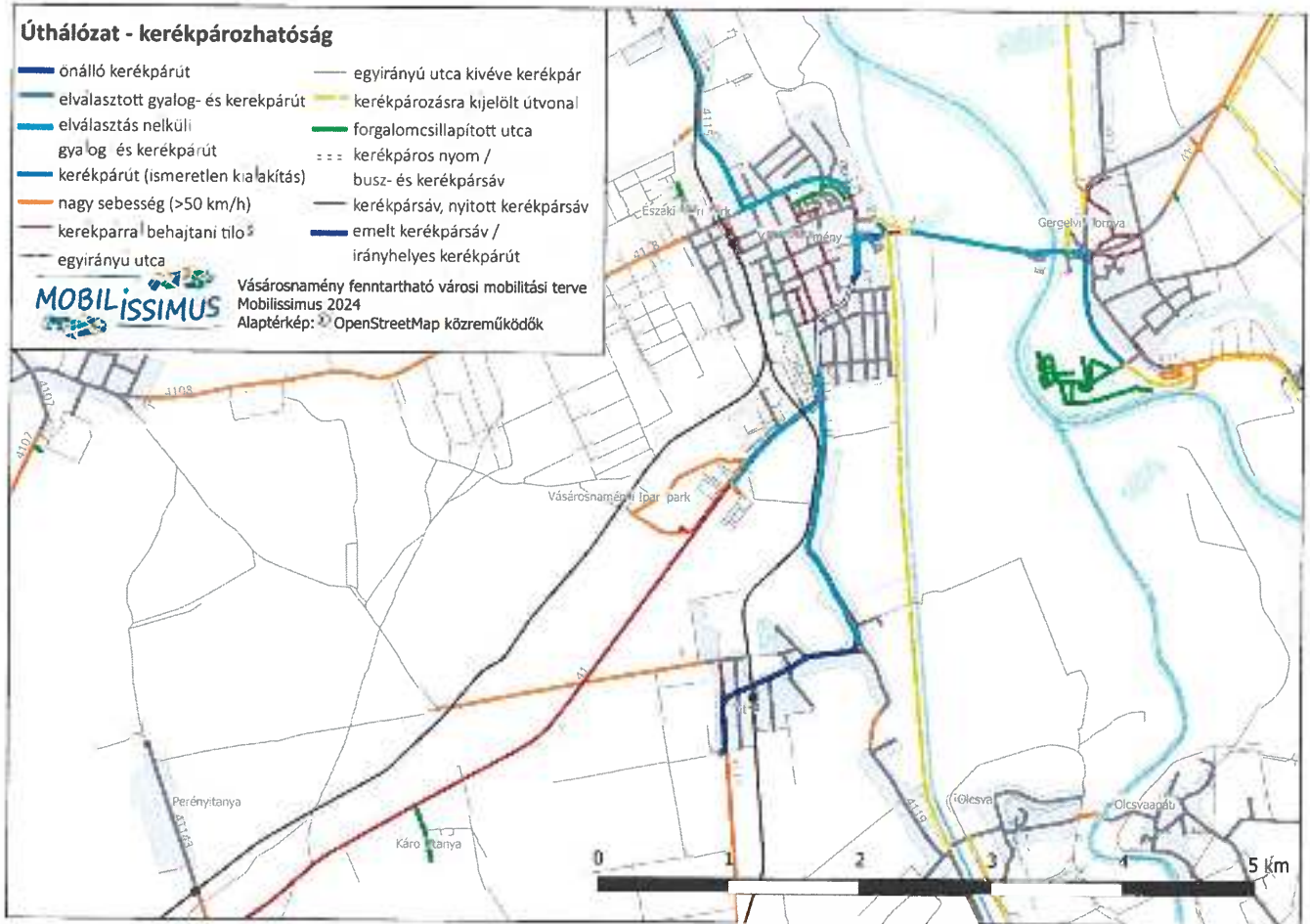
A térség kedvező adottsága a folyók árvízvédelmi töltéseinek kerékpározhatósága, de ezek hálózati kapcsolatai hiányosak

A térség kedvező adottsága, elsősorban a szabadidős ill. turisztikai célú kerékpározás szempontjából **a folyók árvízvédelmi töltéseinek kerékpározhatósága**. A beregi oldalon nem csak a Tisza árvízvédelmi töltésének burkolt koronája alkalmas erre (Gergelyugornyáról délkeletre Jánd – Tivadar felé, illetve észak felé Tizzaszalka, Tiszavid érintésével Lónyáig), de a beregi árapasztó tározó is burkolt töltéskoronákkal épült ki a 2010-es évek első felében. 2024-ben készült el a Kraszna töltéskorona-burkolása, így Olcsván át Kocsordig kényelmesen kerékpározható útvonal jött létre. A Középkori Templomok Útja Egyesület több kerékpáros örökségtúrát dolgozott ki és népszerűsít,⁶⁷ melyek közül **a Beregi Kört 2024-ben az Év Kerékpárútjává választották.**⁶⁸ **2020-ban itt táblázták ki a 32. sz.**

⁶⁷ Kerékpáros örökségtúrák. Középkori Templomok Útja Egyesület, <https://www.oroksegtura.hu/oroksegturak/kerekparos-oroksegturak/>

⁶⁸ A Felső-Tisza ölelésében fut 2024-ben az Év Kerékpárútja. Aktív Magyarország, 2024.04.25. <https://aktivmagyarorszag.hu/a-felso-tisza-oleleseben-fut-2024-ben-az-ev-kerekparutja/>

felső-Tisza-vidéki kerékpáros túraútvonalat,⁶⁹ igaz, azóta a táblázás helyenként hiányossá vált.



50. ábra: Vásárosnamény úthálózatának kerékpározhatósága

Ezek az útvonalak a települések közötti kapcsolatokba is jobban bekapcsolódhatnak, ha nem hiányoznának sokhelyütt a hálózati kapcsolataik. Az árapasztó tározó töltése például úgy kerüli el Gergelyugornya, Táros és Csaroda lakott területeit, hogy azokhoz csak sárosodásra hajlamos földutakon kapcsolódik; utóbbi két település belterületén kiépített kerékpárút-szakaszokhoz pedig sehogyan. A Kraszna töltése kis beavatkozásokkal összekapcsolható lenne Vitka központjával vagy a fürdő és a Tesco áruház parkolójával.

Vásárosnaményban az egyirányú utcák többsége a kerékpárosok kétirányú közlekedését nem teszi lehetővé. Pozitív kivétel a Táncsics Mihály utca, de láthatóan Nyírmadán is felismerték, hogy a kerékpárral való kétirányú közlekedést tiltani általában indokolatlan.

A forgalomcsillapító elemek (pl. forgalomlassító küszöbök) kialakítása nem kerékpárosbarát.

⁶⁹ Kerékpárral Záhonytól Debrecenig – újabb kitáblázott kerékpáros túraútvonal a Felső-Tisza vidékén. Aktív Magyarország, 2020.07.07. <https://aktivmagyarorszag.hu/kerekparral-zahonytol-debrecenig-ujabb-kitablazott-kerekparos-turautvonal-a-felso-tisza-videken/>



51. ábra: Árvízvédelmi töltésen kijelölt kerékpáros túraútvonal (Csaroda) /
Hiányzó kapcsolat a frissen burkolt töltéskorona és a forgalomvonzó célpontok között (Vásárosnamény, Tesco, fürdő)

Kerékpárparkolás

Néhány helyen már megjelentek korszerű, biztonságos kerékpárparkolók, de a legtöbb célpontnál hiányoznak

A városban és a vonzáskörzet településein számos forgalomvonzó létesítménynél (iskolák, hivatalok, üzletek stb.) található csak a kerék rögzítésére alkalmas kerékpárparkolók. A Szabadság tér kerékpárral nem megközelíthető oldalán kellően sűrű helyszíneken és megfelelő kialakítású támaszokat helyeztek el, de egymáshoz túl közel, így nem fér közéjük két kerékpár. Jó példa, hogy a városháza épülete körül modern, U-kialakítású támaszoknál van lehetőség lezárni a kerékpárokat, de mivel az elavult támaszok vannak a bejáráshoz közelebb és fedett helyen, inkább azokat használják.



52. ábra: Elavult, csak a kerék rögzítésére alkalmas / korszerű kerékpártámaszok

Kerékpárosbarát szolgáltatások

A szabadidős, ill. turisztikai célú kerékpározást segíti, hogy a Tourinform irodánál **csaknem 100 db hagyományos, illetve elektromos kerékpár kölcsönözhető**, emellett szervizpont, kerékpártúra-útvonalakról szóló kiadványok, túravezetés és nyilvános túrák is elérhetők.⁷⁰ Egyes szálláshelyeken is lehet kerékpárt kölcsönözni.

⁷⁰ Vásárosnamény – Kisvarsány közötti kerékpárút kerékpárforgalmi hálózati terve. GT Menedzsment Kft., 2017. december



53. ábra: Kerékpáros pihenőhely (Tákos) / Tourinform iroda (Vásárosnamény)

Gyalogoshálózat

A lakott területi utcák nagy része rendelkezik legalább egyoldali járdával, de helyenként vannak hiányosságok

A viszonylag kis távolságok és a kedvező domborzati adottságok miatt a város életében a gyaloglás kiemelt szerepet játszik. A lakott területi utcák nagy része rendelkezik legalább egyoldali járdával.⁷¹ A kiépített járdák hossza 16 km, kizárólag belterületen.⁷² A lakossági kérdőívben Vitka Olcsva felőli végén, illetve a Bartók Béla utca – Petőfi Sándor utca kereszteződésénél jeleztek járdahiányt.

A közelmúltban valósult meg a belváros több fontos útvonalán a járdák felújítása: Jókai Mór utca és Szabadság tér nyugati oldal (kerékpárúzet és járásbírótság között), Rákóczi út mindkét oldal (városháza és vasútállomás között), Ady Endre utca keleti oldal (Rákóczi út felőli szakasz), Radnóti út keleti oldal, Kossuth út déli oldal (Radnóti út és Bereg köz között) (2022, BMÖGF).

A vonzáskörzet településein a forgalmasabb utak (elsősorban az országos közutak) mentén legalább az út egyik oldalán rendelkezésre áll burkolt járda, bár annak kialakítása, szélessége változó.

Emellett nagyon alacsony a burkolatlan utak aránya, így a legtöbb település egésze elérhető gyalogosan is burkolt felületen.

A belvárosi részeken a nagyobb forgalmú utakon gyalogosátkelő segítik a gyalogosforgalmat, de ezek a főút esetében is egyszerű kijelölt gyalogátkelőhelyek, további közlekedésbiztonsági elemek nélkül (pozitívum, hogy a 2021-ben felújított szakaszon a gyalogátkelőknél a parkolósáv megszűnik és az útpálya be van szűkítve, de itt is probléma, hogy bár szabálytalanul, de közvetlenül előtte meg lehet állni, így a láthatóság nem biztosított). A lakossági kérdőívben legtöbbször a Tourinform előtti gyalogátkelőt jelölték veszélyesnek, de az Ifjúság úti gyalogátkelőket is többen említették. A közelmúltban okos zebrát telepítettek Gergelyugornyán a 41. sz. főút és az Iskola utca kereszteződésébe.

⁷¹ Vásárosnamény Város Településrendezési Tervéhez Megalapozó vizsgálatok – helyzetfeltáró dokumentum. Urban Linea Kft., 2019.

⁷² Vásárosnamény – Kisvarsány közötti kerékpárút kerékpárforgalmi hálózati terve. GT Menedzsment Kft., 2017. december



54. ábra: Okoszebra (Gergelyugornya) / Gyalogátkelő az Eötvös iskola előtt

Helyenként túl ritkán van gyalogos átkelési lehetőség, ezért folyamatos az átjárás (pl. Szabadság tér)

Problémát jelent, hogy helyenként túl ritkán van átkelési lehetőség, így az út két oldala külön életet él, vagy a kijelölt gyalogátkelők között is van átjárás. Ennek legjellemzőbb példája a Szabadság tér, ahol a körforgalom és a gimnázium között 500 méteren keresztül nincsen gyalogátkelő annak ellenére, hogy ez a város legintenzívebb gyalogosforgalmú területe piaccal, iskolákkal, üzletekkel és szolgáltatásokkal, valamint a legforgalmasabb buszmegálló párral; ennek megfelelően folyamatos a gyalogos átjárás elsősorban az autóbussz-megálló környezetében. Ez a probléma a lakossági kérdőívben is a leghangsúlyosabbak között szerepelt. Gyalogátkelő hiányát jelezték a Rákóczi úton is a Bartók Béla útnál, mely az óvodába vezető útvonal is.



55. ábra: Minőségi közterületek (Szabadság tér) / Átkötő gyalogút (Orbán Balázs körút)

Sétálóutca nincsen, de helyenként igényesebb közterületek ill. átkötő gyalogutak segítik a gyalogos közlekedést

Kizárólag gyalogosok számára kialakított terület a városban az Orbán Balázs körút és a városi intézmények (Városháza, Művelődési Központ) közötti park. Sétálóutca vagy gyalogos-kerékpáros övezet egyelőre nem került kialakításra. A Szabadság tér északi oldalán is kialakításra került egy kisebb teresedés, míg déli oldali járdája sétányszerű kialakítású és funkciójú. A gyalogos közlekedést segítik átkötő gyalogutak pl. az Orbán Balázs körút és a Szabadság tér, a jelzőlámpás csomópont és a Bartók Béla út, vagy a Kossuth út és az Árpád köz között.

3.3.3.5 Áruszállítás

Vásárosnamény vasútállomáshoz öt iparvágány vagy saját célú vasúti hálózat csatlakozik, melyből négyen a forgalom szünetel.⁷³

A teherszállítás egyik fő célpontja a város északnyugati részén található Swiss Krono felfeldolgozó üzem, melynek teherbejárata az Árpád út felől érhető el.

A másik jelentősebb gazdasági terület az ipari park, mely a Nyíregyházi úthoz kapcsolódik. Ennek kedvező adottsága, hogy az autópálya a lakott területek érintése nélkül elérhető.

3.3.3.6 Vízi közlekedés

A Tisza Vásárosnaményig vízi útnak minősül

A Tisza Vásárosnaményig (685 folyamkilométer) minősül vízi útnak. A város alatti szakasza I. osztályba van sorolva, azaz csak kisebb hajókkal járható⁷⁴ (és ez is vízállásfüggő).

3.3.4 HORIZONTÁLIS SZEMPONTOK

A horizontális szempontok közül azokat tárgyaljuk ebben a fejezetben, amelyek az előző fejezetben nem szerepelnek. Egyes kérdéseket (pl. forgalomszabályozás) ott érintettünk, azokat itt nem ismétljük meg.

3.3.4.1 Fenntarthatóság

A környezet szempontjából a növekvő gépjárműforgalom okoz problémákat, elsősorban a város főúthálózatán

A környezeti fenntarthatóság szempontjából a növekvő gépjárműforgalom okoz problémákat, elsősorban a város főúthálózatán (különösen az Ifjúság út – Jókai út – Kossuth utca vonalon): a zaj- és légszennyezés mind az ott élőket, mind a belvárosban intenzíven megjelenő közterülethasználókat negatívan érinti. A területhasználat szempontjából a gépjárművek parkolása okoz növekvő nyomást, főként az intézményekkel ellátott belvárosi területen.

Akadálymentesítés terén vannak hiányosságok

Akadálymentesítés főként a belvárosi területek felújított útszakaszain süllyesztett járdaszegélyekkel biztosított, azonban sok helyen okoz gondot a rossz állapotú burkolat vagy a magas szegélyek. Helyenként – szintkülönbségre is visszavezethetően – lépcsővel van megoldva a járdák elérhetősége, akadálymentes alternatíva nélkül. Taktilis burkolati jelek csak mutatóba fordulnak elő.

A közösségi közlekedés hozzáférhetőségét nem a megfizethetőség, hanem a menetrendi kínálat korlátozza

A közösségi közlekedési szolgáltatásokat illetően a megfizethetőség kevésbé jelent akadályt (a MÁK kártyának és a közelmúltban bevezetett új tarifarendszernek – 14 év alatt díjmentes, afölött ország- vagy vármegyebérlettel kedvező árú utazás – köszönhetően). A problémát inkább az jelenti, hogy saját gépjármű híján nagyobb távolságokon csak a közösségi

⁷³ Nyírségi Regionális Vasutak fejlesztési stratégia, MÁV Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság

⁷⁴ 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelet a hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek víziúttá nyilvánításáról. Hatályos: 2017.01.03 – Nemzeti Jogszabálytár, <https://njt.hu/jogszabaly/2002-17-20-93>

közlekedés jön szóba, ennek minden korlátjával, főként a csúcsidőn kívüli minimális menetrendi kínálattal (lásd 3.3.3.2. fejezet).



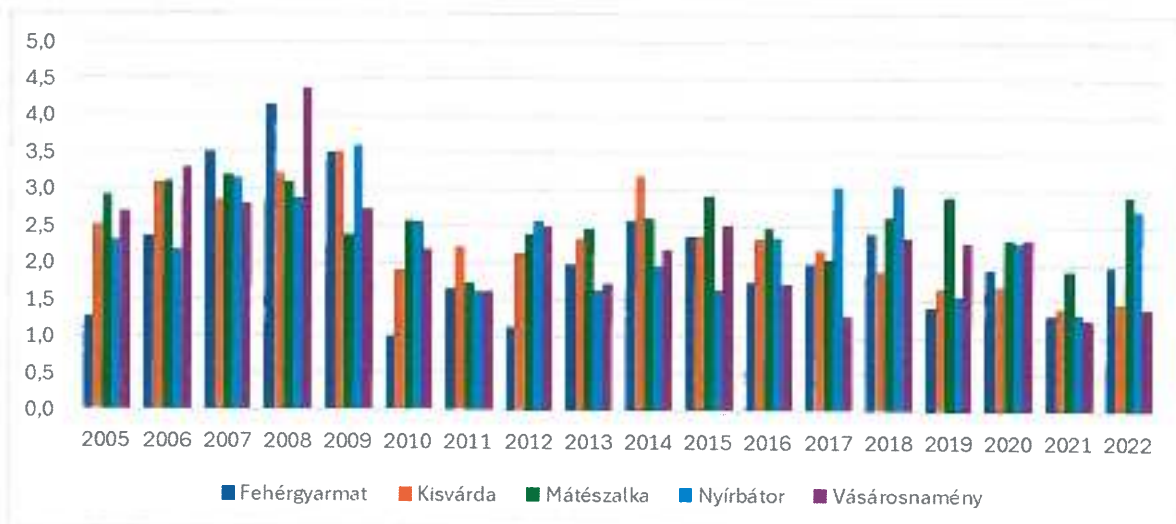
56. ábra: Akadálymentesítési kihívások és megoldások

A pénzügyi fenntarthatóság kérdése települési szinten elsősorban a helyi közutak, kerékpárutak, járdák, közterületek fenntartása terén merül fel. A közösségi közlekedést illetően az utasok és a munkáltatók szempontjából nagyvonalú új tarifarendszer miatt a szolgáltatóknál jelentkező bevételkiesés megrendelői kompenzációja vet fel fenntarthatósági kérdéseket.

3.3.4.2 Közlekedésbiztonság

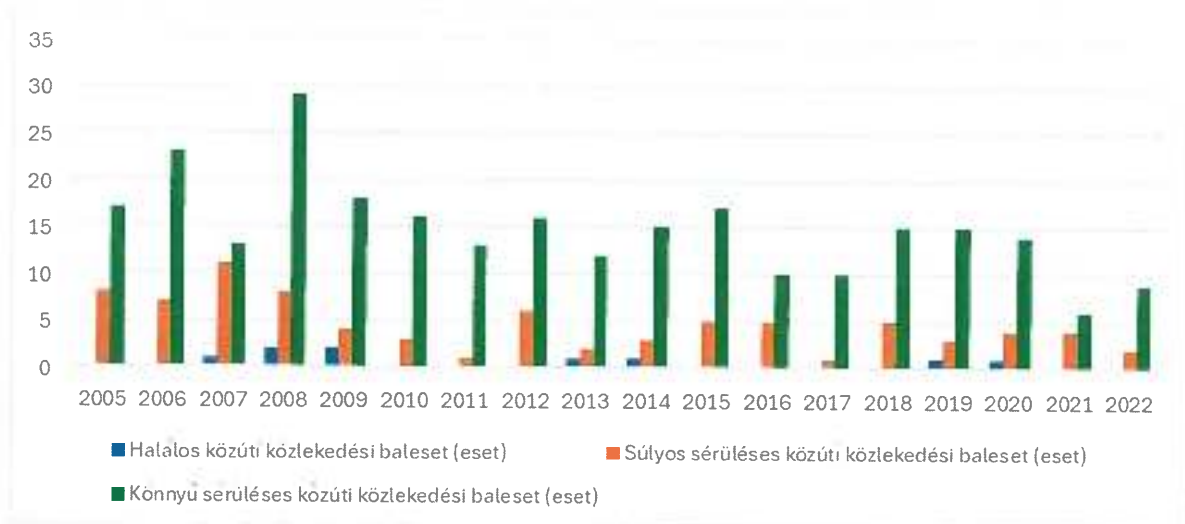
Hasonló városokhoz mérten átlagosak a baleseti mutatók

A térség jelentősebb, közel hasonló méretű és funkciójú településeivel összevetve Vásárosnamény átlagos baleseti mutatókkal rendelkezik.



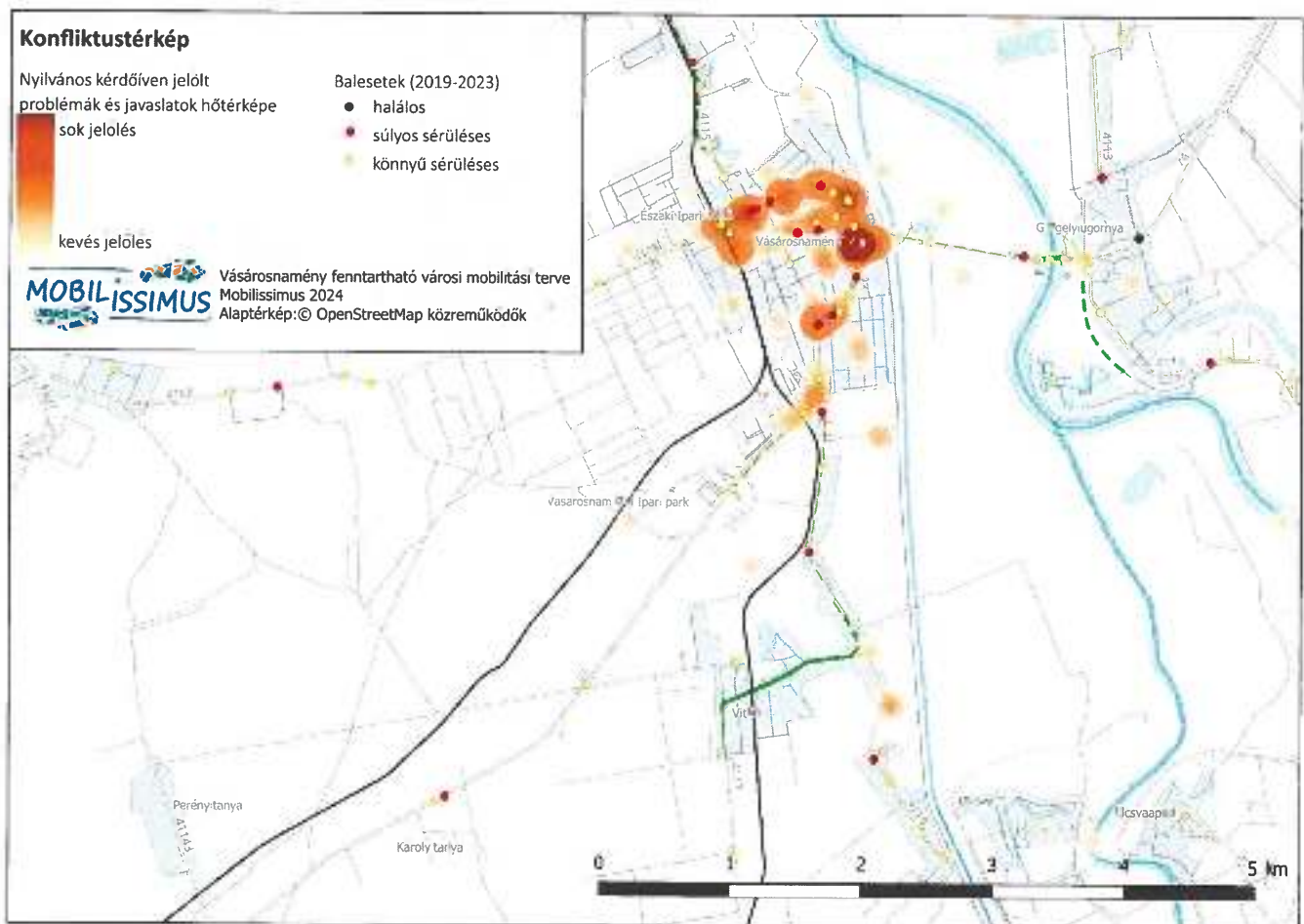
57. ábra: A személyi sérüléssel járó közúti balesetek száma a térség településein 1000 főre vetítve (KSH Tájékoztatási Adatbázis)

Az 1000 főre vetített személysérüléssel járó közúti balesetek száma 2005 és 2008 között megugrott (2,5-ről 4,4-re), majd 2011-re mélypontra süllyedt (1,6); azóta 1,5-2,0 körül ingadozik.



58. ábra: Személyi sérüléssel járó balesetek száma Vásárosnaményban a baleset kimenetele szerint (KSH Tájékoztató Adatbázis)

Az alábbi térkép a 2019-2023 között történt közúti baleseteket, illetve a lakossági konzultáció során a problémás pontokra, útszakaszokra beérkezett észrevételeket ábrázolja.



59. ábra: Konfliktustérkép

A legtöbb és legsúlyosabb baleset a főhálózaton történik

A közlekedési balesetek statisztikai jellegű események. A két tényező, ami alapvetően meghatározza őket a forgalom nagysága (minél nagyobb a forgalom, annál nagyobb valószínűséggel lesznek ott balesetek is) és a kifejtett sebesség, amely a balesetek súlyosságát határozza meg. Ezen túl egy-egy helyszínen a lokális forgalomösszetétel, a csomópont vagy az útszakasz egyedi jellemzői (elsőbbbségi viszonyok, beláthatóság, egyértelműség, útminőség stb.) befolyásolják alapvetően a biztonságot.

A városban a halálos balesetek a főhálózat külterületi vagy külterületi jellegű szakaszain történtek (Ilki út, 41. sz. főút és Iskola utca keresztezése). A súlyos és könnyű sérüléssel járó balesetek túlnyomó többsége a főhálózaton (az országos közutakon és azok csomópontjaiban) történt. Bár baleseti gócpontok nem azonosíthatók, a lakossági kérdőíven jelölt problémák, javaslatok koncentrációja és a baleseti ponttérkép együttesen kimutatják a konfliktusos helyszíneket:

- Spar csomópont (jelzőlámpás csomópont);
- Kossuth út – Árpád út / Ady Endre utca csomópontok;
- Ifjúság út – Dózsa György utca – Búzakalász utca csomópont és Ifjúság út – Béke utca – Gyöngyvirág utca csomópont és gyalogátkelő;
- Szabadság tér (főtér) és környezete, a Kossuth út -Bereg köz csomópont és a Tourinform előtti csomópont és gyalogátkelő.

A balesetek 75-90%-át személygépkocsival okozzák, emellett kerékpárral okozott balesetek tekinthetők még viszonylag rendszeresnek (jellemzően évi 1-3 eset). Gyalog vagy más járművel csak esetenként okoznak balesetet.

3.3.4.3 Szolgáltatások összekapcsolása



60. ábra: P+R parkoló Vásárosnamény Vasút- és autóbusz-állomáson

Vásárosnaményt és térségét az országos szintű integrációs folyamatok érintik

Helyi közösségi közlekedés híján Vásárosnaményban és környékén az országos folyamatok meghatározóak. Ilyen a vasúti és autóbuszos szolgáltatások folyamatban lévő szolgáltatói integrációja, ami többek között a 2023-ban bevezetett új tarifarendszerben is megjelenik: az ország- és vármegyebérletek kétségtelen előnye, hogy mind a vonaton, mind az

autóbuszon való utazást lehetővé teszik, bővítve a mindkét ágazat által valamilyen szinten kiszolgált településeken élők lehetőségeit.

Vásárosnaményban a vasút- és buszállomás egymás melletti elhelyezkedése kedvező,⁷⁵ de ez a gyakorlatban kevés előnyt hordoz, mivel a vasút a távolsági közlekedésben a rossz pályaállapotok miatt nem játszik érdemi szerepet. A felvételi épület előtt jó állapotú P+R parkoló található.



61. ábra: Elavult kialakítású B+R kerékpárparkoló (Vásárosnamény) / Korszerű formája (Aranyosapáti)

Vásárosnamény vasút- és autóbusz-állomáson a B+R kerékpárparkoló elhelyezkedése kedvezőtlen (távol van a peronoktól, ill. kocsállásoktól), kialakítása elavult. Az autóbusz-megállóknál egyáltalán nincsenek kerékpártámaszok, még a nagy forgalmú Főtér megállóknál sem. Korszerű és fedett B+R kerékpárparkolók vannak ezzel szemben a vonzáskörzet több vasúti megállóhelyén, pl. Nyírmadán, Aranyosapátiiban.

A kerékpárszállítás vasúton korlátozott számban megoldható, autóbuszon a térségben nincsen rá lehetőség.

3.3.4.4 Közlekedésszervezés, intézményi kérdések

Az országos közutak és a (helyközi) közösségi közlekedés fenntartása állami hatáskör. A térség kerékpárútjai közül egyedül a Nyíregyházi út menti kerékpárút egy rövid szakasza került a Magyar Közút kezelésébe.

A közlekedéssel kapcsolatos helyi feladatokat – így a helyi közutak, kerékpárutak, járdák üzemeltetését – a települési önkormányzatok látják el.

Adatgyűjtés terén rendszerszinten csak országos kezdeményezések működnek (pl. országos közúti és kerékpárforgalomszámlálások), melyek azonban a térséget csak érintőlegesen érik el, a folyamatok monitorozásához nem biztosítanak kellő térbeli és időbeli lefedettséget. A közúti forgalmat érintően például az egész várostérségben összesen 1 helyszínen történik nagyjából folyamatos adatgyűjtés (a 41. sz. főúton Károlyitánya magasságában telepített VÉDA kapunál), a többi országos közúton 2014-2016-ban történt utoljára forgalomszámlálás.

Az adatgyűjtési kezdeményezések helyi lefedettsége nem elegendő

⁷⁵ Nyírségi Regionális Vasutak fejlesztési stratégia, MÁV Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság

3.3.4.5 Szemléletformálás, oktatás, képzés

Az Európai Mobilitási héten túl szemléletformálási tevékenységek csak esetleg valósulnak meg

Vásárosnamény rendszeresen csatlakozik az Európai Mobilitási Hét – Autómentes Nap programsorozathoz, melynek fő célcsoportját az általános és középiskolások jelentik. Ennek keretében 2022-ben egy pénteki nap napközben lezárásra került a Rákóczi út egy szakasza a gépjárműforgalom elől.⁷⁶

Szemléletformálási, oktatási, képzési tevékenységek tervszerűen nem, csak esetleg, pl. uniós támogatású projektek kötelező elemeként valósulnak meg (pl. BringaAkadémia program).

A balesetmegelőzésben a rendőrség aktív szerepet játszik

A rendőrség aktív szereplője a balesetmegelőzési feladatoknak; a helyi rendezvényeken többek között közlekedésbiztonsági oktatással, kerékpáros ügyességi pályával, és a kerékpárlopások megelőzését szolgáló BikeSafe programmal vesznek részt.⁷⁷ Zajlik az Iskola rendőre és Ovizaru program, amely során a gyerekeknek szemléletformáló előadásokat tartanak

3.4 A PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA, ÉRTÉKELÉSE

3.4.1 SWOT ELEMZÉS

Közösségi közlekedés SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none">• Közösségi közlekedési forgalom a vonzaskörzetből, elsősorban autóbusszal és a tanulók körében• Meglévő vasúti kapcsolat három irányba• Kiterjedt helyközi autóbusz-hálózat• Csúcsidőben megfelelő helyközi autóbusz-kapcsolat a vonzaskörzettel• A vasútállomás és az autóbusz-állomás egymás melletti elhelyezkedése, nem messze a belvárostól• Jó állapotú P+R parkoló a vasútállomáson• Korszerű B+R kerékpárparkoló a vonzaskörzet több vasúti megállóhelyén	<ul style="list-style-type: none">• Nem villamosított vasútvonalak, rossz állapotú infrastruktúra• Gyenge közösségi közlekedési kapcsolatok a nagyvárosokkal• Alacsony vasúti szolgáltatási színvonal, hosszú menetidő, emiatt alacsony utasszám• Néhány fontos belvárosi célpont gyenge megállóhelyi lefedettsége• Részben nem megfelelő kialakítású autóbusz-megállók• Csúcsidőn kívül (különösen este) gyenge autóbuszos menetrendi kínálat• Elavult, ill. hiányzó B+R kerékpárparkolók a vasút- és autóbusz-állomáson és megállókban

⁷⁶ Autómentes Nap 15. alkalommal. Vásárosnamény Város Önkormányzata, 2022.09.21. <https://vasarosnameny.withssl.com/minden-varosinformacio/1326-automentes-nap-15>

⁷⁷ Európai Mobilitási Hét Vásárosnaményban. Háromhatár, 2018.09.26. <https://haromhatar.hu/index.php/hirek/helyi-hirek/5864-europai-mobilitasi-het-vasarosnamenyban.html>

LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> Új országos tarifarendszer Vasúti és autóbuzsos szolgáltatások folyamatban lévő szolgáltatói integrációja 	<ul style="list-style-type: none"> Pénzügyi fenntarthatóság kérdései

Közúti közlekedés SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> Gyorsforgalmi úti kapcsolat (M3-as autópálya) Új Tisza-híd Kiépített közúthálózat, burkolt utak nagy aránya Meglévő körforgalmú csomópontok Megvalósult útfelújítások 	<ul style="list-style-type: none"> Személygépkocsi-használat dominanciája Főútnak nincs alternatívája Nem hatékony jelzőlámpás csomópontok (Spar, Tesco) Konfliktusos csomópontok a főúton Területi sebességkorlátozás, forgalomcsillapítás hiánya Helyenként következtelen, hiányos forgalomtechnikai jelzésrendszer Országos közutak jelentős részén rossz burkolatállapot Rossz állapotú vasúti átjáró (Ilki út) Parkolási problémák hétköznapi napközben a belvárosi területen Iskolakezdekortumult az oktatási intézmények környékén
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
	<ul style="list-style-type: none"> A motorizáció és gépjárműforgalom további növekedése

Aktív és mikromobilitás SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> Kerékpárforgalmi főhálózat jelentős része kiépült, részben a vonzaskörzetre is kiterjedően Korszerű, fény- és félsorompóval biztosított kerékpáros vasúti átjárók Kerékpározható árvízvédelmi töltések Kijelölt és népszerűsített kerékpáros túraútvonalak Meglévő kerékpárosbarát szolgáltatások Biztonságos kialakítású kerékpárparkolók több helyen (pl. Városháza körül) Lakott területek nagy részén legalább egyoldali járda 	<ul style="list-style-type: none"> Hiányzó városi (Szabadság tér, Ilki út) és településközi (Ilk, Nagydobos) kerékpárforgalmi főhálózati elemek Egyoldali kerékpárutak gyengeségei (túloldal megközelíthetlensége, hiányzó csomóponti kapcsolatok) Burkolt töltéskoronák települési hálózatokhoz való kapcsolódása hiányos Egyirányú utcák többsége nincs megnyitva a kétirányú kerékpáros forgalomnak Sok helyen nem megfelelő, csak a kerék rögzítését lehetővé tevő kerékpárparkoló

<ul style="list-style-type: none"> Átkötő gyalogutak Okoszebrák 	<ul style="list-style-type: none"> Nincs összefüggő sétáló vagy gyalogos-kerékpáros övezet a belvárosban Megnövekedett gépjárműforgalomtól nem eléggé védett gyalogátkelők Nem biztonságos óvodába vezető gyalogos útvonalak Túl ritka gyalogos átkelési lehetőségek (pl. Szabadság tér) Akadálymentesítés hiányosságai Szemléletformáló tevékenységek csak esetleg
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> Jó terepadottságok kerékpározáshoz Kerékpározás, mint közlekedési mód hagyományosan jelen van Gyalogos közlekedésre alkalmas városszerkezet, kis távolságok 	<ul style="list-style-type: none"> Növekvő gépjárműforgalom miatt nehezebb gyalogos, kerékpáros közlekedés Az aktív közlekedési módok térvesztése az erősödő motorizáció nyomán

Áruszállítás és vízi közlekedés SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> Meglévő vasúti teherforgalom, iparvágányok és saját célú pályahálózatok Gyorsforgalmi úti kapcsolat (M3-as autópálya) Új Tisza-híd 	<ul style="list-style-type: none"> Záhony és Tivadar között nincs máshol híd a Tiszán Belvárosban áthaladó teherforgalom, zaj- és légszennyezés Terményszállítás okozta forgalmi konfliktusok a betakarítási időszakban Főútnak nincs alternatívája
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> M3-as autópálya továbbépítése A Tisza Vásárosnaményig vízi útnak minősül 	<ul style="list-style-type: none"> Beregsurány határátkelő nehéz teherforgalom számára való megnyitása

3.4.2 MOBILITÁSI HELYZETKÉP

A vasút a pályaállapotok miatt nem versenyképes. A helyközi autóbuszok a vonzaskörzetet kiszolgálják, de csak csúcsidőben kielégítően

Meghatározók a közúti problémák: a főúthálózat forgalma, a csomóponti konfliktusok és a parkolási problémák

Vásárosnamény számára a **vasúti** kapcsolatok a pályaállapotok miatt csak rövid távolságon jelentenek alternatívát, ugyanakkor a jobb szolgáltatás igénye Debrecen és Nyíregyháza irányában is érezhető. A **helyközi autóbuszok** fontos szerepet játszanak a vonzaskörzet közlekedésében és a környező városokkal kapcsolatokban, ugyanakkor a menetrendi kínálat csak csúcsidőben kielégítő.

Az életszínvonal növekedése magával hozza az **autós** igények és problémák széleskörű megjelenését. Ez – a térségi központi szereptől sem függetlenül – lecsapódik a városi főúthálózat forgalmában, a főbb csomópontokban koncentrálnak forgalmi konfliktusokban; de a belső városrészekben

4 CÉLRENDSZER

4.1 JÖVŐKÉP ÉS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI CÉLOK

Vásárosnamény jövőképét és stratégiai céljait a 2023-ban felülvizsgált ITS-ben határozta meg

Vásárosnamény jövőképét, átfogó és stratégiai céljait 2023-ban felülvizsgált Integrált Településfejlesztési Stratégiájában (ITS)⁷⁸ határozta meg. Ezek figyelembe veszik „az Európai Unió stratégiai céljait, fejlesztési irányait, a nemzeti szintű stratégiákat, és a Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye stratégiai dokumentumaiban foglaltakat egyaránt.”

A jövőkép meghatározása a fenntartható városi mobilitási terv egyik sarokköve. Ebben fogalmazódik meg lényegre törően, hogy milyen városban szeretnének élni, a település milyen irányba kíván fejlődni a jövőben. Ez az alapja a célrendszer meghatározásának: a céloknak a jövőkép elérését kell szolgálniuk. A dokumentum alapján Vásárosnamény város jövőképe a következő:

„Vásárosnamény intenzíven fejlődő, versenyképes gazdaságot teremtő, természeti értékeket megőrző térségi centrum, fenntartható, vonzó város, mely kellemes lakóhelyet, ösztönző gazdasági környezetet teremt a Bereg szívében.”

A SUMP az ITS átfogó és stratégiai céljait szolgálja

Vásárosnamény Integrált Településfejlesztési Stratégiája öt átfogó célt határoz meg, amelyek a jövőkép eléréséhez járulnak hozzá. Az öt átfogó cél kijelöli a város legfontosabb társadalmi, gazdasági, környezeti és műszaki kihívásokra adott válaszait, pozicionálja a várost és meghatározza a legfőbb hosszútávon megvalósítandó céljait. Az ITS átfogó céljai a következők:

- Versenyképes és innovatív gazdasági fejlődés elősegítése, befektetés ösztönzés mind a helyi, mind a külső tőke vonatkozásában
- Turisztikai célpont jelleg erősítése
- Zöld és fenntartható város kialakítása (Zöld és kék infrastruktúra fejlesztése, a táji és épített környezet fenntartása, fejlesztése digitális (okos) technológiák elterjedésének elősegítése)
- Szolgáltató központi funkció erősítése
- A lakosság helyben maradásának ösztönzése

⁷⁸ Vásárosnamény Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2023-2030

Az ITS stratégiai fejlesztési céljai egyrészt a városi szintű tematikus célokat, másrészt a városrészi szintű, területi célokat foglalják magukba. A 2030-ig szóló városi szintű tematikus célok:

- T1. A város földrajzi elhelyezkedéséből és adottságaiból fakadó gazdasági potenciálok kihasználása a munkahelyteremtés érdekében
- T2. A természeti és kulturális értékekre alapozva a turizmus átfogó fejlesztése
- T3. A város központi funkcióinak megerősítése
- T4. A lakosság megtartására, támogatására irányuló intézkedések
- T5. A fenntarthatóságot elősegítő átfogó fejlesztések megvalósítása, különösen a zöld- és kék infrastruktúra fejlesztések és „okos” megoldások hangsúlyozása

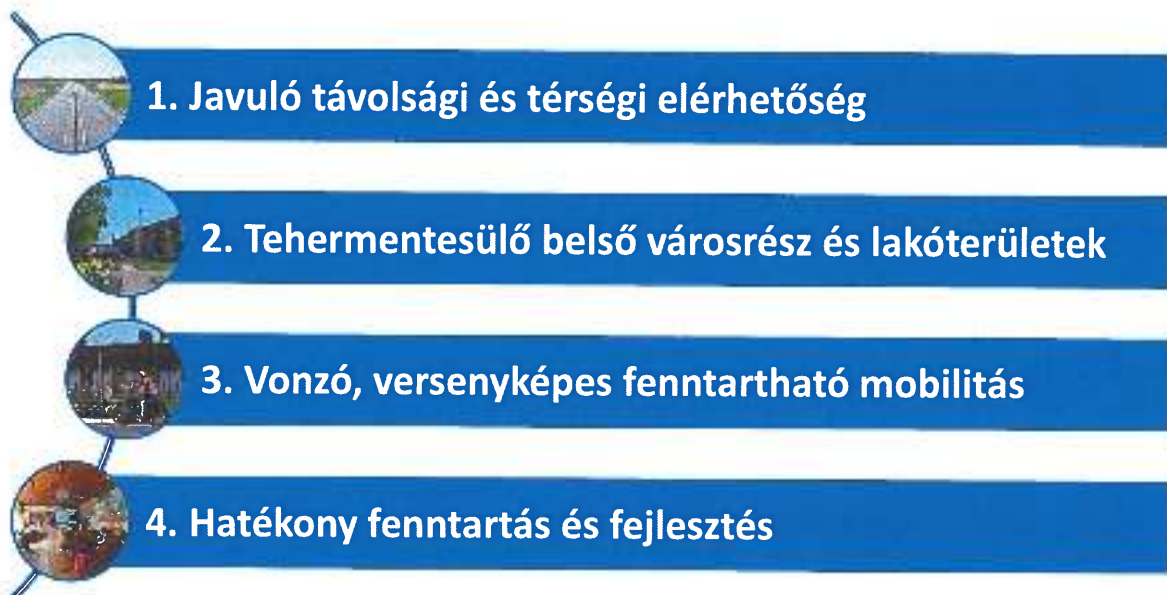
A városrészi szintű tematikus célok a következők:

- 1. Vásárosnamény: Korszerű (köz)szolgáltatások biztosítása és minőségi, vonzó városkép kialakítása
- 2. Gergelyugornya: A szolgáltatási kínálat bővítése és a turisztikai vonzerő megerősítése
- 3. Vitka: Kereskedelmi és gazdasági területek kialakításával a tőkevonzó és munkahelyteremtő képesség javítása
- 4. Perényi-tanya: A társadalmi esélyegyenlőség feltételeinek javítása és a lakókörnyezet fejlesztése.

4.2 STRATÉGIAI CÉLOK

A SUMP négy stratégiai célt fogalmaz meg a közlekedésfejlesztés számára

A város hosszú és középtávú irányvonalaival, terveivel igazodva és a vásárosnaményi közlekedési helyzet alapos megismerésének eredményeire alapozva a fenntartható városi közlekedési rendszer fejlesztése céljából jelen terv négy stratégiai célt fogalmaz meg a közlekedésfejlesztés számára.



A stratégiai célokból látható, hogy a közlekedés nem önmagában való cél, hanem az emberek életminőségét meghatározó gazdasági, társadalmi, környezeti célokat szolgál.

Az első stratégiai cél – **Javuló távolsági és térségi elérhetőség** – Vásárosnamény országos hálózatokhoz és térségbeli központokhoz (pl. Nyíregyháza, Debrecen) való kapcsolódását, a város jövőképe által is hangsúlyozott térségi centrum szerepének erősítését célozza meg.

A cél az ITS következő tematikus céljaihoz illeszkedik:

- *T1. A város földrajzi elhelyezkedéséből és adottságaiból fakadó gazdasági potenciálok kihasználása a munkahelyteremtés érdekében*
- *T3. A város központi funkcióinak megerősítése*
- *T5. A fenntarthatóságot elősegítő átfogó fejlesztések megvalósítása, különösen a zöld- és kék infrastruktúra fejlesztések és „okos” megoldások hangsúlyozásával*
- *Vitka: Kereskedelmi és gazdasági területek kialakításával a tökevonzó és munkahelyteremtő képesség javítása*

A második cél – **Tehermentesülő belső városrész és lakóterületek** – elsősorban a város életét megnehezítő, környezeti, egészségi és baleseti szempontból is károkat okozó gépjárműforgalom és parkolási nyomás kezelését szolgálja, mellyel egyúttal új lehetőségeket is megnyit a közterületek használata előtt.

A cél az ITS következő tematikus céljaihoz illeszkedik:

- *T5. A fenntarthatóságot elősegítő átfogó fejlesztések megvalósítása, különösen a zöld- és kék infrastruktúra fejlesztések és „okos” megoldások hangsúlyozásával*
- *Vásárosnamény: Korszerű (köz)szolgáltatások biztosítása és minőségi, vonzó városkép kialakítása*

A harmadik cél – **Vonzó, versenyképes fenntartható mobilitás** – elsősorban a környezetbarát, hely- és energiatakarékos közlekedési módok feltételeinek javítását szolgálja, vonzóbb gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési lehetőségek kialakítása révén.

A cél az ITS következő tematikus céljaihoz illeszkedik:

- *T2. A természeti és kulturális értékekre alapozva a turizmus átfogó fejlesztése*
- *T4. A lakosság megtartására, lakosság támogatására irányuló intézkedések*
- *T5. A fenntarthatóságot elősegítő átfogó fejlesztések megvalósítása, különösen a zöld- és kék infrastruktúra fejlesztések és „okos” megoldások hangsúlyozásával*
- *Vásárosnamény: Korszerű (köz)szolgáltatások biztosítása és minőségi, vonzó városkép kialakítása*

A negyedik cél – **Hatékony fenntartás és fejlesztés** – a meglévő infrastruktúra fenntartásának erősítését és a döntések egyre jobb megalapozását szolgálja.

A cél az ITS következő tematikus céljaihoz illeszkedik:

- T4. A lakosság megtartására, lakosság támogatására irányuló intézkedések

A négy fő stratégiai cél az alábbi részcélokra bomlik:

1. Javuló távolsági és térségi elérhetőség

- 1.1 Javuló közúti elérhetőség
- 1.2 Javuló távolsági és regionális közösségi közlekedési elérhetőség
- 1.3 Javuló közösségi közlekedési és kerékpáros elérhetőség a vonzáskörzet településeiről

2. Tehermentesülő belső városrész és lakóterületek

- 2.1 Mérséklődő (teher)gépjárműforgalom
- 3.2 Csökkenő parkolási nyomás
- 3.3 Javuló közúti biztonság

3. Vonzó, versenyképes fenntartható mobilitás

- 3.1 Biztonságos és akadálymentes gyalogos kapcsolatok
- 3.2 Kerékpározható város
- 3.3 Hozzáférhetőbb és kényelmesebb közösségi közlekedés
- 3.4 Elfogadottabb, népszerűbb fenntartható mobilitás

4. Hatékony fenntartás és fejlesztés

- 4.1 Hatékony és megalapozott döntések
- 4.2 Jó állapotú infrastruktúra

5 ESZKÖZRENDSZER

„A Mobilitási terv, mint operatív stratégia, tartalmazza azon lényeges fejlesztési jellegű eszközök (intézkedések) indikatív listáját, amelyek a meghatározott célok eléréséhez szükségesek. Az operatív jellege nem jelenti ugyanakkor azt, hogy annak kidolgozottan és részletekbe menően, vagy akár teljeskörűen kellene tartalmaznia a kitűzött céljai elérése érdekében alkalmazandó eszközöket.”⁷⁹

Az előzménytervek felülvizsgált, szükség szerint újragondolt projektjavaslatait a problémákra választ adó, a célokat szolgáló javaslatokkal egészítettük ki

A helyzetértékelés és a célrendszer figyelembevételével került sor az eszközök (intézkedések) meghatározására. A stratégia megvalósításához – különböző módon és mértékben – hozzájáruló intézkedés- és projektjavaslatok összegyűjtése a következő forrásokból történt:

- A térséget érintő országos projektek partneri adatszolgáltatások (ÉKM, ME AMF, Magyar Közút) alapján.
- A város stratégiai dokumentumaiban (ITS, KHT, Településrendezési terv alátámasztó munkarész, Településszerkezeti terv) meghatározott projektek közül az Önkormányzattal folytatott egyeztetések alapján még nem megvalósult és továbbra is indokoltnak tekintett javaslatok.
- Az Önkormányzattal és más szakmai és civil szervezetekkel folytatott konzultációk során megfogalmazódó projektek.
- Új projektjavaslatok a meghatározott célok (célrendszer) és az azonosított problémák (SWOT-elemzés) alapján, és a lehetséges eszközök köréből merítve (hazai és nemzetközi tapasztalatok, jó gyakorlatok, innovatív megoldások).

5.1 CÉLOK ÉS ESZKÖZÖK KAPCSOLÓDÁSA

A célok és eszközök kapcsolódását az alábbi táblázat mutatja be.

6. táblázat: Célok és eszközök kapcsolódása

Stratégiai cél	Részcél	Eszköz
1. Javuló távolsági és térségi elérhetőség	1.1. Javuló közúti elérhetőség	Gyorsforgalmi úti kapcsolatok bővítése
	1.2. Javuló távolsági és regionális közösségi közlekedési elérhetőség	Térségi vasúthálózat szintrehozása Térségi központok közösségi közlekedési elérhetőségének javítása
	1.3. Javuló közösségi közlekedési és kerékpáros elérhetőség a vonzáskörzet településeiről	Vonzáskörzet közösségi közlekedési kiszolgáltatásának erősítése Vonzáskörzet kerékpáros elérhetőségének javítása Intermodális kapcsolatok javítása

⁷⁹ Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató. Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus

Stratégiai cél	Rész cél	Eszköz
2. Tehermentesülő belső városrész és lakóterületek	2.1. Mérséklődő (teher) gépjárműforgalom	Belső városrész és lakóterületek tehermentesítése
	2.2. Csökkenő parkolási nyomás	Parkoláspolitikai
	2.3. Javuló közúti biztonság	Biztonságosabb és hatékonyabb csomópontok kialakítása Lakóterületek forgalomcsillapítása
3. Vonzó, versenyképes fenntartható mobilitás	3.1. Biztonságos és akadálymentes gyalogos kapcsolatok	Főútvonalakon való biztonságos átkelési lehetőségek bővítése Sétányok kialakítása fontosabb útvonalakon Járdahálózat fejlesztése
	3.2. Kerékpározható város	Kerékpárforgalmi hálózat kiterjesztése Biztonságos, kényelmes kerékpárparkolási lehetőségek bővítése
	3.3. Hozzáférhetőbb és kényelmesebb közösségi közlekedés	Közösségi közlekedés lefedettségének bővítése Közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának javítása
	3.4. Elfogadottabb, népszerűbb fenntartható mobilitás	Fenntartható mobilitást népszerűsítő programok
4. Hatékony fenntartás és fejlesztés	4.1. Hatékony és megalapozott döntések	Adataalapú döntéshozatal erősítése Érdekeltekkel való együttműködés erősítése
	4.2. Jó állapotú infrastruktúra	Meglévő infrastruktúra fenntartása és felújítása

5.2 ESZKÖZÖK KIFEJTÉSE

A projektjavaslatokat táblázatos formában (projektlapokon) mutatjuk be, egységes szerkezetben

A célok eléréséhez szükséges **eszközök (intézkedések) indikatív tartalmát az alábbiakban mutatjuk be részletesen**. Az eszközök a stratégiai szintnek megfelelő kidolgozottságúak, tartalmuk a részletes tervezés során a későbbiekben pontosításra szorul.

A projektek leírását táblázatos formában állítottuk össze, oly módon, hogy a táblázatok egyenként is értelmezhetők legyenek.

Eszköz azonosító és megnevezés	1.1.1. Gyorsforgalmi úti kapcsolatok bővítése
Leírás	Vásárosnamény közúti elérhetőségét nyugati irányból az M3-as gyorsforgalmi út jelenleg is biztosítja, gyors és magas színvonalú elérhetőséget nyújtva a főváros és az ország többi része felé. Azonban mivel az M3-as autópálya jelenlegi végpontja Vásárosnamény nyugati határában a 41. sz. főútnál található, ezért az onnan érkező forgalom csak Vásárosnamény belvárosát érintve tud továbbhaladni a vármegye keletebbre és északabbra fekvő települései, illetve Kárpátalja felé. Az ÉKM hatáskörébe tartozó két infrastruktúra-fejlesztési projekt a térségben:

- az M34 gyorsforgalmi út Vásárosnamény-Záhony szakaszának megvalósítása: 2x2 forgalmi sávú autópályát 32 km hosszban (építési engedéllyel rendelkezik, állami beruházásban épül),⁸⁰ illetve
- az M3 gyorsforgalmi út Vásárosnamény-Beregdaróc (országhatár) szakaszának előkészítése: mintegy 7+23 km hosszban, első ütemben 2x2 forgalmi sávú autópályává fejleszthető autópályát, új Tisza-híddal (7 km-es szakasza az elválasztási csomópontig, az Ilki útnál külön szintű csomóponttal építési engedéllyel rendelkezik; koncessziós megállapodás keretében az MKIF valósítja meg 2030-ig).⁸¹



A két projekt megvalósulása esetén a település magas színvonalú elérhetősége nem csak nyugat felől, de északi és keleti irányból is biztosított lenne. A fejlesztések hozzájárulnának a település belső városrészeinek és lakóterületeinek

⁸⁰ <https://mkif.hu/terkep/>

⁸¹ <https://mkif.hu/35-ev-alatt-272-km-uj-autopalyat-epitunk/>

Eszköz azonosító és megnevezés	1.1.1. Gyorsforgalmi úti kapcsolatok bővítése
	tehermentesítéséhez is. Különösen fontos a város szempontjából, hogy a beregsurányi határátkelő nehéztehergépjárművek számára való megnyitása csak akkor történjen meg, ha a tranzitforgalom Vásárosnamény lakott területeit már el tudja kerülni.
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	<ul style="list-style-type: none"> • ÉKM projektelőkészítés • koncessziós szerződés
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • M34 gyorsforgalmi út Vásárosnamény (elválasztó csomópont) -Záhony szakaszának megvalósítása • M3 gyorsforgalmi út Vásárosnamény-Beregsurány (országhatár) szakaszának megvalósítása

Eszköz azonosító és megnevezés	1.2.1. Térségi vasúthálózat szintre hozása
Leírás	<p>A vasút jelenlegi szolgáltatási színvonala nem versenyképes, a nem villamosított vasútvonalak és az általánosan rossz állapotban lévő infrastruktúra alacsony szolgáltatási színvonalat, hosszú menetidőt és alacsony utasszámot eredményez.</p> <p>A települést kiszolgáló 111-es Mátészalka–Vásárosnamény–Záhony és 116-os Nyíregyháza–Vásárosnamény vonalak szintre hozása, az eredeti pályasebesség helyreállítása indokolt a menetidő csökkentése végett, a szolgáltatási színvonal javítása érdekében pedig korszerű (akadálymentes és légkondicionált) járművek üzemeltetése a cél. A településen a vasútállomás elhelyezkedése előnyös, egy helyen található az autóbusz állomással, így az átszállási kapcsolatok a környező településekre közlekedő autóbusz-járatokkal megoldhatók, illetve P+R és B+R parkolási lehetőség is elérhető, biztosítva az intermodális utazások feltételeit.</p>
	<p>63. ábra: Nyírségi regionális vasutak (MÁV Nyírségi Regionális Vasutak fejlesztési stratégia)</p>
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	<ul style="list-style-type: none"> • MÁV Nyírségi Regionális Vasutak fejlesztési stratégia (2019)


Eszköz azonosító és megnevezés	1.2.1. Térségi vasúthálózat szintre hozása
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> Mátészalka-Vásárosnamény (esetleg Nyíregyháza-Vásárosnamény és Vásárosnamény-Záhony) vasútvonalak szintre hozása

Eszköz azonosító és megnevezés	1.2.2. Térségi központok közösségi közlekedési elérhetőségének javítása
Leírás	A nagyvárosok közösségi közlekedéssel való elérési feltételei elégtelenek, mind a menetidők, mind a járatok sűrűségének tekintetében. Ez Nyíregyháza esetében vagy a 116-os vasútvonal szolgáltatásainak javításával vagy az autóbuzsos szolgáltatási színvonal javításával érhető el, Debrecen esetében pedig elsősorban a meglévő vasúti kapcsolat fejlesztésével. Ezeknek a nagyvárosoknak a közösségi közlekedéssel való elérhetőségének javításánál szempont a Budapestre való átszállási lehetőségek biztosítása is.
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> Nyíregyháza és Debrecen közösségi közlekedési elérhetőségének javítása, átszállással Budapest felé

Eszköz azonosító és megnevezés	1.3.1. Vonzáskörzet közösségi közlekedési kiszolgálásának erősítése
Leírás	<p>Vásárosnamény és térsége személyközlekedésében a vasút a szolgáltatás alacsony színvonala miatt mérsékelt szerepet játszik, jelentősebb szerephez jut a várost a vonzáskörzetével összekötő helyközi autóbuzs-hálózat. Az utazások nagy része a vonzáskörzet települései és Vásárosnamény között történik, ezen belül magas az iskolába járó diákok aránya.</p>  <p>64. ábra: Zerge igényvezérelt kisbuszos szolgáltatás Zalaegerszegen (SHAREPLACE projekt)⁸²</p> <p>A vonzáskörzet településeire a helyközi autóbuzs menetrendi kínálat keresleti jellegű: az iskolai hivatásforgalom szempontjából jelentős időszakokban (különösen a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban) kielégítő, napközben azonban több irányból már hiányos, este pedig alig vannak járatok. Ez nem csak térségi, de városrészi szinten is problémákat jelent, Gergelyugornya, Vitka vagy Perényitanya</p>

⁸² <https://mobilissimus.hu/hirek/eletre-kelt-zerge>

Eszköz azonosító és megnevezés	1.3.1. Vonzáskörzet közösségi közlekedési kiszolgálásának erősítése
	és Vásárosnamény központi városrészének összeköttetésében. Az időbeli és térbeli perifériák kiszolgálása közösségi közlekedéssel gazdasági és hatékonysági kérdéseket vet fel, amire már több helyen alkalmazták sikerrel Magyarországon is a költséghatékony és rugalmas igényvezérelt közösségi közlekedést. A jogszabályi keretek biztosítása esetén ebbe akár a meglévő falubuszok is bevonhatók lennének.
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Autóbuszos menetrendi kínálat bővítése peremidőszakban, akár igényvezérelt megoldásokkal

Eszköz azonosító és megnevezés	1.3.2. Vonzáskörzet kerékpáros elérhetőségének javítása
Leírás	<p>A város és vonzáskörzetének kerékpárforgalmi főhálózata a település 2024-ben felülvizsgált kerékpárforgalmi hálózati tervének megfelelően időről időre bővül és fejlődik. A város ITS-ben is megfogalmazott célja, hogy a Felső-Tisza menti aktív vízi- és kerékpáros turizmus meghatározó központja legyen, amihez megfelelőek a város környékének földrajzi adottságai, valamint kiváló alapot jelent a térségben kiépített kerékpározható töltéskoronák elérhetősége.</p> <p>A vonzáskörzet kerékpáros elérhetőségének javítása érdekében szükséges az eddig nem bekötött települések – Ilk, Nagydobos – irányába való kapcsolatok kiépítése. A burkolt töltéskoronák bekötése a városi hálózatba feltétele a töltéskoronákban rejlő kerékpáros potenciál kihasználásának a szélesebb vonzáskörzet elérésében és abban, hogy a rekreációs célok mellett a hivatásforgalomban is szerepet kaphassanak a térségben.</p>
	 <p>The map displays the geographical area around the town, highlighting the bicycle network (green lines) and the locations of the projects (red dots). The projects are situated along the Felső-Tisza river valley, connecting the town to the surrounding areas.</p>
	65. ábra: Vonzáskörzet kerékpáros elérhetőségét szolgáló projektek áttekintése
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	<ul style="list-style-type: none"> • ITS • KHT • TRT • AÖFK projektelőkészítés

Eszköz azonosító és megnevezés	1.3.2. Vonzáskörzet kerékpáros elérhetőségének javítása
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Vásárosnamény-Ilk kerékpárút kiépítése • Vitka-Nagydobos kerékpárút kiépítése • Vásárosnamény-Olcsva ártéri kerékpározható stabilizált út • Burkolt töltéskoronák bekötése a települési hálózatokba

Eszköz azonosító és megnevezés	1.3.3. Intermodális kapcsolatok javítása
Leírás	<p>Vásárosnaményban a vasútállomás és az autóbusz-állomás egymás melletti elhelyezkedése, nem messze a belvárostól kedvez az intermodális kapcsolatok kihasználásának, és a vasútállomás mellett jó állapotú P+R parkoló is található. A B+R kerékpárparkoló elhelyezkedése ezzel szemben kedvezőtlen (távol van a peronoktól, ill. kocsiflásoktól), kialakítása elavult. Az autóbusz-megállóknál egyáltalán nincsenek kerékpártámaszok, míg a vonzáskörzet vasútállomásain egyes helyeken vannak korszerű és fedett B+R kerékpárparkolók vannak, máshol nincsenek.</p> <p>A B+R kerékpárparkolók létesítése, a kedvezőtlen elhelyezkedésűek áthelyezése ill. a korszerűtlenek cseréje biztosítja a biztonságos és kényelmes kerékpárparkolást, amely elengedhetetlen feltétele annak, hogy a kerékpár és a közösségi közlekedés kombinálása vonzó alternatívája lehessen a személyautóval történő közlekedésnek.</p>
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	<p>A kerékpárparkolók elhelyezése és típusa meg kell feleljen az e-UT 03.04.13. „Kerékpározható közutak tervezése” utügyi műszaki előírás 7. fejezetében és a Magyar Kerékpárosklub műszaki ajánlásában⁸³ meghatározott követelményeknek.</p>
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • KHT • B+R kerékpárparkolók létesítése vasúti és autóbuszmegállóknál



⁸³ Kerékpárparkolók és -tárolók kialakítása és elhelyezése – műszaki ajánlás. Magyar Kerékpárosklub, 2012
<https://kereparosklub.hu/szakmanak/parkolas/kereparparkolokhoz-muszaki-ajanlas>

Vásárosnamény mobilitási tervének helyzetértékelésében, a problémák azonosításánál mind a megbízási egyeztetéseken, mind a partnerségi találkozókön, mind a lakossági kérdőívben kritikus problémaként hivatkoztak a megkérdezettek a belső városrész sok konfliktust és terhelést okozó személy- és tehergépjármű forgalmára. A város két fő, a település északnyugati és délnyugati részén fekvő ipari területének alapanyagokkal való ellátása és a késztermékek elszállítása jelenleg csak a belváros érintésével lehetséges. A problémát tovább súlyosbítja az északnyugati iparterlepen található faipari üzem 2025-re tervezett kapacitásbővítése.

A térség gyorsforgalmi úthálózatának tervezett fejlesztésein túl a város településszerkezeti tervében szereplő elkerülőutak biztosítanák a teherforgalom számára az alternatív útvonalakat, melyek kiépülte után a belvárosban való áthajtásuk korlátozható lenne. Az engedélyes tervvel rendelkező Nyugati elkerülő út biztosítaná az északnyugati iparterület (Swiss Krono) kapcsolatát a 41-es úttal és az M3 autópályával. A déli elkerülő út a Beregből érkező és oda tartó forgalmat vezetné el lakott területen kívül, de egy Kraszna-híd megépítését is igényelné. Különösen fontos a város szempontjából, hogy a beregsurányi határátkelő nehéztehergépjárművek számára való megnyitása csak akkor történjen meg, ha a tranzitforgalom Vásárosnamény lakott területeit már el tudja kerülni.



66. ábra: A nyugati és déli elkerülők és az átmenő teherforgalom korlátozásával érintett szakaszok

A szezonális terményszállítás számára a gyorsforgalmi utak nem, csak az elkerülők kiépítése jelenthet megoldást. Azok elkészültéig csak az érintettekkel való egyeztetésen alapuló szabályozás (pl. napon belüli időszakos korlátozás) segítheti az érdekek összehangolását.

A teherforgalmon túlmenően a város járásközponti szerepe és az ahhoz kapcsolódó szolgáltatások jelentős személygépjárműforgalmat is generálnak, aminek enyhítését az 1.3.1., 1.3.2. és 1.3.3. eszközök segítik.

- ITS
- TRT

Eszköz azonosító és megnevezés

2.1.1. Belső városrész és lakóterületek tehermentesítése

Kapcsolódó projektek

- Nyugati tehermentesítő út kiépítése
- Déli tehermentesítő út kiépítése
- Szezonális terményszállítás szabályozása az érintettekkel való egyeztetés alapján
- Vitkai gazdasági terület feltárása
- Átmenő tehergépjármű-forgalom korlátozása

Eszköz azonosító és megnevezés

2.2.1. Parkoláspolitikai

Leírás

A személygépjármű-forgalom mellett jelentős problémaként hivatkoztak az érintettek a város parkolási problémáira, amelyek jellemzően hétköznap napközben jelentkeznek a belvárosi területeken. Vásárosnaményban 2011-ben szüntették meg a fizetőparkolást, amelyet akkori, elavult formájában alkalmatlan eszköznek tekintettek a parkolási szabályozására. Azóta a parkolási igény csak növekedett, amit az elmúlt években a parkolóhelyek számának növelésével kíséreltek meg orvosolni a városban, kevés sikerrel.

A város központi területein az értékes belvárosi közterületek mérete véges, és a személygépjármű-forgalom és tárolás továbbra is növekvő igényét nem lehet korlátlanul kiszolgálni. A parkolási problémák természetének ismeretében Vásárosnaményban is átfogó parkolási koncepció kidolgozása segíthet a probléma mérséklésében, amely differenciált szabályozási eszközökkel akadályozza meg a problémák továbbgyűrűződését. Ennek keretében részletesen fel kell mérni a különböző helyszíneken jellemző használati szokásokat és konfliktusokat, az érdekeltekkel egyeztetve mindenhol kijelölni az akár időszakonként eltérő prioritásokat (pl. rövid idejű vásárlói/ügyfélparkolás, lakossági parkolás, munkavállalói parkolás) és ehhez illeszteni a megfelelő szabályozást (pl. időkorlátos parkolás).



67. ábra: Parkolási koncepció javasolt minimális tervezési területe

Egy ilyen parkolási koncepció keretében érdemes foglalkozni a Vásárosnaményban szintén megjelenő forgalmi és egyben parkolási problémával, az iskolák és óvodák környékén jellemző reggeli autós tumultus enyhítésével is.

Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)

- ITS (parkolási feltételek fejlesztése: parkolók kialakítása)

Kapcsolódó projektek

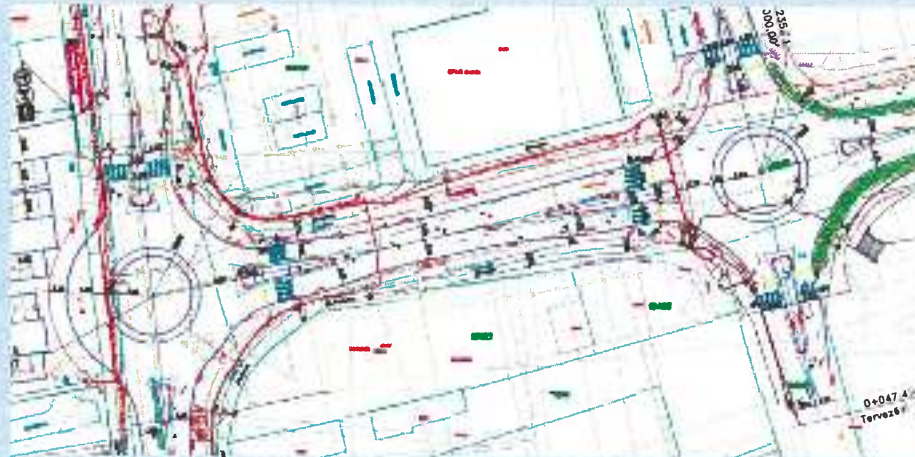
- Parkolási koncepció kidolgozása a belső városrészre, differenciált szabályozással

Leírás

A belvárosi terhelt közúti forgalomból fakadó problémák és a motorizáció és gépjárműforgalom további növekedése miatt is releváns feladat a következő években egyes problémás közúti közeledési csomópont felülvizsgálata és fejlesztése. A városban általános pozitív megítélés van az elmúlt években kialakított körforgalmú csomópontoknak, amelyek biztonságos és jellemzően dinamikusabb haladását engednek meg, mint a jelzőlámpás kereszteződések. Ugyanakkor a körforgalmak kialakításának lehetőségei korlátozottak, egyrészt magas költségigényük, másrészt nagy helyigényük és forgalombefolyásoló hatásuk miatt is.

Ezért a városban a forgalmi hőtérikép, illetve problématerkép alapján beazonosított problémás csomópontok esetében első sorban közlekedésbiztonsági, másodsorban pedig forgalmi szempontok szerint érdemes fejlesztéseket végrehajtani, amelyeknek első lépése minden esetben az adott csomópont kialakításának és forgalmának alapos felmérése és részletes elemzése. Ezek alapján javasolhatók új forgalmi rendek, kialakítások, illetve a közterület újraosztása közlekedésbiztonsági szempontok szerint, a védtelen közlekedők védelmében, a csomópontok konfliktusainak csökkentésével és/vagy enyhítésével.



A legjelentősebb a Spar-Tesco csomópontrendszer fejlesztése, ahol 2017-ben már készültek tervek egy kettős körforgalomra, ez azonban ebben a formában elépülés miatt nem valósítható meg. A körforgalmú kialakítás közlekedésbiztonsági szempontból és a balra kanyarodást tekintve kedvező, és előnye, hogy a bevezető ágakon irányonként egy sáv elegendő (ez a szűk Spar csomópont – Szabadság tér szakaszon segíthet a kerékpáros kapcsolat kialakításában). Forgalmi szempontból azonban – a gyalogosforgalmat is figyelembevéve – adatalapon, részletes forgalomszámolás és a különböző időszakokra vonatkozó szimuláció alapján érdemes megvizsgálni, hogy valóban kedvező-e.



68. ábra: Részlet a Spar-Tesco-csomópontrendszer helyszínrajzából (V-Ozsi Kft.)

A Kossuth út – Árpád út csomópontban elsősorban a gyalogos és kerékpáros kapcsolatok (gyalogátkelők, kerékpárút-bekötések és átvezetések) kialakítása és a közlekedésbiztonság erősítése a prioritás. Az Ifjúság út – Búzakalász út – Dózsa György út csomópontban szintén a közlekedésbiztonság javítása, illetve a lakóterületet érintő járműmozgások lelassítása a cél, ez a csomópont szűkítésével, forgalomterelő szigetek kialakításával valószínűleg elérhető, de ezek a csomópontok is részletes tervezést igényelnek.

Eszköz azonosító és megnevezés	2.3.1. Biztonságosabb és hatékonyabb csomópontok kialakítása
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	<ul style="list-style-type: none"> • ITS
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Spar-Tesco csomópontrendszer fejlesztése • Ifjúság-Dózsa-Búzakalász csomópont közlekedésbiztonsági fejlesztése • Kossuth-Árpád csomópont közlekedésbiztonsági fejlesztése

Eszköz azonosító és megnevezés	2.3.2. Lakóterületek forgalomcsillapítása
Leírás	<p>Vásárosnamény közúthálózatán a burkolt utak nagy aránya jellemző, amely az elmúlt évek útfelújítási programjainak köszönhetően jó állapotúnak is mondható. Emellett pedig a városban növekszik a motorizáció mértéke és a gépjárműforgalom, illetve várható ennek a trendnek a folytatódása.</p> <p>Ezek a körülmények és jelenségek megkívánják, hogy jelenleg hiányzó területi sebességkorlátozásokat vezessenek be a városban, azt a táblázáson túlmenően önmagát magyarázó kialakítással, fizikai elemekkel (pl. belépési pontok, csomópontok kiemelése, sebességsillapító küszöbök, szűkítések) is támogatva.</p>
	 <p>69. ábra: Javasolt forgalomcsillapított övezetek</p>
	 <p>70. ábra: Korlátozott sebességű övezet bejárata (Szeged) / Kiemelt kereszteződés Tempo 30 övezetben (Diepoldsau, Svájc)</p>
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	<ul style="list-style-type: none"> • KHT
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Területi forgalomcsillapítás bevezetése a lakóterületeken

Leírás

A belső városrészen keresztülhaladó országos közutak kialakítása forgalma jelen formájában a legalapvetőbb fenntartható mobilitási formának, a gyaloglásnak képezi gátját, elvágvá egymástól az út két oldalán található városrészeket, funkciókat.

A belső városrészben a forgalomvonzó létesítmények, illetve a központi buszmegállók közelében alapvető elvárás a biztonságos és akadálymentes átkelési lehetőség biztosítása. A Szabadság tér esetében ugyanakkor számos funkció és igény találkozik, ezért fontos a városi prioritások meghatározása (térsgyi közlekedési folyosó vagy inkább a város élő főtere legyen), és ennek megfelelően a tágabb terület teljeskörű újragondolása a szükséges funkciók biztosításával (gyalogos átkelési lehetőségek, gyalogos sétányok kapcsolódásai – 3.1.2. eszköz, kerékpáros kapcsolatok – 3.2.1. eszköz, B+R kerékpárparkolók – 1.3.3. eszköz), a forgalmi rend egyszerűsítésével (pl. ellentmondásos kialakítású szervizút-csatlakozások megszüntetésével). Ez első körben több változatot vizsgáló, széleskörű egyeztetéseken alapuló tanulmányterv kidolgozását jelenti, mely alapján meghatározható a kívánatos kialakítás és adott esetben az ütemezett megvalósítás lehetőségei.

A biztonságos gyalogos átkelési lehetőségek bővítése szükséges a város többi részén is, ahol frekvenciált gyalogos forgalom van jelen, de kifejezetten a bölcsődék, óvodák, iskolák környékén. Az Ifjúság út – Jókai út vonalon ehhez a sebességhatárok betartatása (traffiboxok) ill. szükség esetén csökkentése (40 km/h) is hozzájárulna. A városban már az elmúlt években létesültek és azóta sikerrel üzemelnek is „okos zebrák”, amelyek szélesebb körű elterjedése enyhíthet az említett problémákon.



71. ábra: Forgalomlassító elemek városi főúton (Uppsala, Svédország)

Eszköz azonosító és megnevezés

3.1.1.

Főútvonalakon való biztonságos átkelési lehetőségek bővítése



Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)

- okos zebra projekt

Kapcsolódó projektek

- Szabadság tér teljeskörű újragondolása a városi prioritások alapján
- Biztonságos gyalogos átkelési lehetőségek kialakítása a Szabadság téren
- Ifjúság út - Jókai út közlekedésbiztonsági fejlesztése (sebességkorlátozás, gyalogátkelők fejlesztése)
- 41. sz. főút gergelyugornyai keresztezéseinek fejlesztése a védtelen úthasználók közlekedésbiztonsága szempontjából

Eszköz azonosító és megnevezés

3.1.2.

Sétányok kialakítása fontosabb útvonalakon

Leírás

Vásárosnamény városszerkezete megfelelő adottságokkal rendelkezik a gyalogos közlekedésre, kis távolságok jellemzik, és vannak a városban a gyalogos közlekedést támogató gyalogos kapcsolatok, de nincs összefüggő sétáló vagy gyalogos-kerékpáros övezet a belvárosban, amelyre több partneri egyeztetésen is megfogalmazódott az igény. A motorizáció és a gépjárműforgalom további növekedésével fennáll a veszélye az aktív közlekedési módok térszűkítésének.

A város pályázati forrásokkal és meglévő tervekkel rendelkezik a Kraszna folyó mentén kialakítandó gyalogos sétányra, amely egy vízitúra-megállóhely és egy kilátó elérését fogja biztosítani. Emellett igény mutatkozik egy gyalogos sétány kialakítására a belvárosban is, mely a Városháza és a Művelődési Központ térségéből az Orbán Balázs körtutát és a parkoló szervizútját forgalomlassítást szolgáló kiemelt átvezetéssel keresztezve, a Szabadság téren kialakítandó gyalogátkelőn át elérve a Beregi Múzeumot és a Hunor szállodát és éttermet.



Eszköz azonosító és megnevezés	3.1.2. Sétányok kialakítása fontosabb útvonalakon
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	<ul style="list-style-type: none"> • ITS • TOP PLUSZ projekt
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Kraszna sétány kialakítása • Gyalogos sétány kialakítása a művelődési ház térsége és a Szabadság tér között

Eszköz azonosító és megnevezés	3.1.3. Járdahálózat fejlesztése
Leírás	<p>Vásárosnaményban a lakott területek nagy részén legalább egyoldali járda jellemzően rendelkezésre áll a biztonságos gyalogos közlekedés számára, azonban az akadálymentesítés hiányosságai még jelen vannak a járdák kialakításában. A lakosság általánosan pozitívan értékeli a járdafelújításokat a városban.</p> <p>Fentiek miatt javasolt a járdahálózat fejlesztésének programszerű folytatása. Az egyes járdafelújítási és kialakítási projekteknek éppúgy, mint a komplexem városrészi szintű infrastruktúra fejlesztési projekteknek szerves része kell, hogy legyen a mozgásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősek, kerekesszékekkel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása. Különösen igaz ez a létfontosságú vagy rendszeresen használt intézmények (kórház, rendelőintézet, piac, posta, védőnői szolgálat) megközelíthetőségében, amivel ezeknek a csoportoknak az életminőségét lehet javítani a mobilitási akadályok megszüntetésével. A fejlesztéseket megelőző tervezési folyamatba, akár közös bejárásokon érdemes bevonni ezeket a csoportokat.</p> <p>A külső településrészek esetében Vitka, Kazinczy Lajos út Nagydobos felőli végén (adott esetben a kerékpárúttal együtt, 1.3.2. eszköz), Perényitanyán pedig a Vécsey Károly úton a sűrűn kiszolgált Perényi tanyai elágazás autóbusz-megállóig megfontolandó járda vagy gyalog- és kerékpárút kialakítása, ehhez kapcsolódóan B+R kerékpárparkolók telepítése (1.3.3. eszköz).</p>
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	<ul style="list-style-type: none"> • ITS
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Járdaprogram: járdák programszerű kiépítése, korszerűsítése • Mozdulásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősek, kerekesszékekkel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása

Eszköz azonosító és megnevezés	3.2.1. Kerékpárforgalmi hálózat kiterjesztése
Leírás	<p>Vásárosnaményban a kerékpárforgalmi főhálózat jelentős része kiépült. A hiányzó kapcsolatok közül a 2024-ben felülvizsgált Kerékpárforgalmi Hálózati Terv kiemelt projektje a Vásárosnamény–Gergelyugornya településrészeket és a Vásárosnamény–Kisvarsány közötti kerékpárutat összekötő szakasz kiépítése a Kraszna töltésén, amely hiánypótló kerékpáros kapcsolatot hoz létre a meglévő infrastruktúrák között. Nem oldja meg azonban a Szabadság tér és a Spar csomópont közötti kerékpáros kapcsolat hiányát, amely szakaszon több forgalomvonzó intézmény, többek között a Tourinform, a városi könyvtár és egy óvoda és bölcsőde is található, amelyet egy átfogó forgalmi átrendezés kapcsán kell majd rendezni, beleértve a Szabadság tér városközpont felőli oldalának kerékpáros megközelíthetőségét pl. gyalogos-kerékpáros övezet kijelölésével. Az Ilki úti kerékpárút és csomóponti kapcsolatai kiépítése a vasútállomás és</p>

autóbusz-állomás, valamint a város legnagyobb foglalkoztatójának megközelítését szolgálja.

A meglévő létesítmények közül az Ifjúság út – Jókai út kerékpársáv és kerékpárút, illetve csomópontjai felülvizsgálata és annak eredményeként korrigálása lehet szükséges a közeljövőben más, a vonzáskörzetet is érintő kerékpárhálózati fejlesztések előfeltételeként.



72. ábra: Piros festéssel kiemelt kerékpársáv, 40 km/h sebességkorlátozás (203-as tartományi út, Hohenems, Ausztria)

Számottevő potenciál látszik még az egyirányú utcák megnyitásában a két irányú kerékpárosforgalom számára, ahol ezt az útszélesség és forgalomnagyság megengedi.



73. ábra: Vásárosnamény belterületét érintő javasolt kerékpárosbarát fejlesztések

Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)

Kapcsolódó projektek

- KHT
- TOP PLUSZ projekt
- A Vásárosnamény-Gergelyugornya településrészeket és a Vásárosnamény-Kisvarsány közötti kerékpárút szakaszt összekötő kerékpárút építése Kraszna töltésen

Eszköz azonosító és megnevezés	3.2.1. Kerékpárforgalmi hálózat kiterjesztése
	<ul style="list-style-type: none"> • Ilki úti kerékpárút és csomóponti kapcsolatainak megvalósítása • Szabadság tér - Spar csomópont kerékpáros kapcsolat kialakítása • Ifjúság út - Jókai út kerékpársáv és kerékpárút korszerűsítése • Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára
Eszköz azonosító és megnevezés	3.2.2. Biztonságos, kényelmes kerékpárparkolási lehetőségek bővítése
Leírás	<p>Vásárosnaményban több helyen (pl. a Városháza körül, vagy az Ilki úti kerékpárút mentén) található biztonságos kialakítású kerékpártárolók. További forgalomvonzó létesítményeknél (hivatalok, üzletek, szolgáltatások, vendéglátóhelyek stb.) azonban sok helyen legfeljebb elavult, csak a kerék rögzítését lehetővé tevő kerékpárparkoló található.</p> <p>Ahhoz, hogy a hálózatfejlesztés eredményei foganatosodjanak, a közterületi kerékpárparkolók folyamatos fejlesztésére, igény esetén a meglévő kerékpárparkolók bővítésre van szükség annak érdekében, hogy a forgalomvonzó célpontoknál (hivatalok, üzletek, szolgáltatások, vendéglátóhelyek stb.) lehetőség legyen a kerékpárok biztonságos és kényelmes parkolására. Különösen indokolt ez az iskoláknál, ahol szemléletformálási hatásai is vannak a megfelelő kerékpártárolási lehetőségek rendelkezésre állásának.</p> <p>Indikatívan 30 helyszínen javasolt az igények felmérését követően 2-5 kerékpártámasz (4-10 férőhely) telepítése. A kerékpárparkolók elhelyezése és típusa meg kell feleljen az e-UT 03.04.13. „Kerékpározható közutak tervezése” útügyi műszaki előírás 7. fejezetében és a Magyar Kerékpárosklub műszaki ajánlásában⁸⁴ meghatározott követelményeknek.</p> 
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	<ul style="list-style-type: none"> • KHT
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Közterületi és intézményi kerékpárparkolók létesítése

⁸⁴ Kerékpárparkolók és -tárolók kialakítása és elhelyezése – műszaki ajánlás. Magyar Kerékpárosklub, 2012
<https://kerekarosklub.hu/szakmanak/parkolas/kereparparkolokhoz-muszaki-ajanlas>

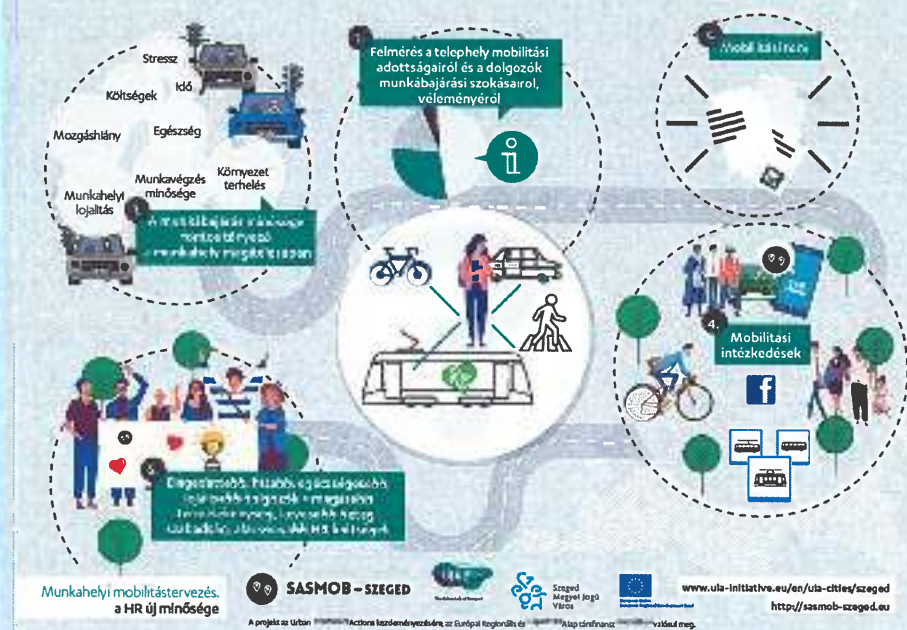
Eszköz azonosító és megnevezés	3.3.1. Közösségi közlekedés lefedettségének bővítése
Leírás	<p>Bár Vásárosnamény autóbusz-megállókkal túlnyomórészt lefedett, a Vasútállomás és a Főtér között a Rákóczi úton, valamint az Ifjúság utca 16. és a Főtér között csaknem 1 km-es szakaszon nincsen megálló annak ellenére, hogy ezeken a szakaszon fontos forgalomvonzó létesítmények találhatóak.</p> <p>Az érintett szakaszokon javasolt új autóbusz-megállók kialakítása a Városháza és Eötvös iskola térsége, illetve az áruházak és fürdő jobb kiszolgálása céljából, mely utóbbi esetben összehangolandó a Spar-Tesco csomópontrendszer fejlesztésével (2.3.1. eszköz).</p>
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Új buszmegállók kialakítása a Spar csomópontnál és a Városházánál

Eszköz azonosító és megnevezés	3.3.2. Közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának javítása
Leírás	<p>A városban és vonzaskörzetében az autóbusz-megállók egy része nem megfelelő kialakítású; nincs vagy szűk a peron, illetve nem közelíthető meg akadálymentesen, de legalább burkolt járdán. A megállók egy része rendelkezik fedett váróval, de ezek jelentős része esztétikailag elavult. Vásárosnamény, Főtér és Ilki út megállóknál található újabb kialakítású várók, illetve például Gyürén, Tákoson minden megállóban van váró.</p> <p>A buszmegállók kialakításának, állapotának, valamint fel- és leszálló utasforgalmának teljeskörű felmérése alapján meghatározható az egyes megállók kívánatos kialakítása és megújításuk prioritási sorrendje. A megállóhelyekkel szembeni elvárások a biztonságos és akadálymentes megközelíthetőség, akadálymentes beszállást lehetővé tevő peron, megállóhelyi utastájékoztató, jelentősebb felszálló forgalom esetében fedett és lehetőség szerint szélvédett váró, ill. a forgalomnak megfelelő mennyiségű B+R kerékpárparkolási lehetőség (1.3.3. eszköz). A legforgalmasabb megállók, így különösen Vásárosnamény, Főtér esetén jegyautomaták telepítése is javasolható, ami az utascserét is gyorsítaná.</p>
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • TRT alátámasztó munkarész • Buszmegálló-fejlesztési program



A fenntartható mobilitási módok népszerűségének tekintetében Vásárosnamény jó alapokról indul. A kerékpározás mint közlekedési mód, hagyományosan jelen van, jók a terepadottságok és vannak kijelölt és népszerűsített kerékpáros túraútvonalak a környéken, illetve a város évek óta dolgozik Kerékpárforgalmi hálózati tervének megvalósításán. A város szerkezete, kis távolságai pedig alkalmassá teszik a gyalogos közlekedésre is. Ugyanakkor jellemző a személygépkocsi használat dominanciája és fennáll a veszélye a motorizációs és gépjárműforgalom további növekedésének.

Ezek megelőzésére és a fenntartható mobilitás térnyerésének erősítésére átgondolt és módszeres szemléletformálásra van szükség. Ennek az egyik legjobb helyszínei az iskolák, illetve munkahelyek, akik ösztönözhetik a fenntartható mobilitási módok használatát (pl. Bringázz a munkába! kampány, bringásreggeli szervezése). Ezt a munkát segítheti egy intézményi mobilitási terv és/vagy egy mobilitási felelős. Továbbá európai tapasztalatok alapján a legkisebb ellenállást kiváltó közlekedéstechnikai változtatások azok, amelyek a gyerekek védelmét szolgálják, így egy városban a fenntartható és biztonságos közlekedés feltételeit érdemes először az óvodák és iskolák környezetében kialakítani.



74. ábra: Infografika a munkahelyi mobilitástervezésről (SASMOb Szeged⁸⁵)

Vásárosnaményban is megvalósítható a lábbusz vagy bicibusz kezdeményezés (menetrend szerint, felnőtt kísérettel közös gyalog vagy kerékpárral iskolába járás).

⁸⁵ <http://www.mobilissimus.hu/hirek/uj-sasmob-kiadvany-munkahelyi-mobilitastervezesrol>



**75. ábra: Lábbusz Sepsiszentgyörgyön
(Sepsiszentgyörgy Polgármesteri Hivatala)**




76. ábra: Fél órás reggeli csúcsidőszakban működő iskolautca (Sint-Niklaas, Belgium)

A városban meglévő jelentős kerékpározási hagyományokra építve a közlekedési mód további népszerűsítése mellett annak különböző, új fajtáinak megismertetése segítene újabb célcsoportok és használati módok bevonását a kerékpározásba. Ennek megkönnyítését szolgálja egy hosszú távú (több hónapra szóló) kölcsönzést lehetővé tevő rendszer kialakítása, amely a kerékpározás jelenleg kevésbé ismert formáinak – például elektromos kerékpárok (pedelec) és teherkerékpárok – elterjesztését is célozza.

Az elektromos rásegítésű kerékpárok előnye, hogy nagyobb távolságok napi szintű megtételére is alkalmas úgy, hogy közben a kerékpározás élményét sem veszíti el a használó, illetve a használók szélesebb körét szólíthatja meg.

A teherkerékpárok – kialakításuktól függően – széles körben felhasználhatók: az általánosan elterjedt kiszállítás mellett ipari parkokban, iparterületeken is használható alapanyag- és árumozgatásra, önkormányzati feladatok ellátása esetén akár szociális munkások is közlekedhetnek vele a közétkeztetés biztosítása

Eszköz azonosító és megnevezés	3.4.1. Fenntartható mobilitást népszerűsítő programok
	<p>céljából, de kisgyermekesek is használhatják a kifejezetten gyermekek biztonságos szállítására kialakított teherkerékpárokat.</p> <p>A programban az eszközök mindennapi használatáról tapasztalatokat gyűjtő magánszemélyek és vállalkozások megalapozottan dönthetnek a viszonylag költséges saját beszerzésről, akár a mindenkor támogatási programokat is igénybe véve. 2022 óta a munkáltatók adómentesen biztosíthatnak – akár elektromos rásegítéses – kerékpárt a munkavállalóknak.</p>  <p>77. ábra: Teherkerékpárok (Bródy Sándor könyvtár, Eger / Umeå, Svédország)</p>
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	<ul style="list-style-type: none"> • Kerékpáros szemléletformálás (Megbízói egyeztetés 2024.01.17.)
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek • Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása • Rendszeres, tervszerű szemléletformálás • A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése (elektromos- és teherkerékpár-kölcsönzés)

Eszköz azonosító és megnevezés	4.1.1. Adataalapú döntéshozatal erősítése
Leírás	<p>A fenntartható városi mobilitástervezés logikája megköveteli, hogy a kitűzött célokhoz, részcélokhoz indikátorokat rendeljünk és rendszeresen mérjük, értékeljük a célok elérése végett bevezetett intézkedések, végrehajtott projektek eredményességét, szükség szerint újratervezve a fejlesztéseket, ha a kitűzött célok nem valósultak meg.</p> <p>Az indikátorokhoz szükséges tervszerű és rendszeres adatgyűjtés a meglévő adatbázisokból történő másodlagos és az azokat kiegészítő elsődleges adatgyűjtésből áll. Az akár kis költségű forgalom- és utasszámlálások, kikérdezések kiértékelésével folyamatosan nyomon követhetőek a közlekedési szokásokban meglévő trendek, segítve ezzel a további fejlesztések ütemezését. A méréseknek széleskörben kivitelezhetőnek kell lennie, felmérve a közösségi közlekedés, a közúthálózat utasforgalmát – ideértve a kerékpáros forgalmat is. A kikérdezéseknek magába kell foglalnia a lakosság elégedettségének felmérését, módszertani preferenciák, illetve közlekedési szokások megismerését is. A felmérések megkönnyítését szolgálja az automata kerékpárszámláló telepítése, amely a helyszíni kijelzőn és online felületen történő eredményközléssel egyszerre bír népszerűsítő és szemléletformáló hatásokkal a város lakossága számára.</p>

Eszköz azonosító és megnevezés

4.1.1.

Adatalapú döntéshozatal erősítése



78. ábra: Kerékpárforgalom-számláló eszköz⁸⁶

A téradatok kezelését napjainkban korszerű rendszerek segíthetik. A fentiek alkalmazása segíti az adatalapú döntéshozatalt és így a célok hatékonyabb elérését.

Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)

- KHT

Kapcsolódó projektek

- Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása
- Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére

Eszköz azonosító és megnevezés

4.1.2.

Érdekeltekkel való együttműködés erősítése

Leírás

Ahogy a mobilitástervezési folyamat helyzetelemzési és jövőképpalkotási fázisainak is meghatározó része a partnerség és az érintettek bevonása, mégannyira igaz ez a megvalósítási és monitoring fázisokban, illetve az üzemeltetés során. Szükségszerű az állandó kapcsolattartás a nem az önkormányzat hatáskörébe tartozó, de a város közlekedési hálózatának részét képező infrastruktúrák fenntartóival, a mobilitási szolgáltatásokat nyújtó partnerekkel és természetesen a lakossággal is, akik a szolgáltatásokat igénybe veszik és akik érdekeit a fejlesztések szolgálják. A fentiek rendszerszintűvé tételére rendszeres munkacsoport-egyeztetések bevezetése javasolt.



A fejlesztések és az üzemeltetés terén egyaránt értékes tapasztalatokra és tudásanyagra lehet szert tenni, különböző nemzetközi vagy akár hazai fejlesztési projektben való részvétellel, vagy tudásmegosztási hálózatba való csatlakozással.

⁸⁶ <https://www.eco-counter.com/produits/zelt-range/easy-zelt/>

Eszköz azonosító és megnevezés	4.1.2. Érdekeltekkel való együttműködés erősítése
	<p>Az URBACT programban például Nyíregyháza, Nagykálló és a Szabolcs 05 önkormányzati társulás⁸⁷ is több olyan projektben vett részt, ahol hasonló (nem feltétlenül közlekedési) kihívásokkal küzdő európai városok közösen dolgoznak ki cselekvési terveket, vagy segítséget kapnak már működő megoldások átvételére. Általában tervek kidolgozására, partnerségi egyeztetésre, illetve megoldások tesztelésére is lehetőség nyílik (pl. igényvezérelt kisbuszos szolgáltatás próbaüzeme Zalaegerszegen a SHAREPLACE INTERREG CE projekt keretében⁸⁸). A Magyar CIVINET⁸⁹ rendszeresen szervez tapasztalatcsere-eseményeket a fenntartható közlekedés változatos témaköreiben. Az Aktív Magyarország kerékpározás témájú tanulmányutakat szervez városvezetők számára.</p> <p>A fenntartható városi mobilitási terv megvalósításának koordinálására javasolt egy fenntartható mobilitási koordinátor kinevezése, aki felelős a megvalósítás nyomán követéséért, a különböző érdekeltek munkájának összehangolásáért és a szükséges döntések előkészítéséért.</p>
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	<ul style="list-style-type: none"> • KHT
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Fenntartható mobilitási koordinátor kinevezése • Rendszeres munkacsoport-egyeztetések a közlekedésben érdekelt szereplőkkel • Nemzetközi tapasztalatcsere európai uniós projektek keretében

Eszköz azonosító és megnevezés	4.2.1. Meglévő infrastruktúra tervszerű felújítása
Leírás	<p>Vásárosnamény közúthálózatán a burkolt utak nagy aránya jellemző, amely az elmúlt évek útfelújítási programjainak köszönhetően többnyire jó állapotúnak is mondható. A városban a kerékpárforgalmi főhálózat jelentős része szintén rendelkezésre áll, illetve kilátásban van egy újabb fontos szakasz megvalósítása.</p> <p>A meglévő infrastruktúrát azonban folyamatosan ellenőrizni kell és igény szerint vagy ideális esetben tervszerűen megelőző fenntartási és felújítási munkákat kell elvégezni rajtuk a szolgáltatási színvonal fenntartása és javítása végett. Vonatkozik ez nem csak az útburkolatokra, de a burkolati jelekre és egyéb forgalomtechnikai elemekre is.</p> <p>Az országos közutak és vasúti létesítmények felújítása túlmutat a város hatáskörén, de ezek megtörténteért az önkormányzatnak az illetékes szerveknél fel kell lépnie, képviselve a térségben élők és közlekedők érdekeit.</p>
Előzmény (pl. ITS kapcsolódás)	<ul style="list-style-type: none"> • ITS • TOP PLUSZ projekt
Kapcsolódó projektek	<ul style="list-style-type: none"> • Bethlen Gábor utca, Iskola utca, Óvoda utca és Beregszászi út egy szakaszának korszerűsítése • Út- és kerékpárút-felújítási program • Forgalomtechnikai jelzésrendszer felülvizsgálata • Országos közutak és vasúti létesítmények felújítási programja

⁸⁷ <https://urbact.eu/news/szabolcs-05-onkormanyzati-teruletfejlesztesi-tarsulas-reszvetele-az-urbact-halozatokban>

⁸⁸ <https://mobilissimus.hu/projektek/shareplace>

⁸⁹ <https://civitas.eu/civinets/magyar-civinet/hu>

5.3 PROJEKTEK DEFINIÁLÁSA ÉS A BEAVATKOZÁSI PROGRAM ÖSSZEÁLLÍTÁSA

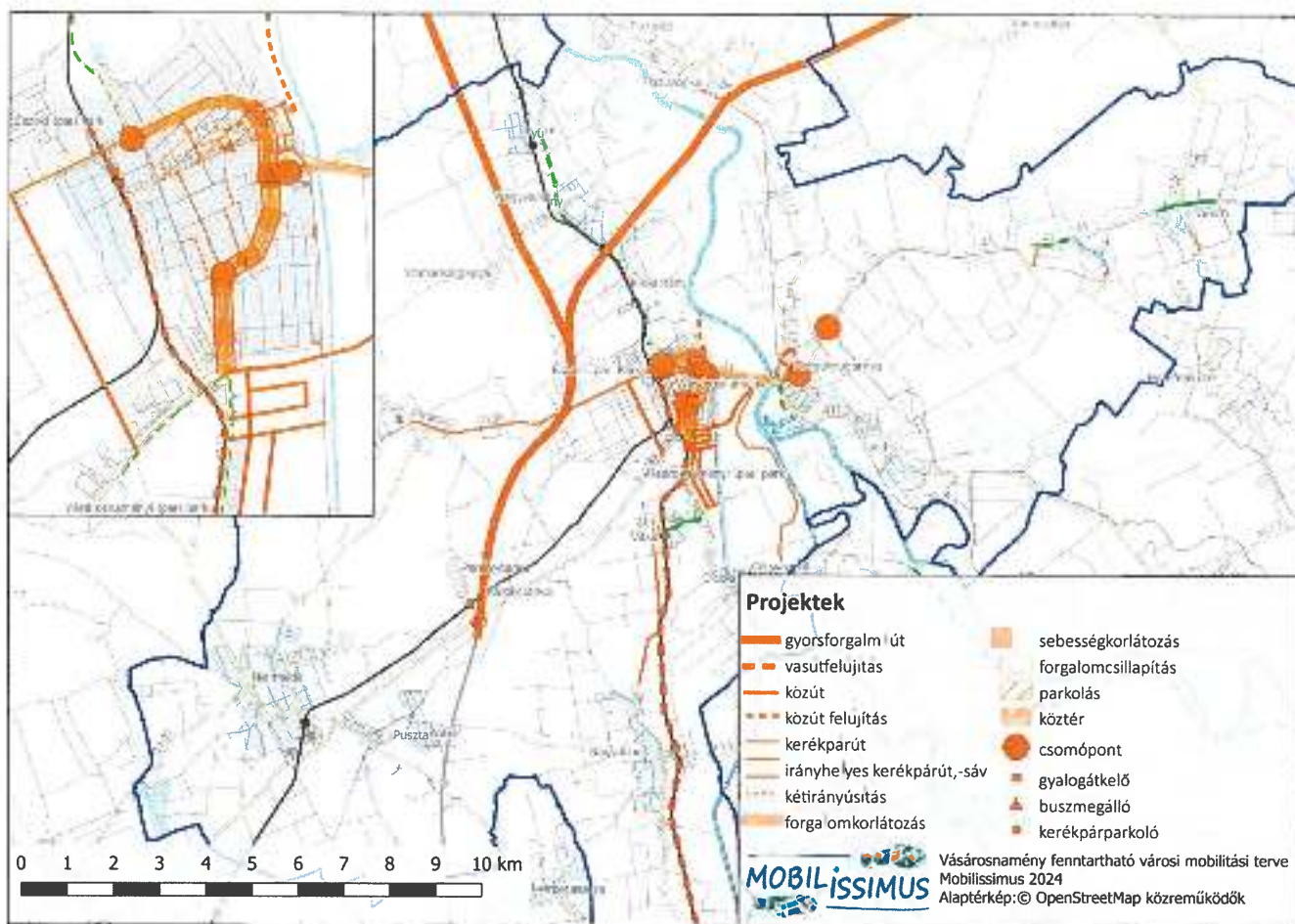
Az eszközökhöz kapcsolódóan 49 projekt megvalósítása javasolt

Az előző fejezetekben, az eszközökhöz kapcsolódóan rögzítettük a megvalósításra javasolt projekteket – összesen 49 projektet, amelyek mind hozzájárulnak Vásárosnamény stratégiai céljainak eléréséhez és a közlekedési rendszer hatékonyabbá és fenntarthatóbbá tételéhez. A projektek listája – célokhoz és eszközökhöz rendelve – az alábbi 7. táblázatban található, míg térbeli áttekintést a 79. ábra térképe ad.

7. táblázat: Projektlista az eszközökhöz kapcsolódóan

Eszköz	Projekt
Gyorsforgalmi úti kapcsolatok bővítése	M34 gyorsforgalmi út Vásárosnamény (elválási csomópont) - Záhony szakaszának megvalósítása
	M3 gyorsforgalmi út Vásárosnamény-Beregdaróc (országhatár) szakaszának megvalósítása
Térségi vasúthálózat szintrehozása	Mátészalka-Vásárosnamény (esetleg Nyíregyháza-Vásárosnamény és Vásárosnamény-Záhony) vasútvonalak szintrehozása
Térségi központok közösségi közlekedési elérhetőségének javítása	Nyíregyháza és Debrecen közösségi közlekedési elérhetőségének javítása, átszállással Budapest felé
Vonzáskörzet közösségi közlekedési kiszolgálásának erősítése	Autóbuszos menetrendi kínálat bővítése peremidőszakban, akár igényvezérelt megoldásokkal
Vonzáskörzet kerékpáros elérhetőségének javítása	Vásárosnamény-Ilk kerékpárút kiépítése
	Vitka-Nagydobos kerékpárút kiépítése
	Vásárosnamény-Olcsva ártéri kerékpározható stabilizált út Burkolt töltéskoronák bekötése a települési hálózatokba
Intermodális kapcsolatok javítása	B+R kerékpárparkolók létesítése vasúti és autóbuszmegállóknál
Belső városrész és lakóterületek tehermentesítése	Nyugati tehermentesítő út kiépítése
	Déli tehermentesítő út kiépítése
	Szezonális terményszállítás szabályozása az éri tehermentesítővel való egyeztetés alapján
	Átmenő tehergépjármű-forgalom korlátozása
Parkoláspolitikai	Vitkai gazdasági terület feltárása
	Parkolási koncepció kidolgozása a belső városrészre, differenciált szabályozással
Biztonságosabb és hatékonyabb csomópontok kialakítása	Spar-Tesco csomópontrendszer fejlesztése
	Ifjúság-Dózsza-Búzakalász csomópont közlekedésbiztonsági fejlesztése
	Kossuth-Árpád csomópont közlekedésbiztonsági fejlesztése
Lakóterületek forgalomcsillapítása	Területi forgalomcsillapítás bevezetése a lakóterületeken
Főútvonalakon való biztonságos átkelési lehetőségek bővítése	Szabadság tér teljeskörű újrarendelése a városi prioritások alapján
	Biztonságos gyalogos átkelési lehetőségek kialakítása a Szabadság téren
	Ifjúság út - Jókai út közlekedésbiztonsági fejlesztése (sebességkorlátozás, gyalogátkelők fejlesztése)
Sétányok kialakítása fontosabb útvonalakon	41. sz. főút gergelyiugornyai keresztezéseinek fejlesztése a védtelen úthasználók közlekedésbiztonsága szempontjából
	Kraszna sétány kialakítása
Járdahálózat fejlesztése	Gyalogos sétány kialakítása a művelődési ház térsége és a Szabadság tér között
	Járdaprogram: járdák programszerű kiépítése, korszerűsítése

Eszköz	Projekt
	Mozgásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősek, kerekesszékekkel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása
Kerékpárforgalmi hálózat kiterjesztése	A Vásárosnamény-Gergelyugornya településrészeket és a Vásárosnamény-Kisvarsány közötti kerékpárút szakaszt összekötő kerékpárút építése Kraszna töltésen
Biztonságos, kényelmes kerékpárparkolási lehetőségek bővítése	Ilki úti kerékpárút és csomóponti kapcsolatainak megvalósítása Szabadság tér - Spar csomópont kerékpáros kapcsolat kialakítása Ifjúság út - Jókai út kerékpársáv és kerékpárút korszerűsítése Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára Közterületi és intézményi kerékpárparkolók létesítése
Közösségi közlekedés lefedettségének bővítése	Új buszmegálló kialakítása a Spar csomópontnál és a Városházánál
Közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának javítása	Buszmegálló-fejlesztési program
Fenntartható mobilitást népszerűsítő programok	Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása Rendszeres, tervszerű szemléletformálás A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése (elektromos- és teherkerékpár-kölcsönzés)
Adatalapú döntéshozatal erősítése	Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére
Érdekeltekkel való együttműködés erősítése	Fenntartható mobilitási koordinátor kinevezése Rendszeres munkacsoport-egyeztetések a közlekedésben érdekelt szereplőkkel
Meglévő infrastruktúra tervszerű felújítása	Nemzetközi tapasztalatcsere európai uniós projektek keretében Bethlen Gábor utca, Iskola utca, Óvoda utca és Beregszászi út egy szakaszának korszerűsítése Út- és kerékpárút-felújítási program Forgalomtechnikai jelzésrendszer felülvizsgálata Országos közutak és vasúti létesítmények felújítási programja



79. ábra: Projektek

A projektek előkészítettsége széles skálán mozog: szerepelnek benne futó vagy előkészítés alatt álló, ötletként vagy javaslatként már korábban felmerült, illetve a célokból és intézkedésekből levezetve újonnan megfogalmazott projektjavaslatok is.

A többszemponútú értékelés célja a projektek összehasonlítása és prioritizálása számszerűsíthető szempontok alapján

A javasolt projektek hasznosságának összehasonlítása érdekében az összes projektet átfogóan, egységesen többszemponútú elemzéssel (multi-criteria analysis, MCA) értékeltük, melynek segítségével azonos szempontok mentén hasonlíthatók össze az egyes projektek. A többszemponútú elemzés eredményeit a következő táblázatban foglaljuk össze; az MCA részletes módszertana, valamint a bemenő adatait is tartalmazó részletes eredménytáblázat a 1.1. mellékletben található.

A SUMP vonatkozásában 49 projekt egymáshoz viszonyított értékelése volt a feladat, amiből következően a néhány projekt vagy projektváltozat esetében megszokott részletességű elemzést az adott keretek nem tették lehetővé. A projektek sokrétűsége miatt olyan szempontokat választottunk, amelyek az intézkedések teljes skálája tekintetében relevánsak, és ezek mentén a rendelkezésünkre álló információk, illetve szakmai érvek alapján meghatározott pontszámokkal értékeltük az egyes projekteket.

Az értékelés három fő szempontkategóriája a költség, a haszon és a megvalósíthatóság

Az elemzés három fő komponensből áll: a költségek, a hasznok (együttesen: kiterjesztett társadalmi hasznosság) és a megvalósíthatóság

értékeléséből – ezek együttesen határozzák meg a kapott pontszámokat, az egyes részszerpontokra adott pontszámok és a súlyszámok figyelembevételével. A figyelembe vett szempontok:

- Költség (súly: 33%): a projekt becsült költsége (a projekt jellegétől függően beruházási vagy működési költség)
- Hasznok (súly: 33%):
 - hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához
 - várható gazdasági hatás
 - várható társadalmi hatás
 - várható környezeti hatás
- Megvalósíthatóság (súly: 33%)
 - a projekt előkészítettségi állapota
 - finanszírozhatóság
 - kockázatok

A számítás és a szemléltetés megkönnyítése végett az **összesített értékelésnél adható maximális pontszám 100.**

A projektértékelés eredménye egy prioritási sorrend, amely az adott szempontok alapján rangsorolja a projekteket

Az MCA eredménye egy prioritási sorrend, amely arra nézve nyújt tájékoztatást, hogy – a rendelkezésünkre álló információk figyelembevételével – mely intézkedések megvalósítása sürgetőbb vagy előnyösebb a város számára. Az elemzés eredményeként a projektek 31 és 75 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 21–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el.

Az értékelés eredményei mellett kulcsfontosságú, hogy mely projekt megvalósításában milyen szerepe van a városvezetésnek, ezért a hatáskört is megjelenítjük az alábbiak szerint:

- önkormányzati,
- részben önkormányzati,
- nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel.

Az MCA készítése során a lehető legtöbb, Vásárosnamény fenntartható mobilitásfejlesztése szempontjából releváns szempontot figyelembe vettük, az adatok megadásához a nemzetközileg elismert szakirodalmi ajánlások mellett kiemelten kezeltünk minden olyan információt, amely a város vezetésétől és szakértőitől származott. Ennek ellenére **a többszerpontú elemzés – elsősorban a projektek nagy számából és gyakran merőben eltérő jellegéből adódóan – bizonytalanságokat hordoz magában.** Utóbbi bizonytalanságok okán a számítás során kapott számszerű értékeket érdemes fenntartással kezelni, ugyanakkor az eredmények iránymutatásként a prioritási sorrend kijelöléséhez és az ütemezés meghatározásához teljes mértékben alkalmazhatók.

8. táblázat: A projektértékelés eredménye

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Hatáskör
32	Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára	75	önkormányzati
43	Rendszeres munkacsoport-egyeztetések a közlekedésben érdekelt szereplőkkel	71	önkormányzati

Projektszám	Projekt név	Pontszám	Hatáskör
14	Átmenő tehergépjármű-forgalom korlátozása	70	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
33	Közterületi és intézményi kerékpárparkolók létesítése	69	önkormányzati
28	A Vásárosnamény-Gergelyugornya településrészeket és a Vásárosnamény-Kisvarsány közötti kerékpárút szakaszt összekötő kerékpárút építése Kraszna töltésen	68	önkormányzati
13	Szezonális terményszállítás szabályozása az érintettekkel való egyeztetés alapján	67	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
47	Fotóbalomtechnikai jelzésrendszer felülvizsgálata	67	önkormányzati
38	Rendszerez, tervszerű szemléletformálás	66	önkormányzati
10	B+R kerékpárparkolók létesítése vasúti és autóbuszmegállóknál	65	részben önkormányzati
40	Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása	64	önkormányzati
19	Területi forgalomcsillapítás bevezetése a lakóterületeken	63	önkormányzati
42	Fenntartható mobilitási koordinátor kinevezése	63	önkormányzati
41	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére	63	önkormányzati
15	Parkolási koncepció kidolgozása a belső városrészre, differenciált szabályozással	62	önkormányzati
44	Nemzetközi tapasztalatcseré európai uniós projektek keretében	61	önkormányzati
27	Mozgásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősek, kerekesszéssel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása	61	önkormányzati
17	Ifjúság-Dózsa-Búzakalász csomópont közlekedésbiztonsági fejlesztése	60	részben önkormányzati
37	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása	60	önkormányzati
45	Bethlen Gábor utca, Iskola utca, Óvoda utca és Beregszászi út egy szakaszának korszerűsítése	60	önkormányzati
39	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése (elektromos- és teherkerékpár-kölcsönzés)	60	önkormányzati
22	Ifjúság út - Jókai út közlekedésbiztonsági fejlesztése (sebességkorlátozás, gyalogátkelők fejlesztése)	58	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
5	Autóbuszos menetrendi kínálat bővítése peremidőszakban, akár igényvezérelt megoldásokkal	57	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
11	Nyugati tehermentesítő út kiépítése	56	önkormányzati
36	Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek	56	önkormányzati
26	Járdaprogram: járdák programszerű kiépítése, korszerűsítése	55	önkormányzati

Projektszám	Projekt név	Pontszám	Hatáskör
21	Biztonságos Gyalogos átkelési lehetőségek kialakítása a Szabadság téren	55	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
24	Krasznai sétány kialakítása	54	önkormányzati
35	Buszmegálló-fejlesztési program	52	önkormányzati
4	Nyíregyháza és Debrecen közösségi közlekedési elérhetőségének javítása, átszállással Budapest felé	52	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
31	Ifjúság út - Jókai út kerékpársáv és kerékpárút korszerűsítése	50	részben önkormányzati
30	Szabadság tér - Spar csomópont kerékpáros kapcsolat kialakítása	50	részben önkormányzati
9	Burkolt töltéskoronák bekötése a települési hálózatokba	49	részben önkormányzati
2	M3 gyorsforgalmi út Vásárosnamény-Beregdaróc (országhatár) szakaszának megvalósítása	48	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
25	Gyalogos sétány kialakítása a művelődési ház térsége és a Szabadság tér között	48	önkormányzati
46	Út- és kerékpárút-felújítási program	48	önkormányzati
7	Vitka-Nagydobos kerékpárút kiépítése	46	önkormányzati
29	Ilkai kerékpárút és csomóponti kapcsolatainak megvalósítása	45	részben önkormányzati
34	Új buszmegállók kialakítása a Spar csomópontnál és a Városházánál	45	részben önkormányzati
20	Szabadság tér teljeskörű újragondolása városi prioritások alapján	45	részben önkormányzati
48	Országos közutak és vasúti létesítmények felújítási programja	45	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
49	Vitkai gazdasági terület feltárása	44	önkormányzati
3	Mátészalka-Vásárosnamény (esetleg Nyíregyháza-Vásárosnamény és Vásárosnamény-Záhony) vasútvonalak szintrehozása	43	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
16	Spar-Tesco csomópontrendszer fejlesztése	42	részben önkormányzati
8	Vásárosnamény-Olcsva ártéri kerékpározható stabilizált út	39	önkormányzati
6	Vásárosnamény-Ilk kerékpárút kiépítése	39	önkormányzati
23	41. sz. főút gergelyugornyai keresztezéseinek fejlesztése a védtelen úthasználók közlekedésbiztonsága szempontjából	37	részben önkormányzati
18	Kossuth-Árpád csomópont közlekedésbiztonsági fejlesztése	37	részben önkormányzati
1	M34 gyorsforgalmi út Vásárosnamény (elválasztó csomópont) -Záhony szakaszának megvalósítása	36	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel

Projektszám	Projektnev	Pontszám	Hatáskör
12	Déli tehermentesítő út kiépítése	31	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel

A projekteket a projektértékelés eredményei alapján rövid-, közép- és hosszútávú megvalósítási ütemekbe soroltuk

A projekteket a projektértékelés eredményei alapján ütemekbe soroltuk. A megvalósítási ütemeket az alábbiak szerint határoztuk meg:

- **rövidtáv (2026-ig):** a társadalmilag hatékony és megfelelően előkészített vagy könnyen előkészíthető projektek; ezek megvalósítása rövid távon, néhány éven belül indokolt és reális is;
- **középtáv (2029-ig),** a 2021-2027-es uniós finanszírozási ciklussal összhangban az n+2 szabályt figyelembe véve: a közepes hatékonyságú vagy hosszabb előkészítést igénylő magas hatékonyságú projektek csoportja;
- **hosszú táv:** a fennmaradó, alacsonyabb társadalmi hatékonyságot szerző (de a célokhoz hozzájáruló, társadalmilag hasznos) projektek; ezek megvalósítása hosszabb, legalább tíz-tizenöt éves időtávban merül fel/javasolt. A SUMP felülvizsgálata során ezekről a projektekről az akkori helyzetnek megfelelően ismételtelen lehet dönteni.

A projektek ütemezése során figyelembe vettük a többszemponú elemzés eredményeit és ezen belül külön a megvalósíthatóság szempontjait (előkészítettség, finanszírozás), valamint a projektek egymással való összefüggéseit (egymásra épülés), az alábbiak szerint:

- folyamatos: jellegükönél fogva folyamatos tevékenységet igénylő vagy évről évre programszerűen megvalósítandó projektek;
- rövidtáv (2026-ig): legalább 45 pontos értékelésű és 2 pont feletti előkészítettségű és finanszírozású (azaz nagy hasznosságú, legalább közepesen előkészített és finanszírozással rendelkező projektek)
- középtáv (2029-ig): legalább 40 pontos értékelésű projektek
- hosszútáv: 40 pont alatti értékelésű, de a célokkal összhangban levő projektek;
- egymásra épülő projektek esetén a követő projekt nem kerülhet korábbi időtávba, mint az előzményprojekt.

9. táblázat: Projektek ütemezése

Projekt-szám	Projektnev	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Ismert időtáv	Időtáv
43	Rendszeres munkacsoport-egyeztetések a közlekedésben érdekelt szereplőkkel	71	1	3			folyamatos
33	Közterületi és intézményi kerékpárparkolók létesítése	69	1	2			folyamatos
38	Rendszeres, tervszerű szemléletformálás	66	1	2			folyamatos
40	Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása	64	1	2			folyamatos
42	Fenntartható mobilitási koordinátor kinevezése	63	1	2			folyamatos

Projekt-szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Ismert időtáv	Időtáv
41	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére	63	1	2			folyamatos
44	Nemzetközi tapasztalatcsere európai uniós projektek keretében	61	1	2			folyamatos
27	Mozgásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősök, kerekesszékekkel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása	61	1	2			folyamatos
37	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása	60	1	2			folyamatos
36	Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek	56	1	2			folyamatos
26	Járdaprogram: járdák programszerű kiépítése, korszerűsítése	55	1	2			folyamatos
35	Buszmegálló-fejlesztési program	52	1	1			folyamatos
46	Út- és kerékpárút felújítási program	48	1	2	Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása		folyamatos
48	Országos közutak és vasúti létesítmények felújítási programja	45	1	2			folyamatos
28	A Vásárosnamény-Gergelyiugornya településrészlet és a Vásárosnamény-Kisvárián közlekedési kerékpárút szakaszt összekötő kerékpárút építése Kraszna töltésén	68	3	3			rövidtáv (2026-ig)
45	Bethlen Gábor utca, Iskola utca, Óvoda utca és Beregszászi út egy szakaszának korszerűsítése	60	3	3		2024	rövidtáv (2026-ig)
24	Kraszna sétány kialakítása	54	3	3			rövidtáv (2026-ig)
32	Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára	75	1	2			középtáv (2029-ig)
14	Átmenő tehergépjármű-forgalom korlátozása	70	1	3	Nyugati tehermentesítő út kiépítése és M3 gyorsforgalmi út Vásárosnamény-Beregszász (országhatár) szakaszának megvalósítása VAGY Déli tehermentesítő út kiépítése		középtáv (2029-ig)
13	Szezonális terményszállítás szabályozása az érintettekkel való egyeztetés alapján	67	1	3			középtáv (2029-ig)
47	Forgalomtechnikai jelzésrendszer felülvizsgálata	67	1	2	Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása		középtáv (2029-ig)
10	B+R kerékpárparkolók létesítése vasúti és autóbusszmegállóknál	65	1	1			középtáv (2029-ig)

Projekt szám	Projekt név	Pontszám	Előkészítettség	Financírozhatóság	Előzményprojektek	Ismert időtáv	Időtáv
19	Terrületi forgalomcsillapítás bevezetése a lakóterületeken	63	1	2			középtáv (2029-ig)
15	Parkolási koncepció kidolgozása a belső városrészre, differenciált szabályozással	62	1	2			középtáv (2029-ig)
17	Ifjúság-Dózsa-Búzakalász csomópont közlekedésbiztonsági fellesztése	60	1	2			középtáv (2029-ig)
39	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése (elektromos- és teherkerékpár-kölcsönzés)	60	1	2			középtáv (2029-ig)
22	Ifjúság út - Jokai út közlekedésbiztonsági fejlesztése (sebességkorlátozás, gyalogátkelők felújítása)	58	1	1			középtáv (2029-ig)
5	Autóbuszos menetrendi kínálat bővítése peremidőszakban, akár igényvezérelt megoldásokkal	57	1	2			középtáv (2029-ig)
11	Nyugati teherrmentesítő út kiépítése	56	3	2			középtáv (2029-ig)
21	Biztonságos gyalogos átkelési lehetőségek kialakítása a Szabadság téren	55	1	1	Szabadság tér teljeskörű újragondolása a városi prioritások alapján (TERVEZÉS)		középtáv (2029-ig)
4	Nyíregyháza és Debrecen közötti közösségi közlekedési elérhetőségének javítása átszállással Budapest felé	52	1	1			középtáv (2029-ig)
31	Ifjúság út - Jokai út kerékpársáv és kerékpárút korszerűsítése	50	1	1			középtáv (2029-ig)
30	Szabadság tér - Spar csomópont kerékpársávkapcsolat kialakítása	50	1	1	Szabadság tér teljeskörű újragondolása a városi prioritások alapján (TERVEZÉS) és Spar-Tesco csomópontrendszer fellesztése		középtáv (2029-ig)
9	Burkolt töltéskoronák bekötése a települési hálózatokba	49	1	1			középtáv (2029-ig)
2	M3 győrforgalmi út Vásárosnamény-Beregdaróc (országhatár) szakaszának megvalósítása	48	2	1		2030	középtáv (2029-ig)
25	Gyalogos sétány kialakítása a művelődési ház térsége és a Szabadság tér között	48	1	1	Szabadság tér teljeskörű újragondolása a városi prioritások alapján, Biztonságos gyalogos átkelési lehetőségek kialakítása a Szabadság téren		középtáv (2029-ig)
7	Vitka-Nagydobos kerékpárút kiépítése	46	3	1			középtáv (2029-ig)
29	Ilki úti kerékpárút és csomóponti kapcsolatainak megvalósítása	45	1	1			középtáv (2029-ig)

Projekt-szám	Projektneve	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Előzményprojektek	Ismert időtáv	Időtáv
34	Új buszmegálló kialakítása a Spar csomópontnál és a Városházánál	45	1	1	Spar-Tesco csomópontrendszer fejlesztése		középtáv (2029-ig)
20	Szabadság tér teljeskörű újragondolása a városi prioritások alapján	45	1	1			középtáv (2029-ig)
49	Vitkai gazdasági terület feltámasztása	44	2	1			középtáv (2029-ig)
3	Mátészalka-Vásárosnamény (esetleg Nyíregyháza-Vásárosnamény és Vásárosnamény-Záhony) vasútvonalak szintrehozása	43	2	1			középtáv (2029-ig)
16	Spar-Tesco csomópontrendszer fejlesztése	42	2	1			középtáv (2029-ig)
8	Vásárosnamény-Olcsva ártéri kerékpározható stabilizált út	39	1	1			hosszútáv
6	Vásárosnamény-Ilk kerékpárút kiépítése	39	1	1	Ilk úti kerékpárút és csomóponti kapcsolatok megvalósítása		hosszútáv
23	41. sz. főút gergelyugornyai keresztezéseinek fejlesztése a védetlen úthasználók közlekedésbiztonsága szempontjából	37	1	1			hosszútáv
18	Kossuth-Árpád csomópont közlekedésbiztonsági fejlesztése	37	1	1			hosszútáv
1	M34 gyorsforgalmi út Vásárosnamény (elválasztási csomópont) -Záhony szakaszának megvalósítása	36	3	1	M3 gyorsforgalmi út Vásárosnamény-Beregdaróc (országhatár) szakaszának megvalósítása		hosszútáv
12	Déli tehermentesítő út kiépítése	31	1	1			hosszútáv

6 MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA

6.1 MONITORINGRENDSZER, INDIKÁTOROK

A monitoringrendszer célja, hogy a mobilitási terv fejlesztési programjának megvalósulását nyomon kövesse

A monitoringrendszer célja, hogy a mobilitási terv fejlesztési programjának megvalósulását nyomon kövesse. Tárgyát az ütemezett projektlistában szereplő projektek outputjai, eredményei és hatásai képezik, ezért ezeket a SUMP projektek megvalósítása előtti és utáni állapotban, valamint a későbbi nyomon követés érdekében a projektek szempontjából releváns időszakonként, például évente meg kell határozni.

6.1.1 MÉRHETŐ CÉLOK ÉS INDIKÁTOROK

Az indikátorok alkalmazása lehetővé teszi az előrehaladás objektív mérését, a célok teljesülésének ellenőrzését

Az indikátorok alkalmazása és rendszeres meghatározása eszközt teremt a SUMP-ban meghatározott célok teljesülésének ellenőrzésére. A célok a mobilitási mutatók esetében a célrendszer leképezését jelentik az alkalmazott indikátorok célértékeinek meghatározásával. Éppen ezért fontos, hogy – az európai módszertannak megfelelően – ún. SMART célokat tüsszünk ki, amelyek specifikusak (specific), mérhetőek (measurable), elérhetőek (achievable), relevánsak (relevant) és az időhöz kötöttek (time bounded).

Fontos megjegyezni, hogy a célok mindig egyfajta változást fejeznek ki valamilyen alapállapothoz képest, egy adott időtávon. Utóbbi alapállapotot a projekt nélküli eset határozza meg.

A SUMP-ban rögzített stratégiai célok, a részcélok, az eszközök (intézkedések), valamint az utóbbiak alá besorolt projektek hierarchikus rendszert alkotnak. **Csakúgy, mint a célrendszer és a projektek, az indikátorok is egymásra épülő rendszerben értelmezhetők.** „Az indikátorok mérőszámok, amelyek az elvégzett beavatkozások hatását vagy a célok teljesülését számszerű formában bemutatják.

- *Az output indikátorok a beavatkozások/fejlesztések egyszerű fizikai kimeneteleit mérik (pl. létrehozott infrastruktúra hossza, beszerzett járművek száma, szolgáltatási teljesítmény stb.)*
- *Az eredmény indikátorok a közvetlen, a közlekedési rendszer jellemzőiben bekövetkező változásokat mérik (pl. járműkilométer csökkenés, menetidő csökkenés, forgalom változás).*
- *A hatásindikátorok pedig a tágabb, közvetettebb társadalmi szinten jelentkező hatásokat.”⁹⁰*

Az indikátorokat olyan módon kell kiválasztani, hogy garantálják a projektek – és általában véve a SUMP – eredményességének hosszú távú nyomon követését. Ennek érdekében az alábbi szempontokat mindenképp figyelembe kell venni:

⁹⁰ Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató.
Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus

- az indikátorok legyenek relevánsak a vizsgált projekt, illetve célrendszer szempontjából,
- illeszkedjenek a többszintű célrendszerhez,
- közérthetően fejezzék ki a változásokat, ne igényeljen speciális képzettséget az értelmezésük és értékelésük,
- meghatározásuk legyen költséghatékony – például ne igényeljen nagy munkaráfordítást helyszíni mérések elvégzésével, és ne tegye szükségessé adatbázisok vagy speciális szoftverek megvásárlását,
- legyen garantált az adott indikátor meghatározhatósága hosszú távon, vagyis ne kötődjön olyan körülményhez (például konkrét buszhálózati viszonylathoz), ami a későbbiekben megváltozhat.

Az egyes indikátortípusok módszertani jellegű bemutatása és az általunk alkalmazni javasolt indikátorok listája a 7.8. mellékletben található, a mértékegységre, a meghatározás gyakoriságára és módjára vonatkozó részletes adatokkal együtt. Az egyes indikátoroknál megjelenik a jelenlegi érték, a projekt nélküli esetre becsült érték, valamint a célérték is.

Az indikátorok többségénél meghatározható a bázisérték, de egyes esetekben azt még meg kell határozni a megvalósítás előtt

A jelen állapotot kifejező érték nem minden esetben ismert pontosan ebben a fázisban. Ezeknek az értékeknek a meghatározása még a projektek megvalósítása előtt meg kell, hogy történjen. Fontos hangsúlyozni, hogy a jelen állapothoz kapcsolódó új információk fényében a hosszú távra becsült célértékek is felülvizsgálandók a monitoring megkezdésekor.

A célérték és így a projekt nélküli eset időtávja középtávra, 2030-ra van meghatározva. Utóbbi esetében alapvetően a jelenlegi feltételek hosszú távú fennállásával számoltunk (közúti infrastruktúra és közösségi közlekedési hálózat és menetrend).

Fontos megjegyezni, hogy a SUMP keretében tervezett intézkedések rendkívül sokrétűek, és mivel külön-külön megvalósítva is sokféle hatást fejtenek ki, ezek a hatások több projekt együttes megvalósítása esetén halmozódnak. Ebből következik, hogy az intézkedések által okozott változások, hosszú távú hatások pontos, számszerű előre jelzése (a célértékek meghatározása) nagy bizonytalanságot hordoz magában.

6.1.2 MONITORING TERV

A kijelölt indikátorokat a megvalósítás előtt, után, majd megfelelő időszakonként mérni kell

A SUMP projektek eredményességének, és általában a város mobilitási körülményeinek és hatásainak nyomon követése érdekében a kijelölt indikátorokat az alábbi időszakokban meg kell határozni:

- a megvalósítás előtti állapotban (bázisérték),
- a megvalósítás után,
- a megvalósítást követően a projekt által előidézett változás szempontjából releváns időközönként,
- a SUMP-ban megjelölt középtávú időszakban (2030).

Ezeknek az értékeknek a meghatározásával láthatóvá válik, hogy az indikátorok értéke hosszú távon eléri-e majd a célértéket.

A monitoring ki kell terjedjen az adatgyűjtésre, -feldolgozásra és -elemzésre, valamint a projektek eredményességének és hatásainak értékelésére

A monitoring megtervezésének részét képezi a jelenlegi és a későbbi célérték rögzítése, valamint a meghatározás módjának kijelölése is. Az indikátorok legtöbbje esetén éves ismétlést javaslunk a számértékek meghatározására a projekt megvalósítását követően, úgy, hogy a mérés időpontját a projekt jellegének megfelelően kell megválasztani. **Az egyes indikátorokhoz javasolt mérési mód és gyakoriság a 7.8. mellékletben található.**

A projektmonitoring magában foglalja az adatgyűjtést, az adatok feldolgozását és elemzését, továbbá a projektek eredményességének és hatásainak értékelését a város egészét érintő fejlődés elősegítése – az intézkedések finomhangolása, új beavatkozások tervezése és ütemezése – céljából. Habár a monitoring adatok begyűjtése általában éves rendszerességű, a kiértékelés dokumentációját elegendő két évente elkészíteni.

Csakúgy, mint minden SUMP projekt és intézkedés végrehajtása, a monitoring elvégzése is pontos tervezést és előkészítést igényel – a tervezés jelenlegi fázisát messze túlmenően –, beleértve az alábbiakat:

- az adatforrások pontosítása,
- az adatok meghatározási módjának pontos kidolgozása,
- a bázisértékek és célértékek definiálása,
- a monitoringhoz kapcsolódó költségek meghatározása,
- a monitoring finanszírozásának megtervezése,
- a monitoring intézményi, szervezési feltételeinek megteremtése.

A monitoring első lépése a jelenlegi állapotot tükröző értékek teljes körű meghatározása, és ezekből az adatokból egy dokumentáció összeállítása, még a SUMP projektek megvalósításának megkezdése előtt.

A monitoring megvalósítása az önkormányzat felelőssége és hatásköre. Hangsúlyozzuk, hogy – mivel úgy lehet hosszú távon igazán hatásos lépéseket tenni a pozitív változások irányába, ha ismerjük az egyes beavatkozások hatásait – a projektek eredményességének nyomon követése kiemelten fontos részét képezi a SUMP módszertannak, és ezért elkülönített forrást szükséges rá biztosítani.

6.1.3 A KÉSŐBBI SUMP FELÜLVIZSGÁLAT MEGALAPOZÁSA

A SUMP együtt kell éljen a város fejlődésével, ezért néhány évente felül kell vizsgálni

A SUMP nem lehet örökérvényű: a város demográfiai és gazdasági körülményeinek változása, a város fejlődése nyomán a mobilitásnak és a mobilitási stratégiának is követnie kell a változásokat. A SUMP célrendszerének hosszú távú teljesítéséhez **elengedhetetlen a visszacsatolás**, és annak biztosítása, hogy a megvalósuló intézkedések alkalmazkodjanak a város jellemzőinek hosszú távú változásaihoz. **Ezért szükséges a SUMP felülvizsgálata néhány évenként**, amelyhez bemenő adatokat a monitoring tevékenység szolgáltat.

A jelen SUMP a beavatkozások jelentős részét a 2021–2027-es európai uniós időszakra irányozza elő. Ebből következően **két felülvizsgálat javasolt az elkövetkezendő időszakban:**

- **2026/2027-ben egy köztes felülvizsgálat**, mely számba veszi a rövid távon megvalósult projekteket, és a jelenlegi uniós ciklus remélhetőleg addigra kitisztuló keretei alapján azonosítja a ciklus végéig elérhető fejlesztéseket; majd
- **2029/2030-ban a jelenlegi uniós ciklus pénzügyi lezárását követő teljeskörű felülvizsgálat**, mely a jelenlegi ciklusban megvalósult intézkedések eredményeire teljes körben visszacsatolást nyújt, egyúttal a cselekvési tervet az új finanszírozási ciklushoz igazítja.

A felülvizsgálatokat az alábbi tartalommal szükséges elkészíteni:

- projektek megvalósulásának és eredményességének nyomon követése, beleértve a monitoringból származó adatok értékelését,
- a városi és külső gazdasági és szakpolitikai feltételek változásának vizsgálata,
- az aktuális finanszírozási feltételek és lehetőségek, különösen az uniós források támogatási területeinek áttekintése.

A mindenkori felülvizsgálat a szükséges mélységben kell elkészüljön; a célok jellemzően nem változnak gyakran, az intézkedések, projektek szintjén ugyanakkor jellemzőbb a változás

A felülvizsgálatnak ki kell terjednie minden olyan változásra, amely a SUMP jelen dokumentációjának elkészülte óta bekövetkezett, és befolyásolja a fenntartható városi mobilitás fejlődését, beleértve a SUMP keretében megvalósított intézkedések hatásainak értékelését és a külső körülmények változásainak azonosítását.

A felülvizsgálat során a SUMP általános módszertani lépéseit kell végigkövetni, a különbséget az jelenti, hogy a SUMP elkészültét követő változásokra kell fókuszálni.

A külső és belső gazdasági, társadalmi, környezeti és szakpolitikai feltételek, továbbá a város stratégiai céljainak változásai alapján értékelni kell az eredeti célrendszert, és ha szükséges, finomítani azt.

A városvezetéssel és az egyéb érintett szereplőkkel történő egyeztetés alapján le kell határolni, hogy a tervezett projektekből melyek valósultak meg, és a monitoringból származó adatok felhasználásával meg kell vizsgálni, hogy az intézkedések a pozitív hatásukat milyen hatékonysággal tudták kifejteni. A költségek és a finanszírozás módjának nyomon követése, valamint az előzetesen becsült kockázatok, a megvalósítás és az üzemeltetés során felmerülő akadályok utólagos értékelése is a felülvizsgálat részét képezi. Mindezek alapján el kell végezni az esetlegesen szükséges módosításokat az eredeti projektlistában, és ki kell jelölni a városi mobilitás hosszú távú fenntarthatósága érdekében teljesítendő újabb intézkedéseket. A felülvizsgálat feladata a beavatkozások megvalósításának megalapozása, beleértve az ütemezést, a finanszírozási lehetőségek feltárását, a költségterv elkészítését és a felmerülő kockázatok meghatározását.

A felülvizsgálatnak külön ki kell térnie arra, hogy a SUMP tartalmát és folyamatát érintően milyen változások történtek a követelmények terén, és biztosítani kell, hogy a SUMP új generációja teljesítse az új követelményeket.

Fontos hangsúlyozni, hogy a **SUMP egészének hatásossága érdekében feltétlenül szükséges a felülvizsgálatok elvégzése, amelyekre ezért forrást szükséges elkülöníteni.**

6.2 A SUMP MEGVALÓSÍTÁSÁNAK CSELEKVÉSI TERVE

„A cselekvési terv a Mobilitási terv keretében meghatározott cél- és eszközrendszer megvalósulásához szükséges operatív lépéseket foglalja össze, érintve a megvalósítás szervezeti / intézményi kereteit; a megvalósítási időszak főbb partnerségi irányait, valamint a megvalósítás ütemezését.”⁹¹

A SUMP képviselőtestületi elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi és partnerségi kereteinek kialakítása

A SUMP képviselőtestületi elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi és partnerségi kereteinek kialakítása, amihez az alábbi két projektjavaslat megvalósítása kulcsfontosságú:

- Fenntartható mobilitási koordinátor kinevezése: olyan munkatárs kinevezése (nem feltétlenül teljes munkaidőben, kizárólag erre a feladatra), aki felelős a SUMP megvalósításának nyomon követéséért, az Önkormányzat és a stakeholderek megvalósításban végzett feladatainak koordinációjáért, illetve a döntések előkészítéséért. Ez a feladat várhatóan a Közös Önkormányzati Hivatal Városfejlesztési Csoportjához tartozik majd.
- Rendszeres munkacsoport-egyeztetések a közlekedésben érdekelt szereplőkkel: a megvalósításban érintett szereplők rendszeres együttműködési kereteinek kialakítása.

„Fontos, hogy a megvalósításban érdekelt szereplők a Mobilitási terv képviselőtestületi elfogadását követően a részletes programozási, intézkedések, projektek kidolgozása, majd a megvalósítási és a hatások nyomon követésének folyamatába is bevonásra kerüljenek, biztosítva ezáltal a Mobilitási terv szemléletével való azonosulásukat, azok megvalósítása iránti erős elköteleződésüket.” Ebben segítséget nyújtanak a tervezési időszakra kidolgozott Partnerségi Tervben foglalt és rögzített irányelvek, keretek (7.4. melléklet).

A megvalósítás alapját a megvalósítás ütemterve képezi, melyet rendszeresen aktualizálni kell, valamint részletesebb beavatkozási programok formájában kibontani

A megvalósítás ütemterve az 5.3. fejezetben található. Ezt azonban a projektek előkészítése során pontosodó információk, valamint a források biztosíthatósága (6.3. fejezet: Költség- és finanszírozási terv) függvényében a megvalósítási időszakban rendszeresen aktualizálni kell.

„A megvalósítási időszakban a Mobilitási tervben rögzített stratégiai irányok alapján a SUMP megvalósítását célzó cselekvési terv, vagyis részletesebb beavatkozási programok (pl.: fejlesztési akciótervek, szervezetfejlesztési tervek, ütemezett és felelősökhöz rendelt feladatlisták stb.) formájában kerülhetnek a későbbiekben kidolgozásra és [...] képviselő testületi elfogadásra.”⁹²

6.3 KÖLTSÉG- ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV

A költség- és finanszírozási terv célja a pénzügyi keretek meghatározása a SUMP időtávján

A költség- és finanszírozási terv célja a megvalósítás pénzügyi kereteinek meghatározása. Alapját az ütemezett projektlista képezi. A pénzügyi

⁹¹ Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató.

Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus

⁹² Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató.

Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus

tervezéshez emellett a többszemponú elemzés bemenő adatait használtuk fel, nevezetesen a becsült költségeket és a támogatási, finanszírozási háttérrel kapcsolatos információkat (részletesen lásd a 7.6. mellékletben található projekttáblázatban).

A költségbecslések bizonytalanságot hordoznak magukban, mivel különböző előkészítettségű projektekre vonatkoznak

Fontos rögzíteni, hogy a **tervben szereplő költségek bizonytalanságot hordoznak magukban**. Egyrészt számos olyan új intézkedés szerepel, amelyek a korábbi stratégiákban, tervekben még nem jelentek meg. Más, korábban már előforduló intézkedésjavaslatok tekintetében is előfordulnak bizonytalanságok, ha azokra nézve nem volt elérhető költségadat. Mindkét esetben a **projekt részleteinek megtervezése során lehetséges a pontosabb költségtervezést végrehajtani**.

Tekintettel a korábbiaknál is turbulensebb világgazdasági és politikai környezetre a források rendelkezésre állása a szokottnál is kiszámíthatatlanabb, ezért ezzel érdemben tervezni nem lehet

Az itt bemutatott finanszírozási adatokat az aktuálisan rendelkezésre álló információk alapján rögzítettük. **Tekintettel a korábbiaknál is turbulensebb világgazdasági és politikai környezetre** (pl. az uniós források jelentős részének felfüggesztésére) **a források rendelkezésre állása a szokottnál is kiszámíthatatlanabb, ezért ezzel érdemben tervezni nem lehet**. Az egyes projektek szintjén ezért – a már megítélt forrással rendelkező projekteken túl – csak azt tudtuk meghatározni, hogy a projekt tartalma, jellege és a becsült költségek mértéke alapján milyen forrásra lehet esélye annak rendelkezésre állása esetén.

A fenti bizonytalanságok kezelése érdekében **szükségesnek tartjuk a beruházási és üzemeltetési költségek, valamint a finanszírozási keretek pontos meghatározását az egyes projektek részletes tervezésekor, a javasolt megvalósítási ütemtervnek megfelelően**.

A javasolt beavatkozások költségeit időtáv és finanszírozási forrás szerinti bontásban mutatja be az alábbi táblázat. Ez alapján a **fenntartható városi mobilitási terv összesen mintegy 350 milliárd forint költségű beavatkozást tartalmaz, ám ebből több mint 300 milliárd forint két projekt, az M34 és M3 gyorsforgalmi utak kiépítésének költsége**.

10. táblázat: A javasolt beavatkozások költségei időtáv és finanszírozási forrás szerinti bontásban

	TOP PLUSZ	állami	uniós (TOP PLUSZ, Interreg stb.) vagy állami	bizonytalan (uniós, állami vagy saját)	uniós (TOP PLUSZ szemléletformálás, Interreg stb.), magán, saját	saját	összesen
folyamatos	0	0	11 160	1 240	66	193	12 659
rövidtáv (2026-ig)	894	0	0	0	0	0	894
középtáv (2029-ig)	0	222 280	2 868	1461	0	978	227 587
hosszútáv	0	110 100	2 154	0	0	0	112 254
összesen	894	332 380	16 182	2 701	66	1 171	352 794

Rövid távon a már programozott projektek mellett folyamatos megvalósítású „szoft” intézkedések és kisebb léptékű beruházások kezdhetők meg, de el kell kezdeni a későbbi fejlesztések

2026-ig a már korábban programozott TOP PLUSZ-projektek kb. 900 millió forintot kötnek le. Ezekon felül a fenntartható városi mobilitási terv elsősorban a folyamatos megvalósítású közlekedésszervezési, intézményi, szemléletformálási beavatkozásokat, valamint kisebb léptékű, ütemezhető

beruházásokat javasol, melyek saját forrásból is elkezdhetők, de érdemes minél nagyobb arányban támaszkodni egyéb lehetőségekre (uniós források – TOP PLUSZ, Interreg; állami források és célzott pályázatok; magánforrások).

Ugyan állami feladat, de térségi szinten érdemes küzdeni az országos közutak és a vasútvonalak felújítási programjáért is. Emellett – bár ezt a táblázat és ütemezés ilyen szinten nem részletezi – **el kell kezdeni a későbbi fejlesztések előkészítését is.**

Középtávon az M3-as megvalósítása mellett számos kisebb-nagyobb projekt javasolható, a források biztosíthatósága függvényében

Középtávon (2030-ig) esedékes az M3-as gyorsforgalmi út megvalósítása koncessziós szerződés keretében. Ezen kívül számos kisebb-nagyobb projekt megvalósítása javasolható ezen az időtávon, melyek közül a saját és külső (elsősorban állami, uniós) **források rendelkezésre állása függvényében, a SUMP prioritási listáját figyelembe véve érdemes előrehaladni.**

A tapasztalatok alapján a forrásszerzést segíti, ha a város rendelkezik előkészített projektekkel, melyekre hirtelen és rövid határidővel megjelenő források (pl. maradványforrások) lehívhatók.

6.4 KOCKÁZATKEZELÉSI TERV

Előzetesen azonosítottuk a projektek kockázatainak típusait és mértékét, de ezeket a részletes tervezés során pontosítani kell

A SUMP törekszik a projektekkel kapcsolatos kockázatok minimalizálására. Ennek érdekében a megvalósítás előtti kockázat minimalizálásra szükséges törekedni, nem pedig a megvalósítás során vagy az azt követően jelentkező, bekövetkezett károk elhárítására.

A kockázatokat a következő főbb típusokba soroltuk:

- műszaki kockázatok,
- környezeti kockázatok,
- pénzügyi kockázatok,
- gazdasági kockázatok,
- intézményi kockázatok,
- társadalmi kockázatok.

Az egyes kockázattípusokra nézve a 7.7.3. mellékletben adunk bővebb magyarázatot, és teszünk javaslatot azok minimalizálására.

Az egyes projektek vonatkozásában azonosított kockázattípusokat és a kockázatok mértékét a 7.6. mellékletben található projekttáblázatban ismertetjük.

Fontos megjegyezni, hogy ezek a megállapítások általánosak, és a tervezés jelen fázisában még nem lehetséges a kockázatokat és súlyosságukat teljes mélységükben feltárni. Ezért a projektek részletes tervezésének és előkészítésének részeként feltétlenül szükséges a kockázatok részletesebb elemzése és minimalizálásuk, kezelésük módjának pontosabb meghatározása.

7 MELLÉKLETEK

7.1 RÖVIDÍTÉSJEGYZÉK

ÁNF	átlagos napi forgalom
ej.	egységjármű
ITS	integrált településfejlesztési stratégia
KHT	kerékpárforgalmi hálózati terv
MCA	Multi-Criteria Analysis (többszempontú elemzés)
OCF	Országos Célforgalmi Adatfelvétel
SECAP	Sustainable Energy and Climate Action Plan (Fenntartható Energia és Klíma Akcióterv)
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (fenntartható városi mobilitási terv)
szgk.	személygépkocsi
TEIR	Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer
TRT	területrendezési terv
tgk.	tehergépkocsi

7.2 FOGALOMTÁR

aktív mobilitás	kizárólag fizikai tevékenységen alapuló közlekedési forma. Az aktív mobilitás leggyakoribb formái a gyaloglás és a kerékpározás ⁹³
aktív turizmus	a turista utazásának motivációja valamilyen fizikai aktivitást igénylő szabadidős vagy sporttevékenység gyakorlása
B+R	közösségi közlekedésre való átszállást segítő kerékpárparkoló (Bike and Ride, kerékpároz és utazz)
egységjármű	a közúti forgalom nagyságának meghatározására használt mérőszám: a különböző kategóriájú járművek számát szorzókkal számítják át. Egy személygépkocsi 1 egységjárműnek számít, míg egy kerékpár, motorkerékpár ennél kisebb, egy autóbusz vagy tehergépkocsi ennél nagyobb szorzóval szerepel.
fenntartható városi mobilitási terv	olyan stratégiai terv, amelynek célja a városokban és azok környékén a jobb életminőség érdekében komplex, a település valamennyi funkcióját figyelembe vevő keretben elégíteni ki az emberek és vállalkozások mobilitási igényeit. A terv a meglévő tervezési gyakorlatokra épít, és

⁹³ Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/>

	megfelelően figyelembe veszi az integrációt, a részvételt és az értékelési alapelveket. ⁹⁴
funkcionális várostérség	(Functional Urban Area, FUA) a nagyvárost és az ingázóövezetet magában foglaló teljes egybefüggő városi térség jelölik, az EU és az OECD közös fogalom meghatározásával összhangban ⁹⁵
intermodalitás	utazási, áruszállítási módok összekapcsoltsága ⁹⁶
kerékpárforgalmi létesítmény	a „Kerékpárosbarát közutak tervezése” Útügyi Műszaki Előírás 19. oldalán szereplő besorolás szerint: nyitott kerékpársáv, kerékpársáv, kerékpárút, gyalogos és kerékpáros övezet, gyalog- és kerékpárút.
kerékpárosbarát	olyan tevékenység, hely vagy létesítmény, amely a kerékpárral közlekedők igényeit tudatosan figyelembe veszi és biztonságosan, magas színvonalon kielégíti
közlekedési célú kerékpározás	Minden olyan kerékpározás, amelynek célja a mindennapi élet közlekedési igényeinek kielégítése. Pl.: munkába/iskolába járással, ügyintézésrel, bevásárlással, szórakozóhely / sportpálya / közforgalmú közlekedési megállóhely megközelítésével stb. kapcsolatos kerékpározás.
mikromobilitás	nagyon könnyű (legfeljebb 500 kg össztömegű) járművek közlekedésszerek-kategóriája. Ide tartoznak többek között az elektromos rollerek/robogók, gördeszkák és kerékpárok, valamint az egykerekek ⁹⁷
modal split	utazási, áruszállítási módok közötti megoszlás ⁹⁸
P+R	közösségi közlekedésre való átszállást segítő gépjárműparkoló (Park and Ride, parkolj és utazz)
szabadidős célú kerékpározás	Olyan kerékpározás, amelynek elsődleges célja a kerékpározás élményének átélése. Jellemzően természeti környezetben végzett, és/vagy épített / kulturális értékek megtekintéséhez kapcsolódó, és/vagy egészség-megőrzési célú tevékenység, amely megvalósulhat lakóhelyen belül, illetve annak közvetlen környezetében, továbbá lehet „turisztikai célú kerékpározás” vagy sport célú kerékpározás.
többszemponitú elemzés	közgazdaságtani elemzési módszer, amelynek segítségével projektek vagy projektváltozatok hasonlíthatók össze a döntés megalapozása érdekében.

⁹⁴ Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató.

Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus

⁹⁵ Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/>

⁹⁶ Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató.

Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus

⁹⁷ Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/>

⁹⁸ Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató.

Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus

turisztikai célú kerékpározás. Speciálisan két hely közötti, a szabadidőt turisztikai céllal eltöltő kerékpározó által végzett tevékenység, amely lehet kerékpáros nyaralás (vándortúra, csillagtúra), rövidebb (1-3 éjszakai) kerékpáros utazás, egynapos kerékpáros kirándulás (lakóhely környéki nyaralás alatti kerékpározás) és fogyasztás, költés kapcsolódik hozzá.

Vegyes forgalmú út kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú útfelület⁹⁹

7.3 FELHASZNÁLT ADATOK KÖRE

11. táblázat: Felhasznált adatok köre

Adatkör	Forrás
Települési stratégiák	Önkormányzati adatszolgáltatás nyilvánosan elérhető
Településfejlesztési koncepció (TFK) 2015	
Integrált településfejlesztési stratégia (ITS) 2023	
Településrendezési terv - megalapozó (helyzetfeltáró, -elemző, -értékelő) és alátámasztó munkarészek [az Önkormányzat új településfejlesztési koncepciójához készült dokumentumok] 2019	
Kerékpárforgalmi hálózati terv (KHT) 2017, felülvizsgálat 2024	
Fenntarthatósági Terv (Local Agenda 21) 2019	
Fenntartható energia- és klímaakcióterv (SECAP) 2019	
Gazdasági Program (2019-2024) 2020	
Jelentősebb projektek megvalósíthatósági tanulmányai, tervei (helyszínrajzai, műszaki leírásai) stb.	Önkormányzati adatszolgáltatás
Ismert településfejlesztési szándékok, a várost érintő legfontosabb országos léptékű fejlesztésekkel kapcsolatos tervek, elvárások	Önkormányzati egyeztetés
Unió, országos, megyei stratégiák és tervek	nyilvánosan elérhető
Rendelkezésre álló legfrissebb inázási adatok (2022)	KSH adatszolgáltatás
Társadalmi, gazdasági adatok	KSH, nyilvánosan elérhető
Forgalomvezető létesítmények listája és adatai	OpenStreetMap, nyilvánosan elérhető; tervezői helyszínbejárások alapján kiegészítve
Közúthálózat és kerékpárút-hálózat adatai	OpenStreetMap, nyilvánosan elérhető; tervezői helyszínbejárások alapján kiegészítve
A települést érintő állami közútfejlesztési projektek	ÉKM adatszolgáltatás
Országos közúthálózat és kerékpárút-hálózat adatai; országos közutak forgalma	Magyar Közút adatszolgáltatás / NAP portál
Vasúti utasforgalom	MÁV-START Zrt. adatszolgáltatás
Autóbusz utasforgalom	Volánbusz Zrt. adatszolgáltatás
Országos célforgalmi felvétel (2016)	KTI adatszolgáltatás
Baleseti adatok	Webbal
Lakosság közlekedési szokásai, érzékelt problémák és javaslatok	Nyilvános térképes problémafeltáró kérdőív

⁹⁹ Forrás: túlnyomórészt Komplex Kerékpáros Program és Kerékpárosbarát Közutak Tervezése Ütügyi Műszaki Előírás

7.4 PARTNERSÉGI TERV

7.4.1 A PROJEKTRŐL

Vásárosnamény Város Önkormányzata fenntartható városi mobilitási tervet (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) készít. Ez egy új, az embert – a városlakót – középpontba állító közlekedési stratégia, amely megalapozza a következő évek közlekedési fejlesztéseit a városban és környékén. A dokumentum a város meglévő stratégiai terveivel – elsősorban a Településfejlesztési Konceptióval és az Integrált Településfejlesztési Stratégiával – összhangban készül. A terv elkészítésével Vásárosnamény Város Önkormányzata a Mobilissimus Kft-t bízta meg. A terv elkészítését a város a Széchenyi Terv Plusz „Élhető települések” pályázati programjában elnyert forrásból finanszírozza.

A pályázati program által előírt Fenntartható városi mobilitástervezés Tervezési útmutató a tervezési folyamat gyakorlati megvalósítása kapcsán kiemeli a széleskörű partnerség elvét, az útmutató alapján:

„Az érintettek bevonásával a tervezés során a városi mobilitást érintő döntések, így maga a Mobilitási terv is jelentős legitimitást nyer, elfogadottsága, támogatottsága erősödik. Ez a konzultatív tervezési hozzáállás előfeltétele annak, hogy a lakosság és a különböző érdekcsoportok képviselői magukénak érezzék a Mobilitási tervet és az ahhoz tartozó intézkedés-csomagokat. Nagyobb társadalmi támogatottsággal könnyebbé válik a javasolt intézkedések megvalósítása is.”

„A partnerségi folyamat fő célja az érintettek igényeinek, szükségleteinek, problémáinak feltárása, ötleteinek, javaslatainak megismerése, sajátos fejlesztési érdekeik és céljaik megismerése és összehangolása, megnyerése és ösztönzése arra, hogy saját tevékenységükkel, illetve fejlesztéseikkel segítsék a stratégia megvalósulását és fenntartását. A partnerség célja továbbá az érintettek együttműködésének támogatása, kölcsönös informálása egymás tevékenységéről, valamint ezek beépítése a készülő Fenntartható Városi Mobilitási Tervbe.” – Fenntartható városi mobilitástervezés Tervezési útmutató

7.4.2 A PARTNERSÉGI FOLYAMAT RÉSZTVEVŐI, PARTNERSÉG SZERVEZÉSE

A SUMP tervezési módszertana nagy hangsúlyt fektet a széles körű partnerség biztosítására mind szakmai, mind társadalmi szinten. A SUMP egyik fontos jellemzője az integrált szemlélet, amely alapvetően a különböző közlekedési ágak együttes rendszerben való kezelését jelenti, ebből kifolyólag a különböző szakmáknak, szakembereknek a város közlekedésével kapcsolatos közös gondolkodását is jelenti. Mindennek biztosítása érdekében a széleskörű szakmai részvétel a tervezés minden fázisában nagy hangsúlyt kap. A terv elkészítése során a Megbízó és a Tervező a szakmai együttműködés mellett hangsúlyt fektetnek a lakosság bevonására a problémafeltárásba, a jövőkép és a célok meghatározásába, ezzel jelentősen növelve a lakosság körében a terv elfogadottságát. A szakmai és lakossági

részvétel mellett a partnerségi folyamatban Vásárosnamény vonzáskörzetének települései is részt vesznek, hiszen a város közlekedésében a környező településekről a járásközpontba ingázók közlekedési szokásai fontos szerepet játszanak.

A széles körű partnerség célja egy olyan terv kidolgozása, amely a lehető legteljesebben integrálja a városi lakosság és különböző érdekeltek, partnerek közlekedéssel kapcsolatos szempontjait és választ ad a közlekedéssel kapcsolatos problémáikra.

7.4.3 A PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSEK FOLYAMATA, SZINTJEI

A SUMP elkészítésének folyamatában az alábbi főbb feladatokat határozza meg a Tervezési Útmutató, ezeket a feladatokat kísérik a partnerségi egyeztetések, amelyek vonatkozásában három döntési szinten öt részvételi helyzetet különböztet meg a Tervezési Útmutató.

- döntés a SUMP szükségéről;
- operatív döntés-előkészítő munka;
- projektmenedzsment feladatok (partnerségi, koordinációs és egyéb adminisztrációs);
- adat- és információ szolgáltatás a helyzetfeltáráshoz;
- stratégiaalkészítési fázisban aktív részvétel;
- szakmai egyeztető üléseken aktív részvétel;
- workshopokon aktív részvétel;
- mobilitási kérdőív kitöltése;
- SUMP szakértői változat véleményezése a társadalmi egyeztetés időszakában;
- mobilitási terv jóváhagyása.

A partnerségi folyamat szakaszai szerinti és az egyeztetés szintje szerinti besorolásban a Tervezési Útmutató 6.2. sz. melléklete szolgál irányadóként:

„A partnerségbe bevont egyes csoportok különböző szerepkörrel bírnak a Mobilitási terv elkészítésének folyamatában. Az alábbiakban bemutatásra kerül, hogy az egyes csoportoknak elsődlegesen mi a feladatuk és a társadalmisítási folyamat részeként milyen módon kerülnek bevonásra.”

Egyeztetés szintjei	Partnerségi csoportok	Főbb feladatok									
		döntés a SUMP szükségéről	operatív döntés-előkészítő munka	projektmenedzsment feladatok (partnerségi, koordinációs és egyéb adminisztrációs)	adat- és információ szolgáltatás a helyzetfeltáráshoz	stratégiai elkészítési fázisban aktív részvétel	szakmai egyeztető üléseken aktív részvétel	workshopokon aktív részvétel	mobilitási kérdőív kitöltése	SUMP szakértői változat véleményezése a társadalmi egyeztetés időszakában	mobilitási terv jóváhagyása
Döntéshozás szintje	Közgyűlés	X									X
Irányítás, szakmai egyeztetés szintje	Irányító zárt önkormányzati csoport (eseti meghívotti szereplőkkel kiegészítve)		X	X	X	X	X	X	X	X	
	Szakmai munkacsoport (közlekedés; településfejlesztés stb.)					X	X	X	X	X	
	Irányítottan megkeresett partnerek köre (Intézmények és gazdasági társaságok; környező települések)					X			X	X	
Nyílt egyeztetés szintje	Szélesebb körű társadalom bevonása (honlap, média, újság, rádió stb.)					X			X	X	

7.4.4 A PARTNERSÉGI FELADATOK SZERVEZETI RENDJE

A partnerségi feladatok ellátása a Tervező és a Megbízó közös hatáskörében történik. A Tervező korábbi partnerségi tapasztalatai és a Megbízó helyi partneri hozzáállása biztosítja a tervezési folyamat megfelelőségét a partnerségi elvárásoknak.

A tervezés főbb feladatait, azok érintettségét a partnerségi folyamatokban és a felelősségi köröket az alábbi táblázat tartalmazza:

Főbb feladatok a SUMP tervezés folyamatában (kiegészített)	Partnerséggel érintett feladatok	Megbízói feladatok	Tervezői feladatok
döntés a SUMP szükségéről		X	
operatív döntés-előkészítő munka	X	X	X
projektmenedzsment feladatok (partnerségi, koordinációs és egyéb adminisztrációs)		X	X
adat- és információ szolgáltatás a helyzetfeltáráshoz	X	X	
adat- és információfeldolgozás a helyzetfeltáráshoz			X
stratégiakészítési fázisban aktív részvétel	X	X	X
szakmai egyeztető üléseken aktív részvétel	X	X	X
workshopokon aktív részvétel	X	X	X
workshopok eredményeinek kiértékelése			X
mobilitási kérdőív kitöltése	X	X	
mobilitási kérdőív kiértékelés			X
SUMP szakértői változat véleményezése a társadalmi egyeztetés időszakában	X	X	
mobilitási terv jóváhagyása		X	

„Az eredményes munkavégzés nem csak a Vállalkozótól elvárt, hanem a Megrendelővel közös feladatokat igényel. A közös feladatvégzés, a konstruktív együtt gondolkodás érdekében különböző csoportok kerülnek kialakításra. A csoportok a mobilitási tervezés előrehaladása szerint, a szükséges munkafolyamat alapján üléseznek, prezentációs eredmények alapján kifejtetik véleményüket, illetve csoport egyeztetéseket folytatnak, workshop csoportban vesznek részt, valamint észrevételeket tehetnek a társadalmi egyeztetésre bocsátható szakértői anyag kapcsán. A nyílt körben véleményezhetik a meghatározott időszakban társadalmisításra bocsátott SUMP dokumentumot.”

7.4.5 BEVONANDÓ PARTNEREK KÖRE ÉS SZEREPE

A Fenttartható városi mobilitástervezés – Tervezési Útmutató vonatkozó, 6.2. sz. melléklete alapján az alábbi érdekcsoportok, amelyeket a közlekedésfejlesztési projektekre jellemzően be szoktak vonni:

Közigazgatási szervek / hatóságok	Üzleti szektor / szolgáltatók	Közösségek / helyi szerveződések	Egyéb
Helyi önkormányzat	Jelentős forgalomvonzó létesítmények (pl.: bevásárlóközpontok)	Helyi lakosság	Helyi média
Szomszédos települések önkormányzatai	Jelentősebb helyi gazdasági szereplők (nagyfoglalkoztatók)	Közlekedésfejlesztési egyesületek	Kutatóintézetek
Közúti közlekedési kapcsolatok tekintetében a városhoz kötődő jelentősebb települések önkormányzatai	Közszolgáltató vállalatok (közlekedési szolgáltatók, környezetvédelmi szolgáltatók, városfejlesztők stb.)	Kerékpáros egyesületek	Más városok szakértői
Engedélyező hatóságok (pl. helyi közlekedési hatóság)	Ipari Park üzemeltetők	Motorizált közlekedés szövetségei	Alapítványok
Rendőrség	Jelentősebb logisztikai vállalatok	Helyi érdekcsoportok (pl.: közösségi közlekedést használók csoportja stb.)	
Katasztrófavédelem	Kis- és középvállalkozások képviselői	Sportegyesületek	
Kormányzati szervek, minisztériumi háttérintézmények	Köztestületek (pl.: gazdasági kamarák stb.)	Ifjúsági egyesület	
Közlekedésért felelős minisztérium	Helyi gazdasági szövetségek	Fogyatékkal élők egyesülete	
Állami tulajdonú közlekedéssel foglalkozó intézmények	Közlekedési tanácsadók	Városfejlesztő egyesület	
Megyei önkormányzat	Szolgáltató cégek	Közlekedésbiztonsággal foglalkozó egyesület	
Oktatási intézmények	Magán finanszírozók	Környezetvédő szervezetek	
Oktatási intézményfenntartó	Ingatlan befektetők	Szakszervezetek	
Egészségügyi intézmények	Országos üzleti szövetségek	Környező települések lakossága	
Közművelődési- és sportintézmények	Kerékpárkölcsonzók	Közlekedési alkalmazottak	
Politikusok		Idősek képviselői	
Egyéb döntéshozók		Egyéb helyi szervezetek	

Vásárosnamény városi SUMP tervezési folyamatában azonosított partnerek:

Közigazgatási szervek / intézmények / hatóságok	Üzleti szektor / szolgáltatók	Közösségek / helyi szervezetelek	Egyéb
Vásárosnamény Város Önkormányzatának Képviselő testülete és Szakbizottságai	Magyar Közút Nonprofit Zrt. Vásárosnaményi Mérnökség	Helyi lakosság	Helyi média
Vásárosnamény Város Jegyzői titkársága, önkormányzati osztálya, pénzügyi osztálya	MÁV Zrt., MÁV-Start Zrt. Volán Zrt.	Beregi önszerveződő kerékpáros túrák	KTI Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet
Vásárosnamény Önkormányzata Városüzemeltetési és Városfejlesztési csoport	Forrás Vállalkozói Klub		
Vásárosnaményi Járási Kormányhivatala	Helyi gazdasági szereplők: Austria Juice Kft., Siti-Trans Kft., Csekő-Ker Kft., Balázs Sped Kft., Hajdú Trans Kft., Swiss Krono Kft., Kiss B. KER & LOG. Kft., Frontalit Kft., B.ÉP.Szolg Kft.		
Beregi Többcélú Kistérségi Önkormányzati Társulás	Tourinform Iroda, Beregi Múzeum		
Vásárosnaményi Rendőrkapitányság, Vásárosnaményi önkormányzati tűzoltóparancsnokság, Vásárosnaményi Mentőszolgálat	Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Kereskedelmi és Iparkamara, -Mérnöki Kamara, -Építészkamara		
Eötvös József Ált. Isk. vezetője, Petőfi Sándor Ált. Isk. vezetője, Kölcsey Ferenc Ált. Isk. vezetője, II. Rákóczi Ferenc Gimnázium vezetője, Lónyay Menyhért Baptista Vonzáskörzet településeinek polgármesterei: Ilk, Gemze, Jánd, Gulács, Táros, Csaroda, Olcsva, Nagydobos, Nyírmada, Kisvarsány, Nagyvársány, Tiszaszalka, Tiszavid, Gyüre, Pusztadobos			
Szabolcs-Szatmár Bereg Vármegye Önkormányzata			

A partnerség szerepe a SUMP körciklus egyes szakaszaiban a Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési Útmutató alapján:

- *„Tervezés: A dokumentum egyes munkarészeinek kidolgozása széleskörű partnerség keretében valósul meg. A partnerek szerepe a tervezési folyamat előrehaladása során a részeredmények megismerésén, véleményezésén, jóváhagyásán túl aktív részvételükre is kiterjed.*
- *Megvalósítás: A partnerek szerepet kaphatnak a Mobilitási terv időközönként felülvizsgálatában, a Terv megvalósulásának értékelésében, illetve egyes szereplők vonatkozásában tervezett projektek előkészítésében és megvalósításában is. Fontos, hogy a lakosság megfelelő tájékoztatást kapjon az intézkedések megvalósulásának előrehaladásáról.*
- *Fenntartás: A projektek megvalósítása után is fontos az átfogó tájékoztatás, a folyamatos egyeztetés a közvetlenül érintettekkel (pl. lakossági elégedettség mérés). A tapasztalatok fontos visszacsatolást jelentenek a további tervezési folyamatokhoz és a felülvizsgálathoz.”*

7.4.6 A PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSEK LEHETSÉGES MÓDSZEREI ÉS ESZKÖZEI

A Partnerség belső érintettjei

Vásárosnamény Város Önkormányzatának Városfejlesztési csoportja, mint a Megbízó képviselői és a Tervező rendszeres megbízói egyeztetéseken konzultálnak a tervezés aktuális lépéseiről, feladatairól. A Városfejlesztési csoporton túl az Önkormányzat további, a tervezésben releváns szereplői is bevonásra kerülnek a tervezés folyamatába, kiemelten a Városüzemeltetési osztályt, amelyekkel a tervezési folyamat egészében kétoldalú kommunikáció valósul meg.

A Városfejlesztési csoport és a Tervező a Városüzemeltetési csoport mellett gondoskodik a tervezési folyamat során az Önkormányzat további szervezeti egységeinek és döntéshozóinak bevonásáról:

- a teljes képviselőtestület: Filep Sándor, Szalainé Bíró Katalin, Adorján Béla, Csobolya Attila, Iványi Tamás, Szöllősy László, Bíró Éva, Nagy Miklós, Szucsányiné Magocsa Edit;
- valamint a szakbizottsági tagok: Baráth Tiborné, Boda István, Hegedűs Antal, Kiss András, Dr. Molnár Erzsébet, Kiss András, Dr. Balázs Erzsébet, Varga János;
- a jegyző, aljegyző és osztályvezetők: dr. Deák Ferenc jegyző, Feketéné dr. Lázár Emese aljegyző, dr. Fórizs Erzsébet önkormányzati osztályvezető, Bádonyi Nóra pénzügyi osztályvezető.

A tervezési folyamat része a városi Képviselőtestület tájékoztatása és bevonása. A testület tájékoztatása, a tervezési folyamatra és eredményekre vonatkozó véleményeik és javaslataik összegyűjtése és becsatornázása a tervezés jelentősebb mérföldköveihez kötődik.

Partnerség külső érintettek bevonásával

Önkormányzati szint

Vásárosnamény esetében a vármegyei és kistérségi partnerség kiemelt jelentőséggel bír, a település polgármestere, Filep Sándor a Vármegyei Önkormányzat terület- és vidékfejlesztési bizottságában, illetve a Beregi Többcélú Kistérségi Önkormányzati Társulásban is elnöki pozíciót lát el. Illetve Vásárosnamény Járásszékhely, így a járás településeinek életében is adminisztratív- és munkahelyi központ szerepet tölt be.

Szakmai egyeztetések

A SUMP tervezését széles körű szakmai egyeztetések kísérik, melyekbe mind a városi, mind a megyei, mind az országos szintű releváns szakmai szereplők bevonásra kerülnek. A szakmai partnerek beazonosítását és bevonását a tervezési folyamatba a Megbízó és a Tervező együttesen végzi el.

Az érintettekkel, stakeholderekkel beazonosítás és érdekcsoportok, valamint egyeztetési szint szerinti rendszerezés után tematikus és tömbösített egyeztetéseket szervez a Tervező és a Megbízó.

Lakosság

A tervezési folyamatban a lakosság bevonása kulcsfontosságú elem, a Megbízó kiemelt célkitűzése, hogy *„a lakosság értse és érezze, hogy a terv róluk és nekik szól.”*

Az Önkormányzat korábbi bevonási tapasztalatai szerint az alábbi kihívásokkal kell szembenézni a társadalmassítási feladatok során:

- a lakosság inkább reaktív, mint proaktív a tervezési folyamatokban;
- a település széttagoltsága nehezíti a személyes fórumok szervezését, kritikus tömeg elérését.

szakmai szereplők mellett a lakosság bevonását a Tervező az Önkormányzat támogatásával végzi a tervezési folyamat során. A lakosság elérésének a kihívások fényében az online kérdőíves és térképes információgyűjtés a leghatékonyabb módja, amelynek terjesztésében a Megbízó is aktív szerepet vállal:

- az önkormányzat honlapján, Facebook oldalán és a városi televíziócsatornán való megjelenéssel;
- iskolák, tanulók és nyugdíjas klubok elérésének támogatásával.

Külső szakértő

A tervezési folyamat a KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet szakmai tanácsadó tevékenysége mellett történik. A KTI a SUMP tervezés 12 szakasza alatt három alkalommal vizsgálja a minőségi elvárásoknak való megfelelést.

7.4.7 A VÉLEMÉNYEK KEZELÉSE

A Tervező a munka keretében elvégzett adatgyűjtések, felmérések, bejárások eredményeit kiegészítve az érintettektől beérkező helyi információkat, szempontokat is folyamatosan figyelembe veszi a tervezési folyamat alatt. Ezek meghatározó tényezői a helyzetértékelésnek, valamint a cél- és eszközrendszer kialakításának is.

7.4.8 A TERVEZETT PARTNERSÉGI LÉPÉSEK ÜTEMEZÉSE

A SUMP tervezése során a következő megbízái, döntéshozói, szakmai, társadalmi és térségi egyeztetésekre kerül sor:

- Megbízái egyeztetések kéthetes rendszerességgel (Vásárosnamény Város Önkormányzata; Mobilissimus Kft.)
- Partnerségi és lakossági kérdőív Vásárosnamény és környéke közlekedéséről – 2024. február – március
- Partnerségi találkozók – 2024. április - május
 - Városfejlesztési- és Városüzemeltetési csoport, további önkormányzati érintettek;
 - külső partnerek, üzleti és szociális szféra, intézményvezetők, vállalkozók;
- Partnerségi találkozó: a SUMP helyzetértékelésének eredményeinek és az előzetesen felvázolt közlekedésfejlesztési célok bemutatása a képviselő-testületnek – a partnerségi találkozók lezárultával és eredményeik feldolgozásával
- Társadalmasítás: 2024. ősz

7.4.9 MEGVALÓSULT PARTNERSÉGI LÉPÉSEK ÖSSZEFOGLALÓJA

A partnerségi egyeztetés belső folyamata Vásárosnamény Város Önkormányzatának Városfejlesztési csoportja, mint a megbízó képviselői és a tervezők rendszeresen Megbízái egyeztetéseken konzultáltak a tervezés aktuális lépéseiről, feladatairól. A Városfejlesztési csoporton túl a Hivatal további, a tervezésben releváns szereplői is bevonásra kerültek a tervezés folyamatába. A tervezés belső egyeztetésének és véleményezésének a városi képviselő-testület tájékoztatása is részét képezte.

A SUMP tervezését **széles körű szakmai egyeztetések** kísérték, melyekbe mind a városi, mind a megyei, mind az országos szintű releváns szakmai szereplők bevonásra kerültek.

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítése során a városi szakmai partnerek (érdekképviseleti, civil és gazdálkodó szervezetek, vallási közösségek) a tervezési folyamatba először egy online kérdőíves felmérés keretében lettek bevonva a lakossági kérdőívvel párhuzamosan 2024. március 7-től április 15-ig.

A szakmai egyeztetés legfontosabb lépése a 2024. április 10-én és 11-én megtartott partnerségi találkozók voltak, ahol kétórás blokkokban biztosította a tájékozódás és véleményformálás lehetőségét a Megbízó és a tervező a városi intézmények képviselőinek, a vonzaskörzet polgármestereinek, illetve a helyi üzleti szféra képviselőinek a település közlekedési helyzetének, kihívásainak és lehetőségeinek vonatkozásában a helyzetértékelési munkarész támogatásához.



80. ábra: Partnerségi találkozó

A **képviselő-testület tájékoztatása** a tervezés aktuális állásáról a helyzetértékelő szakaszban történt 2024. április 25-én, ahol a tervező bemutatta az addig lezajlott tervezési lépéseket, illetve felvázolta a tervezés további ütemtervét.

A **lakosság tervezésbe történő bevonásának** első lépése egy online lakossági problémafeltáró kérdőíven keresztül történt. Az egyszerű, de minden közlekedési módra kiterjedő problémaérzékelési kérdőív a városlakók közlekedéssel kapcsolatos szokásaira és az általuk érzékelt problémákra kérdezett rá, illetve az érzékelt pozitívumokat és javaslatokat is gyűjtöttük. A lakosság a kérdőívet a város és a tervező honlapjáról is elérhető online felületen töltötte ki, illetve fizetett közösségi média hirdetésben juttattuk el a város és vonzaskörzetének lakosaihoz. A kérdőíves megkeresés eredményességét Vásárosnamény Önkormányzata nyereményjátékkal is ösztönözte, amelynek keretében a kitöltők között kisorsoltak 3 db páros belépőjegyet a helyi termálfürdőbe. A kérdőíves lezárásáig, 2020. április 15-ig, a kérdőívet 181-en töltötték ki, és összesen 613 térképi elem (útvonal, probléma, javaslat) érkezett be.

A lakossági bevonás következő jelentős állomása a **Fenntartható Városi Mobilitási Terv társadalmasítási fázisa volt**, ahol minden érintett strukturált formában véleményezhette a dokumentumot a helyzetértékelő rész mellett már a javaslati fejezetekkel, a cél- és eszközrendszerrel együtt.

A teljes tervezési folyamatot végigkísérte a Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet minőségbiztosítási felügyelete a tervezés főbb mérföldköveihez kapcsolódóan, ez a fajta szupervízió szintén a partnerségi tervezés logikáját erősítette.

12. táblázat: Megvalósult partnerségi lépések

Esemény	Esemény jellege	Időpontja	Eredménytermék
Projektindító találkozó	Megbízói egyeztetés	2024. 01. 17.	emlékeztető
Projekttalálkozó	Megbízói egyeztetés	2024. 02. 08.	emlékeztető
Projekttalálkozó	Megbízói egyeztetés	2024. 03. 06.	emlékeztető
Partnerségi kérdőív	Kérdőívezés	2024. 03. 07. – 2024. 04. 15.	10 kitöltés
Lakossági kérdőív ¹⁰⁰	Kérdőívezés	2024. 03. 07. – 2024. 04. 15.	181 kitöltés, 613 térképi elem
Kérdőív megosztása a város honlapján ¹⁰¹	Hirdetmény	2024. 03. 07.	online megjelenés
Kérdőív megosztása a tervező honlapján ¹⁰²	Hír	2024. 03. 07.	online megjelenés
Facebook poszt a város Facebook oldalán – lakossági kérdőív és nyereményjáték ¹⁰³	Közösségi média megjelenés	2024. 03. 07.	online megjelenés (10 kedvelés, 12 megosztás)
Facebook poszt a tervező facebook oldalán – lakossági kérdőív és nyereményjáték ¹⁰⁴	Közösségi média megjelenés	2024. 03. 07.	online megjelenés (156 kedvelés, 90 hozzászólás, 26 megosztás)
Facebook fizetett hirdetés a lakossági kérdőív terjesztéséhez	Közösségi média kampány	2024. 03. 08. – 2024. 04. 15.	online kampány (53 281 bejegyzéselérés, 3628 bejegyzésaktivitás, ebből 3408 hivatkozáskattintás)
Facebook poszt a város Facebook oldalán – lakossági kérdőív és nyereményjáték ¹⁰⁵	Közösségi média megjelenés	2024. 03. 19.	online megjelenés (5 kedvelés, 3 megosztás)
Találkozó a városi intézmények képviselőivel	Partnerségi találkozó	2024. 04. 10.	jegyzőkönyv
Találkozó a vonzáskörzet polgármestereivel	Partnerségi találkozó	2024. 04. 10.	elmaradt

¹⁰⁰ <https://www.partimap.eu/hu/p/Vasarosnameny-es-tersegenek-kozlekedese-lakossagi-kerdoiv/0>

¹⁰¹ <https://vasarosnameny.hu/minden-hirdetmeny/1561-20240307>

¹⁰² <https://mobilissimus.hu/hirek/kerdoiv-vasarosnameny-es-tersegenek-kozlekedeseroi>

¹⁰³ https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=418526727499748&id=10080272715588

¹⁰⁴ <https://www.facebook.com/Mobilissimus/posts/877194854207314>

¹⁰⁵ https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=425229603496127&id=10080272715588

Esemény	Esemény jellege	Időpontja	Eredménytermék
Találkozó a helyi vállalkozások képviselőivel	Partnerségi találkozó	2024. 04. 11.	jegyzőkönyv
Projekttalálkozó és KTI minőségbiztosítást előkészítő alkalom	Megbízói és minőségbiztosítási egyeztetés	2024. 04. 25.	emlékeztető
Prezentáció a képviselőtestület számára	Képviselőtestületi ülés	2024. 04. 25.	jegyzőkönyv
Facebook poszt a város honlapján lakossági kérdőívhez kapcsolódó nyeremények átadásáról ¹⁰⁶	Közösségi média megjelenés	2024. 05. 03.	online megjelenés (14 kedvelés)
Minőségbiztosítási mérföldkő – Helyzetértékelés	Elektronikus levélváltás	2024. 05. 24. – 2024. 06. 21.	észrevételek (beépítésre került)
Projekttalálkozó	Megbízói egyeztetés	2024. 07. 09.	emlékeztető
Minőségbiztosítási mérföldkő – Célrendszer	Elektronikus levélváltás	2024. 07. 09. – 2024. 07. 17.	észrevételek (beépítésre került)
Projekttalálkozó	Megbízói egyeztetés	2024. 09. 12.	emlékeztető
Társadalmasítás	Partnerségi találkozó	2024. 10. 24.	jelenléti ív
Társadalmasítás ^{107 108}	Nyilvános véleményező kérdőív	2024.10.08-31.	

7.5 STRATÉGIAI-SZAKPOLITIKAI ÉS SZABÁLYOZÁSI HÁTTÉR – RÉSZLETES ELEMZÉS

7.5.1 UNIÓS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

Az alábbi fejezetrészben rendszerbe helyezzük az elmúlt évek meghatározó európai uniós közlekedés-szakpolitikai dokumentumait, illetve azokat is, amelyek a közlekedéshez annak klímaváltozással kapcsolatos következményei révén kötődnek. Továbbá kiemeljük ezen szakpolitikai anyagok legrelevánsabb célkitűzéseit és javaslatait, amik a fenntartható városi mobilitási tervezést érintik.

Az uniós szakpolitikai dokumentumok hierarchiarendszerében a közlekedésszakmai dokumentumok első sorban a nem kötelező érvényű dokumentumok és a stratégiai dokumentumok köréből kerülnek ki. Ezek fölött állnak az alapvető jogi erővel bíró dokumentumok, mint a rendeletek, irányelvek és határozatok, amelyek körében még szintén található közlekedéspolitikai vonatkozások, ezek fölött pedig már csak a legfelsőbb szintű jogi dokumentumok állnak, mint az EU alapító szerződése.

¹⁰⁶ https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=452103777475376&id=100080272715588

¹⁰⁷ <https://vasarosnameny.hu/minden-varosinformacio/1623-elindult-vasarosnameny-fenntarthato-mobilitasi-tervenek-tarsadalmasitasa>

¹⁰⁸ <https://mobilissimus.hu/hirek/elindult-vasarosnameny-fenntarthato-mobilitasi-tervenek-tarsadalmasitasa>

Magyarország 2004-es EU-s csatlakozása óta az alábbi irányadó közlekedéspolitikai dokumentumok jelentek meg:

- Zöld Könyv – A városi mobilitás új kultúrája felé¹⁰⁹ (2007);
- Fehér Könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé¹¹⁰ (2011);
- Európa mozgásban¹¹¹ (2018);
- Európai Zöld Megállapodás¹¹² (2019);
- Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása¹¹³ (2020)
- „Irány az 55%!”¹¹⁴ (2021)
- Az EU 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete – Ajánlások a „zéró-elképzelés” felé történő következő lépésekre¹¹⁵ (2021)

Az Európai Unió szakpolitikai céljai a 2007-es Zöld Könyv óta sokáig lényegében nem változtak, de az eredmények felemásak

A városi közlekedésről szóló **Zöld Könyv**¹¹⁶ (2007) az Európai Unió legfontosabb alapvetéseit tartalmazta a közlekedésfejlesztésben követendő fő célokról. Megállapításai nem vesztek aktualitásukból: a környezetbarát közlekedési módok és a személyautó használatát kiváltó lehetőségek

¹⁰⁹ Zöld Könyv – A városi mobilitás új kultúrája felé. Európai Közösségek Bizottsága 2007, COM (2007) 551 végleges <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=HU>

¹¹⁰ Fehér Könyv, Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, 2011 <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>

¹¹¹ Európa mozgásban – Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés, Európai Bizottság, 2018, <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2018/HU/COM-2018-293-F1-HU-MAIN-PART-1.PDF>

¹¹² Európai Zöld Megállapodás, a Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2019 https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0012.02/DOC_1&format=PDF

¹¹³ Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása, A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2020, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0017.02/DOC_1&format=PDF

¹¹⁴ „Irány az 55 %!": Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzésének megvalósítása a klímasemlegesség elérése érdekében, A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0550>

¹¹⁵ Az EU 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete – Ajánlások a „zéró-elképzelés” felé történő következő lépésekre, Európai Parlament, 2021, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_HU.pdf

¹¹⁶ Zöld Könyv – A városi mobilitás új kultúrája felé. Európai Közösségek Bizottsága 2007, COM (2007) 551 végleges <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=HU>

támogatása, a gyaloglás, a kerékpározás, a közösségi közlekedés vonzóvá és biztonságossá tétele, a magas színvonalú városi infrastruktúrára kialakítása, az intermodalitás támogatása, a tiszta és energiahatékony járművek terjedésének támogatása és az integrált tömegközlekedési megoldások preferálása azóta is meghatározzák az uniós országok közlekedésfejlesztését – felemás sikerrel. A jelentős források és a tervezési szemléletben végbement látványos változások mellett a személyautózás csak a nagyvárosok belső területein veszített teret, általános térnyerése továbbra is töretlen.

A **2020-ig szóló közlekedéspolitikai fehér könyv**¹¹⁷ kiemeli a fenntartható hajtásrendszerek kifejlesztését és bevezetését, valamint a versenyképes közösségi közlekedési szolgáltatások szükségességét. Célul tűzi ki a hagyományos tüzelőanyaggal működő gépjárművek használatának felére csökkentését 2030-ig, kivezetésüket pedig 2050-ig továbbá a jelentősebb városközpontok logisztikájának szén-dioxid-mentesítését 2030-ra, 2050-re pedig a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás legalább 60%-os csökkentését.

2018-ban hangsúlyt kaptak az ipart támogató (technológiai) fejlesztések és a közlekedésbiztonság

Az **Európa mozgásban**¹¹⁸ (2018) biztonságos, tiszta, összekapcsolt és automatizált közlekedést javasol, amely az EU versenyképességét hivatott szolgálni. A fókusz a tervezésről és az utazási szokások megváltoztatásáról átkerült az ipart támogató fejlesztésekre és a közlekedésbiztonságra.

Az **Európai Zöld Megállapodás (2019)**¹¹⁹ megerősíti a Bizottság elkötelezettségét az éghajlatváltozás és egyéb környezeti kihívások elleni munkában. A közlemény alapján a közlekedés az EU üvegházgáz-kibocsátásának egynegyedéért felelős, amit 2050-ig 90%-kal kell csökkenteni. Prioritásként emeli ki a **multimodális szállítást, a szárazföldi áruszállításban a közúti áruforgalom súlyának áthelyezését a vasúti és belvízi áruszállításra**. Megfogalmazza, hogy a közlekedés árának tükröznie kell a közlekedés környezeti és egészségi hatásait, és a közlekedési eredetű szennyezést drasztikusan vissza kell szorítani, különös tekintettel a városokra.

¹¹⁷ Fehér Könyv, Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, 2011
<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>

¹¹⁸ Európa mozgásban – Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés, Európai Bizottság, 2018,
<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2018/HU/COM-2018-293-F1-HU-MAIN-PART-1.PDF>

¹¹⁹ Európai Zöld Megállapodás, a Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2019
https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0012.02/DOC_1&format=PDF

A Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása (2020)¹²⁰ Az Európai Zöld Megállapodás célkitűzéseivel kapcsolódó részletesebb stratégia, amely tíz kiemelt területet és mérföldkövet is megfogalmaz az EU számára 2030-ig, 2035-ig és 2050-ig, amelyeket a célkitűzések eléréséhez teljesíteni kell. A kiemelt területek több ponton is befolyásolják a városi mobilitási terveket, ezek közül hangsúlyosan:

- **3. kiemelt terület: városok közötti és városi mobilitás fenntarthatóbbá és egészségesebbé tétele,**
- **4. kiemelt terület: az áruszállítás környezetbaráttá tétele,**
- **9. kiemelt terület: az igazságos és méltányos mobilitás mindenki számára és**
- **10. kiemelt terület: a közlekedésbiztonság javítása.**

„Irány az 55%!” (2021)¹²¹ Az Európai Unió teljes szén-dioxid-kibocsátásának 15%-át a személygépkocsik és a kistehergépjárművek teszik ki. Az Unió az 55-ös csomag részeként új szabályokat fogadott el ezen járművek CO₂-kibocsátásának szabályozására. A rendelet a személygépkocsik és kisteherautók tekintetében 2030-ra és az azt követő időszakra vonatkozóan fokozatos, az Unió egészére kiterjedő kibocsátáscsökkentési célokat vezet be, beleértve az új személygépkocsik és kisteherautók esetében a 2035-re kitűzött 100%-os csökkentési célt.

Az EU 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete – Ajánlások a „zéró-elképzelés” felé történő következő lépésekre, 2021¹²² szerint az Európai Unió jelenleg is élen jár a közúti közlekedésbiztonságban, azonban ennek további javítása a tagállamok és közösség együttes célja. Számszerűsítve, 2050-ig a közúti balesetekben elhunytak és a súlyos sérülést szenvedők számát nullához közelre akarják csökkenteni az EU útjain, ehhez részcélként 2030-ig 50%-os csökkenést tűztek ki a tagállamok a 2020-as ilyen adatokhoz képest.

Bár lehet olyan érzésünk, hogy az Európai Unió által kitűzött célok nem mindig teljesülnek, de az elmúlt 20 évben **komoly fordulat történt a közlekedéstervezés céljaiban, módszereiben és finanszírozásában.** E fordulat alapja és legfontosabb célja **az autóorientált közlekedés**

Az elmúlt 20 évben jelentős fordulat történt a közlekedéstervezésben, a fenntarthatatlan autóorientált tervezés visszaszorítása felé

¹²⁰ Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása, A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2020, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0017.02/DOC_1&format=PDF

¹²¹ „Irány az 55 %!”: Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzésének megvalósítása a klímasemlegesség elérése érdekében, A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0550>

¹²² Az EU 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete – Ajánlások a „zéró-elképzelés” felé történő következő lépésekre, Európai Parlament, 2021, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_HU.pdf

visszaszorítása tervezési, fejlesztési és szabályozási eszközökkel, mert a korábbi gyakorlat semmilyen szempontból nem volt folytatható. Azt is látni kell, hogy egy ilyen léptékű fordulat kiteljesedése hosszabb időt igényel és hogy az Unió komoly eredményeket is fel tud mutatni: így például a közlekedésbiztonság terén elért, a célokhoz képest szerénynek tűnő javulás is több ezer ember életét mentette meg, és számos város kötelezte el magát a tettek szintjén is a fenntartható közlekedés mellett.

7.5.2 ORSZÁGOS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

A hazai szakpolitikákban az igények csökkentése, a közösségi és nem motorizált közlekedés fejlesztése mellett hangsúlyos az elektromobilitás

Először az általános, nem területspecifikus dokumentumokat tárgyaljuk.

2018-ban készült el a második **Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (NÉS-2)** és azon belül a Hazai Dekarbonizációs Útiterv (HDÚ), amely a legfontosabb teendőket a Nemzeti Közlekedési Stratégia hatáskörében javasolja megjeleníteni. Rövid távon az igények csökkentését, a közösségi közlekedés vonzóvá tételét, a vasút részarányának növelését, az utastájékoztatás, a szemléletformálás, a nem motorizált közlekedés feltételeinek fejlesztését támogatja és különösen az alternatív hajtás módok infrastrukturális hátterének megteremtését tartja fontosnak. Középtávon a vízi és a vasúti szállítás súlyának növelését és a pénzügyi ösztönzők bevezetését támogatja.

A **Nemzeti Energiastratégia 2030** hívószavai a közlekedést érintően a következők: közúti közlekedés elektrifikációja, második generációs agroüzemanyagok a közösségi közlekedésben és a vasútfejlesztés. A stratégia 2030-ra 23%-os megújuló arányt becsült, amelyből 14% az agroüzemanyagok aránya és 9% az elektromos és hidrogénhajtás aránya. A közlekedés energiafogyasztásának és környezeti terhelésének csökkentésére a stratégia a következőket ösztönzi: mobilitási igények csökkentése (pl. infokommunikációs technológiák, kerékpárhasználat), hatékonyabb közlekedési módok preferálása (vasút és a közösségi közlekedés szerepének növelése), a jelenlegi kapacitások jobb kihasználása (menetrendek összehangolása), a kevésbé környezet terhelő megoldások versenyképesebbé tétele fiskális eszközökkel (útdíj, behajtási korlátozás, közúti teherszállítás visszaszorítása).

A Nemzeti Energiastratégia 2030 céljainak eléréséhez 2020-ban **Klíma és Természetvédelmi Akciótervet**¹²³ készített az Innovációs és Technológiai Minisztérium. Ebben az akciótervben két, a közlekedést érintő akció szerepelt, amelyek közül az egyik az elektromos autók szélesebb körű térnyerését szolgálta, míg a másik, a Zöld Busz Program a közúti közösségi közlekedés kibocsátáscsökkentését támogatja.

¹²³ Klíma- és Természetvédelmi Akcióterv, 2020 https://2015-2019.kormany.hu/download/9/d4/c1000/ITM_Klima_es_Termeszvetvedelmi_Akcioterv.pdf#!DocumentBrowse

A **közúti közlekedésbiztonsági akcióprogram 2023-2025**¹²⁴ 3 évre vonatkozóan nevezi meg a prioritásokat, amikkel az európai uniós célkitűzésekhez – 2050-ig nullához közelíteni a halálos kimenetelű és súlyos sérüléssel járó közúti balesetek számát, 2030-ig a 2020-as érték felére csökkenteni őket – is hozzá kíván járulni. A prioritások, a közúti balesetek halálos áldozatainak és súlyos sérültjeinek csökkentéséért és mellett, a közlekedők biztonságtudatosságának növelése, az egészségesebb közlekedési környezet kialakítása és a megfelelő szintű finanszírozás a szakpolitikák, programok és kutatások számára.

A Kormány 2015 júliusában fogadta el a **Jedlik Ányos Tervet** és az annak mellékletét képező Jedlik Cselekvési Tervet. Ez a kormányhatározat döntött arról is, hogy az NGM a kvótabevételek terhére megkezdi az elektromos töltőinfrastruktúra fejlesztését, valamint mintaprojekteket indít többek közt a városi és elővárosi közösségi közlekedés területén.¹²⁵ A terv célja, hogy Magyarország versenyképessé váljon az elektromos mobilitás terén. Ennek érdekében támogatja az elektromos töltőhálózat kiépítését, valamint pénzügyi és szabályozási ösztönzők széles skálájával támogatja az elektromos járművek hazai elterjedését.¹²⁶

A Jedlik Ányos terv 2.0¹²⁷ a korábbi terv felülvizsgálataként aktualizálja 2019-ben a korábbi terveket, a korábbi ambiciózus célok az elektromos autók térnyeréséről mérséklődnek és a terjedés gátját jelentő töltőinfrastruktúra hálózat fejlesztése kerül előtérbe, valamint az elektromobilitás közösségi perspektívái az autómegosztás és az e-busz hálózat fejlesztés.

A **Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030**¹²⁸ 2.0 (2021) Magyarország 9+1 turisztikai fejlesztési térségei közül a Tokaj, Felső-Tisza és Nyírség turisztikai fejlesztési térség részeként tartja számon Szabolcs-Szatmár-Bereg megye bizonyos területeit. Főbb vonzerők között „a Felső-Tisza vízi élményei, érintetlen természeti kincsei, középkori templomai, különleges pálinkái és hagyományos vendégszeretete alkotják a térség élménykínálatát. **A Felső-Tisza területe kitűnő adottságokkal rendelkezik az öko- és aktív turizmus**

¹²⁴ Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram, Technológiai és Ipar Minisztérium és Belügyminisztérium (2023-2025), <https://cdn.kormany.hu/uploads/sheets//b/b0/b07/b07194806d15e5558f1701d622dda9c.pdf>

¹²⁵ 1487/2015. (VII. 21.) Korm. határozat a Jedlik Ányos Tervhez kapcsolódó jogalkotási feladatokról. Hatályos: 2015.07.21 -, Nemzeti Jogszabálytár, http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=176836.296554

¹²⁶ A zöld rendszám csak a kezdet - Bemutatjuk a Jedlik Ányos Tervet, Portfolio, 2015.08.17.

http://www.portfolio.hu/vallalatok/autoipar/a_zold_rendszam_csak_a_kezdet_be_mutatjuk_a_jedlik_anyos_tervet.218329.html

¹²⁷ Hazai elektromobilitási stratégia – Jedlik Ányos Terv 2.0, 2019 https://www.jovomobilitasa.hu/_upload/editor/Strategiak/Hazai_elektromobilita_si_strate_gia.pdf

¹²⁸ Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030, Magyar Turisztikai Ügynökség, 2021, május https://mtu.gov.hu/dokumentumok/NTS2030_Turizmus2.0-Strategia.pdf?v=0.159

terén, különösen a kerékpáros és vízi (evezős) turisták számára vonzó úti cél.”

Vásárosnamény városa a Bereg szíveként pozicionálja magát, amellyel a térség turisztikai fejlesztéseinek kezdeményezője és irányadója kíván lenni, kifejezetten az aktív turizmus (vízi és kerékpáros turizmus) tekintetében, amely fejlesztési irányokat a korábban hivatkozott Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030 2.0 is szorgalmaz.

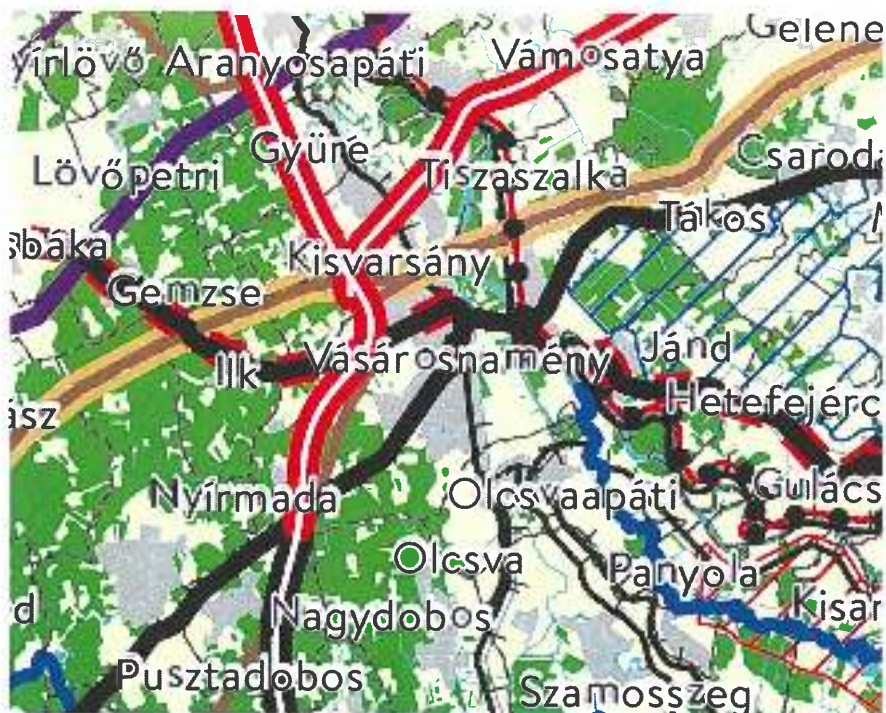
A területspecifikus dokumentumok a következő, Vásárosnamény szempontjából releváns állításokat teszik:

Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK, 2013)¹²⁹ hosszú távú jövőképet és fejlesztéspolitikai célokat fogalmaz meg. A felvázolt problémák jól jelzik a készítés idejének gazdasági válságát: az azóta eltelt időszakban számos problémaként kezelt folyamat átértékelődött. A terv távlatos céljai azonban időtállóak, így a fenntartható és kompakt városszerkezet kialakítása, intenzív együttműködés elősegítése a szereplők között, hogy mérséklődjenek a közlekedési távolságok, fenntartható mobilitási viszonyok megteremtése a városon belüli és város körüli utazási szükséglet mérséklése érdekében, a munkahelyek, lakóövezetek, szolgáltatási és közlekedési hálózatok elhelyezkedésének optimalizálása, a közlekedés racionalizálása és a fenntarthatóságának biztosítása, a környezetbarát alternatív közlekedési eszközök fejlesztése (vasút, elővárosi vasút, kerékpárutak, ahol lehet vízi közlekedés és ezek kombinációi). Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye vonatkozásában megfogalmazott fejlesztési irányai általános gazdaságfejlesztési törekvések, amelyek közül kiemelkedik az élelmiszergazdaság és a megújuló energiaforrások előmozdítása, illetve a Vásárosnamény és térségének helyzetéből adódóan releváns irányok a megye külső periferiáinak felzárkóztatása és a vidéki térségek integrált fejlesztése a turizmus és a falusi önellátó gazdálkodás erősítésével. A kedvező geopolitikai helyzetben rejlő potenciál jobb kihasználását és a határon átnyúló együttműködések ösztönzését is megfogalmazza a dokumentum, amely a szomszédos Ukrajnában zajló háború miatt az elmúlt évben új értelmezést nyert.

Az **Országos Területrendezési Tervről (OTrT)** a 2018. évi CXXXIX. törvény rendelkezik. Itt a tervezett M34-es gyorsforgalmi út megvalósítása Záhony irányába, illetve az M3-as gyorsforgalmi út meghosszabbításának előkészítése Beregdaróc, országhatár irányába, amely a közeljövőben megvalósulhat. Továbbá közvetetten, érintheti Vásárosnaményt az M49-es gyorsforgalmi út megvalósítása az M3-as gyorsforgalmi út és Ökörítőfülpös közötti első szakasz (kivitelezés alatt), majd az Ökörítőfülpös és országhatár közötti második szakasz (közbeszerzés alatt). Az OTrT Szerkezeti Terve Vásárosnamény közigazgatási területén belül, a Tisza keleti partján a folyóval párhuzamosan jelöl egy országos jelentőségű tervezett kerékpárutat, ami jelenleg is kitáblázott útvonal.

Az OTrT tervezett közlekedéshálózati elemei közül a tervezett M34-es és meghosszabbítandó M3-as gyorsforgalmi út meghatározó Vásárosnamény szempontjából

¹²⁹ Az Országgyűlés 1/2014. (I. 3.) OGY határozata által elfogadva



81. ábra: Vásárosnamény környéke az OTRT szerkezeti tervében

Az NKS is az M34-es megvalósítását és az M3-as meghosszabbítását javasolja

A 2014-ben jóváhagyott **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)**¹³⁰ egyik fontos feladata az IKOP és a 2014-2020-as uniós ciklus közlekedési projektjavaslatainak megalapozása volt stratégiai szinten. Az NKS Vásárosnamény térségét és a befoglaló Szabolcs-Szatmár Bereg vármegyét érintő fejlesztésként szintén a már említett M3-as és M34-es gyorsforgalmi utakat említi, a „Hiányzó közúti TEN-T átfogó hálózati elemek építése” célhoz kapcsolódóan, amit kiemelt és nagy társadalmi hasznosságúnak ítél meg, azonban a megvalósíthatóságukat korlátozottnak tekinti.

Az országos tervekről is elmondható, hogy sok szempontból nem teljesültek, nagyralátó céljaik nem mindig valósultak meg, de itt is meg kell erősítenünk azt az állítást, hogy ugyan még mindig évtizedes lemaradásban van az Unió fejlettebb országaitól, mégis európai jellegű és sokszor európai szintű közlekedéstervezés (is) zajlik az országban, és ha a fenntarthatóság gondolata még nem is szivárgott le a hétköznapi szintjére, de a tervezési és finanszírozási dokumentumokban már megjelenik.

¹³⁰ Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia. Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, 2014, <https://www.kormany.hu/download/b/84/10000/Nemzeti%20K%3Bzleked%C3%A9si%20Infrastrukt%C3%BAra-fejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia.pdf>



82. ábra Gyorsforgalmi úthálózati tervek Vásárosnamény térségében (forrás: Építési és Közlekedési Minisztérium adatszolgáltatása)

7.5.3 MEGYEI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

A 2021-2027-as tervezési időszakot megalapozó megyei szintű területfejlesztési tervezést a hatályos jogszabályok értelmében három stratégiai dokumentum – a megyei területfejlesztési koncepció, a megyei területfejlesztési program és a megye integrált területi programja (ITP) – határozza meg. A megyei területfejlesztési koncepciók és programok funkciója, hogy meghatározzák a megyék specifikus fejlesztési igényeit és céljait, az ITP feladata pedig, hogy definiálja a megye számára kormányhatározatban lefektetett Terület- és Településfejlesztési Operatív

Program Plusz (TOP Plusz) forráskeret felhasználásának rendszerét és módját.

Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Területfejlesztési Konceptiójában¹³¹ és Programjában¹³² a megye fejlesztésének célrendszere és a megye 2027-ig terjedő időszakra vonatkozó átfogó, stratégiai, horizontális céljai jelennek meg.

Az koncepció „Vonzó megye” elnevezésű átfogó céljának egyik eleme a mobilitás feltételeinek fejlesztése a megyében, illetve a közlekedésfejlesztés három területi szintjén is megjelenik a koncepciónak: a vármegyeszékhely fejlesztése, decentrumok és járásközpontok elérhetőségének javítása, és a külső perifériák közlekedési kapcsolatainak javítása. Vásárosnamény és a térségének közlekedésfejlesztése kapcsán a Stratégiai célok közül az alábbi táblázatban foglalt stratégiai célok és prioritások az irányadóak a település fenntartható mobilitási tervének elkészítéséhez.

Stratégiai cél	Prioritás
Dinamizálódó decentrumok és szolgáltató járásközpontok – a megyei gazdasági decentrumok és járásközpontok funkcióbővítése és összehangolt fejlesztése	7. prioritás „A megye járásközpontjainak és kisvárosainak funkcióbővítő fejlesztése”
Élhető vidék és felzárkózó külső perifériák	8. prioritás: Élhető vidéki térségek megteremtése 9. prioritás: Külső perifériák felzárkóztatása

A Dinamizálódó decentrumok és szolgáltató járásközpontok stratégiai célhoz kapcsolódó 7. prioritáson belül a 3. intézkedés foglalja a járásközpontok, és kisvárosok elérhetőségének javításával, annak érdekében, hogy biztosítsák többek között a közszolgáltatásokhoz való hozzáférést, a stratégiai cél eléréséhez megfogalmazott tevékenységek a vármegye Operatív Programjában:

- 3.1 Hiányzó közlekedési infrastrukturális elemek fejlesztése, meglévők korszerűsítése;
- 3.2 Közúti és vasúti közösségi közlekedés környezettudatos fejlesztése
- 3.3 Környezetbarát közlekedésmódok támogatása: biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek megteremtése

Az Élhető vidék és felzárkózó külső perifériák stratégiai célhoz kapcsolódó 8. prioritáson belül az 1. intézkedés és a 9. prioritás 3.

¹³¹ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Területfejlesztési Konceptiója I. Előkészítő Fázis és II. Javaslattevő Fázis, 19/2021. (II. 26.) számú önkormányzati határozat

¹³² Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési Program (Stratégiai és Operatív Program, valamint a területi tervek környezeti és területi hatásvizsgálata), 26/2021. (V. 03.) számú önkormányzati határozat

intézkedése foglalkozik az elzárt térségek izolációjának feloldásával, amelyeknél a kiemelt feladatok egyaránt:

- 1.1 és 3.1 Hiányzó vagy korszerűtlen közúti infrastrukturális szakaszok kiépítése
- 1.2 és 3.2 Települések közötti kerékpáros közlekedés infrastrukturális elemeinek fejlesztése
- 1.3 és 3.3 Közúti közösségi közlekedési fejlesztések támogatása: a szolgáltatások minőségének és kiszámíthatóságának fejlesztése

Valamint az Élhető vidék és felzárkózó külső perifériák stratégiai célhoz kapcsolódó 9. prioritás 2. intézkedése a Szatmár-Beregi kultúrtáj turisztikai célú fejlesztése, ezen belül megnevezett tevékenység:

- 2.1 Vonzerő és szolgáltatásfejlesztés

Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye Integrált Területi Programja 2021-2027¹³³ táblázatos formában veti össze a TOP Plusz intézkedéseit a vármegye fejlesztési koncepciójából és stratégiai programjából származó átfogó, horizontális és stratégiai célokat és prioritásokat, amelyek közül az alábbi táblázatban szereplők irányadók Vásárosnamény fenntartható mobilitási tervezése során:

TOP Plusz intézkedések	SZ-SZ-B vármegyei területfejlesztési – átfogó, horizontális és stratégiai – célok és prioritások
Versenyképes vármegye 1.2 Településfejlesztés, települési szolgáltatások 1.2.1. Élhető települések	3. Vonzó vármegye – átfogó cél 2. Fenntartható növekedés – horizontális cél 3. Befogadó növekedés – horizontális cél 6. Dinamizálódó decentrumok és szolgáltató járásközpontok – stratégiai cél 7. A vármegye járásközpontjainak és kisvárosainak funkcióbővítő fejlesztése – prioritás 8. Élhető vidéki térségek megteremtése – prioritás 9. A külső perifériák felzárkóztatása – prioritás
Versenyképes vármegye 1.2 Településfejlesztés, települési szolgáltatások 1.2.3. Belterületi utak fejlesztése	3. Vonzó vármegye – átfogó cél 3. Befogadó növekedés – horizontális cél 6. Dinamizálódó decentrumok és szolgáltató járásközpontok – stratégiai cél 7. A vármegye járásközpontjainak és kisvárosainak funkcióbővítő fejlesztése – prioritás 8. Élhető vidéki térségek megteremtése – prioritás 9. A külső perifériák felzárkóztatása – prioritás
Versenyképes vármegye 1.3 Fenntartható városfejlesztési stratégiák támogatása 1.3.1 Fenntartható városfejlesztési stratégiák támogatása 1.3.2 Fenntartható városfejlesztés	3. Vonzó vármegye – átfogó cél 2. Fenntartható növekedés – horizontális cél 3. Befogadó növekedés – horizontális cél
6.1. Helyi gazdaságfejlesztés	3. Vonzó vármegye – átfogó cél

¹³³ Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegye Integrált Területi Programja 2021-2027, Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Önkormányzat, 2023. március, <https://szsbttnno.hu/program/6.pdf>

6.1.2 4 és 5 számjegyű utak fejlesztése	3. Befogadó növekedés – horizontális cél 6. Dinamizálódó decentrumok és szolgáltató járásközpontok – stratégiai cél 7. A vármegye járásközpontjainak és kisvárosainak funkcióbővítő fejlesztése – prioritás 8. Élhető vidéki térségek megteremtése – prioritás 9. A külső perifériák felzárkóztatása – prioritás
6.1. Helyi gazdaságfejlesztés 6.1.3 Helyi és térségi turizmusfejlesztés 6.1.4 Aktív turizmusfejlesztés	3. Vonzó vármegye – átfogó cél 2. Fenntartható növekedés – horizontális cél 6. Dinamizálódó decentrumok és szolgáltató járásközpontok – stratégiai cél 7. A vármegye járásközpontjainak és kisvárosainak funkcióbővítő fejlesztése – prioritás 8. Élhető vidéki térségek megteremtése – prioritás 9. A külső perifériák felzárkóztatása – prioritás
6.2. Fenntartható versenyképes városfejlesztés 6.2.1. Fenntartható versenyképes városfejlesztés	3. Vonzó vármegye – átfogó cél 2. Fenntartható növekedés – horizontális cél 3. Befogadó növekedés – horizontális cél



83. ábra: Vásárosnamény térségének szerkezeti terve – részlet (Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye Területrendezési Terv – térségi szerkezeti terv, 2023)

A Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Közgyűlés 2023-ban rendelkezett a 9/2023. (II. 24.) önkormányzati rendeletével a **vármegye területrendezési szabályzatáról, térségi szerkezeti tervéről** és térségi övezeteiről. A rendelet első számú melléklete tartalmazza a vármegye Térségi Szerkezeti Tervét, amely az Országos Területrendezési Tervre épül.

A megyei szerkezeti terven látható a tervezett M34-es gyorsforgalmi út, valamint az M3-as gyorsforgalmi út tervezett folytatásának nyomvonala is.

7.5.4 VÁROSI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

Az ITS felülvizsgálata 2023-ban készült, így a mobilitási tervezéshez aktuális információkkal szolgál a település célrendszerére vonatkozóan.

Vásárosnamény **Integrált Településfejlesztési Stratégiájának** felülvizsgálata 2023-ban készült, így a mobilitási tervezéshez aktuális információkkal szolgál a település célrendszerére vonatkozóan.

A felülvizsgált dokumentumban meghatározott jövőkép - „*Vásárosnamény intenzíven fejlődő, versenyképes gazdaságot teremtő, természeti értékeket megőrző térségi centrum, fenntartható, vonzó város, mely kellemes lakóhelyet, ösztönző gazdasági környezetet teremt a Bereg szívében.*” – elérését öt városi szintű tematikus cél és négy városrészi szintű, területi cél szolgálja.

A város céljait az európai uniós, nemzeti és megyei szintű tervdokumentumokkal és a település járásközponti funkciójával összhangban fogalmazták meg. **Az átfogó célok és tematikus közül valamennyi közvetlenül vagy közvetve kapcsolódik a fenntartható közlekedésfejlesztés témájához:**

Átfogó célok:

- Versenyképes és innovatív gazdasági fejlődés elősegítése, befektetés ösztönzés mind a helyi, mind a külső tőke vonatkozásában
- Turisztikai célpont jelleg erősítése
- Zöld és fenntartható város kialakítása (Zöld és kék infrastruktúra fejlesztése, a táji és épített környezet fenntartása, fejlesztése digitális (okos) technológiák elterjedésének elősegítése)
- Szolgáltató központi funkció erősítése
- A lakosság helyben maradásának ösztönzése

Tematikus célok:

- T1. A város földrajzi elhelyezkedéséből és adottságaiból fakadó gazdasági potenciálok kihasználása a munkahelyteremtés érdekében
- T2. A természeti és kulturális értékekre alapozva a turizmus átfogó fejlesztése
- T3. A város központi funkcióinak megerősítése
- T4. A lakosság megtartására, támogatására irányuló intézkedések
- T5. A fenntarthatóságot elősegítő átfogó fejlesztések megvalósítása, különösen a zöld- és kék infrastruktúra fejlesztések és „okos” megoldások hangsúlyozása

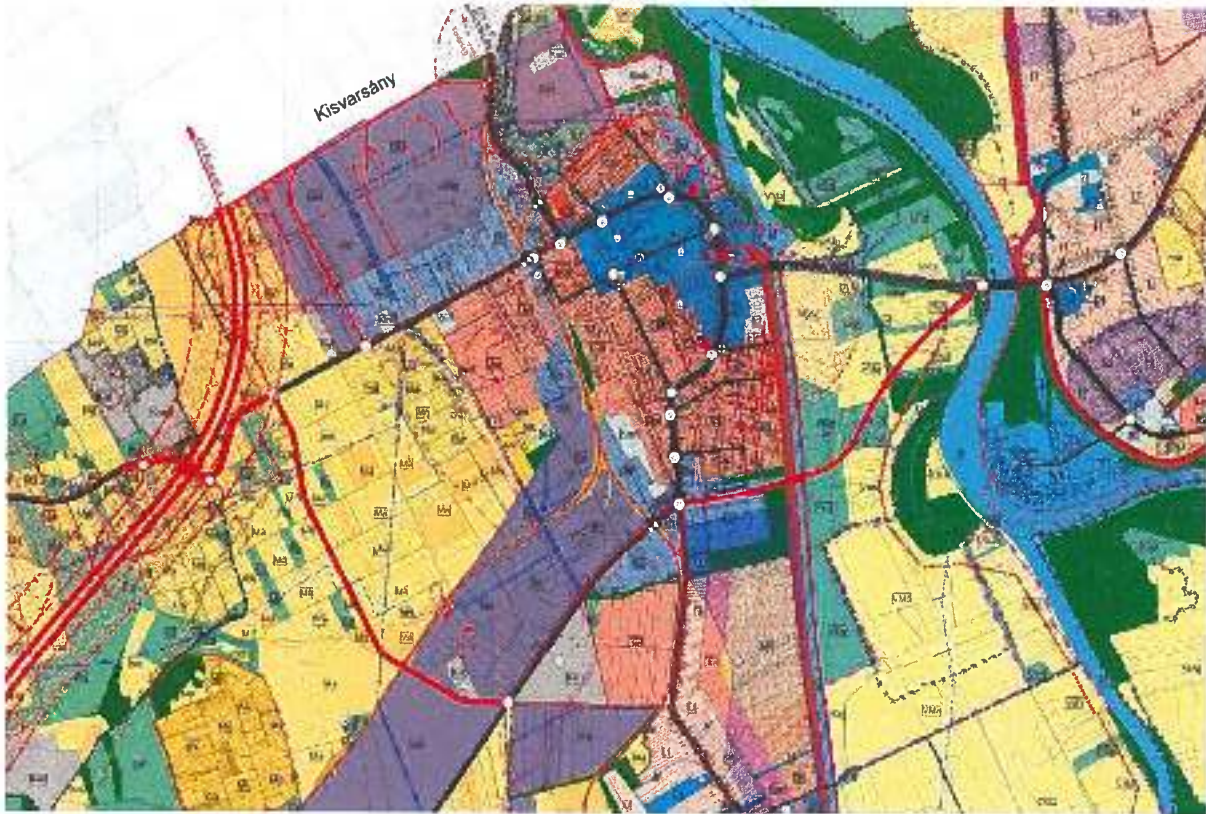
A tematikus célokhoz kulcs-, hálózatos, akcióterületi projekteket kapcsoltak, ezeket táblázatosan is megjelenítették az ITS 40. oldalán, amelyek közül az alábbiak érintik a város fenntartható mobilitás tervezését:

13. táblázat: A fenntartható mobilitás tervezését érintő projektek (forrás: Vásárosnamény Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája, 2023, ENEREA Észak-Alföldi Regionális Energia Ügyökség Nonprofit Kft.)

VÁROSI SZINTŰ TEMATIKUS CÉLOK	KULCSPROJEKTEK	HÁLÓZATOS PROJEKTEK	AKCIÓTERÜLETI PROJEKTEK
T1. A város földrajzi elhelyezkedéséből és adottságaiból fakadó gazdasági potenciálok kihasználása a munkahelyteremtés érdekében	Iparterület bővítése - infrastruktúra fejlesztések	Közlekedési fejlesztések - útfejlesztések, járdahálózat és közlekedési csomópontok fejlesztése - körforgalom és a város elkerülő utak építése - városrészek közötti kapcsolatának fejlesztése, - balesetveszélyes közlekedési csomópontok fejlesztése, Közlekedésbiztonság javítása - parkolók kialakítása	Népesség megtartás és gazdaságélénkítés - telepszerű centrumfejlesztés - Vitka kereskedelmi-logisztikai és gazdaságfejlesztése
T2. A természeti és kulturális értékekre alapozva a turizmus átfogó fejlesztése		Utcanyitás: idegenforgalmi attrakciókat kiszolgáló utak felújítása	- Kraszna sétány kialakítása II., Szilva Termál- és Wellnessfürdő komplex továbbfejlesztése; - Parkoló kialakítása és üdülőterületi utak felújítása - Az akcióterület elérhetőségét fejlesztő beruházások – kerékpárút fejlesztés.
T3. A város központi funkcióinak megerősítése		Utak, járdák, közterek, játszóterek, zöldterületek felújítása	
T5. A fenntarthatóságot elősegítő átfogó fejlesztések megvalósítása, különösen a zöld- és kék infrastruktúra fejlesztések és „okos” megoldások hangsúlyozása	Levegőtisztaság javítását célzó beavatkozások -kerékpáros közlekedés további fejlesztése	Fenntartható városi közlekedés – és mobilitás fejlesztés	

Vásárosnamény Településszerkezeti Terve a hozzá kapcsolódó településrészi Szabályozási Tervekkel és új Helyi Építési Szabályzattal (1/2024 (I.24.) önkormányzati rendelet) közlekedési szempontból a város legjelentősebb közlekedési problémájára – jelenleg a településen halad keresztül a térség fő közlekedési útvonala, a 41-es főút – próbál választ adni. A település belvárosát terheli egyrészt az ukrán határ közelsége miatt a Beregdaróc határátkelőhelyet érintő tranzitforgalom, valamint a Vásárosnamény északnyugati iparterületén található, gazdasági szempontból is meghatározó faipari üzem teherforgalma. Ennek a problémának a feloldására a településszerkezeti terv

- tervezett főútvonalként jelöl egy, a 41-es főutat a 4108-as összekötő utat összekapcsoló szakaszt, amely biztosítaná az ország nyugati része felől érkező és oda induló teherforgalom eljutását a faipari üzem telephelyére,
- valamint egy másik szakaszt is megjelöl, amely a 41-es főút délnyugat felől érkező szakaszát köti össze a főút a várostól keletre eső szakaszával, a belváros érintése nélkül.



84. ábra: Vásárosnamény településszerkezeti terve – részlet (forrás: Vásárosnamény Területrendezési Terv, 2022, Urban Linea Tervező és Szolgáltató Kft.)

A nemzeti és megyei szintű tervdokumentumokban szereplő M34-es gyorsforgalmi út (Vásárosnaménytől – Záhonyig) megvalósításával ugyan enyhülne Vásárosnaményben a városon áthaladó forgalom, azonban ennek megvalósulási ideje nem belátható, a szakaszra 2018 óta rendelkezésre áll építési engedély, illetve az ukrajnai tranzitforgalom okozta terhelésre csak a tervekben egyelőre előkészítési szinten szereplő M3-as gyorsforgalmi út Beregdaróc határátkelőhelyig történő meghosszabbítása jelentene megoldást.

A településfejlesztési és -rendezési dokumentumok mellett a fenntartható mobilitási tervezés számára releváns információkat tartalmaz **Vásárosnamény Város Gazdasági Programja 2019-2024**, amelynek első alprogramja a „Zöld Város Program” (Vásárosnamény Közlekedésfejlesztési Terve). A program közlekedési fókuszú elemei:

- Kerékpárút-építés; valamint Vásárosnamény–Gergelyugornya irányában a SPAR Áruház–Kraszna-híd közötti szakaszának kiépítése;
- B+R parkolók kialakítása a Szabadság téri üzletsor mögött;
- LED-es közvilágítás továbbfejlesztése, újabb bekötésekkel.

A Gazdasági Program továbbá külön alprogramot fogalmaz meg az út- és járdafelújítás témájában, amelynek több pontját meg is valósította az elmúlt években.

2024-ben került felülvizsgálatra¹³⁴ a város 2017-ben készült **Kerékpárforgalmi Hálózati Terve**,¹³⁵ amellyel a város átfogó célja, hogy a kerékpáros fejlesztések hozzájáruljanak a fenntartható mobilitás részarányának növekedéséhez és kihasználják annak gazdaságélénkítő hatását, a kereskedelmi és turisztikai kapacitások kihasználtságának növelésével. A hálózati terv intézkedéseivel elérni kívánt főbb célok:

- Szemléletformálás:
 - A kerékpározás általános népszerűsítése
 - A közlekedésbiztonság javítása figyelemfelkeltő, oktató-nevelő tevékenységgel
 - A tájékoztatás mértékének és színvonalának növelése
- Vonzó kerékpározási környezet:
 - Regionális és turisztikai kapcsolatok fejlesztése
- Partnerség és együttműködés:
 - Szakmai és civil szervezetekkel való együttműködés
 - Kerékpáros közlekedés integrálása a közlekedésszervezésbe az útkorszerűsítések során

Vásárosnamény Város Önkormányzata az éghajlatvédelem és a fenntartható energiagazdálkodás érdekében 2019-ben csatlakozott a Polgármesterek Klíma- és Energiaügyi Szövetségéhez és még ugyanebben az évben elkészítette **Fenntartható Energia és Klíma Akciótervét (SECAP)**.¹³⁶ Az Akcióterv összefoglalja azokat a javasolt energetikai és klímavédelmi célú intézkedéseket, beruházásokat, amelyek révén a város 2030-ra minimum 40%-os CO₂-kibocsátás-csökkenést kíván elérni.

A 2023-2028-as időszakra vonatkozóan a település elkészítette Vásárosnamény Város Önkormányzatának negyedik **Környezetvédelmi Programját**.¹³⁷ A Program helyzetfeltárásában a levegő állapotának vonatkozásában megjegyzi, hogy levegőminőség-romlás főleg télen, a

A település Környezetvédelmi Programja (2023-2028) a levegőminőség szempontjából kiemeli az elkerülő utak építésének fontosságát.

¹³⁴ Vásárosnamény Kerékpárforgalmi Hálózati Terve, felülvizsgálat ideje 2024., InnoQuest Kft.

¹³⁵ Vásárosnamény Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve, 2017, GT Menedzsment Kft.

¹³⁶ Vásárosnamény Város Önkormányzatának Fenntartható Energia és Klíma Akcióterve, 2019, https://www.szszbmo.hu/system/files/force/vasarosnameny_secap_vegleges.pdf?download=1

¹³⁷ Vásárosnamény Város Önkormányzatának Környezetvédelmi Programja 2023-2028, 2023, https://vasarosnameny.hu/files/tkp2022_2023.pdf

fűtésből származó károsanyag kibocsátás miatt alakul ki a városban, ugyanakkor meleg, nyári napokon a gépjárművek okozta légszennyezés okoz problémát. Ennek kapcsán pedig kiemeli a várost elkerülő utak építésének fontosságát és a közlekedési szokások átgondolását.

7.6 PROJEKTLISTA ELEMEI ÉS FŐBB ISMÉRVEI

Az 5.3 fejezetben bemutatott, de ott terjedelmi okokból nem részletezett **projektlistát az alábbi táblázat mutatja be részletesebben**. A táblázat az alábbi információkat tartalmazza:

- Projektszám (sorszám)
- Projektnév
- Előkészítettség (szöveges leírás és kategória)
- Finanszírozás forrása (szöveges és kategória)
- Becsült költség (millió Ft és kategória)
- Hatáskör (kategória)
- Megvalósításban érintettek
- Előzmény
- Kapcsolódó projektek (előzményprojektek)
- Kockázatok (szöveges, kockázatok szintje kategória és kockázatok jellege)

A táblázat nem tartalmazza a projekt tartalmának leírását, melyről a projektnéven túl az 5.2. fejezetben található eszközleírások szolgálnak információval. A projekt eszközrendszerhez való illesztését (7. táblázat), illetve a projektek ütemezését (9. táblázat) külön táblázatok ismertetik az 5.3 fejezetben.

Sor-szám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészítettség	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény projektek	Kapcsolódó projektek	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
3	M4 gyorsforgalmi út vásárosnaményi (elválasztó pont) -Záhony szakaszának megvalósítása	építési engedély (2018)	előkészített	állami forrás	nem áll rendelkezésre forrás	50000	50000	nem önkormányzati, de önkormányzati jellegű nyelvi és igényei	EKM projektelő-készítés	M3 gyorsforgalmi út Vásárosnamény-Beregdaróc (országhatár) szakaszának megvalósítása	Magas beruházási költség ellenére gyorsforgalmi út kihasználtsága alacsony marad, finanszírozás	Magas beruházási költség ellenére a gyorsforgalmi út kihasználtsága alacsony marad	közepesen kockázatos	- pénzügyi - gazdasági
2	M3 gyorsforgalmi út Vásárosnamény-Beregdaróc (országhatár) szakaszának megvalósítása	részben építési engedély (2018), koncessziós megállapodás	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami forrás	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	206 600	5000+	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítési igényei	EKM, MKIF koncessziós szerződés	Magas beruházási költség ellenére a gyorsforgalmi út kihasználtsága alacsony marad	Magas beruházási költség ellenére a gyorsforgalmi út kihasználtsága alacsony marad	Magas beruházási költség ellenére a gyorsforgalmi út kihasználtsága alacsony marad	alacsony kockázatos	- gazdasági
3	Mátészalka-Vásárosnamény (esetleg Nyíregyháza-Vásárosnamény és Záhony) vasútvonalak szintrehozása	menetrendi koncepció és fejlesztési változatok	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami forrás	nem áll rendelkezésre forrás	10 500	5000+	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítési igényei	EKM, M, IV Nyírségi Regionális Vasutak fejlesztési stratégia (2019)	Magas beruházási költség ellenére a vasút kihasználtsága alacsony marad, finanszírozás	Magas beruházási költség ellenére a vasút kihasználtsága alacsony marad, finanszírozás	Magas beruházási költség ellenére a vasút kihasználtsága alacsony marad, finanszírozás	közepesen kockázatos	- pénzügyi - gazdasági
4	Nyíregyháza és Debrecen közötti közlekedési elérhetőségének javítása, átszállással Budapest felé	-	nincs előkészítve	állami forrás	nem áll rendelkezésre forrás	30/év (skálázható)	100-250	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítési igényei	EKM, M, IV Csoport (Volánbusz)	Magas beruházási költség ellenére a vasút kihasználtsága alacsony marad, finanszírozás	Magas beruházási költség ellenére a vasút kihasználtsága alacsony marad, finanszírozás	Magas beruházási költség ellenére a vasút kihasználtsága alacsony marad, finanszírozás	közepesen kockázatos	- pénzügyi - pénzügyi - közlekedési
5	Autóbuszos menetrendi kínálat bővítése peremidőszakban, akár igényvezérelt megoldásokkal	-	nincs előkészítve	Interreg, állami forrás	valószínűleg heteken (részben) igényelhető forrás	15/év (skálázható)	50-100	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítési igényei	EKM, M, IV Csoport (Volánbusz)	Magas beruházási költség ellenére a vasút kihasználtsága alacsony marad, finanszírozás	Magas beruházási költség ellenére a vasút kihasználtsága alacsony marad, finanszírozás	Magas beruházási költség ellenére a vasút kihasználtsága alacsony marad, finanszírozás	alacsony kockázatos	- pénzügyi - közlekedési - pénzügyi

Vásárosnamény fenntartható városi mobilitási terve

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
6	Vásárosnamény-Ilk kerékpárút kiépítése	nincs előkészítve	nincs előkészítve	uniós vagy állami forrás	nem áll rendelkezésre forrás	848	250–1000	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, Ilk Község Önkormányzata, Magyar Közút	ITS, KHT	Ilk, Ilk kerékpárút és csomóponti kapcsolatainak megvalósítása	alacsony kockázatú	
7	Vitka-Nagydobos kerékpárút kiépítése	AÖFK térségi tervezés keretében megtervezve	előkészített	uniós vagy állami forrás	nem áll rendelkezésre forrás	786	250–1000	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, Olcsva Község Önkormányzata, Nagydobos Község Önkormányzata, Magyar Közút	ITS, KHT, AÖF, projekt-előkészítés		alacsony kockázatú	
8	Vásárosnamény-Olcsva ártéri kerékpározható stabilizált út	rendezési terv	nincs előkészítve	uniós vagy állami forrás	nem áll rendelkezésre forrás	56	50–100	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, Olcsva Község Önkormányzata, FETIVIZIG	TRT		nagy kockázatú	<ul style="list-style-type: none"> - műköltségek - intézményi költségek - társfinanszírozás
9	Burkolt töltéskorona bekötése a települési hálózatokba	-	nincs előkészítve	uniós vagy állami forrás, saját forrás	nem áll rendelkezésre forrás	667 (ütemezhető)	250–1000	részben önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, vonzáskörzetei települései önkormányzatai, FETIVIZIG	Érintett települések együttműködése		alacsony kockázatú	intézményi
10	B+R kerékpárparkolók létesítése vasúti és autóbusszmegállóknál	-	nincs előkészítve	uniós vagy állami forrás, saját forrás	nem áll rendelkezésre forrás	15 (ütemezhető)	10–50	részben önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, vonzáskörzetei települései önkormányzatai, MÁV	KHT	Érintett települések együttműködése	alacsony kockázatú	intézményi

Sor- szám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészítettség	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
11	Nyugati tehermentesítő út kiépítése	engedélyes terv (2024-ben új nyomvonalra is készült), HIBA egyeztetés	előkészített	állami forrás	valószínűsített (részben) igényelhető forrás	5000	1000-5000	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, HIPA	ITS, TRT		Érintett szereplők együttműködése, finanszírozás	alacsony kockázatú	- pénzügyi - intézményi	
12	Déli tehermentesítő út kiépítése	rendezési terv	nincs előkészítve	állami forrás	nem áll rendelkezésre forrás	11 200	5000+	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvégyesítési igényel	ÉKM, Magyar Közút, Vásárosnamény Város Önkormányzata	ITS, TRT		Érintett szereplők együttműködése, finanszírozás	nagy kockázatú	- műszaki - pénzügyi - intézményi - társadalmi	
13	Szezonális terményszállítás szabályozása az érintettekkel való egyeztetés alapján	-	nincs előkészítve	saját forrás	nem igényel jelentős forrást	1	0-10	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvégyesítési igényel	Magyar Közút, Vásárosnamény Város Önkormányzata			Érintett szereplők együttműködése, érdekvégyesítési	közepesen kockázatos	- intézményi - társadalmi	
14	Átmenő tehergépjárműforgalom korlátozása	-	nincs előkészítve	saját forrás	nem igényel jelentős forrást	1	0-10	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvégyesítési igényel	Magyar Közút, Vásárosnamény Város Önkormányzata			Nyugati tehermentesítő út kiépítése ÉS M3 gyorsforgalmi út kiépítése Városnamény Város Önkormányzata (országos) megvalósítása VAGY Déli tehermentesítő út kiépítése	közepesen kockázatos	- intézményi - társadalmi	

Vásárosnamény fenntartható városi mobilitási terve

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
15	Parkolási koncepció kidolgozása a belső városrészre, differenciált szabályozással	nincs előkészítve	saját forrás	saját forrás biztosítandó	20 + 10 /év	50-100	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, Magyar Közút	ITS (parkolási feltételek fejlesztése: parkolók kialakítása)			Középszenes kockázatos	- intézményi - társadalmi
16	Spar-Tesco csomópontrendszer fejlesztése	helyszínrajz (2017), elépült	uniós vagy állami forrás	nem áll rendelkezésre forrás	1 700	1000-5000	részben önkormányzati	Magyar Közút, Vásárosnamény Város Önkormányzata	ITS			Középszenes kockázatos	- műszaki - pénzügyi - intézményi
17	Ifjúság-Dózsa-Búzakalász csomópont közlekedésbiztonsági fejlesztése	nincs előkészítve	saját forrás	saját forrás biztosítandó	80	10-50	részben önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, Magyar Közút	ITS			Középszenes kockázatos	- műszaki - pénzügyi - intézményi

Sor-szám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség (millió Ft)	Beosztott költségkategóriája (millió Ft)	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
18	Kossuth-Árpád csomópont közlekedésbiztonsági fejlesztése	-	nincs előkészítve	uniós vagy állami forrás	nem áll rendelkezésre forrás	850	250-1000	részben önkormányzati	Magyar Közút, Vásárosnamény Város Önkormányzata	ITS		közepesen kidolgozott	- műszaki - pénzügyi - intézményi
19	Területi forgalomcsillapítás bevezetése a lakóterületeken	-	nincs előkészítve	saját forrás	saját forrás, biztoztandó	30 (ütemezhető)	10-50	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata	KHT		közepesen kidolgozott	- műszaki - társadalmi
20	Szabadság tér teljeskörű újrarendelése a városi prioritások alapján	-	nincs előkészítve	saját forrás	nem áll rendelkezésre forrás	700 (ütemezhető)	250-1000	részben önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, Magyar Közút			nagyon kidolgozott	- műszaki - pénzügyi - intézményi - társadalmi
21	Biztonságos gyalogos átkelési lehetőségek kialakítása a Szabadság téren	-	nincs előkészítve	állami forrás, saját forrás	nem áll rendelkezésre forrás	20	10-50	nem önkormányzati, de önkormányzat énkérvényesítést igényel	Magyar Közút, Vásárosnamény Város Önkormányzata		Szabadság tér teljeskörű újrarendelése városi prioritások alapján (TERVEZÉS)	nagyon kidolgozott	- műszaki - pénzügyi - intézményi - társadalmi

Vásárosnamény fenntartható városi mobilitási terve

Sor-szám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészítettség	Előkészítettség	Finanszírozás	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
22	Ifjúság út - Jókai út közlekedésbiztonsági fejlesztése (sebességkorlátozás, gyalogátkelők fejlesztése)	nincs előkészítve	nincs előkészítve	állami forrás, saját forrás	nem áll rendelkezésre forrás	30	10-50	nem önkormányzati, önkormányzati érdeklődésigényel	Magyar Közút, Vásárosnamény Város Önkormányzata	okos zebra projekt		közepesen kockázatos	multrazak - intézményi átvételre
23	41. sz. főút gergelyugornyai keresztezéseinek fejlesztése - védetlen úthasználok közlekedésbiztonsága szempontjából	-	nincs előkészítve	uniós vagy állami forrás	nem áll rendelkezésre forrás	400 (ütemezhető)	250-1000	részben önkormányzati	Magyar Közút, Vásárosnamény Város Önkormányzata	okos zebra projekt		közepesen kockázatos	multrazak - pénzügyi intézményi
24	Kraszna sétány kialakítása	Engedélyes szintű tervek készítése folyamatban, TOP_PLUSZ-1.1.3-21-SBI-2022-00014	előkészített	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	498	250-1000	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, FETIVIZIG	ITS, TOP PLUSZ projekt		alacsony kockázatos	

Sor-szám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészítettség	Előzettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
25	Gyalogos sétány kialakítása a művelődési ház térség- és a Szabadság tere között	-	nincs előkészítve	előzettség	saját forrás	nyilvános forrás	135 (ütemezhető)	100-250	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata		Szabadság tere területének újrafelújítása a városi prioritások alapján, Biztonságos gyalogos utat keresni lehetőségek kihasználása Szabadság téren	alacsony kockázatú	
26	Járdaprogram: járdák programszerű kiépítése, korszerűsítése		nincs előkészítve		saját forrás	saját forrás biztosítandó	25/év (skalázható)	100-250	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, vonzókörzet települései önkormányzatai	ITS		alacsony kockázatú	
27	Mozgásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősek, kerékesekkel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása		nincs előkészítve		Interreg	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	5/év (skalázható)	10-50	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata			alacsony kockázatú	
28	A Vásárosnamény-Gergelyugorlya településrészeket és a Vásárosnamény-Kisvársány közötti kerékpárút szakaszt összekötő kerékpárút építése Kraszna tölcséren	Engedélyes szintű tervek készítése folyamatban, TOP_PLUSZ-1.2.1-21-SBI-2022-00002	előkészített		TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	196	100-250	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, FETIVIZIG	KHT, TOP PLUSZ projekt		alacsony kockázatú	

Vásárosnamény fenntartható városi mobilitási terve

Sor-szám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
29	Illki úti kerékpárút és csomópont) kapcsolatainak megvalósítása	nincs előkészítve	nincs előkészítve	uniós vagy állami forrás	nem áll rendelkezésre forrás	125	100-250	résben önkormányzati	önkormányzatok, Magyar Közút	KHT		Közepesen kockázatos	műszaki - pénzügyi intézmény
30	Szabadság tér - Spar csomópont kerékpáros kapcsolat kialakítása	nincs előkészítve	nincs előkészítve	uniós vagy állami forrás	nem áll rendelkezésre forrás	115	100-250	résben önkormányzati	Magyar Közút, Vásárosnamény Város Önkormányzata	KHT tervszűri észrevétel	Szabadság tér tejeskörű újragondolása a városi prioritások alapján (TERVEZÉS) ÉS Spar-Te csomópont-rendszer fejlesztése	nagyon kockázatos	műszaki - pénzügyi intézmény
31	Ifjúság út - Jókai út kerékpársáv és kerékpárút korszerűsítése	nincs előkészítve	nincs előkészítve	uniós vagy állami forrás	nem áll rendelkezésre forrás	52	50-100	résben önkormányzati	Magyar Közút, Vásárosnamény Város Önkormányzata			Közepesen kockázatos	műszaki - pénzügyi - intézményi
32	Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára	nincs előkészítve	nincs előkészítve	saját forrás	saját forrás biztosítandó	1	0-10	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata			Alacsony kockázatú	- társadalmi
33	Közterületi és intézményi kerékpárparkolók létesítése	nincs előkészítve	nincs előkészítve	saját forrás	saját forrás biztosítandó (ütemezhető)	18	10-50	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, vonzaskörzet települései önkormányzatai, intézmények	KHT		Alacsony kockázatú	
34	Új buszmegálló kialakítása a Spar csomópontnál és a Városházánál	nincs előkészítve	nincs előkészítve	uniós vagy állami forrás, saját forrás	nem áll rendelkezésre forrás (ütemezhető)	110	100-250	résben önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, MÁV Csoport (Volánbusz), Magyar Közút		Spar Tesco csomópont-rendszer fejlesztése	Közepesen kockázatos	műszaki - pénzügyi intézmény

Sor-szám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
35	Buszmegálló-fejlesztési program		nincs előkészítve	uniós vagy állami forrás, saját forrás	nem áll rendelkezésre forrás	100 (ütemezhető)	100-250	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, MÁV Csoport (Volánbusz)	TRT alátámasztó munkarész		alacsony kockázatú	
36	Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek		nincs előkészítve	Interreg, magán-saját forrás	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	3/év (skalázható)	10-50	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, önkormányzati tulajdonú cégek, intézmények, magán-vállalkozások, Klebelsberg Központ, egyéb iskolák és óvodák	Szoros együttműködést igényel a vállalkozások, partnereket, vállalkozások részéről		közepesen kockázatos	intézményi - társadalmi
37	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása		nincs előkészítve	Interreg, saját forrás	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	3/év (skalázható)	10-50	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, Klebelsberg Központ, egyéb iskolák és óvodák	Szoros együttműködést igényel a központi, csi-lapi, csökkenti társadalmi elfogadása az úthasználatkorában.		közepesen kockázatos	intézményi - társadalmi
38	Rendszerezés, terveszerű szemléletformálás		nincs előkészítve	TOP Plusz, Interreg, saját forrás	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	3/év (skalázható)	10-50	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata	Kerékpáros szemléletformálás (Megbízói egyeztetés 2024.01.17.)		alacsony kockázatú	
39	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése (elektromos- és teherkerékpár-kölcsönzés)		nincs előkészítve	Interreg, állami forrás, saját forrás	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	19	10-50	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, kerékpárbotok	Megvalósítható a központi ki-vezetés, megjelölés partner kiválasztása		közepesen kockázatos	műszaki - pénzügyi - gazdasági

Vásárosnamény fenntartható városi mobilitási terve

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészítettség	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
40	Térinformatikai rendszer, infrastruktúra nyilvántartás kialakítása	-	nincs előkészítve	nincs előkészítve	saját forrás	saját forrás biztosítandó	1/év (skalázható)	0-10	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata			Létrehozásához szükséges szakmai kompetenciák	alacsony kockázatú	információs
41	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére	-	nincs előkészítve	nincs előkészítve	TOP Plusz, Intelligens saját forrás	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	2/év (skalázható)	10-50	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, külső adatszolgáltatók	KHT			alacsony kockázatú	információs
42	Fenntartható mobilitási koordinátor kinevezése	-	nincs előkészítve	nincs előkészítve	saját forrás	saját forrás biztosítandó	3/év	10-50	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata				alacsony kockázatú	personnel
43	Rendszeres munkacsoport-egyeztetések a közlekedésben érdekelt szereplőkkel	-	nincs előkészítve	nincs előkészítve	saját forrás	nem igényel jelentős forrást	0,1/év	0-10	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, érintett szereplők	KHT		Érintett szereplők egyeztetés/közvetítés, állami intézményrendszerekkel való kapcsolatfelvétel	alacsony kockázatú	információs
44	Nemzetközi tapasztalatsere európai uniós projektek keretében	-	nincs előkészítve	nincs előkészítve	Interreg	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	5/év (skalázható)	10-50	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata			Memorandumok hiánya	alacsony kockázatú	információs
45	Bethlen János utca, Óvoda utca és Beregrázi utca egy szakaszának korszerűsítése	Műszaki átadás megtörtént, maradvány-összeg felhasználásához tervek elkészültek, TOP_PLUSZ-1.2.3-21-SB1-2022-00036	előkészített	előkészített	TOP PLUSZ	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200	100-250	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata	RS, TOP PLUSZ projekt			alacsony kockázatú	

Sor- szám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becült költség (millió Ft)	Becült költség kategóriája (millió Ft)	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
46	Út- és kerékpárút-felújítási program	nincs előkészítve	nincs előkészítve	uniós vagy állami forrás, saját forrás	valószínűsít- hetően (részben) igényelhető forrás	190/év	1000–5000	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, vonzókörzet települései önkormányzatai	ITS	Térinformatikai rendszer, infrastruktúra nyilvántartás kialakítása	alacsony kockázatú	
47	Forgalomtechnikai jelrendszer felülvizsgálata	nincs előkészítve	nincs előkészítve	saját forrás	saját forrás, biztosított forrás	10	0–10	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata, vonzókörzet települései önkormányzatai		Térinformatikai rendszer, infrastruktúra nyilvántartás kialakítása	alacsony kockázatú	- műszaki - intézményi
48	Országos közutak és vasúti létesítmények felújítási programja	nincs előkészítve	nincs előkészítve	TOP Plusz, állami forrás	valószínűsít- hetően (részben) igényelhető forrás	1850/év	5000+	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítési igényel	ÉKM, Magyar Közút, MÁV		Érrejtett alacsony tervezési munka	közepesen kockázatos	placológiai intézményi
49	Vitkai gazdasági terület feltárása	szabályozási terv	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	uniós vagy állami forrás, saját forrás	nem áll rendelkezésre forrás	600	250–1000	önkormányzati	Vásárosnamény Város Önkormányzata	ITS		alacsony kockázatú	

7.7 PROJEKTÉRTÉKELÉS MÓDSZERE ÉS RÉSZLETES EREDMÉNYEI

A többszemponútú értékelés célja a projektek összehasonlítása és prioritizálása számszerűsíthető szempontok alapján

A többszemponútú elemzés (*multi-criteria analysis*, MCA) egy közgazdaságtani elemzési módszer, amelynek segítségével **projektek vagy projektváltozatok hasonlíthatók össze a döntés megalapozása érdekében**. Az értékeléshez az értékelendő projektekre nézve releváns, számszerűsíthető szempontok és az utóbbi szempontok fontosságát kifejező súlyszámok szükségesek.

A SUMP vonatkozásában 49 projekt egymáshoz viszonyított értékelése volt a feladat, amiből következően a néhány projekt vagy projektváltozat esetében megszokott részletességű elemzést az adott keretek nem tették lehetővé. A projektek sokrétűsége miatt olyan szempontokat választottunk, amelyek az intézkedések teljes skálája tekintetében relevánsak, és ezek mentén a rendelkezésünkre álló információk, illetve szakmai érvek alapján meghatározott pontszámokkal értékeljük az egyes projekteket.

7.7.1 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS MÓDSZERE

Az értékelés három fő szempontkategóriája a költség, a haszon és a megvalósíthatóság

A szempontok között a város közlekedési rendszerében jelentkező következmények, pénzügyi-gazdasági vonatkozások, környezetvédelmi és társadalmi hatások, valamint a megvalósításra és üzemeltetésre vonatkozó kockázati tényezők jelennek meg. Ezek **három egyforma (1/3) súlyú fő kategóriát képeznek: költség, haszon (együttesen: kiterjesztett társadalmi hasznosság) és megvalósíthatóság**.

Az egyes szempontokhoz általában 1-től 3-ig terjedő pontszámot rendeltünk, úgy, hogy minél nagyobb a pontszám, annál kedvezőbb az adott szempont szerinti értékelés.

Az egyes szempontokhoz hozzárendelt súlyszámok az összehasonlíthatóság érdekében minden projektre egyformán érvényesek, és azok eloszlása a város céljait és a lakosság érdekeit egyaránt tükrözi. A súlyszámok összege 1, vagyis 100%.

A számítás és a szemléltetés megkönnyítése végett **az összesített értékelésnél adható maximális pontszám 100**. (Az 1 és 3 közötti pontszámok és a súlyszámok szorzatösszegét 100/3-mal szorozzuk meg.)

Az MCA eredménye egy prioritási sorrend, amely arra nézve nyújt tájékoztatást, hogy – a rendelkezésünkre álló információk figyelembevételével – mely intézkedések megvalósítása sürgetőbb vagy előnyösebb a város számára.

Az alábbiakban a szempontrendszer hierarchiáját mutatjuk be, az egyes szempontcsoportok és szempontok tartalmával, meghatározásának módjával, valamint fontosságából következő súlyszámával.

7.7.1.1 Költség

A projekt becsült költsége kiemelten fontos információt jelent a megvalósítás finanszírozása és ütemezése szempontjából, emellett a hasznokkal összevetve arra nézve is iránymutatást ad, hogy mennyire költséghatékony azt megvalósítani.

A becsült költségek tekintetében az alábbi hét kategóriába osztjuk a projekteket:

3 pont	10 millió Ft alatti
2,5 pont	10–50 millió Ft közötti
2 pont	50–100 millió Ft közötti
1,5 pont	100–250 millió Ft közötti
1 pont	250 millió Ft – 1 milliárd Ft közötti
0,5 pont	1–5 milliárd Ft közötti
0 pont	5 milliárd Ft fölötti

Az információk a korábban készült városfejlesztési és közlekedésfejlesztési háttér dokumentációkból, nagyvonalú költségbecslésekből, valamint a várossal történt egyeztetés eredményeiből származnak.

Súlyszám: 0,33

7.7.1.2 Hasznok

A hasznok között a műszaki hatásosság mellett a közvetett gazdasági, környezeti és társadalmi hatások is megjelennek

A projektek megvalósításával jelentkező hasznot a rövid távon érzékelhető, műszaki szempontú hatásosságon, eredményességen keresztül és a hosszú távon jelentkező, közvetett gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokon keresztül értékeljük.

Az értékelés alapját részben az Európai Bizottság megbízásából készült **KonSULT Policy Guidebook**¹³⁸ biztosítja, amely különböző városi mobilitási beavatkozások hatásaira ad számszerű értékelést. A KonSULT-ban kezelt intézkedések lefedik a SUMP módszertanhoz általában kapcsolódó projekt típusokat (pl. kerékpárforgalmi hálózat bővítése, intermodális csomópontok létesítése, új út építése stb.), így Vásárosnamény esetében is releváns információt szolgáltat a projektek szinte teljes spektrumára nézve. A projektek egy része több, külön-külön értékelt intézkedésből tevődik össze (pl. forgalomcsillapítás és a parkolás szabályozása), így ezekben az esetekben az egyes elemek különálló pontszámait átlagoltuk. Minden esetben -5 és +5 közötti pontszámok szerepelnek, amelyeket az MCA-hoz 1–3 közötti pontszámokra szükséges átalakítani – ez az átalakítás az egyes szempontok esetén kapott pozitív és negatív szélsőértékek közötti egyenletes eloszlás mentén történt, az alábbiak szerint:

¹³⁸ <http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/>

	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (KonSULT)	Várható gazdasági hatás (KonSULT)	Várható társadalmi hatás (KonSULT)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (KonSULT)
szélsőértékek	-0,75–5	-1-3,33	-1-4,5	-0,75–4,17

Tekintettel arra, hogy a KonSULT zömmel nyugat-európai városokban végrehajtott projektek alapján nyújt általános ajánlást az egyes szempontok szerinti értékelésre, és nem kifejezetten közép-kelet-európai vagy magyar városokra ad iránymutatást, **a KonSULT értékelésével párhuzamosan, attól függetlenül is értékeljük a projekteket ugyanazon szempontok mentén.** Ennek alapját a várossal történő, hosszú idejű együttműködés és információcsere, a helyi adottságok és specifikus igények és korlátozó tényezők ismerete, valamint a projektek tartalmának részletekbe menő ismerete jelenti – mindazok a tényezők, amelyeket a szakirodalmi alapú értékelés esetében nem lehet maradéktalanul figyelembe venni.

A szakértői értékelésnél az 1–3 pont közötti skálát alkalmaztuk, az alábbi megfontolások mentén, mind a négy előbb felsorolt értékelési szempont esetében (közlekedési hatékonyság javítása, gazdasági hatás, társadalmi hatás és környezetminőség javítása).

Pontszám	Hasznok szakértői értékelése
3 pont	erőteljes pozitív hatás
2 pont	enyhe pozitív hatás
1 pont	enyhén negatív vagy semleges hatás

Annak érdekében, hogy az egyes projekttypusok hatásának iránya mellett a hatás mértéke is figyelembe vehető legyen (a projekt léptékével összhangban, a költségekkel összevethetően), **megbecsültük és figyelembe vettük a hatásterület nagyságát, az érintettek számát és a hatás közvetlenségét is,** 0-tól 3-ig terjedő skálán (mindhárom szempont szerint 0-1-ig az alábbiak szerint). A fenti hatáspontszámokat ezzel az értékkel megszoroztuk.

Hatásterület	Érintettek száma	Hatás közvetlensége	Pont
városon túlmutató	sok érintett	közvetlen	1
városi	közepesen sok érintett	közvetett	0,5
lokális	kevés érintett	távoli	0

A haszon összegzett súlyszáma: 0,33. Ezen belül a KonSULT eredményei 33%-os, a szakértői értékelés eredményei 67%-os súllyal szerepelnek.

Az értékelési szempontokat a szakpolitikai célokhoz való hozzájárulás alapján vesszük figyelembe, amelyet az alábbi alpontokban részletesebben ismertetünk.

Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához

Ez a szempont a várost érintő közlekedési rendszer működési hatékonyságának javulását fejezi ki, és a KonsULT értékelési rendszerében *Efficiency* megnevezéssel szerepel.

Súlyszám: 30% mind a KonsULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

Várható gazdasági hatás

A gazdasági hatás a KonsULT módszertanában *Economic growth* néven szerepel.

Súlyszám: 20% mind a KonsULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

Várható társadalmi hatás

Összetettségük okán a társadalmat érintő hatásokat a KonsULT két komponensre bontva értékeli: *Equity and social inclusion* (egyenlőség és társadalmi befogadás) és *Safety* (biztonság). Mivel a két részszerpontot egyformán fontosnak tartjuk, minden projekt esetében a két szempontra adott pontszám számtani átlagát vesszük figyelembe. A szakértői értékelés esetén a társadalomra gyakorolt közvetett következményeket egy hatásként vettük figyelembe.

Súlyszám: 20% mind a KonsULT, mind, a szakértői értékelés keretén belül.

Várható környezeti hatás

Ennél a szempontnál a fenntarthatóság terén elvárt hosszú távon jelentkező hatásokat értékeljük. Csakúgy, mint a társadalmi hatást, a KonsULT ezt a szempontot is két részszerpontra bontva kezeli: *Liveable streets* (élhető utcák) és *Protection of the environment* (környezetvédelem) – ezeket egyenlő súllyal vesszük figyelembe. A szakértői értékelés esetében egy szempontként kezeljük a környezetre és az élhetőségre gyakorolt hatásokat.

Súlyszám: 30% mind a KonsULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

7.7.1.3 Megvalósíthatóság

A megvalósíthatóság terén az előkészítettséget, finanszírozási lehetőségeket és kockázatokat vettük figyelembe

A projektek prioritási sorrendjében fontos szerepet játszik az előkészítettség, emellett a megvalósíthatóságukat nagyban befolyásolják a finanszírozási lehetőségek és az esetlegesen felmerülő akadályok, kockázatok.

Összegzett súlyszám: 0,33

A projekt előkészítettségi állapota

A megvalósíthatóság szempontjából fontos körülmény, hogy az adott projekt előkészítése mennyire előrehaladott– ennek mentén három

kategóriába sorolható minden beavatkozás. A vizsgált projektek egy része előkészített, részletes (engedélyezési vagy kiviteli) tervek vagy a projekt jellegének megfelelő más hasonló szintű előkészítő dokumentumok állnak rendelkezésre. Más részük ugyan nincs ilyen szinten előkészítve, ugyanakkor rendelkezésre áll már valamilyen tervdokumentáció, például tanulmányterv, megvalósíthatósági tanulmány vagy döntéselőkészítő dokumentáció. A projektek harmadik csoportjába azokat soroljuk, amelyek vagy teljesen új SUMP projektek, vagy már meglévő ötletek alapján kerültek rögzítésre, de a jelen dokumentáció készítésekor még nincsenek előkészítve.

A pontozást az alábbi módon végezzük el:

Pontszám	A projektek előkészítettségi állapota
3 pont	előkészített
2 pont	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)
1 pont	nincs előkészítve

Súlyszám: 33% a megvalósíthatóság keretén belül.

Finanszírozhatóság

A finanszírozhatóság tekintetében a támogatási lehetőségeket értékeljük, az alábbiak szerint:

Pontszám	Finanszírozhatóság
3 pont	<ul style="list-style-type: none"> • nem igényel jelentős forrást • elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
2 pont	<ul style="list-style-type: none"> • valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás • saját forrás biztosítandó
1 pont	<ul style="list-style-type: none"> • nem áll rendelkezésre forrás

A finanszírozási lehetőségeket elsősorban az operatív programokkal kapcsolatos hatályos dokumentumok és egyéb jogszabályok, valamint a város stratégiai dokumentumai alapján tártuk fel.

Fontos megjegyezni, hogy a projektek megvalósítása szempontjából a becsült költség és a finanszírozhatóság jellege együtt kritikus tényező.

Súlyszám: 33% a megvalósíthatóság keretén belül.

Kockázatok

A projekt megvalósításának gátat szabhat, ha az intézkedésnek gyenge a társadalmi-politikai támogatottsága, ha problémák várhatók a tulajdonviszonyok rendezésével kapcsolatban, ha nehézséget jelent az engedélyezési folyamat teljesítése, vagy egyéb műszaki és intézményi akadályok ismertek.

A projektek értékelését az alábbi módon végezzük el a kockázati tényezők szerint:

Pontszám	Kockázat
3 pont	alacsony kockázatos
2 pont	közepesen kockázatos
1 pont	magyan kockázatos

Az információk elsősorban a projekt tárgyának ismeretéből, valamint a várossal történt egyeztetésekből származnak.

Súlyszám: 33% a megvalósíthatóság keretén belül.

7.7.2 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS RÉSZLETES EREDMÉNYE

A jelen pontban a 5.3. fejezetben bemutatott **többszemponú elemzés (MCA) részletes eredményeit mutatjuk be – beleértve az egyes szempontok bemenő adatait is.**

A projekteket az elért pontszámok szerint rendeztük sorba. Az elemzés eredményeként a projektek 31 és 75 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 21–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el.

Projektzám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon										Megalósihatóság						
			Becsült költség kategória [millió Ft]	Költség pontszám	Haszon KonSULT (konvertált)					Haszon saját értékelés					Hátsóterület / Érintettek	Hason pontszám	A projekt előkészített ségi állapota	Finanszírozhatóság	kockázatok	Megalósihatóság pontszám	
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élıhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élıhetőségéhez	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élıhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élıhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hátsóterület / Érintettek							Hason pontszám
	Sulyzások	1		0,33													0,33	0,11	0,11	0,33	
55	Parkolási koncepció kidolgozása a belső városrésze, differenciált szabályozással	62	1,2-1,4	0,5	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
56	Spar- Tesco csomópontrendszer fejlesztése	42	0,0-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
57	Ifjúság-Dózsabúzakalász csomópont közlekedésbiztonsági fejlesztése	60	0,0-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
58	Kossuth Árpád csomópont közlekedésbiztonsági fejlesztése	37	25-100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
59	Terrületi forgalomcsillapítás bevezetése a lakóterületeken	63	0,0-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
60	Szabadság tér fejlesztése	45	250-1000	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
61	Újragondolása a városi prioritások alapján	55	0,0-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
62	Biztonságos gyalogos átkeleti lehetőségek kialakítása a Szabadság téren	58	0,0-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
63	Ifjúság út - Jókai út közlekedésbiztonsági fejlesztése (sebességkorlátozás, gyalogátkelő felújítása)	41. sz. főút	0,0-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
64	gergyevi utcai kerékpárútnak fejlesztése a védetlen úthasználok közlekedésbiztonsága szempontjából	37	250-1000	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
65	Krasna sétány kialakítása	54	25-100	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
66	Gyalogos sétány kialakítása a művelődési ház térsége és a Szabadság tér között	48	100-250	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
67	Járdoprogram; Járdák programrendszer kiépítése, korszerűsítése	55	100-250	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Vásárosnamény fenntartható városi mobilitási terve

Projektszám	Projektneve	Összesített értékelés	Költség												Haszon											Hozzájárulás a városi környezet élıhetőségéhez (KonsULT)			Hatásterület / Érintettek			Megalóshatóság				
			Költség kategória (Mrd Ft)	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (KonsULT)			Várható gazdasági hatás (KonsULT)			Várható társadalmi hatás (KonsULT)			Hozzájárulás a városi környezet élıhetőségéhez (KonsULT)			Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (KonsULT)			Várható gazdasági hatás (szakértői értékelés)			Várható társadalmi hatás (szakértői értékelés)			Hozzájárulás a városi környezet élıhetőségéhez (szakértői értékelés)			A projekt elıkészítési állapota	Haszon pontszám	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megalóshatóság pontszám				
				Beosztott költség	Költség pontszám	Hozzájárulás	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élıhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élıhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élıhetőségéhez	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élıhetőségéhez	Hatásterület / Érintettek pontszám	Finanszírozhatóság	Megalóshatóság													
	Sólyszármak	1		0,33																				0,33	0,11	0,11						0,33				
27	Mogásulban korlátozott csoportjai (pl. idősök, kerék székekkel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása	61		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,00				
28	A Vásárosnamény-Gergelyugorinya településrészeket és a Vásárosnamény-Kisvársány közötti kerékpárt útszakaszt összekötő kerékpárt út építése Kraszna töltésen	68	100-250	1,5	1,4	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	1,00			
29	Ilki úti kerékpártút és csoporton kívüli kapcsolatainak megalóshatása	45	100-250	1,5	3	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7		
30	Szabadság tér - Spar csoporton kívüli kapcsolatainak megalóshatása	50	100-250	1,5	1,3	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	1,00		
31	Ifjuság út - Jókai út kerékpársáv és kerékpártút korszerősítése	50	100-250	1,5	1,4	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	1,00		
32	Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára	75	100-250	1,5	1,3	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,00		
33	Közterületi és kerékpárparkoló létesítése	69	100-250	1,5	1,3	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,00		
34	Új busz megálló kialakítása a Spar csoporton kívüli kapcsolatainak megalóshatása Városházánál	45	100-250	1,5	1,1	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	1,00		
35	Busz megálló fejlesztési program	52	100-250	1,5	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,00	
36	Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek	56	100-250	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	0,86	1,67	
37	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének megalóshatása	60	100-250	1,5	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,00	
38	Rendszeres, tanszervi szemléletformálás	66	100-250	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,48	2,00	
39	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése (elektromos- és teherkerékpár-kölcsönzés)	60	100-250	1,5	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3

Projektzám	Projektnevé	Összesített értékelés	Költség		Haszon											Megvalósíthatóság			
			Becsült költség kategóriája (millió Ft)	Költség pontszám	Haszon KonsULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek	Haszon pontszám	A projekt előkészített ségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám	
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyágához (KonsULT)	Várható gazdasági hatás (KonsULT)	Várható társadalmi hatás (KonsULT)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (KonsULT)	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyágához	Várható gazdasági hatás (szakértői értékelés)	Várható társadalmi hatás (szakértői értékelés)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (szakértői értékelés)							
	Súlyszámok	1	0,33		0,03	0,02	0,02	0,02	0,03	0,04	0,04	0,04	0,07	0,33	0,11	0,11	0,11	0,33	
40	Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása	64		n.a.															
41	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére	63		n.a.														2,00	
42	Fenntartható mobilitási koordinátor kinevezése	63		n.a.														2,00	
43	Rendszeres munkacsoport-egyeztetések a közlekedésben érdekelt szereplőkkel	71		n.a.														2,00	
44	Nemzetközi tapasztalatcsere európai uniós projektek keretében	61		n.a.														2,00	
45	Bethlen Gábor utca, Iskola utca, Ovoda utca és Beregszászi út egy szakaszának korszerűsítése	60	100-250	1,5														2,00	
46	Út- és kerékpárút-felújítási program	48																2,00	
47	Forgalomtechnikai jelzrendszer felülvizsgálata	67																2,00	
48	Országos közutak és vasúti létesítmények felújítási programja	45																1,67	
49	Vitkei gazdasági terület feltárása	44	250-1000	1														2,00	

7.7.3 AZ EGYES KOCKÁZATTÍPUSOK JELLEMZŐI

7.7.3.1 Műszaki kockázatok

A műszaki kockázatok az előkészítés, megvalósítás és üzemeltetés során következhetnek be, és kapcsolódhatnak például egy létesítmény kivitelezése elé háruló építőipari műszaki akadályokhoz, vagy a megvalósított projekt műszaki szempontú, használhatóságot akadályozó vagy élettartamot csökkentő minőségi problémáihoz.

E kockázattípus bekövetkezési valószínűségét és bekövetkezése esetén az okozott kár súlyosságát jelentősen csökkenti, ha a tervezésre, előkészítésre, majd a megvalósításra és az üzemeltetésre is elegendő erőforrás áll rendelkezésre, továbbá, ha minden műszaki követelmény előre van rögzítve, és ezeket a követelményeket a megvalósítás során és azt követően ellenőrzik, valamint, ha valamennyi, a megvalósításhoz kötődő bizonytalanság még az előkészítés során elhárul.

7.7.3.2 Környezeti kockázatok

Környezeti kockázattal azon projektek esetében kell számolnunk, amelyek jelentős terheléssel járnak a környezetre, pl. mert légszennyezést vagy zajszennyezést, esetleg talaj- vagy talajvízszennyezést idéznek elő, vagy ökológiai szempontból értékes élőhelyek zavarását vagy feldarabolását okozzák.

A SUMP módszertanának alapköve a környezeti minőség javítása, így a projektek többsége éppen a környezetterhelés mérséklését célozza a fenntartható közlekedési módok előmozdításával. Ezzel együtt a felsorolt hatásokat a tervezés során mindenképpen meg kell vizsgálni, a KHV-köteles projektekre (például infrastruktúrafejlesztések esetén) környezeti hatásvizsgálatot kell készíteni. Természetesen minden projekt esetén törekedni kell a környezeti hatások minimalizálására, például az építőanyagok helyes megválasztásával, vagy járműbeszerzés esetén a magas szintű környezetvédelmi követelményeinek rögzítésével és teljesítésével.

7.7.3.3 Pénzügyi kockázatok

A pénzügyi kockázatok a források szűkösségéből adódó korlátokat jelentik, amelyek már a tervezés és előkészítés szakaszában megjelenhetnek, de ugyanúgy érinthetik a megvalósítást és az üzemeltetést is, és jelentősen kihathatnak a projektek eredményeinek minőségére. Ezen költségeket figyelembe kell venni a projektek pénzügyi tervezésekor, csökkentésük érdekében törekedni kell azok minimalizálására, és a projekt megvalósításánál meg kell tervezni a fenntartási költségek biztosításához szükséges pénzügyi keret elkülönítését.

A pénzügyi kockázat csökkenthető, ha rendelkezésre áll a projekt megvalósításához és a későbbi üzemeltetéshez szükséges forrás,

tartalékkerettel együtt. Ehhez pedig elengedhetetlen a támogatási, finanszírozási feltételek pontos előzetes meghatározása, egy olyan projekt szintű pénzügyi terv készítése, amely a finanszírozó fél számára még megvalósítható, ugyanakkor lehetővé teszi a szükséges minőségi követelmények teljesítését.

7.7.3.4 Gazdasági kockázatok

Gazdasági kockázatot jelent a projekt megvalósítása esetén annak megtérülése. Ez a kockázat már a tervezés során előre mérsékelhető, pontos mérési adatokra támaszkodó költség-haszon elemzéssel, illetve értékelemzéssel, a kis hozzáadott értékű ill. a beruházás során a nem várt költségek minimalizálásával.

7.7.3.5 Intézményi kockázatok

Az intézmények szintjén egyrészt abból adódhatnak akadályok, hogy egy projektre, amely addig nem tartozott az intézmény vagy az adott szervezeti egység feladatai közé, nem áll rendelkezésre az adott időszakban megfelelő kapacitás – a szaktudást igénylő feladatokhoz tartozó szakmai kompetenciákat és a munkaerő mennyiségi igényét is beleértve.

Ez a probléma azzal enyhíthető, hogy az adott intézmény a központilag elfogadott ütemtervet (például a stratégiai dokumentációban felállított cselekvési terv ütemezését) követve előre megtervezi és megfelelő időben megteremti azt a kapacitás-bővítést, amelyre az intézkedések végrehajtásához és a későbbi esetleges üzemeltetési feladatok ellátásához szükség lesz.

A több érintett szereplő részvételét igénylő projektek esetén számolni kell olyan akadályokkal, amelyek a különböző szervezetek vagy egy adott intézmény különböző szervezeti egységei közötti együttműködés elé hárnak. Ez általában abból fakad, hogy ha az egyes szervezeti egységek vagy szervezetek hatásköre nem megfelelően tisztázott, vagy egy adott egység nincs felruházva olyan jogkörrel, ami a projekt gyakorlati végrehajtásához egyébként szükséges volna. Ez érintheti akár a szolgáltatókkal való együttműködést, bizonyos beavatkozások vagy dokumentációk jóváhagyási, véleményezési folyamatait, vagy akár egy-egy intézkedés üzembe helyezését. Ezek az akadályok felmerülhetnek horizontális szinten (azonos szintű szervezetek, például önkormányzatok között) vagy vertikális módon is (például egy önkormányzat és egy központi állami intézmény között), és általában olyan mértékű idővesztést okoznak a projektek megvalósításában, ami már érzékelhető károkat okoz.

Az intézményi kockázatok mérséklése úgy oldható meg, ha az intézményi és szervezeti egységhez kapcsolódó hatáskörök, feladatok és szerepek teljes mértékben tisztázottak, és ha minden érintett szereplő ennek ismeretében jár el a különböző projektfolyamatok során.

7.7.3.6 Társadalmi kockázatok

A társadalmi kockázatok elsősorban a projektek megvalósításával érintett lakosságra vonatkoznak: a társadalmi támogatottságra és elfogadottságra. Egy-egy intézkedés a társadalmi – más megközelítésben közlekedői – csoportok egy része számára egyértelműen kedvezőnek bizonyul, mások számára viszont, ha akár csak időlegesen is, de hátrányt vagy kényelmetlenséget jelenthet. Erre nézve tipikus példa a közterületek felosztásának kérdése, amelyek a helykínálat szűkösségéből fakadóan általában nem tudnak minden igényt és funkciót teljesíteni, így jelentős konfliktusforrást jelentenek: egy aktív közösségi életre kialakított, magas szintű gyalogos és kerékpáros funkciókkal kialakított belvárosi utca nem képes egyúttal nagy közúti forgalmat átbocsátani.

A társadalmi érdekcsoportok közötti konfliktushelyzetek és az ezekből fakadóan (részlegesen) csökkenő társadalmi támogatottság kockázata a kommunikációval mérsékelhető a leghatékonyabban: a SUMP egészéről és az egyes intézkedésekről célzottan, jól megtervezett üzenettel és az előre meghatározott célcsoportokhoz illeszkedő módszerekkel meg kell szólítani az egyes csoportokat. A SUMP-nak a társadalom bevonása az egyik legfontosabb pillére, ami nem csak a tájékoztatás miatt lényeges, hanem azért is, hogy a lakosság részéről felmerülő igényeket a lehető legjobban figyelembe lehessen venni már a stratégiai szintű tervezési szakasztól kezdve. A társadalmi csoportok, valamint az őket képviselő civil szervezetek aktív bevonásával – mivel az ő érdekeiket szem előtt tartja a városvezetés a projektek meghatározásakor – a SUMP és egyúttal az egyes beavatkozások társadalmi elfogadottsága is nő.

Egyes olyan intézkedések esetén, amely kapcsán érdekütközés merülhet fel, a társadalmi elfogadottság tovább javítható olyan általános, fenntartható városi mobilitási kampányok segítségével, amelyek a SUMP által előírt jövőkép előnyeit közvetítik a pillanatnyilag hátrányosan érintett csoportok számára: például az autóhasználókat buzdítják a környezetbarát járművek vagy az aktív és közösségi közlekedési módok használatára.

7.8 INDIKÁTOROK

7.8.1 OUTPUTINDIKÁTOROK

Az outputindikátorok a projekt megvalósításának közvetlenül számszerűsíthető kimenetét (a megvalósult elemek darabszámát, hosszát, az elért célcsoport létszámát stb.) fejezik ki.

Az alábbi táblázat az alkalmazni javasolt outputindikátorokat tartalmazza.

14. táblázat: Javasolt outputindikátorok

Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Közösségi közlekedés						
Szintrehozott vasútvonalak hossza (teljes szakasz)	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	21
Felújítási programban érintett vasúti vonalszakaszok hossza (vonzáskörzet)	[km/év]	évente	kezelői nyilvántartás	0	0	1,2
Igényvezérelt járatok száma	[db/munkanap]	évente	megrendelői adatszolgáltatás	0	0	8
Új buszmegálló (fizikai megállók) száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	5
Megújított buszmegálló (fizikai megállók) száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	20
Egyéni gépjármű-közlekedés						
Új gyorsforgalmiút-szakaszok hossza (teljes szakasz)	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	62
Új elkerülő úti kapcsolatok hossza	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	3,9
Átmenő tehergépjármű-forgalomtól mentesített útszakaszok hossza	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	4
Fejlesztett csomópontok száma a városi főúthálózaton	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	6
Parkolásszabályozásba bevont útszakaszok hossza	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	4
Telepített traffiboxok száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	2
Felújítási programban érintett országos közúti szakaszok hossza (vonzáskörzet)	[km/év]	évente	kezelői nyilvántartás	0	0	3,7

Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Felújítási programban érintett helyi közúti szakaszok hossza	[km/év]	évente	kezelői nyilvántartás	0	0	1,2
Aktív- és mikromobilitás						
Megújított közterek területe	[m ²]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	4000
Új és fejlesztett gyalogátkelők száma	[db]	projekt előtt és után	Projekt dokumentáció	0	0	5
Városi sétányhálózat hossza	[km]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	1,2
Új és fejlesztett kerékpárforgalmi főhálózati elemek hossza (vonzáskörzet)	[km]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	19,6
Ellenirányban kerékpározható egyirányú utcák hossza	[km]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	1,1	1,1	5
Új biztonságos közterületi kerékpárparkoló kapacitás	[létesítmény db]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	180
Kerékpárhasználat új formáival teszt során megismertetett lakosok száma	[fő/év]	évente	bérleti nyilvántartás	0	0	90
Újonnan épített járdák hossza	[m/év]	évente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	500
Korlátozott sebességű és lakó-pihenő övezetek száma	[db]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	5

Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Felújítási programban érintett kerékpárút-szakaszok hossza	[km/év]	évente	kezelői nyilvántartás	0	0	0,7
Egyéb						
Fenntartható mobilitási koordinátor	[fő]	évente	munkaügyi nyilvántartás	0	0	1
Rendszeres munkacsoport-egyeztetések száma a közlekedésben érdekelt szereplőkkel (vonzáskörzet)	[db/év]	évente	egyeztetések dokumentációja	0	0	3
Új biztonságos B+R kerékpárparkoló kapacitás (vonzáskörzet)	[férőhely db]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	130
Intézményi mobilitási tervek száma	[db]	projekt előtt majd évente	projekt dokumentáció, intézményi adatszolgáltatás	0	0	6
Újonnan átgondolt és rendezett megközelíthetőségű oktatási intézmények száma	[db]	projekt előtt majd évente	projekt dokumentáció, intézményi adatszolgáltatás	0	0	3

7.8.2 EREDMÉNY- ÉS HATÁSINDIKÁTOROK

Az eredményindikátorok a mérhetőség második szintjét jelentik. Elsősorban a mobilitási igények, vagyis az egyes szolgáltatások iránti kereslet változását jelzik. Ezek a változások a fejlesztés megvalósulásából közvetlenül következnek, ugyanakkor a SUMP célrendszerével is összefüggésbe hozhatók. Jellemző, hogy egy-egy eredményindikátor több projekt esetén is megjelenik.

A hatásindikátorok a SUMP projektek nyomán közvetetten jelentkező változásokat fejezik ki, amelyek hosszú távon befolyásolják a városlakók életminőségét. Ezen a szinten a mérhető változások már általánosak, és mivel a projektek jelentős része hatással van az életminőség feltételeinek hosszú távú változására, a SUMP egészére felállított hatásindikátor készlet nagy része is releváns az egyes projektekre.

15. táblázat: Javasolt eredmény- és hatásindikátorok

Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Általános mutatószámok						
Társadalmi elégedettség minden közlekedési alrendszerre kiterjedően	skálán meghatározva, 1–5 között	projekt előtt és után, majd ötévente	közvélemény-kutatás	módszertan meghatározandó, felméréndő	szinten tartás	felmérés alapján kitűzendő
Társadalmi elégedettség a város élhetőségére nézve	skálán meghatározva, 1–5 között	projekt előtt és után, majd ötévente	közvélemény-kutatás	módszertan meghatározandó, felméréndő	szinten tartás	felmérés alapján kitűzendő
Fenntartható módon (gyalog, kerékpárral, közösségi közlekedéssel) közlekedők aránya a foglalkoztatottak körében	%	2022-höz képest ötévente	népszámlálás / közvélemény-kutatás	35,7%	csökkenés	45%
Fenntartható módon (gyalog, kerékpárral, közösségi közlekedéssel) közlekedők aránya a közoktatásban tanulók körében	%	2022-höz képest ötévente	népszámlálás / közvélemény-kutatás	47,2%	csökkenés	60%
Személyi sérüléssel járó balesetek száma	[db/év]	évente	KSH adatok	11	11	5
Közösségi közlekedés						
Vásárosnamény vasútállomás átlagos munkanapi utasforgalma	[fő]	ötévente	utasszámlálás	400	csökkenés	600
Egyéni gépjármű-közlekedés						
Átlagos napi forgalom a 41. sz. főút átkelési szakaszán	[E/nap]	évente	forgalomszámlálás (Magyar Közút OKA is, amennyiben pontos)	9289	növekedés	8000
Nehézgépjármű-forgalom a 41. sz. főút átkelési szakaszán	[j/nap]	évente	forgalomszámlálás (Magyar Közút OKA is, amennyiben pontos)	457	növekedés	100
Aktív- és mikromobilitás						

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Csúcsórai kerékpárforgalom 3 reprezentatív keresztmetszeten	[kerékpár/óra]	évente	forgalomszámlálás (Magyar Közút OKA is, amennyiben pontos)	módszertan meghatározandó, felméréndő	csökkenés	felmérés alapján kítűzendő (növekedés)