

MÁTÉSZALKA FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE - SUMP

2020. november



MÁTÉSZALKA

FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE

(SUMP)

Megbízó:

Mátészalka Város Önkormányzata



Készítette:

Mobilissimus Kft.



Ekés András | Gertheis Antal | Sipos Zsófia | Surányi Ráchel | Szabó Noémi | Szele András

MEGAKOM Stratégiai Tanácsadó Iroda Kft.



Barabás Eszter | Kerékgyártó Gábor | Komádi Mónika

2020

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Regionális
Fejlesztési Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

TARTALOM

Tartalom	5
Városvezetői előszó	7
1 Vezetői összefoglaló.....	9
2 A fenntartható városi mobilitástervezés céljai és módszerei	11
3 Helyzetelemzés és helyzetértékelés	14
3.1 Mobilitási folyamatokat befolyásoló tényezők.....	14
3.2 Közlekedési igények	28
3.3 A közlekedési rendszer kínálata.....	47
3.4 A város közlekedésének értékelése	75
4 Szakpolitikai és tervezési keretek	79
4.1 Uniós szakpolitikai dokumentumok.....	79
4.2 Országos szakpolitikai dokumentumok és tervek.....	82
4.3 Megyei szakpolitikai dokumentumok és tervek	85
4.4 Városi szakpolitikai dokumentumok és tervek	87
4.5 Intézkedés- és projektjavaslatok összegyűjtése és első körös értékelése.....	90
4.6 Kapcsolódó projektek	92
4.7 Finanszírozási keretek.....	93
5 Célrendszer	106
5.1 A mobilitás trendjei és a lehetséges forgatókönyvek.....	106
5.2 Jövőkép és településfejlesztési célok.....	109
5.3 Célrendszer meghatározása.....	112
6 Eszközrendszer.....	116
6.1 Releváns intézkedések összegyűjtése.....	116
6.2 A projektek részletes ismertetése	118
6.3 A projektek értékelése és szűrése	152
7 Cselekvési terv és a végrehajtás keretei	157
7.1 Ütemterv és költségvetési terv.....	157
7.2 Kockázatkezelés	166
7.3 Monitoring és felülvizsgálat rendszere	168
8 Melléklet	177
8.1 Partnerségi terv és a sajtómegjelenések listája	177
8.2 Egyeztetések listája.....	182
8.3 A többszemponú elemzés módszere és részletes eredményei.....	183

VÁROSVEZETŐI ELŐSZÓ



Dr. Hanusi Péter

polgármester

Városunk közlekedése komoly átalakulás előtt áll. Az M49-es gyorsforgalmi út közeljövőbeli megépítésével az átmenő forgalom, különösen a ma a legnagyobb problémát okozó átmenő kamionforgalom jelentősen, 50-70%-kal csökkenhet a 49-es főúton. Ma ez a főút kettévágja a várost; a tranzitforgalom kiszorítása viszont lehetőséget ad arra, hogy újraálmodjuk a várost, teljes közlekedési rendszerével együtt. Ennek része a közúthálózat megváltozott igényekhez való formálása, új körforgalmak építése, a lakott területeken a forgalom csillapítása, sebességének csökkentése: egy olyan új hálózat, ami a város lakóinak kényelmét és biztonságát szolgálja.

A másik fontos feladat emellett a város által a gazdaságban elért eredmények, az ipari központ jelleg megtartása és erősítése, amiben a város jó megközelíthetősége kulcskérdés: ezt szolgálja az M49-es a gazdasági szereplők számára és ez szolgálja a mainál jobb városi és városkörnyéki közlekedés kialakítása az itt dolgozók számára. Emellett a Debrecenben épülő új autógyár is olyan új lehetőségeket teremt, amelyek hordereje ma még alig belátható.

Szándékunk az, hogy a fenntartható városi mobilitási terv legyen bátor előrelépés a város életében. A városban sokan úgy gondolkodnak, hogy Mátészalka autós város, de ezt ne fogadjuk el ilyen egyszerűen. Autóval is lehessen jól közlekedni, de a város legyen kerékpáros- és gyalogosbarát, hogy aki teheti, választhasson környezetbarát, helytakarékos megoldásokat. A Kossuth utca újjáépítése volt az első lépés ebbe az irányba, amelyre joggal lehetünk büszkék, mert kellenek a városban olyan területek, ahol a város lakói szabadon, biztonságban tudnak sétálni.

Mátészalkán egyre nagyobb probléma, hogy a lakosság többsége autóval közlekedik: 2018-2019 között 17%-kal nőtt az autók száma a városban a gépjárműadó-adatok alapján. Azonban a gépkocsihasználat igényeinek a kiszolgálása aszfaltot jelent, parkolókat és autókat, miközben a város lakói szeretnének zöldterületeket, sétányokat, biztonságot és jó levegőt is. Ez egy értékválasztási kérdés, amiben Mátészalka vezetése egyértelműen az élhetőség mellett tette le a voksát.

Olyan stratégiát alkottunk, amelyre tíz év múlva is büszkén tekinthetünk vissza. A közlekedésfejlesztés terén ideje átgondolni a fejlesztési elveinket, és távlatosan gondolkodni, mert a következő 30 év városának alapjait fektetjük most le.

1 VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Mátészalka fenntartható városi mobilitási terve egy 30 éves kitekintésű városi és városkörnyéki közlekedésfejlesztési stratégia, azzal a fő céllal, hogy minden városlakónak legyen lehetősége választani közlekedési alternatívák közül, de egyben egy rövid távú intézkedési tervet is tartalmaz. A közlekedés szerepe és feladata változik. A fenntartható közlekedési módok támogatása, az autóhasználat ezzel együtt járó visszaszorítása a városok belső részein természetes igénnyé vált a város versenyképességének megtartása mellett. A 2020-at meghatározó COVID-19 járvány megnehezítette a tervezést: a forgalom lecsökkent, mérése ellehetetlenült, az egyeztetési lehetőségek beszűkültek; felértékelődtek az online megoldások, a szükséges interjúk, lakossági kérdőívezések is így zajlottak le.

Mobilitási helyzetkép és a közlekedési problémák

Mátészalka Szabolcs-Szatmár-Bereg megye keleti felének legfontosabb városa, szolgáltatásai meghatározók több mint 120 000 ember számára. A város ezt a szerepet el tudja látni, ehhez azonban szükséges a jó elérhetőség. A város fekvése előnyös, ez azonban nem jelent automatikusan jó elérhetőséget: a város vasúti csomóponti szerepköre a leépült vasútvonalakkal már nem szolgálja a város érdekeit, az autóbuszos és személygépkocsis megközelítés a sokszor bonyolult útvonalvezetés, a lakott területek nagy száma és az útviszonyok miatt lassú, a város pedig szenved a 49-es főút átmenő forgalmától és a minőségi közlekedési szolgáltatások korlátozott voltától.

Mátészalka számára a **vasúti** kapcsolatok mai formájukban nem versenyképesek, a vasút elválasztó hatása jobban hat a városra, mint az általa biztosított kapcsolatok, a Nyírbátor-Debrecen (és esetlegesen a Nyíregyháza) irány fejlesztésére ugyanakkor van igény. A **helyközi autóbuszok** fontos szerepet játszanak a környéki közlekedésben és a nyíregyházi kapcsolatban, jelentősebb problémák nem látszanak, a folyamatos fejlesztések viszont szükségesek. Az ingyenesen használható **helyi autóbuszok** feladatukat – az iskolások és a piacra járók szállítását – ellátják. A **kerékpáros hálózat** gyorsan fejlődik, a szomszédos települések felé – Ópályi kivételével – elkészült az infrastruktúra. Jelenleg a külső kör kiépítése zajlik, ami jó alap lesz a teljes hálózat kiépítésére. A jelentős hagyományok és a magas arányú használat mellett megoldandó feladat a lakóterületek és a fontosabb városi célpontok feltárása és a kerékpáros közlekedés biztonságának javítása, különösen a közúti és vasúti átvezetések fejlesztése. A **gyalogos közlekedés** tekintetében is jó a helyzet, az Északi városrészen kívül a járdahálózat szinte teljeskörűen kiépített és az első sétálóutca jellegű fejlesztést is átadták a Kossuth utcában.

A város jómódjából következik az autós igények és problémák széleskörű megjelenése. A város lakói jelezték, hogy a **49-es főút átmenő forgalmának mértéke**, a főbb csomópontok és az útburkolat állapota nem megfelelő. Valódi probléma a város **közlekedésbiztonsági** helyzete, sok meglévő gondra a tervezett M49-es által hozott jóval kisebb forgalom sem ad megoldást, sőt, **új problémák jelentkezése várható**. A problémák gyökerét a növekvő jólét által vezérelt mobilitási és motorizációs igények növekedése jelenti, valamint az a tény, hogy a város közlekedési hálózatát immár 50 éve meghatározza a 49-es főút átkelésre optimalizált, a várost kettészakító jellege és az ehhez alkalmazkodó helyi közúthálózat.

Célok és eszközök

A helyzetfeltárás eredményeire támaszkodva és a város terveihez igazodva a mobilitási tervben **négy stratégiai célt fogalmaztunk meg**:

- **Javuló elérhetőség, erősödő várostérségi kapcsolatok**, amely a város országos hálózatokhoz és térségbeli központokhoz (pl. Debrecen, Nyíregyháza) való kapcsolódását, a város centrum szerepének erősítését és a hiányzó hálózati kapcsolatok kiépítését célozza.
- **Fenntartható választási lehetőségek**, amely a környezetbarát, hely- és energiatakarékos közlekedési módok feltételeinek javítását szolgálja, vonzóbb gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési lehetőségek kialakítása révén. Ide tartozó operatív célok a városi sétányhálózat és az emberközpontú belváros kialakítása, a kerékpárosbarát fejlesztések és a környezetbarát közlekedési szolgáltatások megvalósítása.
- **Nyugodt, élhető lakókörnyezet**, amely az élhető, egészséges, biztonságos környezet és közlekedési rendszer kialakítását tűzi ki célul a lakóterületeken, városrészi bontásban.
- **Biztonságos közlekedés**, amely a közlekedésbiztonság javítását célozza a műszaki infrastruktúra és a biztonságos közlekedésre nevelés, szemléletformálás oldaláról egyaránt. Itt operatív célként a városi forgalomcsillapítási program, egyéb célzott beavatkozások és szemléletformáló programok jelennek meg.

A célok elérését 24 projektjavaslat szolgálja, melyeket a költségekre, hasznokra és megvalósíthatóságra kiterjedő többszempontú elemzéssel értékeltünk és prioritizáltunk.

A mobilitási terv megvalósítása

A projektjavaslatok ütemezésére a cselekvési tervben teszünk javaslatot, kitérve a felelős és egyéb érintett szereplőkre, valamint a lehetséges finanszírozási forrásokra is. A megvalósítás előrehaladásának mérését szolgálja a monitoring terv és a többszintű indikátorrendszer.

2 A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSTERVEZÉS CÉLJAI ÉS MÓDSZEREI



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.¹ 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 közlekedéspolitika 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.

¹ **Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan**, Second Edition, 2019 <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

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



A mobilitástervezés céljai

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

A fenntartható városi mobilitás-tervezés 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.

Mátészalka esetében a legnagyobb kihívás a növekvő autóforgalom okozta kihívások kezelése. A városon átmenő 49-es főút szerepének átalakítása és a kiváltására a közeljövőben tervezett M49-es megépítése új alapokra helyezi a város közlekedését. Jelenleg a város közlekedésbiztonsági helyzete sem jó. Végül Mátészalka városias jellegének közlekedési szempontú erősítése is fontos cél.

E problémákra a város fenntartható választ adott: a kerékpáros, gyalogos és a közösségi közlekedés fejlesztése, valamint a város közterületeinek biztonságos, városias átalakítása voltak a fő célok már a SUMP előtt is. Ennek leglátványosabb elemei az intenzív kerékpáros-hálózat fejlesztés és a megújult Kossuth Lajos utca.

A mobilitástervezés módszere

A városi mobilitási terveknek összhangban kell állniuk az integrált városfejlesztési tervekkel,² amit elősegített, hogy a SUMP a Településfejlesztési Konceptióval (TFK) és az Integrált Településfejlesztési Stratégiával (ITS) párhuzamosan, összehangoltan készült.

Mátészalka fenntartható városi mobilitási terve következetes stratégiai logikát követ, ami a munka menetében is leképeződik

A tervezési munka a helyzetelemzéssel kezdődött, ahol a mobilitási folyamatokat befolyásoló tényezőket vettük sorra, majd a közlekedési igények és a ma működő rendszerek vizsgálata és értékelése következett, hogy végül strukturált módon kerüljön bemutatásra a jelenlegi helyzet minden előnyével és lehetőségével együtt.

² Konceptió a fenntartható városi mobilitási tervekre pp. 1-5.

Itt érdemes szót ejteni a **társadalmi részvétel**ről. Ez alapvető eszköze az új, fenntarthatóbb elképzelések megismertetésének, ezért minősége az egész terv fogadtatására kihat. A munkában kizárólag online adatfelvételek történtek a vírushelyzet miatt. A kérdésekre sokan válaszoltak, a beérkezett válaszok bemutatták a város mobilitási helyzetét és az emberek közlekedéssel kapcsolatos igényeit és legalább ennyire jelezték az elmúlt évtizedek fejlesztési elvárásainak rögzültségét is. A városlakók véleményét külön fejezetben (3.2.4) mutatjuk be. A város lakosságával való együttműködésen túl széles körű **szakmai egyeztetések** zajlottak minden, a terv szempontjából fontos résztvevővel. E folyamatokat a partnerségi terv (8.1. fejezet) részletezi.



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

A megvalósíthatóságot szolgálja a lehetséges eszközök bemutatása, a releváns intézkedések összegyűjtése, a **projektek részletes ismertetése, multikritériumos elemzéssel történő értékelése** és szűrése. E projektek között megjelennek a város által már elkezdett fejlesztések és a mobilitási terv által feltárt problémákra adható új, korszerű válaszok is.

A cselekvési tervben szereplő ütemterv, kockázatkezelési- és monitoringterv már a megvalósítás tervezését szolgálja.

A SUMP a COVID-19 világjárvány alatt kész . A járvány okozta helyzet új kihívások elé állítja Mátészalkát is. A COVID-19 negatív hatásai számos szektort kényszerítenek működésük újratervezésére, melyek közül a városi mobilitás az egyik legérintettebb ágazat. A járvány hatására, részben az egész országra elrendelt vészhelyzet miatt is, **megváltoztak a lakosság mobilitási szokásai.** A városi közlekedésre gyakorolt hatások közül a legmeghatározóbb, hogy **a közösségi közlekedést használók aránya drasztikusan csökkent, a nem motorizált közlekedési formákat használók aránya viszont nőtt a járvány alatt.** A járvány miatt utas- és forgalomszámlálás nem történt, mert az abból levonható következtetések téves megállapításokhoz vezettek volna. A tervezés során ezért a szolgáltatók által biztosított és az előzménytervekben bemutatott adatok álltak rendelkezésre.

3 HELYZETELEMZÉS ÉS HELYZETÉRTÉKELÉS

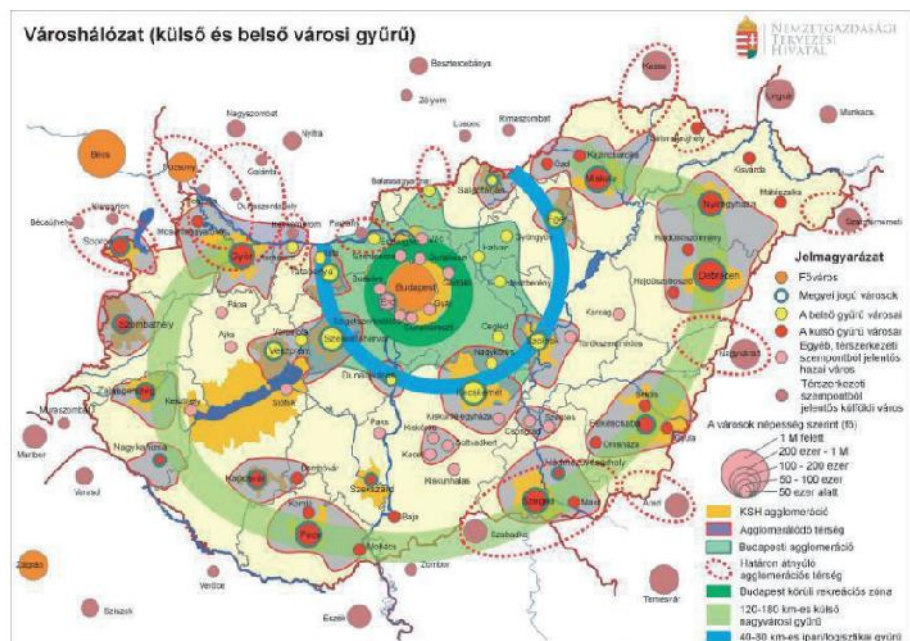
3.1 MOBILITÁSI FOLYAMATOKAT BEFOLYÁSOLÓ TÉNYEZŐK

3.1.1 A VÁROS TÉRSÉGI SZEREPE

3.1.1.1 Országos és megyei szerepek

Mátészalka Szabolcs-Szatmár-Bereg megye második legnagyobb városa, saját vonzókörrel rendelkező járásközpont

Mátészalka **Szabolcs-Szatmár-Bereg megye második legnagyobb városa, saját vonzókörrel rendelkező járásközpont**, ami hatással van a városi közlekedési igényekre (munkába és iskolába járás, városi szolgáltatások elérése). A város az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (OFTK) által meghatározott külső gyűrű nagyvárosain kívül eső kisvárosok közé tartozik.



1. ábra: Magyarország városhálózata (forrás: OFTK)

Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Területfejlesztési Koncepciója (2013) alapján Mátészalka a megye három decentrumának egyike, fontos szerepet játszik a megye egészének fejlesztésében. A város kiemelten az optomechatronika, bútorgyártás és az élelmiszeripar területén tölt be gazdasági centrum szerepkört. A decentrumok dinamizálása, integrált fejlesztése pozitív hatást gyakorolhat a környező térségek fejlődésére, ami Mátészalka szempontjából azért is jelentős, mert a város a szatmár-beregi aprófalvas, periférikus térség határán található.

3.1.1.2 Térségi szerepkör

Mátészalka közigazgatási szerepkörét meghatározza, hogy járási székhely

Közigazgatási szerepkör

Mátészalka közigazgatási szerepkörét meghatározza, hogy járási székhely. A megye 13 járása közül a Mátészalkai járás összlakossága 2018-ban 63 501 fő volt, melynek 25,8 %-át adta a város népessége.

A Mátészalkai járás 26 települést foglal magába. A járás települései: Fábiánháza, Fülöpösdaróc, Géberjén, Győrtelek, Hodász, Jármí, Kántorjánosi, Kocsord, Mátészalka, Mérk, Nagydobos, Nagyecsed, Nyírcsaholy, Nyírkáta, Nyírmeggyes, Nyírparasznya, Ópályi, Ökörítőfülpös, Őr, Papos, Rápolc, Szamoskér, Szamosszeg, Tiborszállás, Vaja, Vállaj. A városban található a Mátészalkai Járási Hivatal.³

A város térségi szerepkörét erősíti, hogy **2015-ben Mátészalka támogatásával és irányításával jött létre a Szabolcs 05. Önkormányzati Területfejlesztési Társulás a mátészalkai, a csengeri és a baktalórántházai járásokba tartozó 44 térségbeli önkormányzat részvételével.** A társulás önkormányzatai a szoros együttműködés segítségével szervezetesebben, hatékonyabban és nagyobb területen tudják érdekeiket összehangolni, illetve közösen érvényesíteni. A Társulás továbbá létrehozta a kizárólagos tulajdonában lévő Szabolcs 05. Gazdaságfejlesztési Nonprofit Kft-t., amely a megalapítása óta eltelt 4 évben jelentős számú önkormányzati projektet menedzselte sikeresen a Társulás tagönkormányzatai számára.

Gazdasági-kereskedelmi, munkaerő-piaci szerepkör

A város jelentős foglalkoztatási központ, a megye egyik gazdasági motorja

Mátészalka Szabolcs-Szatmár-Bereg megye egyik meghatározó gazdasági motorja. A város ennek megfelelően jelentős **foglalkoztatási központ** is: egy jól lehatárolható körben nagyon erős (30% feletti), illetve erős (15% feletti) a foglalkoztatottak körében a naponta Mátészalkára ingázók aránya.

A helyben foglalkoztatottak száma 2011-ben 9862 fő volt, amelynek 55,9%-a (5513 fő) helyben lakó és helyben dolgozó foglalkoztatott, míg 44,1%-a (4349 fő) naponta bejáró (ingázó) foglalkoztatott volt. A két népszámlálás közötti időszakban mind a helyben foglalkoztatottak száma (2001-ben 9519 fő), mind a naponta bejárók száma és aránya (2001-ben 3949 fő, 41,5%) növekedett az eltelt egy évtized alatt.

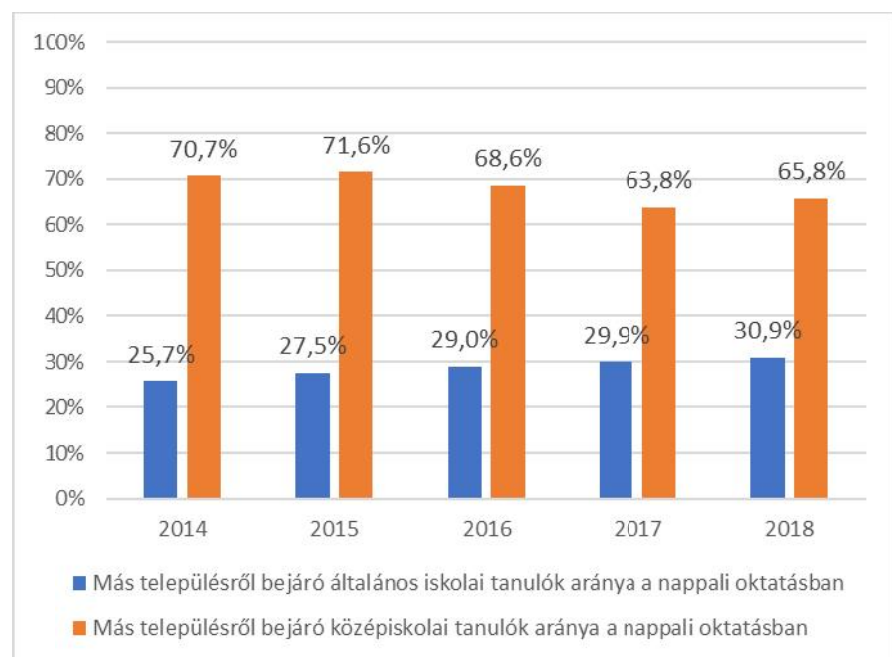
A foglalkoztatás mellett **a város kereskedelmi és szolgáltatási vonzáskörzete** a várost környező településekre terjed ki. A város **turisztikai vonzereje** térségi szempontból meghatározó.

³ Mátészalkai Járási Hivatal, <http://www.kormanyhivatal.hu/hu/szabolcs-szatmar-bereg/jarasok/mateszalkai-jarasi-hivatal>

Mátészalka fontos oktatási központnak számít a térségben

Oktatási és kulturális szerepkör

Mátészalka a térség egyik fontos oktatási központja. A városban 9 intézményben folyik alap- vagy középfokú oktatás. 2018-ban 1947 fő tanult Mátészalkán általános iskolai nappali oktatásban, amelyből 601 fő (30,9%) más településről bejáró tanuló volt. A más településről bejáró középiskolai tanulók száma és aránya a városban még magasabb: a 2229 fő nappali oktatásban résztvevő középiskolai tanuló közül **1467 fő (65,8%) más településről járt át Mátészalka középfokú oktatási intézményeibe.** Az elmúlt évek adatai alapján a bejáró középiskolások aránya csökkent, az általános iskolába járó utazó diákok aránya viszont folyamatos növekedést mutat.



2. ábra: A Mátészalkára bejáró általános és középiskolások aránya (forrás: KSH Tájékoztatási adatbázis, 2018)

A város **kulturális kínálata és intézményei (Mátészalkai Szentpétery Zsigmond Kulturális Központ, Szatmári Múzeum, Képes Géza Városi Könyvtár)** térségi jelentőségűek.

Egészségügyi-szociális szerepkör

A városban működő Szatmári Egyesített Szociális és Egészségügyi Alapellátási Intézmény biztosítja az egészségügyi alap- és szociális ellátásokat a környező települések lakóinak. **A Mátészalkai Kórház** pedig a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Kórházak és Egyetemi Oktatókórház kórházcsoportjának tagjaként **nyújt központi szakellátást a térség betegeinek.** Vonzáskörzete betegcsoportonként eltérő, a fekvőbeteg ellátás betegbeutalás területi rendje alapján a Mátészalkai és a Csengeri járásra terjed ki.

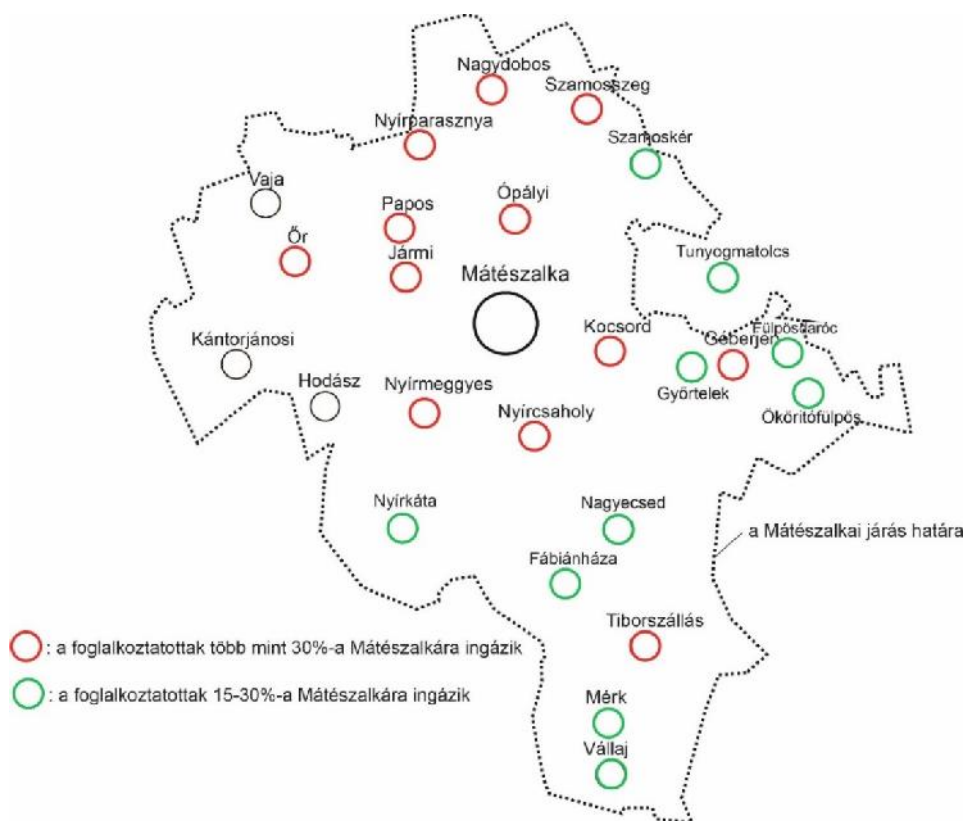
Mátészalkáról történő eljárás

A város magas foglalkoztatási potenciálja ellenére is számottevő a más településre dolgozni járó foglalkoztatottak száma. A 2011-es népszámlálás adatai alapján a **Mátészalkán lakó foglalkoztatottak (6884 fő) mintegy 81,3%-a a városban dolgozik**, ugyanakkor 1290 fő más településre jár dolgozni. Kiemelkedő eljárási célpontok nincsenek, a legtöbben Nyírbátorba (138 fő), Nyíregyházára (97 fő), Debrecenbe (55 fő), Budapestre (47 fő) és Fehérgyarmatra (46 fő) ingáznak. **A más településre ingázó foglalkoztatottak aránya 2% (Nyírbátor), vagy az alatt van (Nyíregyháza 1,4%, Debrecen 0,7%).** Közoktatás területén a városból eljáró diákok száma közel 400 fő, közülük legtöbben Debrecen és Nyíregyházát választják.

3.1.1.3 Mátészalka funkcionális vonzaskörzete

Az EU-OECD módszertan alapján 21 település alkotja Mátészalka vonzaskörzetét

Az OECD és az Európai Bizottság definíciója szerint egy város funkcionális vonzaskörzetét azok a települések alkotják, ahonnan a foglalkoztatottak több mint 15%-a az adott városba ingázik.⁴ Mátészalka esetében – Mátészalkát is beleértve – **21 település alkotja a város vonzaskörzetét** a 2011-es népszámlálás adatai alapján.



3. ábra: Mátészalka funkcionális vonzaskörzete
(adatok forrása: Lechner Tudásközpont)

⁴ Lewis Dijkstra and Hugo Poelman: Cities in Europe – The New OECD-EC definition. Regional Focus RF 01/2012, Európai Bizottság.

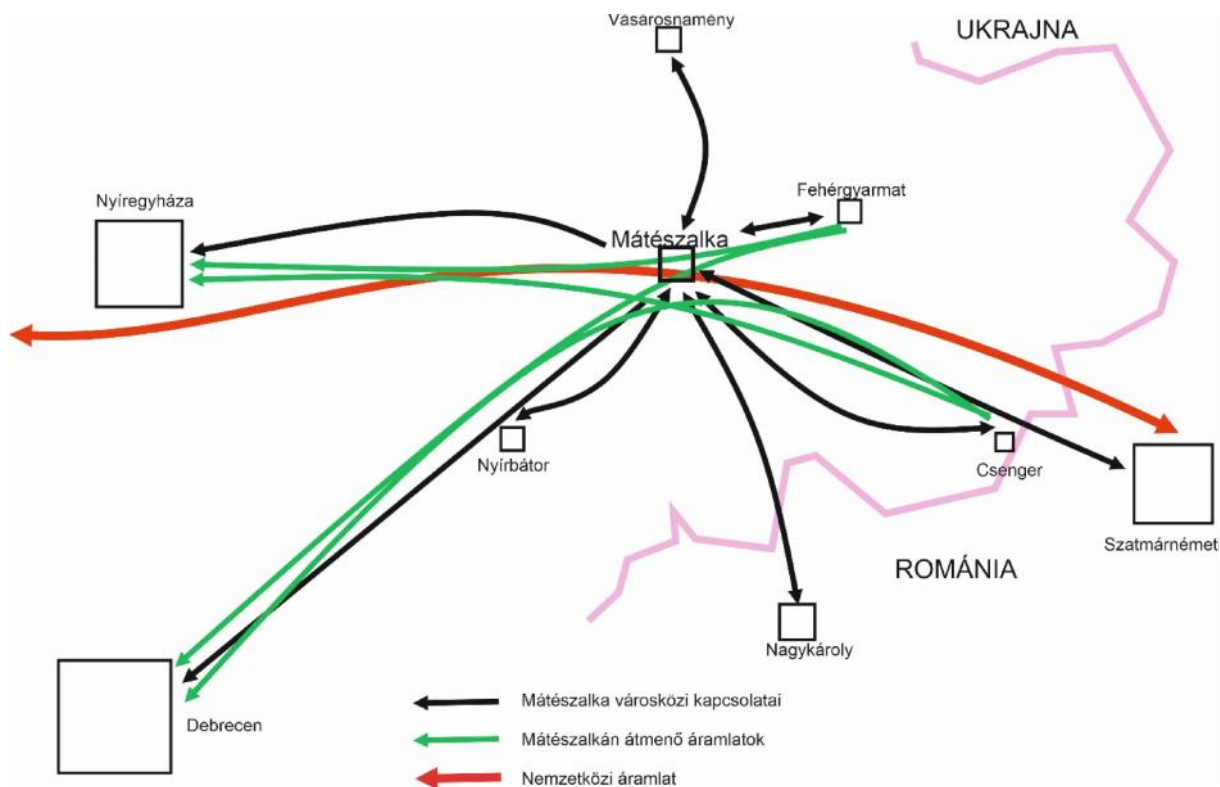
A funkcionális vonzaskörzet Hodász, Kántorjánosi és Vaja településeken kívül **lefedi a Mátészalkai járás területét**. E települések inkább Nyíregyháza (Kántorjánosi), Baktalórántháza (Vaja) vagy Nyírbátor (Hodász) felé gravitálnak. Emellett a vonzaskörzet a szomszédos Fehérgyarmati járásból magába foglalja Tunyogmatolcs települést is. Látható, hogy Mátészalka szomszédos települései mellett északon csaknem Vásárosnaményig húzódik az erősen vonzott településsor határa. A 2011-es népszámláláson alapuló adatsorból levonható következtetéseket a KTI által végzett 2016-os autóbuzos és vasúti utasszámlálás eredményei is alátámasztják. **A Mátészalkai járás nyugati felén mindenhol érezhető Nyíregyháza vonzása**, emellett a délkeleti településeken Nyírbátor és Debrecen, az északi településeken pedig Vásárosnamény vonzása hangsúlyos.

3.1.2 A VÁROS SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYAI

3.1.2.1 Elhelyezkedés, térségi kapcsolatrendszer

A város megközelíthetősége kedvező

Mátészalka Magyarország északkeleti részén, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében helyezkedik el. **A város a megyeszékhely Nyíregyházától 52 km-re keletre, Debrecentől 77 km-re északkeletre, a romániai Szatmárnémetitől pedig 51 km-re északnyugatra** található. A település fővárostól való közúti távolsága 276 km. 50 kilométeres körön belül 3 határátkelőhely – Beregsurányi Határátkelőhely (Ukrajna), Csengersimai Határátkelőhely (Románia), Vállaji Határátkelőhely (Románia) – is elérhető.



4. ábra: Mátészalka térségi kapcsolatai

A városon két főút halad keresztül, a Csengersimát az M3 autópályával összekötő 49-es főút és a Debrecent Mátészalkával összekötő 471-es főút. A város elérhetőségében kiemelt szerepe van, hogy az ország keleti részének egyik meghatározó közlekedési gerince, az **M3-as autópálya (TEN-T hálózat része) 8 km-re található** a várostól (Őri elágazás). Az autópálya közvetlen összeköttetést biztosít Mátészalka és a főváros között, valamint északkeleti irányba Vásárosnamény felé az ukrán határ irányába.

Mátészalkán jelenleg áthalad az Észak-Erdélyt Magyarországgal és Nyugat-Európával összekötő nemzetközi tranzitút vonal

Mátészalkán jelenleg áthalad az Észak-Erdélyt Magyarországgal és Nyugat-Európával összekötő nemzetközi tranzitút vonal, illetve a fehérgyarmati és a csengeri járáások települései is Mátészalkán keresztül kapcsolódnak be a megye és az ország vérkeringésébe. A várost **erősen vonzza Nyíregyháza és Debrecen**, lehetne erősebb a kapcsolat Szatmárnémetihez, Nagykárolyhoz és a hasonló helyzetű Vásárosnaményhoz, illetve Mátészalka vonzza Fehérgyarmat és Csenger városait és térségeit.

Mátészalka regionális jelentőségű vasúti csomópont volt, Nyíregyháza, Debrecen, Záhony, Nagykároly, Csenger és Zajta felé adott kapcsolatot. Ezt a szerepet folyamatosan veszíti el, a vonalak utasforgalom szempontjából nem tudnak versenyezni a helyközi autóbuszok nyújtotta szolgáltatással.

3.1.2.2 Természeti adottságok⁵

A város a Nyírség és a Szatmári-sík találkozásánál található

Mátészalka a Nyírségben (Északkelet-Nyírség kistájon), a **Szatmári-sík peremén**, az egykori Ecsedi-láp nyugati oldalán, tájegységek találkozásánál helyezkedik el. A település természetföldrajzi helyzete – a térség domborzata, éghajlata, a környező talajok termőképessége, a felszíni vizek bősége – meghatározza a táj szerkezetét, a tájhasználat alakulását. **A település jellemzően síkvidéken, alapvetően mezőgazdasági művelés alatt álló területekkel jellemezhető környezetben található.**

A település a mérsékelt hűvös – mérsékelt száraz éghajlati körzetbe tartozik, az Alföld más részeihez képest a nyara hűvös, a tele hideg. Mátészalka a Szatmár-Beregi-síkság peremén az Alföld csapadékosabb részén fekszik. Folyója az erdélyi Meszes-hegységben eredő Kraszna, ami az egykori Ecsedi-láp táplálója; magyarországi szakasza nagyrészt szabályozott.

A város környezetében a táj jelentősen átalakult, jelenleg a tájképet szántóföldek, mezőgazdasági területek uralják. A Nyírség és a Szatmári-sík egykori növény és állatvilága e művelt területek közötti maradványfoltokban maradtak fenn, megőrzésüket kiemelten két Natura 2000 terület – Kraszna-menti rétek különleges

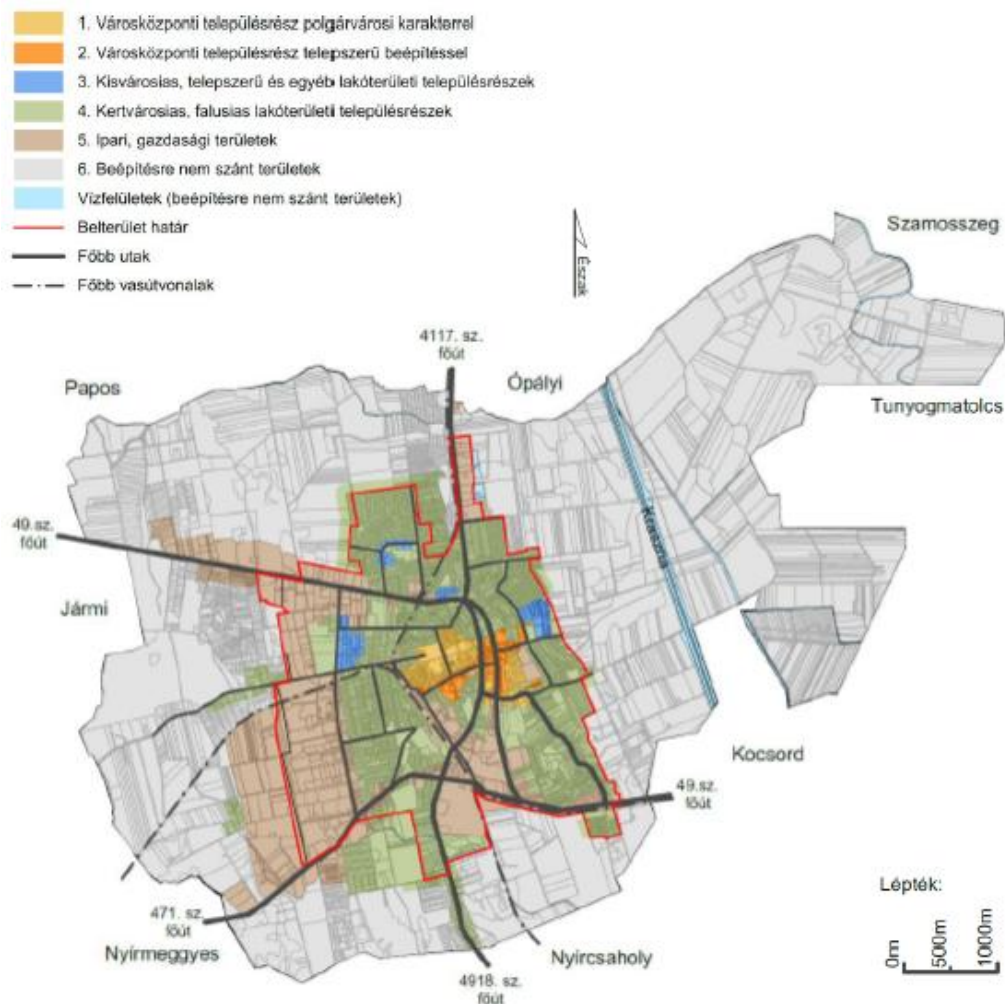
⁵ Felhasznált forrás: Dövényi (szerk.), 2010: Magyarország kistájainak katasztere, Mátészalka Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája, 2015

természetmegőrzési terület, Nyírség-peremi égeresek kiemelt jelentőségű természetmegőrzési terület – biztosítja.

3.1.2.3 Épített környezet, a településszerkezet és konfliktusai

A város településszerkezeti sajátossága az a természeti, földrajzi adottságok folytán kialakult érdekes ellentét, amelyet a síkvidéki, falusias jellegű település és ugyanakkor a dombvidéki jellegű, kifejezetten kisvárosias településközpont kontrasztja jelent.

Mátészalka városfejlődését a természeti adottságok mellett meghatározza az a tény, hogy a település a 20. század elején – a trianoni békeszerződés és 1950 közötti időszakban – számos esetben megyeszékhely volt. A településszerkezet fejlődése – jobb megközelíthetőségből adódó gazdasági fejlődés, új városközpont kiépítése – szempontjából meghatározó volt a térségi közlekedési útvonalak – vasút, majd később a 49-es főút belterületi átkelési szakasz – kiépítése.



5. ábra: Településképi szempontból meghatározó területek Mátészalkán (forrás: Mátészalka Településképi Arculati Kézikönyv, 2017)

A városközpontban a polgárházak, illetve többemeletes panel és vasbeton szerkezetű társasházak jellemzőek, a többi városrészben inkább kertvárosi lakókörnyezet alakult ki

Mátészalka városi arculatát négy eltérő jellegű karakter (városközponti településrész polgárvárosi karakterrel; városközponti településrész teleszerű beépítéssel; kisvárosias, teleszerű és egyéb lakóterületi településrészek; kisvárosias, falusias lakóterületi településrészek), az ipari, gazdasági területek és a város beépítésre nem szánt területei jellemzik. Az egyes városrészek jellemző beépítése különbözik: míg a városközpontban a többemeletes panel és vasbeton szerkezetű társasházak, polgárházak jellemzőek, a többi városrészben inkább kertvárosi lakókörnyezet alakult ki. A település iparterületei a város nyugati részére koncentrálódnak.



6. ábra: Városközpont (Hősök tere) és kertváros (Újtelep, Jókai Mór utca)

Mátészalka építészeti értékei (országos és helyi jelentőségű műemlékei) a város régi központjában, a Széchenyi és Kossuth utca vonalában, valamint az új városközpontban, a Kölcsey utca és Kölcsey tér környezetében található. A város e két területe alkotja Mátészalka településszerkezet-védelmi zónáit.

Mátészalkán konfliktussal terhelt területnek számítanak az alulhasznosított területek, valamint a kihasználatlan, felhagyott iparterületek. Sok helyen az ipari gazdasági és egyéb gazdasági területek közvetlenül, mindenféle védelem nélkül kapcsolódnak a lakóterületekhez. A városban öt, viszonylag nagy kiterjedésű szegregált terület található.

Mátészalkát két részre vágja a 49-es főút, elválasztva a régi és új városközpontokat is

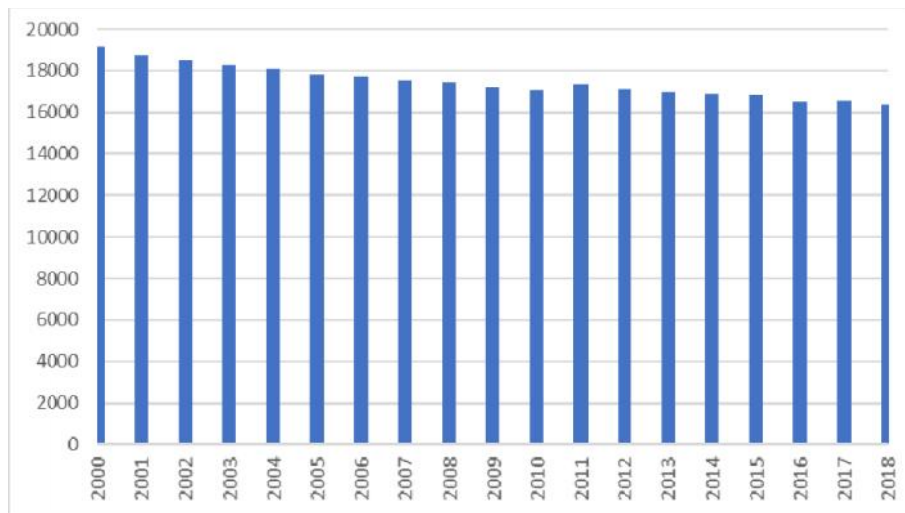
A településszerkezet fontos közlekedési vonatkozású konfliktusának tekinthető, hogy a térség kétszámjegyű főútja, a 49-es főút a városon keresztül halad át, két részre vágva azt. Jelentős probléma a nagyszámú vasúti átjáró és a várost szétszabdoló vasútvonalak, különösen a vasútállomás elvágó hatása is.

3.1.3 A VÁROS JÖVŐJÉT MEGHATÁROZÓ TÁRSADALMI FOLYAMATOK

A népesség az országos trendekhez hasonlóan csökken

A lakónépesség Mátészalkán, illetve egész Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az országos trendekhez hasonlóan folyamatosan csökken. A város lakosszáma 2001-ben 18 749 fő, 2011-ben 17 318 fő, 2018-ban pedig 16 387 fő volt. 2000 óta a város népessége 2792 fővel, 14,6%-kal

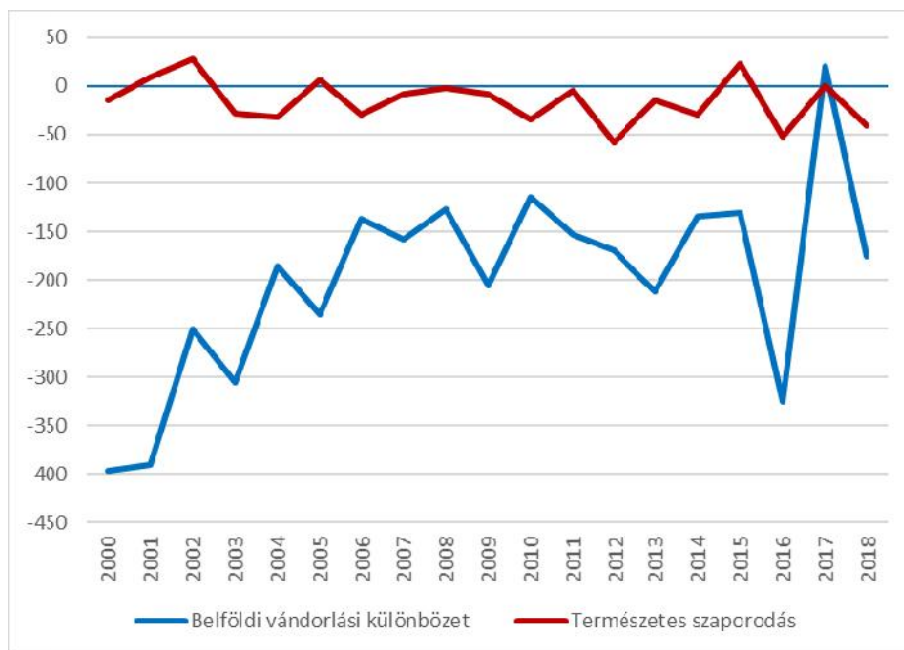
csökkent. A csökkenés üteme a megyei (6,3%) és az országos (4,2%) mutatókhoz képest nagyobb.



**7. ábra: Mátészalka lakónépességének⁶ változása 2000 és 2018 között
(forrás: KSH Tájékoztatási adatbázis, 2018)**

A népesség csökkenésének egyik oka a természetes fogyás: Mátészalkán a halálozások száma az ezredfordulótól nézve a legtöbb évben meghaladta a születések számát. 2000 óta 286 fővel haltak meg többen a városban, mint amennyien születtek. A természetes fogyás mellett a településen a vándorlási különbözet is negatív: az ezredforduló óta – a 2017-es évet kivéve – minden évben többen vándoroltak el a városból, mint ahányan odaköltöztek. 2000 óta évente átlagosan 200 fő vándorolt el a városból.

⁶ Lakónépesség száma az év végén (a népszámlálás végleges adataiból továbbvezetett adat)



8. ábra: A természetes szaporodás és a vándorlás alakulása Mátészalkán
(forrás: KSH Tájékoztatási adatbázis, 2018)

A környező települések lakosságának változását megvizsgálva látható, hogy nem jellemző a környező településekre történő költözés. A környező **települések közül mindösszesen négy község népessége nőtt az ezredforduló óta**: Ópályi 1,6%, Fülöpösdaróc 2,8%, Óré 4,6%-kal és Nyírkátái 12,3%-kal. Ezen kívül még a járás települései közül a román határ mellett található Vállaj népessége nőtt 16,2%-kal.

Az előregedés az országos folyamatoknak megfelelő

A város lakossága a megyei és az országos demográfiai folyamatoknak megfelelően előregedő. Mátészalkán az **öregedési index**⁷ 120,4, ami jobb az országos értéknél (132,9), ugyanakkor kedvezőtlenebb a járási (94,7) és a megyei mutatóknál (102,4).

A város lakóinak képzettségi szintje magas

Mátészalka népességének iskolai végzettsége mind a 2001-es, mind a 2011-es népszámlálás adatai alapján kedvező képet mutat, **a népesség képzettsége magasabb a megyei és az országos átlagnál**. 2011-ben a 18 évesnél idősebb népesség 57,1%-a érettségivel (a megyei érték 38,3%; az országos érték 49%), a 25 évesnél idősebbek 25,5%-a pedig egyetemi, főiskolai oklevéllel (a megyei érték 13,3%; az országos érték 19%) rendelkezett. A tendenciák is kedvezőek, a két népszámlálás között növekedett a népesség iskolai végzettsége, a legnagyobb növekedés az egyetemi, főiskolai oklevéllel rendelkezők számában következett be, arányuk 14,7%-ról a már említett 25,5%-ra nőtt.

Mátészalkán a foglalkoztatottak aránya a munkaképes korú (15-64 éves) lakosságon belül 55,7% volt a 2011 évi népszámlálási adatok alapján (a

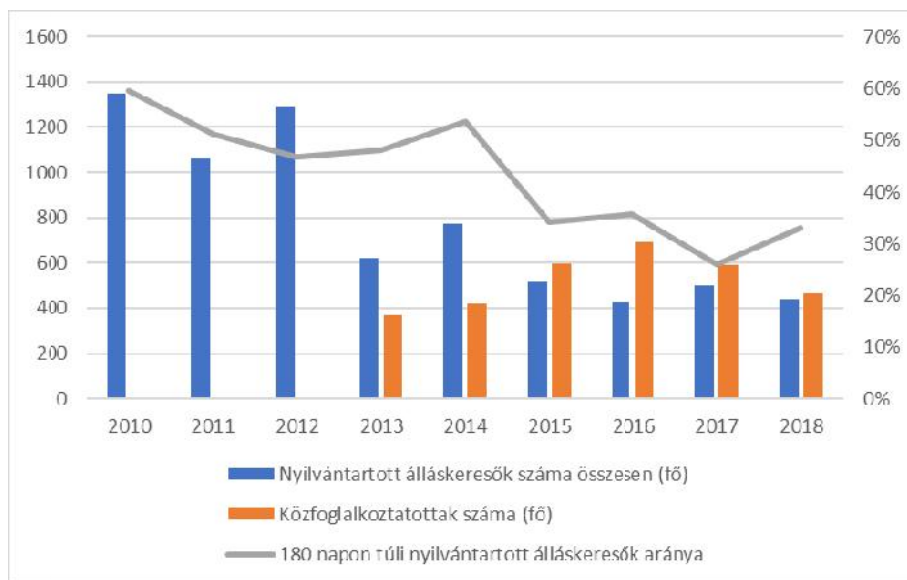
⁷ Az öregedési index az idős korú népességnek (65–X éves) a gyermekkorú népességhez (0–14 éves) viszonyított arányát fejezi ki, azaz, hogy 100 fiatalra mennyi idős jut.

munkaképes korúak száma 12366 fő, a foglalkoztatottak száma 6884 fő). Ez a megyei átlagnál (49,0%) kedvezőbb mutató, azonban az országos átlagtól (57,9%) kissé elmarad.

A foglalkoztatásban meghatározó az ipari szektor szerepe

A foglalkoztatottak foglalkozási főcsoport szerinti megoszlása (Népszámlálás 2011) tekintetében az ágazatok közül **az ipari szektorban foglalkoztatottak aránya meghatározó (20,4%)**. A mezőgazdaság aránya (1,3%) nem magasodik ki az országos átlagból, mégis fontos a szerepe, hiszen a város mezőgazdaságára jelentős élelmiszeripari feldolgozó cégek épülnek.

Az idősoros adatokat vizsgálva megállapítható, hogy a 2008-as gazdasági világválság utáni évektől kezdve az országos és térségi folyamatokhoz hasonlóan – a világgazdasági helyzet általános javulásának és 2013-tól a közfoglalkoztatási programnak köszönhetően – folyamatosan csökkent a városban a nyilvántartott álláskeresők száma és aránya. 2018-ban Mátészalkán a munkanélküliségi ráta⁸ 3,9%-os volt, ami kedvezőbb a járási (8,9%) és a megyei (7,1%) mutatónál, csupán kis mértékben magasabb az országos (3,7%) értéknél.



9. ábra: Nyilvántartott álláskeresők és közfoglalkoztatottak száma, valamint a 180 napon túli nyilvántartott álláskeresők aránya Mátészalkán
(forrás: KSH, Tájékoztató adatbázis, 2018; <http://kozfoglalkoztatatas.bm.hu/>)

3.1.4 GAZDASÁGI FOLYAMATOK

A megye gazdasági teljesítményének nagy részét Nyíregyháza mellett három város adja

Mai urbanizált és iparosodott világunkban egyértelműen a nagyobb városok és vonzáskörzetük a fejlődés fő mozgatórugói. Szabolcs-Szatmár Bereg megyében sincs ez másképp, hiszen a megyeszékhely mellett a megye nagyobb városai (Kisvárd, Mátészalka, Nyírbátor) adják a

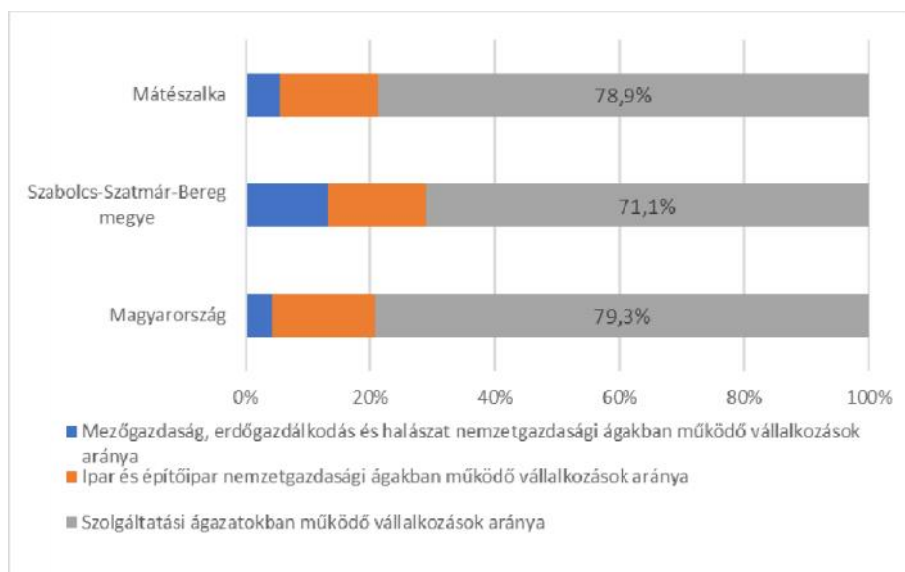
⁸ A nyilvántartott álláskeresők aránya a munkaképes korú népesség százalékában.

gazdaság teljesítményének jelentős részét. **Mátészalka Szabolcs-Szatmár-Bereg megye három gazdasági decentrumának egyike, szerepe a megye gazdaságában kiemelkedő.**

Mátészalkán a működő vállalkozások száma 1233 db (2017). 2017-ben a regisztrált vállalkozások 34,9%-a volt működő vállalkozás. A működő vállalkozások száma kissé csökkenő tendenciát mutat az elmúlt években. A városban a működő vállalkozások ezer lakosra vetített száma 74, amely magasabb, mint a megye városainak átlaga (71), emellett a járás (35) és megye (53) átlagát is jóval meghaladja.

A működő vállalkozások 98,6%-a mikro- és kis, 1,4%-a közép- és nagyvállalkozás. A város megyén belüli gazdasági súlyát igazolja, hogy **a megyei középvállalkozások 7,8%-a, a nagyvállalatok 10%-a Mátészalkán működik**, amely a város népességi részesedésénél jóval magasabb arány. (A város népességének részesedése a megye összes népességéből 2,96%.)

A város megyén belüli gazdasági helyzetét tükrözi a működő vállalkozások nemzetgazdasági ágak szerinti megoszlása is. Mátészalkán a megyei mutatókhoz képest viszonylag alacsony a mezőgazdasági és magas a szolgáltatási ágban működő vállalkozások aránya.



10. ábra: A működő vállalkozások megoszlása fő gazdasági áganként (forrás: KSH, Tájékoztatási adatbázis, 2018)

Hagyományosan erős az optikai ipar és az élelmiszeripar

Mátészalka az optikai termékek gyártásában évtizedekre visszanyúló hagyományokkal rendelkezik (Magyar Optikai Művek, Zeiss, HOYA), továbbá a térség mezőgazdaságára jelentős élelmiszeripari feldolgozó vállalatok települtek. A város nyugati részén elhelyezkedő ipari park alapításától kezdve Mátészalka önkormányzata kezelésében működik. Területe 78,5 hektár nagyságú. Az ipari park 1998 óta rendelkezik a gazdasági minisztérium által megítélt „Ipari Park” címmel, 2018-ban Mátészalka Város Önkormányzata a városi ipari parkban telephellyel

A Debrecenben épülő BMW-gyárból Mátészalka akkor profitálhat, ha közlekedési szempontból közelebb kerül Debrecenhez

rendelkező vállalkozásokkal együttműködve sikeres pályázatot nyújtott be az ipari parkok magasabb szintjét jelentő **Tudományos és Technológiai Park** cím megszerzésére.

A debreceni BMW-beruházás

A Külgazdasági és Külügyminisztérium és a BMW Group 2018 júliusában jelentette be, hogy a **BMW német autógyártó vállalat gyárat épít Debrecenben**. A gyár a város melletti 400 hektáros területen, Debrecen Északnyugati Gazdasági Övezetében, az M35-ös autópálya és a 33-as főút találkozásánál létesül. A tervek szerint a gyárban a legmodernebb autóiipari gyártási technológiákkal, egy gyártósoron állítanak elő hagyományos és elektromos meghajtású autókat. A gyár kapacitása évente 150 ezer autó gyártására lesz elegendő. **A gyár építése 2020 folyamán, a termelés várhatóan 2023-2024-ben fog elindulni.** (A járvány által okozott negatív globális gazdasági helyzet miatt a beruházás megvalósulása várhatóan hónapokat csúszni fog.) A jövőben **az autóiipari beruházás a BMW Group debreceni gyáregységének munkatársain felül a beszállítói hálózat képviselői és a közvetlen szolgáltatók révén nagyon nagy számú munkalehetőséget fog kínálni az északkelet-magyarországi régióban élők, így a mátészalkai lakosok számára is.** A megvalósuló beruházások útjában ugyanakkor éppen a térségi munkaerőhiány állhat. A térség fejlődésének szempontjából ezért **kiemelten fontos a munkaerő áramlás biztosítása, aminek egyik alapvető feltétele a régió közlekedési kapcsolatainak fejlesztése. Mátészalka elsősorban akkor tud profitálni az új gyár előnyeiből, ha a megvalósuló közlekedésfejlesztések révén közelebb kerül Debrecenhez,** így az M49-es gyorsforgalmi út és a Debrecen–Nyírbátor–Mátészalka vasútvonal fejlesztése ebből a szempontból is meghatározó.

Hivatalos szándék, hogy a debreceni autóiipari beruházás ne a kecskeméti nyomdokain induljon el, hogy elkerülhetők legyenek az ott tapasztalt problémák. Az önkormányzat tudatában van annak a szándéknak, hogy e beruházás kapcsán az egész térség építése a cél. Konkrétumokban gondolkodva **olyan közlekedési rendszer kialakítása lehet a megoldás, amellyel Debrecen gyorsan és kényelmesen megközelíthető, hogy a mátészalkaiak ne költözzenek be Debrecenbe.**

Debrecen2030 és Creative Region

A Debrecenben tervezett térségi szintű nagyberuházásokhoz kapcsolódóan a Kormány 2020. júniusában a 1292/2020. (VI.10) Korm. határozattal fogadta el Debrecen 2030-ig szóló fejlesztési koncepciója 2020-2023. évi pénzügyi támogatásának megvalósítását. A Debrecen 2030 stratégia a város fejlődését évtizedekre meghatározó program. Célja, hogy a hajdú-bihari megyeszékhelyet az országhatárokon átnyúló hatású üzleti, innovációs, közlekedési, oktatási, kulturális és egészségügyi központtá tegye. Mátészalka e régió („Creative Region”, Északkelet-magyarországi Gazdaságfejlesztési Zóna) középpontjában helyezkedik el. Az adott térség fejlesztéséről a Kormány 1073/2020. (III.

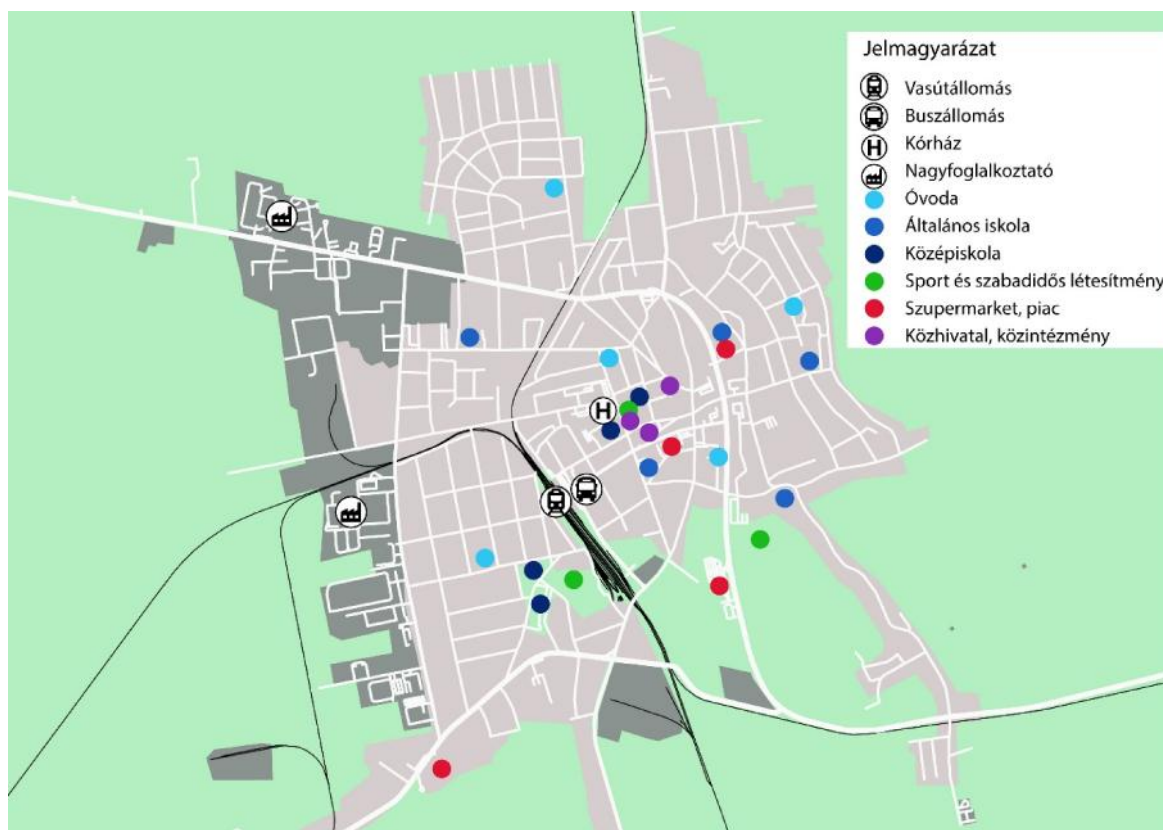
5.) Kormányhatározata rendelkezik. A dokumentumban említésként több olyan közlekedésfejlesztési projekt (pl. az M49-es gyorsforgalmi út megépítése, Debrecen–Nyírbátor–Mátészalka vasútvonal villamosítása) is szerepel, ami Mátészalkát közvetlenül érinti.

3.2 KÖZLEKEDÉSI IGÉNYEK

3.2.1 A VÁROS UTAZÁSI IGÉNYEIT MEGHATÁROZÓ HELYSZÍNEK

A legfontosabb forgalomvonzó célpontok a belvárosban sűrűsödnek, de a nyugati városrészben is jelentős iskolák találhatóak

Elkészítettük a város legfontosabb forgalomvonzó pontjainak térképét (11. ábra). A forgalomvonzó létesítmények természetes módon elsősorban a belvárosban sűrűsödnek: a közigazgatás létesítményei, a kórház és több oktatási intézmény is itt található. Kissé külpontosan, de a közelben található a vasútállomás és az autóbussz-állomás, ami tulajdonképpen optimális szerkezetet jelent.

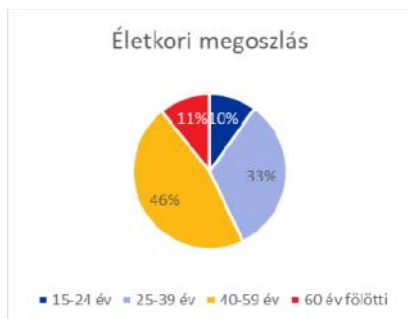


11. ábra: Mátészalka fontosabb forgalomvonzó létesítményei

A város délnyugati részén van egy oktatási intézményekből álló sűrűsödés, illetve a nyugati szélén fut végig az Ipari Park néhány nagyobb és számos kisebb céggel, amelyek vonzása a város és a környék számára a munkába járásban és a teherforgalomban meghatározó. Az Alkotmány úton, mint a város természetes főtengelyén is több fontos forgalomvonzó pont található. Ezeken túl az oktatási intézmények jelennek meg pontszerűen az egyes városrészekben. A kibocsátás tekintetében a belváros és az Alkotmány út környéke kisvárosias beépítésű területei erős kibocsátással rendelkeznek. A város nagy része kertváros, itt a kibocsátás dominál. Az Ipari Park jelentős teherforgalmi kibocsátó is egyben.

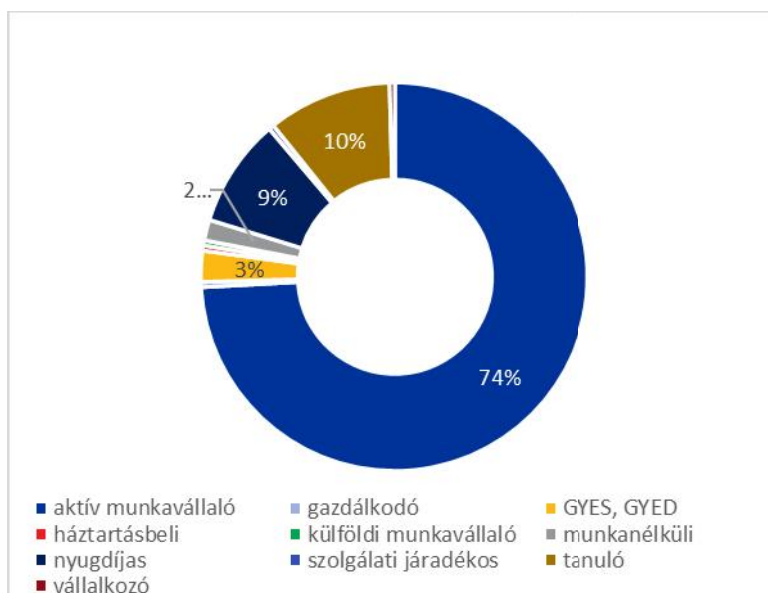
3.2.2 KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSJELLEMZŐK

A Mátészalkán és vonzásokörzetében élők közlekedési szokásjellemzőire, utazási szokásaira és a módválasztást befolyásoló tényezőkre vonatkozó **információk alapja a munka során készített online lakossági adatfelvétel volt, amelynek során 233 kérdőívet töltöttek ki a városan (76%) és a környékén (24%) lakók.**



A kitöltők 42%-a nő, 58%-a férfi volt (a város lakóinak 53%-a nő). A válaszadók életkori megoszlása alapján főleg az aktív korúak (25-39 és 40-59 év közöttiek) töltötték ki a kérdőívet, az idősek aránya viszonylag alacsony.

A válaszadók munkaerőpiaci helyzete alapján azt lehet mondani, hogy az aktív munkavállalók 74%-os aránya meghatározó, emellett sokkal kisebb, de még értékelhető arányban töltötték ki a kérdőívet diákok (10%) és nyugdíjasok (9%).



12. ábra: A válaszadók munkaerőpiaci helyzete

Egészében a minta – különös tekintettel a járványügyi helyzetre – jónak mondható, azonban főleg a **40-59 évesek, az aktív munkavállalók és inkább a férfiak utazási szokásait írja le.** Emellett a nyugdíjasok alulreprezentáltak. A városrészi eloszlás jónak mondható.

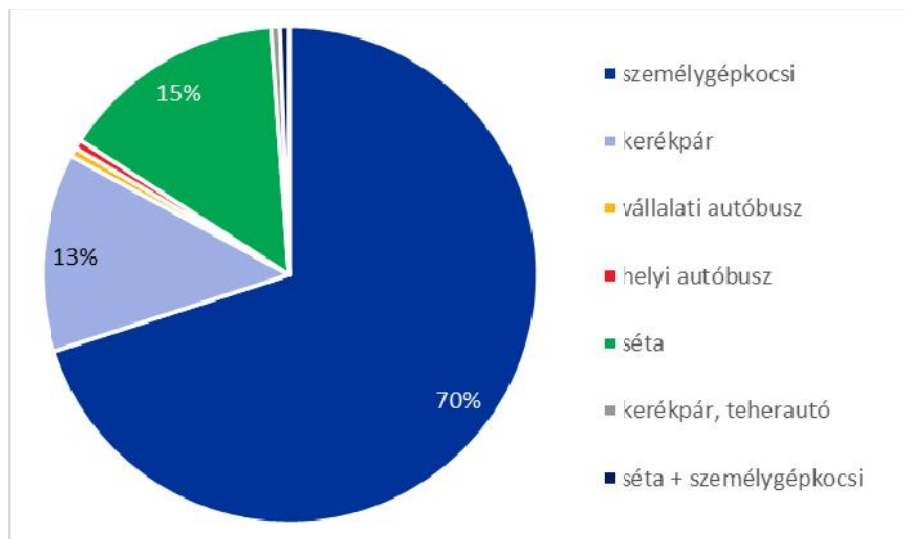
A helyközi utazások fő célpontja Mátészalka mellett Nyíregyháza és Debrecen; domináns közlekedési mód az autó (82%)

A válaszadók 64%-a legalább hetente egyszer elhagyja a várost, ami az aktív munkavállalókra ható viszonylag erős külső vonzásra utal. Az indokok közül a munkába járás (79 válasz) kiemelkedő, ezen kívül a látogatás (61 válasz), a vásárlás (53 válasz), az ügyintézés (50 válasz) és a szabadidő (42 válasz) jelentősebb. **E helyközi utazások 82%-a autóval történik, és csak 8%-a autóbusszal és 7%-a vasúttal. Mátészalka mellett Nyíregyháza és Debrecen jelent tömeges célpontot.**

Legalább havonta egyszer 95% hagyja el Mátészalkát. Ezek legfőbb oka a látogatás (116 válasz), a vásárlás (104 válasz) és a szabadidő (92 válasz), emellett az ügyintézés (75 válasz) és a munkába járás (67 válasz) aránya is jelentős. Az adatok arra utalnak, hogy a szabadidős és a vásárlási igények egy része nem elégíthető ki helyben, ugyanakkor sokan meg is tehetik, hogy ezeket máshol vegyék igénybe. A helyközi utazásoknál 81% az autós részarány, a vasút 9%-ot, az autóbusz 6%-ot tudhat magáénak. **Mátészalka mellett itt is Nyíregyháza és Debrecen jelent tömeges célpontot.**

A városon belüli hivatásforgalomban is az autó meghatározó (70%), a gyaloglás és kerékpározás mellett

A városon belüli közlekedés meghatározó utazási igényei a munkába és az iskolába járás. Ezek általában napi szinten megvalósuló utazási igények és csaknem mindenkinél felmerülnek. A főként aktív válaszadók városon belüli közlekedési igényeinek kielégítése 70%-ban személygépkocsival történik, de elég magas a sétálók (15%) és a kerékpárosok (13%) aránya is. A helyi autóbusz használata alig érzékelhető.



13. ábra: A munkába és iskolába járáshoz használt közlekedési eszközök aránya a válaszadók körében

A vásárlás, az egészségügyi célú utazások és az ügyintézés, mint a város mindennapi életét meghatározó igények nagyon hasonló jellemzőket mutatnak. A válaszok szerint ezen utazási igények alkalmasszerűen valósulnak meg és általában személygépkocsival (vásárlás: 85%, egészségügyi célok és ügyintézés 78-78%) történnek. A kerékpározás aránya 4-11%-ot, a sétálás aránya pedig 6-18%-ot tesz ki. Az utóbbi 18%-os mutató az egészségügyi célok elérésének módjában jelentkezik.

Külön elemeztük a tanulók és a nyugdíjasok utazási szokásait is.

A válaszadók közül 23-an tekintették magukat **tanulónak, meghatározó részük 15-24 éves, tehát legalább középiskolás korú. Egyik felük Mátészalka környékén, másik felük Mátészalkán lakik.** A környékiek a járás településeiről érkeznek vasúttal (4), helyközi autóbuszsal (4), illetve

személygépkocsival. A vásárlás és a szabadidős célú utazások a meghatározók körökben, tehát úgy tűnik, hogy nem iskolába járnak a városba. A Mátészalkán lakók szinte mindegyike elég gyakran elhagyja a várost, amelynek indoka itt is főként a vásárlás és a szabadidős célok, emellett az ügyintézés volt még gyakoribb válasz. A fő úticélok Nyíregyháza és Debrecen. A munkába/iskolába járás sétával (4 válasz), személygépkocsival (4 válasz) és kerékpárral történik (2 válasz). A legtöbb utazási indoknál a személygépkocsi használata 70% feletti értéket mutat. Ez alól a szabadidős utazások kivétel, itt a kerékpár egyenrangú szereplő.

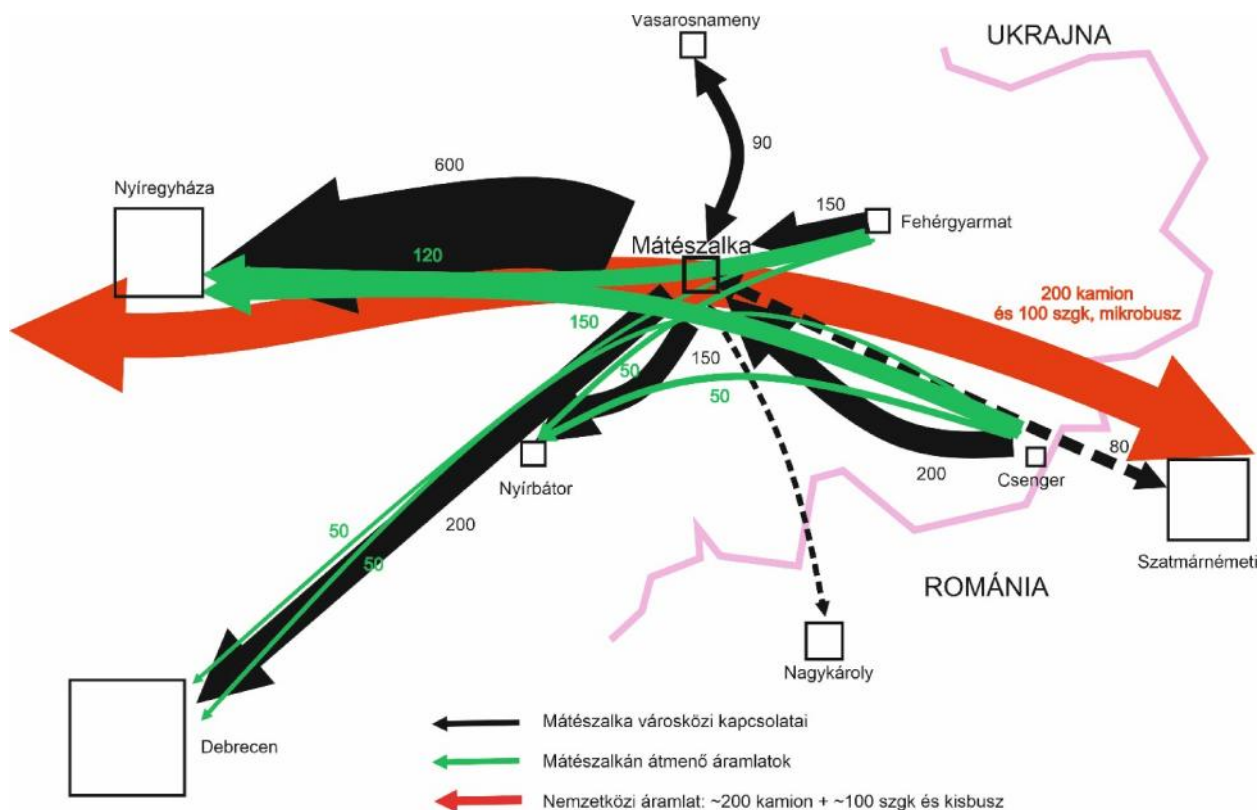
A válaszadó nyugdíjasok (21 fő) főleg a város lakói, felüknek nincsen napi vagy heti szintű utazása. Akik utaznak, azok leginkább ügyintézési és egészségügyi célból teszik és az utazás főleg személygépkocsival történik. A korcsoportnál a havi gyakoriságú utazás jellemzőbb, ahol megjelennek a szabadidős indokok is. A nyugdíjasok utazási igényeinek kielégítésére az autóhasználat a jellemző, ami a legtöbb utazási indoknál 60% körüli részarányal bír.

A vasutat és a helyközi autóbust napjeheti szinten leginkább a város megközelítésére használják a környéken lakók, a város lakói között nem elterjedt utazási formák. A havi szintű utazásokban kiegyenlítettebb a kép. A havi gyakoriságú utazásoknál a vasút kedveltebb, mint a helyközi autóbusz. A személygépkocsi-használat mind a helyi, mind a helyközi utazásoknál kiemelkedő.

3.2.3 A FORGALMI HELYZET

3.2.3.1 Térségi kapcsolatok

A kérdőív és az utasszámok alapján **Mátészalka nagytérségi kapcsolataiban egyértelműen a személygépkocsi-használat játssza a főszerepet, a helyközi autóbusz és a vasút főleg az agglomerációs jellegű relációkban tud nagyobb utasszámokat felmutatni.**



14. ábra: Mátészalka térségi szerepe [jármű/nap] (forrás: KTI Országos Célforgalmi Felvétel 2016)

Mátészalka térségi kapcsolataiból meghatározó a nyíregyházi irány és a nemzetközi átmenő forgalom

Mátészalkát intenzív kapcsolatok kötik tágabb és szűkebb környezetéhez, ezek közül is **messze kiemelkedik a Nyíregyházára tartó, illetve a városon jelenleg átmenő nemzetközi áramlat** forgalma. A napi közel 200 kamionnak egyébként mintegy negyede Nyugat-Európa felé tart, egy másik negyede a térségbe irányul és közel fele pedig egyéb magyar célpontokra tart. Az ábrán nem ábrázoltuk, de további mintegy 250 kistehergépkocsi is indul és érkezik Mátészalkára, leginkább nyíregyházi és debreceni relációban.

A 49-es főúton keresztül a városon jelentős tranzitforgalom halad át. Az **M49-es gyorsforgalmi út** az M3-as autópálya és Szatmárnémeti között teremtené új közlekedési kapcsolatot – első ütemének (M3 autópályától Ökörítőfülpösig) **megépítése jelentős mértékben csökkentené a városon áthaladó forgalmat.** Az M49-es forgalom átrendező hatásairól részletes vizsgálatokat végzett az UVATERV Zrt. A vizsgálatokat az országosan használt és elfogadott adatok bázisán és módszertannal végezték. A 2024-re vonatkozó forgalmi előrejelzést a következő ábra mutatja be.



15. ábra: A 2024-re vonatkozó forgalmi előrebecslés az M49-es forgalmi hatásairól az UVATERV vizsgálatai alapján

Az M49-es megépítése nem csak a tranzitforgalomtól mentesíti a várost, de a városon belüli forgalmi irányokat is átrajolja

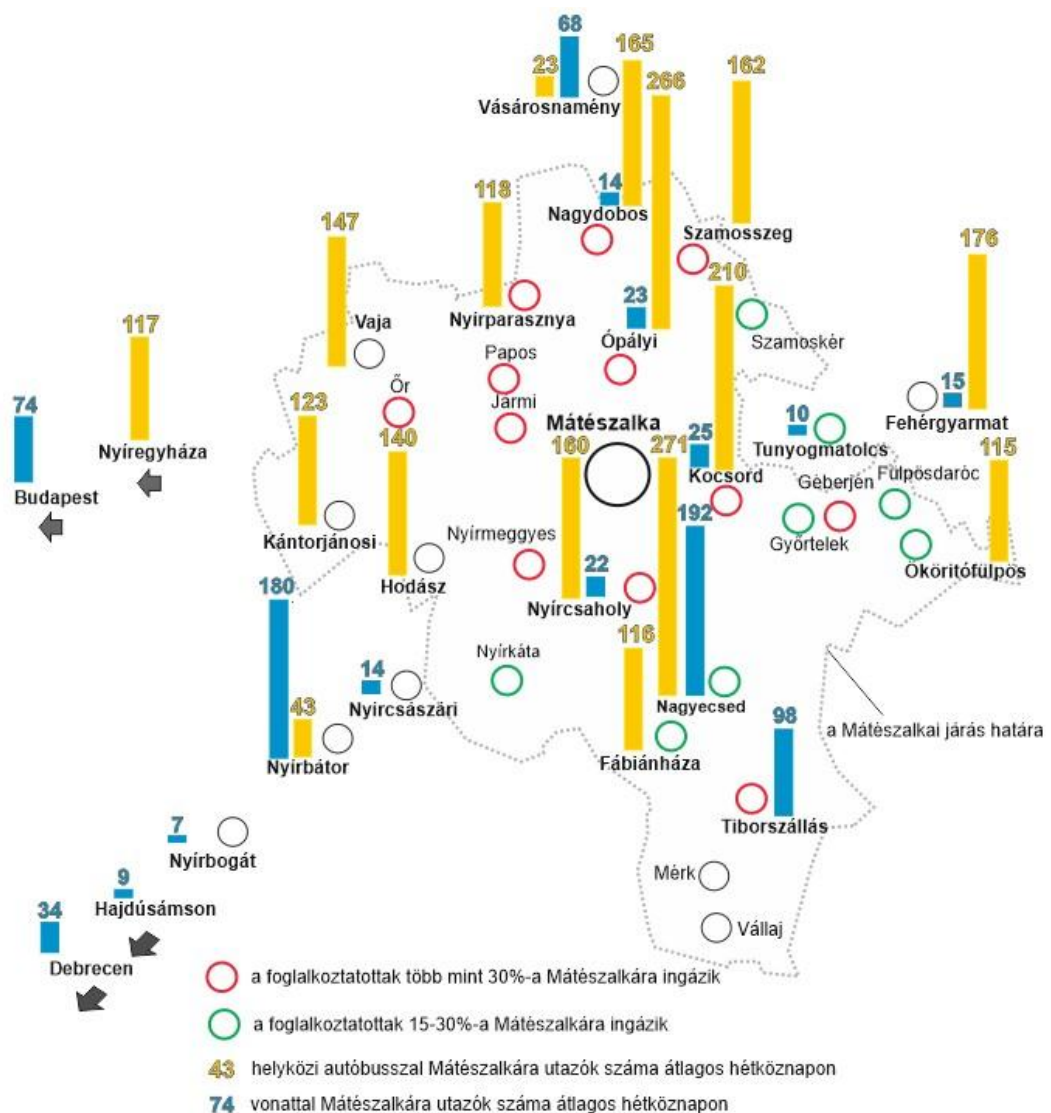
Az összes forgalom a Jármű úton jelenleg mérhető napi mintegy 12 000 egységjármű (E)/napról várhatóan 3000 E/napra, az Alkotmány úton ma mérhető mintegy 8500 E/napról 4000 E/napra mérséklődik, azaz lényegesen lecsökken. A tömeges nemzetközi kamion- és személygépkocsi-forgalom nagy valószínűséggel eltűnik a városból. További fontos hatás, hogy Mátészalka „kapuja” a mai Jármű útról áthelyeződik a 471-es főútra, ami nemcsak a Meggyesi út szerepét értékeli fel, de a városon belüli forgalmak irányait is meglehetősen átrajolja. Így például a Jármű úti és Alkotmány úti csomópontok forgalma várhatóan lecsökken, egyben az eddigi uralkodó, a 49-es főutat követő fő áramlatok helyett a ma keresztező forgalmak válnak meghatározóvá. Egyidejűleg az Ipari út (különösen a déli szakasz), a Baross László utca és a Zöldfa utca forgalma megnő, szerepük pedig felértékelődik.

A nyíregyházi kapcsolat várható további erősödése mellett a 471-es főút által kiszolgált Nyírbátor-Debrecen irány gyors és jelentős növekedése várható a debreceni BMW gyár építése és a környező városokban megjelenő beszállítói hálózatok hatásai miatt. Fontos lenne ezen igények ismerete és kiszolgálásuk tervezése, amiben a ma nagyon rossz állapotú vasútvonalnak komoly szerepe lehetne. Mindenképpen előnyösebb lenne közösségi közlekedéssel kiszolgálni ezeket az igényeket, mint személygépkocsival. Gazdasági szempontból a város számára a

Debreceni Nemzetközi Repülőtér, mint „saját” repülőtér esik latba a kis távolság miatt.

Szatmárnémetivel nincsen mérhető gazdasági és közlekedési kapcsolata a városnak, bár az ottani magyar polgármester miatt közjogi, politikai értelemben jó a kapcsolat. Ugyanakkor a fejlesztések összehangolása nem gyakorlat, a helyi vállalkozások sem érzik Szatmárnémeti közelségét. Mátészalkának a határ túloldalán inkább Nagykárolyval van kapcsolata.

Mátészalka környéki közösségi közlekedési kapcsolatait mutatja be a 16. ábra.



16. ábra: A közösségi közlekedés napi utasszámai Mátészalka környezetében (forrás: KTI Országos Célforgalmi Felvétel 2016)

3.2.3.2 Vasút

Mátészalka a térséget illetően sok irányú vasúti kapcsolatokkal rendelkezik, amely főleg Debrecen felé, és az országhatár menti

területek felé az autóbusz mellett versenyképes alternatívát jelent az utazók számára. **A vasútállomás átlagos munkanapi forgalma mintegy 1800 fő⁹.**

A két legfontosabb vasúttal kiszolgált kapcsolat a Nagyecsed-Mátészalka és a Mátészalka-Nyírbátor viszonylatok. A megyén kívüli legjelentősebb célpont Budapest, irányonként kb. 70 napi utassal. Az adatok alapján Debrecen felé nem túl kedvelt utazási mód a vasút, Nyíregyháza pedig be sem kerül a 15 legforgalmasabb kapcsolat közé.

A vasútállomáshoz kapcsolódó **iparvágányok kis mértékű teherforgalmat bonyolítanak.**



17. ábra: Mátészalka vasútállomás

3.2.3.3 Helyközi autóbusz-közlekedés

A helyközi autóbusz-hálózat a térségi közösségi közlekedési forgalom 80%-át bonyolítja

Mivel a vasúti közlekedés több irányban is alacsony szolgáltatási színvonalat nyújt, ezért még **jelentősebb szerephez jut a várost a vonzáskörzetével összekötő helyközi autóbusz-hálózat.** A KTI által elvégzett Országos Célforgalmi Adatfelvétel (OCF) jóvoltából 2018-as adatok szerint **egy átlagos hétköznapon kb. 7100 Mátészalkát érintő (onnan induló vagy oda érkező) utazás történik a helyközi buszjáratokon.** Ez négyszerese a vasúti utazásoknak, azaz **a térségi közösségi közlekedéssel megtett utazások kb. 80%-át a helyközi busz bonyolítja.** Látványos a környéki közlekedésben a helyközi autóbuszok túlsúlya, emellett **a megyeszékhellyel való közösségi közlekedési kapcsolatot is a helyközi autóbuszok szolgáltatják.**

⁹ 2016 október-novemberi OCF utasforgalmi felvételek alapján



18. ábra: Mátészalka autóbusz-állomás

A legerősebb igényelt irányok Nyíregyháza (az autópályán keresztül) és Nyírbátor irányában jelentkeznek, ezek mellett még a fehérgyarmati irány meghatározó. Az utasok többsége a kistérségen belül Mátészalkára koncentrálódik, főleg diákok, tejipari és egyéb ágazatban dolgozók használják a helyközi autóbuszokat. **A műszakok a városban általában 1 órával hamarabb kezdődnek, mint más városokban (5 és 13 órakor), így ugyanaz a járat a nyíregyházi munkakezdést is ki tudja szolgálni,** ami jelentős hatékonyságnövelő tényező.

3.2.3.4 Helyi autóbusz-közlekedés

Helyi autóbusz-szolgáltatás jelenleg három útvonalon üzemel, amiből kettő csak iskolai előadási napokon, egy pedig a piacnapokon (ünnepnapok kivételével szerdai, pénteki és szombati napokon) közlekedik, amiből arra következtethetünk, hogy városon belül elsősorban az iskolai tanulók által generált és a piaci bevásárló forgalom kiszolgálására van igény.

A helyi autóbuszjáratokat illetően utasszámlálási adatok nem állnak rendelkezésre. A tapasztalatok alapján ugyanakkor a járatok kihasználtsága jónak mondható, álló utas is előfordul.

3.2.3.5 Kerékpáros forgalom

A városban jelentős hagyományai vannak a kerékpározásnak

A városban jelentős hagyományai vannak a kerékpározásnak, amit a kedvező domborzati adottságok mellett az újonnan megépült kerékpáros útvonalak is támogatnak. A városban összefüggő kerékpáros hálózat még nincsen, így mind az úttesten, mind a járdán jellemző a kerékpározás.

A kerékpáros forgalmat tekintve kiterjedt forgalomszámlálási adatok nem állnak rendelkezésre. A kerékpárhálózat-fejlesztési tervek keretében készült 1-1 csomópontban felmérés az alábbi adatokkal:

- a 49-es úton a József Attila köz keresztezésénél (2016): csúcsórai forgalom: 52 kerékpár/óra
- Meggyesi úton az Ipari út becsatlakozásánál (2018): átlagos napi forgalom: 93 kerékpár/nap

További adatokat a Magyar Közút forgalomszámlálási adatbázisából lehet kinyerni, itt relevánsnak azok útszakaszok számítanak, ahol nincsen az úttal párhuzamosan elkülönített kerékpáros infrastruktúra, mivel a számlálóberendezések az út keresztmetszeti forgalmát tudják mérni. Mátészalkán az alábbi útszakaszokra áll rendelkezésre adat az adatbázis 2018-as évi beszámolója szerint:

- 49-es út, Ipari út - Széchenyi István út közötti szakasza: 510 kerékpár/nap
- 49-es út, Kinizsi Pál utca - Cinevég közötti szakasza: 2 kerékpár/nap
- 4117-es út - Széchenyi út Ópályi felé: 566 kerékpár/nap



19. ábra: A József Attila utca – 49-es főút csomópontja

A tapasztalatok alapján a várost érintő legnagyobb forgalmat bonyolító kerékpáros útvonalak a következők:

- a 49-es út mentén: Jármű út – Alkotmány út – Kocsordi út
- az Ipari út mentén (piac napokon kiemelten nagy forgalom jellemző)
- Nyírcsaholy felé az elválasztott kerékpárúton
- Nyírmeggyes felé a 471-es főúton az elválasztott kerékpárúton (újonnan kiépítve)

- Kocsord felé a 49-es út folytatásán, elválasztott kerékpárúton (újonnan kiépítve)

3.2.3.6 Gyalogos forgalom

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

Mátészalka területi kiterjedéséből és domborzati adottságaiból adódóan jól gyalogolható, a belvárosi területek a külső lakóterületekről is legfeljebb fél óra gyaloglással elérhetők.

A legnagyobb gyalogos forgalom a belvárosi forgalomvonzó létesítmények környékén (Polgármesteri Hivatal, Színház, szolgáltatások, boltok), illetve a vasút- és buszállomástól a kórház felé, valamint főleg iskolaidőben az oktatási intézmények felé jellemző.

A város Kölcsey utca és Szalkay László utca által fémjelzett területe, a számos városi funkció és a már nyomokban fellelhető, sétálóutcás részek miatt mind funkciójukban, mind kialakításukban és gyalogos forgalmukban is sétálóutca jellegűt öltöttek. Megoldásra váró funkcionális jellegű konfliktus azonban érezhető a gyalogosok és a kerékpárosok, valamint a gyalogosok és a parkoló járművek között.

2019-ben valósult meg a város hagyományos városközpontjának komplex felújításának első lépése a Kossuth utcában, új funkciókkal, a motorizált forgalom csillapításának és a gyalogosok és kerékpárosok helyzetbe hozásának minden szükséges feltételével. A járványhelyzet miatt a városiak még nem tudták teljesen birtokba venni a területet.



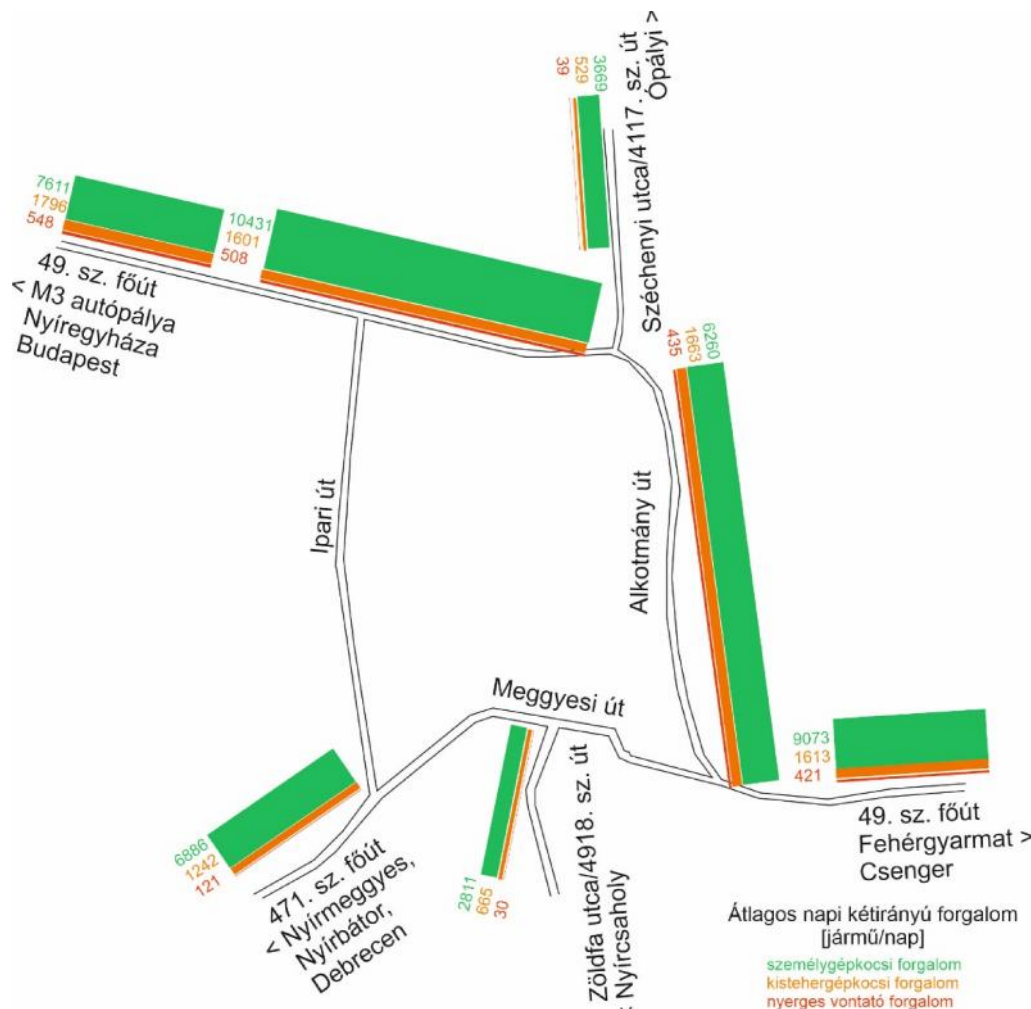
20. ábra: Gyalogosok az Alkotmány út mellett

Jelentős gyalogos forgalom forrása a vasút- és autóbusz-állomás. Innen mind a Kölcsey utca ill. Szalkay László utca vonalon, mind a vasútállomás felett átívelő gyalogos felüljárón jelentős a forgalom zajlik. A felüljárón keresztül részben az Ipari parkot, részben a város délnyugati részén

található oktatási intézményeket érik el a gyalogosok és eredetük valószínűleg inkább a busz, mint a vasútállomás.

3.2.3.7 Közúti forgalom

A városra jellemző közúti forgalmakat az Országos Közúti Keresztmetszeti forgalomszámlálás 2018-ra vonatkozó adatai alapján elemeztük.



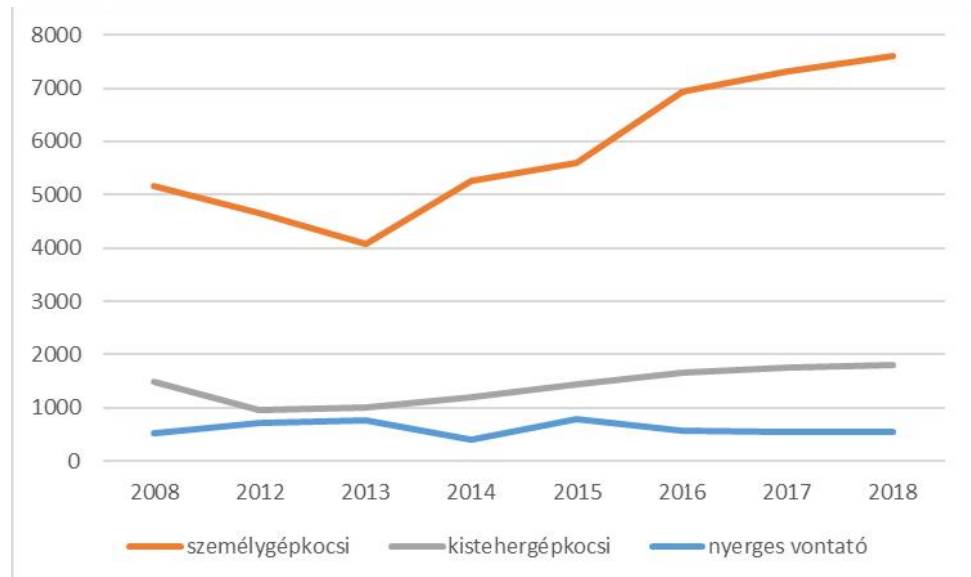
21. ábra: Mátészalka városi közúthálózatának átlagos napi forgalmai 2018-ban [jármű/nap]

A legnagyobb közúti forgalmat a 49-es főút bonyolítja

Az ábrán jól látható, hogy **jelentős forgalom érkezik a városba és jelentős az átmenő forgalom is. A legnagyobb forgalmú útszakasz a 49-es főút** városhatár-Széchenyi utca közötti szakasza, de a várost érintő főutak forgalma között valójában nincs jelenős különbség. Az átmenő kamionforgalom (nyerges vontatók) mértéke napi 400-500 között van két irányban, ami jelentős. A térségi kapcsolatokról bemutatott adatok alapján ennek nagyjából fele a klasszikus nemzetközi (Románia-Nyugat-Európa) forgalom, a fennmaradó járművek magyar célpontokat érintenek. Érdemes felhívni a figyelmet a kistehergépkocsik jelentős számára, jelenlétük és magas számuk általában a helyi gazdaság jó működésének fokmérője. A helyi közúti forgalom fő tengelye a 49-es

főút Ipari út-Széchenyi utca közötti szakasza. Az Ópályi és Nyírcsaholy felé vezető alsórendű utak forgalma is relatív nagy, ami élénk elővárosi forgalmat jelez, illetve rámutat Mátészalka fontos forgalom elosztó funkciójára is.

A következő grafikon a 49-es főút 14+613 szelvényében (a lakott terület nyugati határán) mért átlagos napi forgalmak változását mutatja 2008-2018 között.



22. ábra: A közúti forgalom változása a 49-es főút 14+613 szelvényében (a város lakott területének nyugati határán) [jármű/nap]

A 2013-as gazdasági mélypont óta megduplázódott a személy- és kistehergépkocsi forgalma

Jól látható, hogy 2013 (a gazdasági válság által okozott visszaesés mélypontja) óta csaknem kétszeresére nőtt a személygépkocsik és a kistehergépkocsik forgalma is. Ezzel szemben a sok gondot okozó nyerges vontatók forgalma erősen hullámzik, 2018-ban és 2008-ban lényegében megegyezett az érték. Ez a forgalmi összkép egyébként a környék úthálózatára is jellemző.

A város közúti forgalmát jelenleg meghatározzák a helyközi forgalmak: a jelentős átmenő teher- és személygépkocsi forgalom, emellett a Mátészalka központi szerepéből fakadó jelentős célforgalom és a szintén meghatározó, a városból eredő, elfelé tartó forgalom. **Az M49-es várható megépülésével az átmenő forgalom a várost ki fogja kerülni, azonban a cél- és eredő forgalmak nem fognak csökkenni, legfeljebb áttrendeződni az M49-es és az ahhoz kapcsolatot nyújtó utak irányába.**

A 2020-as év elejét meghatározó koronavírus-járvány igen jelentős forgalomcsökkenéssel járt, az ezt követő várható gazdasági recesszió pedig valószínűleg visszaveti a forgalom növekedését. Azonban a fenti grafikon tanulsága szerint is a recesszió elmúltával újra dinamikus növekedés várható, azaz a város közlekedési hálózatának fejlesztési igényeit távlatosan a folyamatosan növekvő közúti forgalomra való reakció fogja meghatározni.

A személygépkocsi-közlekedés magas arányából adódóan jelentős **parkolási gondok vannak az iskolakezdés és az iskola befejezésének időszakában az oktatási intézmények**, illetve az óvodák környezetében, **a belvárosi intézmények környékén.**

3.2.4 A LAKOSSÁG ÁLTAL ÉSZLELT FŐBB ÉRTÉKEK ÉS PROBLÉMÁK A VÁROS KÖZLEKEDÉSÉBEN

A lakossági problémafelvetés keretében került sor a **Mapeo térképes problémafeltáró alkalmazás** használatára is. Az online térképre 166 észrevétel érkezett. A minta reprezentativitása valószínűleg egyezik az online kérdőív reprezentativitásával. A felvetett problémák csoportosítása után 227 egyéni problémafelvetés volt elkülöníthető. A felvetett, városi közlekedéssel kapcsolatos gondok 67%-a (152 db) a közúti közlekedésre érkezett, emellett a parkolási problémák további 18 észrevételt jelentettek, tehát jól látható, hogy az alkalmazást kitöltők többsége autóhasználó. A leggyakrabban felvetett problémák a következők voltak:

- problémás kereszteződés: 35
- körforgalom igénye: 33
- rossz minőségű út: 24
- forgalmi rend módosítása: 20
- nagy forgalom: 15

A lakosság által leggyakrabban jelzett problémák a csomópontokkal kapcsolatosak

Látható, hogy a válaszadók legnagyobb problémája a közúti közlekedéssel, azon belül is a csomópontokkal kapcsolatos.

22 észrevétel érkezett a gyalogosközlekedésre, itt a nem megfelelő infrastruktúrát kifogásolták a legtöbben (7 észrevétel). 16-an jeleztek kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos gondokat, ebből 13-an a hiányzó infrastruktúrát rótták fel. A helyközi autóbuszokra 5, a vasútra 3 észrevétel érkezett. Még ennél is kevesebben érzékelték problémának a zajszennyezést (1 fő), a légszennyezést (1 fő) és a teherforgalmat (0 fő). A térképes felületen jelzett problémákat az egyes fejezetekben külön-külön tematikus térképeken szerepeltetjük.

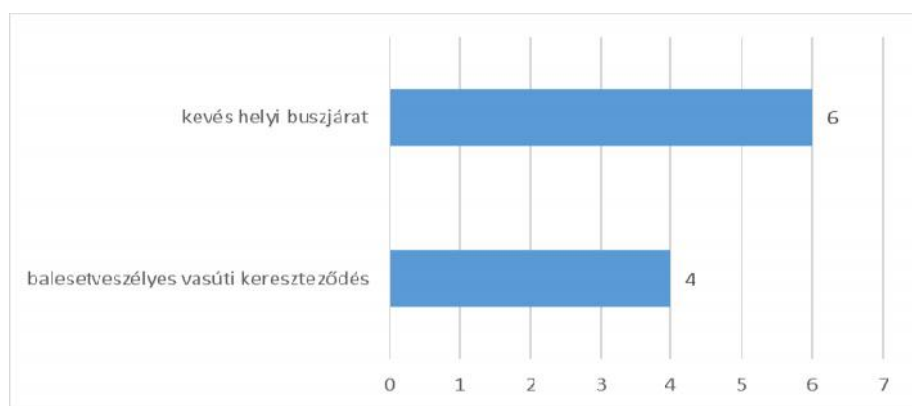
Az **online kérdőív** keretében – nyitott kérdések formájában – a helyi lakosoknak lehetősége volt Mátészalka helyközi (11. kérdés: Milyen pozitív és negatív tapasztalatai vannak helyközi utazásai kapcsán? Mi tetszik a legjobban és mi zavarja a legjobban?) és helyi (23. kérdés: Milyen pozitív és negatív tapasztalatai vannak a Mátészalkán belüli utazásai kapcsán?) közlekedésével kapcsolatban elmondani véleményüket, észrevételeiket. A kérdőívet kitöltők (233 fő) közül a helyközi közlekedésre vonatkozó nyitott kérdésre 212-en, a helyi közlekedésre vonatkozó nyitott kérdésre 215-en válaszoltak. Az online kérdőív és a térképes felület eredményei lényegileg megegyeztek. A következőkben a város helyi és helyközi közlekedésével kapcsolatos

lakossági észrevételeket közlekedési módok szerint csoportosítva ismertetjük.

Közösségi közlekedés

A válaszadók keveslik a helyi autóbusz-járatok számát. A vasút a térségben elavult, ugyanakkor a városon belül akadályként is jelentkezik

A válaszadók körében a közösségi közlekedés szerepe jelenleg nem jelentős. A válaszok szerint a **helyi közösségi közlekedés legnagyobb problémája, hogy a városban nincsen megfelelő számú autóbuszjárat.** A vasutat a lakosság a helyközi közlekedés során veszi igénybe, ugyanakkor a **vasútvonalak – a vasúti infrastruktúra elvlasztó hatása miatt – jelentősen befolyásolják a helyi közlekedést is.** A városban jelentős közlekedési problémaként merült fel, hogy egyes vasúti kereszteződések balesetveszélyesek, a szintbeli vasúti kereszteződések torlódásokat okoznak a közúton.

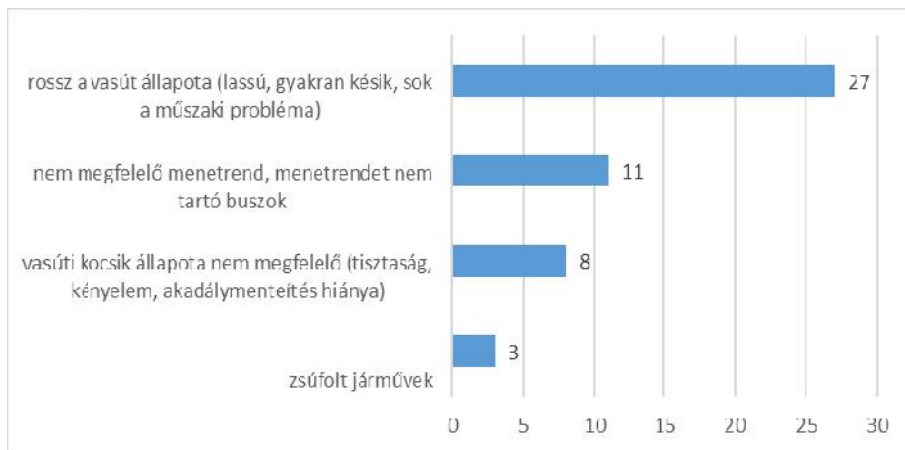


23. ábra: A város helyi közösségi közlekedésére vonatkozó lakossági észrevételek

forrás: Lakossági kérdőív alapján saját szerkesztés

A válaszadók **82%-a autóval, 8%-a autóbusszal és 7%-a vasúttal közlekedik helyközi utazásai során.** Ugyan a személygépjárművel történő helyközi utazások dominanciája megkérdőjelezhetetlen, a város térségi elérhetősége szempontjából a közösségi közlekedés szerepe nem elhanyagolható. A helyközi autóbusz közlekedéssel kapcsolatban jelentős problémaként merült fel, hogy a járatok nem tartják pontosan a menetrendet, valamint, hogy a járművek sok esetben zsúfoltak.

A vasúttal kapcsolatban felmerült legfontosabb lakossági észrevétel, hogy **a térségben a vasúti infrastruktúra elavult, ennek következtében a menetidő hosszú,** sok a műszaki probléma, ami miatt a járatok gyakran késnek (válaszadók 12,7%-a szerint), valamint a vasúti kocsik állapota nem megfelelő (nem tiszták, kényelmetlenek, nem biztosított rajtuk az akadálymentes közlekedés).



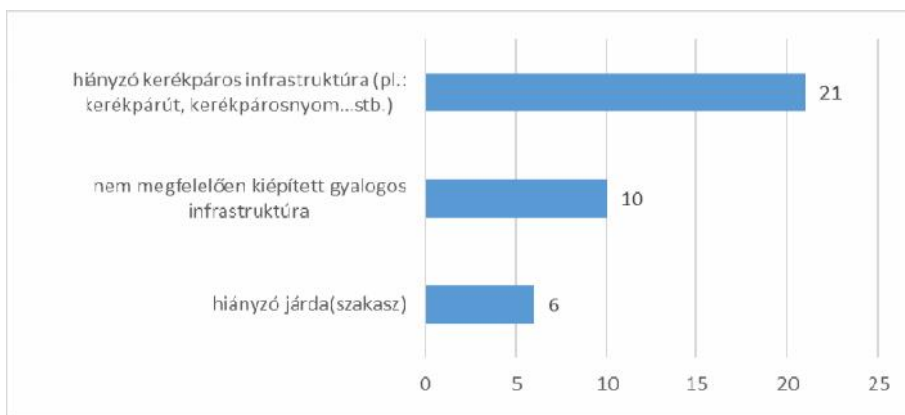
24. ábra: A mátészalkai térség helyközi közlekedésére vonatkozó lakossági észrevételek (forrás: Lakossági kérdőív alapján saját szerkesztés)

Gyalogos és kerékpáros közlekedés

Az elmúlt évek előrelépései ellenére még mindig probléma a gyalogos és kerékpáros infrastruktúra kiépítetlensége

A városon belüli közlekedés tekintetében a személygépjármű-forgalom mellett (70%) az aktív közlekedési formák – gyaloglás (15%), kerékpározás (13%) – jelentősége meghatározó. A lakossági észrevételek alapján a városban a legnagyobb probléma a kerékpáros és a gyalogos infrastruktúra kiépítettségének hiányossága:

- a város egyes területein nincs kiépített vagy kijelölt kerékpárút (válaszadók 9,8 %-a szerint);
- több helyen a hiányzó, vagy nem megfelelően kiépített járda nehezíti a gyalogos közlekedést.



25. ábra: A város gyalogos és kerékpáros közlekedésére vonatkozó lakossági észrevételek (forrás: Lakossági kérdőív alapján saját szerkesztés)

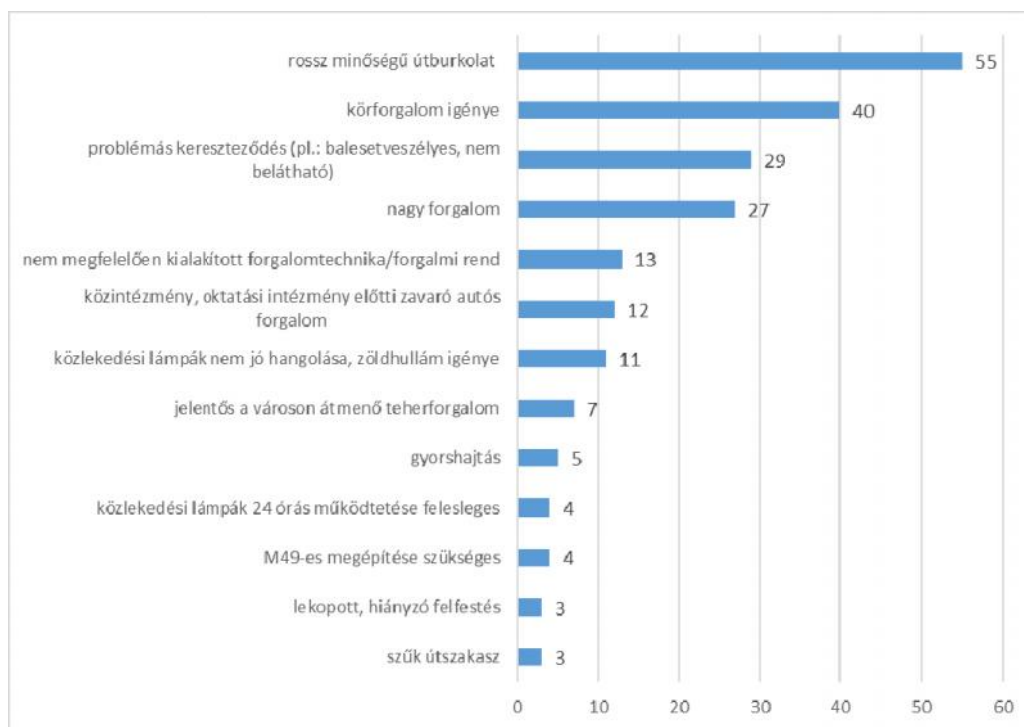
Közúti közlekedés

A legtöbb problémát a közúti közlekedéssel, ezen belül is az utak állapotával kapcsolatban jelezték

A lakossági észrevételekből egyértelműen kirajzolódik, hogy **Mátészalkán a legtöbb közlekedéssel kapcsolatos probléma a közúti közlekedéshez köthető. A legtöbbször említett közúti közlekedéssel kapcsolatos probléma az utak állapota** volt, miszerint:

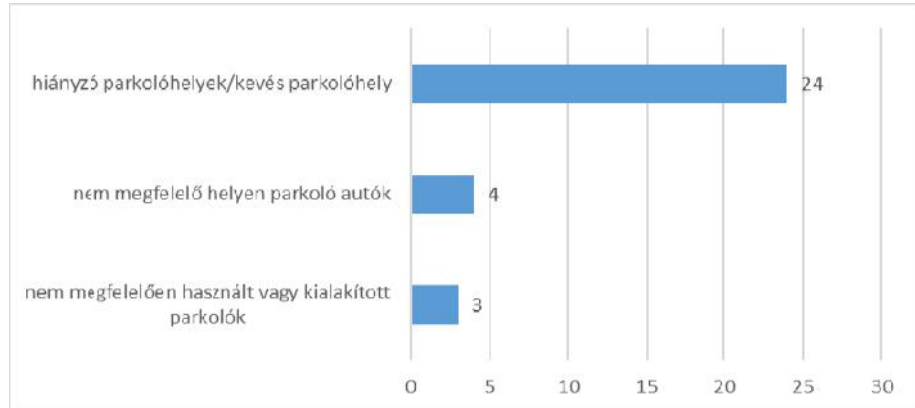
- rossz az utak minősége (válaszadók 25,6%-a szerint),
- az utakról lekopott, hiányzik a felfestés,
- egyes útszakaszok szűkek.

Jelentős probléma a városban a körforgalmak hiánya (válaszadók 18,6%-a szerint), valamint, hogy **egyes kereszteződések nem jól beláthatók, balesetveszélyesek** (válaszadók 13,5%-a szerint). Számos személygépjárművel közlekedő lakos szerint a városban a közlekedési lámpák nincsenek jól összehangolva, valamint egyes utcákban nem megfelelő a forgalmi rend kialakítása. A városban általános problémaként jelenik meg, hogy **nagy a forgalom** (válaszadók 12,6%-a szerint), amit erősít, hogy jelentős a városon áthaladó teherforgalom. Következésképpen több lakos is kiemelte, hogy az M49-es megépítése a városi közlekedés fejlesztése szempontjából kiemelt jelentőségű.



26. ábra: A város közúti közlekedésére vonatkozó lakossági észrevételek (forrás: Lakossági kérdőív alapján saját szerkesztés)

A lakosság városi parkolással kapcsolatos legfontosabb észrevételei, hogy Mátészalkán kevés a parkolóhely (válaszadók 11,2%-a szerint), azok egyes esetekben rosszul vannak kialakítva, vagy nem megfelelően használják azokat, továbbá számos esetben a nem megfelelő helyen parkoló autók akadályozzák a biztonságos közúti közlekedést.



27. ábra: A városi parkolással kapcsolatos lakossági észrevételek (forrás: Lakossági kérdőív alapján saját szerkesztés)

Az online kérdőív szabadszavas válaszaiból szófelhőket készítettünk, ahol az adott szó vagy kifejezés annál nagyobb, minél többen jelezték észrevételként, ilyen módon alkalmas a leggyakoribb problémák vagy pozitív észrevételek látványos bemutatására. A problémákból készített szófelhő a következő:



28. ábra: Az online kérdőív szabadszavas kérdéseire érkezett problémafelvetések szófelhője

Legalább ennyire fontos a város közlekedésében a pozitív aspektusok megismerése is. A dicséreteket, támogató megjegyzéseket a következő szófelhő tartalmazza:



29. ábra: Az online kérdőív szabadszavas kérdéseire érkezett pozitív megjegyzések szófelhője

A TFK kérdőívében legtöbben a közúthálózat állapotromlását, a 49-es főút nagy forgalmát és a körforgalmak hiányát jelezték

A mobilitási tervvel egyidőben készült a Településfejlesztési Konceptió (TFK) is, amelynek keretében szintén történt kérdőívezés az érintettek körében. Két közlekedést is érintő kérdés szerepelt a kérdőívben:

- A 17. kérdésben a válaszadók három tématerületre vonatkozóan rögzítettek általuk negatívnak megítélt változásokat és ebből az első, **leghangsúlyosabb a közúthálózat állagromlására utaló válaszok** száma volt.
- A 18. kérdés Mátészalka közlekedési problémáira kérdezett rá. A szabad szöveges válaszok tematizálása után az alábbi területek rajzolódtak ki:
 - **A várost átszelő 49-es főút személy- és teherforgalma nagy, zavaró.**
 - **Körforgalmi csomópontok hiánya** (például a Jármű- Ipari út kereszteződésében, Zöldfa utca 471-es csomópontnál, Csaholyi úton)
 - Vonalas infrastruktúra rossz állapota
 - Hivatásforgalmi kerékpárút hálózat nem teljes kiépítettsége

E válaszok megfeleltethetők a SUMP keretében felvett kérdőív és térképes problémaazonosító eredményeinek.

3.3 A KÖZLEKEDÉSI RENDSZER KÍNÁLATA

3.3.1 TÉRSÉGI KAPCSOLATOK

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

város	vasút		helyközi autóbusz		személygépkocsi	
	utazási idő közvetlen/átszállás sal [perc]	hétköznapi közvetlen/átszállás sal vonatszám [db]	utazási idő közvetlen/átszállás sal [perc]	közvetlen/átszállás os járatok száma a hétköznapokon [db]	utazási idő [perc] gyorsforgalmi út használata nélkül	utazási idő [perc] gyorsforgalmi út használataival
Nyíregyháza	minimum 98/110	3/11	63-125/90-125	25/4	53	43
Debrecen	93-119/146-169	12/5	105-120/111-146	7/11	84	74
Szatmárnémeti	nincs kapcsolat		nincs kapcsolat		55	-
Nyírbátor	19-29	15	23-37	24/0	23	-
Vásárosnamény	33	9	33-64/83	6/2	24	25
Fehérgyarmat	32-33	10	26-45	17/0	22	-
Csenger	51	2	51-65/120	21/1	36	-
Nagykároly	nincs kapcsolat		nincs kapcsolat		40	-

1. táblázat: A fontosabb térségi városokhoz való kapcsolat minőségi jellemzői

A közösségi közlekedési kínálat Nyírbátor és Fehérgyarmat felé a legerősebb

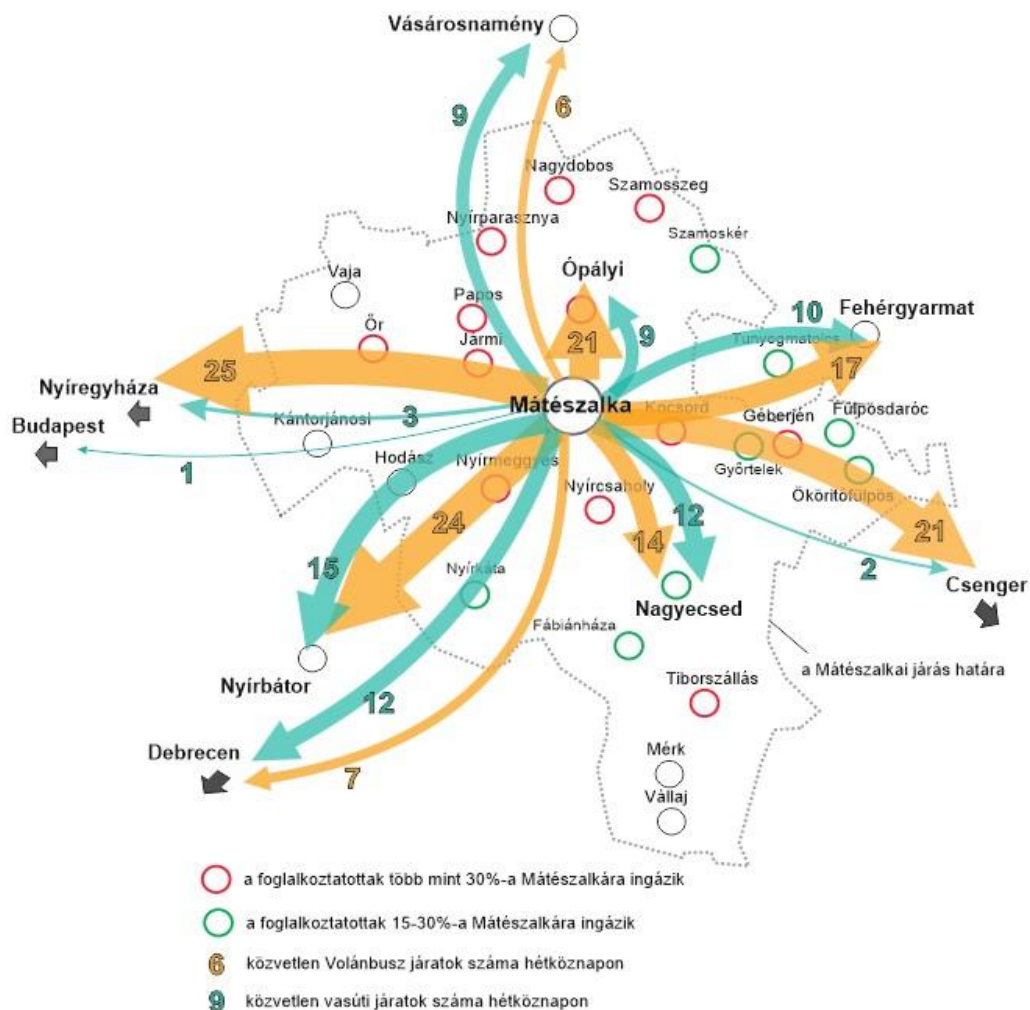
A különböző közlekedési módokkal elérhető utazási idők és a napi járatszámok alapján nagyon jó a közlekedési kapcsolat Nyírbátorral és Fehérgyarmattal, viszonylag jó Csengerrel (autóbusz és közút), Debrecennel és Vásárosnaménnyal (inkább a vasút). Nyíregyházával ugyanakkor csak az autóbuszos és a közúti kapcsolat jó, és egyáltalán nem létezik közösségi közlekedési kapcsolat Szatmárnémetivel és Nagykarollyal. A funkcionális várostérség településeivel való kapcsolat minőségét a 30. ábrán mutatjuk be.

Jól látható, hogy Nyíregyháza, Ópályi és Csenger felé az autóbuszok határozzák meg a közlekedési kínálatot. A legtöbb irányban mindkét mód hasonló arányban részesül, bár az autóbusz-járatok száma általában magasabb. Egyedül a stratégiaileg kiemelt Debrecen felé erősebb a vasúti kapcsolat a buszosnál, jóllehet itt a vasút sem nyújt gyors eljutást. A legjobban kiszolgált kapcsolat a nyírbátori (napi 39 járat), mindkét mód részéről sok járat van még Fehérgyarmat (27) és Nagyecsed (26) felé.

A vasút és az autóbusz ma két elkülönülő rendszert alkot, de az állomások egymás melletti elhelyezkedése kedvező

Jelenleg a vasúti és az autóbuszos szolgáltatások megrendelői és szolgáltatói oldalon is elkülönülnek, ami nem csak helyi-térségi, hanem országos problémaként jelentkezik a közösségi közlekedésben. Az egymástól elkülönülő szolgáltatások főként az utasok szempontjából eredményeznek nehézségeket: tarifaközösség helyett többféle szolgáltatótól, különböző helyeken és módokon megvásárolható jegyek és bérletek; összehangolt, ütemes menetrendek, integrált hálózatok és kényelmes, biztosított átszállások helyett sokszor utaslemeradások,

hosszú utazások és felesleges átszállások, várakozások jellemzők. Mátészalkán a vasút- és buszállomás egymás melletti elhelyezkedése kedvező.



30. ábra: Mátészalka térségi közösségi közlekedési kapcsolatai

Mátészalkán – főleg Nyírbátor felé – jelen vannak a dolgozók szállítását végző szerződéses járatok. A szolgáltatást magáncégek nyújtják.

Folyamatosan teret nyernek a telekocsi rendszerek

Egyre jelentősebb a telekocsi alapú közlekedési rendszerek elterjedése, amelyek eljutási időben és árban is kedvezőbb feltételeket kínálnak a távolsági közlekedésben, mint a vasút vagy a távolsági autóbussz-közlekedés. Ez országszerte így van, de különösen igaz Mátészalkán, ahol a térségből nincsenek távolsági buszjáratok, a vasút pedig nem versenyképes, miközben a térséget elérte az M3 autópálya, így gyorsan Budapestre lehet érni autóval és a díjszabás is versenyképes.

3.3.2 VASÚT

Mátészalka vasúti csomópont szerepe fokozatosan megkopott

Vasútvonalak

Mátészalka regionális jelentőségű vasúti csomópont volt, ezt a szerepet az állomás az elmúlt évtizedekben folyamatosan veszítette el. Ezzel együtt Mátészalka állomás ma is a megye keleti részének legjelentősebb vasúti csomópontja, **öt vasútvonal találkozik itt:**

- a 110-es számú Apafa (Debrecen) – Mátészalka (országos törzshálózat)
- a 111-es számú Mátészalka – Vásárosnamény – Záhony – országhatár (regionális vasúti pálya)
- a 113-as számú Nyíregyháza – Nyírbátor – Mátészalka – Zajta – országhatár (regionális vasúti pálya)
- a 114-es számú Mátészalka – Csenger – országhatár vasútvonal
- a 115-ös számú Mátészalka – Ágerdömör - (Nagykároly-Románia) (országos törzshálózat)



31. ábra: Mátészalka vasúti kapcsolatai (forrás: Wikipédia)

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

Valamennyi vonal egyvágányú, nem villamosított vasútvonal. A pályasebességek a legtöbb érintett vonalon a kiépítési sebességekhez képest jóval elmaradnak, sok szakaszon lassújelek vannak érvényben. A 114-115-ös vonalon nagyon alacsony, 50 km/h a pályasebesség, a 111-esen az amúgy is alacsony 60 km/h kiépítési sebesség helyett 20-30-40 km/h-s, a 113-ason 50-60 km/h helyett 30-40 km/h-s (néhol 20 km/h-s) lassújelek, míg a 110-esen a pálya állapota a 80 km/h-s kiépítési

sebesség helyett 40-50-60 km/h-s lassújelek váltják egymást, így nagyon lassú közlekedést tesznek csak lehetővé¹⁰.

A **110-es vonal** feltétlen felújításra szorul, mind a pálya, mind a járműállomány tekintetében, a 80 km/óránál nagyobb sebesség eléréséhez nyomvonalkorrekciókra van szükség. A vonalon jelenős alépítmény problémák vannak. A vonal jelentőségét a BMW gyár Debrecenbe települése különösen felértékeli.

A **113-as vonal** (Nyíregyháza) komoly utaspotenciállal bír, de a pálya és a járműállomány itt is felújításra szorul. Helyzete szorosan összefügg a 110-es vonallal, mert annak megújulása esetén, e vonal felújítása már kisebb többletköltségekkel jár. A MÁV-Start szakmai véleménye szerint érdemes életben tartani a Mátészalka-Nyíregyháza közvetlen, minőségi vasúti kapcsolat igényét, már csak a 110-essel való szoros együttélése miatt is. Ugyanakkor az M3 autópálya miatt a Mátészalka-Nyíregyháza kapcsolat személygépkocsival és autóbusszal is jelentős időelőnyben van jelenleg.

A **115-ös vonal** (Tiborszállás) relatív erős utasforgalmának alapját a korábban nagyon alacsony színvonalú autóbusszos kiszolgálás jelentette. Ebben változás állt be, ami az utasszámokon is jól látható.

A **113-as (Fehérgyarmat)** és a **114-es (Csenger) vonalak** közül indokoltabb a 113-as vonal fejlesztése, mint a csengeri, mert a vonallal nagyobb potenciális lakosszámot lehet kiszolgálni és a vonalvezetése is kedvezőbb.

A **111-es (Vásárosnamény) vonalnak** fontos hálózati tartalék szerepe van, a Záhonyi vonal alternatívájaként is működik.

A városon belül a vasúti átjáróknál a biztosítóberendezések fejlesztésével a közúti forgalom számára a várakozási idő lényegesen lerövidíthető.

Állomások, megállóhelyek

Mátészalka állomásnak 11 vágánya van. Az osztott vágányutak következtében 12 vonatfogadó/indító fővágány van. A személyszállító vonatok fogadására/indítására a szigetperonok kiépítettsége miatt az I/b., II/b, III/b., V/b. részvágányutak, illetve szükség esetén a VI. és a VII. vágányok vannak kijelölve. A tehervonatok fogadására/indítására a VI-IX. sz. vágányok vannak kijelölve. **Mátészalka keresztező állomás**, a Debrecen-Fehérgyarmat és a Záhony-Tiborszállás viszonylatok keresztezik itt egymást. Az állomás vágányhálózata nem erre van kialakítva, a vonatok keresztbe járása miatt a menetrendet nem mindig sikerül betartani.

Mátészalka állomás
elhelyezkedése kedvező, de
együttal el is vág egymástól
városrészeket

¹⁰ Nyírségi Regionális Vasutak fejlesztési stratégia, MÁV Zrt. Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság

A vasútállomás a városközponttól kissé nyugatra található, a lakott területekről könnyen megközelíthető. A jó elérhetőség és elhelyezkedés hátránya a vasút városon belüli elvágó hatása, ami a vasúti csomópont jelleg miatt a város jelentős kiterjedésű területein jelentkezik. Az állomás a városközpont délnyugati irányú lezárása, de a vasúton túl is nagyobb népességű külvárosi területek, sok diákot vonzó középiskolák helyezkednek el. A városközpont és ennek a városrésznek a kapcsolata autóval is csak kerülővel lehetséges. **A gyalogosok átjárását gyalogos felüljáró biztosítja,** amely a városközpont felől nem jelent kerülőt, a vasútállomás felvételi épülete és az autóbusz-állomás felől azonban igen. A zajszennyezés, a városi szövet egységességének felszabdálása, a vasút elsőbbségének hatása a közlekedési áramlatokra mind-mind figyelmet és előrelátást igényel a város- és a közlekedéstervezésben.

A vasútállomás jelenlegi épülete 1990-ben épült és a vasúti forgalommal együtt az állomás mellett közvetlenül található autóbusz-állomás forgalmát is kiszolgálja. Az épületben utasváró, WC, jegypénztár, E-Ticket kiosk, valamint hangos és vizuális utastájékoztató is található. Mátészalka állomáson két széles, sínkoronaszint+30 cm-es, aszfalt és beton burkolatú peron, valamint további keskenyebb, rossz burkolatállapotú peronok találhatóak, amelyek nem teszik lehetővé az akadálymentes beszállást. Az állomás fő problémája, hogy **sem a felvételi épület, sem a peronok nem akadálymentesek.**

Az állomás iparvágány-
kapcsolatokkal is rendelkezik

Az állomás a személyforgalom mellett iparvágány-kapcsolatokkal is rendelkezik, kivilágított, részben burkolt nyílt rakodóval rendelkezik. Agrárkörnyék révén a teherszállítás szerepe is fontos lenne a vasúthálózaton, mert az ömlesztett tömegáruk szállítása vasúton gazdaságosabb, ehhez azonban 30-40 km-ként rakodóhelyre volna szükség.



32. ábra: Tehervonatot tolnak be Mátészalka állomásra egy iparvágány felől

Hálózat, menetrend

Érdemi menetrendi kínálat Nyírbátor-Debrecen, Fehérgyarmat, Vásárosnamény és Tiborszállás felé van

A 2020 májusában érvényben lévő menetrend szerint **75 személyvonat és egy Intercity vonatpár (638 KRASZNA IC, Debrecen – Mátészalka) áll az utasok rendelkezésére** egy átlagos hétköznapon Mátészalka vasútállomáson.

A **115-ös vonalon Tiborszállás irányába 2 óránként** járnak a személyvonatok hétköznapokon, a **napközbeni órákban órára sűrített** menetrenddel. A 114-es vonal rendkívül kis forgalmú, Csenger irányába mindössze két járatot indítanak hétköznaponként: egyet hajnalban, egyet pedig kora délután. A 111-esen nagyjából 2 óras ütemben napi 9 járat közlekedik Vásárosnamény felé, amelyből 7 megy tovább Záhonyig. **A 113-ason keleti irányba 2 óras követéssel indul vonat Fehérgyarmat felé**, amelyből 6 közlekedik tovább Zajta – országhatárig. Nyugati irányban a Nyírbátor-Nyíregyháza vonalon mindössze napi 3 közvetlen vonat közlekedik, egyébként debreceni vagy vásárosnaményi átszállással, 2 óra fölötti menetidővel lehet közlekedni Nyíregyháza felé, amely nem versenyképes a személygépkocsi vagy az autóbusz kínálta lehetőségekkel szemben. **Debrecen felé a 110-es vonalon naponta 11 közvetlen személyvonat és 1 intercity járat áll rendelkezésre, melyek a reggeli órákban órás, majd kétórás ütemben közlekednek.**

Település	Menetidő	Napi vonatszám	Vonat típus
Győrtelek	0:14	2	személy
Kocsord	0:07	12	személy
Nyírcsaholy	0:07	12	személy
Nyírmeggyes	0:07	14	személy
Ópályi	0:07	9	személy
Ökörítőfülpös	0:26	2	személy
Tiborszállás	0:31	12	személy
Tunyogmatolcs	0:19	10	személy

2. táblázat: Mátészalka közvetlen környezetében található jellemző települések vasúti elérhetőségei

Több érintett vasútvonalon rendszeresen megszűnés fenyegeti a személyforgalmat

A vasútvonalak többségénél újra és újra felmerül a megszüntetés lehetősége, mert felújításuk költséges lenne, utasforgalom szempontjából pedig mai formájukban nem tudnak versenyezni a helyközi autóbuszok nyújtotta szolgáltatással. A MÁV-START 2020. május 28-án kiadott közleménye¹¹ alapján **2020. június 6-tól ideiglenes járványügyi menetrendet vezetett be bizonyos vasútvonalakon.** Ezek közül a Mátészalkai vasúti közlekedést az alábbiak érintik:

¹¹ https://www.mavcsoport.hu/mav-start/ideiglenes-jarvanyugyi-menetrendek-regionalis-vasutvonalakon?fbclid=IwAR0iKHj1pIHQfETEXxH_jL8zBmp2h4ypMi5uPPqTLP71suvQeZpv48hwls0

- **Nyíregyháza – Nyírbátor, valamint Mátészalka – Csenger útvonalakon napi 1 vonatpár közlekedik**, a többi vonat utasai a vasúttal párhuzamosan közlekedő helyközi busz szolgáltatását vehetik igénybe
- **Mátészalka – Záhony útirányon napi 2 vonatpár közlekedik**, a többi járat helyett pótlóbuszok közlekednek

Járművek

A járműállományt illetően a vonalakon jellemzőbbek a régi típusú, alacsonyabb komfortfokozatú járművek, amik tovább gyengítik a szolgáltatás színvonalát. A 110-esen jellemzően M41-es mozdonyhoz csatolva 2-3 Bhv vagy Bdt kocsik közlekedik. A többi vonalon hagyományos Bzmot motorvonatok, vagy annak felújított, kicsit magasabb komfortfokozatú verziói (korábbi InterPicik) közlekednek.

3.3.3 HELYKÖZI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS

Infrastruktúra

Az autóbusz-állomás elhelyezkedése a vasútállomás mellett és a belváros közelében kedvező

Mátészalka autóbusz-állomás a vasútállomás mellett közvetlenül helyezkedik el, közös felvételi épülettel, így a vasúti intermodális kapcsolat kitűnő. Az állomás a város lakóterületeiről könnyen megközelíthető, **a belváros és számos közintézmény is séta távolságra található**. A vasút elvágó hatását a gyalogos felüljáró némileg kompenzálja, így a város nyugati részéről is viszonylag jól megközelíthető gyalogosan is az állomás épülete. Az állomáson 13 kocsiállás található, melyek az állomásépület mellett közvetlenül, valamint 3 szigetperonon helyezkednek el.

A megállóknak döntő többsége a várost átszelő 49-es főúton helyezkedik el, jó elérést biztosítva az iskolákhoz, közintézményekhez. A város területén összesen 21 megálló található.

Hálózat, menetrend, intézményrendszer

A város fontos szerepet játszik a megye keleti részének autóbusz-közlekedésében

Mátészalka helyközi-autóbusz közlekedés szempontjából jelentős forgalmat bonyolít, 26 különböző viszonylaton közlekedő járat érinti a várost. A város központi szerepéből adódóan **a megye keleti részének autóbusz-közlekedésében fontos szerepet játszik**, mivel a környező települések számára ez a legközelebbi nagyobb város munkahelyi, oktatási és szolgáltatási szempontból is, illetve a megye és az ország többi része felé sem elkerülhető.

A helyközi hálózatra az állandóság volt a jellemző az elmúlt időszakban. A legutóbbi jelentősebb fejlesztés **az M3 autópálya átadása után indult: napi 2 pár Fehérgyarmat-Mátészalka-Nyíregyháza járatot állítottak forgalomba**, ami az autópályán közlekedve jelentősen alacsonyabb menetidőt biztosít. Az egyik ilyen járat reggel 8 óra előtt érkezik Nyíregyházára, így ki tudja szolgálni a hivatásforgalmat is, egyben a

vasútállomás érintésével közlekedve IC-hez is csatlakozik. Emellett kisebb menetrendi korrekciók voltak a beérkező igények alapján



33. ábra Mátészalkai kistérség autóbusz-hálózata (forrás: Volánbusz)

A főbb irányokba az alábbiak szerint alakul a menetrendi kínálat:

Település	Menetidő	Napi járatszám
Győrtelek	15-20 perc	43
Jármí	8-14 perc	24
Kocsord	7-13 perc	46
Nyírcsaholy	10/15/25 perc	25
Nyírmeggyes	7-10/20 perc	28
Ópályi	10-14 perc	21
Ökörítőfülpös	21/29/47 perc	23
Őr	16/23/34 perc	22
Tiborszállás	-	-
Tunyogmatolcs	18-26 perc	18

3. táblázat: Mátészalka közvetlen környezetében található jellemzőbb települések helyközi buszos elérhetősége

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

A helyközi és a helyi autóbusz-szolgáltatás kapcsán is tetten érhető az a helyzet, hogy a jelenlegi vállalati felépítésben a döntéshozói jogkörök

mind szintjüket mind elhelyezkedésüket tekintve messze kerültek a helyi igényektől, így az a benyomás alakult ki, hogy a helyi ügyeket nehéz elintézni, egyszerű dolgok elintézése is nagyon sok ideig tart.

Járművek

Az autóbusz járműállomány az országos átlagnak megfelelő

A járműállomány jellemzően szóló járművekből áll. **A helyközi szolgáltatás járműállománya jól leképezi az országos átlagot**, viszonylag sok a használtan beszerzett alacsonypadlós Volvo (8700), emellett új Credo, klasszikus Ikarusok és Autosanok jellemzők. **A flotta 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.

3.3.4 HELYI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS

Helyi autóbusz-közlekedés szerződéses formában, az iskolai és piaci igényeket célozva működik

Mátészalkán a helyi utóbusz-szolgáltatást az Önkormányzat rendeli meg szerződéses formában. A szolgáltató a Volánbusz Zrt. A szolgáltatás igénybevétele ingyenes.

Mátészalkán a korábbi, számjelzéssel ellátott, kiterjedt helyi hálózat ma már csak néhány járáttal üzemel. A 2020. május 8-tól érvényes menetrend szerint **jelenleg 3 viszonylaton közlekednek a helyi járatos autóbuszok:**

- 13101: Autóbusz-állomás – Kalmár út, iskolai előadási napokon, irányonként napi 3 járat
- 13102: Bútorgyár – Csokonai út, „Piac járat”, szerda, péntek és szombati napokon, irányonként 5 járat
- 13103: Autóbusz állomás – Cinevég, iskolai előadási napokon, irányonként 4 járat

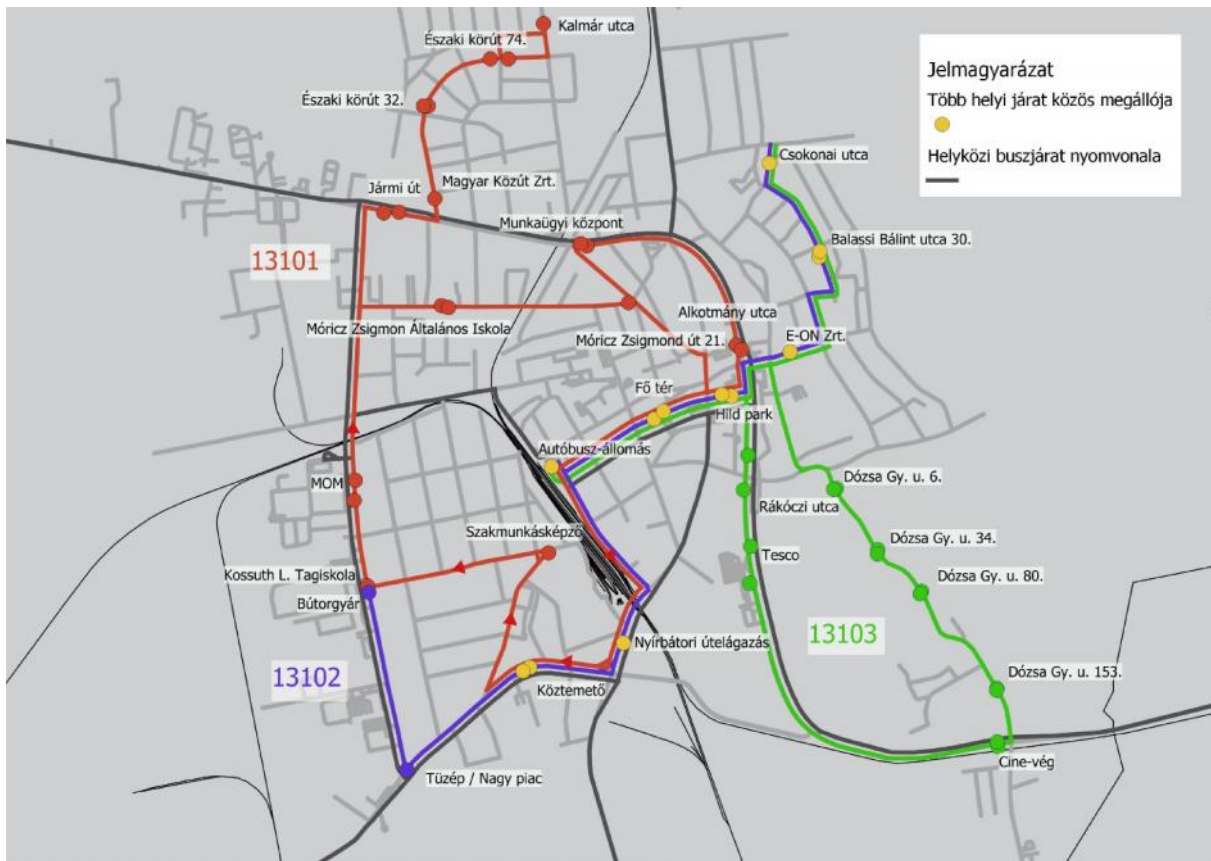
A jelenlegi helyi autóbusz-hálózatot a 34. ábra mutatja be.

A három viszonylat az iskolai és piaci igényeket szolgálja ki

Ahogy a fentiekből látható, **a helyi járat a helyi, illetve a vasúttal, helyközi autóbusszal érkező iskolásforgalmat, valamint a piac forgalmát szolgálja ki.** Az alacsony járatszám és a kis hálózat ilyen formában más jellegű igények kiszolgálására jelenleg nem alkalmas. Ugyanakkor jelzi a benne rejtőző potenciált, hogy a 2020-ban megnyitott Nagy piac kiszolgálásában az önkormányzat gondolt a helyi autóbuszokra is: a legutóbbi módosítás során az eddigi szerda-szombati napok kiegészültek a péntekkel is.

Lehetőség lenne a helyi szolgáltatás helyközi járatokkal való kiszolgálására. Ennek formája egy kétoldalú szerződés, amelyet az önkormányzat kezdeményezésére az ITM hagy jóvá. A városban sok sugaras helyközi vonal van, amelyek külön útvonalakon tárják fel a várost, ebben is jelentős helyi potenciál rejlik. Van rugalmasság is a

helyközi járatok útvonalában, indítási helyében is, ha ezzel valós igények szolgálhatók ki.



34. ábra: Mátészalka helyi autóbusz-járatjai

A szolgáltató a szerződés szerint minimum 75 férőhelyes **szóló autóbuszokkal látja el** a feladatot. A helyi és a helyközi járatokon használt járművek megegyeznek.

A járatok a részben Volánbusz távolsági járatainak buszmegállóit használják. Az utasok a megállóban kihelyezett menetrendi táblákon tudnak tájékozódni a menetrendről.

13101 Mátészalka, autóbusz-állomás – Mátészalka, Kalmár út

101	113	115	Km	Km	Észak-magyarországi KK. Zrt.	102	114	116
			0,0	0,0	Mátészalka, aut. áll.	7 55	15 01	17 10
				1,2	Mátészalka, Fő tér	7 52	14 58	
				2,1	Mátészalka, Móricz Zs. u. 21.	7 51	14 57	
				2,8	Mátészalka, Móricz Zs. Ált. Isk.	7 50	14 56	
				3,8	Mátészalka, MOM	7 46	14 52	
			3,1	4,8	Mátészalka, Kossuth L. Tagiskola	7 43	14 49	17 03
			3,6	5,3	Mátészalka, Szakmunkásképző	7 40	14 46	17 00
			4,2	5,9	Mátészalka, Köztemető	7 38	14 44	16 57
			4,5	6,2	Mátészalka, nyírbátori útelág.	7 37	14 43	16 56
▲ 7 05	▲ 14 12	▲ 16 25	5,6	7,3	Mátészalka, aut. áll.	7 35	14 41	16 55
7 07	14 14	16 27	6,0	7,7	Mátészalka, Fő tér	7 33	14 39	16 53
7 08	14 15	16 28	6,6	8,3	Mátészalka, Alkotmány u.	7 32	14 38	16 52
7 10	14 17	16 30	7,5	9,2	Mátészalka, munkaügyi központ	7 30	14 36	16 50
7 11	14 18	16 31	8,1	9,8	Mátészalka, Móricz Zs. u. 21.	7 29	14 35	16 49
7 12	14 19	16 32	8,8	10,5	Mátészalka, Móricz Zs. Ált. Isk.	7 28	14 34	16 48
7 14	14 21	16 34	9,3	11,0	Mátészalka, Jármű u.	7 26	14 32	16 46
7 15	14 22	16 35	9,9	11,6	Mátészalka, Magyar Közút Zrt.	7 25	14 31	16 45
7 16	14 23	16 36	10,3	12,0	Mátészalka, Északi körút 32.	7 24	14 30	16 44
7 18	14 25	16 38	10,8	12,5	Mátészalka, Északi körút 74.	7 23	14 29	16 43
▲ 7 19	▲ 14 28	▲ 16 39	11,2	12,9	○ Mátészalka, Kalmár u.	▲ 7 21	▲ 14 27	▲ 16 41

▲ iskolai előadási napokon

35. ábra: Részlet a mátészalkai helyi járatos busz menetrendjéből

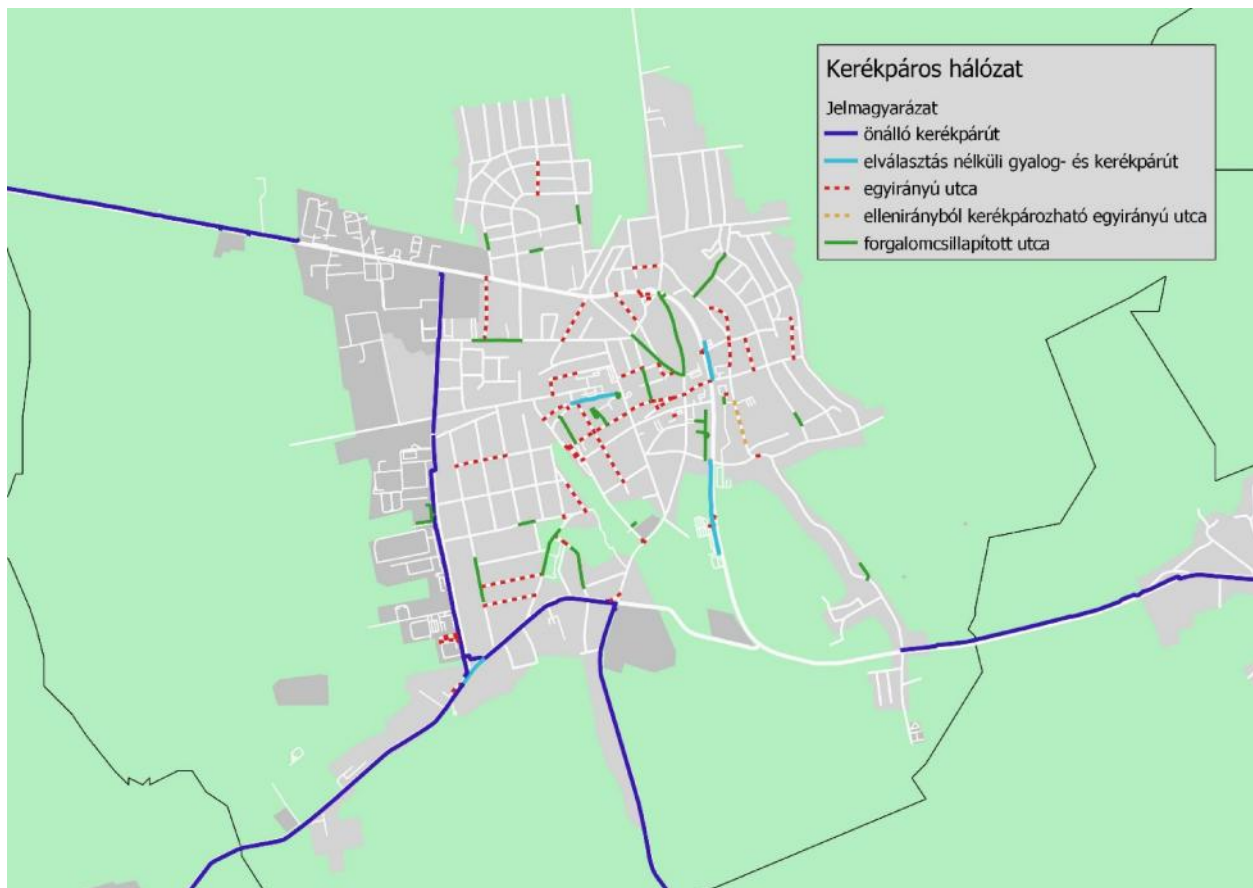
3.3.5 KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

Egy kivétellel minden szomszédos település elérhető kerékpárúton

Mátészalka nagyon jó térségi kerékpáros kapcsolatokkal rendelkezik, az alábbi települések irányába kiépített, elválasztott kerékpárúton lehet közlekedni:

- Jármű felé a 49-es főút mellett párhuzamosan kiépített kerékpárúton,
- Nyírmeggyes felé a 471-es úttal párhuzamosan újonnan kiépített, 2018-ban átadott kerékpárúton,
- Nyírcsaholy felé közúttal párhuzamos, elválasztott kerékpárúton
- Kocsord felé közúttal párhuzamos, elválasztott kerékpárúton, majd innen tovább Ökörítőfülpös – Csenger útvonalon egészen az országhatárig.

Ezekkel a kapcsolatokkal gyakorlatilag Mátészalkáról indulva Ópályi kivételével bármely irányba biztosított a szomszédos települések biztonságos kerékpáros elérhetősége.



36. ábra: Mátészalka kerékpáros hálózata

Városon belül egyelőre nincs összefüggő kerékpáros főhálózat

A városon belüli kerékpáros infrastruktúra egyelőre nem alkot összefüggő hálózatot. A kerékpározás főként az úttesten és a járdákon zajlik, a használók egyéni belátásától függően.

Fontos irány a városközpontot is átszelő 49-es út. Jelenleg a kerékpáros infrastruktúra ezen az útvonalon szakaszosan elérhető, több helyen rossz minőségű burkolattal. A főút kerékpározhatóságának javítására 2019-ben készültek el a tervek, az új szakasz átadása 2021-ben várható. Az út városon belüli szakaszán a meglévő kerékpárutak egy részét felújítják, a hiányzó szakaszokat kiépítik, így az teljes hosszában biztonságosan kerékpározhatóvá válik.

Kiépített kerékpárút található még az Ipari út teljes hosszában és a Meggyesi út mentén, ami nagyban segíti az ipari munkahelyi területek, valamint a piac elérhetőségét. **A csomóponti kapcsolatok ugyanakkor (az Ipari út – Jármű út és a Meggyesi út – Zöldfa utca csomópontban) hiányoznak.**

Az egyirányú utcák a kerékpárosok kétirányú közlekedését nem teszik lehetővé; az egyetlen kivétel a Kossuth utca közelmúltban átalakított szakasza, ahol ellenirányú kerékpársávot is kialakítottak.



37. ábra: Kerékpárút Kocsord felé a 49-es főút és a Dózsa György utca csomópontjától

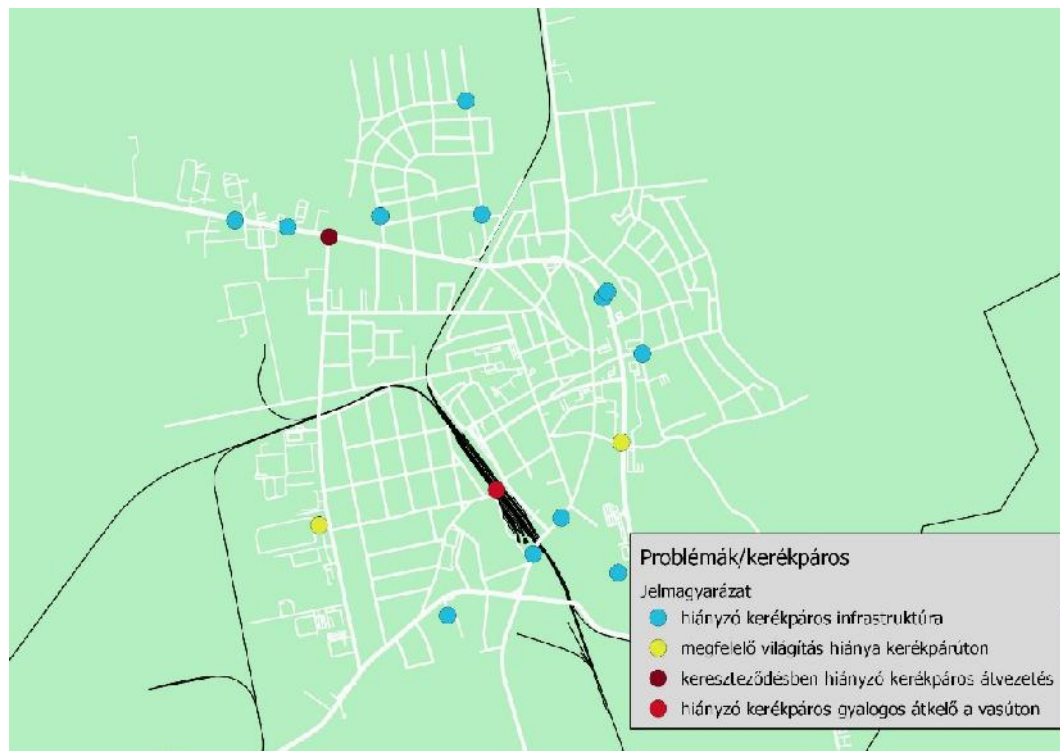
Néhány helyen már megjelentek korszerű, biztonságos kerékpárparkolók, de a legtöbb célpontnál hiányoznak

A városban számos forgalomvonzó létesítménynél (kórház, iskolák, hivatalok, üzletek stb.) található csak a kerék rögzítésére alkalmas kerékpárparkolók. Az Ipari úti kerékpárút mentén több helyen is fedett, modern, U-kialakítású támaszoknál van lehetőség lezárni a kerékpárokat és az új piacnál is ilyen támaszokat telepítettek.



38. ábra: Kerékpártámaszok az új piac előtt

A városlakók a következő kerékpáros problémákat jelezték a problémakitöltő térképen:



39. ábra: A kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos problémák a város lakói szerint (forrás: saját adatfelvétel)

A lakók a főhálózati hiányok mellett csomóponti, illetve vasút feletti átvezetéseket hiányolnak

A lakók erősen hiányolják a 49-es főútról a kiépített kerékpáros infrastruktúrát, ideértve egyes átvezetéseket is (Ipari utcánál például). Több helyen jelezték a nem elégséges közvilágítást, illetve hiányzik a vasútállomás déli oldaláról egy kerékpáros átvezetés.

A város rendelkezik kerékpárhálózati tervvel, a tervezett távlati hálózat az alábbi:



40. ábra: Mátészalka távlati kerékpáros hálózatának terve a Kerékpárforgalmi Hálózati Tervből

Amint látható a távlati terv a mai közúthálózat fő elemeire alapozza a hálózatot, ami a város megközelíthetősége és átjárhatósága szempontjából kiváló. Azonban éppen a belváros magas szolgáltatássűrűségű területét csak a Bajcsy-Zsilinszky utca-Kölcsey utca-Seregély utca-Zöldfa utca vonal alkotta részhálózat szolgálja majd ki, **a lakott területek, az Ipari Park és a belvároson kívül eső forgalomvonzó létesítmények feltárása nem megoldott.**

3.3.6 GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

A külső városrészekre jellemzőbbek a leromlott állapotú vagy kevésbé kiépített gyalogosfelületek

A viszonylag kis távolságok és a kedvező domborzati adottságok miatt a város életében a gyaloglás kiemelt szerepet játszik. A 2015-ös Integrált Településfejlesztési Stratégia szerint az 53 kilométernyi belterületi úthoz kb. 43 km járda tartozik, ami magas járdával való ellátottságot jelent. Emellett nagyon **alacsony a településen a burkolatlan utak aránya**, így szinte a település egésze elérhető gyalogosan is burkolt felületen. 2020-ban több kilométeres szakaszon a járdák járőfelülete felújításra került; ugyanakkor a belváros jól kiépített gyalogos infrastruktúrájához képest **a külső városrészekre jellemzőbbek a leromlott állapotú vagy kevésbé kiépített gyalogosfelületek.**

A belvárosi részekben **a nagyobb forgalmú utakon jelzőlámpával biztosított gyalogosátkelők** (49-es főút városi szakasza, Szalkay László út) segítik a gyalogosforgalmat, de **helyenként túl ritkán van átkelési lehetőség**, így az út két oldala külön életet él, vagy a kijelölt gyalogátkelők között is van átjárás.

A főút- és vasúthálózaton a meglévő átkelési lehetőségek helyenként túl ritkák, vagy nem biztonságosak

A vasút elválasztó hatása a gyalogos közlekedést is jelentős mértékben érinti, a vasúti átkelők egy részénél nincsen kialakítva biztonságos gyalogos átkelő (pl. labirintus korlát és/vagy sorompó). Ugyanakkor a vasútállomás északi végénél egy forgalmas gyalogos felüljáró kapcsolja össze a Jókai és a Tompa Mihály utcákat.

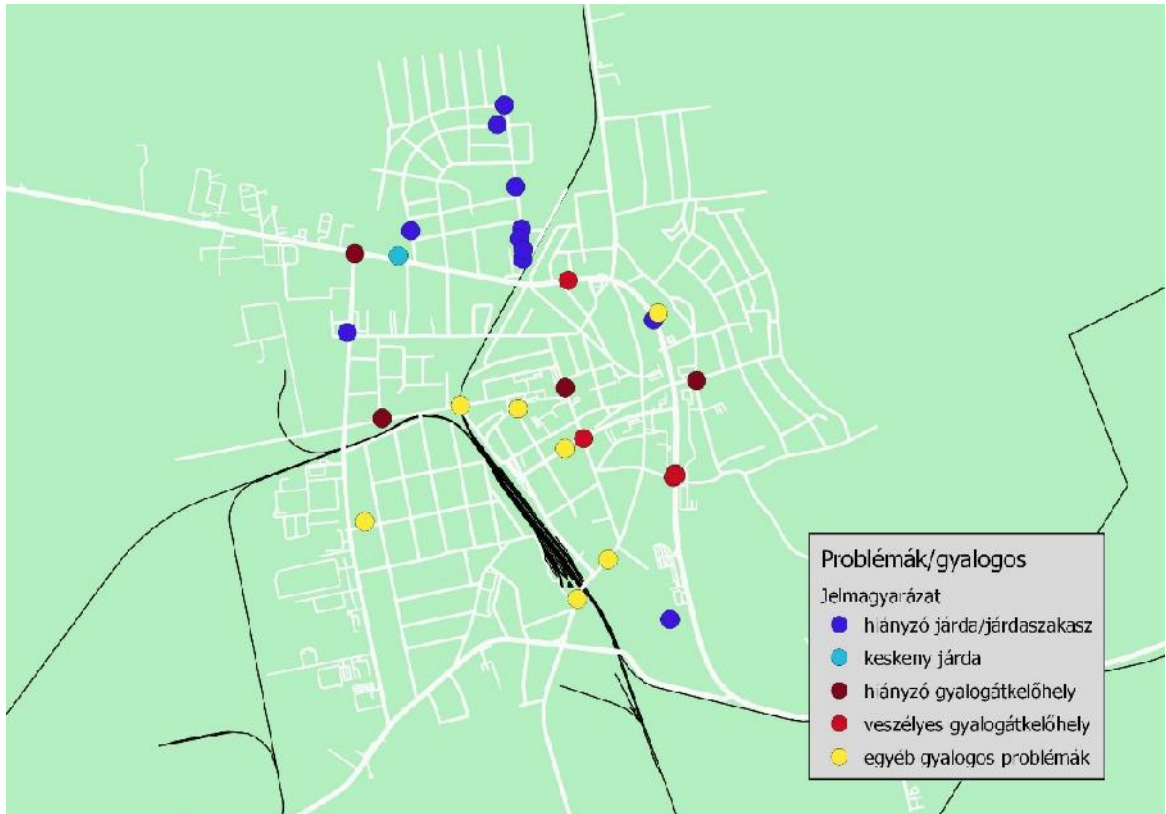


41. ábra: Gyalogos felüljáró a vasútállomásnál

Kizárólag gyalogosok számára kialakított terület a városban a Kölcsey tér; sétáló utca, vagy gyalogos-kerékpáros övezet egyelőre nem került kialakításra. A Kossuth utca frissen átadott felújított szakasza minőségi közterület és a Kölcsey utca folyamatos átalakulása is tetten érhető.

Akadálymentesítés főként a belvárosi területeken süllyesztett járdaszegélyekkel biztosított, azonban sok helyen okoz gondot a rossz állapotú burkolat vagy a magas szegélyek.

A városlakók a következő gyalogos problémákat jelezték a problémakitöltő térképen:



42. ábra: A gyalogosközlekedéssel kapcsolatos problémák a város lakói szerint
(forrás: saját adatfelvétel)

Eszerint a gyalogosinfrastruktúra hiányosságai közül **a hiányzó és a keskeny járdák főleg a város északi részén jellemzők**. Emellett **több hiányzó és veszélyes gyalogátkelőhelyet jeleztek** (főleg a 49-es főúton), illetve a belváros több pontján vannak más jellegű gyalogos infrastruktúrát érintő problémák.

3.3.7 KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

Közúthálózat

A környező településekkel való kapcsolatot a város szerkezetét is meghatározó úthálózat egyes elemei biztosítják. A város fő közúti szerkezetét a 49-es főút városi átkelési szakasza, a 471-es főút városi szakasza, a Szalkay László utca, az Ópályi felé tartó Széchenyi utca és az Ipari út jelöli ki. Emellett jelentős helyi szerepe van még a Móricz Zsigmond utcának, a Zöldfa utcának, a Kórház utcának, a Bajcsy-Zsilinszky utcának és a Kalmár utcának is.



43. ábra: Mátészalka közúthálózata

A 49-es főút átkelési szakaszának kialakítása a tranzitforgalomnak kedvez, a városi élet szempontjából hátrányos

A város jelenlegi közúti infrastruktúrája a 70-es, 80-as évek közúttervezési elveinek szép, megvalósult példája. A meghatározó 49-es főút városi átkelési szakasza 2x2 sávos, a város fontosabb útjaihoz általában jelzőlámpás csomópontokkal kapcsolódik. A 49-es főút átkelési szakaszának kiépítése, jellege egyaránt a gyors áthaladást hangsúlyozza, ami jelenlegi fő funkciójával, az átmenő forgalom kiszolgálásával harmonizál.



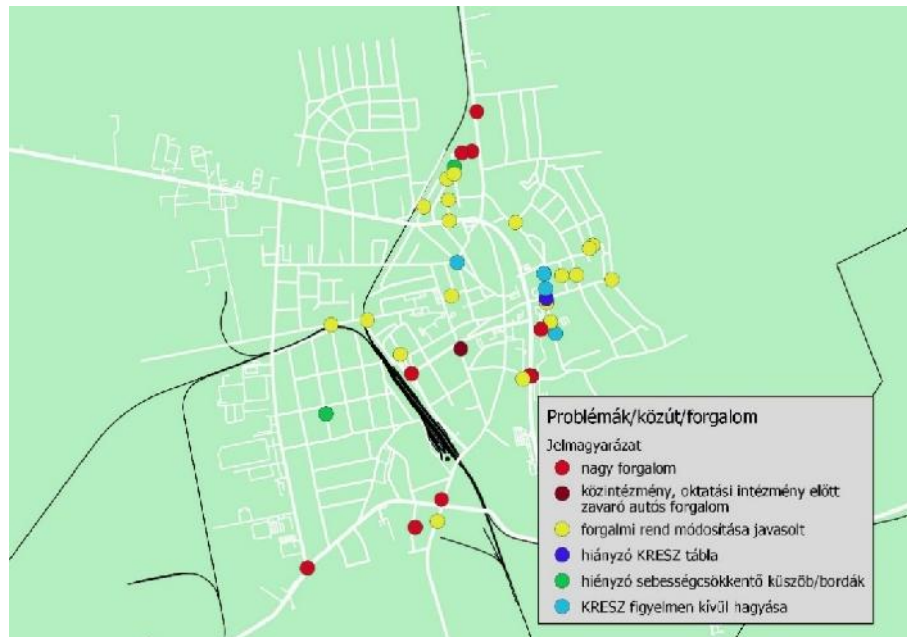
44. ábra: Kamion előz kamiont a 2x2 sávós Alkotmány úton

A 49-es főút városi átkelési szakaszának jelenlegi kialakítása felett ugyanakkor eljárt az idő. A nagy forgalmak gyors átbocsátására kiépült kapacitív útszakasz nem támogatja a hossz- és keresztirányú gyalogos és kerékpáros forgalmat, nagy sebességek kifejtésére csábít és elvágja egymástól a két oldal lakott területeit. A gépjárműforgalom és különösen a kamionforgalom jelentős zaj- és légszennyező hatással is jár, ami az érintett útvonalak mentén lakók életminőségét rontja.

A 49-es főút kialakításának újragondolására az M49-es elkészülte adhat lehetőséget

Ennek felülvizsgálatára, funkciójának és kialakításának városi szövetbe illesztésére (a mai állapothoz képest akár visszaépítéssel, forgalomcsillapítással) **az M49-es gyorsforgalmi út elkészülte adhat lehetőséget.** Az Alkotmány út sűrűn beépített, belvárosias részének forgalomcsillapítása egyértelmű feladat. Emellett fontos részfeladat a 49-471 csomóponttól a Rákóczi utcáig tartó szakasz és az Ipari út-Kalmár utca közötti szakaszok funkciójának, kiépítésének meghatározása. E két útszakasz is széles, gyorsan járható, tipikus városi bevezető képét mutatja annak minden ellentmondásával, kellemetlen esztétikájával együtt, megváltoztatásuk azonban nehézkes és kevésbé jár kézzel fogható előnyökkel.

A városban jelenleg a személygépkocsi az első számú közlekedési eszköz, így a közúthálózat problémái szinte mindenkire hatnak. **A város lakói a közúti közlekedéssel kapcsolatban sok forgalommal és forgalomszabályozással kapcsolatos gondot jelöltek** a problémakitöltő térképen:



45. ábra: Forgalommal, forgalomszabályozással kapcsolatos gondok (forrás: saját felmérés)

A legtöbb észrevétel a Széchenyi utca-vasút által bezárt területre és a Széchenyi sor-Kossuth utca vonallal kapcsolatban merült fel. Az előbbi helyen főleg a forgalmi rend módosítása, az utóbbin pedig a KRESZ figyelmen kívül hagyása (az egyirányú utcába való szembe behajtás) volt probléma. Több útszakaszon jeleztek nagy vagy zavaró forgalmat, néhány helyen sebességcsökkentő bordákat szeretnének a lakók. A forgalmi rend módosítása iránti igény több városrészben (Északi, Keleti, Belváros) széleskörűnek mondható.

Csomópontok

A város jellegzetessége, hogy a város szerkezetét adó nagyforgalmú főutak lényegében körülölelik a várostestet. Ebből a szerkezetből következik a T-csomópontok megjelenése és a balra nagyívű kanyarodást megkövetelő forgalmi igények jelentős súlya. Mindez kiegészülve a sokszor jelentős forgalommal és nehézteherforgalommal balesetveszélyes, nehezen közlekedhető csomópontokat eredményez.

A város csomópontjai közül a 49-es főút átkelési szakaszán hét jelzőlámpás irányítású csomópont található. A Bajcsy-Zsilinszky utcai és a Szalkay László utcai csomópontok a belvárosi kapcsolatot, a József Attila utcai csomópont elsősorban az Ópályi felé tartó forgalmat szolgálja ki, a TESCO csomópontja pedig az áruház igényei miatt szükséges. A József Attila köz, a közvetlenül a József Attila utcai csomópont mellett található MOL kút kihajtója és a Képes Géza utca jelzőlámpás csomópontja lokális igények kiszolgálását biztosítja. **A városban napközben van egy, a 49-esre merőleges, keresztirányú mozgás (lakó-munkahelyi és szolgáltató területek között), amire a jelenlegi jelzőlámpák is fel vannak készítve.** E jelzőlámpák korábban

Az úthálózat szerkezetéből adódóan sok a T-csomópont és a balra nagyívű forgalmi igény

este 8 és reggel 5 óra között sárgán villogtak, ekkor volt a legjellemzőbb a gyorsajtás, a város kérésére ezért már folyamatosan, napi 24 órában üzemelnek.

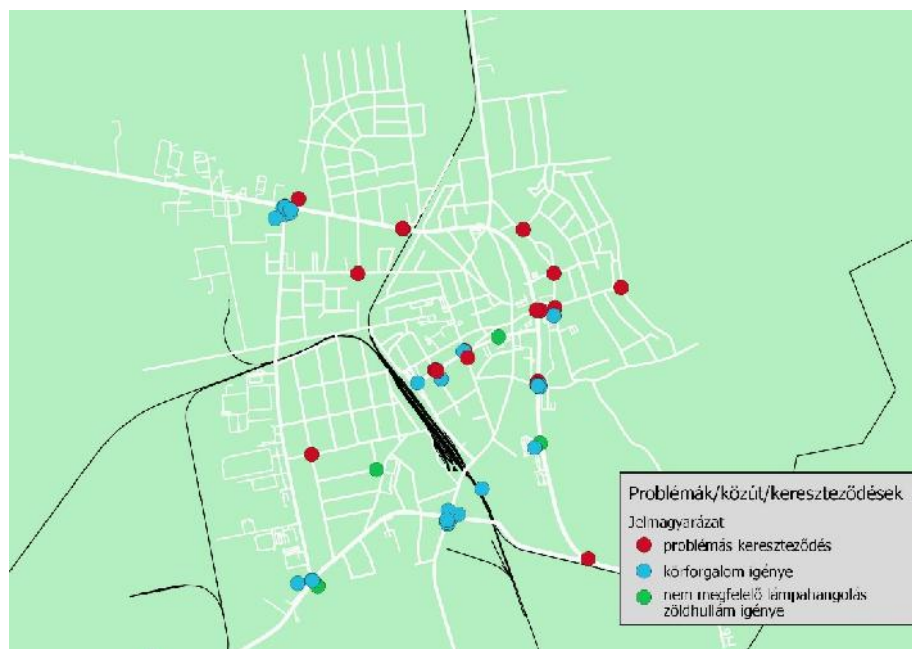
A városban **folyamatosan napirenden van a jelzőlámpák összehangolásának az igénye**, amely 2015-ben nagyobb részt már megtörtént, csak az Erkel Ferenc utca kereszteződésénél és a Tescónál van egy-egy jelzőlámpás csomópont, amelyek nincsenek bevonva az összehangolásba. Ezeknél azonban az összehangolás feltételei hiányoznak: túl messze vannak a hangolt szakasztól és kijelölt gyalogosátkelőhelyek is találhatóak a helyszíneken. A város számára e két helyszín megfelelő előkészítése és átalakítása vállalhatatlan terhet jelentene az ismert költségbecslés szerint.

A mai jelzőlámpás irányítási rendszer még nem teljes, hiányzik a jelzőlámpa a Rákóczi úti csomópontban, az Ipari útnál és a nem kereszteződésekben fekvő gyalogátkelőhelyeknél. A 49-es főút városi átkelési szakaszán végig ki lehetne építeni a jelzőlámpákat úgy, hogy érdemben megakadályozza a gyorsajtást, a sebesség 50-53 km/óra történő szabályozásával.

Több csomópont forgalomszabályozása nem felel meg a megnövekedett forgalomnak

A kimondottan forgalmas Ipari úti csomópontok (mind a 49-es, mind a 471-es főutakkal), a Rákóczi utcai csomópont, a 49-471 csomópontja és a 471-es főút-Zöldfa utcai csomópont egyszerű elsőbbségadás kötelező szabályozású a jelentős nagyíves kanyarodó és teherforgalmak ellenére is.

A városlakók a legtöbbször a csomópontokkal kapcsolatos problémákat fogalmazták meg a problémakitöltő térképen:



46. ábra: A csomópontokkal kapcsolatos problémák a város lakói szerint (forrás: saját adatfelvétel)

A legtöbb problémás kereszteződés a Bajcsy-Zsilinszky utca-Szalkay László utca tengelyen (a város egyik fő tengelyén) és a Széchenyi utca belvárosi szakaszán található. Meghatározó a körforgalmak iránti igény is. A 471-es főút Ipari utca és Zöldfa utcai csomópontjaiban, az Ipari utca-49-es főút csomópontjában elég sokan jelezték ezt az igényt, de az Alkotmány utca és a Szalkay László utca csomópontjaiban is sokan szívesebben látnának körforgalmat a mai forgalomirányítás helyett. Ezek mellett a zöldhullám kialakításának igénye jelent meg többször.

A város közúthálózatának kellemetlen jellegzetessége a **hét szintbeli közúti-vasúti kereszteződés.** Ezek nagy száma Mátészalka egykor szebb napokat látott vasúti csomópont voltából következik. **A mai ritka vonatközlekedés miatt ez így leginkább a vasútállomáshoz közel eső 471-es főúttal, a Zöldfa utcával és az Ipari úttal való keresztezésekben okoz kellemetlenséget.**



47. ábra: A Kórház utcai vasúti átjáró

Érdemes itt is megjegyezni, hogy a várost átszelő vasútvonalak nehezen átjárhatóak, nemcsak gyalogos és kerékpáros, de közúti szempontból is komoly az elválasztó hatás.

Forgalomcsillapított és korlátozott forgalmú övezetek

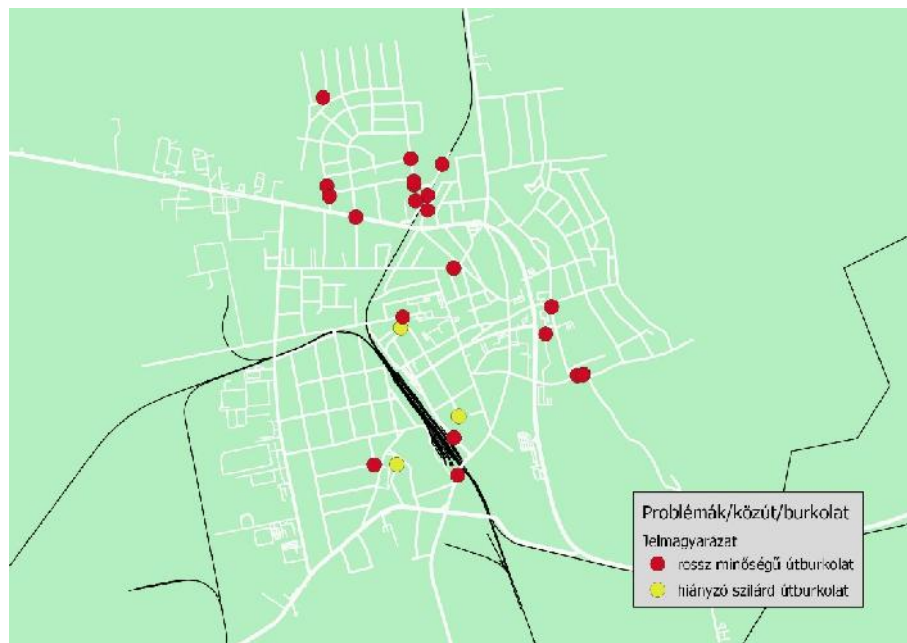
A városban területi jellegű forgalomcsillapítás nincsen, jellemzően csak helyileg, pl. iskolák előtt

A városban általánosan 50 km/h sebességhatár a megengedett. Övezeti jellegű sebességkorlátozás nincsen, azonban – főleg oktatási intézmények környezetében és egyes lakóutcákban – vannak 30 km/h sebességkorlátozással érintett rövidebb útszakaszok és ezeken megjelennek sebességcsökkentő küszöbök is: így az Északi lakótelep egyes csomópontjaiban, a Móricz Zsigmond utca egy szakaszán, a Csokonai, a Kossuth, a Kazinczy, a Kisfaludy és a József Attila utcák egy-egy hosszabb szakaszán, valamint a délnyugati városrész iskolái környékén rövidebb szakaszokon. **Az egyirányú utcák száma 20 fölött van** és egyáltalán nem csak a belvárosi területen jellemzők. Nagyon

alacsony a nem szilárd burkolatú utcák száma és útszakaszok hossza egyaránt.

Az utak állapotát sokan nem tartják kielégítőnek

A városban **általános vélemény, hogy a közutak rossz állapotúak.** E problémával kapcsolatban a térképes problémajelölőn a következő helyszínek jelentek meg:



48. ábra: Az útburkolattal kapcsolatos problémák a városlakók szerint (forrás: saját felmérés)

A visszajelzések alapján **az északi városrészen koncentrálódnak a rossz minőségű burkolattal rendelkező helyszínek.** Emellett a hagyományos belvárosi területen látható sűrűsödés. Hiányzó szilárd burkolatot a vasútállomáskörnyékén jeleztek több helyen.

Parkolás

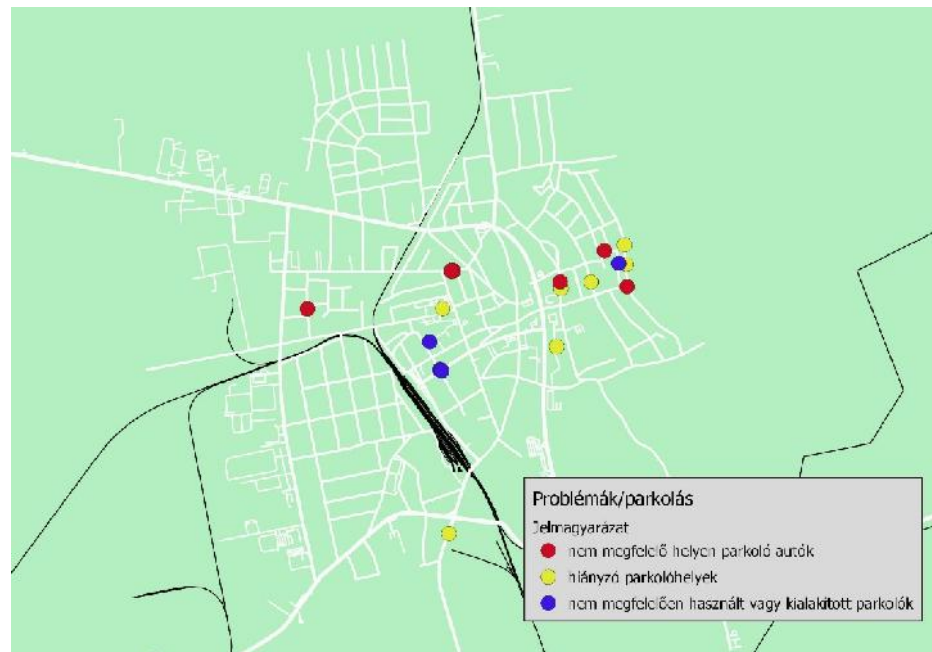
A parkolásról, a parkolóhelyekről és azok kihasználtságáról nincsenek elérhető adatok. **Az elmúlt időszakban a város sok új parkolóhelyet alakított ki, főként a zöldfelületek kárára.** Ezek közé tartozik a kórház két új parkolója is. A Mátészalkai Szakképzési Centrum Gépészeti Szakgimnáziuma és Kollégiuma mögött fekvő **belvárosi nagy parkoló alig kihasznált,** pedig onnan gyalogosan jól megközelíthető a Kölcsey utca és a város központja.

A belvárosban 2000 után egy ideig működött fizetőparkolás

2000-től kezdődően egy ideig működött fizetőparkolás a városban, amelynek célja a parkolási zsúfoltság enyhítése volt. A díjfizetős terület a belvárosra és az Alkotmány út-belváros kapcsolódási területére korlátozódott, 16 különböző helyszínen kellett 75 Ft/30 perc díjat fizetni munkanapokon 8-17, szombaton 8-13 óra között. A díjtermékek széles skálán mozogtak (heti-havi-negyedéves-féléves-éves bérlet, lakáskörnyéki bérlet, munkahely-környéki bérlet, 600-20 000 Ft/időszak áron), a város igyekezett jól meghatározni a fizetőképes kereslet minden

szegmensét. Az egyeztetéseken a fizető parkolással kapcsolatosan negatív véleményekkel nem találkoztunk.

A város lakói a következő parkolással kapcsolatos problémákat jelezték a problémakitöltő térképen:



49. ábra: A parkolással kapcsolatos problémák a város lakói szerint (forrás: saját felmérés)

Parkolási konfliktusok elsősorban a Zrínyi és a Bajcsy-Zsilinszky utcák környezetében jellemzők

A lakossági vélemények szerint a hiányzó parkolóhelyek és a tilosban parkolás főként a Zrínyi és a Bajcsy-Zsilinszky utcák által fémjelzett határolt területeken koncentrálódnak. Nem megfelelően használt/kialakított parkolókat a Puskin utcából jelezték. A tapasztalatok szerint ugyanakkor jelentkeznek konfliktusok a közelmúltban átalakított Kossuth utcán is, ahol a lakosság rendszeresen az újonnan kialakított zöldfelületre parkol.

Az elektromos töltőállomások infrastruktúrájának kiépítése megkezdődött, a városban jelenleg a Hild János parkban és a Kazinczy köz kórházzal szemközti parkolójában található egy-egy kétféjes töltő.

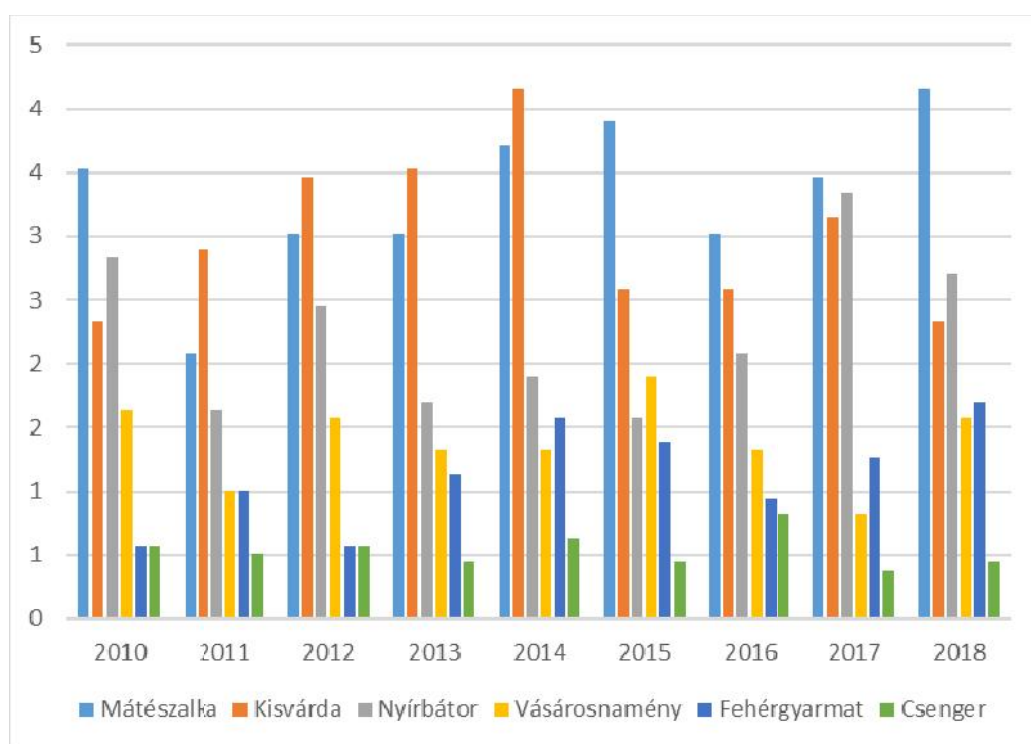
Áruszállítás

A teherszállítás fő célpontja a városban az Ipari park, amelyet az Ipari út tár fel, a város belső területeinek zavarása nélkül, azonban a 49. és 471. utakhoz való kapcsolódása kimondottan gyenge minőségű az igényekhez képest. A belvárosi területen, különösen a Kölcsey utcában, de a Szalkay László utcában is probléma a rakodóhelyek hiánya, a jelentős parkolási és a megjelenő rakodási igények konfliktusa.

3.3.8 KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG, BALESETI HELYZET, SZEMLÉLETFORMÁLÁS

Hasonló városokhoz mérten rosszak a baleseti mutatók

A térség jelentősebb, közel hasonló méretű és funkciójú településeivel összevetve Mátészalka rossz baleseti mutatókkal rendelkezik. A legjobb összevetés a mintegy 500 fővel kisebb népességű Kisvárdával adódik, ahol a 2010-es évek elején még több személyi sérüléssel és/vagy halálessel járó közúti baleset történt, majd 2015-től kezdve a trend megfordult, Kisvárdán jelentős visszaesés figyelhető meg, **Mátészalkán pedig 2016-tól kezdve folyamatosan növekszik a közúti balesetek száma.** A 2010-2018-as időszakot tekintve **1000 főre vetítve Mátészalkán történt a legtöbb baleset a vizsgált városok között.** A részletes adatokat az alábbi diagramok mutatják, melyek a KSH Éves településstatisztikai adatbázisa¹² alapján készültek.



50. ábra: A személyi sérüléssel járó közúti balesetek száma a térség településein 1000 főre vetítve

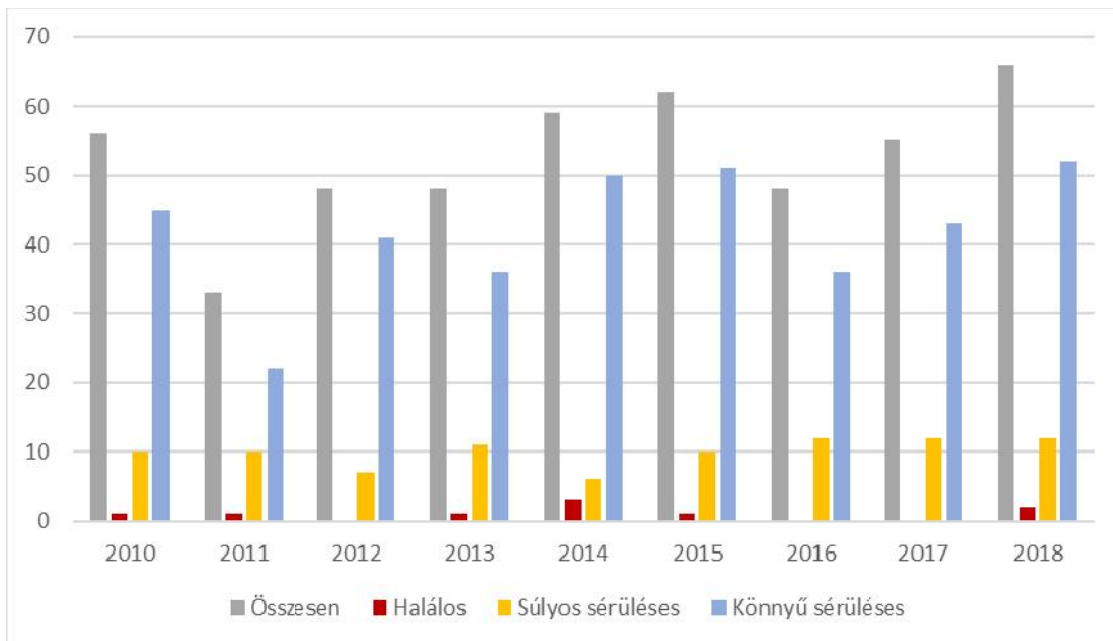
A balesetek száma összességében növekvő képet mutat, a forgalom növekedésével összefüggésben

Mátészalkán a személyi sérüléssel járó balesetek száma 2010 óta ingadozó, de összességében növekvő képet mutat. Ennek okai általánosan nehezen vizsgálhatók, de biztosan szerepet játszik benne a városban áthaladó két főút nagy forgalma, a motorizáció és a személygépkocsi-használat növekedése.

A vizsgált időszakban 2018-ban volt a legmagasabb a balesetek száma. Ami megfigyelhető, hogy főleg a könnyű sérüléssel járó balesetek száma

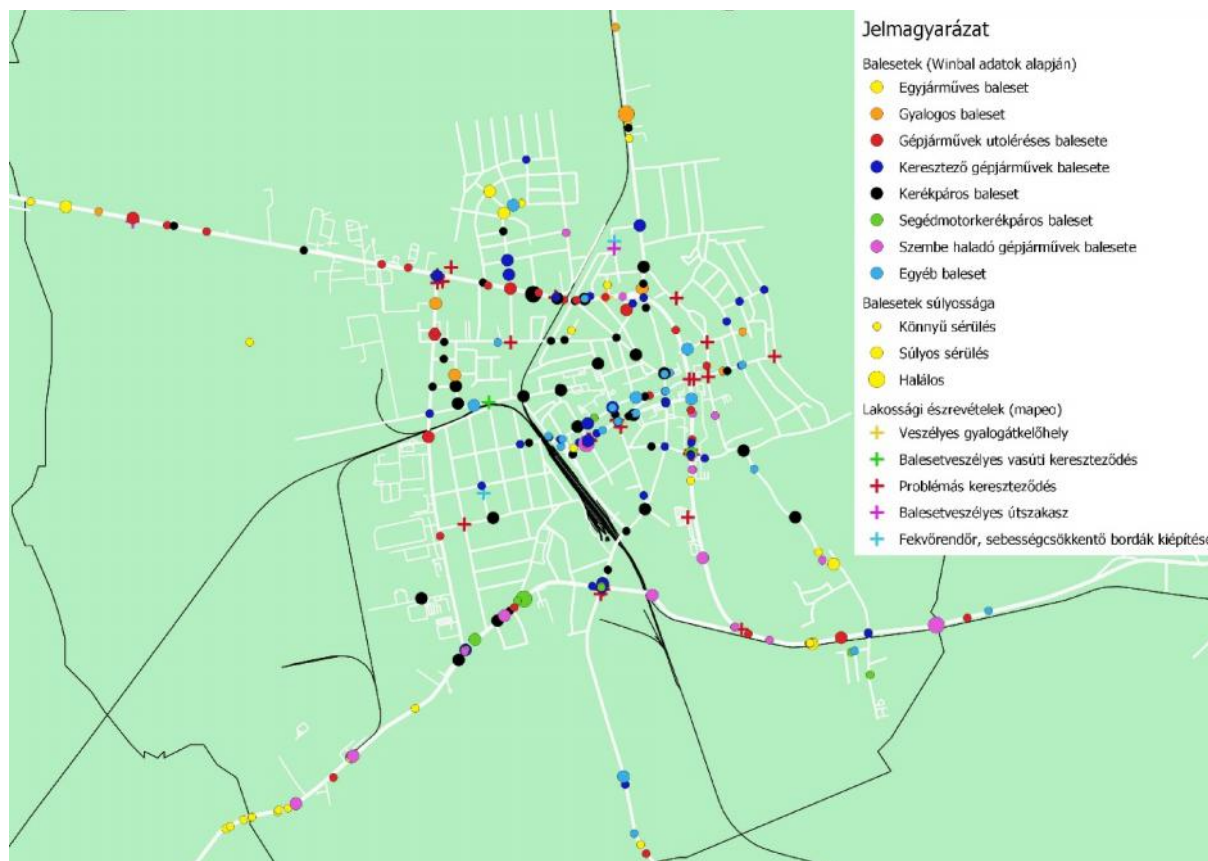
¹² <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haDetails.jsp?query=kshquery&lang=hu>

növekszik, a halálos, illetve súlyos sérüléssel járóké stagnál, drasztikus változás nem látszik egyik évben sem.



51. ábra: Személyi sérüléssel járó balesetek száma Mátészalkán a baleset kimenetele szerint

Az alábbi térkép 2014-2019 között történt közúti baleseteket, illetve a lakossági konzultáció során a problémás pontokra, útszakaszokra beérkezett észrevételeket ábrázolja.



52. ábra: A közúti balesetek 2014-2019 között Mátészalkán

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. Ezekon 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 legtöbb és legsúlyosabb baleset a főhálózaton történik.

Sok és súlyos a kerékpáros baleset is, a főhálózat mellett főként a belvárosban.

A városban a halálos balesetek a főhálózaton történtek (Jármí út, Meggyesi út, Ópályi út), ezeken részben segíteni fog az M49-es megépítése, mivel jelentősen csökkenti a forgalmat, viszont a kisebb forgalommal együtt járó nagyobb sebességek a hálózat forgalomcsillapítása nélkül súlyosabb baleseteket vetítenek előre. A főhálózaton kívül sok baleset történt az Ipari út északi szakaszán, a Kölcsey és a Szalkay László utcákban, az Erkel Ferenc utcában és a Bajcsy-Zsilinszky utcában, azaz a város legforgalmasabb útjain. A városban sok a kerékpáros baleset és közöttük sok a súlyos baleset, a főhálózat mellett az Alkotmány utat a vasútállomás környékével összekötő utakon van sok kerékpáros baleset. E probléma a belvárosi terület biztonságos kerékpározhatóságának igényét jelzi.

Azokon a szakaszokon, ahol sok a „Keresztező gépjárművek balesete” típusú baleset, ott érdemes vizsgálni a forgalomtechnikai kialakítást.

Ilyen helyszínek az Erkel Ferenc utca és a Bajcsy -Zsilinszky utca külső szakasza. A csomópontok közül a **Zöldfa utca-Meggyesi úti csomópont és az Ipari út végcsomópontjai látszanak valóban balesetveszélyesnek**, illetve a Jármű úti vasúti keresztezés környékén csomósodnak még a balesetek. Jelentősége lehet annak is, hogy **az Északi és Keleti városrészek fő feltáró útjain is elég sok baleset van**.

Érdekes módon a megkérdezések során a Zöldfa utcai és az Ipari út északi csomópontja mellett az Alkotmány út-Bajcsy-Zsilinszky út kereszteződését érzékelték veszélyesnek, és emellett számos olyan helyszínt, ahol nem voltak balesetek. Ez fontos jelzés, e helyszíneket is érdemes vizsgálni, mert ha a lakók veszélyesnek érzik, akkor könnyen lehet, hogy az is és érdemes megelőzni a bajt.

Az M49-es megépülte után Mátészalka külső kapcsolatai, amelyeket eddig főként a Jármű út bonyolított, **átkerülnek a város déli részére, a Meggyesi útra, egy már ma is meglehetősen veszélyes útszakaszra és csomópontjaira**, illetve a városon belül is megváltozik az útszakaszok forgalmi terheltsége. Ez különösen felértékeli a 471-es út és csomópontjainak átalakítását, balesetmegelőzési célú előzetes vizsgálatát és különösen az új útvonalak megismerését.

Az útszakaszokat tekintve a legtöbb baleset a 49-es és a 471-es út mentén történik, ezek jellemzően utoléréses vagy szembe haladó járművek okozta balesetek. A főútvonalak bevezető szakaszain jellemzőek az egyjárműves, pályaelhagyásos balesetek. A kerékpáros balesetek jellemzően az elsőbbségadás mellőzéséből fakadnak. A belvárosban a legtöbb probléma a Szalkay László és a Kölcsey utcákon jelentkezik, itt a legjellemzőbbek a keresztező járművek balesetei, illetve a szabálytalan átkelésből adódó gyalogosbalesetek. A balesettípusokat tekintve a leggyakoribbak a kerékpáros és a keresztező járművek balesetei, arányuk 22-22%. Legkevésbé a gyalogos és motorkerékpáros balesetek jellemzők. A balesetek kimenetele szempontjából a vizsgált időszakban 6 halálos baleset történt, melyek közül 2 kerékpáros, 2 szembe haladó járművek ütközése, egy gyalogos és egy motorkerékpáros baleset volt.

A balesetmegelőzésben a rendőrség aktív szerepet játszik

A Mátészalkai rendőrkapitányság tájékoztatása szerint **a helyi rendőrség aktív szereplője a balesetmegelőzési feladatoknak**. Így folyamatos a kapcsolattartás a helyi önkormányzattal, különösen a gyalogosok és a kerékpárosok közlekedésbiztonságát illetően. Intenzív internetes balesetmegelőzési tevékenység zajlik több portálon is és a kerékpártúrákon résztvevő iskolások minden esetben balesetmegelőzési oktatást kaptak. **Rendszeres a balesetmegelőzési tevékenység a nyári táborokban, a városi rendezvényeken, a buszvezetők körében**. A rendőrség részt vesz a pályázatokban is, sőt a „Lépek, ha lehet” pályázat kiírója. **Zajlik az „Iskola rendőre” program**, amely során a gyerekeknek szemléletformáló előadásokat tartanak. Felmérésre került az iskolák környékének közlekedésbiztonsági és forgalomtechnikai helyzete. A rendőrség aktívan közreműködik a várossal és a Magyar Közúttal a

különböző közlekedési és egyéb fejlesztések szakhatósági egyeztetésein is.

3.4 A VÁROS KÖZLEKEDÉSÉNEK ÉRTÉKELÉSE

3.4.1 SWOT ELEMZÉS

Aktív közlekedési módok (gyalogos, kerékpáros közlekedés) SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> • Forgalom elől elzárt, illetve forgalomcsillapított területek megjelenése a Belvárosban • Kiépített térségi kerékpáros infrastruktúra a legtöbb irányban • Kiépített kerékpáros infrastruktúra az Ipari úton • A Piacnál és az Ipari úti kerékpárút mentén több helyen biztonságos kialakítású kerékpárparkolók • Járdával való ellátottság magas aránya 	<ul style="list-style-type: none"> • Nincs összefüggő sétáló vagy gyalogos-kerékpáros övezet a belvárosban • Összefüggő városi kerékpáros hálózat hiánya • A belvárosban gyalogos-kerékpáros konfliktusok jelenléte • Járdán kerékpározás szokása • Sok helyen nem megfelelő, csak a kerék rögzítését lehetővé tevő kerékpártároló • Főutak és vasútvonalak nehéz átjárhatósága • A külső városrészekben hiányzó járdák, helyenként leromlott állapotú gyalogosfelületek • Akadálymentesítés hiányosságai • A kerékpárforgalmi hálózati tervben a lakóterületek feltárása nem prioritás
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> • Jó terepadottságok kerékpározáshoz • Erős kerékpáros hagyományok • Gyalogos közlekedésre alkalmas városszerkezet, a belváros fél órán belül megközelíthető külső lakóterületekről is 	<ul style="list-style-type: none"> • Növekvő gépjárműforgalom miatt nehezebb gyalogos, kerékpáros közlekedés • Az aktív közlekedési módok térvesztése az erősödő motorizáció nyomán

Közösségi közlekedés SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> • Vasúti csomóponti szerep (5 vonal találkozási) • Élő vasúti kapcsolat Nyírbátor-Debrecen, illetve Fehérgyarmat felé • Kiterjedt helyközi autóbusz-hálózat • Jó helyközi autóbusz-kapcsolat Nyíregyházával, Nyírbátorral, Fehérgyarmattal és Csengerrel • A vasútállomás és az autóbusz-állomás egymás melletti elhelyezkedése, közel a belvároshoz 	<ul style="list-style-type: none"> • Nem villamosított vasútvonalak, rossz állapotú infrastruktúra • Alacsony vasúti szolgáltatási színvonal, gyenge kapcsolat többek között Nyíregyháza felé • A vasút és a vasútállomás elvágó hatása a városszövetben • Hiányzó közösségi közlekedési kapcsolat Szatmárnémetivel és Nagykárolyal • Kis helyi autóbusz-hálózat • Vegyes állapotú járműpark
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> • A Debrecen- Mátészalka vasútvonal felújításának utasvonzó hatása a jövőben • A BMW gyár a jövőben a közösségi közlekedési lehetőségekre is katalizátorként hathat 	<ul style="list-style-type: none"> • Vasúti mellékvonalakon járatszámcsökkentés vagy vonalbezárás • A vírushelyzet hatásaként gyengülő kereslet a közösségi közlekedés iránt

Közúti közlekedés SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> • Kiépített közúthálózat, burkolt utak nagy aránya • elektromobilitás tudatos fejlesztése a városban (2x2 db elektromos töltő jelenléte) 	<ul style="list-style-type: none"> • 49-es főút elvágó hatása, nem humánus kialakítása • Főként a 49-es főutat terhelő tranzitforgalom • Problémás forgalmas csomópontok (balra nagyíves forgalommal) • Szintbeni közúti-vasúti kereszteződések nagy száma • Területi forgalomcsillapítás hiánya • Kijelölt rakodóhelyek hiánya • Sok helyen rossz minőségű útburkolat • Parkolási problémák iskolakezdés és befejezés idején az oktatási intézmények, a belvárosi intézmények környékén és a lakótelepeken
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> • M49-es megépülése 	<ul style="list-style-type: none"> • A motorizáció további növekedése

3.4.2 MOBILITÁSI HELYZETKÉP ÉS PROBLÉMAFA

A város vasúti csomóponti szerepe lehangyatlott, az autóbuszok nagyobb szerepet játszanak a közlekedésben

Mátészalka számára a **vasúti** kapcsolatok mai formájukban nem versenyképesek, a vasút elválasztó hatása jobban hat a városra, mint az általa biztosított kapcsolatok. A város egykori vasúti csomóponti szerepét a vonalak folyamatos leépülésével együtt veszíti el. A Nyírbátor-Debrecen (és esetlegesen a Nyíregyháza) irány fejlesztésére ugyanakkor van igény. A **helyközi autóbuszok** fontos szerepet játszanak a környéki közlekedésben és a nyíregyházi kapcsolatokban, jelentősebb problémák nem látszanak, ugyanakkor folyamatos fejlesztések szükségesek. Az ingyenesen használható **helyi autóbuszok** feladatukat – az iskolások és a piacra járók szállítását – ellátják.

A kerékpáros közlekedés adottságai jók, de az infrastruktúra a fejlesztése ellenére is hiányos, főként városon belül

A **kerékpáros közlekedés** hálózata intenzíven fejlődik, a szomszédos települések felé Ópályi kivételével elkészült az infrastruktúra. Jelenleg a külső kör kiépítése zajlik, ami jó alap lesz a teljes hálózat kiépítésére. A jelentős hagyományok és a ma is magas szintű használat mellett is megoldandó feladat a lakóterületek és a forgalomvonzó létesítmények jobb feltárása és a kerékpárosok biztonságának javítása, különösen a közúti és vasúti átvezetések fejlesztése, számuk növelése. A **gyalogos közlekedés** tekintetében is jó a helyzet, az Északi városrészen kívül a járdahálózat szinte teljeskörűen kiépített és az első sétálóutca jellegű fejlesztést is átadták a Kossuth utcában. A már létező forgalomcsillapított területek hálózatba szervezése a következő feladat. Emellett itt sem szabad megfeledkezni a közúti és vasúti átvezetések számának növeléséről és minőségük fejlesztéséről.

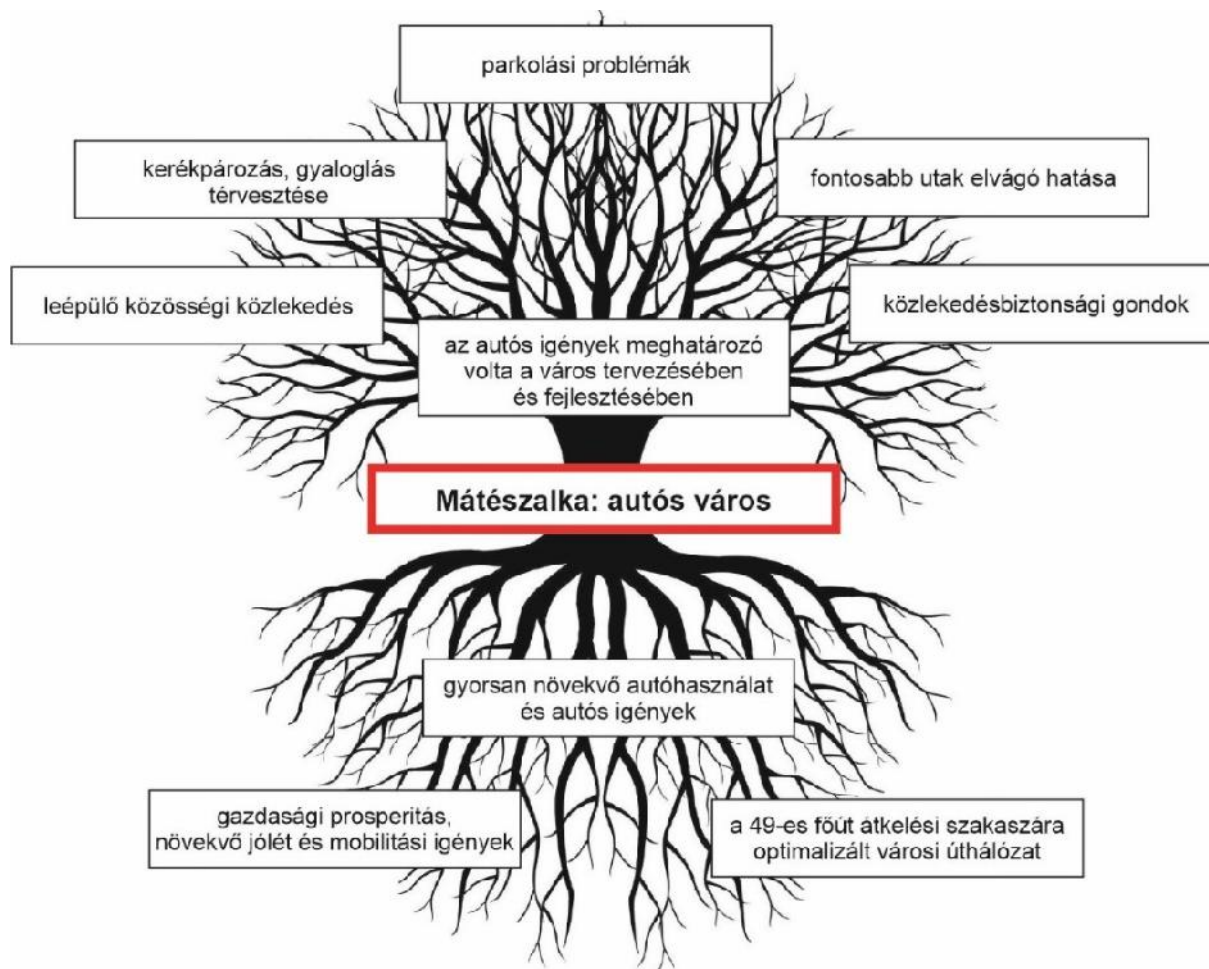
A gyalogos közlekedés terén a hiányzó járdák kiépítése, a forgalomcsillapított területek hálózatosítása és az átkelési lehetőségek bővítése szükséges

A város jómódjából következik az **autós** igények és problémák széleskörű megjelenése. A kérdőívet kitöltők meghatározó mértékben jelezték azt, hogy számukra a város mai közúthálózata, különösen a csomópontok és az útburkolat állapota már nem megfelelő. Ezek mellett a 49-es főút városi átkelési szakaszának átmenő forgalma, a belső városrészekben tapasztalható parkolási és rakodási problémák mutatják a motorizációs nyomás jelenlétét. A város mai és különösen jövőbeli problémáinak kulcsa az autós szempontú tervezéssel és fejlesztéssel való szakítás, mert az autós igények nem kielégíthetők, soha nem lesz elég parkolóhely és elég sáv.

Meghatározók a közúti problémák: forgalmas csomópontok kialakítása, úthálózat állapota

Valódi probléma a város **közlekedésbiztonsági** helyzete, sok meglévő gondra még az M49-es megépülése által hozott jóval kisebb forgalom sem ad megoldást, sőt, új problémák jelentkezése is várható.

A problémafán a város jelenét és jövőjét meghatározó legfontosabb okokat és következményeket tüntettük fel, ami az „autós város” problémakörrel írható le elsősorban.



53. ábra: Mátészalka mobilitási problémafája

A problémák gyökerénél a növekvő jólét indukálta mobilitási és motorizációs fejlődést találjuk

A problémák gyökerénél a növekvő jólét indukálta mobilitási és motorizációs fejlődést találjuk, valamint azt a tényt, hogy a város közlekedési hálózatát immár 50 éve meghatározza a 49-es főút átkelésre optimalizált, a várost kettészakító jelenléte és az ehhez alkalmazkodó helyi közúthálózat. A helyzetből logikusan következett az a közlekedésfejlesztési cél, hogy a gyorsan növekvő autóhasználat igényeit kielégítsék, ugyanakkor, ha a város lakói az autót használják és a város közlekedése az autóhasználatot szolgálja, akkor a problémák is itt fognak jelentkezni. Ez a fejlődési ív értelemszerűen magával hozza a közösségi közlekedés, a gyaloglás és a kerékpározás tervesztését, az elvágó hatás erősödését, a közlekedésbiztonsági problémák súlyosbodását és az autóhasználattal összefüggő napi gondokat, így például a parkolás problémáit.

4 SZAKPOLITIKAI ÉS TERVEZÉSI KERETEK

4.1 UNIÓS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

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**¹³ (2007) az Európai Unió legfontosabb alapvetéseit tartalmazza a közlekedésfejlesztésben követendő fő célokról. Megállapításai nem vesztek aktualitásukból: a környezetbarát közlekedési módok és a személyautó használatát kiváltó lehetőségek 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. Az Unió által azóta kiadott dokumentumok lényegében a fenti célkitűzéseket finomítják és alakítják egészen 2018-ig, amikor komoly fókuszváltás történt.

Az Európai Bizottság 2009-es közleménye¹⁴ az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának az 1990-es szinthez viszonyított 20%-os csökkentését tűzi ki célul, amiben a közlekedési ágazat szerepe kulcsfontosságú, illetve kiemelt szerepet szán az intermodalitásnak, különösen a városi területeken.

A városi mobilitás cselekvési terve (2009)¹⁵ intézkedései a közlekedés fenntarthatóvá tételének összes aspektusára kiterjednek, az azóta megjelent hasonló dokumentumok is főleg ezekre az intézkedésekre építenek: a szakpolitikák integrációja, a polgárok középpontba emelése, a városi közlekedés környezetbarátabbá tétele, a tiszta és energiatakarékos gépjárművek ügye, a finanszírozás megerősítése, a tapasztalat- és tudásmegosztás és a városi mobilitás optimalizálása a fő hívószavak.

¹³ 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>

¹⁴ A közlekedés fenntartható jövője: útban az integrált, csúcstechnológiát képviselő, felhasználóbarát rendszer felé. A Bizottság közleménye - Európai Közösségek Bizottsága, 2009, COM 279 végleges <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009AE1950&from=HU>

¹⁵ A városi mobilitás cselekvési terve. A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, 2009 COM(2009) 490 végleges <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:HU:PDF>

Az **EU2020 Stratégia**¹⁶ célul tűzte ki az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését, a megújuló energiaforrások arányának 20%-ra növelését és az energiahatékonyság 20%-os javítását, a közlekedési ágazat modernizálását és a munkavállalók mobilitásának fokozását. A stratégia fogadtatása annak iparra való hatása miatt vegyes volt a tagországok körében, a kitűzött célokban azonban több országban komoly előrelépések történtek.

A **közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé** (2010)¹⁷ dokumentum legfontosabb vállalása az, hogy a halálos közúti balesetek áldozatainak számát 2020-ig a felére kell csökkenteni. 2010-2017 között 20%-kal csökkent a halálos balesetek áldozatainak száma az Unió útjain¹⁸, ami jelentős előrelépés, de a kitűzött céltól még nagyon messze van, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy a csökkenésben a gazdasági válság miatti forgalomcsökkenés is jelentős szerepet játszhatott.

A **2020-ig szóló közlekedéspolitikai fehér könyv**¹⁹ 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.

A **városi mobilitási csomag** (2013) központi eleme az „Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé” című közlemény,²⁰ amely kiemelten szól a városi mobilitási tervek fontosságáról. Emellett jelzi, hogy a helyi tömegközlekedés és szállítás

¹⁶ Európa 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája. A Bizottság közleménye. Európai Bizottság, Brüsszel, 2010.3.3. COM(2010) 2020 végleges, [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:HU:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:HU:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:HU:PDF)
¹⁷ A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra. A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. Európai Bizottság, Brüsszel, 2010.7.20. COM(2010) 389 végleges
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_hu.pdf

¹⁸ Road safety in the European Union, Trends, statistics and main challenges, European Commission, 2018
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf

¹⁹ Fehér Könyv, Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, 2011 [https://eur-](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF)
[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF)

²⁰ Urban Mobility Package. European Commission Mobility and Transport, 2013
http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en.htm
Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé

járműparkjai (pl. hulladékgyűjtés, városgondozás) alkalmasak lehetnek az újfajta járművek és az alternatív üzemanyagok korai bevezetésére, továbbá hangsúlyozza, hogy a városi központok lehető legjobb megközelíthetőségének biztosításához a városi terek használatával kapcsolatos döntéseket meg kell hozni.

Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája²¹ (2016) stratégia az alacsony kibocsátás és az ehhez szükséges intézkedések támogatása mellett a közlekedési rendszer optimalizálását célozza a digitális megoldásokkal, a hatékony és igazságos árazással és a multimodalitás terjesztésével. A városi közlekedésben a fenntartható várostervezés, az integrált területi tervezés és a mobilitási igények kezelését emeli ki az innovatív megoldások támogatása, a gyaloglás, a kerékpározás és a járműmegosztás mellett.

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

Az **Európa mozgásban²² (2018)** a legfrissebb uniós szándéknyilatkozatnak tekinthető. Biztonságos, tiszta, összekapcsolt és automatizált közlekedést propagál, amely az EU versenyképességét hivatott szolgálni. A fókusz a tervezésről és az utazási szokások megváltoztatásáról átkerült az ipart támogató fejlesztésekre és a közlekedésbiztonságra.

A fenntartható Európa felé 2030²³ (vitaanyag) a közlekedést, mint alapvető társadalmi igényt kezeli, egyben megerősíti, hogy jelentős szennyezőnek tekinthető, továbbá kiemeli a torlódásokat és a baleseteket is. Felveti a zéró emissziójú járművek előnyben részesítését az európai utakon. A közlekedésben is megjeleníti a körkörös gazdaságot. Az adózásról szóló fejezetben ismét megerősíti azt a régi szándékot, hogy minden szolgáltatás árazásában meg kell jelennie a szociális és környezeti hatásoknak is.

Az elmúlt 10-15 évben jelentős fordulat történt a közlekedéstervezésben, a fenntarthatatlan autóorientált tervezés visszaszorítása felé

Bár lehet olyan érzésünk, hogy az Európai Unió által kitűzött célok nem mindig teljesülnek, de azt nagyon fontos leszögezni, hogy az elmúlt 10-15 évben nagyon komoly, valószínűleg **visszafordíthatatlan fordulat történt a közlekedéstervezés céljaiban, módszereiben és finanszírozásában**. E fordulat alapja és legfontosabb célja **az autóorientált közlekedés visszaszorítása** tervezési, fejlesztési és szabályozási eszközökkel, mert a korábbi gyakorlat semmilyen szempontból nem volt folytatható. Azt is látni kell, hogy egy ilyen

²¹ Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája, Európai Bizottság, 2016, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/DOC/?uri=CELEX:52016DC0501&from=en>

²² 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>

²³ Vitaanyag Fenntartható Európa 2030-ra, Európai Bizottság, 2019, https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/rp_sustainable_europe_hu_v2_web.pdf

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.

4.2 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 utastájékoztatót, a szemléletformálást, a nem motorizált közlekedés feltételeinek fejlesztését támogatja és különösen az alternatív hajtásmódok 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 dokumentum azzal számol, hogy az európai uniós irányelveknek megfelelően a megújuló energia aránya eléri a 10%-ot 2020-ra és hogy ez főleg agroüzemanyagok alkalmazásával valósul meg. Ebben átütő sikert sajnos nem tudunk felmutatni. A közlekedés energiaszükségletének és környezeti terhelésének csökkentésére a stratégia a következőket ösztönzi: mobilitási igények csökkentése (pl. infokommunikációs technikák, 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 **közúti közlekedésbiztonsági akcióprogram**²⁴ évtizedes vállalás teljesítését célozza, mely szerint a 2011-es szinthez képest 2020-ig felére csökkenti a közúti balesetek halálos áldozatainak számát. A jelenleg ismert adatok alapján 10-20%-os tartós csökkenést sikerült elérni.

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 mintaprojektet

²⁴ Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram (2014-2016), <http://kozlekedes-biztonsag.hu/akcioprogram>

indít többek közt a városi és elővárosi közösségi közlekedés területén.²⁵ A terv célja, hogy Magyarország versenyképesé 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.²⁶

A területspecifikus dokumentumok a következő, Mátészalka szempontjából releváns állításokat teszik:

Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK, 2013)²⁷ hosszú távú jövőképet és fejlesztéspolitikai célokat fogalmaz meg. A felvázolt problémák jól jelzik a készítés idejének gazdasági válságát: az azóta eltelt rövid 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). Mátészalka térsége szempontjából a Debrecen és Nyíregyháza magában foglaló gazdasági-technológiai magterület kijelölése bír kiemelt fontossággal. A városnak és térségének „környezeti meghatározottságú, természetközeli gazdálkodási terület” funkciót szán a dokumentum, ami tekintettel a város jelentős iparára, már részben idejélműltnak tekinthető.

Az OTrT tervezett közlekedéshálózati elemei közül a tervezett M49-es gyorsforgalmi út meghatározó Mátészalka szempontjából

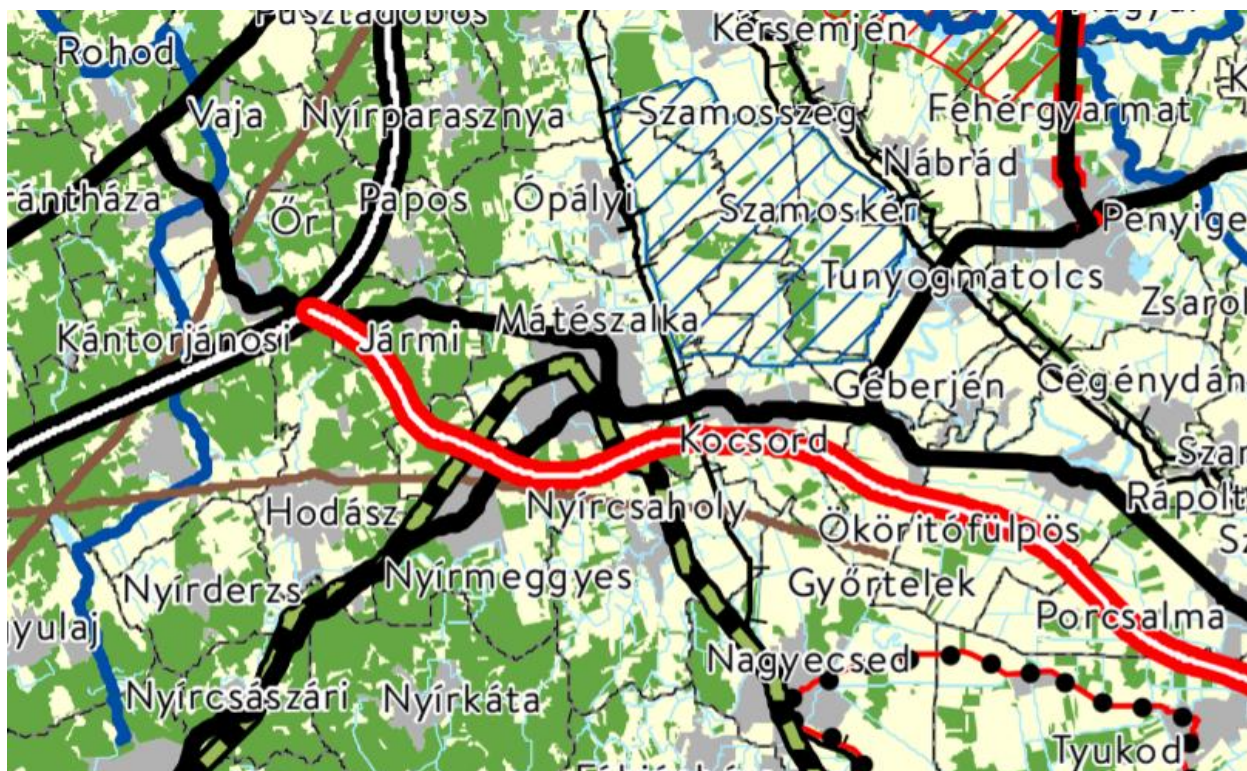
Az **Országos Területrendezési Terv**ről (OTrT) a 2003. évi XXVI. törvény rendelkezik. Itt a tervezett M49-es gyorsforgalmi út és annak nyomvonala az egyetlen fontos fejlesztés, amely valószínűleg a közeli jövőben meg is fog valósulni. Az országos jelentőségű kerékpárhálózat nyomvonalai elkerülik a térséget.

²⁵ 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

²⁶ 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_bemutatjuk_a_jedlik_anyos_tervet.218329.html

²⁷ Az Országgyűlés 1/2014. (I. 3.) OGY határozata által elfogadva



54. ábra: Mátészalka környéke az OTTr szerkezeti tervében

Az NKS az M49-es mellett a Debrecen-Mátészalka vasútvonal fejlesztését javasolja

A 2014-ben jóváhagyott **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)**²⁸ egyik fontos feladata az IKOP és a 2014-2020-as uniós ciklus közlekedési projektjavaslatainak megalapozása volt stratégiai szinten. Mátészalka térségét a Debrecen-Mátészalka vasút (110-113 vonalak) fejlesztése és az M49-es gyorsforgalmi út megvalósítása érinti. Nyíregyháza és Debrecen tervezett elővárosi közlekedési fejlesztései nem érik el a várost. 2013-ban készült el az NKS szakági dokumentumaként a **Nemzeti Vasútfejlesztési Koncepció**. Ebben szintén szerepel a Debrecen-Mátészalka szakasz, mint 2015 január 1. után indítani tervezett elővárosi projekt. A stratégiában ugyanakkor a kisforgalmú vonalszakaszok jelentős felújítását kis hasznosságú beavatkozásként definiálják.

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.

²⁸ Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia. Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, 2014, <https://www.kormany.hu/download/b/84/10000/Nemzeti%20K%3%B6zleked%3%A9si%20Infrastrukt%3BAra-fejleszt%3%A9si%20Strat%3A9gia.pdf>

4.3 MEGYEI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

A 2014-2020-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 – 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 TOP forráskeret felhasználásának rendszerét és módját.

Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Területfejlesztési Koncepciójában²⁹ és Programjában³⁰ a megye fejlesztésének célrendszere és a megye 2020-ig terjedő időszakra vonatkozó átfogó, stratégiai, horizontális céljai jelennek meg. A megye területfejlesztési dokumentumaiban a térségi és városi szintű közlekedésfejlesztés két stratégiai cél, egyben az azokhoz kapcsolódó prioritás központi eleme. E stratégiai célok és prioritások a következők:

Stratégiai cél	Prioritás
Zöld megye – Zöldgazdaság, klímabarát energiagazdálkodás, a klímaváltozáshoz való alkalmazkodás	2. prioritás: Hatékony környezetgazdálkodás és klímaváltozáshoz való alkalmazkodás megteremtése
Dinamizálódó decentrumok és szolgáltató járásközpontok – a megyei gazdasági decentrumok és járásközpontok funkcióbővítése és összehangolt fejlesztése	6. prioritás: A megye versenyképes decentrumainak fejlesztése

A Zöld megye stratégiai célhoz kapcsolódó 2. prioritás 4. intézkedése általánosságban foglalkozik a környezetbarát mobilitás feltételeinek erősítésével a megyében. Az intézkedéshez kapcsolódó tevékenységek:

- Közúti és vasúti közösségi közlekedés környezettudatos fejlesztése: a járműállomány korszerűsítése, a szolgáltatások kiszámíthatóságának fejlesztése;
- Közlekedési láncok összekapcsolása, intermodalitás biztosítása.

A Dinamizálódó decentrumok és szolgáltató járásközpontok stratégiai célhoz kapcsolódó 6. prioritáson belül a 2. intézkedés foglalkozik kiemelten a decentrumok elérhetőségének javításával, a környezetbarát települési közlekedésfejlesztés megvalósításával. Az intézkedés keretében megfogalmazott tevékenységek:

²⁹ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési Koncepció I-II. kötet és Területi Hatásvizsgálata, 14/2014. (II.20.) számú önkormányzati határozat

³⁰ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési Program (stratégiai és operatív programrész) és Területi Hatásvizsgálata, 67/2014. (IX. 30.) számú önkormányzati határozat

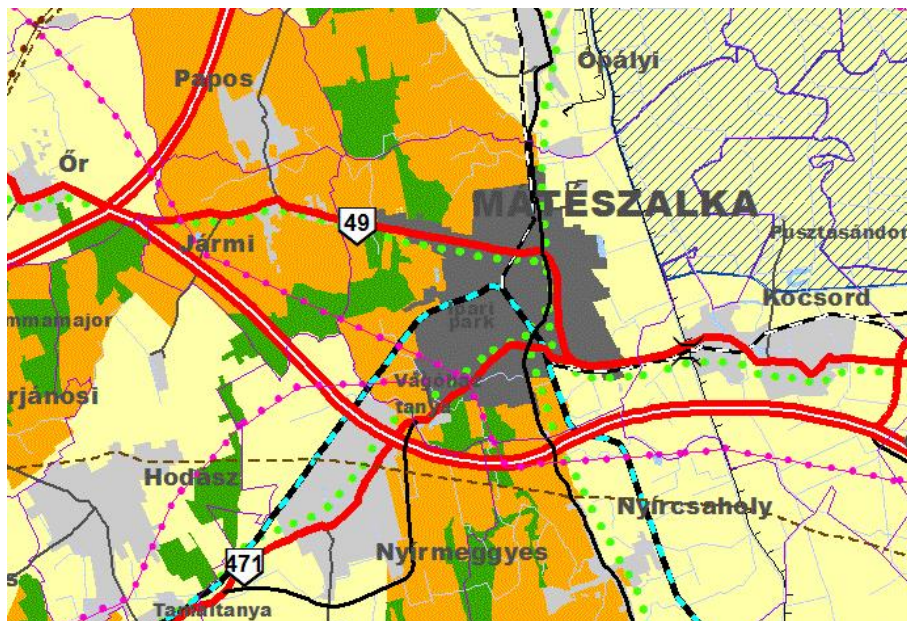
- Hiányzó közlekedési infrastrukturális elemek fejlesztése;
- Közösségi közlekedés környezettudatos fejlesztése;
- Közlekedési célú kerékpárút hálózat fejlesztés a települések kül- és belterületén.

Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Integrált Területi Programjának³¹ célrendszere egyértelműen levezethető a megyei területfejlesztési koncepció és program célrendszeréből. A megyei ITP hat célt tartalmaz, amelyek közül – a TOP 1.3 és a TOP 3.1 intézkedéshez kapcsolódva – a megye és a megyei települések elérhetőségét, valamint a fenntartható városi közlekedésfejlesztést – az **1. ITP cél: Versenyképes megye** és a **4. ITP cél: Zöld megye** szolgálja.

Az 1. ITP cél a TOP 1.3 intézkedés – A gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés forrásaira támaszkodva kiemelt területként kezeli a megye gazdaságának erősítését, amelynek egyik fontos pillére közlekedésfejlesztési beruházások által a munkavállalók mobilitásának segítése. A 4. ITP cél a TOP 3.1 intézkedéshez – Fenntartható települési közlekedésfejlesztés – kapcsolódva szolgálja a járásközpontok elérhetőségét biztosító, valamint a megyei decentrumokban, így pl. Mátészalkán, megvalósuló fenntartható városi közlekedésfejlesztési beruházásokat.

Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Önkormányzatának Közgyűlése 2011. évben hagyta jóvá Szabolcs-Szatmár-Bereg megye hatályos **Területrendezési Tervét**. A megye Térségi Szerkezeti Tervét a terv 2. számú térképmelléklete tartalmazza, amely az Országos Területrendezési Tervre épül.

³¹ Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Integrált Területi Programja 2014-2020 (2015): Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Önkormányzat, 2015



55. ábra: Mátészalka térségének szerkezeti terve – részlet (forrás: Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Területrendezési Terv - térségi szerkezeti terv, 2011)

A megyei szerkezeti terven látható a tervezett M49-es gyorsforgalmi út nyomvonala is.

4.4 VÁROSI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

A 2015-ös ITS javaslatait megvizsgáltuk, de a SUMP az ITS felülvizsgálatával párhuzamosan, azzal összehangoltan készült

Mátészalka Város Önkormányzata a 2014-2020-as tervezési időszak fejlesztéseinek megalapozásához kapcsolódóan a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012 Kormányrendelet alapján 2015-ben elkészítette **Integrált Településfejlesztési Stratégiáját**³².

A város 2030-ra megfogalmazott **jövőképének** – „Mátészalka a térség kereskedelmi és gazdasági decentrumává válik fenntartható, térségi szerepét erősítő közszolgáltatásaival és vonzó városi környezetével” – elérését négy ágazati megközelítésű, valamint hat területi, városrészi **középtávú cél** szolgálja.

A város fejlődésének egyik fontos tényezője a városi közlekedés fenntartható fejlesztése, a környezetbarát mobilitás feltételeinek megteremtése. Egyrészt kiemelt cél a **város megközelíthetőségének javítása**, másrészt pedig a **fenntartható városi mobilitás feltételeinek biztosítása**. A fenntartható városi közlekedésfejlesztés három tematikus célhoz is kapcsolódik, amelyek:

³² Mátészalka Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája (2015): ITS Konzorcium (TRENCON COWI Tanácsadó és Tervező Kft., MEGAKOM Stratégiai Tanácsadó Iroda Kft.), 2015

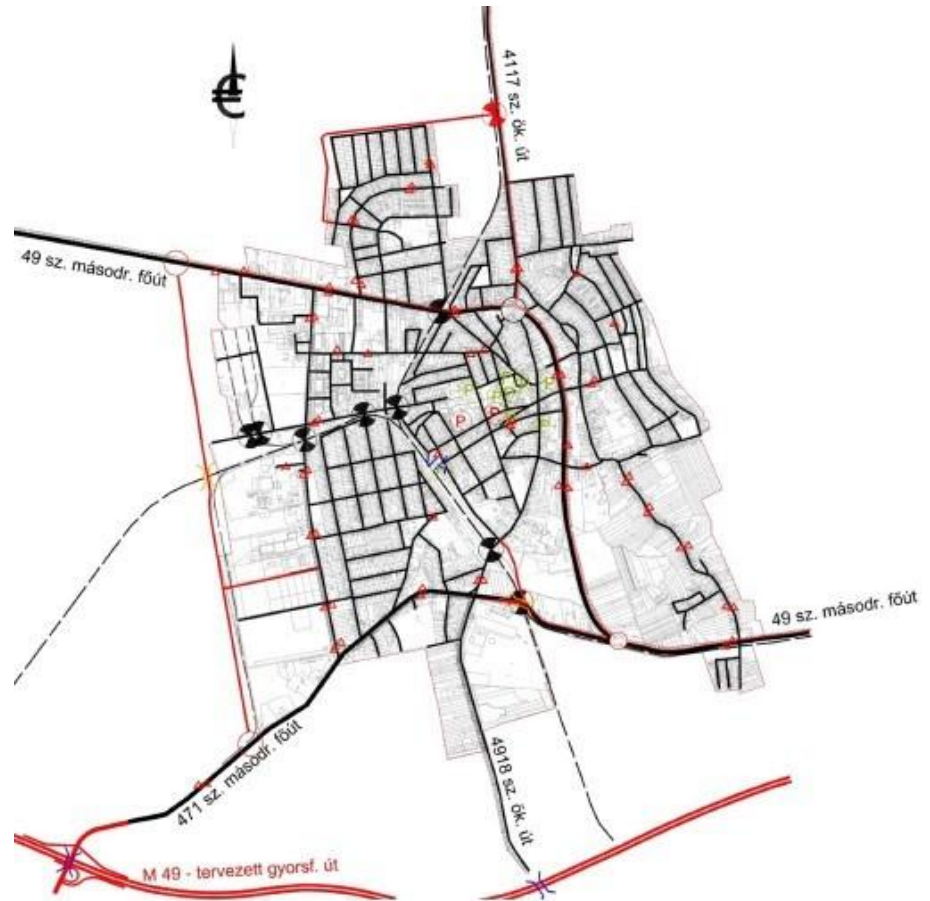
- T1: A város adottságaira építő megyei gazdasági centrum szerep erősítése, valamint a vállalkozóbarát gazdasági környezet fejlesztése
- T2: A központi szerep megerősítése a járásban és a Szatmári térségben a közigazgatás, az oktatás, az egészségügy, a kultúra és az idegenforgalom területén
- T3: A népesség megtartása és a társadalmi különbségek csökkentése érdekében vonzó és szolidáris európai kisváros szerep erősítése

A stratégiai célokhoz kapcsolódóan a városi ITS az alábbi **közlekedésfejlesztéshez is kapcsolódó projektek**³³ megvalósítását tűzi ki célul:

- Akcióterületi projekt: Forgalomcsillapított övezet kialakítása a Hősök terén, zsákparkoló kialakítása a Kölcsey utcán
- Kulcsprojekt: Mátészalkai Ipari Park alpinfrastruktúrájának fejlesztése (új út építése, valamint új közművezetékek kiépítése, meglévő közműkapacitások bővítése a meglévő Ipari Park területén)
- Hálózatos projektek: M49-es út tervezése, kivitelezése, Városi Kerékerdő program, külterületi kerékpárutak létesítése, elektromos kerékpározás rendszerének kialakítása, a parkolóhelyek számának növelése, körforgalmak kialakítása, a járdák megújítása, SMART City - Elektromos buszközlekedés kialakítása a város területén, hiányzó jelzőlámpás csomópontok kiépítése a 49-es főúton a jelzőlámpák összehangolása érdekében

Mátészalka **településszerkezeti tervével** összhangban lévő **Helyi Építési Szabályzat** határozza meg a közlekedési és közműterületekre vonatkozó előírásokat. A településszerkezeti terv közlekedési szempontból a város legjelentősebb közlekedési problémájára – jelenleg a településen halad keresztül a térség fő közlekedési útvonala, a 49-es főút – próbál választ adni. Az M49-es gyorsforgalmi út megépítésével Mátészalkán megszűnne a városon áthaladó tranzitforgalom, ami jelentős mértékben terheli a városi közúti közlekedését.

³³ A stratégia három projekt típust különít el: akcióterületi projektek, hálózatos projektek, kulcsprojektek.



56. ábra: Meglévő és tervezett bel- és külterületi úthálózat nyomvonalai
(forrás: Mátészalka Város Településrendezési Tervének módosításához, Teljes eljárás – Jóváhagyott dokumentáció, „Módosítások II. – 2016”; Art Vital Tervező, Építő és Kereskedelmi Kft., 2017)

[A legfrissebb fejlesztési célokat Mátészalka Város Gazdasági Programja tartalmazza](#)

A településfejlesztési és -rendezési dokumentumok mellett a város gazdaságfejlesztése szempontjából kiemelt jelentőségű **Mátészalka Város Gazdasági Programja**, amely kijelöli a város gazdaságfejlesztési jövőképét és átfogó fejlesztési célját, valamint az ahhoz kapcsolódó tematikus céljait. A program rögzíti, hogy a város gazdaságfejlesztésének fontos eleme a közlekedés fejlesztése, amelynek elemei:

- a lakosok munkába való eljutásának, a foglalkoztatók megközelíthetőségének biztosítása,
- a fenntartható közösségi közlekedés fejlesztése, a munkarendhez igazodó közlekedésszervezés megvalósítása,
- a kerékpáros és a gyalogos közlekedés feltételeinek fejlesztése,
- az elmúlt években kiépült – Mátészalkát a környező településekkel összekötő – külterületi kerékpárutak összekötése a város belterületi kerékpárút-szakaszának fejlesztésével,
- a környezetbarát mobilitás feltételeinek megteremtése (például elektromos töltőállomások számának növelése).

2019-ben készült el a város **Kerékpárforgalmi Hálózati Terve**³⁴. A terv célja, hogy a város rövid- és középtávú kerékpáros fejlesztései hálózati elképzelésbe illeszkedjenek. A „**Mátészalka bel- és külterületi kerékpárút építése**” projekt keretében a város belterületi szakaszán a településen kiépített kerékpárutak folytatását és az országos kerékpárút hálózatba történő integrálását kívánja az önkormányzat megvalósítani. A cél, hogy a korábbi években már kiépített belterületi kerékpárutakhoz való csatlakozással, illetve azok tovább építésével a fejlesztés járuljon hozzá a városi kerékpárutak hálózatosításához, valamint a járási szintű közszolgáltatások elérhetőségének javításához. A terv bemutatja a város tervezett kerékpáros infrastruktúra fejlesztéseit, amelyek a következők:

- Rövid- és középtávú kerékpárúthálózat-fejlesztés elemeinek bemutatása,
- Kerékpárparkolási és -tárolási terv ismertetése,
- Közbringa program (a város nem tervezi bevezetését),
- Kerékpárút hálózat fejlesztés szervezeti-működési háttérének ismertetése,
- Infrastrukturális fejlesztéseket kísérő intézkedések – oktatás-szemléletformálás – bemutatása.

A város energetikai és klímavédelmi célú intézkedéseit a SECAP foglalja össze

Mátészalka Város Önkormányzata az éghajlatvédelem és a fenntartható energiagazdálkodás érdekében 2019-ben csatlakozott a Polgármesterek Klíma- és Energiaügyi Szövetségéhez. A Szövetséghez való csatlakozással vállalta, hogy két éven belül elkészíti a város **Fenntartható Energia és Klíma Akciótervét** (SECAP). 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.

4.5 INTÉZKEDÉS- ÉS PROJEKTJAVASLATOK ÖSSZEGYŰJTÉSE ÉS ELSŐ KÖRÖS ÉRTÉKELÉSE

Az előzménytervekben javasolt projekteket, elképzeléseket összegyűjtöttük és az Önkormányzattal együtt felülvizsgáltuk

Mátészalka **városfejlesztési, közlekedésfejlesztési, illetve fenntarthatósági dokumentumaiban** sok olyan projekt, illetve elképzelés szerepel, ami a város közlekedési helyzetét hivatott javítani. Az **integrált közlekedésfejlesztés** alapja, hogy ezek az ötletek, elképzelések, illetve projektek együtt, egy rendszerben legyenek láthatók. Ebből a célból létrejött egy **projektösszesítő táblázat**, mely felsorolja a különböző projekteket. **A lista felülvizsgálata egyeztetés formájában megtörtént**, a projekteket Mátészalka Város Önkormányzata az aktuális fejlesztési szándékok és irányok szerint értékelt.

³⁴ Mátészalka Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve (2019): Roden Mérnök Iroda Kft., 2019. október

	Projekt/projektjavaslat neve	Előzmény-dokumentum	Értékelés	
Gyalogos közlekedés/közterület	1. Járdák megújítása (HKÖZL 7)	ITS	folyamatosan indokolt	
	2. Forgalmcsillapított övezet kialakítása a Hősök terén, zsákparkoló kialakítása a Kölcsey utcán (BELV AT 6)	ITS	módosításokkal indokolt	
Kerékpáros közlekedés	3. Városi Kerékerdő program (HKÖZL 2)	ITS/SECAP	részben megvalósult, részben indokolt	
	4. Külterületi kerékpárutak létesítése (HKÖZL 3)	ITS	részben megvalósult, részben indokolt	
	5. Elektromos kerékpározás rendszerének kialakítása (HKÖZL 4)	ITS	nem indokolt	
	6. Mátészalka belterület kerékpárút építés, 49. sz. főút mellett, 5398,6 fm hosszon	KHT	megvalósítás folyamatban	
	7. Seregély utca (Vasútállomás) - Zöldfa utcai szakaszon kerékpársáv 1300 fm hosszon	KHT/SECAP	megvalósítás folyamatban	
	8. Jármű u. MOL kút – József A. utca (Ópályi felőli közigazgatási határ) közötti szakasz	KHT/SECAP	továbbra is indokolt	
	9. 471. sz. fkl. út Zöldfa – Kocsordi útszakasz, 961,4 fm hosszon	KHT/SECAP	továbbra is indokolt	
	10. Bajcsy – Kölcsey utcákban (régi főutcában) 1900 fm hosszon	KHT/SECAP	módosításokkal indokolt	
	11. Kerékpártámasz kialakítás a Vasútállomásnál (44 m ² , 11 db kerékpár elhelyezésére).	KHT/SECAP	újragondolva indokolt	
	12. Kerékpártámasz kialakítás a Jármű – Ipari úti csomópontban (36 m ² , 9 db kerékpár elhelyezésére).	KHT/SECAP	újragondolva indokolt	
	13. Kerékpártámasz kialakítás a Jármű – József A. utcai csomópontban (MOL kút) (36 m ² , 9 db kerékpár elhelyezésére).	KHT/SECAP	újragondolva indokolt	
	14. Kerékpártámasz kialakítás a Kölcsey utcában a Művelődési Központnál (44 m ² , 11 db kerékpár elhelyezésére).	KHT/SECAP	újragondolva indokolt	
	15. Kerékpártámasz kialakítás a Bajcsy utcában a volt KRASZNA Áruház környezetében (44 m ² , 11 db kerékpár elhelyezésére).	KHT/SECAP	újragondolva indokolt	
	Közösségi közlekedés	16. SMART City - Elektromos buszközlekedés kialakítása a város területén (HKÖZL 8)	ITS/SECAP	újragondolva indokolt
		17. Debrecen-Mátészalka vasútvonal villamosítása és felújítása	KFE	továbbra is indokolt
Közüti közlekedés	18. M49-es út tervezése, kivitelezése (HKÖZL 1)	ITS / KFE	továbbra is indokolt	
	19. Parkolóhelyek számának növelése (HKÖZL 5)	ITS	megvalósult, nem indokolt	
	20. 49-es út mátészalkai belterületi szakaszának burkolat megerősítése és teljes körű rekonstrukciója (hiányzó jelzőlámpás kereszteződések kialakításával)	KFE	újragondolandó	
	21. 471-es út felújítása a 49-es úti kezdőszelvényétől, a Mátészalka Nyírmegyes felőli belterületi határáig (3 db körforgalom megépítésével)	KFE	részben megvalósítás folyamatban, részben újragondolandó	
Közlekedés-biztonság	22. Körforgalmak kialakítása (HKÖZL 6)	ITS/KFE	továbbra is indokolt	
	23. Hiányzó jelzőlámpás csomópontok kiépítése a 49-es főúton a jelzőlámpák összehangolása érdekében (HKÖZL 9)	ITS/KFE	újragondolandó	
	24. Zöldfa utcai sokvágányos közüti-vasúti szintbeli kereszteződés átépítése, nem szintbeli (alul vagy felüljáró) kereszteződéssé	KFE	nem aktuális	
us zál lít	25. Mátészalkai Ipari Park alpinfrastruktúrájának fejlesztése (új út építése, valamint új közművezetékek kiépítése, meglévő	ITS	megvalósult	

Projekt/projektjavaslat neve		Előzmény-dokumentum	Értékelés
	közműkapacitások bővítése a meglévő Ipari Park területén (KULCS 1)		
26.	A mátészalkai vasútállomás áruforgalmi szempontú fejlesztése	KFE	megvalósult, nem indokolt
27.	471-es és 49-es utak összekötése a Mátészalkai Tudományos és Technológiai Park fejlesztési területét metszve, a hatályos településrendezési dokumentumokban foglaltak szerint	KFE	továbbra is indokolt
Szemlélet-formálás	28. Közlekedésfejlesztést kísérő intézkedések - oktatás-szemléletformálás	KHT	folyamatosan indokolt
	29. Gépkocsik megosztott használata	SECAP	nem aktuális

4. táblázat: Mátészalkát érintő jelenlegi közlekedési projektjavaslatok

4.6 KAPCSOLÓDÓ PROJEKTEK

Összegyűjtöttük a város és térsége jelentősebb közlekedési, valamint közlekedési igényeket érdemben befolyásoló egyéb projektjeit

Mátészalka jövőbeli közlekedésfejlesztési irányainak meghatározásakor fontos látni, hogy milyen változások történtek a városban az elmúlt években, mert a **megvalósult nagyobb beruházások, közlekedési infrastruktúra fejlesztések** és újonnan megépített vagy bővített nagy látogatószámot vonzó intézmények **hatással vannak a közlekedési igényekre** is. Az elmúlt évek nagyobb európai uniós támogatással megvalósuló beruházásairól e fejezet ad átfogó képet. A város és a térség közlekedésfejlesztéshez, valamint egyéb, térségi szinten jelentős beruházáshoz kapcsolódó, a 2014-2020-as európai uniós finanszírozási ciklus alatt támogatást nyert projektjeit a Széchenyi 2020 Támogatott projekt kereső adatbázisából szűrtük le³⁵ (**Hiba! A hivatkozási forrás em található.**).

A megyei közlekedésfejlesztési projektek közül Mátészalkán három, a járásban további egy közlekedésfejlesztési projekt kapott uniós támogatást. A legjelentősebb ezek közül az 1,154 milliárd forint összköltségű, 2020 májusában támogatói döntésben részesült, közút- és közlekedésbiztonság fejlesztést célzó projekt. A megyében 12 további 400 millió forint feletti összköltségű közlekedésfejlesztési projekt valósult meg, amelyek közül hét nyíregyházi beruházás. A finanszírozás nagyságát tekintve – a nyíregyházi projektek mellett – a legjelentősebbek a térségi járásközpontok kerékpáros megközelíthetőségét támogató projektek, valamint az M34 gyorsforgalmi út Vásárosnamény - Záhony közötti szakasz előkészítését biztosító IKOP projekt.

Pályázati kiírás megnevezése	Pályázó neve	Projekt megnevezése	Projekt összköltsége (Ft)	Támogatási döntés dátuma
------------------------------	--------------	---------------------	---------------------------	--------------------------

³⁵ (https://www.palyazat.gov.hu/tamogatott_projektkereso)

Pályázati kiírás megnevezése	Pályázó neve	Projekt megnevezése	Projekt összköltsége (Ft)	Támogatási döntés dátuma
TOP-3.1.1-15-SB1 - Fenntartható települési közlekedésfejlesztés	Mátészalka Város Önkormányzata	Mátészalka-Nyírmeggyes közötti kerékpárút építése	380 000 000 Ft	2017.05.09
TOP-3.1.1-15-SB1 - Fenntartható települési közlekedésfejlesztés	Mátészalka Város Önkormányzata	Mátészalka bel- és külterületi kerékpárút építése	500 000 000 Ft	2018.12.18
TOP-1.1.1-16-SB1 - Ipari parkok, iparterületek fejlesztése	Mátészalka Város Önkormányzata	Iparterület fejlesztése a Mátészalkai Ipari Parkban II. ütem	465 000 000 Ft	2018.07.03
TOP-1.2.1-15-SB1 - Társadalmi és környezeti szempontból fenntartható turizmusfejlesztés	Mátészalka Város Önkormányzata	Történelmi városközpont turisztikai rekonstrukciója Mátészalka városában	730 441 606 Ft	2017.08.11

5. táblázat: Városi, járási és megyei közlekedésfejlesztési projektek mátészalkai érintettséggel (forrás:

https://www.palyazat.gov.hu/tamogatott_projektkereso)

A Kormány az 1247/2016. Kormányhatározat³⁶ 2. mellékletében 108 kiemelt projektet nevesített az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programban (IKOP). Mátészalkát e kiemelt projektek közül közvetten két projekt érinti, amelyeket röviden a következő táblázatban ismertetünk:

Felhívás azonosító jele	Projekt megnevezése	Támogatást igénylő neve	Projekt támogatás (Mrd Ft)	Szakmai elvárások
IKOP-1.1.0-15	M34 gyorsforgalmi út Vásárosnamény-Záhony közötti szakasz előkészítése	NIF Zrt.	2,96 (támogatási intenzitás: 100%)	2x2 sávú autópálya előkészítése.
IKOP-4.1.0-15	471. sz. főút fejlesztése Debrecen- Hajdúsámson között, Hajdúsámson elkerülővel	NIF Zrt.	16,23 (becsült támogatási intenzitás: 100%)	471. sz. főút Debrecen-Hajdúsámson 2x2 sávra bővítése 4,6 km hosszán, valamint a 471. sz. főút Hajdúsámson elkerülő 2x1 sávú megvalósítása 8,6 km hosszán

6. táblázat: Mátészalkát közvetten érintő IKOP nevesített kiemelt projektek (forrás: 1247/2016. Kormányhatározat 2. melléklete)

4.7 FINANSZÍROZÁSI KERETEK

A jelenlegi gazdasági környezetben bármilyen előremutató mobilitási megoldások is fogalmazódnak meg, azok megvalósulásának legfontosabb feltétele a források rendelkezésre állása. Az utóbbi évek tapasztalatai jól mutatják, hogy **jelentős közlekedési beruházások elsősorban uniós forrásból biztosíthatók**. Az önkormányzati saját finanszírozású beruházások elsősorban a meglévő infrastruktúra-vagyon megújítását, az amortizáció pótlását szolgálják. Csökkenő források

³⁶ 1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretének megállapításáról. Hatályos: 2016.07.30 – Nemzeti Jogszabálytár, http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=195488.325358

mellett egyre több az elhúzó, elmaradó közösségi beruházás (pl. közutak felújítása), így a közösségi infrastruktúravagyonban egyre nagyobb szakadék képződhet a valós igények és a lehetőségek között. A fenntartható közlekedésfejlesztés megteremtése szempontjából ez azt jelenti, hogy a városban **a rendelkezésre álló forrásokat nagyon jól kell fókuszálni** ahhoz, hogy hasznosulásuk a leghatékonyabb lehessen.

Az új uniós költségvetési ciklus és a COVID-19 járvány hatásai miatt a finanszírozási keretek nehezen tervezhetők

Jelenleg a finanszírozási keretek meghatározását több tényező is nehezíti:

- Ki kell emelni, hogy jelenleg az **Európai Unió egy új tervezési és költségvetési periódus előtt áll**. A 2014-2020-as pénzügyi időszak forrásai lassan kifutnak, így a jelenlegi tervezési keretek (beruházási prioritások) a következő időszakban módosulni fognak. Az Európai Unió 2021-2027-es időszak tervezett beruházási prioritásai ugyanakkor meghatározzák azokat a kereteket, amelyek alapján előrejelezhető, hogy a közlekedésfejlesztés területén milyen projekteket fog támogatásban részesíteni az Európai Unió.
- Fontos tényező továbbá, hogy a **COVID-19 világválság alapjaiban rengette meg a világgazdaságot**. Emiatt az EU gazdasága 2020-ban mély recessziót él át, az előrejelzések alapján leghamarabb 2021 végére, 2022 közepére érheti el az EU gazdasága a válság előtti szintet. A következő időszakban ezért a források allokációja során kiemelten kezelnek olyan területeket, mint a gazdaság helyreállítása, a digitalizáció vagy az egészségügy fejlesztése.

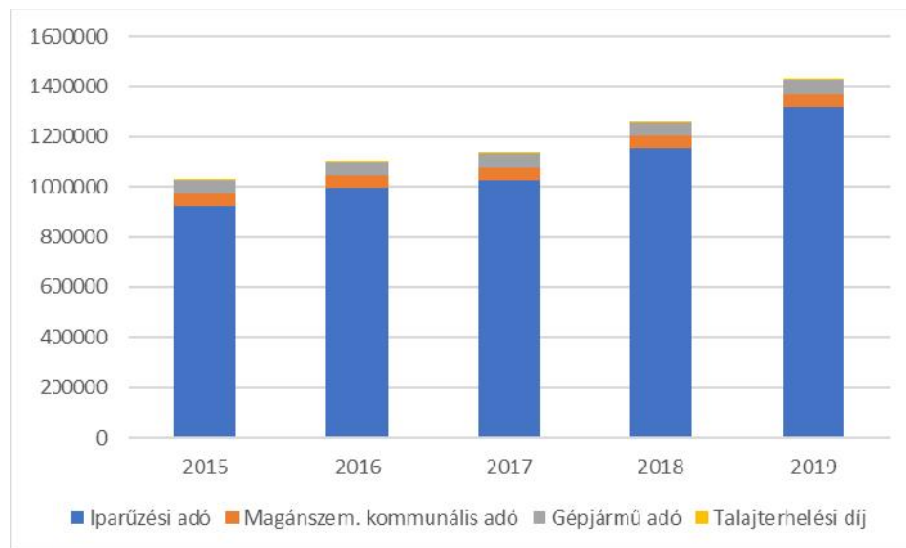
4.7.1 SAJÁT FORRÁSOK

Mátészalka Város Önkormányzata költségvetésének³⁷ mérlege szerint **a bevételi és kiadási főösszeg 2019-ben egyaránt 5 284,641 millió Ft volt**. A város működési bevételei közül az egyik meghatározó tétel a helyi adóbevétel. Nagyságrendje, megjelenésének üteme meghatározó a város gazdálkodásában, pénzügyi likviditásának alakulásában. A bevételi források között a jogszabályok által meghatározott és Mátészalkán alkalmazott adónemekből származó bevételek mértéke eltérő, arányuk függ a mindenkorin jogi szabályozástól. 2015 és 2020 között³⁸ az adóbevétel folyamatos növekedése (47,2%) volt tapasztalható.

³⁷ **Mátészalka Város Gazdasági Programja 2020-2025** (A 2015-2019 közötti időszak adatai az önkormányzat beszámolóiból a 2020. évi adat a költségvetési tervből származik). Az elemzésben a 2019-es adatokat vesszük figyelembe, mivel a 2020-as bevételi és kiadási főösszegek a jelenlegi COVID-19 járvány miatt várhatóan jelentős mértékben módosulni fognak.

³⁸ **Mátészalka Város Gazdasági Programja 2020-2025** (A 2015-2019 közötti időszak adatai az önkormányzat beszámolóiból a 2020. évi adat a költségvetési tervből származik)

A helyi adóbevételek közül a városban az iparűzési adó aránya a legmagasabb. **Az iparűzési adó összege 2020-ban 1,41 milliárd Ft, ami a helyi adóbevételek 93,1%-át jelenti.** Az iparűzési adóbevételek folyamatos növekedése (2015 és 2020 között 52,73%-os) jelzi, hogy Mátészalka vállalkozásai gazdaságilag folyamatosan erősödnek³⁹.



57. ábra: Mátészalka helyi adóbevételei 2015 és 2020 között (e Ft)⁴⁰
(forrás: Mátészalka Város Gazdasági Programja 2020-2025)

Mátészalkán a bevételek között kimondottan közlekedéshez kapcsolódó tételként a gépjárműadó jelenik meg, amelynek összege 2019-ben 57,89 millió Ft volt. A gépjárműadóból származó bevétel megosztott: 60% az államot, 40% a beszedést végző önkormányzatot illeti meg. A gépjárműpark fiatalodása és az adótárgyak számának kismértékű növekedése miatt 2015 és 2020 között – egy adóév kivételével – az önkormányzatnál maradó bevétel folyamatosan növekedett. Adózás terén fontos megemlíteni, hogy a kormány a COVID-19 járvány kapcsán a 92/2020. (IV. 6.) Kormányrendelet⁴¹ (4.§, illetve a rendelet 1. sz. melléklete) alapján a veszélyhelyzetre tekintettel a gépjárműadó önkormányzatot illető részét (40%) elvonta az önkormányzatoktól.

A saját forrásból közlekedési fejlesztésekre jutó forrás minimális

A dologi kiadások évenkénti összege a vizsgált időszak elején csökkent, majd egy rövid stagnálást követően – a 2020-ban megvalósuló projektek dologi kiadásai miatt – 2019 és 2020 között jelentősen emelkedett. A beruházások terén felmerülő kiadások 2017-től erőteljesen emelkedtek, ami a bevételi oldalon megjelenő pályázati források folyamatos felhasználását mutatja. Fentiekből látható, hogy a városban **jelentősebb**

⁴¹ 92/2020. (IV. 6.) Korm. rendelet Magyarország 2020. évi központi költségvetésének a veszélyhelyzettel összefüggő eltérő szabályairól

közlekedésfejlesztési beruházás szinte csak külső forrásból (európai uniós és állami támogatások felhasználásával) **történhet.**

Mátészalka Város Önkormányzata 2019. évi költségvetése⁴² alapján a városban 2019-ben a következő közlekedéssel kapcsolatos kiadási és bevételi tételek kerültek meghatározásra:

Mátészalka Város Önkormányzata 2019. évi felhalmozási bevételeinek előirányzatairól:		
MEGNEVEZÉS	2018. évi eredeti előirányzat	2019. évi terv
Külterületi helyi közutak fejlesztés projekt támogatása	-	8 795 000
Mátészalka bel- és külterületi kerékpárút építésének támogatása	-	233 138 000

Mátészalka Város Önkormányzata 2019. évi felhalmozási kiadásainak előirányzatairól:		
MEGNEVEZÉS	2018. évi eredeti előirányzat	2019. évi terv
Közvilágítás korszerűsítése	316 103 000	-
Településrendezési terv módosítása	6 000 000	8 972 000
Mátészalka-Nyírmeggyes külterületi kerékpárút projekt	356 349 000	-
Mátészalka bel- és külterületi kerékpárút építés projekt	-	233 138 000
Elektromos töltőállomás létrehozása	3 000 000	-
Alkotmány úti tömbbelső közlekedési rekonstrukciója	-	65 000 000

Mátészalka Város Önkormányzata 2019. évi működési (dologi) kiadásainak előirányzatairól:		
MEGNEVEZÉS	2018. évi eredeti előirányzat	2019. évi terv
Közutak fenntartása	13 675 000	3 987 000
Közvilágítás	67 011 000	30 000 000
Helyi közforgalmú közlekedés	9 500 000	9 500 000
Mátészalka-Nyírmeggyes külterületi kerékpárút projekt	22 364 000	5 802 000
Elektromos töltőállomás létrehozása	1 952 000	-
Mátészalka bel- és külterületi kerékpárút építés projekt	-	16 862 000

A helyi közlekedéssel kapcsolatos működési kiadások összesen 66,151 millió Ft-ot tesznek ki, ami az önkormányzat dologi kiadásainak 7,17%-a, teljes működési kiadásainak 4,14%-a.

4.7.2 Állami források

Az elmúlt időszakban az önkormányzatok finanszírozása a normatív alapon megítélt támogatások felől az egyedi döntések felé tolódott el. A

⁴² Mátészalka Város Önkormányzata Képviselő testületének 1/2019. (I.31.) Önkormányzati rendelete Mátészalka Város Önkormányzata 2019. évi költségvetéséről

Állami források jellemzően közutak fenntartására, felújítására, helyi közösségi közlekedés támogatására érhetőek el

helyi önkormányzatokra allokált állami forrásokról átfogó képet Magyarország központi költségvetéséből kaphatunk.

Magyarország 2020. évi központi költségvetéséről szóló 2019. évi LXXI. törvény 2. melléklete (A helyi önkormányzatok általános működésének és ágazati feladatainak támogatása) alapján⁴³ a **közutak fenntartásának alaptámogatását** az alábbiak szerint határozzák meg:

„A támogatás a települési önkormányzatokat a közutak fenntartásával kapcsolatos feladataihoz kapcsolódóan illeti meg, a 2018. évi országosan összesített önkormányzati beszámolóban szereplő „Közutak, hidak, alagutak üzemeltetése, fenntartása” és „Parkoló, garázs üzemeltetése, fenntartása” kormányzati funkciók alapján településkategóriánként számított nettó működési kiadások figyelembevételével. Településkategóriánként a támogatás fajlagos összege 10 001-40 000 fő lakosság szám közötti település esetén 295 000 Ft/km.⁴⁴

A törvény 3. melléklet (A helyi önkormányzatok kiegészítő támogatásai) alapján⁴⁵ a települési önkormányzatok **helyi közösségi közlekedésének támogatására** szánt előirányzat 2050 millió forint. Az előirányzathoz tartozó támogatást – Budapest Főváros Önkormányzata kivételével – az a települési önkormányzat igényelheti, amely a településen a tárgyév egészében helyi közforgalmú közlekedést lebonyolító gazdálkodó szervezetet, illetve költségvetési szervet tart fenn, a helyi közforgalmú közlekedés lebonyolítására az önkormányzati, állami és egyéb szolgáltatóval jogszabály alapján közszolgáltatási szerződést kötött, vagy egyéb tevékenység gyakorlásának jogát koncessziós szerződésben időlegesen átengedte (a továbbiakban együtt: helyi közlekedés). A támogatást a települési önkormányzatok pályázati úton igényelhetik.

A törvény 3. melléklet (A helyi önkormányzatok kiegészítő támogatásai) alapján⁴⁶ önkormányzati feladatellátást szolgáló fejlesztések keretén belül **belterületi utak, járdák, hidak felújítására** szánt előirányzat 3500 millió forint. Az előirányzathoz tartozó támogatást igényelheti – Budapest Főváros Önkormányzata kivételével – a közigazgatási területén, tulajdonában lévő út, híd és járda felújítására, karbantartására. Az igényelhető támogatás maximális mértéke 10 000 fő vagy azt meghaladó lakosság számú települések esetében 40,0 millió forint.

⁴³ Magyarország 2020. évi központi költségvetéséről szóló 2019. évi LXXI. törvény 2. melléklet I./1./b/bd

⁴⁴ A településen lévő belterületi út hosszát az OSAP-jelentés „Helyi közutak és hidak adatai” alapján kell figyelembe venni.

⁴⁵ Magyarország 2020. évi központi költségvetéséről szóló 2019. évi LXXI. törvény 2. melléklet I./5.

⁴⁶ Magyarország 2020. évi központi költségvetéséről szóló 2019. évi LXXI. törvény 2. melléklet II./2./c

A törvény 1. melléklet XVII. Innovációs és Technológiai Minisztérium fejezete alapján az alábbi kiemelt előirányzatokkal tervez a kormány:

Fejezeti kezelésű előirányzatok, Közlekedési ágazati programok				
Kiemelt előirányzat neve ⁴⁷	2020. évi előirányzat			
	Működési kiadás	Működési bevétel	Felhalmozási kiadás	Felhalmozási bevétel
A közösségi közlekedés összehangolása	424,8	-	27,0	-
Közúthálózat fenntartás és működtetés	94 105,8	2 000,0	-	-
Útdíj rendszerek működtetése	29 910,0	-	-	-
Vasúthálózat fejlesztése	446,7	-	35 946,8	-
Közúti közlekedésbiztonság javítása és szakképzési feladatok	2 350,0	2 400,0	50,0	-
Közúti közlekedéssel összefüggő környezetvédelmi feladatok	190,0	230,0	40,0	-
Kiemelt közúti projektek	100,1	-	200 248,0	-
Határ menti közúti fejlesztések előkészítése	0,9	-	1 692,2	-
Kerékpáros létesítmények működtetése	873,9	-	150,0	-
Kerékpáros létesítmények fejlesztése	5,3	-	10 637,0	-
Városi közúti projektek	0,3	-	619,0	-

Központi kezelésű előirányzatok, Közszolgáltatások ellentételezése, Közlekedési közszolgáltatások költségterítése				
Kiemelt előirányzat neve	2020. évi előirányzat			
	Működési kiadás	Működési bevétel	Felhalmozási kiadás	Felhalmozási bevétel
A vasúti pályahálózat működtetésének költségterítése	106 104,3	-	-	-
Vasúti személyszállítási közszolgáltatások költségterítése	173 000,0	-	-	-
Autóbusszal végzett személyszállítási közszolgáltatások költségterítése	90 000,0	-	-	-
Vasúti személyszállítás korábbi költségterítéseinek elszámolása	459,6	-	-	-
Elővárosi közösségi közlekedés költségterítése	14 258,6	-	-	-

A 1505/2016. Korm. határozat⁴⁸ 1. melléklete (*Magyarország rövid és középtávú közútfejlesztéséhez kapcsolódó infrastrukturális beruházások 2022-ig történő megvalósításához biztosított forráskeret éves felosztása*) alapján a Kormány 2021-ig 1 202 milliárd Ft hazai költségvetési forrást biztosít közútfejlesztésre, amit 977 milliárd Ft (IKOP 1. és 4. prioritásra fordított, valamint CEF) uniós forrás és hazai társfinanszírozás egészít ki. Emellett a 2021-2022-es időszak alatt további 200 milliárd Ft hazai

⁴⁷ Mátészalka szempontjából releváns előirányzatok.

⁴⁸ **1505/2016. (IX. 21.) Korm. határozat** Magyarország rövid- és középtávú közútfejlesztéseinek 2022-ig történő megvalósításához szükséges feltételek biztosításáról

költségvetési forrás, valamint 82 milliárd Ft (IKOP 1. és 4. prioritásra fordított) uniós forrás és hazai társfinanszírozás tervezett.

Az M49-es mellett korábban a Nyíradony – Mátészalka vasútvonal korszerűsítése is napirenden volt

Az 1505/2016. Korm. határozat nevesítette az IKOP, a CEF és a költségvetési forrásból megvalósítani tervezett projekteket, amelyek Mátészalkát az „M3 autópálya - Mátészalka - országhatár közötti kapcsolat fejlesztésének előkészítése” költségvetési forrásból megvalósítani tervezett közútfejlesztés kapcsán érinti. A projekt megvalósításának tervezett ütemezése (akkori állapot szerint) 2018. I. negyedévtől 2022. IV. negyedév.

1696/2014. (XI. 26.) Korm. határozat⁴⁹ 3. melléklete (*Városi és elővárosi közlekedési projektlista; 2015. január 1. után indítani tervezett projektek*) alapján tervben volt a Nyíradony - Mátészalka vasútvonal korszerűsítése, ez azonban jelenleg nincs napirenden.

Az elektromobilitás fejlesztésére a Jedlik Ányos Terv keretében érhetőek el források

Fontos nemzetgazdasági érdek, hogy Magyarország csatlakozzon az elektromos autózás által generált fejlesztésekhez, és élen járjon a terület innovatív technológiáinak bevezetésében és elterjesztésében. Az uniós irányelvnek való megfelelést is szolgáló, 2015-ben elfogadott **Jedlik Ányos Terv célja, hogy Magyarország versenyképessé váljon az elektromobilitás terén.** A terv felülvizsgálata⁵⁰ 2019-ben valósult meg.

4.7.3 Európai uniós források

4.7.3.1 EU kohéziós politika és helyreállítási alap

A következő időszakban nagy volumenű fejlesztések elsősorban uniós forrásból képzelhetők el.

A 2021-2027-es uniós költségvetési ciklus a többéves pénzügyi keret mellett egy helyreállítási alapot is tartalmaz

Az Európai Unió 2021-2027-es költségvetése támogatja a COVID19 világjárvány utáni gazdasági talpra állást, valamint a zöld és a digitális átállást célzó beruházásokat. A 1824,3 milliárd eurós, 2021-2027-es költségvetés két részből áll⁵¹:

- az 1074,3 milliárd EUR összegű többéves pénzügyi keretből (MFF),
- és a 750 milliárd EUR összegű Next Generation EU helyreállítási alapból.

A Next Generation EU (NGEU) egy, a költségvetési periódus első éveire (2021–2024 közötti időszakra) ütemezett COVID 19 helyreállítási

⁴⁹ 1696/2014. (XI. 26.) Korm. határozat a 2014-2020-as programozási időszak országos jelentőségű közúti, vasúti és vízi közlekedési, városi és elővárosi közlekedési fejlesztéseinek indikatív listájáról

⁵⁰ Hazai Elektromobilitási Stratégia – Jedlik Ányos Terv 2.0 (2019): Innovációs és Technológiai Minisztérium

⁵¹ Európai Unió 2021-2027-es költségvetése:

<https://www.consilium.europa.eu/hu/infographics/recovery-plan-mff-2021-2027/>

csomag, amely 390 milliárd EUR vissza nem térítendő támogatásból és 360 milliárd EUR kölcsönből áll.

A helyreállítási alap keretében az egyes tagállamoknak folyósított források nemzeti helyreállítási és rugalmassági terveken alapulnak, amelyek reformokat és állami beruházási projekteket tartalmaznak. Ilyen kiemelt reformok és állami beruházási projekt lehet például az intelligens közlekedés fejlesztése. A terveknek az EU prioritásaival és az európai szemeszter országspecifikus ajánlásaival összhangban támogatniuk kell a zöld átmenetet és elő kell segíteniük a digitális átalakulást.

A 2021-2027 közötti időszakra szóló többéves uniós költségvetési keretből kohéziós politikára fordított összeg, valamint a Next Generation EU helyreállítási csomag keretében Magyarországra allokált forrásokat (valamint egyéb, szabadon pályázható forrásokat) a következő táblázat ismerteti⁵²:

A kohéziós politika forrásainak tagállamonként bontása alapján Magyarországra allokált és szabadon pályázható források (2018-as árakon számolva, millió EUR)						
	Európai Szociális Alap +	Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERDF)	Kohéziós Alap (CF)	ebből átkerült a CEF-be	Európai Területi Együttműködés (ETC)	Teljes allokáció
Magyarország	4 877	11 831	3 015	710	226	19 949
Technikai segítségnyújtás	306	673	114		28	1 121
Transznacionális együttműködés	175	-	-	-	-	175
Interregionális innovációs beruházások	-	500	-	-	-	500
Európai Városi Kezdeményezés	-	500	-	-	-	500
Interregionális együttműködés	-	-	-	-	500	500
Helyreállítási és rugalmassági eszköz – támogatásainak elosztása; Magyarországra allokált forrás (2018-as árakon számolva, millió EUR)						
	70% -os allokáció (2021-2022 kötelezettségvállalás)			30% -os allokáció - szemléltető ⁵³ (2023-as kötelezettségvállalás)		
Magyarország	4.33			1.927		

Piaci elemzések alapján a rendelkezésre álló forrás (a nagyobb hazai társfinanszírozás mellett) a korábbihoz hasonló lehet

Piaci elemzések⁵⁴ alapján a 2014-2020-as programozási időszak forrásaihoz képest 2021 és 2027 között 15%-kal kevesebb (összesen 20,1

⁵² https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027_hu

⁵³ A 30% -os allokáció a 2020-as nyári gazdasági előrejelzés alapján lett meghatározva.

⁵⁴ <https://www.portfolio.hu/unios-forrasok/20200815/kevesebb-kohezio-tobb-brusszel-ami-a-2021-2027-es-magyar-eu-penzek-mogott-van-445002>

milliárd euró) forrás áll Magyarország rendelkezésére az Európai Bizottság kohéziós és strukturális forrásaiból. A következő programozási időszakban ugyanakkor a társfinanszírozás mértéke 15-ről 30 százalékra növekszik, így más uniós-nemzeti megoszlás mellett, de hasonló nagyságrendű forrást (27,9 milliárd euró helyett 27,5 milliárd euró) használhatunk fel az újabb hétéves ciklusban.

Jelentős változás, hogy a 2021-2027-es időszak első éveiben a helyreállítási alapról (Recovery and Resilience Facility) Magyarország számára 6 milliárd eurónyi támogatás áll rendelkezésre, amit közel 10 milliárd eurónyi hitelfelvétellel egészíthet ki a kormány.

A felhasználható források növekedését eredményezi továbbá, hogy Magyarország közvetlen brüsszeli döntéshozatallal az előző ciklusban 1,44 milliárd eurót hívhatott le, ami a 2021-2027-es programozási időszakban több mint a háromszorosára, 4,9 milliárd euróra növekszik.

A beruházások zöme azokra a szakpolitikai célkitűzésekre fog összpontosítani, amelyek megvalósításához az EU van a legjobb helyzetben, ezért az Európai Unió a 2021-2027-es időszakban az eddigi 11 beruházási prioritás helyett **5 beruházási prioritásra** (szakpolitikai célkitűzés) kíván fókuszálni, amelyek a következők:

1. szakpolitikai célkitűzés: **Intelligensebb Európa** az innovatív és intelligens gazdasági átalakítás előmozdítása révén
2. szakpolitikai célkitűzés: **Zöldebb, karbonszegény Európa** a tiszta és méltányos energetikai átállás, a zöld és kék beruházás, a körforgásos gazdaság, az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás, valamint a kockázatmegelőzés és -kezelés előmozdításával
3. szakpolitikai célkitűzés: Jobban **összekapcsolt Európa** a mobilitás és a regionális IKT-konnektivitás fokozása révén
4. szakpolitikai célkitűzés: **Szociálisabb Európa** a szociális jogok európai pillérének végrehajtásával
5. szakpolitikai célkitűzés: **A polgárokhoz közelebb álló Európa** a városi, vidéki és part menti térségek fenntartható és integrált fejlesztésének elősegítése és helyi kezdeményezések révén

A regionális fejlesztési beruházások erőteljesen az 1. és 2. célkitűzésre fognak összpontosítani. A tagállamok relatív gazdagságától függően az ERFA és a Kohéziós Alap forrásainak 65-85%-át különítik el ezekre a prioritásokra.⁵⁵

A 3. szakpolitikai célkitűzéshez tartozó beavatkozási kategóriák többsége közlekedésfejlesztéshez kapcsolódik, amelyek közül ki kell emelni, hogy a következő periódusban kiemelt figyelmet kapnak többek között **TEN-T törzshálózati fejlesztések**, a **„tisztá” városi közlekedési és kerékpáros infrastruktúra fejlesztések**, valamint a **városi közlekedés digitalizálása**.

⁵⁵ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/2021_2027/

Az EU hosszú távú költségvetésének (MFF 2021-2027) részeként az Európai Bizottság javaslatot tett az **Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (Connecting Europe Facility, CEF)** megújítására, amely finanszírozási program támogatja a transzeurópai hálózatokban a közlekedés, az energia és a digitális infrastruktúra fejlesztését. A CEF-beruházások TEN-T törzshálózati folyosók hiányzó összeköttetéseinek kiépítését támogatják.⁵⁶

A 2021-2027 közötti időszakra a Bizottság 31,7 milliárd eurós teljes költségvetést javasolt az EU-n belüli régiókat összekötő infrastrukturális projektek (transzeurópai hálózatok) támogatására, különösen azokra, amelyek magas hozzáadott értékkel bírnak, és határokon átnyúló jellegű infrastrukturális elemek.

A CEF teljes költségvetéséből a 21,4 milliárd eurós költségvetéssel rendelkező közlekedésfejlesztés területén a hangsúly a szén-dioxid-mentesítésre és a közlekedési ágazatok összekapcsoltságára, fenntarthatóvá, befogadóvá és biztonságossá tételére irányul.⁵⁷

4.7.3.2 Operatív Programok 2021-2027

A 2021-2027-es időszak operatív programjai a SUMP készítésének időszakában társadalmi egyeztetésen vannak

A 2021-2027-es időszak Partnerségi Megállapodásában kijelölt fejlesztési irányok alapján a következő programozási időszakban 7 operatív program keretében kerül felhasználásra az Európai Unió által biztosított támogatás, amelyek a következők:

- Vállalkozásfejlesztési és Innovációs Operatív Program (VINOP)
- Versenyképes Magyarország Operatív Program (VMOP)
- Mobilitás Operatív Program (MIOP)
- Zöld Infrastruktúra és Klímavédelmi Operatív Program (ZIKOP)
- Digitális Megújulás Operatív Program (DIMOP)
- Humánfejlesztési Operatív Program (HOP)
- Magyar Akvakultúra-fejlesztési Operatív Program (MAKOP)

A közlekedésfejlesztés finanszírozása elsősorban a Mobilitás Operatív Program, részben pedig a Versenyképes Magyarország Operatív Program keretben fog megvalósulni. A kormány a jelenlegi tervek alapján a két Operatív Programra a fejlesztési források 20-20%-át kívánja csoportosítani.

A Mobilitás OP – figyelembe véve az új keretrendszert – követi a 2014-2020 közötti programozási periódus IKOP prioritásait. A 2021-2027-es időszakban a közlekedésfejlesztés továbbra is fontos eszköze lesz a gazdaságfejlesztésnek, valamint a területi kohézióknak. Az európai zöld megállapodással összhangban ugyanakkor jelentősebb hangsúlyt helyez a fenntartható közlekedési formák támogatására:

⁵⁶ <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>

⁵⁷ <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-transport-and-tourism-tran/file-mff-cef-2021-2027>

- a kötőpályás közösségi közlekedés és kerékpáros közlekedés fejlesztésére,
- az egyes közlekedési módok összekapcsolására,
- valamint a motorizált közlekedés környezetbarátabbá tételére az alternatív üzemanyag-töltő infrastruktúra bővítése révén, valamint a közösségi közlekedésben résztvevő járműállomány mielőbbi cseréjére tiszta és energiahatékony közúti járművek beszerzésének támogatásával, illetve az alternatív üzemanyagok előállításának ösztönzésével.

A közlekedésfejlesztési beruházások a MIOP keretein belül az alábbi területekre fókuszálnának:

- Tiszta üzemű városi-elővárosi közlekedés erősítése,
- TEN-T vasúti és regionális intermodális közlekedés fejlesztése,
- Fenntarthatóbb és biztonságosabb közúti mobilitás.

Az intézkedések az alábbi, Mátészalka közlekedésfejlesztése szempontjából releváns beavatkozásokat tartalmazzák:

- A TEN-T hálózat részét nem képező elővárosi vasúti szakaszok fejlesztése, járműbeszerzés,
- Alternatív üzemanyag-töltő infrastruktúra (pl. e-töltők, H-töltők) fejlesztése,
- Gyorsforgalmi és 1-3. számjegyű utak hiányzó szakaszainak kiépítése,
- Közlekedésbiztonságot növelő beavatkozások (pl. csomópontok átépítése).

A Versenyképes Magyarország OP Magyarország kevésbé fejlett régióinak és fejlett régiójának területi alapú, térségi és települési fejlesztéseit támogatja, kiemelt figyelmet fordítva a legkevésbé fejlett régiók és elmaradott térségek fejlesztésére. A program a 2014-2020 TOP tematikáját és integrált területi programokon keresztül megvalósuló modelljét folytatja.

Az OP 6 prioritási tengelye közül az 1. prioritási tengely – Versenyképes megye – első két intézkedése keretében megvalósuló beavatkozások támogatják a városi/települési (nem fővárosi) közlekedésfejlesztési beruházásokat, amelyek:

- Helyi gazdasághoz kapcsolódó térségi és helyi közlekedési infrastruktúra fejlesztése – Helyi gazdaságfejlesztés támogatása intézkedés,
- Helyi közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztése – Településfejlesztés, települési szolgáltatások támogatása.

4.7.3.3 Egyéb uniós források

Megmarad, de átalakul az Európai Területi Együttműködés

Az **Európai Területi Együttműködés (European Territorial Cooperation)**⁵⁸ 1990 óta a kohéziós politika részét képező eszköz, amelynek célja határokon átnyúló problémák megoldása és a különböző területekben rejlő lehetőségek együttes kiaknázása.

A 2021-2027-es programozási ciklus alatt változni fog az európai területi együttműködési, úgynevezett „Interreg” programok jelenlegi felépítése, ami:

- a három hagyományos együttműködési terület – a határokon átnyúló együttműködés, a transznacionális együttműködés és a régiók közötti együttműködés – átalakítását;
- és két új komponens – legkülső régiók együttműködése és interregionális innovációs beruházások – létrehozását jelenti.

A **transznacionális együttműködési programok** lényege, hogy az egy területi egységként értelmezhető, több országra kiterjedő térségek intézményei közösen keressenek megoldásokat az őket érintő problémákra. Magyarország 2014-től az Interreg CENTRAL EUROPE, valamint a DUNA transznacionális együttműködési programban vesz részt.

Az **interregionális programok** az Európai Unió teljes területét lefedik, és elsősorban tapasztalatcserét szolgálnak. 2014 és 2020 közötti időszakban a következő négy interregionális program működik: INTERREG EUROPE, INTERACT III, ESPON 2020 és URBACT III.

A **határ menti együttműködések** az EU belső és külső határszakaszain megvalósuló programok. A határon átnyúló programok Magyarország számára azért is alapvető fontosságúak, mert Magyarország lakosságának több, mint 80 %-a él határral is érintkező régiókban. Az ország 19 megyéje közül 15 részt vesz határon átnyúló együttműködési programban.

Az Európai Városi Kezdeményezés új eszköz, az Urbact és a UIA nyomdokain

2021-2027-es programozási időszakban az Európai Regionális Fejlesztési Alap keretéből 500 millió EUR-t el fognak különíteni egy új eszköz, **Európai Városi Kezdeményezés (European Urban Initiative)** megvalósítására.⁵⁹

A kezdeményezés célja a fenntartható városfejlesztés integrált és részvételen alapuló megközelítéseinek erősítése, valamint erősebb

⁵⁸ Európai Területi Együttműködés: <https://www.interregeurope.eu/about-us/2021-2027/>
<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/98/europai-teruleti-egyuttmukodes>

⁵⁹ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/brochure/explanatory_memo_eui_post_2020_en.pdf

kapcsolat biztosítása a vonatkozó uniós politikákkal, különösen a kohéziós politika beruházásaival.

A kezdeményezés az összes városi területre kiterjed, és támogatja az EU Urban Agendájának megvalósulását. Az EUI az alábbi három, a fenntartható városfejlesztést figyelembe vevő területből áll:

- kapacitásépítés támogatása (kölségvetés 20%-a);
- innovatív akciók támogatása (kölségvetés 60%-a);
- a tudás, a politikaalakítás és a kommunikáció támogatása (kölségvetés 20%-a).

Az új kezdeményezés figyelembe veszi az URBACT program és az Urban Innovative Actions jelenlegi kereteit.

5 CÉLRENDSZER

5.1 A MOBILITÁS TRENDJEI ÉS A LEHETSÉGES FORGATÓKÖNYVEK

A személygépkocsi-használat növekedése

A városi közlekedés legnagyobb kihívása már jó ideje a személygépkocsi-használat visszaszorítása, a fenntartható közlekedési módok használati arányának növelése. A hazai közlekedés fejlesztése ezzel szemben az elmúlt évtized lassú, Budapestre koncentráció elmozdulásától eltekintve a személygépkocsi-használat igényeinek kiszolgálását célozza.

A gazdasági prosperitással erősen összefügg a növekvő autóhasználat – de ez utakkal, parkolókkal nem kielégíthető

A növekvő autóhasználatához kapcsolódó közúti fejlesztési igények kielégíthetetlenek. **A közlekedéssel foglalkozók számára régóta nyilvánvaló, hogy nem lehet annyi utat építeni, ami ne töltődne fel autókkal és nem lehet annyi parkolóhelyet építeni, ami elég lenne,** sőt, az ilyen fejlesztések csak azt a tévhitet támogatják, hogy a torlódások és a parkolási gondok kínálatbővítéssel orvosolhatók. A nyugati városok végigjárták ezt az utat, és ma már látják, hogy tévedés volt. Az egyetlen hatás, ami időről-időre jelentős megtorpanásokat okozott az autóhasználat terjedésében, a gazdasági visszaesés, azonban minden visszaesés után, a gazdaság beindulását követően visszaállt a korábbi növekedés.

A gazdasági prosperitás és a mobilitási igények növekedése közötti összefüggés erős, és az újabb és újabb utazási igények meghatározó része személygépkocsival valósul meg. Azt gondolhatnánk, hogy ezek nagyvárosi problémák, de ez nem igaz: éppen **a kisebb, prosperáló településeken a legjellemzőbb a nagyarányú autóhasználat,** mert itt kisebbek a torlódások és a parkolási problémák, emellett autóval nagyon rövidek az utazási idők.

Társadalmi és technológiai változások

A társadalmi változások a mobilitási igényekre is kihatnak

A társadalmi változások jelentik a közlekedési igények változásának hátterét: az **idősödő társadalom** a mainál kifinomultabb, személyre szabottabb közlekedési megoldásokat, az egészségügyi utazások számának és arányának növekedését hozza magával. Felértékelődik a biztonság és egyre fontosabbá válnak a gyermekek és a különböző okokból a közlekedést önállóan csak korlátozottan igénybe venni tudók közlekedéssel kapcsolatos igényei. Az utazások növekvő számából **egyre nagyobb szeletet hasítanak ki a szabadidős jellegű** és a vásárlással kapcsolatos utazások.

Az intelligens megoldások térnyerése pozitív hatásai mellett is növeli a forgalmat

A közlekedésben is villámgyors a technológiai fejlődés: **az elektromos járművek és az intelligens megoldások gyors térnyerése várható** a következő évtizedben, de ezek minden **pozitív hatásuk mellett is egyre zsúfoltabb utakat hoznak** majd a szakértők egybehangzó véleménye

szerint. Az e-mobilitás terjedése szemmel látható, ezzel külön pontban foglalkozunk.

E-mobilitás

Az elektromobilitás az elmúlt években jelentős lendületet kapott

A technológia fejlődése és a bőkezű támogatások jelentős lendületet adtak az elektromobilitásnak. 2019-ben 2,1 millió elektromos autót adtak el világszerte, így ekkor 7,2 millió elektromos autó volt a világ útjain⁶⁰. 380 000 elektromos kisteherautó és közel 500 000 elektromos busz van üzemben, utóbbiak többsége Kínában, ahol a városközpontok területén szinte csak ilyenek közlekednek a magas légszennyezettség miatt. Ez a globális autóeladások 2,6%-át és a globális autóállomány 1% -át jelenti. 2019-ben az elektromos autók eladásai az előző évekhez képest lassabban nőttek, aminek fő oka, hogy a legnagyobb piacokon csökkentek a vásárlási támogatások. Kína 2019-ben felére csökkentette az elektromos autóvásárlási támogatásokat, az Egyesült Államok szövetségi adójóváírási programja pedig kifutott. A következő öt évben az autógyártók további 200 új elektromos modellel lépnek piacra, amelyek között egyre több a haszongépjármű. Az autóeladási adatok alapján a COVID-19 járvány miatt a hagyományos személygépkocsik piaca 2020-ban 15%-kal zsugorodik, ezzel szemben az elektromos személygépkocsik és kistehergépkocsik értékesítése várhatóan a 2019-es szinten marad. Európában átlagosan 60 százalékkal növekedett az újonnan forgalomba helyezett elektromos járművek száma 2020-ra, amely főként a töltési infrastruktúra fejlődésének és az állami ösztönzőprogramoknak köszönhető. A környezetbarát autózás támogatása különösen Magyarországon, Ausztriában, az Egyesült Királyságban és Portugáliában jelentős, az elektromos autózás teljes vertikumát tekintve pedig Hollandia és Norvégia a legfelkészültebb⁶¹. 350 millió körül van az elektromos motorkerékpárok száma, Kína szerepe ebben is meghatározó. 2019-ben 7,3 millió elektromos töltő volt üzemben a világon.

Az elektromos mikromobilitási eszközök 2017-es megjelenésük óta gyorsan terjednek, 50 ország 600 városában található már ezekre épülő járműmegosztó rendszerek.

Magyarországon is gyors ütemben nő a tisztán elektromos vagy hibrid hajtású járművek száma

Magyarországon 2018 végén 3839 elektromos meghajtású autót (az összes személygépkocsi 0,1%-át) tartottak nyilván. Tízezer lakosra 3,9 elektromos autó jutott, üzemeltetésük elsősorban a fővárosi agglomerációban, illetve néhány Balaton környéki járásban volt az átlagosnál gyakoribb⁶². 2019-ben 7161 zöld rendszámmal rendelkező

⁶⁰ Global EV Outlook 2020, International Energy Agency, <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020>

⁶¹ Which countries are the most (and least) EV ready? LeasePlan, <https://www.leaseplan.com/en-ix/global-fleet-insights/ev-readiness-index-2020/>

⁶² Tér-kép, 2018, KSH, https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/ter_kep_2018.pdf

autót állítottak forgalomba, 2020 május végére pedig 20 016-ra nőtt az e-járművek száma. **A zöld rendszámú autók közül a legtöbb tisztán elektromos (9 018), ezt követik a hatótáv-növelt elektromos változatok (6 309) és a tölthető hibridek (4 688).** A magyarországi e-autó eladások alacsonyabbak az élen járó országokéhoz képest és jelentős a használt importautók aránya és száma is. **Az elektromos töltők száma is gyorsan nő.** 2019 áprilisáig 470 töltőállomást helyeztek üzembe, amikhez összesen 858 kútfej tartozik⁶³.

Több városban gyűlnek a tapasztalatok elektromos buszok üzemeltetéséről

2022-től kizárólag **elektromos buszok** helyezhetők üzembe Magyarországon a 25 ezer főnél népesebb városokban. Nyolc magyar városban (Debrecen, Kaposvár, Kecskemét, Békéscsaba, Székesfehérvár, Esztergom, Zalaegerszeg, Nyíregyháza), illetve a Mátrai Hőerőmű térségében elektromos zöld buszos mintaprojekt indul. Ezeken túl Budapesten, Pécsen és a közeljövőtől Pakson üzemeltetnek elektromos buszokat. Budapesten **taxi és autómegosztó szolgáltatás** is működik tisztán elektromos járművekkel. **Elektromos rásegítésű kerékpárokkal működő közbringa rendszer** működik 2019 óta Pécsen.

Forgatókönyvek

A COVID-19 járvány megmutatta, hogy egy globális esemény milyen hatásokkal járhat – de az élet vissza akar térni korábbi medrébe

2020 tapasztalata alapján **egy-egy egész világra ható esemény is komoly hatásokkal járhat.** Úgy tűnik, hogy a koronavírus még évekig velünk marad, nyomában korábban nem tapasztalt típusú gazdasági visszaesés érkezik. A visszaesés magasabb munkanélküliséggel, kevesebb elköltethető jövedelemmel, megszorításokkal jár, amiből a közlekedési igények csökkenése és a fejlesztések lelassulása következik. Az eddigi tapasztalatok alapján a válság elmúlásával néhány év erőgyűjtés után a korábbi folyamatok meglepő gyorsasággal találnak magukra. Kétszámjegyű növekedéssel pótlódnak be az elmulasztott fejlesztések, beruházások és utazások világ-, Európa- és ország szinten egyaránt. **Az élet vissza akar és vissza is fog térni a korábbi medrébe, bár az már nem ugyanaz a világ lesz, mint amit ma ismerünk.** Középtávon ugyanazokkal a kihívásokkal fogunk szembesülni, mint amikkel ma, bár más formában.

Látható tehát egy intenzív gazdasági fejlődéssel jellemezhető időszak, ahol **a növekvő jövedelmek gyorsan növekvő utazási igényeket indukálnak, amelyek többsége autóhasználatban jelenik meg.** Ezt az időszakot a zsúfoltság problémái határozzák meg, a torlódások és a parkolási feszültségek a mértékadó tünetek. Ezzel szembeállítható egy **gazdasági visszaeséssel leírható időszak, amikor az utazások csökkenő száma a meghatározó, ekkor a közlekedési rendszer fenntartása is jelentős erőfeszítéseket igényel.** E két időszak gyorsan romló és gyorsan javuló, rövidebb periódusokkal csatlakozik egymáshoz, és ez a hullámmás

⁶³ Vajon hány darab elektromos töltőállomás van Magyarországon?, alternativenenergia.hu, <https://alternativenenergia.hu/vajon-hany-darab-elektromos-toltoallomas-van-magyarorszagon/86181>

már évtizedek óta meghatározza a közlekedés jellemzőit is. **A legvalószínűbb forgatókönyv az, hogy néhány válságos év után gazdasági növekedés kezdődik és a jelenlegi folyamatok többsége újra beindul, ismerős problémákat hozva vissza.** Mivel az átmeneti időszakok rövidek és hirtelen érkeznek, ezért ezen időszakok alatt vagy kármentés, vagy általában elvetélt alkalmazkodási kísérletek a jellemzőek, a változás időszaka túl gyors ahhoz, hogy a közlekedési rendszer jelentős veszteségek nélkül lépjen át a következő időszakba. **A lényegi kérdés az, hogy mit teszünk a hosszabb prosperáló és válságos időszakokban.**

A legvalószínűbb forgatókönyv a prosperáló időszak visszatérése a válság után

A legkedvezőbb és legvalószínűbb forgatókönyv a város számára az elmúlt évtized gazdasági prosperitásának néhány éves visszaesés utáni folytatódása, ami több és hosszabb utazási igényt jelent, főleg személygépkocsival. Az alapforgatókönyv a motorizáció és az autóhasználat gazdasági prosperitással párhuzamos töretlen növekedése, emellett a közösségi közlekedés, a kerékpározás és a gyaloglás feltételeinek javulása és az új technológiák terjedése. Ezen belül érdemes megkülönböztetni további fejlődési pályákat.

1. Gyors, kezelhetetlen mobilitási igény-, motorizációs és autóhasználatbeli növekedés, a többi közlekedési mód térvesztése mellett.
2. Gyors, de kezelhető mobilitási igény-, motorizációs és autóhasználatbeli növekedés, a többi közlekedési mód használati aránya szinten marad.
3. A közösségi közlekedés, a kerékpározás és a gyaloglás lassan, de biztosan növelni tudja részesedését a napi utazásokban, a mobilitási igények növekedése ezekben a közlekedési módokban csapódik le.

A gazdaság állapotától erősen függően ugyan, de alapvető szemléletváltás nélkül az első forgatókönyv fog megvalósulni, amely előbb-utóbb a város közlekedési igényeinek kielégíthetlenségét hozza magával (nem lesz elég parkolóhely, torlódások lesznek, a városképet az autós infrastruktúra igényei határozzák meg, a többi közlekedési mód elsovad). **A második forgatókönyv megvalósulásához mind az önkormányzatnak, mind a lakosságnak jelentős erőfeszítéseket kell tennie, de megvalósulása elképzelhető.** A harmadik forgatókönyv a távlatosan elérendő célt fogalmazza meg, amely csak akkor valósulhat meg, ha a második forgatókönyv életképesnek bizonyul.

5.2 JÖVŐKÉP ÉS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI CÉLOK

A jövőkép meghatározása a fenntartható városi mobilitási terv egyik sarokköve. Ebben fogalmazódik meg lényegre törően, hogy milyen városban szeretnénk élni, Mátészalka milyen irányba kíván fejlődni a jövőben. Ez az alapja a célrendszer meghatározásának: a céloknak a jövőkép elérését kell szolgálniuk.

A SUMP Mátészalka
Településfejlesztési Konceptióban
megfogalmazott jövőképét veszi
alapul

Mátészalka Településfejlesztési Konceptiója a Fenntartható városi mobilitási tervvel egyidőben készült, így a jövőkép és átfogó célok meghatározásánál a Konceptió jövőképét és átfogó céljait vettük alapul. A dokumentum alapján Mátészalka város 2030-2035-re szóló jövőképe a következő:

*„Mátészalka városa 2030-2035 –
Mátészalka térségi kereskedelmi és
gazdasági centrum szerepe tovább erősödik,
gazdaságának, közszolgáltatásainak és
vonzó városi környezetének további
fenntartható fejlesztéseivel”*

A jövőkép Mátészalka Város hosszútávon bekövetkező víziója, azt az ideális állapotot határozza meg, amelyet város 2030-2035-re szeretne elérni. A Településfejlesztési Konceptióban a jövőkép társadalmi, gazdasági és környezeti szempontból részletesen ki van fejtve. A következőkben azokat a víziókat emeljük ki, amelyeknek a városi közlekedés fejlesztésével közvetlen vagy közvetett kapcsolata van.

Társadalom

- **A település hatékonyan kihasználja kedvező földrajzi és közlekedési helyzetét**, mely nagyban erősíti Mátészalka társadalmának jólétét.
- A város népességmegtartó erejének növelésével a családok, fiatalok számára vonzóvá vált a város, egyrészt a biztos megélhetés, a megfelelően erősödő gazdasági háttér megvalósításával (helyi gazdaság nyújtotta munkalehetőségek), másrészt **Mátészalka jó földrajzi elhelyezkedése és könnyű elérhetősége** (autópálya és autópályák mind a belföldi, mind határon túli irányba is) **révén egyre többen választják lakóhelyül.**
- **A sportinfrastruktúra fejlesztése megnövelte a lakosság mozgékonyágát**, sokan veszik igénybe a különböző futó lehetőségeket, nyári estéken a **kerékpárutakon is szívesen mozognak a városiak.**



Gazdaság

- A Mátészalkai Tudományos és Technológiai Park kiteljesülésével, és a korábban már jelenlévő, az optika és élelmiszeripar vállalkozásainak erősödésével, továbbá újak indításával optimális a város munkaerőpiaci helyzete. A település kiváló üzleti infrastruktúrájának köszönhetően számos hazai és nemzetközi jelentőségű ipari vállalkozás működik. **A jelentkező további telephelyigényeket az ipari terület bővítésével és infrastrukturális kiépítettségével tudta az önkormányzat kezelni,** aminek következtében egyre növekvő bevételt jelent az iparüzési adó.

Környezet

- Mátészalka belvárosában meghatározó a Szentpétery Zsigmond Kulturális Központ és Színház és a Városháza melletti téregyüttes, **a Hősök tere, valamint az Esze Tamás Gimnázium előtti Kölcsey park összekapcsolásával és a kapcsolódó terek minőségi fejlesztésével modern és magas biológiai aktivitásértékű közpark rendszerrel bír a település.**
- A város meghatározó utcája a történelmi szempontból is fontos, számos műemléki és helyi védelem alatt álló épületnek otthont adó, **a forgalom elől korlátozottan elzárt sétáló Kossuth utca közkedvelt találkozási pontja lett Mátészalkának.**
- **A városközpont, a történelmi Kossuth utca és a városi közterek a közösségi élet legfontosabb találkozási pontjaivá váltak,** ahol számos kulturális és közösségi program, szolgáltatás várja a város polgárait.
- **A város lakossága rendkívül környezettudatos, ennek rendeli alá a közlekedési és fogyasztási szokásait.** Tudatában van, hogy ő is

részese a klimatikus változások előidézésének, ezért mérsékli a kibocsátását.



5.3 CÉLRENDSZER MEGHATÁROZÁSA

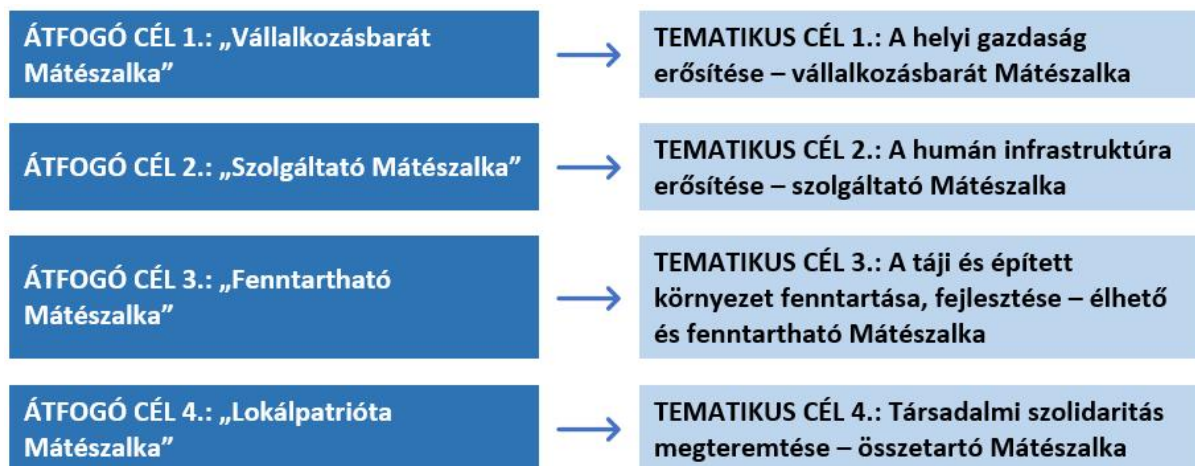
5.3.1 ÁTFOGÓ CÉLOK

A SUMP a Településfejlesztési Koncepció átfogó céljait és az Integrált Településfejlesztési Stratégia középtávú tematikus céljait szolgálja

Mátészalka Város Településfejlesztési Koncepciója négy átfogó fejlesztési célt határoz meg, amelyek – a településfejlesztési alapelvekkel együtt – a jövőkép eléréséhez járulnak hozzá. A négy átfogó cél kijelöli a város legfontosabb gazdasági, társadalmi, környezeti, műszaki kihívásokra adott válaszait, pozícionálja a várost és meghatározza a legfőbb hosszútávon megvalósítandó céljait. A Településfejlesztési Koncepció átfogó céljai a következők:

- **ÁTFOGÓ CÉL 1.:** „Vállalkozásbarát Mátészalka” (A helyi gazdaság erősítése, vállalkozásbarát Mátészalka)
- **ÁTFOGÓ CÉL 2.:** „Szolgáltató Mátészalka” (A humán infrastruktúra erősítése, szolgáltató Mátészalka)
- **ÁTFOGÓ CÉL 3.:** „Fenntartható Mátészalka” (A táji és épített környezet fenntartása, fejlesztése, élhető és fenntartható Mátészalka)
- **ÁTFOGÓ CÉL 4.:** „Lokálpatrióta Mátészalka” (Társadalmi szolidaritás megteremtése, összetartó Mátészalka)

Mátészalka Integrált Településfejlesztési Stratégiája (ITS) a fenntartható mobilitási tervvel egyidőben készült, így mód nyílt a célok és az eszközök egyeztetésére, egymást erősítő hatásaik kihasználására. Az Integrált Településfejlesztési Stratégia **középtávú tematikus céljai a Koncepció átfogó céljaihoz közvetlenül kapcsolódnak,** ezért a településfejlesztési célokból levezetett közlekedésfejlesztési célokat a következő fejezetben ismertetjük.



A mobilitási terv számára ezek a célok jó kapcsolódási pontot jelentenek:

- A **vállalkozásbarát Mátészalka** cél mobilitási vetülete a város gazdasági fejlődését megalapozó jó elérhetőség javítása, így az M49-es gyorsforgalmi út megépülése közvetlen Ipari parki kapcsolattal, a Nyírbátor-Debrecen irányban a mainál sokkal jobb vasúti elérhetőség, illetve a munkavállalók számára jó környéki elérhetőség biztosítása, a Tudományos és Technológiai Ipari Park feltárása.
- A **szolgáltató Mátészalka** célnál a városi közlekedési szolgáltatások minőségi fejlesztése a fókusz: jó kerékpáros és gyalogos hálózatok kiépítése, a helyi autóbusz-hálózat fejlesztése, a parkolás és a rakodás rendezése, a terjedő új technológiák igényeinek biztosítása.
- Az **élhető és fenntartható Mátészalka** az a cél, ahol a mai autós életmód megváltoztatása főszerepet kaphat: az előző pontban kiépített hálózatokra alapozva megkezdődhet a személygépkocsik fenntartható helyének kijelölése a város életében szabályozási, gazdasági ösztönzőkkel, hatékony szemléletformálással, benne például az önkormányzathoz köthető feladatok fenntartható megoldásával.
- Az **összetartó Mátészalka** cél a mobilitás mindenki számára való elérhetőségét, valamint különösen a védtelen közlekedők szempontjaira, biztonságára való odafigyelést helyezi fókuszba.

5.3.2 STRATÉGIAI CÉLOK

A város hosszú és középtávú irányvonalaihoz, terveihez igazodva és a mátészalkai 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.



1. Javuló elérhetőség, erősödő várostérségi kapcsolatok



2. Fenntartható választási lehetőségek



3. Nyugodt, élhető lakókörnyezet



4. Biztonságos közlekedés

Az első stratégiai cél – **Javuló elérhetőség, erősödő várostérségi kapcsolatok** – Mátészalka országos hálózatokhoz és térségbeli központokhoz (pl. Debrecen, Nyíregyháza) való kapcsolódását, a város jövőképe által is hangsúlyozott centrum szerepének erősítését, illetve hiányzó hálózati kapcsolatok kiépítését célozza meg.

A cél a TFK és az ITS következő átfogó és tematikus céljaihoz illeszkedik:

- *Vállalkozásbarát Mátészalka*

A második cél – **Fenntartható választási lehetőségek** – elsősorban az alternatív (környezetbarát, hely- és energiatakarékos) közlekedési módok feltételeinek javítását szolgálja, vonzóbb gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési lehetőségek kialakítása révén.

A cél a TFK és az ITS következő átfogó és tematikus céljaihoz illeszkedik:

- *Élhető és fenntartható Mátészalka;*
- *Szolgáltató Mátészalka*

A harmadik cél – **Nyugodt, élhető lakókörnyezet** – különösen a város lakóinak érdekeit szem előtt tartva az élhető, egészséges, biztonságos környezet és közlekedési rendszer kialakítását tűzi ki célul a lakóterületi városrészekben.

A cél a TFK és az ITS következő átfogó és tematikus céljaihoz illeszkedik:

- *Élhető és fenntartható Mátészalka;*
- *Összetartó Mátészalka*

A negyedik cél – **Biztonságos közlekedés** – a közlekedésbiztonság növelését célozza meg, egyszerre „kemény” és „puha” elemekkel, azaz a műszaki infrastruktúra és a közlekedésre nevelés, szemléletformálás oldaláról egyaránt.

A cél a TFK és az ITS következő átfogó és tematikus céljaihoz illeszkedik:

- Összetartó Mátészalka

5.3.3 OPERATÍV CÉLOK

A stratégiai célok operatív célokra bomlanak tovább, amelyek már a közlekedés területén határozzák meg az elérni kívánt állapotot. A célrendszer nem mereven hierarchikus: egyes operatív célok egyszerre több magasabb rendű célt is szolgálhatnak.

1. Javuló elérhetőség, erősödő várostérségi kapcsolatok

- 1.1 Országos hálózatokhoz való kapcsolódás javítása
- 1.2 Hiányzó kapcsolatok kiépítése

2. Fenntartható választási lehetőségek

- 2.1 Városi sétányhálózat és emberközpontú belváros
- 3.2 Kerékpárosbarát fejlesztések
- 3.3 Környezetbarát közlekedési szolgáltatások

3. Nyugodt, élhető lakókörnyezet

- 3.1 Lakóterületi városrészek közlekedésfejlesztése és forgalomcsillapítása

4. Biztonságos közlekedés

- 4.1 Városi forgalomcsillapítási program
- 4.2 Célzott beavatkozások és szemléletformáló programok

6 ESZKÖZRENDSZER

6.1 RELEVÁNS INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEGYÚJTÁSE

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

A helyzetértékelés és a jövőkép figyelembevételével került sor a beavatkozási területek meghatározására. **A stratégia megvalósításához – különböző módon és mértékben – hozzájáruló intézkedés- és projektjavaslatok összegyűjtése** a következő forrásokból történt:

- A város stratégiai dokumentumaiban (ITS, KHT, SECAP) meghatározott projektek közül az Önkormányzattal folytatott egyeztetések alapján még nem megvalósult és továbbra is indokoltnak tekintett javaslatok.
- Az Önkormányzat kiemelt fejlesztési elképzeléseinek listája (KFE).
- 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).

1. Javuló elérhetőség, erősödő várostérségi kapcsolatok

1.1 Országos hálózatokhoz való kapcsolódás javítása

Sorszám	Projekt címe	Új / meglévő projekt
1	Debrecen-Mátészalka vasútvonal felújítása és villamosítása	Meglévő
2	M49-es gyorsforgalmi út I. ütem	Meglévő

1.2 Hiányzó kapcsolatok kiépítése

Sorszám	Projekt címe	Új / meglévő projekt
3	Mátészalkai Tudományos és Technológiai Park megközelítésének javítása és feltárása	Meglévő elemekből
4	Nyár utca kikötése a Jármű útra	Új

2.1 Városi sétányhálózat és emberközpontú belváros

2. Fenntartható választási lehetőségek

		projekt
5	Városi sétányhálózat kialakítása és komplex forgalomcsillapítás a városközponti városrészben	Új

2.2 Kerékpárosbarát fejlesztések

Sorszám	Projekt címe	Új /meglévő projekt
6	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - I. ütem	Meglévő elemekből
7	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - II. ütem	Meglévő elemekből
8	Közterületi és B+R kerékpárparkolók létesítése	Meglévő elemekből
9	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése	Új

2.3 Környezetbarát közlekedési szolgáltatások

Sorszám	Projekt címe	Új /meglévő projekt
10	Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése	Új
11	Elektromos buszok beszerzése töltőinfrastruktúra és karbantartási képesség kiépítésével	Meglévő elemekből
12	Környezetbarát önkormányzati járműflotta, városi alternatív töltőinfrastruktúra fejlesztése, zöld közbeszerzés	Új
13	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére	Új

3. Nyugodt, élhető lakókörnyezet

3.1 Lakóterületi városrészek közlekedésfejlesztése és forgalomcsillapítása

Sorszám	Projekt címe	Új /meglévő projekt
14	Komplex forgalomcsillapítás, a kapcsolatok javítása, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés fejlesztése az Északi városrészben	Meglévő elemekből
15	A Bajcsy-Zsilinszky utca szerepének megfelelő kialakítása és a lakótelep parkolási helyzetének rendezése a Keleti városrészben	Meglévő elemekből

16	A külső Zöldfa utca biztonságosabbá tétele, autóbuszos feltárásának javítása és a temető környezetének rendezése a Déli városrészben	Meglévő elemekből
17	Komplex közlekedésbiztonsági program, valamint a Ráckert lakótelep parkolási gondjainak megoldása a Nyugati városrészben	Meglévő elemekből

4. Biztonságos közlekedés

4.1 Városi forgalomcsillapítási program

Sorszám	Projekt címe	Új / meglévő projekt
18	Városi forgalomcsillapítási program I. ütem	Meglévő elemekből
19	Városi forgalomcsillapítási program II. ütem	Új
20	Városi forgalomcsillapítási program III. ütem	Új

4.2 Célzott beavatkozások és szemléletformáló programok

Sorszám	Projekt címe	Új / meglévő projekt
21	Biztonságos átkelési lehetőségek kialakítása a vasút- és főútvonalakon	Új
22	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása	Új
23	Munkahelyi mobilitási tervek kidolgozásának és megvalósításának támogatása	Új
24	Mozgásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősek, kerekesszékekkel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása	Új

6.2 A PROJEKTEK RÉSZLETES ISMERTETÉSE

A jelen pontban a **célrendszerhez kapcsolódó projekteket ismertetjük. Ezek egy része a város aktuális stratégiai dokumentumaiból származik, sok esetben átdolgozva, frissítve, míg másokat kifejezetten a SUMP célrendszeréhez kapcsolódóan alkottunk meg** a felmérések, egyeztetések, szakmai és civil fórumok eredményeire és a fenntartható városi mobilitás hívószavaira reagálva. Az alábbi projektlista a városvezetéssel és a polgármesteri hivatal releváns szakembereivel történő egyeztetés nyomán készült, ami mellett az intézkedések prioritását és megvalósítási időtávját szintén egyeztettük.

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


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


látható a projekt SUMP rendszeren belüli azonosítója és megnevezése. A következő elem a projekt leírása, amely a főbb célkitűzéseket és az intézkedés tartalmi elemeit rögzíti. A következő elem a megvalósításban érintett főbb szereplőket tartalmazza – azokat a szereplőket soroltuk ide, akiknek az aktív közreműködésére van szükség az intézkedés kivitelezéséhez. Ezt követi az indokoltság, majd az előzmények ismertetése – utóbbi kettő több esetben összefügg egymással. A projektek szakmai szükségessége mellett ugyanis lényeges szempont, hogy azok illeszkedjenek a város stratégiai céljaihoz, ezért azok alátámasztottságát a releváns stratégiai dokumentumokra történő hivatkozással is erősítjük. Végül az utolsó két tételben a projekt – műszaki, jogi, adminisztratív – előfeltételeit, valamint a kapcsolódó további projekteket rögzítjük.

1. Javuló elérhetőség, erősödő várostérségi kapcsolatok

1.1 Országos hálózatokhoz való kapcsolódás javítása

Projektazonosító és projektnév	1 Debrecen-Mátészalka vasútvonal felújítása és villamosítása
Leírás	<p>A beruházás a MÁV 110-es számú (Debrecen–Nyírbátor–Mátészalka vasútvonal) egyvágányú, nem villamosított 78 km hosszú vasútvonalának felújítását – a vasútvonal villamosítását, a meglévő pályasebesség növelését – foglalja magában. A vonalon jelenleg jelentős alépítmény problémák vannak, továbbá a 80 km/óránál nagyobb pályasebesség eléréséhez a vonalon nyomvonalkorrekciókra van szükség. A cél nem csak az utazási idő csökkentése, hanem a kor elvárásainak megfelelő szolgáltatás létrejötte, Debrecen felé óránkénti követéssel. Az eredetnél magasabb pályasebességre való tervezéssel a vonatkeresztező helyek kedvező elhelyezkedése miatt egészében lehet, hogy kisebb infrastruktúra-építésre van szükség.</p> <p>A beruházás a vasútvonal felújítása mellett az alábbiakra terjed ki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A járatokon korszerű (akadálymentes, légkondicionált) járművek közlekedtetése szükséges. • A projektelőkészítés során vizsgálandó új megállóhely létesítésének indokoltsága a Mátészalkai Tudományos és Technológiai Parknál, biztosítva az új megálló gyalogos és kerékpáros hálózatba történő bekötését. • A mátészalkai vasútállomás gyalogos-kerékpáros átjárhatóságának, az oktatási intézmények megközelíthetőségének javítása céljából meg kell vizsgálni új gyalogos felüljáró létesítésének a lehetőségét az állomás keleti részén (előzetesen a Károlyi utca - Baross László utca vonalában).

Projektazonosító és projektnév	1 Debrecen-Mátészalka vasútvonal felújítása és villamosítása
	
Megvalósításban érintettek	<p>MÁV Zrt. NIF Zrt. Innovációs és Technológiai Minisztérium</p>
Indokoltság	<p>A Debrecen–Nyírbátor–Mátészalka vasútvonal a MÁV 110-es számú, egyvágányú, nem villamosított 78 km hosszú vasútvonala. A vonal kiépítési sebessége 80 km/h, azonban egyes vonalszakaszain lassújelek, 40, 50, 60 km/h-s sebességhatárolások kerültek bevezetésre. Problémát jelent, hogy a vonalon régi típusú, alacsonyabb komfortfokozatú járművek – M41-es mozdonyhoz csatolva 2-3 Bhv vagy Bdt kocsik – közlekednek, ami tovább gyengíti a szolgáltatás színvonalát. A térségben a vasúti közlekedési kínálat – a hosszú, pontatlan menetidő, alacsony szolgáltatási színvonal miatt – jelenleg nem versenyképes.</p> <p>A térségre Debrecen erőteljes vonzást gyakorol, amely várhatóan a következő években – részben a debreceni BMW gyár megépülése miatt – még erőteljesebb lesz. Jelenleg a hajdú-bihari megyeszékhely a leggyorsabban kerülőúton, az M3-as autópályán és a 4-es főúton keresztül, 75 perc alatt érhető el. A 110-es vasútvonal európai normák szerinti újjáépítése – ezáltal az utazási idő 60-75 percre történő lerövidítése – nemcsak Mátészalka, hanem Nyírbátor és a térség lakosságának is fontos. A térségben a vasút akkor lehet a személygépkocsis vagy helyközi autóbuszos közösségi közlekedés alternatívája, ha a vonalon tiszta, kényelmes, gyors és kiszámítható, órás követéssel közlekedő vonatok közlekednek Debrecen felé.</p>
Előzmény	<p>Kiemelt Fejlesztési Elképzelések; MÁV Nyírségi Regionális Vasutak fejlesztési stratégia (2019)</p>
Előfeltételek	<p>Előkészítés, tervezés (ideális esetben megvalósíthatósági tanulmány és engedélyezési terv a Mátészalka – Apafa és a Nyírbátor – Nyíregyháza vonalakra; korábban az IKOP listán szerepelt a 110-es vonalra vonatkozó tervezés) Szükséges kisajátítások</p>
Kapcsolódó projektek	<p>21. Biztonságos átkelési lehetőségek kialakítása a vasút- és főútvonalakon</p>
ITS illeszkedés	<p>A Debrecen-Mátészalka vasútvonal villamosítása és felújítása egyben, továbbá a mátészalkai vasútállomás áruforgalmi szempontú fejlesztése</p>

Projektazonosító és projektnév	2 M49-es gyorsforgalmi út I. ütem
Leírás	<p>A beruházás keretében megépülő M49-es gyorsforgalmi út az M3-as autópálya 267-es km-nél ágazik ki, majd Ökörítőfülpösnél csatlakozik a 49-es főúthoz. Az M49-es I. ütemben megépülő 25,67 km-es, 2x2 sávós szakaszának nyomvonala nagyjából párhuzamosan fut a 49-es főúttal. A kiviteli terv alapján a beruházás az alábbi főbb műszaki tartalommal valósítható meg:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 külön szintű csomópont – M3–M49 csomópont, Jármí csomópont, Mátészalkai csomópont, (távlati Mátészalkai csomópont), Győrtelemi csomópont – kiépítése; • az útszakaszon létesítendő további műtárgyak (3 vasúti felüljáró, 4 csatorna feletti felüljáró) megépítése; • Őrnél 3 kilométernyi, Győrteleknél 4 kilométernyi, Porcsalmánál szintén 4 kilométernyi 2x1 sávós bekötőút építése; • egy kétoldali komplex pihenőhely (és egy távlati kétoldali egyszerű pihenőhely) kiépítése. 
Megvalósításban érintettek	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Indokoltság	<p>A város elérhetőségében kiemelt szerepe van, hogy az ország keleti részének egyik meghatározó közlekedési gerince, az M3-as autópálya (TEN-T hálózat része) 8 km-re található a várostól (Őri elágazás). Az autópálya közvetlen összeköttetést biztosít Mátészalka és a főváros között, valamint északra irányba Vásárosnamény felé az ukrán határ irányába. Az M49-es gyorsforgalmi út az M3-as autópálya és Szatmárnémeti között teremtené új közlekedési kapcsolatot – első ütemének (M3 autópályától Ökörítőfülpösig) megépítése jelentős mértékben csökkentené a városon áthaladó, jelenleg a 49-es számú főúton közlekedő tranzitforgalmat. Tervezői számítások alapján az M49-es megépülése a városon keresztülhaladó 49-es főút – Jármí út és Alkotmány út – forgalmának jelentős – 75%-os és 50%-os – csökkenését eredményezné. A beruházás hatására a városon áthaladó tömeges nemzetközi kamion- és a térségen áthaladó személygépkocsi forgalom jelentős mértékben mérséklődik, ami alapvető feltétele egy egészségesebb, élhetőbb, biztonságosabb város megteremtésének. Az új gyorsforgalmi út kiépítése tovább erősíteni fogja a</p>

Projektazonosító és projektnév	2 M49-es gyorsforgalmi út I. ütem
	város gazdasági potenciálját is, hiszen az M49-es megépülésével a Mátészalkai Tudományos és Technológiai Ipari Park elérhetősége jelentős mértékben javulni fog.
Előzmény	ITS; Kiemelt Fejlesztési Elképzelések
Előfeltételek	Kisajátítások, tervek, engedélyezés
Kapcsolódó projektek	18. Városi forgalomcsillapítási program I. ütem 19. Városi forgalomcsillapítási program I. ütem 20. Városi forgalomcsillapítási program I. ütem
ITS illeszkedés	M49-es gyorsforgalmi út megépítése

1.2 Hiányzó kapcsolatok kiépítése

Projektazonosító és projektnév	3 Mátészalkai Tudományos és Technológiai Park megközelítésének javítása és feltárása
Leírás	<p>A Mátészalkai Tudományos és Technológiai Park megközelíthetőségének, elérhetőségének javítása a helyi gazdaság fejlesztésének fontos tényezője. Jelenleg a városrész az Ipari útról közelíthető meg. A beruházás keretében megépítendő új feltáró út nyomvonala az Ipari úttal párhuzamosan, a beépített ipari területek nyugati oldalán futna. Az út fizikailag szintén a 49-es főút és a 471-es út között teremtené kapcsolatot a város belterületének peremén. A projekt keretében továbbá kiemelt területként jelenne meg az Mátészalkai Tudományos és Technológiai Park belső közlekedési kapcsolatainak, a terület gyalogos és kerékpáros feltárásának javítása, megközelíthetőségének fejlesztése.</p>
	
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata Mátészalkai Tudományos és Technológiai Ipari Park és oda betelepülő cégek

Projektazonosító és projektnév	3 Mátészalkai Tudományos és Technológiai Park megközelítésének javítása és feltárása
Indokoltság	Az út megépítését a Mátészalkai Tudományos és Technológiai Park megközelíthetőségének fejlesztése indokolja. A beruházás hatására a területen található vállalkozások az eddigi két irány helyett négy irányból lesznek megközelíthetők. A feltáró út kialakítása továbbá új ingatlan-beruházásokat generálhat, későbbiekben az ipari park területének további bővítését teszi lehetővé.
Előzmény	Kiemelt Fejlesztési Elképzelések
Előfeltételek	Előkészítés, tervezés, szükséges kisajátítások
Kapcsolódó projektek	1. Debrecen-Mátészalka vasútvonal felújítása és villamosítása 10. Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése 23. Munkahelyi mobilitási tervek kidolgozásának és megvalósításának támogatása
ITS illeszkedés	A 471-es és 49-es utak összekötése a Mátészalkai Tudományos és Technológiai Park fejlesztési területét metszve, a hatályos településrendezési dokumentumokban foglaltak szerint

Projektazonosító és projektnév	4 Nyár utca kikötése a Jármű útra
Leírás	Nyár utca kikötése a Jármű útra, csatlakozva a Jármű út - Ipari út csomópontban tervezett körforgalomhoz. Biztonságos, kényelmes gyalogos-kerékpáros kapcsolat kialakítása a Jármű út mentén tervezett kerékpárúthoz. A projekt fontos része a gyalogos és kerékpáros kapcsolatok kiterjesztése is. Az új csomóponttal és kikötéssel a Nyár utca szerepe még jobban felértékelődik a városrészben, forgalma megnő, ezért a forgalom csillapítása, a védtelen közlekedők biztonságának szavatolása is része a projektnek. Emellett a megvalósítás módot ad más projektek rész céljainak elérésére is, így például a helyi autóbusz-hálózat megjelenhet a Nyár utcán. A kikötéshez mintegy 270 m hossz, kb. 20 m szélességben kell telket szerezni a Nyár utca mai végétől az Ipari útig. Ha a most a Jármű úton működő cégek épületeit elkerüli a nyomvonal, akkor két ívvel lehet rávezetni a tervezett körforgalomra a Nyár utcát.
	

Projektazonosító és projektnév	4 Nyár utca kikötése a Jármű útra
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Indokoltság	Az Északi városrész nagyobbik, nyugati része meglehetősen elzárt terület, megközelítését jelenleg négy utca biztosítja: az Erkel Ferenc utcai jelzőlámpás csomóponton kívül az Északi körút, a Csillag utca és a Kalmár sor köt ki a Jármű útra, ez utóbbi három a 2x2 sávós főútra mindenfajta biztosítás nélkül csatlakozik. Az Északi városrész nyugati és keleti része közötti átjárást az Ópályi felé menő vasútvonal akadályozza, amin nincs hivatalos átjárási lehetőség. A keleti rész kapcsolatai minden irányban erősebbek, de a nyugati rész elzártságát érdemes lenne oldani, különös tekintettel az M49 gyorsforgalmi út városi utazásokat átrendező hatása miatt is. Ennek mozgatórugója Mátészalka külső megközelítésének megváltozása lesz: míg ma egyértelműen a Jármű út a legfontosabb útvonal, addig az M49-es átadásával a Meggyesi út válik a legfontosabbá, a Jármű út forgalma a felére-harmadára fog visszaesni, egyidejűleg felértékelődnek azok a kapcsolatok, amelyek a város északi és déli részét kötik össze. A kis számú ilyen kapcsolat közül az Északi városrész nyugati fele számára az Ipari út a legkézenfekvőbb választás. Az Ipari út - Jármű út csomópontjában már régóta tervezett egy körforgalom a mai közlekedési helyzetre való válaszként. Ez a körforgalom a megváltozó városi utazások fényében sem veszít aktualitásából, de más szerephez kerül. E körforgalom lehetőséget ad a közelben húzódó Nyár utca meghosszabbítására és kikötésére. Ezzel az Északi városrész elzártsága oldódik, a déli városrészek megközelítési lehetőségei javulnak.
Előzmény	-
Előfeltételek	18. Városi forgalomcsillapítási program I. ütem
Kapcsolódó projektek	10. Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése 14. Komplex forgalomcsillapítás, a kapcsolatok javítása, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés fejlesztése az Északi városrészben
ITS illeszkedés	Bel- és külterületi utak, csapadékvízhalózat és járdák építése, megújítása (részben)

2. Fenntartható választási lehetőségek

2.1 Városi sétányhálózat és emberközpontú belváros

Projektazonosító és projektnév	5 Városi sétányhálózat kialakítása és komplex forgalomcsillapítás a városközponti városrészben
Leírás	A városi sétányhálózat egységes arculatú, közlekedésileg és szabadidős szempontból egyaránt hangsúlyos városszerkezeti elem. Fő tengelye a vasútállomástól a régi főutcáig vezető Kölcsey utca - Hősök tere - Bajcsy-Zsilinszky utca - Kossuth utca vonal. A projekt a Kossuth utcában már megkezdett munka folytatása, elsősorban a már létező elemek összekötésével és kiegészítésével. Célja összefüggő gyalogosbarát hálózat létrehozása, a minőségi követelmények és az arculat egységesítése mellett. Javasolt emellett úgy kialakítani, hogy kerékpárral is kényelmesen, biztonságosan minden

Projektazonosító
és projektnev5 Városi sétányhálózat kialakítása és komplex
forgalomcsillapítás a városközponti városrészben

irányban járható legyen. Fontos szempont egyidejűleg zöld hálózat létrehozása is: a fasorok, parkok és zöld szigetek is fontos részei a városi életnek.



Fentieknek feltétele a gépjárműforgalom korlátozása, a közterületi parkolás helyfoglalásának mérséklése. Ez nem jelenti a célforgalom kitiltását, de az átmenő forgalom különböző forgalomtechnikai beavatkozásokkal (pl. egyirányúsítások rendszerével) elterelhető, a parkolás pedig a közterületeken mérsékelt díjfizetés bevezetésével részben máshová (elsősorban az újonnan kialakított közterületen kívüli parkolóba) terelhető, részben a kedvezőbb gyalogos és kerékpáros megközelíthetőség révén kiváltható. Meg kell oldani a területen található üzletek, vendéglátóhelyek szállítási, rakodási igényének kielégítését is, célszerűen rakodóhelyek kijelölésével.

- Első ütemben tehát a Kölcsey utca - Hősök tere környékének összefüggő és egységes kialakítása, és a Kossuth utcával való kapcsolat megteremtése a cél. Ez utóbbi a mai főhálózatot követő nyomvonal mellett a Hősök tere-Kossuth utca déli része közötti közvetlen, legrövidebb gyalogos és kerékpáros útvonal kialakításában is testet ölthet, amely nemcsak kiterjeszti a sétányhálózat hatókörét, de egyben értékes új kapcsolatokat is teremt.
- Második lépésben javasolt a sétányhálózat nyugati irányú meghosszabbítása a vasútállomásig, főként a gyalogos felüljárót célozva, azon keresztül pedig az Ipari park és a nyugati városrész déli felének oktatási intézményeit is bekötve.
- A harmadik lépésben a kórház és a Bajcsy-Zsilinszky úti lakótelep bekötése javasolt.

Projektazonosító és projektnév	5 Városi sétányhálózat kialakítása és komplex forgalomcsillapítás a városközponti városrészben
	 <p>(A 18. projektben a Ráckert lakótelep egyik főutcájának sétányosítására teszünk javaslatot, ennek bekötése távlati terv lehet.)</p> <p>A belváros teljes területén javasolt további beavatkozások:</p> <ul style="list-style-type: none"> • utak, járdák felújítása; • csomópontok fejlesztése, pl. körforgalommá történő átépítéssel (indikatíván: Móricz Zsigmond u. - Bercsényi u. - Kisfaludy u. - Kazinczy u.; Nagykárolyi u. - Zöldfa u.; Nagykárolyi u. - Rákóczi u. - Iskola köz); • egyirányú utcák vizsgálata és lehetőség szerinti megnyitása a kétirányú kerékpáros közlekedés számára.
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata
Indokoltság	<p>Mátészalka egyik problémája az autós városi lét, amelynek káros hatásai főleg a belső városrészekben egyértelműek, illetve egy másik fontos hiányosság az értékes városi közterületek kis száma, és még inkább ezek szétszórtsága. Javaslataink a fenti problémák oldására egy városi sétányhálózat létrehozása a meglévő alapokon, elsősorban a Kossuth utca - Kőlcsey utca tengely létrehozásával, összekötésével, másodsorban pedig ennek kiterjesztésével a város fontosabb pontjai felé. E sétányok közlekedésileg gyalogos- és kerékpáros tengelyek, egyben parkosított, sétálásra, időtöltésre kialakított területek is, érdemi szabadidős és kereskedelmi potenciállal. Mátészalka városiasodásának, az életminőség javításának fontos eszköze a városi sétányok fejlesztése, amelyek közlekedési feladatokon túl egyben találkozóhelyet, városi viszonyítási pontot is jelentenek. A Kossuth utcában elkészült az első ilyen utcaszakasz és a Hősök tere - Kőlcsey utca vonalon is számos kész vagy félig kész elem sorakozik. A projekt szorosan összefügg a város M49-es miatt megváltozó közlekedési szerkezetével is, az új autós útvonalakat és a megváltozó csomóponti irányokat számos keresztmetszetben és csomópontban kell majd kezelni a projekt keretében. Nagyon fontos aspektusa a fejlesztésnek a mozgásukban korlátozott csoportok (a</p>

Projektazonosító és projektnev	5 Városi sétányhálózat kialakítása és komplex forgalomcsillapítás a városközponti városrészben
	mozgáskorlátozottak mellett idesoroljuk a vakokat és csökkentlátókat, a siketeket és nagyothallókat, az időseket és a kisgyerekeket is, egyszóval mindenkit, akinek a mozgás vagy a közlekedés nehezebb vagy bonyolultabb, mint egy fiatal, erős felnőtt esetében) számára könnyen használható, védett és biztonságos közlekedési felületek és terek létrehozása.
Előzmény	-
Előfeltételek	A jelentős hatás miatt városi szintű konszenzus kell a javaslat támogatásáról és a megvalósítás pontos formájáról, ütemezéséről Előkészítés, tervezés
Kapcsolódó projektek	6. Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - I. ütem 8. Közterületi és B+R kerékpárparkolók létesítése 15. A Bajcsy-Zsilinszky utca szerepének megfelelő kialakítása és a lakótelep parkolási helyzetének rendezése a Keleti városrészben 17. A védtelen közlekedők biztonságára fókuszáló komplex közlekedésbiztonsági fejlesztések és forgalomcsillapítás, valamint a Ráckert lakótelep parkolási gondjainak távlatos megoldása a Nyugati városrészben 19. Városi forgalomcsillapítási program II. ütem 20. Városi forgalomcsillapítási program III. ütem 24. Mozgásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősek, kerekesszékekkel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása
ITS illeszkedés	Városközpont rehabilitáció: Főtér rekonstrukció és új Polgármesteri Hivatal kialakítása Körforgalmak, jelzőlámpás csomópontok kialakítása (részben)

2.2 Kerékpárosbarát fejlesztések

Projektazonosító és projektnev	6 Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - I. ütem
Leírás	<p>A projekt azon kerékpáros hálózati elemek I. ütemét foglalja magában, amelyek kialakításával Mátészalka kerékpárforgalmi főhálózata teljessé válhat. Az egyes szakaszokra vonatkozó specifikus javaslatokat a kerékpárforgalmi hálózati terv (KHT) részletesen tartalmazza. A fejlesztéssel érintett útszakaszok:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 49-es főút (Jármí út, Alkotmány utca) mellett, 5398,6 fm hosszban kerékpárút kialakítása (a Jármí ill. Kocsord felé vezető kerékpárutakat összekötve), a meglévő szakaszok felújításával, hiányzó szakaszok kiépítésével • a Dózsa György utca - Kossuth Lajos tér – Kossuth Lajos utca nyomvonalon 1609 fm hosszban kerékpáros nyom kijelölése, a 49-es főút mentén épülő kerékpárút kezdőszelvényéig • Seregély utca (Vasútállomás) – Zöldfa utcán 1300 fm hosszban kerékpársáv kialakítása (útfelújítással, közműkiváltással, vasúti átjáró átépítésével)

Projektazonosító és projektnév	6 Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - I. ütem
	
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Indokoltság	A városon belüli kerékpáros infrastruktúra egyelőre nem alkot összefüggő hálózatot. A kerékpározás főként az úttesten és a járdákon zajlik, a használók egyéni belátásától függően. Fontos irány a városközpontot is átszelő 49-es út. Jelenleg a kerékpáros infrastruktúra ezen az útvonalon szakaszosan elérhető, több helyen rossz minőségű burkolattal. A lakók erősen hiányolják a 49-es főútról a kiépített kerékpáros infrastruktúrát, ideértve egyes átvezetéseket is (Ipari utcánál például).
Előzmény	KHT, SECAP
Előfeltételek	-
Kapcsolódó projektek	1. Debrecen-Mátészalka vasútvonal felújítása és villamosítása 7. Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - II. ütem 8. Közterületi és B+R kerékpárparkolók létesítése
ITS illeszkedés	nem szerepel (mivel megvalósítás alatt áll)

Projektazonosító és projektnév	7 Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - II. ütem
Leírás	A projekt azon kerékpáros hálózati elemek II. ütemét foglalja magában, amelyek kialakításával Mátészalka kerékpárforgalmi főhálózata teljessé válhat. Az egyes szakaszokra vonatkozó specifikus javaslatokat a kerékpárforgalmi

Projektazonosító és projektnév	7 Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - II. ütem
	<p>hálózati terv (KHT) részletesen tartalmazza. A fejlesztéssel érintett útszakaszok:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a 4117-es út (Széchenyi utca) mellett, 2170 fm hosszon (közig. határig mérve) (Jármi út – Ópályi között) • 471-es főút (Kinizsi Pál utca) mellett, 961,4 fm hosszon kerékpárút építése (Zöldfa utca – 49-es főút között)   <p>Mátészalka a térség központjaként szerepet játszhat egy térségi kerékpárút-hálózat kialakításának koordinálásában is (pl. Jármi-Őr és egyéb hiányzó szakaszok megvalósításával).</p>
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata Magyar Közút Nonprofit Zrt. Ópályi Község Önkormányzata
Indokoltság	A városon belüli kerékpáros infrastruktúra egyelőre nem alkot összefüggő hálózatot. A kerékpározás főként az úttesten és a járdákon zajlik, a használók egyéni belátásától függően. Mátészalkáról indulva Ópályi kivételével bármely irányba biztosított a szomszédos települések biztonságos kerékpáros elérhetősége.
Előzmény	ITS, KHT, SECAP
Előfeltételek	Előkészítés, tervezés, engedélyezés 19. Városi forgalomcsillapítási program II. ütem
Kapcsolódó projektek	6. Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - I. ütem 8. Közterületi és B+R kerékpárparkolók létesítése

Projektazonosító és projektnev	7	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - II. ütem
ITS illeszkedés	Mátészalka-Ópályi kerékpárút megépítése Városi Kerékerdő program (kerékpárutak, kerékpáros nyom, kerékpártárolók), kerékpáros közlekedéshez kapcsolódó szemléletformálás (részben)	

Projektazonosító és projektnev	8	Közterületi és B+R kerékpárparkolók létesítése
---------------------------------------	----------	---

Leírás

A projekt a közterületi kerékpárparkolás folyamatos fejlesztését, igény esetén a meglévő kerékpárparkolók bővítését tartalmazza annak érdekében, hogy a forgalomvonzó célpontoknál (hivatalok, üzletek, szolgáltatások, vendéglátóhelyek stb.) lehetőség legyen a kerékpárok biztonságos és kényelmes parkolására. Indikatívan 40 helyszínen javasolt az igények felmérését követően 2-5 kerékpártámasz (4-10 férőhely) telepítése.



58. ábra: Korszerű, biztonságos kerékpárparkolók (Mátészalka, Nagy piac / Pécs)

A megfelelő kerékpárparkolási feltételek nélkül kevesen választják a kerékpár és a közösségi közlekedés kombinációját az úticéljuk eléréséhez. Cél, hogy ehhez a feltételek megteremtődjenek, a kerékpár és a közösségi közlekedés kombinálása vonzó alternatívája lehessen a személyautóval történő közlekedésnek. A projekt fedett B+R kerékpárparkolók kialakítását tartalmazza a vasútállomás és autóbusz-állomás területén.



59. ábra: Vasútállomási fedett B+R kerékpárparkoló (Eger)

A kerékpárparkolók elhelyezése és típusa meg kell feleljen az e-UT 03.04.13. "Kerékpározható közutak tervezése" utügyi műszaki előírás 7. fejezetében meghatározott követelményeknek.

Megvalósításban érintettek

Mátészalka Város Önkormányzata
MÁV Zrt.

Projektazonosító és projektnév	8 Közterületi és B+R kerékpárparkolók létesítése
	Volánbusz Zrt. Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Indokoltság	A városban számos forgalomvonzó létesítménynél (kórház, iskolák, hivatalok, üzletek stb.) található csak a kerék rögzítésére alkalmas kerékpárparkolók. Sokhelyütt a kerékpárparkolás ezen a szinten sem megoldott. A kerékpárparkolás feltételeinek megteremtése kulcsfontosságú, mivel az utazás végpontján a kerékpárt le kell tudni parkolni. A kerékpárparkolási feltételek fejlesztése kifejezetten költséghatékony, konfliktusmentes, ám az egyik leghatékonyabb eszköz a kerékpáros forgalom növeléséhez.
Előzmény	ITS, KHT, SECAP
Előfeltételek	Előkészítés (fejlesztési pontok beazonosítása), tervezés
Kapcsolódó projektek	6. Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - I. ütem 7. Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - II. ütem 9. A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése
ITS illeszkedés	Városi Kerékerdő program (kerékpárutak, kerékpáros nyom, kerékpártárolók), kerékpáros közlekedéshez kapcsolódó szemléletformálás (részben)

Projektazonosító és projektnév	9 A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése
Leírás	<p>A projekt a Mátészalka városában meglévő jelentős kerékpározási hagyományokra építve a közlekedési mód további népszerűsítése mellett annak különböző, új fajtáinak megismertetésére fókuszál. 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.</p> <p>Az elektromos rásegítésű kerékpárok előnye, hogy nagyobb távolságok napi szintű megtételére is alkalmas úgy, hogy közben a kerékpározás élményét sem veszíti el a használó.</p> <p>A teherkerékpárok – kialakításuktól függően – széles körben felhasználhatók: az általánosan elterjedt kiszállítást mellett ipari parkokban, iparterületeken, de akár nagyobb csarnokokban is használható alapanyag- és árumozgatásra, önkormányzati feladatok ellátása esetén akár szociális munkások is közlekedhetnek vele a közétkeztetés biztosítása céljából, de kisgyermekesek is használhatják a kifejezetten gyermekek biztonságos szállítására kialakított teherkerékpárokat.</p>
	 

Projektazonosító és projektnév	9 A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése
	60. ábra: Teherkerékpárok (Bródy Sándor könyvtár, Eger / Umea, Svédország)
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata; Magánvállalkozások
Indokoltság	A város kerékpárhálózatának fejlesztésével várhatóan tovább nő a kerékpárral közlekedők aránya is, amelyhez nagy mértékben hozzájárul, ha a belvárosban és egyéb kijelölt területeken a kerékpáros közlekedés alternatív módjai is elérhetővé és széles körben igénybevehetővé válnak. A fenntartható várostervezés és környezetkímélő közlekedési megoldások közé tartozik a kerékpározás és járműmegosztás rendszerének népszerűsítése, amely európai uniós szinten is növekvő tendenciát mutat.
Előzmény	SECAP
Előfeltételek	Előkészítés (specifikáció, üzleti terv), pályázat
Kapcsolódó projektek	6. Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - I. ütem 7. Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - II. ütem 8. Közterületi és B+R kerékpárparkolók létesítése
ITS illeszkedés	Városi Kerékerdő program (kerékpárutak, kerékpáros nyom, kerékpártárolók), kerékpáros közlekedéshez kapcsolódó szemléletformálás (részben)

2.3 Környezetbarát közlekedési szolgáltatások

Projektazonosító és projektnév	10 Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése
Leírás	<p>A helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztésének célja a város léptékéhez igazodó, de a jelenleginél többféle igényt kiszolgálni képes hálózat és menetrend megtervezése és bevezetése, mely figyelembe veszi elektromos autóbuszok későbbi alkalmazhatóságát is. Ennek során vizsgálendő a helyközi járatok helyi utazások kiszolgálásába való bevonhatósága, illetve egyes viszonylatokon vagy időszakokban a jelenleginél kisebb járműméret alkalmazásának lehetősége is.</p> <p>A forgalomirányítás és utastájékoztató okos elemekkel fejlesztendő (járműkövető rendszer, elektronikus utastájékoztató kijelzők, adatok átadása utazástervező alkalmazások felé).</p>

Projektazonosító és projektnev	10	Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése
		 <p>61. ábra: Siófok autóbusz-hálózati térképe / Helyi közlekedésben használt kisméretű jármű (Zirc)</p>
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata Innovációs és Technológiai Minisztérium Volánbusz Zrt. (mint helyközi szolgáltató) Volánbusz Zrt. (mint helyi szolgáltató)	
Indokoltság	A helyi autóbusz-hálózat a helyi, illetve a vasúttal, helyközi autóbusszal érkező iskolásforgalmat, valamint a piac forgalmát szolgálja ki. Az alacsony járatszám és a kis hálózat ilyen formában más jellegű igények kiszolgálására jelenleg nem alkalmas. Ugyanakkor jelzi a benne rejtőző potenciált, hogy a 2020-ban megnyitott Nagypiac kiszolgálásában az önkormányzat gondolt a helyi autóbuszokra is.	
Előzmény	-	
Előfeltételek	Előkészítés, tervezés	
Kapcsolódó projektek	11. Elektromos buszok beszerzése töltőinfrastruktúra és karbantartási képesség kiépítésével	
ITS illeszkedés	Közösségi közlekedés komplex fejlesztése (hálózat, menetrendi kínálat, járműállomány) (részben) Smart City fejlesztések - Fenntartható város kialakításához kapcsolódó környezeti, energetikai komplex fejlesztések, közlekedési fejlesztések (részben)	

Projektazonosító és projektnev	11	Elektromos buszok beszerzése töltőinfrastruktúra és karbantartási képesség kiépítésével
Leírás	<p>A helyi közösségi közlekedési közszolgáltatást ellátó autóbusz-állomány megújításának célja a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának emelése és versenyképességének javítása, mind az esélyegyenlőség és akadálymentes hozzáférés biztosítása, mind a város környezeti állapotának javítása érdekében.</p> <p>A járműállomány megújítása történhet az önkormányzat közvetlen beszerzése, vagy a közszolgáltatási szerződés keretében előírt (akár fokozatos) flottafrissítés formájában, a források biztosíthatósága függvényében. A hálózat és menetrend megújítása alapján meg kell határozni a szükséges darabszámot járműkategóriánként (szóló, midi-, minibusz). Gondoskodni kell a</p>	

Projektazonosító és projektnév	11 Elektromos buszok beszerzése töltőinfrastruktúra és karbantartási képesség kiépítésével
	<p>töltőinfrastruktúra és a karbantartási képességek kiépítéséről is.</p>  <p>62. ábra: Elektromos autóbusz (Krakkó, Lengyelország)</p>
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata Volánbusz Zrt. (mint helyi szolgáltató) áramszolgáltató
Indokoltság	<p>A helyi autóbusz-szolgáltatást a jelenlegi szolgáltató Volánbusz Zrt. a helyközi járműállomány részét képező, szerződés szerint legalább 75 férőhelyes szóló autóbuszokkal biztosítja.</p> <p>Az elektromos autóbuszok beszerzése országos szakpolitikai prioritás.</p>
Előzmény	ITS, SECAP
Előfeltételek	10. Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése Előkészítés, tervezés, forrásbiztosítás
Kapcsolódó projektek	12. Környezetbarát önkormányzati járműflotta, zöld közbeszerzés
ITS illeszkedés	Közösségi közlekedés komplex fejlesztése (hálózat, menetrendi kínálat, járműállomány) (részben)

Projektazonosító és projektnév	12 Környezetbarát önkormányzati járműflotta, városi alternatív töltőinfrastruktúra fejlesztése, zöld közbeszerzés
Leírás	<p>A 21. század városi mobilitásában egyre nagyobb teret kap a nullemisziós, alacsony kibocsátású közlekedési megoldások alkalmazása, az elektromos hajtásrendszerű járművek használata. Az elektromos autók városi térnyerését az önkormányzat közvetlenül nehezen tudja befolyásolni, ugyanakkor az önkormányzati gépjárműállomány – beleértve az önkormányzat tulajdonába tartozó gazdasági társaságok által használt személygépkocsikat is – környezetbarát járművekre való cseréjével a város vezetése példát tud mutatni a helyi lakosságnak.</p> <p>A gépjárműállomány környezetbarát járművekre való cseréje mellett fontos a városban az elektromos töltőállomások infrastruktúrájának további kiépítése, egyúttal területi lefedettségének javítása. Az elektromos töltőállomások</p>

Projektazonosító és projektnév	12 Környezetbarát önkormányzati járműflotta, városi alternatív töltőinfrastruktúra fejlesztése, zöld közbeszerzés
	<p>infrastruktúrájának kiépítése terén a városban további beavatkozásokra van szükség:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Töltőállomások létesítése. • Töltőállomások telepítésének ösztönzése különböző források bevonásával és hatósági, szabályozási oldalról történő támogatással. • A töltőállomások üzemeltetési költségeinek csökkentése hatósági támogatással. <div data-bbox="437 546 1370 875"> </div> <p>63. ábra: Elektromos töltőállomás (Dunaújváros) / Városüzemeltetés elektromos járműve (Graz, Ausztria)</p> <p>A fentebb említett beruházások mellett a városi beruházások tervezésénél és megvalósításánál általánosságban is fontos szempont a zöld közbeszerzés elveinek alkalmazása.</p>
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata Magánvállalkozások
Indokoltság	<p>Az önkormányzati tulajdonban lévő gépjárművek károsanyag kibocsátásának mértéke átlagosnak mondható, mértéke az összkibocsátás tekintetében elhanyagolható. Az önkormányzati gépjárműállomány környezetbarát járművekre történő cseréje inkább szemléletformálási célt szolgál, közvetve ösztönzi a városi lakosságot arra, hogy – amennyiben megtehetik – ők is hibrid vagy elektromos meghajtású gépjárműre cseréljék jelenlegi személygépjárművüket. Az elektromos autók számának várható növekedésével egyre nagyobb igény fog mutatkozni az elektromos töltőállomások használata iránt. Az elektromos töltőállomások infrastruktúrájának kiépítése a városban – a Jedlik Ányos Terv – Elektromos Töltőállomás alprogramban való részvétel keretében – 2017-ben kezdődött el. Jelenleg Mátészalkán két helyszínen, egy-egy kétféjes töltőállomás található. A városi töltőinfrastruktúra fejlesztése – mérlegelve a beruházás által generált későbbi önkormányzati kiadásokat – hozzájárul az elektromos autók használatának terjedéséhez, ezáltal a környezetbarát közlekedési módok térnyeréséhez, a városi levegő- és zajszennyezés csökkentéséhez. A zöld közbeszerzési rendszer valamennyi szakterületen érvényesíthető, alkalmazásával közvetlenül is csökkenthető a város környezeti terhelése, ugyanakkor példamutatás révén közvetett hatása is lehet a magánszemélyek és -vállalkozások döntéseire.</p>
Előzmény	Mátészalka Város Gazdasági Programja 2020-2025
Előfeltételek	Közbeszerzési felhívások kiírása környezetvédelmi szempontok figyelembe vételével;

Projektazonosító és projektnév	12	Környezetbarát önkormányzati járműflotta, városi alternatív töltőinfrastruktúra fejlesztése, zöld közbeszerzés
	Pályázás az elektromos töltőállomások telepítéséhez szükséges támogatásra	
Kapcsolódó projektek	11. Elektromos buszok beszerzése töltőinfrastruktúra és karbantartási képesség kiépítésével	
ITS illeszkedés	Elektromos töltőállomások kialakítása	

Projektazonosító és projektnév	13	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére
---------------------------------------	-----------	---

Leírás	<p>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>
	
	<p>64. ábra: Kerékpárosforgalom-számláló berendezések (Kecskemét / Gdynia, Lengyelország)</p>

Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata
Indokoltság	A közlekedési szokások rendszeres és rendszerszintű mérése hozzájárul a jövőbeli fejlesztési irányok és beavatkozások körvonalazásához, a trendek és igények felméréséhez. Mátészalka közlekedésfejlesztési irányai mellett a felmérések hozzájárulnak a közösségi és helyközi közlekedési menetrendek – buszközlekedés esetében útvonalak – frissítéséhez, tervezéséhez. Ezzel egyidőben a megfelelő technikai eszközök – automata számlálók – telepítése a lakosság szemléletformálását is szolgálja. A városban működő közösségi közlekedés, illetve a közúthálózat forgalma is átláthatóbbá, ezáltal pedig logikus és praktikus módon szabályozhatóvá válik.
Előzmény	-
Előfeltételek	-

Projektazonosító és projektnév	13	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére
Kapcsolódó projektek	-	
ITS illeszkedés	Mobilitási szokások nyomonkövetése, fenntartható mobilitás	célzott ösztönzése


3. Nyugodt, élhető lakókörnyezet

3.1 Lakóterületi városrészek közlekedésfejlesztése és forgalomcsillapítása


Projektazonosító és projektnév	14	Komplex forgalomcsillapítás, a kapcsolatok javítása, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés fejlesztése az Északi városrészben
Leírás	<p>A szakmai elemzésben feltárt problémákra a szakmai javaslat a városrész úthálózatának modern szemléletű forgalomcsillapítása, egyben megújítása. Ennek keretében javasolt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • utak, járdák felújítása, • a forgalmi rend felülvizsgálata, egyirányú utcák megszüntetése, jobbkézsabály a csomópontokban, főleg a hiányzó kapcsolatok megvalósításának érdekében, • területi sebességkorlátozás bevezetése, praktikusán Tempo 30 övezet kialakításával és az ehhez szükséges jobbkezes csomóponti szabályozás teljes körű visszaállításával; • városrészi kerékpáros és gyalogoshálózat létrehozása a meglévő útfelület újraosztásával, illetve a legfontosabb hiányzó járdaszakaszok kiépítésével (pl. Erkel Ferenc utca, Kalmár utca, Jármű út déli oldala a Vasvári Pál utca és a MOL kút között), <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <ul style="list-style-type: none"> • egyirányú utcák vizsgálata és lehetőség szerinti megnyitása a kétirányú kerékpáros közlekedés számára. <p>Az új hálózatban a Nyár utca lesz a legfontosabb kapcsolat, ezért itt a fizikai elválasztás is javasolható a különböző közlekedési módok között. Az új kapcsolatoknak és az új hálózatnak a helyi autóbusz vonalának esetleges módosulását is figyelembe kell vennie.</p>	

Projektazonosító és projektnév	14	Komplex forgalomcsillapítás, a kapcsolatok javítása, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés fejlesztése az Északi városrészben
		 <p>65. ábra: Korlátozott sebességű övezet bejárata (Szeged)</p>
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata Volánbusz Zrt. (mint helyi szolgáltató)	
Indokoltság	Az Északi városrész az elemzések alapján elzárt, a Jármű út és az Ópályi felé menő vasútvonal szinte teljesen elzárja a város többi részétől. Emellett szembeutó a gyalogosinfrastruktúra hiánya, a rossz burkolatállapot és választ kíván az városrész mai főutcájának, az Erkel Ferenc utcának a nem túl jó közlekedésbiztonsági helyzete. Erre a problémahalmazra a szakmai javaslat az elzártság oldása (ezt a feladatot más projektekben javasoljuk rendezni, például a városrészben javasolt nagyobb projekt a Nyár utca kikötése a Jármű útra is ezt szolgálja) és főként a városrész úthálózatának modern szemléletű forgalomcsillapítása, egyben megújítása.	
Előzmény	ITS	
Előfeltételek	A teljes körű megvalósításhoz szükséges a Nyár utca kikötésének megvalósítása	
Kapcsolódó projektek	4. Nyár utca kikötése a Jármű útra 10. Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése 21. Biztonságos gyalogos, kerékpáros és közúti átkelési lehetőségek megvalósítása a főúthálózaton és a vasúton	
ITS illeszkedés	Bel- és külterületi utak, csapadékvíz-hálózat és járdák építése, megújítása (részben)	

Projektazonosító és projektnév	15	A Bajcsy-Zsilinszky utca szerepének megfelelő kialakítása és a lakótelep parkolási helyzetének rendezése a Keleti városrészben
Leírás	<p>A városrész fő problémái, így a Bajcsy-Zsilinszky utca forgalmi szerepéhez képest nem megfelelő kialakítása, illetve a lakótelep parkolási gondjai komplex szemléletű közlekedésfejlesztést igényelnek, mert nem cél sem a közúti, sem a parkolási igények mértéktelen kiszolgálása.</p> <ul style="list-style-type: none"> • A Bajcsy-Zsilinszky utca forgalomcsillapítását, biztonságosabbá tételét és fejlesztését az esetlegesen még megnyitható újabb városközpont irányú kapcsolatok kialakításával (ez vizsgálendő és tervezendő) együttesen kell kezelni, akár a sétányhálózat egy elemeként tekintve az 	

Projektazonosító és projektnév	15 A Bajcsy-Zsilinszky utca szerepének megfelelő kialakítása és a lakótelep parkolási helyzetének rendezése a Keleti városrészben
	<p>utcára.</p> <ul style="list-style-type: none"> • A lakótelep parkolásának rendezése a városközpont parkolásának rendezéséhez kapcsolódhat. • Utak, járdák felújítása. • Budai Nagy Antal utca külső szakaszának burkolása. • Javasolt az egyirányú utcák vizsgálata és lehetőség szerinti megnyitása a kétirányú kerékpáros közlekedés számára.
	
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata
Indokoltság	A keleti városrészben a visszajelzések alapján nincsenek jelentős problémák sem a gyalogos, sem a kerékpáros közlekedéssel, nem jeleztek útburkolati problémákat sem. Ezzel szemben a városrész fő kapcsolatát adó Bajcsy-Zsilinszky utcával kapcsolatosan közlekedésbiztonsági problémák vetődtek fel, ahogyan a másik fontos kelet-nyugati irányú utca, a Zrínyi köz is több balesetben érintett. E problémák mögött a terület úthálózatának észak-déli dominanciája áll, amelyet csak néhány utca old, és amelyek ennél fogva a városhoz való kapcsolatot is meghatározzák. Itt távlatilag új kapcsolatok kialakítása lehet a megoldás. Városrészszerű problémák a városrész közepén található lakótelep rossz parkolási helyzete. Egészében a fentiek miatt a Keleti városrészben egyrészt a lakótelep parkolási helyzetének rendezését, másrészt a városközpont irányú kapcsolatokat, kiemelten a Bajcsy-Zsilinszky utca szerepének megfelelő kialakítását javasoljuk.
Előzmény	ITS
Előfeltételek	-
Kapcsolódó projektek	5. Városi sétányhálózat kialakítása 21. Biztonságos gyalogos, kerékpáros és közúti átkelési lehetőségek megvalósítása a főúthálózaton és a vasúton
ITS illeszkedés	Bel- és külterületi utak, csapadékvíz-hálózat és járdák építése, megújítása (részben)

Projektazonosító és projektnév	16 A külső Zöldfa utca biztonságosabbá tétele, autóbuzsos feltárásának javítása és a temető környezetének rendezése a Déli városrészben
Leírás	<p>A városrész számára</p> <ul style="list-style-type: none"> • a Zöldfa utca külső szakaszán a forgalom lelassítását javasoljuk egyszerű forgalomtechnikai eszközökkel (elhúzások, gyalogátkelőhelyek,

<p>Projektazonosító és projektnev</p>	<p>16 A külső Zöldfa utca biztonságosabbá tétele, autóbuszos feltárásának javítása és a temető környezetének rendezése a Déli városrészben</p>
	<p>középszigetek), majd további forgalomtechnikai eszközökkel az alacsonyabb sebesség fenntartását egészen a Meggyesi útig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utak, járdák felújítása. • A Zöldfa utca csaknem 2 km-es, egyutcás jellegéből fakadóan a város felé a mai kiszolgálást biztosító helyközi buszok megállóit érdemes lenne sűríteni és a menetrend vizsgálata alapján jobb autóbuszos feltárása is releváns cél. • A temető körüli parkolási és forgalmi problémákat a lakosság számára is egyértelműen kell feloldani, ami főleg kommunikációs kérdés.  <p>66. ábra: Forgalomlassító elemek városi főúton (Uppsala, Svédország)</p>
<p>Megvalósításban érintettek</p>	<p>Mátészalka Város Önkormányzata Innovációs és Technológiai Minisztérium Volánbusz Zrt. (mint helyközi szolgáltató)</p>
<p>Indokoltság</p>	<p>A Déli városrész a legkisebb Mátészalka városrészei között. A Meggyesi útról délre nyíló néhány utcán kívül a Zöldfa utca dél felé hosszan elnyúló területe és a város legnagyobb szegregátuma, a Cinevég tartozik ide. Ez utóbbiról semmiféle közlekedési visszajelzés nem érkezett, pedig elzártsága elég nyilvánvaló. A Déli városrészrel kapcsolatban a lakók jelezték a temető körüli parkolási helyzet problémáját, a Tóth Árpád utca nagy forgalmát, illetve a közlekedésbiztonsági adatok szerint a Zöldfa utca külsőségi szakasza Nyírcsaholy felé meglehetősen veszélyes. Előnyként jelenik meg a másik oldalról a Zöldfa utcán végig kiépített kerékpárút, ami tekintettel az utca hosszára kimondottan előnyös. Az elemzés alapján a városrészben a Zöldfa utca forgalmának lelassítását, a Zöldfa utca jobb autóbuszos kapcsolatát (főleg több megállóhelyet) és a temető körüli parkolás lakosság számára is egyértelmű megoldását javasoljuk.</p>
<p>Előzmény</p>	<p>ITS</p>
<p>Előfeltételek</p>	<p>-</p>
<p>Kapcsolódó projektek</p>	<p>10. Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése 18. Városi forgalomcsillapítási program I. ütem</p>

Projektazonosító és projektnév	16	A külső Zöldfa utca biztonságosabbá tétele, autóbuszos feltárásának javítása és a temető környezetének rendezése a Déli városrészben
ITS illeszkedés	Bel- és külterületi utak, csapadékvízhalózat és járdák építése, megújítása (részben)	

Projektazonosító és projektnév	17	Komplex közlekedésbiztonsági program, valamint a Ráckert lakótelep parkolási gondjainak megoldása a Nyugati városrészben
--------------------------------	----	--

Leírás

A Nyugati városrészben komplex közlekedésbiztonsági programot javasunk a kerékpáros és gyalogosközlekedés biztonságosabb tételére, emellett a lakótelep parkolási gondjainak távlatos kezelése is indokolt.

- Utak, járdák felújítása.
- Részletes vizsgálatok alapján lokális kerékpáros- és gyalogos közlekedésbiztonsági beavatkozások szükségesek a Ráckert lakótelepen és a Martinovics utcában.



- Emellett a városrész komplex szemléletű közlekedési fejlesztése javasolt forgalomcsillapítási fókusszal és a védtelen közlekedők közlekedési feltételeinek jelentős javításával, a hálózatok és a kapcsolatok fejlesztésével. A közlekedésbiztonsági fókusz főként a személygépkocsi forgalom lelassítását (sávszűkítéssel, elhúzásokkal, középszigetekkel), a csomópontok szabályozásának egyértelműsítését, a beláthatóság javítását jelenti.
- Városrészi specifikum az oktatási intézmények jelentős koncentrációja, illetve a vasút- és autóbusz állomás felől ezekbe és az ipari parkba irányuló gyalogos forgalom, ami a gyalogos és kerékpáros biztonság fejlesztésével összecseng.
- Javasolt az egyirányú utcák vizsgálata és lehetőség szerinti megnyitása a kétirányú kerékpáros közlekedés számára.

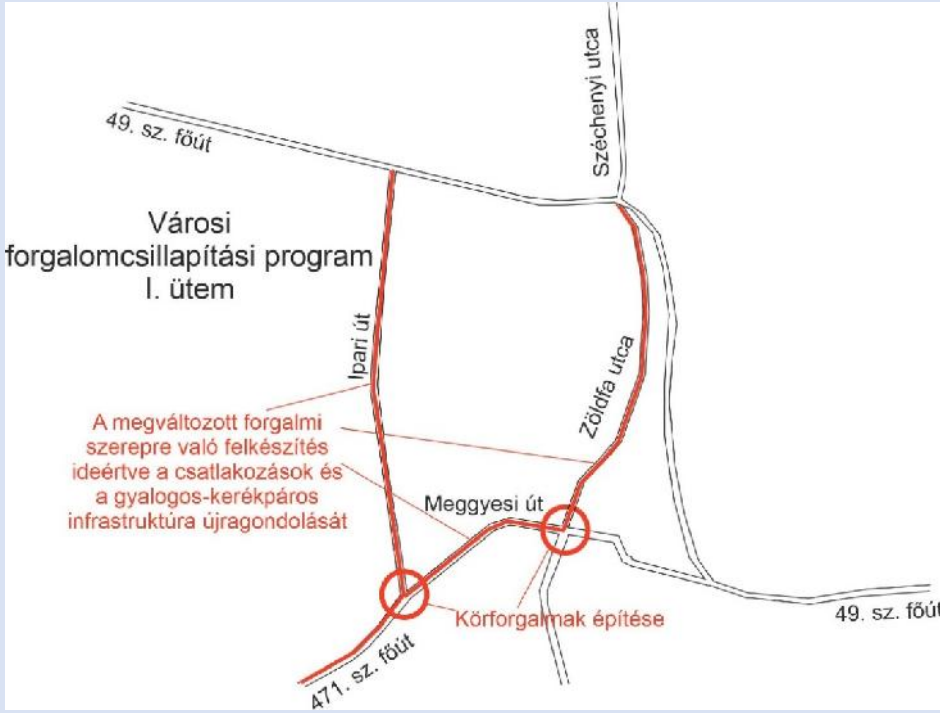


Projektazonosító és projektnév	17	Komplex közlekedésbiztonsági program, valamint a Ráckert lakótelep parkolási gondjainak megoldása a Nyugati városrészben
		67. ábra: Gyalogátkelő biztonságosabb kialakítása járdafüllel és szintbeni átvezetéssel (Katowice, Lengyelország)
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata Klebelsberg Központ Egyéb iskolák és óvodák	
Indokoltság	A Nyugati városrész kiterjedt, sűrűn lakott és meglehetősen különböző habitusú területeket tartalmaz: a jelentős kertvárosi területek mellett itt található a Ráckert lakótelep és az Ipari út nyugati oldalán a Tudományos és Technológiai Ipari Park. E sokszínűség mellett a közlekedési problémák nem túl gyakoriak és jelentősek, az itt lakók kis számban jeleztek gondokat, amelyek közül említésre méltók az Ipari út környékének gyalogoshálózati problémái és a lakótelep parkolási gondjai. Ezzel szemben a közlekedésbiztonsági adatok nem jók. Bár a legtöbb baleset a határoló, nagyforgalmú utakon történik, de a Ráckert lakótelep Ipari úthoz közeli területein meglepően sok kerékpáros baleset történik, közte nagy arányban súlyos sérülések. A kertvárosi-lakótelepi jelleghez képest relatív sok a gyalogosbaleset, illetve a Martinovics utca is lokálisan balesetveszélyesnek tekinthető. A határoló főutak közlekedésbiztonsági helyzetét más projektek hivatottak javítani. A lakótelep egyes utcáin akár a városi sétányhálózat elemei is megjelenhetnek. Javaslatunk ezért a városrészre egy komplex közlekedésbiztonsági program megvalósítása a kerékpáros és gyalogosközlekedés biztonságosabbá tételére és a lakótelep parkolási gondjainak távlatos kezelése.	
Előzmény	ITS	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	5. Városi sétányhálózat kialakítása 18. Városi forgalomcsillapítási program I. ütem 19. Városi forgalomcsillapítási program II. ütem 22. Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása	
ITS illeszkedés	Bel- és külterületi utak, csapadékvíz-hálózat és járdák építése, megújítása (részben)	

4. Biztonságos közlekedés

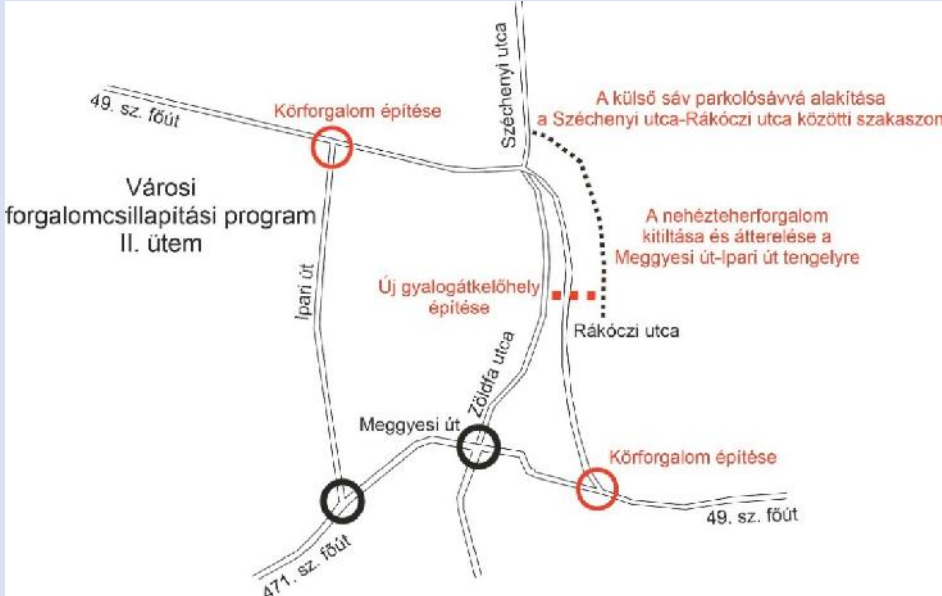
4.1 Városi forgalomcsillapítási program

Projektazonosító és projektnév	18	Városi forgalomcsillapítási program I. ütem
Leírás	Az M49-es gyorsforgalmi út tervezett megépítése az átmenőforgalom mérséklésével és a Mátészalkát érintő forgalmi áramlatok átrendezésével lehetőséget ad a város közúthálózatának újragondolására, mainál városiasabb és élhetőbb kialakítására. Az új helyzetben a város legforgalmasabb útja a Meggyesi út lesz és az ehhez csatlakozó, a várost feltáró Ipari út és Zöldfa	

Projektazonosító és projektnév	18 Városi forgalomcsillapítási program I. ütem
	<p>utcák szerepe és forgalma is felértékelődik majd, különös tekintettel a csatlakozó csomópontokra. A fenti helyzetre a javaslatunk egy komplex városi forgalomcsillapítási program, amelynek I. üteme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a Meggyesi út, az Ipari út és a Zöldfa utca új szerepre való felkészítése, az ilyen irányú vizsgálatok és tervek előkészítése, • a 471-es út (Meggyesi út) felújítása a 49-es úti kezdőszelvényétől, a Mátészalka Nyírmeggyes felőli belterületi határáig. • Ezen belül is a legsürgetőbb a két kulcscsomópont, a Meggyesi út - Ipari út és a Meggyesi út - Zöldfa utca csomópontok átalakítása körforgalommá a gyalogos és kerékpáros hálózatok kapcsolatainak (gyalogátkelők, kerékpáros átvezetések) minden irányú biztosításával. • A Meggyesi út további csatlakozásai is felértékelődnek majd, így a Gábor Áron utca, a Baross László utca és az Arany János sor és az Arany János utca forgalomszabályozásának feladata is sürgető. 
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Indokoltság	Az M49-es gyorsforgalmi út átadásával Mátészalka megközelíthetősége teljesen megváltozik. Jelenleg a meghatározó átmenő forgalmon kívül a városi eredő- és célforgalom is főleg a Jármű úton keresztül csatlakozik a megye többi részéhez, Nyíregyháza-hoz és az országhoz, emellett a 471-es főút debreceni iránya is erős. Ebben a helyzetben a 49-es főút városi átkelési szakasza nem csak az átmenő forgalom, de a helyi keltésű és célú forgalom számára is alapvető fontosságú gyűjtő-elosztó funkciót tölt be.

Projektazonosító és projektnév	18	Városi forgalomcsillapítási program I. ütem
		
	<p>Az új helyzetben az átmenő forgalom szinte teljesen eltűnik majd és a városban keletkező és az ide érkező forgalmak fogják meghatározni a forgalmi igényeket. Ez a Meggyesi út forgalmának nagymértékű emelkedését és a Jármű út-Alkotmány utca forgalmának jelentős csökkenését jelenti majd, emellett a 49-es főút gyűjtő-elosztó szerepe is visszaesik majd, helyét más, nem erre a célra kiépített útszakaszok és csomópontok veszik majd át.</p> <p>A komplex városi forgalomcsillapítás jelentős forrásokat és előkészületi munkálatokat igényel, ezért az egyébként egy fogalmi keretbe tartozó fejlesztési javaslatokat a megvalósítás érdekében három ütemre bontottuk. Az első ütembe a közlekedésbiztonsági szempontból legsürgetőbb feladatok kerültek.</p>	
Előzmény	-	
Előfeltételek	2. M49-es gyorsforgalmi út I. ütem	
Kapcsolódó projektek	16. A Zöldfa utca Meggyesi úton kívül eső szakaszának komplex forgalomcsillapítása, autóbuszos feltárásának javítása és a temető körüli forgalmi és parkolási gondok rendezése a Déli városrészben 19. Városi forgalomcsillapítási program II. ütem 20. Városi forgalomcsillapítási program III. ütem	
ITS illeszkedés	A 471-es út felújítása a 49-es úti kezdőszelvényétől, a Mátészalka Nyírmeggyes felőli belterületi határáig, benne 2 db körforgalom megépítésével (részben)	

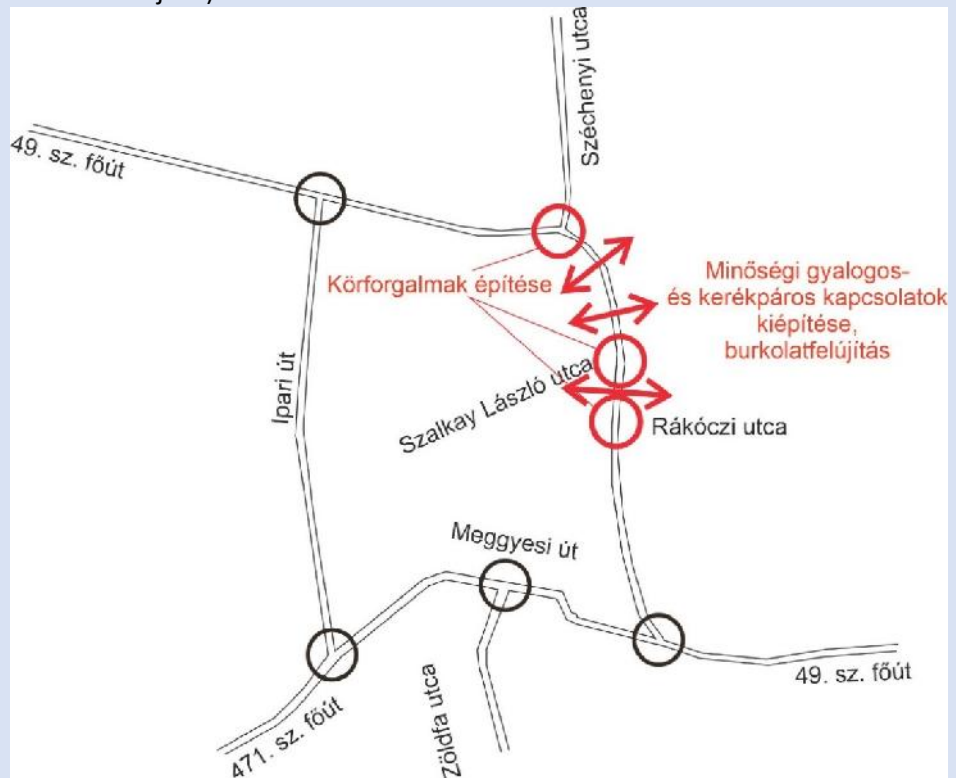
Projektazonosító és projektnév	19	Városi forgalomcsillapítási program II. ütem
Leírás	<p>Az M49-es gyorsforgalmi út tervezett megépítése az átmenőforgalom mérséklésével és a Mátészalkát érintő forgalmi áramlatok átrendezésével lehetőséget ad a város közúthálózatának újragondolására, mainál városiasabb és élhetőbb kialakítására. Ennek a programnak a II. üteme a következő:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A 49-es főút József Attila utca - Rákóczi utca közötti szakaszának rövid 	

Projektazonosító és projektnév	19 Városi forgalomcsillapítási program II. ütem
	<p>távú forgalomcsillapítása a nehéztehergépjárműforgalom elterelésével (471-es főút - Ipari út útvonalra) és kitiltásával, lehetőség szerint a főúti nyomvonal ennek megfelelő módosításával;</p> <ul style="list-style-type: none"> • a közúti keresztmetszet 2x1 sávra csökkentése és a felszabaduló terület hasznosítása pl. parkolás céljára; • új gyalogátkelő kijelölése a Szalkay László utca és a Rákóczi utca között félúton. • Folytatódna a csomópontok átalakítása is: Az Ipari út - Jármű út csomópontja és esetleg a 471-49. főutak csomópontja is körforgalommá alakulna. 
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Indokoltság	A komplex városi forgalomcsillapítás jelentős forrásokat és előkészületi munkálatokat igényel, ezért az egyébként egy fogalmi keretbe tartozó fejlesztési javaslatokat a megvalósítás érdekében három ütemre bontottuk. A második ütemben azok a fejlesztések vannak, amelyek kiteljesítik az első ütem beruházásainak hatását, egyben tovább javítják a város közlekedésbiztonsági helyzetét.
Előzmény	-
Előfeltételek	2. M49-es gyorsforgalmi út I. ütem 18. Városi forgalomcsillapítási program I. ütem
Kapcsolódó projektek	5. Városi sétányhálózat kialakítása 17. A védtelen közlekedők biztonságára fókuszáló komplex közlekedésbiztonsági fejlesztések és forgalomcsillapítás, valamint a Ráckert lakótelep parkolási gondjainak távlatos megoldása a Nyugati városrészben 18. Városi forgalomcsillapítási program I. ütem 20. Városi forgalomcsillapítási program III. ütem 21. Biztonságos gyalogos, kerékpáros és közúti átkelési lehetőségek megvalósítása a főúthálózaton és a vasúton
ITS illeszkedés	A 471-es út felújítása a 49-es úti kezdőszelvényétől, a Mátészalka Nyírmegyesy felőli belterületi határáig, benne 2 db körforgalom

Projektazonosító és projektnév	19 Városi forgalomcsillapítási program II. ütem
	megépítésével (részben) A 49-es út mátészalkai belterületi szakaszának burkolatmegerősítése és teljes körű rekonstrukciója, csomópontok fejlesztése (körforgalmú vagy jelzőlámpás) (részben)

Projektazonosító és projektnév	20 Városi forgalomcsillapítási program III. ütem
---------------------------------------	---

Leírás	<p>Az M49-es gyorsforgalmi út tervezett megépítése az átmenőforgalom mérséklésével és a Mátészalkát érintő forgalmi áramlatok átrendezésével lehetőséget ad a város közúthálózatának újragondolására, mainál városiasabb és élhetőbb kialakítására. Ennek a programnak a III. üteme a következő:</p> <p>A 49-es főút József Attila utca - Rákóczi utca közötti szakaszának teljes körű rekonstrukciója és burkolatmegerősítése, komplex forgalomcsillapítása (teljes keresztmetszet újragondolása, körforgalmú csomópontok kialakítása a Rákóczi, Szalkay László és József Attila utcai csomópontokban, burkolatfelújítás)</p>
---------------	--



Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Indokoltság	A komplex városi forgalomcsillapítás jelentős forrásokat és előkészületi munkákat igényel, ezért az egyébként egy fogalmi keretbe tartozó fejlesztési javaslatokat a megvalósítás érdekében három ütemre bontottuk. A harmadik ütembe azok a fejlesztések kerültek, amelyek elsősorban a 49-es főút mai kiépítése okozta közlekedésbiztonsági problémákat hivatottak megoldani, egyben városiasabbá, élhetőbbé teszik a várost.
Előzmény	-
Előfeltételek	2. M49-es gyorsforgalmi út I. ütem

Projektazonosító és projektnev	20	Városi forgalomcsillapítási program III. ütem
		18. Városi forgalomcsillapítási program I. ütem 19. Városi forgalomcsillapítási program II. ütem
Kapcsolódó projektek		5. Városi sétányhálózat kialakítása 15. A Bajcsy-Zsilinszky utca szerepének megfelelő kialakítása és a lakótelep parkolási helyzetének rendezése a Keleti városrészben 18. Városi forgalomcsillapítási program I. ütem 19. Városi forgalomcsillapítási program II. ütem 21. Biztonságos gyalogos, kerékpáros és közúti átkelési lehetőségek megvalósítása a főúthálózaton és a vasúton
ITS illeszkedés		A 49-es út mátészalkai belterületi szakaszának burkolatmegerősítése és teljes körű rekonstrukciója, csomópontok fejlesztése (körforgalmú vagy jelzőlámpás) (részben)

4.2 Célzott beavatkozások és szemléletformáló programok

Projektazonosító és projektnev	21	Biztonságos átkelési lehetőségek kialakítása a vasút- és főútvonalakon
Leírás		<p>Főleg közlekedésbiztonsági, de részben a kapcsolatok javítását is célzó projekt, amely a várost felszabdáló 49-es főúton, 471-es főúton, valamint a vasútvonalakon való biztonságosabb átkelési lehetőségek megvalósítását célozza.</p> <p>Indikatívan javasolt elemei a következők:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gyalogátkelő kialakítása a 49-es főúton (Alkotmány utca, a Szalkay László és Rákóczi utcák között az óvoda magasságában); • jelzőlámpás gyalogátkelő kialakítása a 49-es főúton a Kodály Zoltán utcánál és a Bercsényi utcánál; • okos megoldások alkalmazása (pl. okoszebra kialakítása a kritikusabb gyalogátkelőknél); • új vasúti biztosítóberendezések kialakítása a közúti várakozási idők csökkentésére; • távlatban a Zöldfa utcai vasúti átjáró külön szintűvé átépítése.

Projektazonosító és projektnev	21 Biztonságos átkelési lehetőségek kialakítása a vasút- és főútvonalakon
	 <p>(Új gyalogos felüljáró létesítése az állomás keleti részén, előzetesen a Károlyi utca - Baross László utca vonalában más projekt keretében, a vasútvonal felújításának részeként tervezett. Egyes csomóponti gyalogos ill. kerékpáros átvezetések kialakítása – pl. Jármű út - Ipari út, Alkotmány út - Rákóczi utca – más projekteken, a csomópontok átvezetéséhez kapcsolódva tervezett.)</p>
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata MÁV Zrt. Magyar Közút Nonprofit Zrt.
Indokoltság	<p>A várost átszelő vasútvonalak nehezen átjárhatók, nemcsak gyalogos és kerékpáros, de közúti szempontból is komoly az elválasztó hatás. A vasút elválasztó hatása a gyalogos közlekedést jelentős mértékben érinti, a vasúti átkelők egy részénél nincsen kialakítva biztonságos gyalogos átkelő (pl. labirintus korlát és/vagy sorompó).</p> <p>A belvárosi részeken a nagyobb forgalmú utakon (49-es főút városi szakasza, Szalkay László út) helyenként túl ritkán van átkelési lehetőség, így az út két oldala külön életet él, vagy a kijelölt gyalogátkelők között is van átjárás. A városlakók több hiányzó és veszélyes gyalogátkelőhelyet jeleztek (főleg a 49-es főúton).</p>
Előzmény	-
Előfeltételek	Előkészítés (fejlesztési pontok beazonosítása), tervezés
Kapcsolódó projektek	1. Debrecen-Mátészalka vasútvonal felújítása és villamosítása 20. Városi forgalomcsillapítási program III. ütem
ITS illeszkedés	Smart City fejlesztések - Fenntartható város kialakításához kapcsolódó környezeti, energetikai komplex fejlesztések, közlekedési fejlesztések (részben) A Zöldfa utcai sokvágányos közúti-vasúti szintbeli kereszteződés átépítése, nem szintbeli (alul vagy felüljáró) kereszteződéssé

Projektazonosító és projektnev	22 Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása
Leírás	<p>A város iskoláinak és óvodáinak környezetében tapasztalható reggeli és délutáni csúcsforgalom nem csak a parkolási lehetőségeket nehezíti meg, de biztonsági szempontból is problémákat vet fel, főképp a gyalogosan, illetve kerékpárral közlekedők számára. Ezen problémák megoldására a közlekedési szokások és körülmények átfogó reformjára van szükség az intézmények közelében. A problémák megoldása a következő eszközökkel érhető el:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Az intézmények biztonságos megközelíthetőségének biztosítása gyalogosok számára, a buszmegállókból is (jól belátható, szükség esetén lámpával felszerelt gyalogosátkelőhelyek, gyalogosok számára kijelölt megközelítési útvonalak, forgalomcsillapítás - pl. a Széchenyi István iskola esetében az Alkotmány út felől is); • Alternatív közlekedési módok népszerűsítése, illetve elérhetővé tétele az intézmények vonzáskörzetében, szemléletformálás és a lakosság tudatosságának növelése; • Az említett kerékpáros, illetve alternatív módokon történő közlekedés infrastruktúrájának biztosítása (kerékpártárolók, kerékpáros megközelítési útvonalak); <div data-bbox="466 913 1358 1223"> </div> <p>68. ábra: Iskolából hazafelé tartó családok Zuglóban (Budapest) / „Bringavonat” (Redlands, Kalifornia)⁶⁴</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkolás szabályozása az iskolák és óvodák közelében (időtartam maximalizálása, Kiss & Go típusú rendszer bevezetése - pl. a Széchenyi István iskola esetében az Alkotmány úti oldalon); • Elérési pontok számának szabályozása, indokolt esetben az iskolák előtti útszakaszok időszakos lezárása, „felvételi” és „leadási” pontok kijelölése; • Iskolák és óvodák közelében lévő közlekedési lámpák logikus és praktikus módon való időzítése a forgalom segítése céljából. <div data-bbox="434 1585 1375 1895"> </div>

⁶⁴ <https://www.pe.com/2015/01/05/bike-safety-new-law-helping-raise-awareness/>

Projektazonosító és projektnev	22 Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása
	69. ábra: Kiss&Go típusú ki- és beszállóhely egy budafoki iskola előtt (Budapest) / forgalommentesített iskolai előtér (Székesfehérvár)
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata Klebsberg Központ Egyéb iskolák és óvodák
Indokoltság	Mátészalka közúti közlekedésének problémás pontja az iskolakezdési és befejezési időszakokban az oktatási intézmények, illetve belvárosi intézmények környékén tapasztalható parkolási problémák megléte. A szabálytalan, illetve forgalmat akadályozó autóközlekedés mérséklése, felszámolása, a rendszerszintű átalakítás megoldást jelent a felmerülő problémákra, általa pedig biztonságosabbá és fenntarthatóbbá válik az iskolák és óvodák megközelíthetősége.
Előzmény	-
Előfeltételek	Együttműködés kialakítása az intézményekkel
Kapcsolódó projektek	10. Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése
ITS illeszkedés	Mobilitási szokások nyomonkövetése, fenntartható mobilitás célzott ösztönzése

Projektazonosító és projektnev	23 Munkahelyi mobilitási tervek kidolgozásának és megvalósításának támogatása
Leírás	<p>A projekt célja a környezetbarát közlekedési módok használatának elősegítése a mátészalkai munkahelyeken dolgozó alkalmazottak körében.</p> <ul style="list-style-type: none"> • A projekt megvalósításának első lépése az érintett vállalatok, intézmények dolgozói körében történő kérdőíves felmérés elvégzése, amely alapján intézményenként, vállalkozásonként meghatározhatók az elérendő célok és összeállítható az intézkedési terv. • A helyi igényeket és lehetőségeket figyelembe véve a célok eléréséhez kisebb infrastrukturális beavatkozásokon (pl. kerékpárparkolók kiépítése, munkahelyi öltözők kialakítása, a munkahelyek – kiemelten gyalogos és kerékpáros – megközelíthetőségének fejlesztése stb.) túl szolgáltatási (pl. szerződéses járatok, bérelhető céges kerékpárok), pénzügyi (pl. juttatások), szemléletformáló (pl. kampányok, programok, „gamification”, kuponkedvezmények) intézkedések járulhatnak hozzá. <p>Az önkormányzat a saját hatáskörébe tartozó munkahelyek mobilitási terveinek kidolgozása mellett a magánszektor is ösztönözheti munkahelyi mobilitási tervek kidolgozására.</p>

Projektazonosító és projektnév	23 Munkahelyi mobilitási tervek kidolgozásának és megvalósításának támogatása
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata Önkormányzati tulajdonú cégek, intézmények Magánvállalkozások
Indokoltság	Általánosságban véve – a fenntartható városi mobilitás előmozdítása részeként – a város célja a közlekedési igények mérséklése, a környezetbarát közlekedési módok használatának ösztönzése, amely a projekt keretében egyaránt hangsúlyos szerepet kap. A munkahelyi mobilitási tervek kidolgozása hozzájárul a városi gépjárműforgalom csökkenéséhez, az utazási költségek és a parkolási igény mérséklődéséhez. A munkába járás során az aktív közlekedési módok előnyben részesítése közvetve kedvező hatást gyakorol a munkavállalók egészségi állapotára is.
Előzmény	-
Előfeltételek	Együttműködés kialakítása a munkáltatókkal
Kapcsolódó projektek	9. A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése 10. Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése
ITS illeszkedés	Mobilitási szokások nyomonkövetése, fenntartható mobilitás célzott ösztönzése

70. ábra: Infografika a munkahelyi mobilitástervezésről (SASMOB Szeged⁶⁵)

Projektazonosító és projektnév	24 Mozgásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősek, kerekesszéssel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása
Leírás	A mozgásukban korlátozottak csoportjainak (idősek, kerekesszéssel vagy babakocsival közlekedők stb.) mobilitását tekintve más pályázatokkal összhangban, átfogó fejlesztések megvalósítására van szükség. A cél a kijelölt

⁶⁵ <http://www.mobilissimus.hu/hirek/uj-sasmob-kiadvany-munkahelyi-mobilitastervezesrol>

Projektazonosító és projektnév	24	Mozgásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősek, kerekesszékkal vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása
		csoportok életminőségének, illetve a közlekedési lehetőségeiknek javítása, mégpedig a rendszeresen használt intézmények - kórházak, rendelőintézetek, piac, posta, védőnői szolgálat - megközelíthetőségének javítása által. Ennek eredményeként könnyen, kényelmesen és optimalizált módon látogathatóvá válnak az említett intézmények. A mobilitási környezet javítása először pilot jelleggel, kidolgozott akciótervet követve valósulhat meg, amely megpihenési lehetőségek biztosítását (pl. padok, parkok, árnyék), illetve a meglévő útvonalakról való tájékoztatást (útvonaljelzés, térkép, mobilalkalmazás stb.) is magába foglalja.
Megvalósításban érintettek	Mátészalka Város Önkormányzata	
Indokoltság	Az európai városfejlődési, fejlesztési trendeket figyelembe véve Mátészalka városban is megfigyelhető, hogy az elmúlt évtizedekben a közúti közlekedés volumene, illetve a személyautó használat növekedő tendenciát mutat. A város méretéből és adottságaiból fakadóan azonban fontos szerepe van a gyalogos közlekedésnek is. A közintézmények, rendelőintézetek, piac, posta, illetve a belváros tekintetében fontos szempont ezek kényelmes és könnyű megközelíthetősége, különös tekintettel a mozgásukban korlátozott csoportokra - idősek, kerekesszékkal vagy babakocsival közlekedők. A folyamatosan zajló fejlesztések ellenére a város közút- és járdahálózata, valamint a gyakran látogatott intézmények optimalizált megközelítésének kialakítása még nem történt meg.	
Előzmény	-	
Előfeltételek	Projektterv, pályázat	
Kapcsolódó projektek	5. Városi sétányhálózat kialakítása 10. Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése	
ITS illeszkedés	Mobilitási szokások nyomonkövetése, fenntartható mobilitás célzott ösztönzése	

6.3 A PROJEKTEK ÉRTÉKELÉSE ÉS SZŰRÉSE

Az előző fejezetben rögzítettük a megvalósításra javasolt projekteket – összesen 24 intézkedést, amelyek mind-mind hozzájárulnak Mátészalka stratégiai célrendszerének teljesítéséhez és a közlekedési rendszer hatékonyabbá és fenntarthatóbbá tételéhez.

A többszemponú értékelés célja a projektek összehasonlítása és priorizálása számszerűsíthető szempontok alapján

A javasolt projektek hasznosságának összehasonlítása érdekében az összes projektet átfogóan, egységesen többszemponú elemzéssel (multi-criteria analysis, MCA) értékeltük, melynek segítségével azonos szempontok mentén hasonlíthatók össze az egyes projektek. A többszemponú elemzés eredményeit a következő táblázatban foglaljuk össze; az MCA részletes módszertana, valamint a bemenő adatait is tartalmazó részletes eredménytáblázat a Mellékletek 8.3. pontjában található.

A SUMP vonatkozásában 24 projekt egymáshoz viszonyított értékelése volt a feladat, amiből következően a néhány projekt vagy projektváltozat esetében megszokott részletességű elemzést a jelen keretek között nem tudtunk elvégezni. 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.

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

Az elemzés három fő komponensből áll: a költségek, a hasznok és a megvalósíthatósági feltételek értékeléséből – ezek együttesen határozzák meg a kapott pontszámokat, az egyes részszerzőpontokra adott pontszámok és a súlyszámok figyelembevételével. A figyelembe vett szempontok:

- Költség (súly: 33%): a projekt becsült költsége
- Hasznok (súly: 33%):
 - hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához
 - várható gazdasági hatás
 - várható társadalmi hatás
 - várható környezeti hatás
 - lakossági igény
- Megvalósíthatóság (súly: 33%)
 - a projekt előkészítettségi állapota
 - finanszírozhatóság
 - kockázatok

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 elemzés eredményeként a projektek 34 és 79 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 21–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el. Az MCA elemzés eredményeként kialakult sorrendben **a projekteket három egyenlő darabszámú csoportba soroltuk, ami csak az egymáshoz való viszonyítást segíti, nem jelent megvalósítási javaslatot:**

56–79 pont	Nagyon jó
46–56 pont	Közepes
34–46 pont	Gyenge

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, Mátészalka 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 többszemponú 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.

Sorszám	Projekt címe	Pontszám	Hatáskör
8	Közterületi és B+R kerékpárparkolók létesítése	79	önkormányzati
6	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - I. ütem	71	önkormányzati
13	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére	64	önkormányzati
22	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása	59	részben önkormányzati
7	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - II. ütem	58	részben önkormányzati
24	Mozgásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősek, kerekesszékekkel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása	57	önkormányzati
10	Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése	57	önkormányzati
23	Munkahelyi mobilitási tervek kidolgozásának és megvalósításának támogatása	56	részben önkormányzati
2	M49-es gyorsforgalmi út I. ütem	56	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
9	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése	55	önkormányzati
14	Komplex forgalomcsillapítás, a kapcsolatok javítása, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés fejlesztése az Északi városrészben	50	önkormányzati
5	Városi sétányhálózat kialakítása és komplex forgalomcsillapítás a városközponti városrészben	50	önkormányzati
18	Városi forgalomcsillapítási program I. ütem	48	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
19	Városi forgalomcsillapítási program II. ütem	48	részben önkormányzati
20	Városi forgalomcsillapítási program III. ütem	47	részben önkormányzati
16	A külső Zöldfa utca biztonságosabbá tétele, autóbuszos feltárásának javítása és a temető környezetének rendezése a Déli városrészben	46	önkormányzati
15	A Bajcsy-Zsilinszky utca szerepének megfelelő kialakítása és a lakótelep parkolási helyzetének rendezése a Keleti városrészben	46	önkormányzati
1	Debrecen-Mátészalka vasútvonal felújítása és villamosítása	46	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
4	Nyár utca kikötése a Jármű útra	41	önkormányzati
12	Környezetbarát önkormányzati járműflotta, városi alternatív töltőinfrastruktúra fejlesztése, zöld közbeszerzés	41	önkormányzati
11	Elektromos buszok beszerzése töltőinfrastruktúra és karbantartási képesség kiépítésével	40	önkormányzati

Sorszám	Projekt címe	Pontszám	Hatáskör
17	Komplex közlekedésbiztonsági program, valamint a Ráckert lakótelep parkolási gondjainak megoldása a Nyugati városrészben	39	önkormányzati
21	Biztonságos átkelési lehetőségek kialakítása a vasút- és főútvonalakon	36	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
3	Mátészalkai Tudományos és Technológiai Park megközelítésének javítása és feltárása	34	önkormányzati

7 CSELEKVÉSI TERV ÉS A VÉGREHAJTÁS KERETEI

Ahhoz, hogy a projektek közötti szinergia erősödjön, az egyes intézkedések megvalósítása pedig logikus sorrendben történjen, projektcsomagokat képeztünk, és a kapott prioritási sorrend figyelembevételével meghatároztuk a projektek megvalósítására javasolt időtávot. A tématerületek erősítik az azonos célokat, tevékenységeket szolgáló projektek közötti szinergiát, hiszen egymás pozitív hatásai révén az összehatásuk kedvezőbb, mint ha ugyanezen projektek időben vagy akár térben szétdaraboltan kerülnének megvalósításra, vagy az adott projektek csak részben valósulnak meg, elaprózva területileg a fejlesztéseket.

A projektcsomagok a SUMP célrendszerén alapulnak, az azonos célt szolgáló projektekből állnak

A SUMP célrendszerére is alapozva a következő tématerületeket foglalmaztuk meg, amelyekhez hozzárendeltük a projekteket, ezzel projektcsomagokat képezve. Fontos, hogy egy-egy projekt több tématerület alá is tartozhat, de az elsődleges érintettséget vettük figyelembe.

1. Mátészalka elérhetőségének és várostérségi kapcsolatainak javítását szolgáló projektek
2. A fenntartható közlekedési módok választását szolgáló projektek
3. A nyugodt, élhető lakókörnyezet kialakítását szolgáló projektek
4. A biztonságos közlekedést szolgáló projektek

7.1 ÜTEMTERV ÉS KÖLTSÉGVETÉSI TERV

A projektek kiválasztása során **figyelembe vettük a többszempontú elemzés eredményeit, a rendelkezésre álló finanszírozási lehetőségeket, az ismert szakmai előzményeket, így határoztuk meg a megvalósítás javasolt időtávját.** Ez alapján külön kategóriába kerültek a rövidtávon (2022-ig), a középtávon (2025-ig), valamint az azt követően, de a SUMP időtávján belül (2030-ig) megvalósítandó projektek.

A cselekvési terv projektenként bemutatja a javasolt időtávot, a felelős és a megvalósításban érintett egyéb szereplőket

A rangsor kialakítása, majd a megvalósítási időszakok kijelölése után **a megvalósítás megalapozásának következő lépése a felelősségi körök és az érintettek meghatározása, kiegészítve a megvalósítást és üzemeltetést érintő partnerségi együttműködésre tett javaslatokkal,** amelyek együttesen alkotják a cselekvési tervet.

A cselekvési terv alapján tehát egyértelművé válik, hogy a csomagban, egymással összefüggésben megvalósítandó projektek mely szereplő felelősségi köréhez tartoznak, és ezek a feladatok milyen időtávon jelentkeznek.

Az egyes projektcsomagokon belül az intézkedések sorrendje a javasolt megvalósítás sorrendjét követi.

1. Mátészalka elérhetőségének és vörstérségi kapcsolatainak javítását szolgáló projektek				
Sorszám	Projekt címe	Javasolt időtáv	Hatáskör	Érintettek
1	Debrecen-Mátészalka vasútvonal felújítása és villamosítása	2025-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	MÁV Zrt. NIF Zrt. Innovációs és Technológiai Minisztérium
2	M49-es gyorsforgalmi út I. ütem	2025-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. Magyar Közút Nonprofit Zrt.
3	Mátészalkai Tudományos és Technológiai Park megközelítésének javítása és feltárása	2025 után	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata Mátészalkai Tudományos és Technológiai Ipari Park és oda betelepülő cégek
4	Nyár utca kikötése a Jármű útra	2025 után	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata Magyar Közút Nonprofit Zrt.

2. A fenntartható közlekedési módok választását szolgáló projektek				
Sorszám	Projekt címe	Javasolt időtáv	Hatáskör	Érintettek
6	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - I. ütem	2022-ig	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata Magyar Közút Nonprofit Zrt.
9	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése	2022-ig	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata; Magánvállalkozások
10	Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése	2022-ig	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata Innovációs és Technológiai Minisztérium Volánbusz Zrt. (mint helyközi szolgáltató) Volánbusz Zrt. (mint helyi szolgáltató)
8	Közterületi és B+R kerékpárparkolók létesítése	folyamatos	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata MÁV Zrt. Volánbusz Zrt. Magyar Közút Nonprofit Zrt.
12	Környezetbarát önkormányzati járműflotta, városi alternatív töltőinfrastruktúra fejlesztése, zöld közbeszerzés	folyamatos	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata Magánvállalkozások
13	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére	folyamatos	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata

Mátészalka fenntartható városi mobilitási terve

2. A fenntartható közlekedési módok választását szolgáló projektek				
Sorszám	Projekt címe	Javasolt időtáv	Hatáskör	Érintettek
5	Városi sétányhálózat kialakítása és komplex forgalomcsillapítás a városközponti városrészben	2025-ig	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata
7	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - II. ütem	2025-ig	részben önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata Magyar Közút Nonprofit Zrt. Ópályi Község Önkormányzata
11	Elektromos buszok beszerzése töltőinfrastruktúra és karbantartási képesség kiépítésével	2025 után	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata Volánbusz Zrt. (mint helyi szolgáltató) áramszolgáltató

3. A nyugodt, élhető lakókörnyezet kialakítását szolgáló projektek				
Sorszám	Projekt címe	Javasolt időtáv	Hatáskör	Érintettek
14	Komplex forgalomcsillapítás, a kapcsolatok javítása, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés fejlesztése az Északi városrészben	2022-ig	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata Volánbusz Zrt. (mint helyi szolgáltató)
15	A Bajcsy-Zsilinszky utca szerepének megfelelő kialakítása és a lakótelep parkolási helyzetének rendezése a Keleti városrészben	2025-ig	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata
16	A külső Zöldfa utca biztonságosabbá tétele, autóbuszos feltárásának javítása és a temető környezetének rendezése a Déli városrészben	2025-ig	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata Innovációs és Technológiai Minisztérium Volánbusz Zrt. (mint helyközi szolgáltató)
17	Komplex közlekedésbiztonsági program, valamint a Ráckert lakótelep parkolási gondjainak megoldása a Nyugati városrészben	2025-ig	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata Klebelsberg Központ Egyéb iskolák és óvodák

4. A biztonságos közlekedést szolgáló projektek				
Sorszám	Projekt címe	Javasolt időtáv	Hatáskör	Érintettek
18	Városi forgalomcsillapítási program I. ütem	2022-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	Mátészalka Város Önkormányzata Magyar Közút Nonprofit Zrt.

4. A biztonságos közlekedést szolgáló projektek				
Sorszám	Projekt címe	Javasolt időtáv	Hatáskör	Érintettek
22	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása	folyamatos	részben önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata Klebelsberg Központ Egyéb iskolák és óvodák
23	Munkahelyi mobilitási tervek kidolgozásának és megvalósításának támogatása	folyamatos	részben önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata Önkormányzati tulajdonú cégek, intézmények Magánvállalkozások
24	Mozgásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősek, kerekesszékekkel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása	folyamatos	önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata
19	Városi forgalomcsillapítási program II. ütem	2025-ig	részben önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata Magyar Közút Nonprofit Zrt.
20	Városi forgalomcsillapítási program III. ütem	2025 után	részben önkormányzati	Mátészalka Város Önkormányzata Magyar Közút Nonprofit Zrt.
21	Biztonságos átkelési lehetőségek kialakítása a vasút- és főútvonalakon	2025 után	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel	Mátészalka Város Önkormányzata MÁV Zrt. Magyar Közút Nonprofit Zrt.

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

A finanszírozási és költségterv célja a megvalósítás pénzügyi kereteinek meghatározása. Alapját a kialakított projektcsomagok képezik, beleértve a megvalósításra javasolt időszak kijelölését. A pénzügyi tervezéshez emellett a többszemponútú elemzés bemenő adatait használtuk fel, nevezetesen a becsült költségeket és a támogatási, finanszírozási háttérrel kapcsolatos információkat. (Az említett feltételek tekintetében az MCA-ban csak pontokkal értékelt kategóriákat adtunk meg, a költségek becslése és a támogatási lehetőségek pontosabb meghatározása ennek a pontnak a témája.)

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 vagy kormányzati forrásokkal kapcsolatos jogszabályokban még nem jelentek meg. Az új projektek költségeinek meghatározásához a SUMP keretein túlmenő, részletes tervezésre van szükség. Más, korábban már előforduló intézkedésjavaslatok tekintetében is előfordulnak bizonytalanságok, ha azokra nézve nem volt elérhető költségadat. Ez utóbbiakra is érvényes, hogy a projekt részleteinek megtervezése során lehetséges a pontosabb költségtervezést végrehajtani.

Az itt bemutatott finanszírozási adatokat az aktuálisan rendelkezésre álló információk alapján rögzítettük, és hangsúlyozzuk, hogy akár az európai uniós, akár a hazai vonatkozású támogatási háttérben történhetnek olyan változások, amelyek az egyes projektek megvalósítási lehetőségeit döntően befolyásolják.

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.

1. Mátészalka elérhetőségének és várostérségi kapcsolatainak javítását szolgáló projektek						
Sorszám	Projekt címe	Javasolt időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás forrása
1	Debrecen-Mátészalka vasútvonal felújítása és villamosítása	2025-ig	150000	5000+	nem áll rendelkezésre forrás	állami forrás
2	M49-es gyorsforgalmi út I. ütem	2025-ig	62500	5000+	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	állami forrás
3	Mátészalkai Tudományos és Technológiai Park megközelítésének javítása és feltárása	2025 után	5000	1000–5000	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	VMOP
4	Nyár utca kikötése a Jármű útra	2025 után	150-250	100–250	nem áll rendelkezésre forrás	saját forrás

2. A fenntartható közlekedési módok választását szolgáló projektek						
Sorszám	Projekt címe	Javasolt időtáv	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás forrása
6	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - I. ütem	2022-ig	900-1000	250–1000	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	TOP
9	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése	2022-ig	40 (ütemezhető)	10–50	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	VMOP, Európai Mobilitási Hét, saját forrás
10	Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése	2022-ig	100-110 + esetleges működési-ktg. többlet 10/év	100–250	saját forrás biztosítandó	saját forrás
8	Közterületi és B+R kerékpárparkolók létesítése	folyamatos	10-15 (ütemezhető)	10–50	saját forrás biztosítandó	saját forrás, esetleg VMOP
12	Környezetbarát önkormányzati járműflotta, városi alternatív töltőinfrastruktúra fejlesztése, zöld közbeszerzés	folyamatos	110-130 (ütemezhető)	100–250	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	Jedlik Ányos Terv
13	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére	folyamatos	2,5/év	10–50	saját forrás biztosítandó	saját forrás
5	Városi sétányhálózat kialakítása és komplex forgalomcsillapítás a városközponti városrészben	2025-ig	2500-3000 (ütemezhető)	1000–5000	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	VMOP

Mátészalka fenntartható városi mobilitási terve

2. A fenntartható közlekedési módok választását szolgáló projektek						
Sorszám	Projekt címe	Javasolt időtáv	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás forrása
7	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - II. ütem	2025-ig	800-900 (ütemezhető)	250–1000	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	VMOP
11	Elektromos buszok beszerzése töltőinfrastruktúra és karbantartási képesség kiépítésével	2025 után	400-500	250–1000	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	MIOP, Zöld Busz program

3. A nyugodt, élhető lakókörnyezet kialakítását szolgáló projektek						
Sorszám	Projekt címe	Javasolt időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás forrása
14	Komplex forgalomcsillapítás, a kapcsolatok javítása, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés fejlesztése az Északi városrészben	2022-ig	750-800 (ütemezhető)	250–1000	saját forrás biztosítandó	saját forrás
15	A Bajcsy-Zsilinszky utca szerepének megfelelő kialakítása és a lakótelep parkolási helyzetének rendezése a Keleti városrészben	2025-ig	800-850 (ütemezhető)	250–1000	saját forrás biztosítandó	saját forrás
16	A külső Zöldfa utca biztonságosabbá tétele, autóbuszos feltárásának javítása és a temető környezetének rendezése a Déli városrészben	2025-ig	450-500 (ütemezhető)	250–1000	saját forrás biztosítandó	saját forrás
17	Komplex közlekedésbiztonsági program, valamint a Ráckert lakótelep parkolási gondjainak megoldása a Nyugati városrészben	2025-ig	800-250 (ütemezhető)	250–1000	saját forrás biztosítandó	saját forrás

4. A biztonságos közlekedést szolgáló projektek						
Sorszám	Projekt címe	Javasolt időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás forrása
18	Városi forgalomcsillapítási program I. ütem	2022-ig	3200-3400 (ütemezhető)	1000–5000	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	TOP (Meggyesi út - Zöldfa utca), állami forrás, saját forrás

4. A biztonságos közlekedést szolgáló projektek						
Sorszám	Projekt címe	Javasolt időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája	Finanszírozás forrása
22	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása	folyamatos	10/év	50–100	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	VMOP Interreg transznacionális (2021-2027)
23	Munkahelyi mobilitási tervek kidolgozásának és megvalósításának támogatása	folyamatos	5/év	10–50	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	VMOP Interreg transznacionális (2021-2027)
24	Mozgásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősek, kerekesszékekkel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása	folyamatos	5/év	10–50	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	Interreg transznacionális (2021-2027)
19	Városi forgalomcsillapítási program II. ütem	2025-ig	1500-1700 (ütemezhető)	1000–5000	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	VMOP, állami forrás, saját forrás
20	Városi forgalomcsillapítási program III. ütem	2025 után	4000-5000	1000–5000	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	VMOP, állami forrás, saját forrás
21	Biztonságos átkelési lehetőségek kialakítása a vasút- és főútvonalakon	2025 után	5000	1000–5000	nem áll rendelkezésre forrás	saját forrás, állami forrás

A javasolt beavatkozások költségeit időtáv és finanszírozási forrás szerinti bontásban mutatja be az alábbi táblázat. Ez alapján a **fenntartható városi mobilitási terv összesen mintegy 240 milliárd forint költségű beavatkozást tartalmaz, ám ebből 212,5 milliárd forint két projekt, a Debrecen-Mátészalka vasútvonal és az M49-es gyorsforgalmi út kiépítésének költsége.**

	TOP	VMOP	állami	egyéb pályázat	VMOP, saját vagy állami	saját	összesen
2022-ig	900 - 1000	40	0	0	3200 - 3400	920 - 980	5060 - 5420
folyamatos	0	0	0	250 - 270	0	27,5 - 32,5	277,5 - 302,5
2025-ig	0	3300 - 3900	212500	0	1500 - 1700	2050 - 2200	219350 - 220300
2025 után	0	5000	5000	400 - 500	4000 - 5000	150 - 250	14550 - 15750
összesen	900 - 1000	8340 - 8940	217500	650 - 770	8700 - 10100	3147,5 - 3462,5	239237,5 - 241772,5

Rövid távon a már programozott projektek mellett „szoft” intézkedések valósíthatók meg, de el kell kezdeni a későbbi fejlesztések előkészítését is

2022-ig a már korábban programozott TOP-projektek kb. 1 milliárd forintot kötnék le. Az új uniós finanszírozási ciklus keretei miatt jelenleg nehezen tervezhető a finanszírozása, de az M49-es várható elkészülte miatt ezen az időtávon érdemes lehetőség szerint megvalósítani a városi forgalomcsillapítási program I. ütemét is. **Ezekon felül a fenntartható városi mobilitási terv elsősorban közlekedésszervezési, intézményi, szemléletformálási beavatkozásokat, valamint kisebb léptékű, ütemezhető városrészi szintű beruházásokat javasol,** melyekre saját forrást kell biztosítani.

Középtávon az M49-es megvalósítása és a Debrecen-Mátészalka vasútvonal fejlesztése meghatározó; utóbbiért még sok erőfeszítésre van szükség

2025-ig esedékes az M49-es gyorsforgalmi út megvalósítása. Az M49-es átadásához kötődik, azzal célszerűen egy időben meg kell valósuljon a városi forgalomcsillapítási program II. üteme, melyre forrás biztosítandó – ehhez a szükséges előkészítést, egyeztetéseket meg kell kezdeni. Ugyan jelenleg finanszírozással nem rendelkezik, de **érdemes dolgozni a Debrecen-Mátészalka vasútvonal fejlesztéséért is,** a projektelőkészítéssel, tervezéssel kezdve.

Hosszabb távon nagyobb a forrásigény bizonytalansága, elsősorban a nagyobb projektek előkészítetlensége miatt; ennek pontosításához szükséges ezek legalább tanulmányterv szintű kidolgozása. **A nagyobb léptékű, jelen állás szerint egyelőre csak saját forrásból fedezhető beruházások megvalósításához minél nagyobb mértékben szükséges uniós vagy állami forrást bevonni, a 2021 utáni uniós támogatási szabályok (beleértve a releváns K+F és együttműködési programokat is), illetve a mindenkori állami támogatási konstrukciók keretei között.**

7.2 KOCKÁZATKEZELÉS

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,
- döntéshozói támogatottság hiányából fakadó kockázatok,
- városi-szakmai támogatottság hiányából fakadó kockázatok,
- intézményi kockázatok,
- társadalmi kockázatok.

Az egyes kockázattípusokra nézve a 8.3.3. mellékletben adunk bővebb magyarázatot, és teszünk javaslatot azok minimalizálására.

Az alábbiakban az egyes projektek vonatkozásában külön-külön azonosított kockázattípusokat és a kockázatok mértékét ismertetjük, a projektcsomagok szerinti beosztásban. 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.

1. Mátészalka elérhetőségének és várostérségi kapcsolatainak javítását szolgáló projektek			
Sorszám	Projekt címe	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
1	Debrecen-Mátészalka vasútvonal felújítása és villamosítása	közepesen kockázatos	- pénzügyi - gazdasági
2	M49-es gyorsforgalmi út I. ütem	alacsony kockázatú	- környezeti - gazdasági
3	Mátészalkai Tudományos és Technológiai Park megközelítésének javítása és feltárása	közepesen kockázatos	- műszaki - környezeti - pénzügyi
4	Nyár utca kikötése a Jármű útra	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi

2. A fenntartható közlekedési módok választását szolgáló projektek			
Sorszám	Projekt címe	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
6	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - I. ütem	alacsony kockázatú	
9	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - gazdasági

2. A fenntartható közlekedési módok választását szolgáló projektek			
Sorszám	Projekt címe	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
10	Helyi autóbussz-szolgáltatás fejlesztése	közepesen kockázatos	- pénzügyi - gazdasági
8	Közterületi és B+R kerékpárparkolók létesítése	alacsony kockázatú	
12	Környezetbarát önkormányzati járműflotta, városi alternatív töltőinfrastruktúra fejlesztése, zöld közbeszerzés	közepesen kockázatos	- műszaki - társadalmi
13	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére	alacsony kockázatú	
5	Városi sétányhálózat kialakítása és komplex forgalomcsillapítás a városközponti városrészben	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - gazdasági - társadalmi
7	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - II. ütem	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi
11	Elektromos buszok beszerzése töltőinfrastruktúra és karbantartási képesség kiépítésével	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - gazdasági

3. A nyugodt, élhető lakókörnyezet kialakítását szolgáló projektek			
Sorszám	Projekt címe	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
14	Komplex forgalomcsillapítás, a kapcsolatok javítása, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés fejlesztése az Északi városrészben	alacsony kockázatú	- műszaki - pénzügyi - társadalmi
15	A Bajcsy-Zsilinszky utca szerepének megfelelő kialakítása és a lakótelep parkolási helyzetének rendezése a Keleti városrészben	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - társadalmi
16	A külső Zöldfa utca biztonságosabbá tétele, autóbusszos feltárásának javítása és a temető környezetének rendezése a Déli városrészben	közepesen kockázatos	- pénzügyi - társadalmi
17	Komplex közlekedésbiztonsági program, valamint a Ráckert lakótelep parkolási gondjainak megoldása a Nyugati városrészben	közepesen kockázatos	- pénzügyi - társadalmi

4. A biztonságos közlekedést szolgáló projektek			
Sorszám	Projekt címe	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
18	Városi forgalomcsillapítási program I. ütem	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - intézményi - társadalmi
22	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása	közepesen kockázatos	- pénzügyi - intézményi
23	Munkahelyi mobilitási tervek kidolgozásának és megvalósításának támogatása	közepesen kockázatos	- intézményi - társadalmi
24	Mozgásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősek, kerekesszéssel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása	alacsony kockázatú	
19	Városi forgalomcsillapítási program II. ütem	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - intézményi - társadalmi

4. A biztonságos közlekedést szolgáló projektek			
Sorszám	Projekt címe	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
20	Városi forgalomcsillapítási program III. ütem	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - intézményi - társadalmi
21	Biztonságos átkelési lehetőségek kialakítása a vasút- és főútvonalakon	nagyon kockázatos	- műszaki - pénzügyi - intézményi

7.3 MONITORING ÉS FELÜLVIZSGÁLAT RENDSZERE

A város mobilitási rendszere akkor fejlődik kellő hatékonysággal, ha a SUMP célrendszer megvalósítása érdekében tett lépések eredményesek. Az eredményesség meghatározásához – vagyis a SUMP-ban meghatározott célok megvalósulásának nyomon követéshez – számszerűsíthető információra van szükség: minden egyes projekt esetében ismernünk kell a fejlesztés közvetlen kimenetelével összefüggésben álló számszerű változást, és meg kell tudnunk határozni a közvetett hatásokat is.

A releváns paramétereket a SUMP projektek megvalósítása előtti és utáni állapotban, valamint a későbbi nyomon követés érdekében a projektek szempontjából releváns időszakonként, például évente meg kell határozni. Ezt a célt szolgálja a SUMP indikátorrendszerének meghatározása, illetve a monitoringgal kapcsolatos feladatok kijelölése.

7.3.1 MÉRHETŐ CÉLOK

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 mérhetőek (Measurable), elérhetőek (Achievable), relevánsak (Relevant) és az idő szempontjából definiáltak (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. Ez egy vízió, amelyben a SUMP-ban meghatározott projektek nem valósulnak meg, és csak olyan fejlesztések történnek, amelyek a SUMP-tól függetlenek, és ilyen keretfeltételek mentén fejlődik a város, az előre jelzett trendek mentén.

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).

A mérhető célokat az indikátorok célértékeinél jelenítjük meg a 7.3.3 pontban.

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.

7.3.2 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 következő pontban ismertetjük azokat az indikátorokat, amelyek rendszeres meghatározását javasoljuk. Ennek a listának a kijelölésében fontos szempont, hogy az indikátorok az összes SUMP projektre nézve nyújtsanak információt, ugyanakkor a monitoring megvalósítása a rendelkezésre álló erőforrásokhoz igazodva költséghatékony maradjon.

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.

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

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.**

7.3.3 A MEGHATÁROZÁSRA JAVASOLT INDIKÁTOROK

A SUMP-ban rögzített stratégiai célok, az operatív célok, valamint az utóbbiak alá besorolt projektek hierarchikus rendszert alkotnak. **Csakúgy, mint a célrendszer és a projektek, az indikátorok is egymásra épülő rendszerben értelmezhetők.** Output indikátorokat a tervezett projektek szintjén, eredmény indikátorokat az operatív célokhoz rendelve, hatás indikátorokat pedig a stratégiai célokhoz kapcsolódóan rögzítünk. A felsorolt indikátor típusok jellege sorrendben a specifikustól az általános felé halad.

Bizonyos indikátorok több projektnél is értelmezhetők, és a projektek legnagyobb részéhez többféle indikátort is meg lehet határozni – az indikátorok rögzítése a projekt jellegétől, az elvárt eredményektől és a hosszú távú hatástól egyaránt függ.

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:

- 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 alábbiakban az egyes indikátor típusok módszertani jellegű bemutatása után az általunk alkalmazni javasolt indikátorok listája található meg, 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.

7.3.3.1 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.

Kerékpáros és gyalogos közlekedés						
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset (becslés 2030-ra)	Célérték (becslés 2030-ra)
Városi sétányhálózat hossza	[km]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0,3	0,3	2,1
Új és megújuló kerékpáros főhálózati elemek hossza	[km]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	9,8
Új biztonságos közterületi kerékpárparkoló kapacitás a városban	[férőhely db]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	300
Kerékpárhasználat új formáival teszt során megismertetett lakosok száma	[fő]	évente	bérleti nyilvántartás	0	0	225
Újonnan épített járdák hossza	[m]	évente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	2000
Ellenirányban kerékpározható egyirányú utcák száma	[db]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	1	1	10
Korlátozott sebességű és lakópihenő övezetek száma	[db]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	1

Közösségi közlekedés						
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset (becslés 2030-ra)	Célérték (becslés 2030-ra)
Felújított és villamosított vasútvonalak hossza	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	78
Helyi autóbuszjáratok száma	[átlagos tanítási hétköznapi járatszám]	évente	nyilvános menetrendek	10	10	20
Környezetbarát járművek aránya a helyi közösségi közlekedésben	[%]	projekt előtt és után, majd ötévente	projekt dokumentáció, közösségi közlekedési szolgáltató adatai	0%	0%	100%
Közúti közlekedés						
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset (becslés 2030-ra)	Célérték (becslés 2030-ra)
Újonnan megépített gyorsforgalmi útszakaszok hossza	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	26
Új közúti kapcsolatok hossza	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	3,4
Környezetbarát járművek aránya az önkormányzati flottában	[%]	projekt előtt és után, majd ötévente	önkormányzati adatok	0%	0%	50%
A városban található nyilvános elektromos töltőállomások száma	[db]	projekt előtt és után, majd évente	önkormányzati adatok	2x2	2x2	6x2
Újonnan burkolt utcák hossza	[m]	évente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	200
Körforgalmú csomópontok száma a városi főúthálózaton	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	7
Egyéb						
Intézményi mobilitási tervek száma	[db]	projekt előtt majd évente	projekt dokumentáció, intézményi adatszolgáltatás	0	0	14

Újjonnan átgondolt és rendezett megközelíthető-ségű oktatási intézmények száma	[db]	projekt előtt majd évente	projekt dokumentáció, intézményi adatszolgáltatás	0	0	5
--	------	---------------------------	---	---	---	---

7.3.3.2 *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 eredmény indikátor 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.

Általános mutatószámok						
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset (becslés 2030-ra)	Célérték (becslés 2030-ra)
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
Gyalogos és kerékpáros közlekedés						
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset (becslés 2030-ra)	Célérték (becslés 2030-ra)
Csúcsórai kerékpáros forgalom a 49-es úton a József Attila köz keresztezésénél	[kerékpár/óra]	évente	forgalom-számlálás (Magyar Közút OKA is)	52 (2016)	40	75

Közösségi közlekedés						
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset (becslés 2030-ra)	Célérték (becslés 2030-ra)
A városi közösségi közlekedés iránti kereslet	[tanítási hétköznapi utasszám]	projekt előtt, majd évente	utasszámlálás	felmérendő	szinten tartás	felmérés alapján kitűzendő
Vasúti szolgáltatás iránti kereslet	[tanítási hétköznapi utasszám]	projekt előtt, majd évente	MÁV-START adat-szolgáltatás	1800	1200	3600
Közúti közlekedés						
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset (becslés 2030-ra)	Célérték (becslés 2030-ra)
Átlagos napi forgalom az Alkotmány úton	[E/nap]	évente	forgalom-számlálás (Magyar Közút OKA is)	9836 (2019)	14 000	5000
Közlekedésbiztonság						
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset (becslés 2030-ra)	Célérték (becslés 2030-ra)
Személyi sérülések száma	[db/év]	évente	KSH adatok	43 (2018)	43	30

7.3.4 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:

- 2022/2023-ban a jelenlegi (2024-2020-as) uniós ciklus pénzügyi lezárását követő felülvizsgálat, amely a jelenlegi ciklusban megvalósult intézkedések eredményeire teljes körben visszacsatolást

nyújt, egyúttal a cselekvési tervet az új finanszírozási ciklushoz igazítja; majd

- **2025-ben egy újabb felülvizsgálat, mely már az új ciklus előrehaladását is számba veszi**, és azonosítja a ciklus végéig elérhető fejlesztéseket.

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 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 hatásaikat milyen hatékonysággal tudták kifejteni. Emellett 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 nem csupán egy statikus dokumentum elkészítését jelenti: ugyanúgy, mint az eredeti SUMP-nak, a felülvizsgálat legfőbb feladata is 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.**

8 MELLÉKLET

8.1 PARTNERSÉGI TERV ÉS A SAJTÓMEGJELENÉSEK LISTÁJA

A partnerségi egyeztetés célja

A SUMP tervezési módszertana nagy hangsúlyt fektet a széles körű partnerség biztosítására mind szakmai, mind társadalmi szinten. A terv egyik fontos jellemzője a lakosság bevonása a problémafeltárásba, a jövőkép és a célok meghatározásába. 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 szakmai és lakossági részvétel mellett a partnerségi folyamatban Mátészalka 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.

A SUMP partnerségi folyamatára vonatkozó elvárások

Magyarországon a SUMP elkészítésére vonatkozó szakmai iránymutatást a 2017. január 13-án megjelent *Módszertani útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséhez* c. útmutató határozza meg. Az Útmutató a partnerségre vonatkozóan a következőket határozza meg:

„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.

A partnerség szerepe az egyes szakaszokban:

- *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 terjed.*
- *Megvalósítás: A partnerek szerepet kaphatnak a mobilitási terv időközönkénti 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 megvalósulása után is fontos az átfogó tájékoztatás, a folyamatos egyeztetés a közvetlenül érintettekkel (pl. lakossági elégedettség mérés). A tapasztalatok fontos visszacsatolást jelentenek a további tervezés folyamatokhoz és felülvizsgálathoz.”*

Ezen felül az útmutató négy csoportban sorolja fel a közlekedési projektekbe jellemzően bevont különböző érdekcsoportokat. A négy kategória a következő: Közigazgatási szervek/Intézmények/Hatóságok, Üzleti szektor/Szolgáltatók, Közösségek/Helyi szerveződések, illetve Egyéb.

A partnerségi egyeztetés belső folyamata

Mátészalka Város Önkormányzatának Városfejlesztési csoportja és a Polgármesteri Kabinetirodája, mint a megbízó képviselői és a tervezők rendszeresen Megbízói egyeztetéseken konzultálnak a tervezés aktuális lépéseiről, feladatairól. A Városfejlesztési csoporton és a Polgármesteri Kabinetben túl a Hivatal további, a tervezésben releváns szereplői is bevonásra kerülnek a tervezés folyamatába. A tervezés belső egyeztetésének és véleményezésének a városi Képviselő testület tájékoztatása is részét képezi. A Testület tájékoztatása és javaslatainak becsatornázása a tervezés folyamatának jelentősebb mérföldköveinél történik meg.

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 SUMP tervezésével egy időben Mátészalka Város Önkormányzata településfejlesztési és településrendezési dokumentumait is felülvizsgálja, megújítja. A Településfejlesztési Koncepció készítése során a városi szakmai partnerek (érdekképviseleti, civil és gazdálkodó szervezetek, vallási közösségek) a tervezési folyamatba egy online kérdőíves felmérés keretében lettek bevonva. A 2020. május-júniusban lefolytatott kérdőíves felmérés a tervezők együttműködésével, az Art Vital Kft. szervezésében valósult meg. A SUMP és az ITS tervezői a kérdőívet véleményezték, valamint kérdéseikkel kibővítették.

Az országos szintű szakmai szereplők bevonása személyes konzultációk keretében valósult meg. Szakmai egyeztetéseket a tervezők a Magyar Közút Zrt, a MÁV Zrt. és a Volánbusz Zrt. szakembereivel folytattak.

A szakmai egyeztetés első fontosabb lépése a 2020. július 2-án megtartott partnerségi találkozó volt, ahol a délelőtti folyamán a térségi önkormányzatok képviselői, a délutáni folyamán pedig a városi önkormányzati képviselők, valamint a szakmai egyeztetésbe bevont

szervezetek képviselői ismerhették meg a SUMP helyzetértékelésének eredményeit, valamint az előzetesen felvázolt városi közlekedésfejlesztési célokat és fejthették ki véleményüket.



71. ábra: A helyzetértékelés eredményeinek és a közlekedésfejlesztési céloknak a bemutatása az egyeztetésen résztvevő önkormányzati képviselők és szakmai szervezetek képviselői felé

A lakosság és a civil szféra bevonása

A SUMP készítésének fontos részét képezi a lakosság folyamatos tájékoztatása és a tervezés folyamatába való minél szélesebb körű bevonása. Az önkormányzat ebből a célból a honlapján⁶⁶ és Facebook oldalán folyamatosan elérhetővé tette a SUMP tervezésével kapcsolatos információkat.

A lakosság tervezésbe történő bevonásának első lépése egy online lakossági problémafeltáró kérdőíven (<https://www.mapeo.hu/mateszalka/>) keresztül történt. Az egyszerű, de minden közlekedési módra kiterjedő problémaérzékelési kérdőív a városlakók közlekedéssel kapcsolatos szokásaira és az általuk érzékelt problémákra kérdezett rá. A lakosság a kérdőívet a város és a tervező honlapjáról is elérhető^{67 68} online felületen töltötte ki, illetve fizetett közösségi média hirdetésben juttattuk el a város és vonzaskörzete több mint 20 000 13 év feletti lakosához. A kérdőívezés lezárásáig, 2020. május 25-ig, a kérdőívet 233-an töltötték ki, míg a problémafeltáró térképre 177 közlekedéssel kapcsolatos lakossági észrevétel érkezett be.

⁶⁶ <https://mateszalka.hu/fejlesztések/sump>
<https://mateszalka.hu/hirek2>

⁶⁷ <http://www.mateszalka.hu/hirek2/1062-fenntarthato-mobilitasi-terv>

⁶⁸ <https://mobilissimus.hu/hirek/kerdoiv-mateszalka-es-kornyeke-kozlekedeserol>

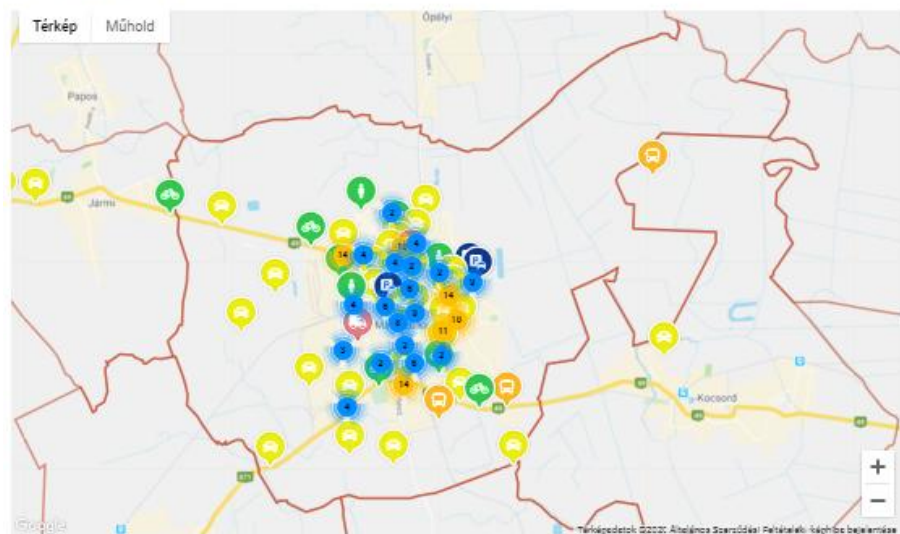
Mátészalka

Az adatgyűjtés véget ért, a kérdőívet lezártuk, azonban a térkép – megtekintésre – továbbra is elérhető

Mátészalka önkormányzata a városban megjelenő közlekedési problémák kezelése érdekében fenntartható városi mobilitási tervet készít a Mobilissimus Kft. és a MEGAKOM Stratégiai Tanácsadó Iroda szakmai közreműködésével. Ennek első lépése a város közlekedési problémáinak megismerése, az itt lakók utazási szokásainak feltérképezése. Erre szolgál a következő rövid kérdőív, és az aztán következő egyszerű térképes problémajelölő alkalmazás. Kérjük először a kérdőívet töltse ki (bárna a megfelelő kérdéseknél az általános, térképen kevésbé jelölhető problémákkal), **utána pedig a térképen jelölje azokat a problémákat vagy éppen pozitív tapasztalatokat, amelyekkel a városban rendszeresen találkozók.**

KÉRJÜK, NE A MOSTANI, KORONAVÍRUS JÁRVÁNY ALATTI SZOKÁSAIT ÉS PROBLÉMÁKAT JELEZZE, HANEM AZOKAT, AMELYEK A JÁRVÁNY ELŐTTI IDŐSZAKBAN VOLTAK JELLEMZŐK!

A térkép használata: A térképen keresse meg azt a helyszínt, amellyel kapcsolatban észrevétele van, a helyszínre jobb gombbal kattintva tudja elhelyezni a jelölőt. A térkép alatt kell kiválasztani az észrevétele kategóriáját és leírni a részletes észrevételét. Az elküldés előtt be kell jelölni a „Nem vagyok robot” jelölőnégyzetet és a „Beküldés” gombbal tudja elküldeni az észrevételét. Az észrevétel elküldése után az oldal újra töltődik és újabb észrevételeit rögzíthet, a kérdőívet nem kell újra kitölteni.



72. ábra: A problémafeltáró kérdőívet a lakosság online tölthette ki (forrás: <https://www.mapeo.hu/mateszalka/>)

2020 őszén, a SUMP eredményeinek ismertetése és a lakosság minél szélesebb körű elérése érdekében a tervezők szakmai cikkek formájában szólították meg a városi lakosságot. A szakmai cikkek a város és a Mobilissimus Kft. honlapján a következő dátumokban jelentek meg:

- Mátészalka fenntartható mobilitási terve I.: a jövő útjai – 2020. szeptember 14.⁶⁹
- Mátészalka fenntartható mobilitási terve II.: helyünk a világban – 2020. szeptember 24.
- Mátészalka fenntartható mobilitási terve III.: városunk forgalma – 2020. október 1.
- Mátészalka fenntartható mobilitási terve IV.: mobilitási helyzetkép – 2020. október 8.^{70 71}

⁶⁹ <https://mobilissimus.hu/hirek/mateszalka-sump-i-jovo-utjai>

- Mátészalka fenntartható mobilitási terve V.: biztonságunk az utakon – 2020. október 16.^{72 73}

Mátészalka város lakossága és a tervezésbe bevont szakmai szereplők 2020. október 5-18. között egy online projektpiac keretében prioritizálhatták a SUMP-ban részletesen kidolgozott egyes projekteket.^{74 75} A projektpiac keretében a lakosság megismerkedhetett a városi közlekedésfejlesztését szolgáló fejlesztési javaslatokkal, majd a „kosárba” összeválogathatta és beküldhette az általa legfontosabbnak tartott fejlesztési javaslatokat. A projektpiac bevásárlókosarait kiértékelve a tervezők világos képet kaphatnak arról, hogy a lakosság számára melyek a legfontosabb projektelképzelések. A lehetőséget fizetett közösségi média hirdetésben juttattuk el a város és vonzáskörzete mintegy 20 000 13 év feletti lakosához, akik közül legalább 245-en összesen több mint 2100 projektjavaslatot tettek a kosárba.

A projektpiac mellett a lakosság a javasolt fejlesztésekkel kapcsolatos egyéb észrevételeket, javaslatokat egy online, közlekedésfejlesztési kérdőív kitöltésével juttathatta el a tervezők számára, melyen keresztül 20 konkrét észrevétel érkezett.⁷⁶ Feldolgoztuk a facebook bejegyzéshez kommentben érkezett mintegy másfél tucatnyi tartalmi észrevételt is.

A vonzáskörzet érintettjeinek bevonása

Mátészalka a szatmár-beregi térség legjelentősebb közigazgatási, kulturális, oktatási és gazdasági központja. Mátészalka várossal együtt a következő 21 település alkotja a település vonzáskörzetét: Fábíánháza, Fülöpösdaróc, Géberjén, Győrtelek, Jármí, Kocsord, Mátészalka, Nagydobos, Nagyecsed, Nyírcsaholy, Nyírkáta, Nyírmeggyes, Nyírparasznya, Ópályi, Ökörítőfülpös, Ór, Papos, Szamoskér, Szamosszeg, Tiborszállás, Tunyogmatolcs. A vonzáskörzet településeinek mátészalkai közlekedési rendszerhez való kapcsolódásának megismerése céljából a vonzáskörzet településeinek lakossága felkérést kapott a lakossági kérdőív kitöltésére, ahol megoszthatták a térség, Mátészalka közlekedésében tapasztalt problémáikat, észrevételeiket. Mindemellett a szakmai egyeztetés részeként a tervezési folyamatba bevonásra kerültek a vonzáskörzet települési önkormányzatainak vezetői is (lásd Szakmai egyeztetések).

⁷⁰ <https://mateszalka.hu/hirek2/1150-mateszalka-fenntarthato-mobilitasi-terve-iv-mobilitasi-helyzetkep>

⁷¹ <http://www.mobilissimus.hu/hirek/mateszalka-sump-iv-mobilitasi-helyzetkep>

⁷² <https://mateszalka.hu/hirek2/1151-mateszalka-fenntarthato-mobilitasi-terve-v-biztonsagunk-az-utakon>

⁷³ <http://www.mobilissimus.hu/hirek/mateszalka-sump-v-biztonsagunk-utakon>

⁷⁴ <http://www.mobilissimus.hu/hirek/mit-valasztana-kozlekedesfejlesztési-projektpiac-mateszalkan>

⁷⁵ <https://www.mobilissimus.hu/mateszalka/>

⁷⁶ <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeTaGFY3HsNdWww1t2pR-J-TgF5mnTGL4I-wWHmpLk1ctyleg/viewform>

Társadalmi egyeztetés

Az elkészült SUMP-ot az Önkormányzat 2020. november 11-én véleményezésre megküldte az érintetteknek, beleértve a vonzáskörzet önkormányzatait is. A véleményezésre november 20-ig volt lehetőség. A beérkezett észrevételeket áttekintettük, és a tervet szükség szerint pontosítottuk.

A partnerségi folyamat lépései

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

- Megbízási egyeztetések kéthetes rendszerességgel (Mátészalka Város Önkormányzata; Mobilissimus Kft., MEGAKOM Stratégiai Tanácsadó Iroda Kft.)
- Lakossági kérdőív Mátészalka és környéke közlekedéséről – 2020. május 1-25.
- Partnerségi kérdőív (a Településfejlesztési Konceptió és Településrendezési dokumentumok kidolgozásával megbízott Art Vital Kft-vel közös kérdőívvezetés) – 2020. május-június
- Partnerségi találkozó: a SUMP helyzetértékelésének eredményeinek és az előzetesen felvázolt közlekedésfejlesztési céloknak bemutatása – 2020. július 2.
- A társadalmisítás keretében a város közlekedéséről, közlekedésfejlesztéséről szóló cikkek megjelentetése Mátészalka Város Önkormányzat honlapján – 2020. szeptember-október
- Projektpiac lebonyolítása – 2020. október 5-18.
- A terv szakmai és társadalmi egyeztetése, véleményezése – 2020. november 11-20.
- A terv bemutatása a Közgyűlés felé – 2020. novemberben fennálló veszélyhelyzet miatt bizonytalan

8.2 EGYEZTETÉSEK LISTÁJA

A tervezés folyamán a **következő szakmai, ágazati és társadalmi egyeztetésekre került sor:**

- Megbízási egyeztetések jellemzően kétheti rendszerességgel (2020. április 8., április 23., május 6., május 20, június 3., június 17., június 30., július 8., augusztus 26., szeptember 16, szeptember 23., november 9.)
- Volánbusz Zrt. (2020. június 30., Budapest Népliget)
- Magyar Közút Nonprofit Zrt. (2020. július 2., Nyíregyháza)
- Egyeztetés a térségi önkormányzatokkal és a városvezetéssel (2020. július 2., Mátészalka)
- Egyeztetés a városi érintettekkel (2020. július 2., Mátészalka)
- MÁV Zrt. (2020. július 8., Budapest Könyves Kálmán körút)

8.3 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS MÓDSZERE ÉS RÉSZLETES EREDMÉNYEI

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

A többszemponú 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 súlysámok szükségesek.

A SUMP vonatkozásában 24 projekt egymáshoz viszonyított értékelése volt a feladat, amiből következően a néhány projekt vagy projektváltozat esetében megszokott részletességű elemzést a jelen keretek között nem tudtunk elvégezni. 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.

8.3.1 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 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 súlysámok az összehasonlíthatóság érdekében minden projektre egyformán érvényesek, és azok eloszlása a város céljait és a lakosság érdekeit egyaránt tükrözi. A súlysámok 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 súlysámok 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 súlysámával.

8.3.1.1 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 milliárd Ft – 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

8.3.1.2 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 Guidebook⁷⁷** biztosítja, amely **különböző városi mobilitási beavatkozások hatásaira ad számszerű értékelést.** A KonSULT-ban kezelt intézkedések lefedik a SUMP módszertanhoz általában kapcsolódó projekt típusokat (pl. kerékpáros hálózat bővítése, intermodális csomópontok létesítése, új út építése stb.), így Mátészalka 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:

⁷⁷ <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	enyhén negatív vagy semleges hatás
2 pont	enyhe pozitív hatás
1 pont	erőteljes pozitív hatás

A projektek hasznosságának értékelése során **figyelembe vettük továbbá a lakossági igényeket**, melynek alapját a „projektpiac” eredménye adta.

Annak érdekében, hogy az egyes projekt típusok 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 25%-os, a szakértői értékelés eredményei 50%-os, a lakossági problémákra adott válasz 25%-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.

Lakossági igény

A lakossági igények számszerűsítésének alapját az online „projektpiac” eredménye adta. Ennek mérőszáma az egyes projektekre érkezett szavazatok száma, azaz hogy hányan választották be őket az általuk legfontosabbnak tartott projektek körébe az adott költségvetési keretek között. Ennek eredményeképpen előnybe kerülnek azok a projektek, amelyek a lakosság mindennapi közlekedésében legtöbbek által érzékelt problémákra adnak válasz.

8.3.1.3 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 (a 24 javasolt intézkedés mintegy fele), 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	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 kockázatú
2 pont	közepesen kockázatos
1 pont	nagyon kockázatos

Az információk elsősorban a projekt tárgyának ismeretéből, valamint a várossal történt egyeztetésekből származnak.

Súlyszám: 33% a megvalósíthatóság keretén belül.

8.3.2 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS RÉSZLETES EREDMÉNYE

A jelen pontban a 6.3 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 34 és 79 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 21–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el. Az MCA elemzés eredményeként kialakult sorrendben **a projekteket három egyenlő darabszámú csoportba soroltuk, ami csak az egymáshoz való viszonyítást segíti, nem jelent megvalósítási javaslatot:**

56–79 pont	Nagyon jó
46–56 pont	Közepes
34–46 pont	Gyenge

Sorszám	Projekt címe	Összesített értékelés	Költség		Haszon																	Megvalósíthatóság			
			Költség		Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Lakossági igény	Hatásterület / Érintettek	Haszon pontszám	Megvalósíthatóság					
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Lakossági igény pontszám	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám		
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,05	0,03	0,03	0,05	0,08		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33		
8	Közterületi és B+R kerékpárparkolók létesítése	79	10–50	2,5	1,3	1,0	1,0	2,0	1,7	1,9	1,7	2,4	3	2	3	3	2,08	2,50	2,27	1	3	3	2,33		
6	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - I. ütem	71	250–1000	1	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	3	2	3	3	2,86	2,50	2,38	3	3	3	3,00		
13	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére	64	10–50	2,5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3	2	2	2	3	2	2	2	2,25	1,00	0,95	1	3	3	2,33		
22	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása	59	50–100	2	2,0	1,0	2,0	3,0	2,0	1,9	2,1	2,7	3	1	3	3	2,49	2,00	1,85	1	1,5	2	1,50		
7	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek kialakítása - II. ütem	58	250–1000	1	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	3	2	3	3	2,57	2,50	2,35	2	1,5	2	1,83		
24	Mozgásukban korlátozottak csoportjai (pl. idősek, kerekesszékekkel vagy babakocsival közlekedők) mobilitási környezetének célzott javítása	57	10–50	2,5	0,0	0,0	3,5	0,0	1,3	1,5	2,6	1,8	2	1	3	2	2,25	1,00	0,83	1	1,5	3	1,83		
10	Helyi autóbusszszolgáltatás fejlesztése	57	100–250	1,5	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	2	2	3	2	2,31	2,00	1,60	1	3	2	2,00		
23	Munkahelyi mobilitási tervek kidolgozásának és megvalósításának támogatása	56	10–50	2,5	1,8	1,8	1,8	1,8	1,9	2,3	2,0	2,3	3	2	3	3	2,25	1,00	1,04	1	1,5	2	1,50		
2	M49-es gyorsforgalmi út I. ütem	56	5000+	0	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	3	3	1	1	2,73	3,00	2,04	3	3	3	3,00		
9	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése	55	10–50	2,5	2,0	0,0	1,5	3,0	2,0	1,5	1,9	2,7	3	1	2	3	2,25	1,00	0,95	1	1,5	2	1,50		
14	Komplex forgalomcsillapítás, a kapcsolatok javítása, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés fejlesztése az Északi városrészben	50	250–1000	1	-0,8	2,0	3,0	2,5	1,0	2,4	2,5	2,5	2	1	3	2	2,01	1,50	1,17	1	3	3	2,33		
5	Városi sétányhálózat kialakítása és komplex forgalomcsillapítás a városközponti városrészben	50	1000–5000	0,5	1,8	1,2	2,8	2,8	1,9	2,0	2,4	2,6	3	3	3	3	2,45	2,50	2,49	1	1,5	2	1,50		
18	Városi forgalomcsillapítási program I. ütem	48	1000–5000	0,5	1,3	0,0	1,1	-0,5	1,7	1,5	1,8	1,7	3	2	2	2	3,00	2,50	1,99	2	1,5	2	1,83		
19	Városi forgalomcsillapítási program II. ütem	48	1000–5000	0,5	0,2	0,2	1,4	1,7	1,3	1,5	1,9	2,3	3	2	3	3	2,87	2,50	2,29	1	1,5	2	1,50		
20	Városi forgalomcsillapítási program III. ütem	47	1000–5000	0,5	0,5	0,0	1,0	1,1	1,4	1,5	1,7	2,2	3	2	3	3	2,66	2,50	2,25	1	1,5	2	1,50		

Sorszám	Projekt címe	Összesített értékelés	Költség		Haszon																Megvalósíthatóság			
			Költség		Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Lakossági igény	Hatásterület / Érintettek	Haszon pontszám	Megvalósíthatóság				
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Lakossági igény pontszám	Hatásterület / Érintettek pontszám		A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám	
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,05	0,03	0,03	0,05	0,08		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33	
16	A külső Zöldfa utca biztonságosabbá tétele, autóbusszos feltárásának javítása és a temető környezetének rendezése a Déli városrészben	46	250–1000	1	2,5	0,0	2,5	1,8	2,1	1,5	2,3	2,3	2	1	3	2	1,88	1,50	1,17	1	3	2	2,00	
15	A Bajcsy-Zsilinszky utca szerepének megfelelő kialakítása és a lakótelep parkolási helyzetének rendezése a Keleti városrészben	46	250–1000	1	-0,8	2,0	3,0	2,5	1,0	2,4	2,5	2,5	2	1	3	2	1,97	1,50	1,17	1	3	2	2,00	
1	Debrecen-Mátészalka vasútvonal felújítása és villamosítása	46	5000+	0	2,7	1,7	2,2	1,9	2,2	2,2	2,2	2,4	3	3	3	3	2,10	2,50	2,46	2	1	2	1,67	
4	Nyár utca kikötése a Jármű útra	41	100–250	1,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	2	1	1	1,86	1,50	0,90	1	1	2	1,33	
12	Környezetbarát önkormányzati járműflotta, városi alternatív töltőinfrastruktúra fejlesztése, zöld közbeszerzés	46	100–250	1,5	0,0	1,0	-1,0	3,0	1,3	1,9	1,0	2,7	1	1	1	3	1,46	1,00	0,67	1	1,5	2	1,50	
11	Elektromos buszok beszerzése töltőinfrastruktúra és karbantartási képesség kiépítésével	40	250–1000	1	0,0	1,0	-1,0	3,0	1,3	1,9	1,0	2,7	1	2	2	3	1,73	1,50	1,10	1	1,5	2	1,50	
17	Komplex közlekedésbiztonsági program, valamint a Ráckert lakótelep parkolási gondjainak megoldása a Nyugati városrészben	39	250–1000	1	-0,4	2,0	3,5	2,8	1,1	2,4	2,6	2,6	2	1	3	2	1,88	0,50	0,50	1	3	2	2,00	
21	Biztonságos átkelési lehetőségek kialakítása a vasút- és főútvonalakon	36	1000–5000	0,5	0,0	2,0	3,2	2,2	1,3	2,4	2,5	2,4	2	2	3	3	2,34	2,00	1,77	1	1	1	1,00	
3	Mátészalkai Tudományos és Technológiai Park megközelítésének javítása és feltárása	34	1000–5000	0,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	3	1	1	1,74	1,00	0,68	2	1,5	2	1,83	

8.3.3 AZ EGYES KOCKÁZATTÍPUSOK JELLEMZŐI

8.3.3.1 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.

8.3.3.2 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.

8.3.3.3 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.

8.3.3.4 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.

8.3.3.5 Döntéshozói támogatottság hiánya

A döntéshozói támogatottságból eredő kockázatok akkor jelentkeznek, ha jelentős különbség adódik a projekt célja, szellemisége és a döntéshozói szempontok között. Ennek bekövetkezési valószínűsége elsősorban a tervezők, szakemberek és a döntéshozók közötti folyamatos konzultációkkal csökkenthető. Fontos, hogy a döntéshozók számára minden olyan információ rendelkezésre álljon, amely alapján biztonsággal dönteni tudnak az adott projektekről és egyes változataikról, szem előtt tartva a SUMP szellemiségét és az általa megfogalmazott célokat. Nagyon lényeges, hogy a városi szintű döntéshozók tisztában legyenek egy-egy intézkedés hosszú távú előnyeivel és kockázataival egyaránt, amihez nagy segítséget jelenthet olyan jó gyakorlatok megismerése, amelyek hasonló méretű és adottságú városok esetében sikeresek voltak.

8.3.3.6 Városi-szakmai kockázatok

A városi-szakmai támogatottságból eredő kockázatok átmenetet képeznek a műszaki és a döntéshozói támogatásból eredő kockázatok között. Megelőzésük leghatékonyabb módja a folyamatos egyeztetés a szakmai, döntéshozói és tervezői érintettek között, előre feltárva valamennyi olyan kockázatot, amely már a tervezés, előkészítés során kivédhető.

A döntéshozói és a város-szakmai támogatottság hiányát nagy mértékben enyhíti, ha a városi mobilitási terv koherens és rendszerszintű, emellett stratégiai gondolkodást tükröz, és egy olyan együttműködés eredményeként készül el, amelyben az érintett csoportok érdekei egységesen megjelennek.

8.3.3.7 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 hárulnak. 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 idővesztéséget 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.

8.3.3.8 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 előirányzott jövőkép előnyeit közvetítik a pillanatnyilag hátrányosan érintett csoportok számára: például az autóhasználókat buzdítják a környezetbarát járművek vagy az aktív és közösségi közlekedési módok használatára.