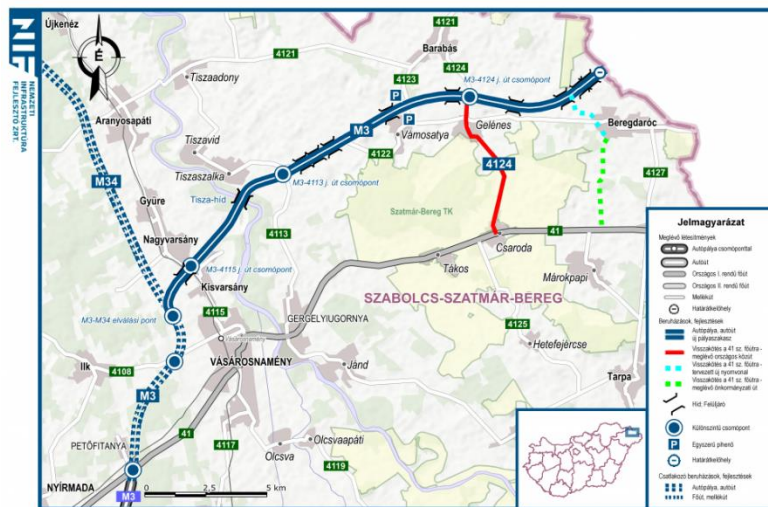




# Megvalósíthatósági tanulmány

az M3 gyorsforgalmi út Beregdaróci határmetszési pontjában megvalósuló határon átnyúló mobilitásfejlesztési rekonstrukcióról

MODERN BORDER INFRASTRUCTURE – SUCCESSFUL CARPATHIAN REGION  
“MOBI”



AZ M3 GYORSFORGALMI ÚT VÁSÁROSNAMÉNY (M3/M4) GYORSFORGALMI ÚT ELVÁLASZÁSI CSOMÓPONTJÁRÓL – BEREGDARÓCI HATÁRMETSZÉSI PONTJÁBAN MEGVALÓSÍTANDÓ MOBILITÁSFEJLESZTÉSI REKONSTRUKCIÓRÓL



Készült Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Önkormányzata megbízásából a „Korszerű határok infrastruktúra – sikeres Kárpátok Régió - MOBI” projekt keretében a Magyarország-Szlovákia-Románia-Ukrajna ENI Határon Átnyúló Együttműködési Program 2014-2020 támogatásával



Készítette:

Nyír-Inno-Spin Kft.

Vezető szakértő

Dr. Kovács Zoltán

Közreműködő szakértők:

Dr. Hörcsik T. Zsolt

Makszim Györgyné dr. Nagy Tímea

Dr. Szilágyi Dénes

Dr. Vass Róbert

# 1 TARTALOMJEGYZÉK

---

2	Vezetői összefoglaló .....	3
	Executive summary .....	7
3	A határon átnyúló mobilitásfejlesztést megvalósító szervezetek bemutatása .....	11
3.1	A mobilitásfejlesztési projektet megvalósító konzorcium bemutatása .....	11
3.2	A mobilitásfejlesztési projekt megvalósítása során együttműködő szervezetek bemutatása.. .....	14
4	A mobilitásfejlesztési projekt háttere .....	20
4.1	A mobilitásfejlesztéssel érintett terület gazdasági, társadalmi és környezeti háttere .....	20
4.2	A tervezett mobilitásfejlesztési projekt jogszabályi háttere .....	27
4.3	A mobilitásfejlesztés által érintett terület bemutatása .....	30
4.4	A mobilitásfejlesztés kapcsolódása a releváns fejlesztési irányokhoz .....	34
5	A mobilitásfejlesztési projekt megvalósításának indokoltsága .....	40
5.1	A mobilitásfejlesztési projekt megvalósításával érintett szakterület kapcsolódása más közlekedési formákhoz .....	40
5.2	A közlekedésfejlesztés megvalósításának szükségességét alátámasztó probléma bemutatása.....	47
6	A mobilitásfejlesztés megvalósulásának várható eredményei.....	54
6.1	A mobilitásfejlesztési projekt várható legfontosabb eredményei és hatásai .....	54
6.1.1	Szakmai hatások .....	54
6.1.2	Gazdasági, társadalmi, környezeti hatások .....	54
7	A projekt során megvalósuló mobilitásfejlesztés swot-elemzése.....	56

## 2 VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

---

EU támogatási forrásból 4 ország 6 konzorciumi partnere a HUSKROUA/1702/7.1/0023 azonosítószámú, „Korszerű határok infrastruktúra-sikeres Kárpátok régió” MOBI projekt keretében támogatást nyert el a határon átnyúló mobilitásfejlesztés megvalósítására. A projekt fő célkitűzése: fenntartható platform létrehozása a személyek és áruk hatékony, határokon átnyúló mobilitásához a közlekedési és határ menti infrastruktúra és a közútvonalak összeköttetésének javítása, valamint a közlekedési és határ menti infrastruktúra fejlesztését célzó önkormányzatok és szakmai szervezetek közötti kapcsolat megerősítése révén. A projekt eredményeképpen az áruk mobilitása megnő, az üzleti élet mobilabbá válik, a gazdasági fejlődésnek és az infrastruktúra javulásának köszönhetően pedig a határ menti régiókban a turisták és látogatók számának növekedése várható.

A támogatást elnyert projekt megvalósításában Magyarországról Szabolcs-Szatmár-Bereg megye önkormányzata vesz részt. A nemzetközi projektben vállalt feladatok végrehajtása érdekében a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Önkormányzata által felkért szakértők részt vesznek a hazai és nemzetközi munkacsoport üléseken, szakértői munkacsoport üléseken, kerekasztal találkozókra, és képviselik a munkacsoport munkájában az önkormányzatot, részt vesznek a prioritások mentén szervezendő projekt nemzetközi (Magyarország, Szlovákia, Románia, Ukrajna területén) tematikus workshopokon. A projekt keretében szükséges releváns tapasztalattal rendelkező szakemberek kijelölése, akik képviselik a Megrendelőt, illetve folyamatos konzultációt folytatnak és kapcsolatot tartanak fent a projekt releváns szakértőivel és bekapcsolódnak az egyeztetésekbe (azaz azon szakértőkkel, akik a Mobilitási Tervet, valamint a megvalósíthatósági tanulmányokat készítik a többi partner/ország területén). A szakértő feladatát képezi a Mobilitási Terv tartalmának előkészítése, egyeztetése a projekt nemzetközi partnereivel, és közös Terv elkészítése az érintett magyarországi területre magyar és angol nyelven. Jelen megvalósíthatósági tanulmány elkészítésével az önkormányzat a Nyíregyházi Egyetem „spin-off” cégét, a NYÍR-INNO-SPIN Kft-t bízta meg. A tanulmány elkészítésének célja az M3 gyorsforgalmi út Beregdaróci határmetszési pontjában megvalósuló határon átnyúló mobilitásfejlesztési rekonstrukció várható hatásainak felmérése.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye három országgal határos (Ukrajna, Románia és Szlovákia), melyek közül Ukrajna jelenleg még nem tagja az Európai Uniónak. A megye történetisége nem csak földrajzi kapcsolatot jelent a környező országokkal, hanem egyben kulturális és a határ mentén nyelvi kapcsolatot is. Tekinthejtük a térséget kelet és nyugat kapujának, hiszen Ukrajna felé nemcsak schengeni, hanem egyben az EU határa is van. Ukrajna és Románia irányába több közúti és vasúti átkelő is biztosítja a határon való átlépést mind a személy-, mind pedig a teherforgalomban. A megyén áthalad a TEN-hálózat (Trans European Network) V. páneurópai folyosója, amely kedvező közlekedés-földrajzi pozíciót biztosít a térség számára.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye közúthálózata összesen 2.265,3 km hosszú, ennek fontos eleme az M3 autópálya eddig elkészült szakasza, amelynek jelenlegi keleti végpontja – Mátészalkát érintve – Vásárosnaménynál van, a végleges tervek szerint pedig Beregdaróc lesz a

határmetszési pont. Az ukrán határt a jövőben a 4. sz. főút mellett az M34-es gyorsforgalmi úttal is el lehet majd érni Záhonynál, így Kisvárdra megközelíthetősége is javulhat.

A megyében 496 km vasútvonal található, melyből 83 km többvágányú, illetve 123 km villamosított. A legforgalmasabb szakaszok a következők:

- Újfehértó-Záhony szakasz (utasok száma 2018-ban: 3.260.889 fő),
- Nyíregyháza-Rakamaz (utasok száma 2018-ban 700.024 fő),
- Nyírmihálydi-Mátészalka (utasok száma 2018-ban: 442.132 fő).

2018-ban a 10 legforgalmasabb vasútvonal közül csak a Nyíregyháza-Tiszalök vonalon növekedett az utasforgalom (627 fő). Nyíregyháza megyeszékhelyről Mátészalka gazdasági decentrum irányába az összeköttetés nem kielégítő, mindemellett a vonalat sokan igénybe veszik. Az 58 km-es távolságot leghamarabb 94 perc alatt teszi meg a vonat, Debrecen érintésével az InterCity menetideje 130-177 perc között mozog, átszállással együtt. Ezen a vonalon szintén a megyeszékhelyről való indulással Zajta településig (határátkelő) minimum 1, maximum 3 átszállással lehet eljutni, 268-510 perces menetidővel. A nagyobb menetidő oka, hogy az átszállásoknál magas a várakozási idő.

Villamosított vasútvonalon elérhetőek Debrecen (49 km – 30 perc) és Miskolc (88 km – 61 perc) megyeszékhelyek, ezeken a vonalakon 3 óra alatt a fővárosig lehet elérni. A megyeszékhelyről 3 óránál alacsonyabb menetidő alatt egyik nagyobb határon túli településre sem lehet eljutni. A vasúti tömegközlekedés igénybevételénél a meghosszabbodott menetidő oka, hogy egyes megállóknál minimum 30, de akár 90 percet is kell várni az átszállásra. A MÁV és a Volánbusz vállalatok integrációjának köszönhetően a 2021-ben bevezetett változások részben javították ezt a helyzetet.

A megye határátkelői közül a Csengersima (2018-ban 4.013.010 ki- és belépő utas) és a Záhony (2018-ban 2.723.003 ki- és belépő utas) településen található közúti határátkelőhelyek a legforgalmasabbak. A gépjárművek számát illetően a csengersimai átkelőt 2018-ban összesen 1.724.357 db gépjármű, míg a záhonyi átkelőt ugyanebben az évben 899.692 db gépjármű vette igénybe.

Az M3-as autópálya része a transzeurópai közlekedési hálózatnak (TEN-T), azon belül, pedig a páneurópai, vagy Helsinki-folyosóknak. Az V. számú közlekedési folyosó tengelye a Velence – Trieszt/Koper – Ljubljana – Maribor – Budapest – Ungvár – Lviv – Kijev vonalon fekszik. Ebbe kapcsolódik a Pozsony – Zsolna – Kassa – Ungvár vonalon az V/a, a Fiume – Zágráb – Budapest vonalon az V/b, míg a Ploče – Szarajevó – Eszék – Budapest települések mentén az V/c számú folyosó. Az M3-as autópálya jelenlegi készültsége miatt az V. közlekedési folyosó Budapest – Lviv viszonylata a Nyíregyháza – magyar-ukrán határ (Záhony) közötti szakaszon a 4-es számú főúton fut, majd innen a Csap- Ungvár vonalon éri el Lvivet. Az, hogy az M3-as autópálya Beregdarócnál lépi át a magyar-ukrán határt, az V. számú közlekedési folyosó ukrán szakaszán is átrendeződést okoz a Beregdéda – Beregszász – Munkács – Lviv vonalra. Az M3 autópálya megépülő szakasza is fontos eleme lesz a rendszernek.

Az M3 autópálya határmetszési pontja Beregdaróc község mellett lesz. Beregdaróc község Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, a vásárosnaményi járásban, a megye keleti szélén helyezkedik el. A szomszédos települések a határ magyar oldalán: északnyugat felől Barabás, nyugat felől Gelénes, délnyugat felől Csaroda, dél felől Márokpapi, délkelet felől pedig Beregsurány. Határszéle északkeleten közel 10 kilométer hosszban egybeesik az államhatárral, a legközelebbi település abban az irányban Beregdéda (Дийда).

A jelen tanulmány tárgyát képező mobilitásfejlesztési projektben szereplő útvonal a Szatmár-Beregi Tájvédelmi körzet közepén helyezkedik el, melyet az Országos Környezet-és Természetvédelmi Hivatal hozott létre 1982-ben. Kiterjedése mintegy 22 005,63 hektár ebből fokozottan védett 2 695,65 hektár.

A személyforgalomban a megépülő M3 nyújtotta lehetőség várhatóan azt fogja eredményezni, hogy még többen választják a közúti közlekedési lehetőséget. Ez a megépülő új út egy kínálatbővülést jelent majd a jelenleg meglévő 4. sz főút, valamint a 41. sz főút nyújtotta lehetőségek mellett.

A légi közlekedés speciális helyet foglal el térségünkben, tekintettel arra, hogy a régió belül egyáltalán nem játszik számottevő szerepet. Hazánk mérete és elsősorban egyre javuló gyorsforgalmi úthálózata jelen körülmények között nem teszi lehetővé piaci alapokon működő belföldi légi közlekedés működését Nyíregyházán. A forgalomvonzó képességben szerepet játszhat még, hogy Nyíregyházi Repülőtér (LHNY) a Schengeni Övezet leginkább délkeleti ki- és belépőpontja (főleg Ukrajna irányában). A javasolt reptérfejlesztés gyakorlatilag egy 1500 méter hosszúságú és 30 méter szélességű futópályát és a hozzá tartozó gurulóutak, fény és műszertechnika kiépítését jelenti.

A határon átnyúló gazdasági kapcsolatok erősödésével, élénkülésével, – amelyhez az Egán Ede program is hozzájárulhat – valamint az M3 beregdaróci határmetszési pontjától az ukrán oldalon is ki- és megépülő gyorsforgalmi úthálózattal a forgalom megélénkülésével lehet számolni.

Vízi közlekedésről, illetve kapcsolódási pontról megyénk esetében nem beszélhetünk, ennek csak turisztikai, aktív kikapcsolódási céljai vannak. Ennek oka az évtizedek óta romló mederviszonyokban, a fokozódó vízhiányban keresendő. Áruszállítási szempontból történelmi gyökerű tömegáru (pl. fa) szállításának volna vízi úton esélye, ha ilyen vízi útvonal létezne.

A megépülő M3 autópályát döntően a tranzit forgalmat fogja kiszolgálni, gyorsítani, amiből elsődlegesen csak magát a forgalmat kiszolgáló szegmensek (pl. út menti panziók, benzinkút, gumis, büfés stb.) profitálhat némileg többet. Az autópálya elkerüli azokat a falvakat, amelyeken addig a forgalom keresztülhaladt, az utazási idő lerövidül, így nagyobb távolságok elérését fogják a közlekedők célként kitűzni, ami még inkább a megállás (és ezzel bármilyen szolgáltatás igénybevétele) ellen szól.

A teherforgalom tekintetében valószínűsíthető, hogy a megépülő M3 autópályát a vasúti áruszállítás konkurenciájaként fog jelentkezni. Magyarország és Ukrajna között a vasúti

áruszállítás jelenleg Bátyú-Eperjeske állomások között valósul meg, Szalóka határállomás érintésével. A vasúti áruszállítás jellemzően akkor lehet versenyképes, ha a szállítási távolság kellően nagy. Amennyiben a feladóhely 200-300 km-es körzeten belül található, úgy a közúti áruszállítás lesz a meghatározó. A közúti teherforgalom kiszolgálására létrejövő szolgáltatások indulhatnak virágzásnak, mivel várhatóan a kötelező pihenőket ennek a határátkelőnek a közelébe fogják időzíteni.

A tervezési szakaszban az M3 autópálya Vásárosnamény-Beregdaróc közötti szakaszának nyomvonalára több alternatíva is született. Ezek az alternatívák az alábbi részletekben tértek el egymástól:

- hol történjen meg az M3-M34 utak szétválása,
- hol épüljön meg a Tisza-híd,
- hol és hány külön szintű csomópont kiépítésére kerüljön sor.

A végleges nyomvonalon megépülő út az alábbi jellemzőkkel fog rendelkezni:

- 23 km összhossz,
- 2x2 sáv leállósáv nélkül (autópályává fejleszthető),
- 1 db megépülő híd a Tisza felett,
- 1 db szimpla pihenőhely oldalanként,
- 1 db határátkelő,
- tervezett építési idő: 37 hónap.

Emellett a megépülő M3 autópálya szakaszból fog leágazni az M34 autóút, amely Vásárosnaményt köti össze majd Záhonnyal, illetve a Záhony-Csap határátkelővel. Ez a fejlesztés a térség életében egy történelmi mérföldkőnek fog számítani, mivel ezzel Európa gazdasági vérkeringésébe kapcsolódik be. Az M3-as autópályához Kisvarsány térségében fog csatlakozni az M34-es autóút, ami 36 kilométer hosszú lesz. További leágazási pont az M49 autóút, amely az M3-at köti össze a csengersimai határátkelővel Jármí-Mátészalka-Ökörítőfülpös érintésével.

## EXECUTIVE SUMMARY

---

With EU funding, 6 consortium partners from 4 countries have been awarded a grant for the implementation of cross-border mobility development in the framework of the MOBI project HUSKROUA/1702/7.1/0023 "Modern Border Infrastructure - Successful Carpathian Region". The main objective of the project is to create a sustainable platform for the efficient cross-border mobility of people and goods by improving the interconnection of transport and cross-border infrastructure and road routes, and by strengthening the links between municipalities and professional organisations aiming at the development of transport and cross-border infrastructure. As a result of the project, the mobility of goods will increase, business will become more mobile, and economic development and infrastructure improvements in border regions are expected to increase the number of tourists and visitors.

The winning project is implemented by the municipality of Szabolcs-Szatmár-Bereg county in Hungary. For the implementation of the tasks undertaken in the international project, the experts invited by the self-government of Szabolcs-Szatmár-Bereg County participate in the national and international working group meetings, expert working group meetings, round table meetings, and represent the municipality in the working group, participate in the thematic workshops of the project to be organized along the priorities in the international (Hungary, Slovakia, Romania, Ukraine) thematic workshops. The appointment of experts with the necessary relevant experience to represent the Contracting Authority and to maintain continuous consultation and liaison with the relevant project experts and to be involved in the discussions (i.e. the experts who will prepare the Mobility Plan and the feasibility studies in the other partners/countries). The task of the expert is to prepare the content of the Mobility Plan, to negotiate with the international partners of the project and to prepare a joint Mobility Plan for the Hungarian territory in Hungarian and English. The self-government entrusted the preparation of this feasibility study to NYÍR-INNO-SPIN Ltd., a spin-off company of the University of Nyíregyháza. The aim of the study is to assess the expected impacts of the mobility development related to the implementation of the cross-border cycle path at the Tiszabecs-Vilok border crossing.

Szabolcs-Szatmár-Bereg county borders three countries (Ukraine, Romania and Slovakia), of which Ukraine is not yet a member of the European Union. The historicity of the county means not only geographical links with neighbouring countries, but also cultural and, along the border, linguistic links. We can consider the region as a gateway to East and West, as it is not only a Schengen border with Ukraine, but also an EU border. In the direction of Ukraine and Romania, several road and rail crossings ensure the crossing of the border for both passenger and freight traffic. The county is crossed by the Pan-European Corridor V of the Trans European Network (TEN), which provides the region with a favourable geographic and transport position. The road network of Szabolcs-Szatmár-Bereg county has a total length of 2,265.3 km, an important element of which is the completed section of the M3 motorway, whose current eastern end point - via Mátészalka - is at Vásárosnamény, and the final plans for the border crossing point



will be Beregdaróc. In the future, the Ukrainian border will also be accessible from the M34 motorway at Záhony, in addition to the main road 4, thus improving the accessibility of Kisvárdá.

In Szabolcs-Szatmár-Bereg county there are 496 km of railway lines, of which 83 km are multi-track and 123 km are electrified. The busiest sections are:

- Újfehértó-Záhony section (number of passengers in 2018: 3,260,889),
- Nyíregyháza-Rakamaz (700,024 passengers in 2018),
- Nyírmihálydi-Mátészalka (number of passengers in 2018: 442,132).

In 2018, of the 10 busiest railway lines, only the Nyíregyháza-Tiszalök line saw an increase in passenger traffic (627 passengers). The connection from Nyíregyháza to Mátészalka is not satisfactory, but the line is used by many people. The train covers the 58 km distance in 94 minutes at the earliest, while the InterCity journey time to Debrecen takes between 130-177 minutes, including transfers. On this line you can also get to Zajta (border crossing) with a minimum of 1, maximum 3 transfers, with a travel time of 268-510 minutes. The reason for the longer journey times is the high waiting time for transfers.

The county capitals of Debrecen (49 km - 30 minutes) and Miskolc (88 km - 61 minutes) can be reached by electrified rail, and it takes 3 hours to reach the capital. From Nyíregyháza, it takes more than 3 hours to reach any major cross-border settlement. When using public transport by rail, the reason for the longer journey times is that at some stops you have to wait at least 30 and up to 90 minutes for a transfer. Thanks to the integration of the MÁV and Volánbusz companies, the changes introduced in 2021 have partially improved this situation.

Among the county's border crossing points, the busiest are those at Csengersima (4,013,010 passengers in 2018) and Záhony (2,723,003 passengers in 2018). In terms of the number of vehicles, the Csengersima crossing was used by a total of 1,724,357 vehicles in 2018, while the Záhony crossing was used by 899,692 vehicles in the same year.

The M3 motorway is part of the trans-European transport network (TEN-T) and within it the pan-European or Helsinki corridor. The axis of Corridor V is the Venice - Trieste/Koper - Ljubljana - Maribor - Budapest - Uzhhorod - Lviv - Kiev line. The corridor V/a on the line Bratislava - Zilina - Košice - Uzhhorod, V/b on the line Rijeka - Zagreb - Budapest and V/c along the line Ploče - Sarajevo - Osijek - Budapest are connected to it. Due to the current state of completion of the M3 motorway, the Budapest - Lviv Corridor V runs along the section between Nyíregyháza and the Hungarian-Ukrainian border (Záhony) on the main road No 4, and from there it reaches Lviv on the Chop-Uzhhorod line. The fact that the M3 motorway crosses the Hungarian-Ukrainian border at Beregdaróc will also cause a rerouting on the Ukrainian section of the Corridor V on the Beregdéda - Berehove - Mukachevo - Lviv line. The new section of the M3 motorway will also be an important part of the system.

The border crossing point of the M3 motorway will be near the village of Beregdaróc. The village of Beregdaróc is located in Szabolcs-Szatmár-Bereg county, in the district of Vásárosnamény,

on the eastern edge of the county. The neighbouring settlements on the Hungarian side of the border are Barabás to the northwest, Gelénes to the west, Csaroda to the southwest, Márokpapi to the south, and Beregsurány to the southeast. Its border coincides with the state border in the northeast for about 10 kilometres, the nearest settlement in that direction being Beregdéda (Дийда). The route covered by the mobility development project of this study is located in the middle of the Szatmár-Bereg Landscape Protection Area, established by the National Agency for Environment and Nature Protection in 1982. It covers an area of about 22 005,63 hectares, of which 2 695,65 hectares are specially protected.

In terms of passenger traffic, the possibility offered by the new M3 is expected to lead to more people choosing road transport. This new road will be a new possibility beside to the existing main roads 4 and 41.

Air transport has a special place in our region, given that it plays no significant role at all within the region. The size of our country and, above all, its ever-improving network of high-speed routes do not allow for the operation of market-based domestic air transport in Nyíregyháza. The fact that Nyíregyháza Airport (LHNY) is the most southeastern entry and exit point of the Schengen Belt (mainly towards Ukraine) may also play a role in the traffic attractiveness. The proposed airport development includes the construction of a 1500 m long and 30 m wide runway and associated taxiways, lighting and instrumentation.

The strengthening and revitalisation of cross-border economic relations, to which the Egán Ede programme can also contribute, and the motorway network to be built from the M3 Beregdaróc border intersection to the Ukrainian side can be expected to boost traffic.

In the case of our county, we cannot talk about water transport or a connection point, it is only for tourism and active recreation purposes. The reason for this can be found in the deteriorating conditions of the riverbed state over the decades and the increasing water shortage. From a freight transport perspective, the transport of historically rooted mass cargo (e.g. timber) would have a chance of being transported by water if such a waterway existed.

The M3 motorway to be built will mainly serve and accelerate transit traffic, from which primarily only the segments serving the traffic itself (e.g. roadside guesthouses, petrol stations, tire service, snack bars, etc.) will benefit somewhat more. The motorway bypasses villages through which traffic used to pass, travel times are shortened, and travellers will aim to cover greater distances, which is even more of an argument against stopping (and thus using any service).

In terms of freight traffic, it is likely that the M3 motorway will compete with rail freight. Rail freight between Hungary and Ukraine currently runs between Bányász-Eperjeske stations, via Szalóka border station. Rail freight transport can typically be competitive if the transport distance is sufficiently long. If the place of dispatch is within a radius of 200-300 km, road transport will be the dominant mode. The services created to serve road freight traffic could be expanded, as it is expected that mandatory rest stops will be timed close to this border crossing.

Several alternatives for the route of the M3 motorway between Vásárosnamény and Beregdaróc were identified during the planning phase. These alternatives differ in the following details:

- where the M3-M34 roads should split,
- where to build the Tisza bridge,
- where and how many separate junctions will be built.

The final route of the road will have the following characteristics:

- 23 km total length,
- 2x2 lanes without stop lane (can be upgraded to motorway),
- 1 bridge to be built over the Tisza,
- 1 single rest area per side,
- 1 border crossing,
- planned construction time: 37 months.

In addition, the M34 motorway will branch off from the section of the M3 motorway under construction, connecting Vásárosnamény with Záhon and the Záhony-Chop border crossing. This development will mark a historic milestone in the life of the region, as it will bring it into the economic mainstream of Europe. The M34 motorway will connect to the M3 motorway in the Kisvarsány area, and will be 36 km long. Another junction is the M49 motorway, which connects the M3 to the border crossing at Chengersima via Jármi-Mátészalka-Ökörítőfülpös.

### 3 A HATÁRON ÁTNYÚLÓ MOBILITÁSFEJLESZTÉST MEGVALÓSÍTÓ SZERVEZETEK BEMUTATÁSA

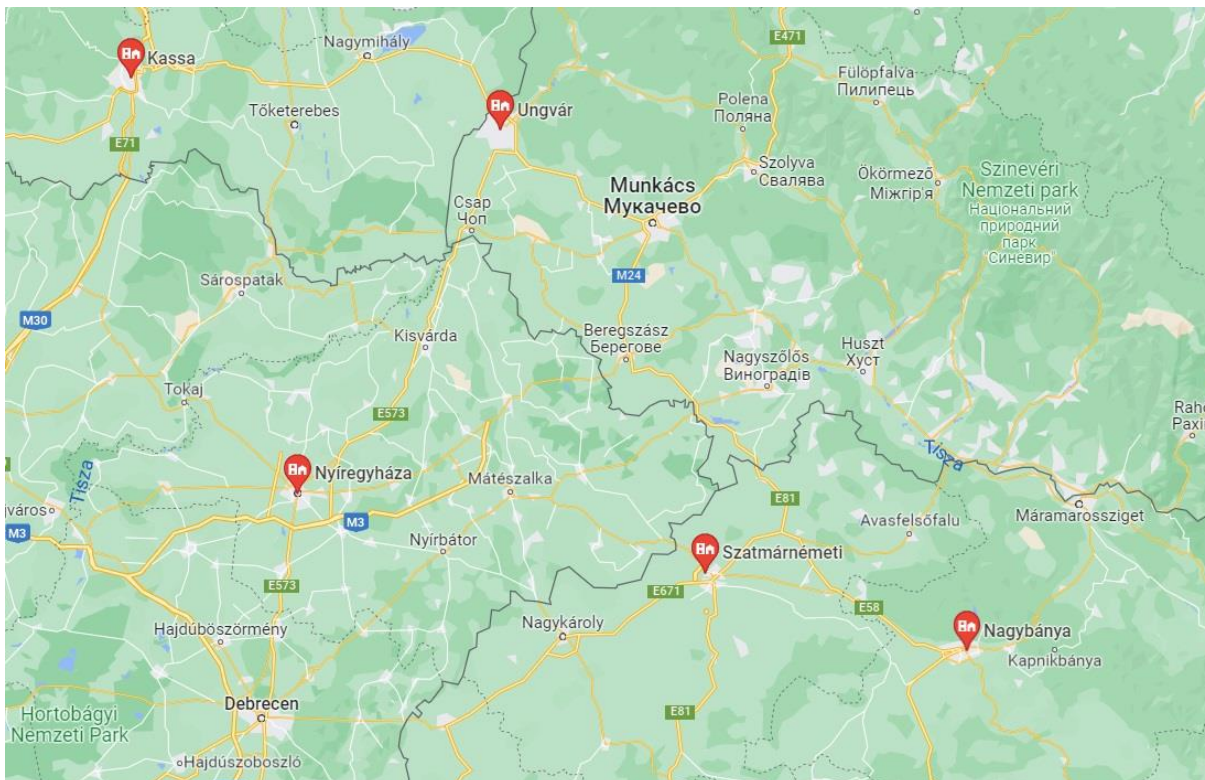
#### 3.1 A MOBILITÁSFEJLESZTÉSI PROJEKTET MEGVALÓSÍTÓ KONZORCIUM BEMUTATÁSA

A 2020. március 1-én indult „Korszerű határok infrastruktúra – sikeres Kárpátok Régió” „MOBI” projekt a Magyarország-Szlovákia-Románia-Ukrajna ENI Határon Átnyúló Együttműködési Program 2014-2020 támogatásával és keretében valósul meg.

A MOBI projektet egy regionális önkormányzatokat és szakmai intézeteket tömörítő nemzetközi konzorcium valósítja meg, melynek tagjai a következők:

- Regionális Fejlesztési Intézetek Nemzetközi Szövetsége - IARDI (International Association of Regional Development Institutions), Ukrajna, Ungvár;
- Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Önkormányzat, Magyarország, Nyíregyháza;
- Kassa Önkormányzati Régió, Szlovákia, Kassa;
- Máramaros Megyei Tanács, Románia, Nagybánya;
- Szatmár Megyei Területi Közigazgatási Egység, Románia, Szatmárnémeti;
- Kárpátalja Megyei Közúti Igazgatás, Ukrajna, Ungvár.

A projekt megvalósításában résztvevő konzorciumi partnerek székhely szerinti területi elhelyezkedését az 1. ábra mutatja.



1. ábra: A projekt konzorciumi partnereinek területi elhelyezkedése

Forrás: maps.google.com

### ***A MOBI projekt célja***

A projekt célja egy olyan fenntartható platform létrehozása, amely biztosítja és elősegíti az emberek és az áruk határokon átnyúló hatékony mobilitásához szükséges közlekedési infrastruktúra fejlesztését. A vasúti, közúti, légi, vízi és kerékpáros hálózatok fejlesztése mellett a határátkelők kialakítása, korszerűsítése, funkcióbővítése is fontos prioritást élvez a projektmegvalósítás során. A kormányok és szakmai szervezetek közötti konzorciumi együttműködés megerősítésével célként került kitűzésre a közlekedési kapcsolatok fejlesztése Ukrajna, Románia, Szlovákia és Magyarország egymással szomszédos határ menti régióiban. A projekt elindításának alapja, hogy a négy határ menti régió sajátossága és egyben gyengesége, hogy a közlekedési infrastruktúra nem kellően kiépített, hiányos, a meglévő elemek állapota sem kielégítő. Ezért a projekt céljai között elsősorban ezek fejlesztése, megtervezése és karbantartása is hangsúlyosan jelenik meg.

A projekt megvalósításához a konzorciumi partnerek egy közös Mobilitási Terv kidolgozását irányozzák elő, amely tartalmazza az egyes határmenti regionális terveit a közlekedés és a határmenti infrastruktúra, a vasúti szolgáltatások, valamint a nemzetközi légi szolgáltatások fejlesztése területén.

A régió mobilitásának növelése érdekében szükséges a jó minőségű és biztonságos autóutak (gyorsforgalmi utak) megépítése a határátkelőkhez. Ennek megvalósítása is alátámasztja a határokon átnyúló együttműködés létrehozását és javítását a stratégiai mobilitási tervek és a közös cselekvési tervek kidolgozása és végrehajtása segítségével.

A közös Mobilitási Terv kidolgozása azért is különösen fontos és indokolt, mivel az egy szilárd alapkonceptiót tud nyújtani a jövőben megvalósuló határmenti, illetve határon átnyúló közlekedésfejlesztési projektekhez. Egy közös mobilitási terv megléte megalapozza, és a megvalósításban is segíti számos más, határokon átnyúló együttműködési projekt létrehozását is.

A konzorciumi partnerek egyik célkitűzése, hogy különös figyelmet fordítanak a stratégiai tervezésre annak érdekében, hogy minőségi szakértői elemzés alapján korszerű megközelítési módszereket alkalmazzanak valamennyi közlekedési eszköz (magán és állami) elérhetőségének javítására. A közös határon átnyúló mobilitási terv készítésekor minden régióban elengedhetetlen a stratégiai dokumentumok követelményeinek megfelelő tevékenységek megtervezése és végrehajtása, valamint az összes projektcél integrálása. Fontos szempont, hogy a térség lakossága számára a környezetbarát és megfizethető, magas színvonalú közlekedés biztosítása elérhető legyen, illetve ennek feltételei megteremtésre kerüljenek.

### ***A MOBI projekt feladatai és tevékenységei***

A projekt a megvalósítással stratégiai megközelítést kíván biztosítani a közlekedés és a határon átnyúló infrastruktúra fenntartható és hatékony fejlesztéséhez. Az egyes partnerek

tevékenységébe tartozik a mobilitáshoz kapcsolódó, minél több területet érintő megvalósíthatósági tanulmány kidolgozása is. Számos projektpartner esetében már kidolgozásra kerültek a mobilitáshoz kapcsolódó, illetve a mobilitás fejlesztését tartalmazó tanulmányok, fejlesztési tervek. Ilyen pl. az ENPI projekt keretében közösen kidolgozott Kárpátok Eurorégió 2020 stratégia is, amely a mobilitást és a határ kompatibilitást helyezte előtérbe.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében két helyszín került kiválasztásra, amelyeket érint a MOBI projekt keretében kidolgozásra kerülő megvalósíthatósági tanulmány:

1. a Tiszabecs-Vilok (Tiszaújlak, Ukrajna) határátkelőhely ukrain oldalon megépülő kerékpárút;
2. a Beregdaróc település melletti M3 autópályával érintett határmetszési pont.

Magyarország és Ukrajna között jelenleg öt olyan határátkelőhely van, amelyen járművel át lehet kelni, melyek közül három éjjel-nappal nyitva van. Ezek közül Beregsurány az egyik, illetve a tervek szerint a jövőben megépülő beregdaróci átkelő is ilyen lesz. Az építkezés befejezése után új határátkelőhely kerül megnyitásra Magyarország és Ukrajna között Beregdaróc és Beregdéda településeknél.

Ukrajnában a Kárpátaljai Megyei Tanács elfogadta a regionális fejlesztési stratégiát, amely a kárpátaljai terület tranzit- és turisztikai potenciáljának fejlesztésére összpontosít. Az állami és regionális hatóságok nagy erőfeszítéseket tesznek a stratégia megvalósítása érdekében. Ukrajna összes területe közül a kárpátaljai terület építette a legtöbb utat, továbbá a terület komoly előrelépést tett a területkiszájtítási dokumentumok kialakítása és a nemzetközi ellenőrzőpontok építésének megkezdése irányában.

Magyarország vonatkozásában a Nagyhódos – Velyka Palad (Nagypalád, Ukrajna) átkelővel, az ukrán oldalon az M26-os nemzetközi autópályával és a Vylók – Nevetlenfalu – Djakovo határátkelőhellyel bővül az infrastruktúra. Az út 11,3 kilométeres szakasza közvetlenül a nagypaládi határellenőrző ponthoz vezet, a jövőben pedig a magyar oldalon Nagypalád és Kispalád községben újabb ellenőrző pont megnyitásának lehetősége is kialakításra kerülhet.

Romániában a Szatmár Megyei területén a romániai Stratégiai Tervezés Megközelítései dokumentuma meghatározta a stratégiai tervezés koncepcióját. A Szatmári Mobilitási Terv 854 km utat fed le, melynek csak 75%-a aszfaltút, és ebből 279 km vezet határátkelőhelyekhez, 200 km vasúti szakasz és 1 repülőtér (Szatmárnémeti), ahonnan a járatok Londonba indulnak.

Máramaros megye ukrain határszakasza 164 km hosszú, amelyet többnyire vízfolyások, illetve erdős/hegyes területek alkotnak. A fő áru- és utasforgalom kelet-nyugati irányban halad (Nagybánya, Szatmárnémeti). Ezek a kapcsolatok meglehetősen erősek, míg a Nagybánya és Máramarossziget közötti kapcsolatok meglehetősen ritkák. Fontos a határokon átnyúló vasútvonalak fejlesztése, mivel jelenleg nincs közvetlen vasúti összeköttetés Nagybánya és Ukrajna között, csak Máramarosszigettel van vasútvonal. A jövőbeni prioritás az új összeköttetés megteremtése Poienile de sub Munte és Shibene között. A tervek között szerepel

egy új híd Máramarossziget és Bila Tserkva között, valamint két új átkelő megnyitása Piatra és Teceu Mic közelében.

Szlovákiában a Kassai Önkormányzati Régió mobilitási terve 2379 km utat, 573 km vasutat és 1 repülőtér (Kassa) foglal magában. A Kassai Önkormányzati Régió mobilitási tervének kidolgozása 2020 nyarán fejeződött be, és maga a dokumentum a közlekedési infrastruktúra stratégiai tervezésére összpontosít, valamint magában foglalja az összes közlekedési módot: motoros járművek, egyéni, közösségi és kerékpáros.

A MOBI (2. ábra) projekt várható fontos eredményei közé tartozik a korszerűsített közlekedési és határ infrastruktúrát használó járművek számának (járművek száma naponta) növekedése. Az új, fejlett közlekedési rendszereket használó utasok száma várhatóan 10%-kal nő. A projekt innovatív megközelítése elősegíti a cél régiók és a lakosság összekapcsolódását, a magasabb színvonalú szolgáltatások előnyeit élvezve.



2. ábra: A projekt logója

### 3.2 A MOBILITÁSFEJLESZTÉSI PROJEKT MEGVALÓSÍTÁSA SORÁN EGYÜTTMŰKÖDŐ SZERVEZETEK BEMUTATÁSA

A nemzetközi Partnerségi Konzorciumot az egyes partnerek kompetenciája és korábbi tapasztalatai alapján hozták létre, a projekt célkitűzéseinek elérése érdekében.

**Vezető partner (vezető kedvezményezett):**

**Regionális Fejlesztési Intézmények Nemzetközi Szövetsége (International Association of Regional Development Institutions) IARDI (Ukrajna):**

A projekt megvalósításában az együttműködő szervezetek vezető kedvezményezettje a Regionális Fejlesztési Intézmények Nemzetközi Szövetsége (International Association of Regional Development Institutions) IARDI (Ukrajna). A IARDI 2003 szeptemberében alakult a "Kárpátalja 2003-2011" kezdeményezés részeként Szlovákia (Kassai és Eperjesi régió),

Magyarország (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye) és Ukrajna (Kárpátalja) határ menti régióinak regionális fejlesztési intézményei és hatóságai számára, és már 2004-ben a szlovák-ukrán kormányközi bizottság ajánlotta az együttműködésre, nemzetközi projektek előkészítésének és végrehajtásának részeként. A IARDI olyan szervezetek alapjain került megalapításra, mint a Center for European Initiatives (Ukrajna), a Center for Innovation and Business "CASOVIA BIC Kosice" (Szlovákia), valamint a Regionális Fejlesztési Szövetség "KIUT" Felső-Szabolcs-Rétköz (Magyarország).

A szervezet tevékenységének célja az eurointegrációs folyamatok végrehajtásának előmozdítása, egységes gazdasági komplexum kialakítása a határ menti területeken, közvetlen kapcsolatok kialakítása és elmélyítése szervezetekkel, egyesületekkel, hatóságokkal, Ukrajna egyes régiói, a tagállamok és az EU-tagjelöltek között, továbbá az EU irányító szerveivel, más nemzetközi adományozó szervezetekkel. A konzorciumi partner logója a 3. ábrán látható.



3. ábra: Az IARDI logója  
Forrás: <https://mobi.iardi.org/hu/>

A szervezet erős partneri és szakértői hálózattal, kiterjedt tapasztalattal rendelkezik a megvalósíthatósági tanulmányok stratégiai tervezésében és fejlesztésében, az alapkutatásban, a stratégiai dokumentumok kidolgozásában, ideértve az olyan stratégiai szempontból fontos dokumentumokat, mint a „Kárpátok Eurorégió Stratégiája 2020”, „Szlovák – Ukrán Határokon Átnyúló Együttműködési Stratégia 2020”. A szövetség több sikeres projekt menedzselésében is részt vett.

Az "IARDI" Egyesület a korábbi 2007-2013-as programidőszakban szerzett széleskörű tapasztalatai alapján végzi a projekt megvalósítása során a támogatási szerződés és a partnerségi megállapodás aláírását, valamint biztosítja a partnerek tevékenységeinek általános koordinációját. A vezető pályázó egy kisméretű infrastrukturális komponens megvalósításáért is felel, nevezetesen: kerékpárút korszerűsítése 4,350 km hosszban.



## 1. számú partner:

### **Kárpátaljai Közútkezelési Szolgáltató (Road Service in Zakarpattia Oblast)**

A Kárpátalja megyében található Kárpátaljai Közútkezelési Szolgáltató az Ukrainai Autóútügyi Állami Ügynökség (Ukravtodor) joghatósága alá tartozó állami szervezet, amely állami jelentőségű közútkezelési feladatokat lát el az érintett megyében. A közútkezelő feladata a közutak, hidak és egyéb mesterséges építmények hálózatának megfelelő műszaki állapotú karbantartásának, fejlesztésének megszervezése, a folyamatos és biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtése, a közúttal összefüggő nemzetgazdasági és lakossági igények kielégítése. A közútkezelő szervezetnek 36 közlekedési infrastruktúra mérnök alkalmazottja van, akik megfelelő kompetenciával rendelkeznek az autópályák és kerékpárutak rekonstrukciójában és építésében regionális szinten, valamint korábbi nemzetközi projekteken szereztek kellő tapasztalatot. A szervezet hivatalos logója a 4. ábrán látható.



4. ábra: A Kárpátaljai Közútkezelési Szolgáltató hivatalos logója  
Forrás: <https://mobi.iardi.org/hu/>

## 2. számú partner:

### **Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Önkormányzata (Self-Government of Szabolcs-Szatmar-Bereg County)**

A Magyarország helyi önkormányzatiról szóló CLXXXIX. törvény rendelkezései szerint a megyei önkormányzat területi önkormányzat, amely a törvényben meghatározottak szerint területfejlesztési, vidékfejlesztési, területrendezési, valamint koordinációs feladatokat lát el. A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Önkormányzatnak a regionális fejlesztésben és a stratégiai tervezésben van jelentős és komoly tapasztalata, beleértve a közlekedési infrastruktúra fejlesztését, a Kárpátok Euroregion 2020 projekten belüli projekt és pénzügyi menedzsmentet, valamint más nemzetközi projekteket.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye állandó népessége a legutolsó népszámlálás időpontjában, 2011-ben 572.734 fő volt, míg 2001-ben 586.158 fő, ez 10 év alatt egy jelentős, 13.424 fős fogyást jelentetett. A 2019-es adatok szerint a teljes lakosság 552.964 fő, ami 2011-hez képest több mint húszezer fős fogyást mutat. A megye területén 29 város található, a népesség 55%-

a városlakó. A legnagyobb városa, a felsőfokú központ szerepet betöltő, 117 ezer lakosú megyeszékhely Nyíregyháza, legkisebb városa a 2.153 fő lakosú Máriapócs.

A megye lakosságának természetes szaporodás/fogyás mérlege az utóbbi két évtizedben negatív előjelű. A lakosság korösszetétele szintén kedvezőtlen tendenciákat mutat. A 15 év alattiak aránya 2011-ben még 17,4% volt 2019-ben már csak 15,7%. A 60 év fölöttiek esetében, pedig 3,7%-os növekedés figyelhető meg, így 2019-re a korcsoport aránya 24%. A megyei önkormányzat hivatalos címere az 5. ábrán látható.



5. ábra: A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Önkormányzat hivatalos címere  
Forrás: <https://mobi.iardi.org/hu/>

### 3. számú partner:

#### Kassai Önkormányzati Régió (Kosice self-governing region)

A Kassai Önkormányzati Régió szervezetben (Szlovákia) 216 alkalmazott dolgozik és 16 osztály működik, köztük a Regionális Tervezési Osztály, a Közlekedési Osztály, az Idegenforgalmi Osztály. Nagy tapasztalattal rendelkeznek a stratégiai tervezés és a projektmenedzsment területén.

A Kassai kerületben 440 település található, ebből 17 városi rangú, a városi lakosság aránya 54,5%. A kerület közigazgatási, gazdasági, politikai, oktatási és kulturális központja Kassa, amely Szlovákia második legnagyobb városa. 22 városrészből áll, ezek saját helyi önkormányzattal rendelkeznek. A városnak 2019 végén 238.757 lakosa volt, ami a Kassai kerület népességének csaknem 30% -át teszi ki. 2019 végén a kassai kerületben összesen 800.414 lakos élt. A Kassai kerület a szlovák lakosság 14,7%-os arányával az Eperjesi kerület (Presov) után a második legnagyobb volt Szlovákiában. A kerület a legsűrűbben lakott régiók közé tartozik, átlagosan 119 lakos / km<sup>2</sup> a népsűrűség. A régió lakossága némileg fiatalabb, mint a szlovákiai átlag. A lakosság átlagos életkora 2019-ben 39,8 év volt, az öregedési index elérte a 89,2-et. A 15 év alatti korosztály a teljes népesség 17,2%-át adta 2019-ben. Ezen korcsoport aránya 2013 és 2019 között gyakorlatilag állandó volt. Az aktív korú, 15-59 éves népesség aránya a 2013-as 64,5%-ról 2019-re 61,4%-ra csökkent. Ezzel szemben a 60 év fölöttieké 2019-ben elérte a 20%-ot.

A kassai kerületben a munkalehetőségek főként a városokban, ezen belül is Kassán és környékén koncentrálódnak. 2019-ben a foglalkoztatási ráta 62,9% volt, a munkanélküliségi ráta pedig 7,9%-ot. Hosszú távon a foglalkoztatási ráta növekszik, míg a munkanélküliségi ráta csökken. Az átlagos bruttó nominális havi bér 1168 eurót volt 2019-ben, ami 7,4%-kal elmaradt az országos átlagtól. Szlovákia bruttó hazai termékének 11,9%-át adta a kerület 2018-ban, ennek következtében és a gazdasági bázis szerkezetét tekintve a Szlovák Köztársaság egyik legfontosabb régiójának tekinthető. A Kassai terület bruttó hazai terméke 10,68 mrd euro volt, ez 13.353 euro/fő értéknek felelt meg, ami a 2018-as egy főre eső szlovákiai GDP 81,1%-a. A Kassai Önkormányzati régió címere a 6. ábrán látható.



6. ábra: A Kassai Önkormányzati Régió hivatalos címere  
Forrás: <https://mobi.iardi.org/hu/>

#### 4. számú partner:

##### **Máramaros Megyei Tanács (Maramures County Council)**

A Máramaros Megyei Tanács egy megyei testület, melynek 193 alkalmazottja és 5 osztálya nagy tapasztalattal rendelkezik a közlekedési infrastruktúra stratégiai tervezésében és fejlesztésében.

A megye lakossága 2019-ben 520.605 fő volt. Székhelye Nagybánya (Baia Mare) 145.220 fő lakossal rendelkezett 2019-ben. Mind a megye, mind a megyeszékhely népességében enyhe fogyás figyelhető meg 2017 és 2019 között, ám a népességfogyás mértéke arányaiban jóval kisebb, mint az országos átlag. A megye területe 6.304 km<sup>2</sup>. A szomszédos megyék: keleten Suceava megye (Județul Suceava), délen Szilágy megye (Județul Sălaj), Kolozs megye (Județul Cluj) és Beszterce-Naszód (Județul Bistrița-Năsăud) megye, nyugaton Szatmár megye, északon Ukrajna. A megyében tizenegy város található, ebből kettő megyei jogú város, Nagybánya, ami egyben a megye székhelye, valamint Máramarossziget (Sighetu Marmăției). Emellett 63 község és 214 falu jogállású település található a megyében. A megye lakosságának nem szerinti megoszlása a régiós átlagra jellemző, 49% férfi és 51% nő. A megye 2017-ben megtermelt GDP-je 3,17 mrd Euro volt, ami 6037 Euro/fő értéket jelent. Ez az érték a 2017-es egy főre jutó romániai GDP-nek mintegy 64%-a. A foglalkoztatottak száma 2017-ben enyhe csökkentést mutat 2014-hez képest. Máramaros Megyei Tanács hivatalos címere a 7. ábrán látható.



7. ábra: A Máramaros Megyei Tanács címere  
Forrás: <https://mobi.iardi.org/hu/>

## 5. számú partner:

### **Szatmár Megyei Közigazgatási Egység (Administrative Territorial Unit Satu Mare County)**

Szatmár megye lakossága 2019-ben 332.572 fő volt, a lakosságszám 2012 óta több mint 9 ezer fővel csökkent, korszerkezete kedvezőtlennek tekinthető. 2018-ban a 15 év alatti korosztály részaránya 16,9%-volt, míg a 60 év fölöttieké meghaladta a 22%-ot. Az utóbbi korosztály aránya 2012 óta 2,5%-kal emelkedett, míg a 15 év alattiaké 0,5%-kal csökkent. A megyében hat város található, ebből kettő megyei jogú város, Szatmárnémeti (Satu Mare) és Nagykároly (Carei). A megyében további 58 községi és 220 falu rangú település van. Megyeszékhelye Szatmárnémeti, területe 150,3 km<sup>2</sup>, lakossága 2018-ban 119.788 fő volt. A megyében 2017-ben megtermelt GDP értéke 2,37 mrd Euro volt, ami 7043 Euro/fő értéket jelent, ez a 2017-es romániai átlag 74%-a. A megyében foglalkoztatottak száma 47%, ez egyértelmű csökkenés, a 2014-es 50%-os értékhez képest. A Szatmár Megyei Közigazgatási Egység címere a 8. ábrán látható.



8. ábra: A Szatmár Megyei Közigazgatási Egység címere  
Forrás: <https://mobi.iardi.org/hu/>

## 4 A MOBILITÁSFEJLESZTÉSI PROJEKT HÁTTERE

---

### 4.1 A MOBILITÁSFEJLESZTÉSSEL ÉRINTETT TERÜLET GAZDASÁGI, TÁRSADALMI ÉS KÖRNYEZETI HÁTTERE

Magyarországon mind a gazdaságban, mind a társadalomban jelentős területi különbségek alakultak ki, melyek mára rendkívül magas szinten rögzültek. Hazánkban a területi differenciáltság többféle íve figyelhető meg.

- kelet-nyugat,
- Budapest-vidék,
- centrum-periféria,
- sőt a határmentiséggel mint differenciálódási dimenzióval is számolnunk kell.

A területi differenciáltság Magyarország valamennyi területi egységét érinti, de Szabolcs-Szatmár-Bereg megye geopolitikai, gazdasági, társadalmi helyzete kifejezetten indokolja a térbeliség problémáinak kezelését, ráadásul a területi differenciáltság valamennyi ívét magán hordozza ez a térség.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Magyarország észak-keleti részén található, népessége alapján az ország harmadik legnagyobb megyéje. Lakosainak száma megközelíti az 545 ezer főt. A megyében évről évre fogy a népesség, korszerkezete egyre inkább elöregedő, bár az országos átlaghoz viszonyítva még így is az egyik legkedvezőbb népmozgalmi statisztikával rendelkezik.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 5936 km<sup>2</sup>-es alapterületén 28 városban és 201 községben él a lakosság. A városok száma országos szinten ugyan kiemelkedő, azonban a megyeszékhely az egyetlen olyan városa a megyének, ahol 100 ezer főt meghaladó a népesség száma. Az ezt követő legnagyobb városokban (Mátészalka, Kisvárdai) kevesebb, mint 20 ezer fő a lakónépesség száma. A települések 45%-ában a lakosság lélekszáma nem éri el az 1000 főt, alapvetően aprófalvas településszerkezetű a megye. Közigazgatási lehatárolás szempontjából a megye 13 járásra (baktalórántházi, csengeri, fehérgyarmati, ibrányi, kemecsei, kisvárdai, mátészalkai, nagykállói, nyírbátori, nyíregyházi, tiszavasvári, vásárosnaményi, záhonyi) tagolódik, melyekben összesen 229 települési önkormányzat működik. A népsűrűség 92 fő/km<sup>2</sup>, ezzel Magyarország 6. legsűrűbben lakott megyéje. A városi népesség aránya 54%, ami 13%-kal alacsonyabb, mint az országos átlag. A megyeszékhely, Nyíregyháza 117 ezer lakosú, 2 órányi utazással érhető el gépkocsival Budapestről. Nyíregyháza egyben a megye közigazgatási és gazdasági központja is, amely az ország 7. legnépesebb városa. A munkanélküliség, a tőkevonás és az infrastruktúra helyzete itt jóval kedvezőbb, mint a megye többi területén, ahol az egy főre jutó GDP az országos átlag mintegy 50-55%-a.

A megye földrajzi sajátossága, és egyben stratégiai adottsága is, hogy három országgal határos: Ukrajnával, Romániával, valamint a Szlovákiával. Ennek hatása tetten érhető a megyébe bevándorló külföldi állampolgárok számában is, amely évről évre egyre magasabb, és 2020-ban megközelítette az 1400 főt. Emellett ki kell emelni a megyében tartózkodó külföldi

állampolgárok számát is, mely 2021-re meghaladta a 4100 főt. A külföldi állampolgárok megyében tartózkodásának célja elsősorban keresőtevékenység folytatása, emellett letelepedés, családgyegetítés és tanulmányok folytatása. A szomszédos három ország határmenti régióival a megyének viszonylagosan jók a gazdasági kapcsolatai, persze lehetőség még bőven akad e kapcsolatokban.

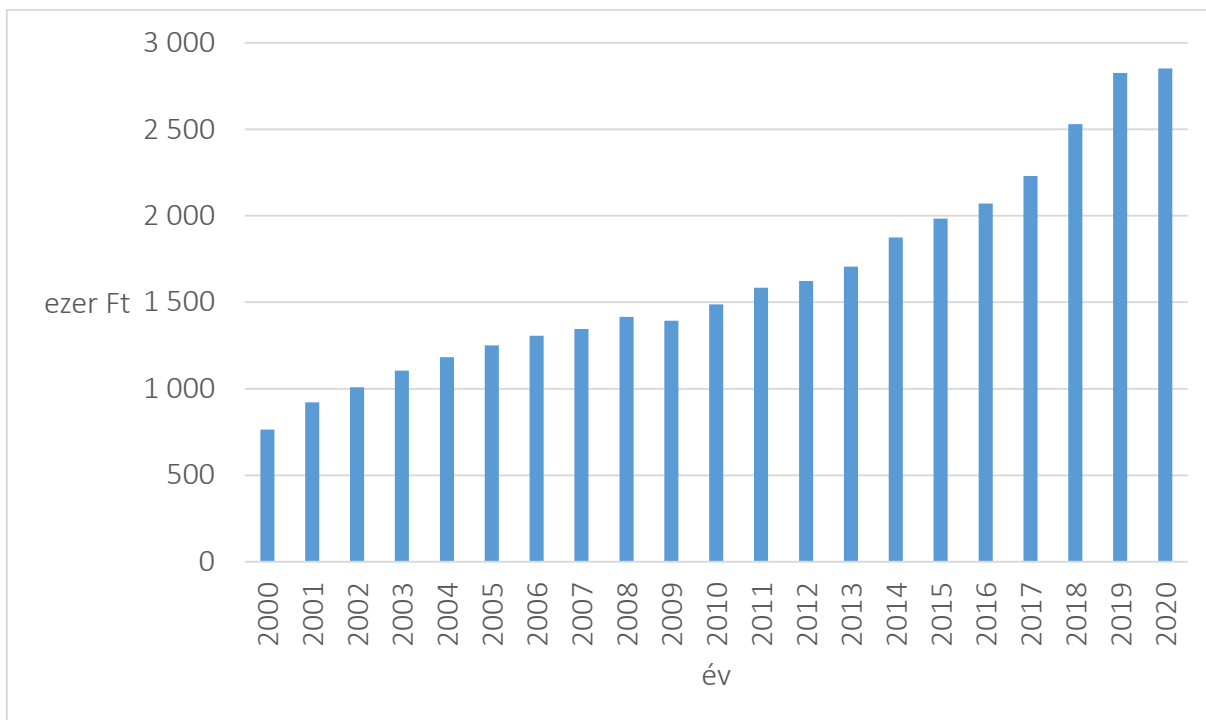
A megvalósíthatósági tanulmány által érintett település, Beregdaróc, a vásárosnaményi járásban található. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye keleti szélén helyezkedik el, közvetlenül a magyar-ukrán határ mellett, Vásárosnaménytől északkeletre. Határszéle északkeleten közel 10 kilométer hosszban egybeesik az államhatárral. Csak közúton közelíthető meg, Tiszaszalka-Gelénes irányából a 4122-es, Beregsurány és a 41-es főút felől pedig a 4127-es úton.

Beregdaróc településen a beregi táj szépsége mellett annak történelmét, hagyományait és nevezetességeit érdemes kiemelni. Ugyanakkor gazdasági, társadalmi szempontból magán hordozza a határ menti települések közös problémáit, amelyek jellemzően az alábbiak:

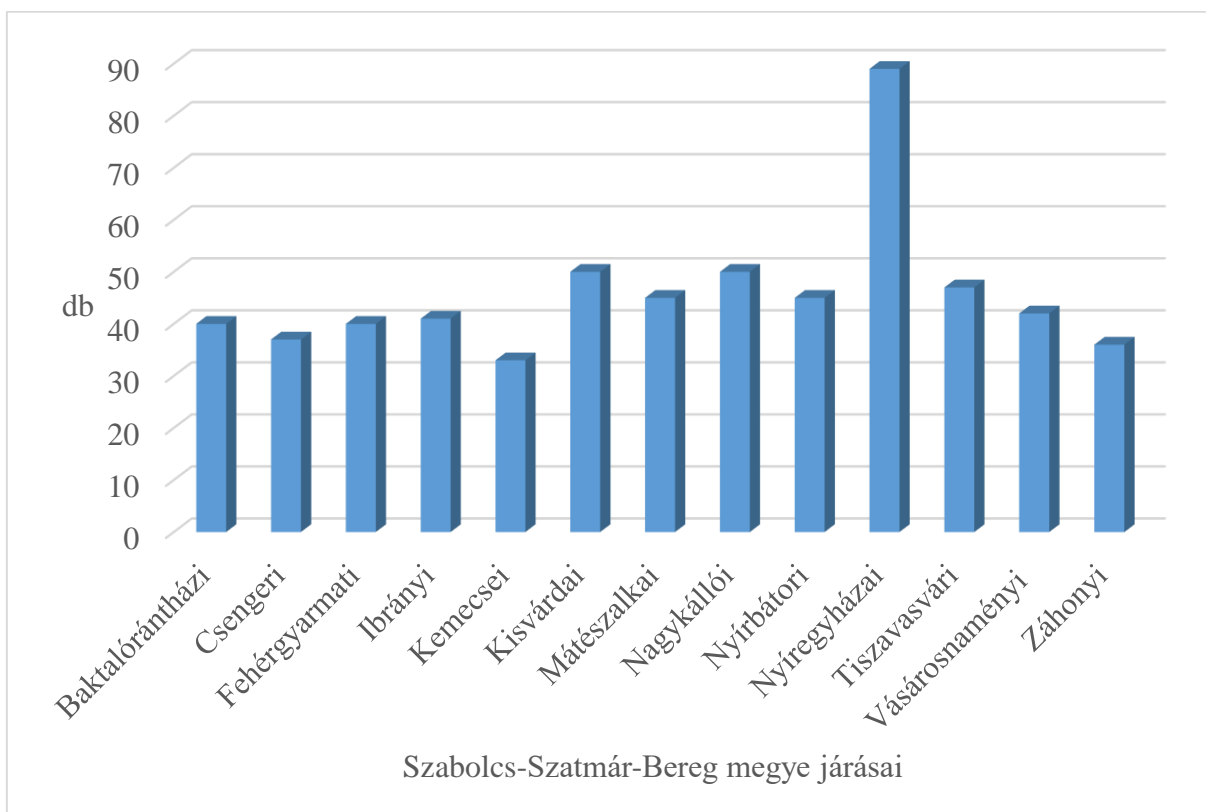
- magas a munkanélküliség,
- a közfoglalkoztatás a megélhetés fontos alapja,
- vállalkozások száma alacsony,
- a tőke könnyen átugorja a térséget,
- alacsonynak tekinthető az iskolázottsági színvonal,
- az értelmiség elvándorlása,
- a szekunder és a terciér szektor hiánya.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az egy főre jutó GDP értéke folyamatos növekedést mutat az elmúlt évtizedekben (részben az inflációs hatás miatt is), ám a hazai megyék rangsorában mindvégig az utolsó helyen szerepel (9. ábra). A megyében kevés a nagyvállalat, viszont a kis- és közép vállalkozások száma egyenletesen növekszik. Az aktív/működő vállalkozások száma napjainkra meghaladta a 35.000-et. Ezzel (Budapest nélkül számolva) némileg meg is haladja az országos átlagot a működő vállalkozások jelenléte a megyében. A legtöbb vállalkozás a kereskedelem, a mezőgazdaság, a szakmai-tudományos-műszaki tevékenység, valamint az építőipar területén tevékenykedik.

A megye járásai között az ezer lakosra jutó vállalkozások száma a nyíregyházi járásban kiemelkedő, melyet a nagykállói és a tiszavasvári járás követ. Utóbbi két járás a nyíregyházi járás szomszédságában helyezkedik el, így megállapítható, hogy a megyeszékhely agglomerációs zónája jelentősen koncentrálja a megye vállalkozásait (10. ábra).



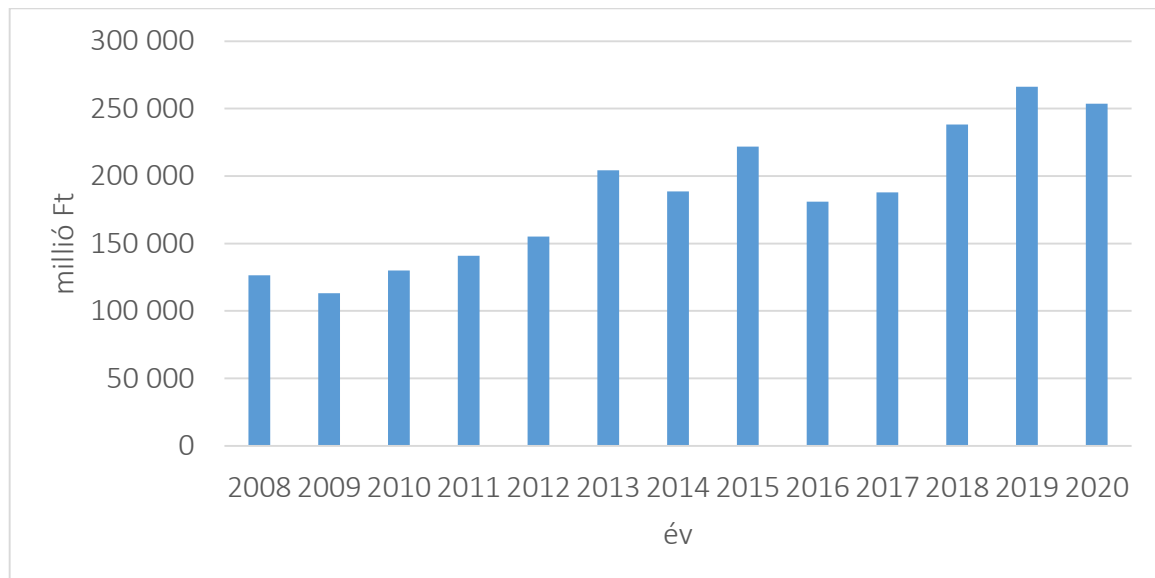
9. ábra: Egy főre jutó GDP Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, 2000  
 Forrás: Központi Statisztikai Hivatal



10. ábra: Ezer lakosra jutó működő vállalkozások száma Szabolcs-Szatmár-Bereg megye járásaiban, 2019  
 Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

A Beregdaróc által érintett vásárosnaményi járás a vállalkozások sűrűségét tekintve a középmezőnyben foglal helyet 42 db/ezer fővel, melyhez jelentősen hozzájárul az M3-as autópálya Vásárosnaményig megépült szakasza is.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a beruházások növekedése szintén dinamikusnak tekinthető az elmúlt 10-12 évben, jóllehet még így is több mint 20%-kal elmarad az országos átlagtól (Budapest nélkül számolva) (11. ábra).



11. ábra: Beruházások összesen Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében  
Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

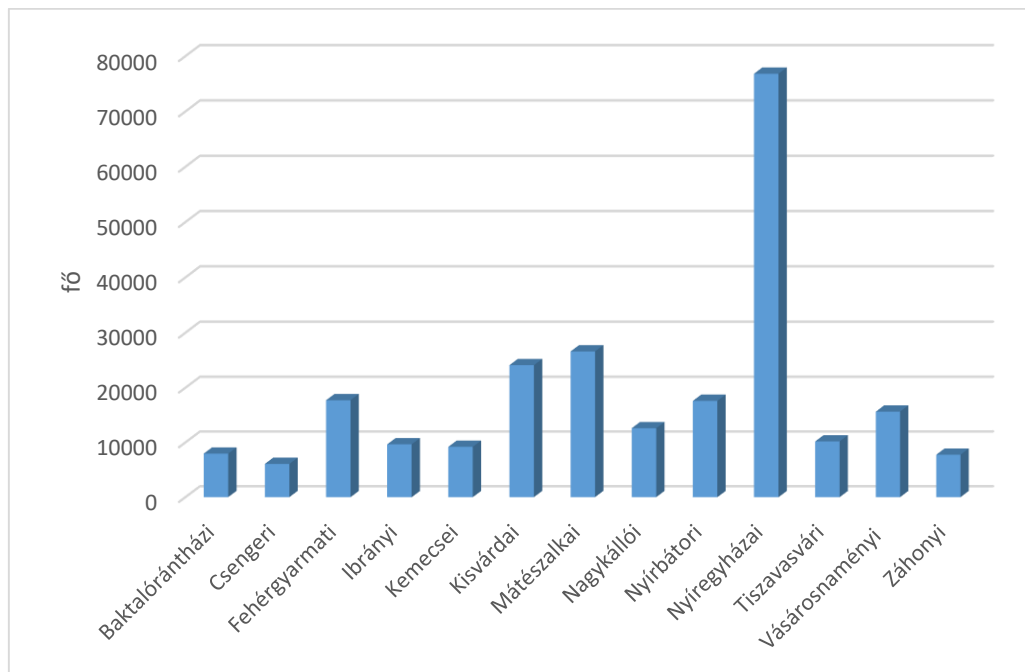
A teljes munkaidőben foglalkoztatottak nettó átlagkeresete Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 2021. I. félévében 196.000 forint volt, amely az országos átlag (Budapest nélkül számolva) mintegy 70%-a. 2021-ben a minimálbér összege 167.400 Ft-ot tett ki. Megyei összehasonlításban Szabolcs-Szatmár-Bereg megye a leghátrányosabb jövedelmi helyzetű megye.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye lakosainak száma megközelíti az 545 ezer főt, melynek 49%-a férfi, 51%-a nő. Korcsoport szerint a lakónépesség 16%-a 0-14 éves, 67%-a 15-64 éves, azaz aktív korú, 17 %-a 65 év fölötti, azaz nyugdíjas korú. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye az ország egyik legfiatalabb korszerkezeti jellemzőivel rendelkezik. A születéskor várható átlagos életkor a férfiak esetén 71 év, a nők esetén pedig 78 év. A természetes fogyás közel 1.500 fő, ami a magyar megyék között a harmadik legkedvezőbb érték. Ezzel szemben a tényleges fogyás itt az egyik legmagasabb országosan (3.700 fő), melynek háttérében egyértelműen a megyei lakosság elvándorlása áll. A teljes termékenységi arányszám közel kettő (1,88), ezzel a legkedvezőbb a 19 hazai megye rangsorában.

Beregdaróc népessége 2011-ben még 731 fő volt, amely 2016-ra 978 főre emelkedett. Ennek okai közt főleg az ukrán-magyar határ túoldaláról átköltöző népesség megjelenése valószínűsíthető.



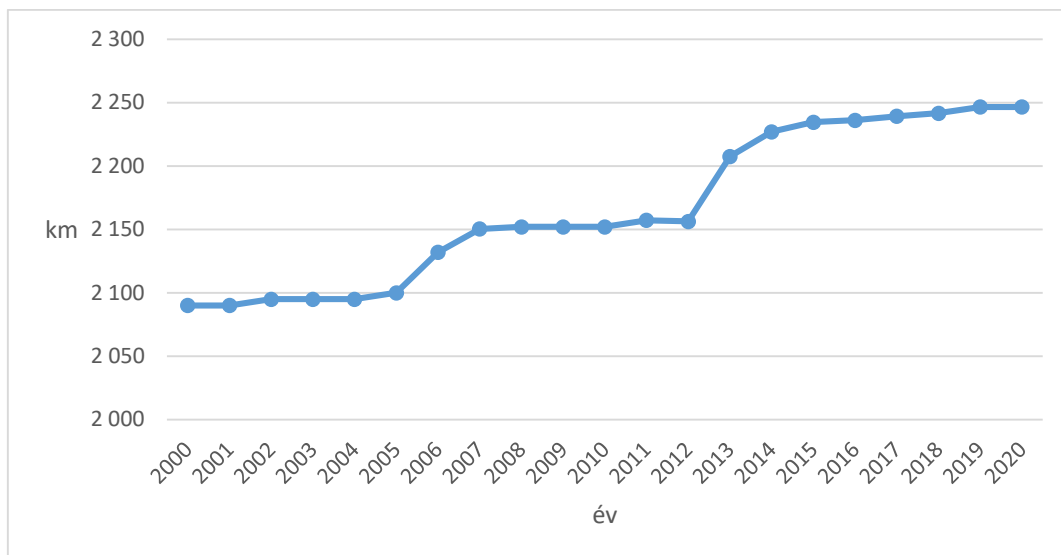
Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a foglalkoztatottak száma 2020-ban 242 ezer fő volt. Ezzel 25%-kal meghaladta az országos átlagot (196 ezer fő) (Budapest nélkül számolva). A foglalkoztatási ráta a megyében 57,7%, az országos átlagtól elmarad 7%-kal. A járások közül magasan kiemelkedik a nyíregyházi járás, melyet a többi járás még megközelíteni sem tud. A rangsorban a második helyen a mátészalkai járás, a dobogó harmadik fokán pedig a kisvárdai járás helyezkedik el. Csak kissé marad le a dobogóról a fehérgyarmati járás. A legrosszabb helyzetben a záhonyi, csengeri és a baktalórántházi járások vannak. A vásárosnaményi járás a középmezőnyben, a rangsor 6. helyén áll (12. ábra).



12. ábra: Foglalkoztatottak száma Szabolcs-Szatmár-Bereg megye járásaiban  
 Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

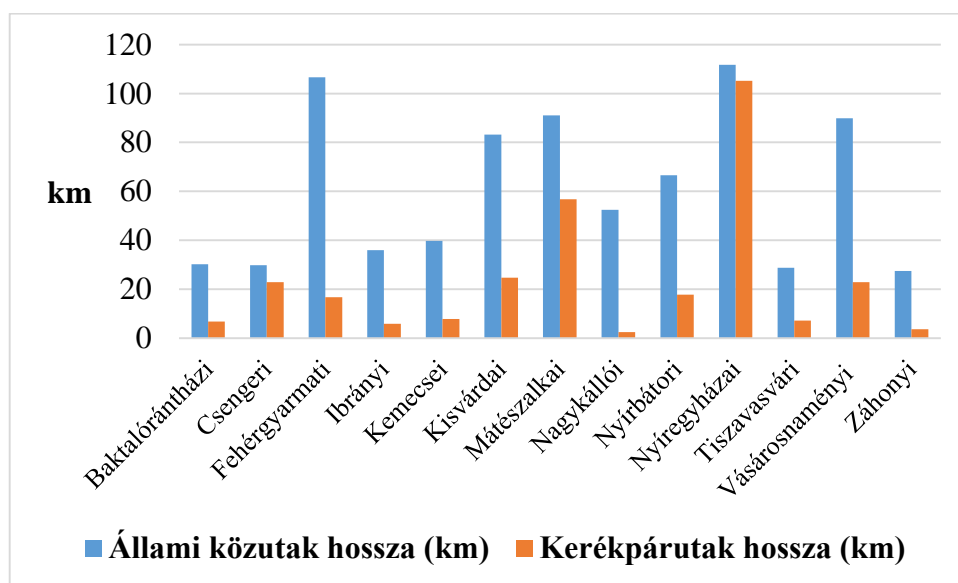
A közlekedési hálózat kiépítettsége, fejlettsége szempontjából Magyarországon szintén a területi differenciáltság jelenségével találkozhatunk, amely már az elérhetőségre vonatkozó adatoknál szembetűnő. Autópálya jelenleg négy megyében egyáltalán nem található, de további két megyében hossza még a 15 kilométert sem éri el. A leghosszabb autópálya szakasszal Zala megye rendelkezik, melyet Heves, majd Fejér megye követ. Némileg kiegyenlítettebb a vasútvonalak kiépítettsége megyei szinten. Bács-Kiskun megyében a legmagasabb a működtetett vasútvonalak hossza, melyet Szabolcs-Szatmár, majd Somogy megye követ. A legrosszabb vasúti közlekedési lehetőségekkel Nógrád megye rendelkezik. Ez azért sem elhanyagolható szempont, mert általánosan elfogadott érvényű megállapítás, hogy a közlekedési hálózatok fejlettsége a területfejlesztés egyik alapvető motorja.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az állami közutak hossza folyamatosan nőtt 2000 és 2020 között, az elmúlt 20 évben összesen 157 km-rel bővült, 2020-ra így megközelítette a 2250 km-t (13. ábra).



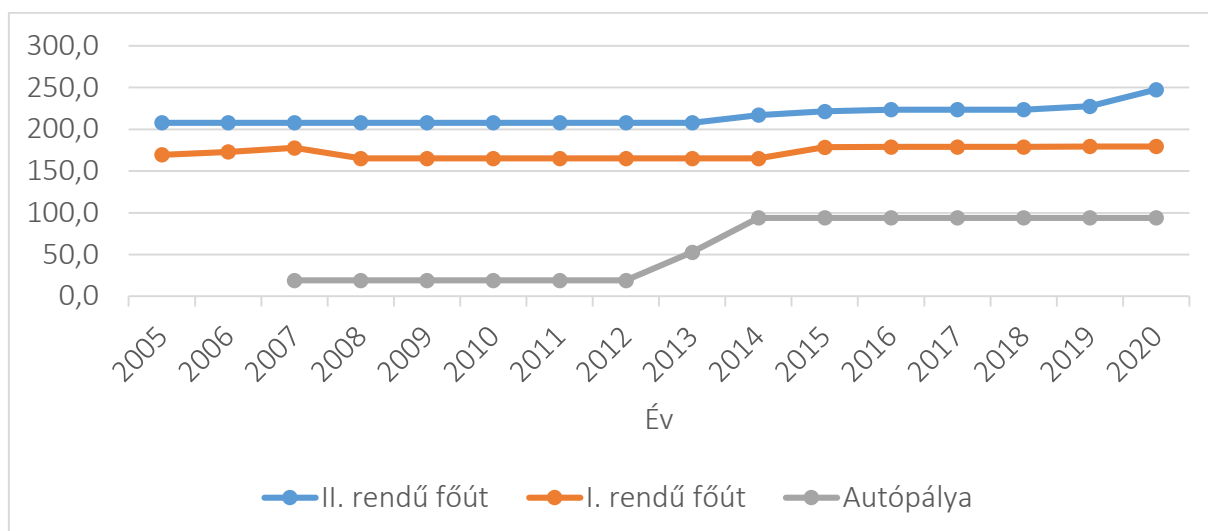
13. ábra: Az állami közutak hossza Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében  
 Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyén belül a nyíregyházi, a fehérgyarmati és a mátészalkai járás rendelkezik a leghosszabb közútvonallal, míg a 30 kilométert sem éri el a közutak hossza a záhonyi, a csengeri és a tiszavasvári járásban. A kerékpárutak kiépítettsége szintén a nyíregyházi járásban a legjobb, melyet a mátészalkai, majd a kiskvárdai járás követ. A vásárosnaményi járás a középmezőnyben foglal helyet (14. ábra).



14. ábra: Állami közutak és kerékpárutak hossza Szabolcs-Szatmár-Bereg megye járásaiban, 2019  
 Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

Az első- és másodrendű főutak hossza nem változott jelentősen az elmúlt 15 évben. Az autópálya megyén belüli szakasza (93 km) 2016-ban épült ki (15. ábra).



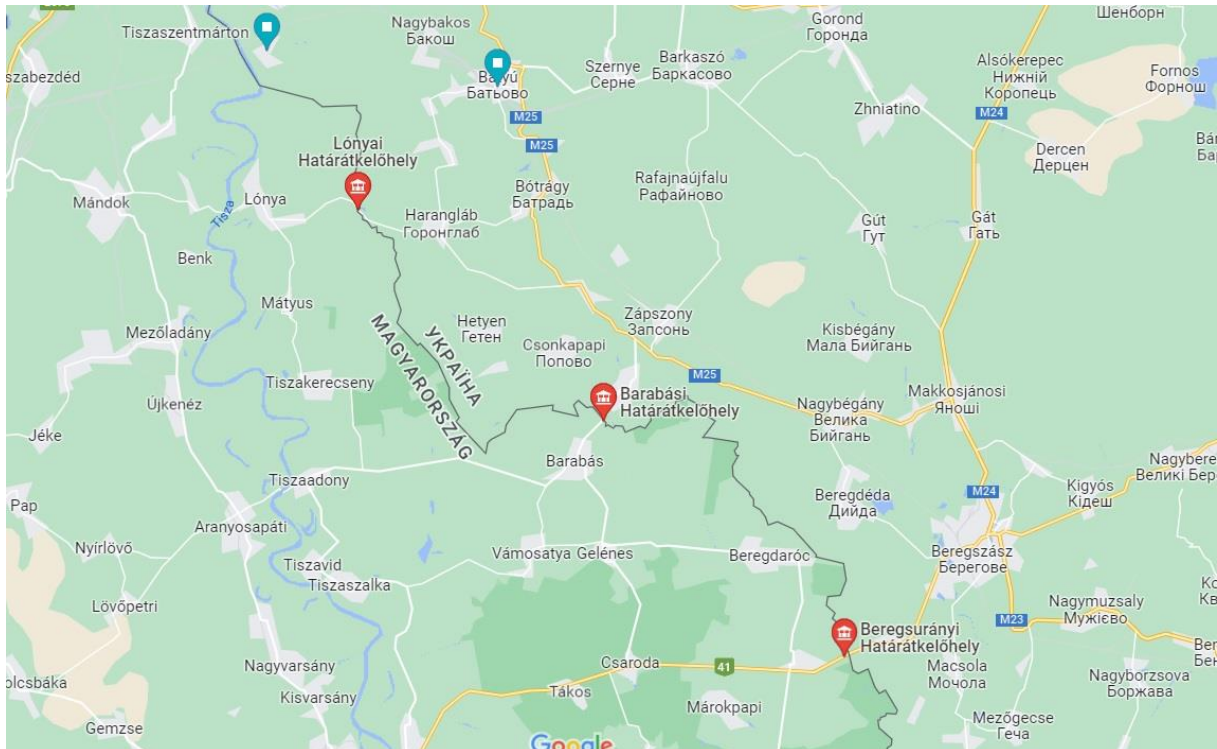
15. ábra: Országos közúthálózat útkategóriánkénti megoszlása (km)

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

A járásközpontok közötti elérhetőségi ideje a határmenti járásokban (fehérgyarmati, vásárosnaményi) a legrosszabb, ahol megközelíti a 60 percet a legrosszabb helyzetben lévő települések és a járásközpont közötti elérhetőségi idő. A legközelebbi gyorsforgalmi csomópont közötti elérhetőségi ideje az autópálya vonalában a legkedvezőbb, a határmenti területeken pedig a legkedvezőtlenebb.

A tervezett mobilitásfejlesztés által érintett vásárosnaményi járásban 3 – az ukrán határ felé nyitó – közforgalmi határátkelőhely üzemel (Lónya, Beregsurány és Barabás), amelyek egyben az Európai Unió és a Schengeni Övezet határai is (16. ábra). A Vásárosnaményi járás közigazgatási területén 2 város és 26 község található, alapvetően ezek a települések tekinthetők Vásárosnamény vonzáskörzetének. A kedvezményezett járások besorolásáról szóló 290/2014. (XI. 26.) Kormányrendelet a komplex fejlettségi mutató alapján a Vásárosnaményi járást a komplex programmal fejlesztendő 36 járás közé sorolta.

A térségben a vízi turizmus mellett egyre nagyobb jelentőséggel bír a kulturális és örökségturizmus, az egészségturizmus, illetve az aktív turizmus is. Nemzetközi szinten Vásárosnamény jelentősége egyrészt a turisztikai szolgáltatásoknak, másrészt az intenzívebbé váló határon átnyúló együttműködéseknek köszönhetően felértékelődött. Ebben szerepet játszik az M3-as autópálya eddig megépült szakasza, valamint a tervezett M34-es és M49-es autópályák és az egyéb térségi jelentőségű közlekedési útvonalak közelsége. Az elmúlt időszakban a Vásárosnaményi járás térségi szerepe jelentősen megerősödött, melyet tovább fokozhat az M3-as autópálya Beregsurányig történő kiépülése.



16. ábra: A vásárosnaményi járásban található határátkelők földrajzi elhelyezkedés  
 Forrás: maps.google.com

## 4.2 A TERVEZETT MOBILITÁSFEJLESZTÉSI PROJEKT JOGSZABÁLYI HÁTTERE

A rendszerváltást követően a területfejlesztés 1994-96 közötti stratégiája a jogi szabályozás megteremtésére irányult. Ennek értelmében Közép-Európában elsőként a magyar Országgyűlés alkotta meg a területfejlesztésről és a területrendezésről szóló 1996. évi XXI. törvényt (Tftv.), ami átfogóan szabályozza a területfejlesztés egészét. Jelen mobilitásfejlesztési projekt jogszabályi kereteit is ez a törvény határozza meg.

A regionális fejlesztési feladatok végrehajtását a vertikálisan és horizontálisan tagolt intézményrendszer végzi. A Tftv. mellett a mobilitásfejlesztési projekt szempontjából ki kell emelni a területfejlesztési tervet. A területfejlesztési terv egy gazdasági-társadalmi aspektusú terv, amely innovatív fejlesztésorientált megközelítést igényel. Éppen ezért olyan cselekvéssorozatnak tekinthető, amely strukturális változást eredményez, és így képes megváltoztatni a korábbi folyamatok jellegét. Jellemzője, hogy nem a meglévő források elosztására, hanem a jövőbeli fejlődés irányának kijelölésére koncentrál.

A területfejlesztés tervezési dokumentumai közül ide tartozik még a területfejlesztési koncepció, illetőleg területfejlesztési program is, amely az ország, illetve egy térség (a régió, a megye, a kiemelt térség és a kistérség) területére készül. A területfejlesztési koncepció az ország, illetve egy térség átfogó távlati fejlesztését megalapozó és befolyásoló tervdokumentum, mely meghatározza a térség hosszú távú átfogó fejlesztési céljait, továbbá a fejlesztési programok kidolgozásához szükséges irányelveket. Emellett információkat biztosít az

ágazati és a kapcsolódó területi tervezés és a területfejlesztés szereplői számára. A területfejlesztési program a területfejlesztési koncepció alapján kidolgozott középtávú cselekvési terv, amely stratégiai és operatív programokra épül.

A régió területfejlesztési koncepciója és programja kidolgozását és elfogadását, valamint az adott régiót érintő fejlesztési feladatokat az Országos Területfejlesztési Koncepcióban meghatározott tervezési-statisztikai régiókban működő regionális fejlesztési tanácsok látják el. A megyei területfejlesztési koncepció és a fejlesztési programok elfogadásáról a megyei területfejlesztési tanács dönt. A kistérségi területfejlesztési koncepciót és a programot a megyei területfejlesztési tanács hagyja jóvá.

A területfejlesztési törvény a központi állami szervek közül négyet jelöl meg a területfejlesztési- és rendezési feladatok ellátására: az *Országgyűlést, a Kormányt, az Országos Területfejlesztési Tanácsot és a területfejlesztésért felelős minisztérium vezetőjét, a Minisztert és más minisztereket*. A jogalkotó hat olyan szervet nevezett meg, mely területfejlesztési- és rendezési feladatokat lát el: *területfejlesztési önkormányzati társulás, megyei önkormányzat, megyei területfejlesztési tanács, térségi fejlesztési tanács, regionális fejlesztési tanács, valamint a területi államigazgatási szervek*. A területi szerveknek a regionális politika Európai Unió által is megkövetelt decentralizációja miatt van nagy jelentősége. Magyarország tekintetében ez a törvény próbálta meg először kiépíteni a regionális politikáért felelős szervek alacsonyabb szintjét.

- ✓ Az Országgyűlés felelős az országos területfejlesztési koncepció és vele a fejlesztési politikát meghatározó irányelvek, célok és prioritások elfogadásáért. Ez a szerv számoltatja be a Kormányt a végrehajtásról, ez határozza meg az kiemelt térségek körét, a területfejlesztés eszköz- és intézményrendszerének szabályait, valamint a támogatások és decentralizáció elveit. Emellett dönt a területfejlesztést szolgáló pénzeszközökről és támogatások kedvezményezettjeiről.
- ✓ A Kormány feladata a regionális politika érvényesülésének biztosítása. Ennek érdekében előkészíti az országos területfejlesztési koncepciót, a hozzá kapcsolódó irányelveket, célokat és prioritásokat; a területfejlesztési támogatások és a decentralizáció szabályait, összehangolja a különböző állami pénzeszközöket, illetve dönt azok felosztásáról, és meghatározza a pénzek felhasználásának szabályait. Kétévente be kell számolnia az Országgyűlésnek a politika hatásairól és érvényesüléséről. Az ő feladata a kiemelt térségekre vonatkozó tervek és programok elfogadása valamint az alsóbb szintek kezdeményezéseinek elősegítése. Emellett a Kormánynak kell gondoskodni a területi információs rendszer működtetéséről.
- ✓ Az Országos Területfejlesztési Tanács a kormányzati feladatok ellátásában működik közre. Elnöke a területfejlesztési feladatok ellátásáért felelős miniszter. A Tanács „rész vesz a területfejlesztési politika kialakításában és érvényesítésében, döntés-előkészítő, javaslattevő, véleményező és koordinációs feladatkörben.”
- ✓ Az Önkormányzati és Területfejlesztésért felelős Miniszter Koncepciókat és javaslatokat készít a területfejlesztési politika megalapozására, kidolgozza az országos

területfejlesztési koncepciót és szervezi a területrendezési koncepciók kialakítását, elkészítését. A Tanács többi minisztere főleg a szakterületét érintő feladatok ellátásában vesz részt, valamint évente tájékoztatják a Kormányt a fejlesztések főbb mutatóiról, és „közreműködnek a megyei területfejlesztési és regionális fejlesztési tanácsok munkájában.”

- ✓ A megyei önkormányzatok feladata a megyét érintő területrendezési terv elkészítése mellett a megye településeinek fejlesztési tevékenységének koordinációja, a gazdasági szereplőkkel való együttműködés, a területi információs rendszer kialakítása és működtetése, a területfejlesztési társulások kialakulásának segítése, valamint a megyei és települési területrendezési tervek összehangolása. A megye közgyűlése foglal állást a megye hosszú távú területfejlesztési koncepciójáról és elfogadja a területrendezési terveket. A területfejlesztés vált a megyei önkormányzatok legfontosabb feladatává. A területfejlesztési terv 11. §-a értelmében a megyei önkormányzatok az országos fejlesztési és területfejlesztési koncepcióval összhangban - a megyei jogú városok önkormányzatainak, valamint a fővárosi kerületi önkormányzatok bevonásával - kidolgozza és határozattal elfogadja a megyei és a fővárosi területfejlesztési koncepciót.
- ✓ Megyei Területfejlesztési Tanács: együttműködik a települési önkormányzatokkal és a területi államigazgatási szervekkel. Összehangolja a megye területén a különböző szintű fejlesztési elképzeléseket, valamint ennek érdekében vizsgálja a megye helyzetét, és az eredményeket az információs rendszer rendelkezésére bocsátja. Kidolgozza a megye hosszú távú fejlesztési koncepcióját, pénzügyi tervet készít annak finanszírozására, részt vesz a pénzüsszegek elosztásának előkészítésében, valamint forrásokat gyűjthet a programokhoz, és részt vesz a válságban lévő területek megsegítésében.
- ✓ Térségi Fejlesztési Tanácsok felállítására akkor kerül sor, ha a feladatok átnyúlnak a megye, illetve a régió határán. Feladatairól a tanácsot kinevező megyei, regionális fejlesztési tanács dönt. A térségi fejlesztési tanács javaslatot tesz a területét érintő regionális fejlesztési koncepcióra és programra. Egyetlen ilyen tanácsot nevez meg a törvény: a Balaton Fejlesztési Tanácsot.

Jelen mobilitásfejlesztési projekt szempontjából releváns kormányrendeletek és határozatok:

- 218/2009. (X. 6.) Korm. rendelet a területfejlesztési koncepció, a területfejlesztési program és a területrendezési terv tartalmi követelményeiről, valamint illeszkedésük, kidolgozásuk, egyeztetésük, elfogadásuk és közzétételük részletes szabályairól rendelkezik.
- 290/2014. (XI. 26.) Korm. rendelet a kedvezményezett eljárások besorolásáról
- 105/2015. (IV. 23.) Korm. rendelet a kedvezményezett települések besorolásáról és a besorolás feltételrendszeréről
- 37/2010. (II. 26.) Korm. rendelet a területi monitoring rendszerről
- 16/2010. (II. 5.) Korm. rendelet a területfejlesztéssel és a területrendezéssel összefüggésben megőrzendő dokumentumok gyűjtéséről, megőrzéséről, nyilvántartásáról és hasznosításáról

- 31/2007. (II. 28.) Korm. rendelet a területfejlesztéssel és területrendezéssel kapcsolatos információs rendszerről és a kötelező adatközlés rendjéről
- 1/2014. (I. 3.) OGY határozat a Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióról.

Tekintettel arra, hogy a magyar közlekedési szektort részben uniós forrásból, részben központi költségvetési forrásból finanszírozzák, így a mobilitásfejlesztési projekt kapcsolódása miatt szót kell ejteni a közúti közlekedéssel összefüggő Európai Uniós és állami feladatokról is. A közlekedés olyan terület, amelyben az Európai Unió és a tagállamok megosztott hatáskörrel rendelkeznek. Ez azt jelenti, hogy az Unió és a tagállamok is alkothatnak és fogadhatnak el kötelező erejű jogi aktusokat. A tagállamok elfogadhatnak jogszabályokat és szabályokat, ha az Unió nem alakított ki közös közlekedéspolitikát és stratégiát. A közúti közlekedéssel kapcsolatos állami feladatokat a Kormány, a miniszterek, az államigazgatási szervek és más költségvetési szervek látják el. A közlekedési ágazatban az állami feladatok ellátását a közlekedésért felelős miniszter koordinálja. A közúti közlekedéssel kapcsolatos önkormányzati feladatok ellátásáról az önkormányzat képviselő-testülete vagy közgyűlése gondoskodik.

### **4.3 A MOBILITÁSFEJLESZTÉS ÁLTAL ÉRINTETT TERÜLET BEMUTATÁSA**

Az Európai Bizottság az 1990-es években megkezdte a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) kiépítését, amely közúti infrastruktúrát is tartalmaz. A cél az, hogy 2030-ra elkészüljön a Baltikumot az Atlanti-óceánnal és Skandináviát a Földközi-tengerrel összekötő, mintegy 40 ezer kilométeren húzódó, kilenc törzshálózati folyosó. A tagállamok és a tagállami régiók között kiépített közúthálózat - amennyiben teljesen elkészül -, lerövidítheti a személy- és áruszállítás idejét, növelheti az utak kapacitását, javíthatja a minőségüket. Az Unió egészére kiterjedő közúthálózat kiépítése azonban még nem fejeződött be. A közép- és kelet-európai tagállamok például még nem rendelkeznek kielégítő kelet-nyugati közútkapcsolatokkal, és a közöttük levő összeköttetés sem éri el az optimális szintet.

Az M3-as autópálya része a transzeurópai közlekedési hálózatnak (TEN-T), azon belül, pedig a páneurópai, vagy Helsinki-folyosóknak (17. ábra). Az összesen tíz közlekedési folyosó kijelölése Kelet-Európa és az akkori Európai Unió közlekedési kapcsolatainak kiépítését, fejlesztését szolgálta. A hálózat révén könnyebbé és biztonságosabbá vált, illetve válik a lakosság és az áruk mozgása, amely a teljes európai régió versenyképességének növelésével járt.

A legfontosabb jellemzői az egyes magyarországi szakaszoknak:

- a IV. folyosó az osztrák és szlovák határtól Budapesten keresztül Románia felé, 487 km vasútvonal és 410 km közút;
- az V. folyosó a délnyugati országhatártól (Szlovénia és Horvátország felől) északkeleti irányban halad, és Budapesten egyesülve folytatódik Ukrajna felé - a vasúthálózat 996 km, a közúthálózat 784 km;

- a VII. folyosó a Duna Ausztriától Romániáig terjedő vízi útja, mely magyarországi szakaszának hossza 378 km;
- a X. folyosó B ága Budapestről indul, Szerbia határáig a vasúti szakaszok hossza 156 km, a közúti szakaszoké 171 km.



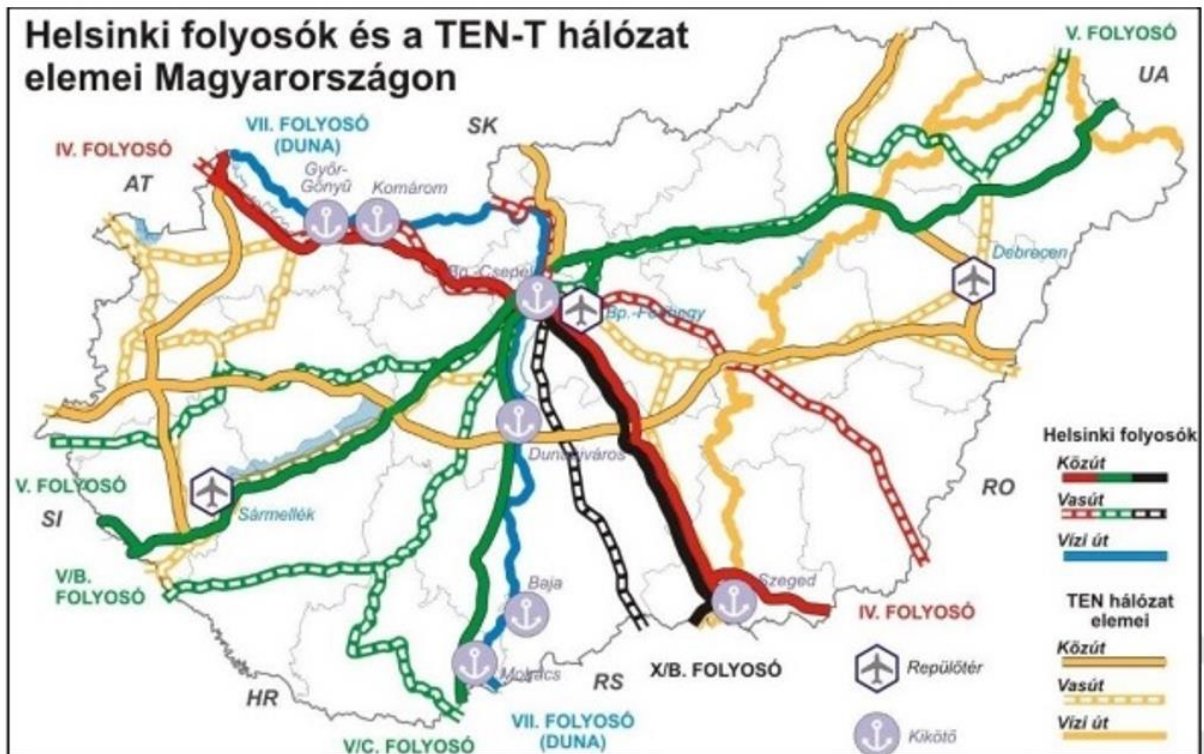
17. ábra: A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN) elemei

Forrás: [https://hu.wikipedia.org/wiki/P%C3%A1neur%C3%B3pai\\_folyos%C3%B3k](https://hu.wikipedia.org/wiki/P%C3%A1neur%C3%B3pai_folyos%C3%B3k)

Az V. számú közlekedési folyosó tengelye a Velence – Trieszt/Koper – Ljubljana – Maribor – Budapest – Ungvár – Lviv – Kijev vonalon fekszik. Ebbe kapcsolódik a Pozsony – Zsolna – Kassa – Ungvár vonalon az V/a, a Fiume – Zágráb – Budapest vonalon az V/b, míg a Ploče – Szarajevó



– Eszék – Budapest települések mentén az V/c számú folyosó. Az M3-as autópálya jelenlegi készütsége miatt az V. közlekedési folyosó Budapest – Lviv viszonylata a Nyíregyháza – magyar-ukrán határ (Záhony) közötti szakaszon a 4-es számú főúton fut, majd innen a Csap- Ungvár vonalon éri el Lvivet. Az, hogy az M3-as autópálya Beregdarócnál lépi át a magyar-ukrán határt, az V. számú közlekedési folyosó ukrán szakaszán is átrendeződést okoz a Beregdéda – Beregszász – Munkács – Lviv vonalra. A Helsinki-folyosók és a TEN hálózat magyarországi elemeit mutatja be a 18. ábra. Az M3 autópálya megépülő szakasza is fontos eleme lesz a rendszernek.

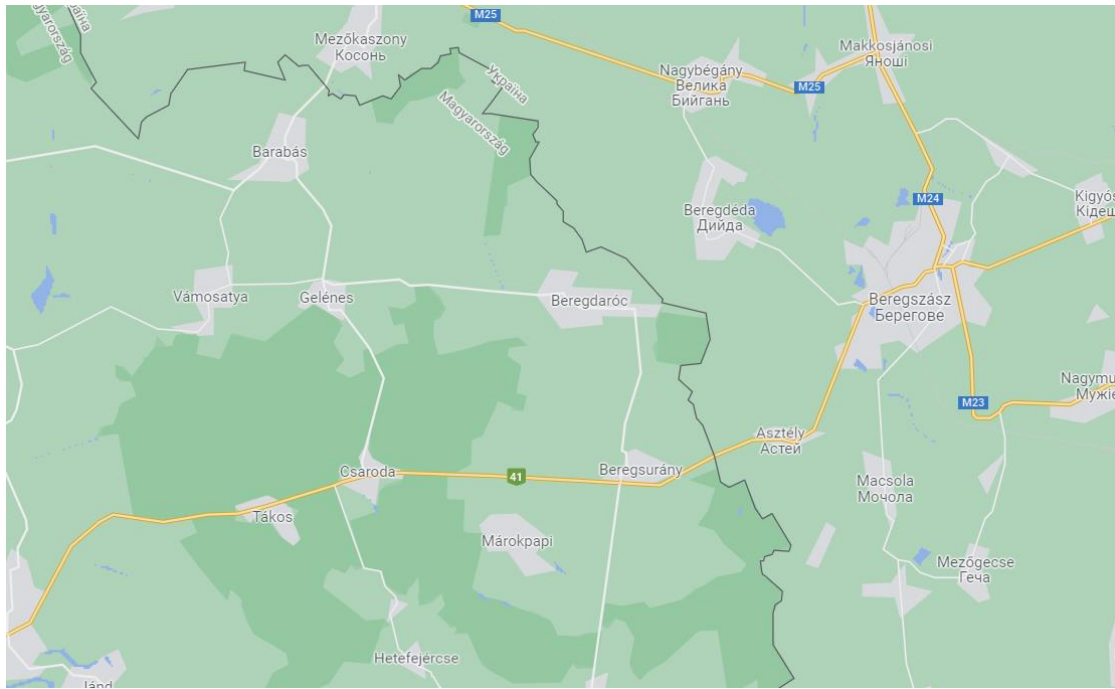


18. ábra: A Helsinki-folyosók és a TENC-T hálózat magyarországi elemei

Forrás: [http://real.mtak.hu/83026/1/12\\_KTSZ\\_201803KTSZ\\_2018\\_03\\_vegleges\\_u.pdf](http://real.mtak.hu/83026/1/12_KTSZ_201803KTSZ_2018_03_vegleges_u.pdf)

### Beregdaróc

Beregdaróc község Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, a vásárosnaményi járásban, a megye keleti szélén helyezkedik el. A szomszédos települések a határ magyar oldalán: északnyugat felől Barabás, nyugat felől Gelénes, délnyugat felől Csaroda, dél felől Márokpapi, délkelet felől pedig Beregsurány. Határszéle északkeleten közel 10 kilométer hosszban egybeesik az államhatárral, a legközelebbi település abban az irányban Beregdéda (Дийда) (19. ábra).



19. ábra: Beregdaróc területi elhelyezkedése  
 Forrás: maps.google.com

A település fontosabb nevezetességei:

- Görögkatolikus templom;
- Református templom - a 14. században épült gótikus stílusban;
- Dédai erdő - természetvédelmi terület;
- Nyírjes tó - természetvédelmi terület.

Beregdaróc a Felső-Tisza-vidék jellegzetes települése. A Felső-Tisza a Tisza és a Bodrog összefolyása felett található. Több tájegységre tagolható, úgymint Szatmári-síkság, Beregi-síkság, Rétköz és Bodrogtó. Ide tartoznak az alföldek legalacsonyabb, a szabályozások előtt még folyóvíz formálta árterületei. Az alacsony és magas ártéri szintre tagoló síkságok leggyakoribb domborzati formái a folyók természetes irányváltoztatásait őrző elhagyott medrek és morotvák. A medreket kísérő folyóhátakat csak a legritkább esetben borították el az árvizek, míg a folyóhát által elgátolt, alacsonyabb fekvésű területeken vizenyős rétek, mocsarak keletkeztek. Az utóbbi 150 évben a holtmedrek jellemzően a folyószabályozások során, kanyarulatátvágással jöttek létre. A vidék vízrendszere mindmáig élő, formáló és formálódó. Ide esik számos bővizű, a határainkon túli peremhegységekből érkező mellékfolyó betorkollása. A XIX. század végére az összefüggő erdőrengeteg irtásával, a folyószabályozással és a mocsaras-lápos területek részbeni lecsapolásával létrejöttek azok a feltételek, amelyek között megindulhatott a legeltető állattenyésztés és földművelés, a rét- és legelőgazdálkodás. Az árvízvédelmi töltések a Tisza hajdani árterét egy keskeny hullámtéri, illetve egy erősen megváltozott hidrológiai sajátságokkal bíró, mentett ártéri területre osztották, ahol a kiirtott erdők helyét gyepek és szántók foglalták el.

A jelen tanulmány tárgyát képező mobilitásfejlesztési projektben szereplő útvonal a Szatmár-Beregi Tájvédelmi körzet közepén helyezkedik el, melyet az Országos Környezet-és Természetvédelmi Hivatal hozott létre 1982-ben. Kiterjedése mintegy 22 005,63 hektár ebből fokozottan védett 2 695,65 hektár. "A védetté nyilvánítás célja a tájvédelmi körzet területén a védett növény- és állatfajok, a természetes növénytársulások, a jellegzetes tájképi adottságok, a táj jellegét meghatározó felszíni formák, felszíni vizek, gyepek és egyéb mezőgazdasági területek, erdők, fasorok megóvása és fenntartása." A körzet kialakítása mozaikos szerkezetű, 36 település külterületét érinti: Barabás, Beregdaróc, Beregsurány, Botpalád, Csaholc, Csaroda, Fehérgyarmat, Fülesd, Garbolc, Gelénes, Gulács, Hetefejércse, Kisar, Kishódos, Kispalád, Kisszekeres, Kölcse, Kömörő, Magosliget, Márokpapi, Mátyus, Nagyhódos, Magyar, Nábrád, Olcsvaapáti, Panyola, Penyige, Sonkád, Tarpa, Tákos, Tizsakerecseny, Tizsakóród, Tisztaberek, Tivadar, Túristvándi, Túrricse.

A tájvédelmi körzet jellemző élőhelyei és jelölő fajai:

- Erdők: fűz-nyár ligeterdők, tölgy-kőris-szil ligeterdők, gyertyános tölgyesek, égeres láperdők, melyek fontosabb védett-, illetve fokozottan védett növényei, ill. növényfajai a kárpáti sáfrány, tavaszi tőzike, erdélyi csillagvirág, keresztes vipera, elevenszülő gyík (jégkorszaki maradványfajok), fekete gólya, vadmacska;
- Lápok, mocsarak, mocsár- és láprétek: fontosabb védett-, illetve fokozottan védett növényei, illetve növényfajai a hüvelyes gyapjúsás, tőzegáfonya, vidrafű, tőzegeper, kornis tárnics, a szibériai nőszirm, a réti kardvirág, az őszi vérfű és az ördögharaptafű, illetve mocsári béka, vörös- és sárgahasú unka, nyuszt;
- Legelők és kaszálók: fontosabb védett-, illetve fokozottan védett növényei, illetve növényfajai a vadkörte, réti őszirózsa, réti iszalag, agárkosbor, elegáns kosbor, szibériai nőszirm, illetve a nagy szikibagoly lepke, haris;
- Folyók és árterük: bokorfüzesek, dzsungelgyümölcsösök, illetve vidra, petényi márna, dunai galóca, magyar bucó. Évről évre látványos esemény a Tisza "virágzása", a kérészrajzás. A tiszavirág a folyószabályozási beavatkozások és a vízszennyezések miatt számos korábbi élőhelyéről eltűnt napjainkra, nagyobb mennyiségben már csak a Tisza és mellékfolyói alföldi szakaszán él.

#### **4.4 A MOBILITÁSFEJLESZTÉS KAPCSOLÓDÁSA A RELEVÁNS FEJLESZTÉSI IRÁNYOKHOZ**

A projekt kapcsolódásai közül elsőként ki kell emelni a 2018. évi CXXXIX. törvényt. A térségi területfelhasználás feltételeit, a műszaki infrastruktúra-hálózatok összehangolt térbeli rendjét a 2018. évi CXXXIX. törvény Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló törvény szabályozza. A 2018. évi CXXXIX. törvény összehangolt rendszert alkot az ország területi képét megalkotó fejlesztési stratégiákkal. E törvény célja, hogy az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióban lefektetett területhasználati elvekkel összhangban elősegítse:

- az ország kiegyensúlyozottabb területi fejlődését,
- a terület- és gazdaságfejlesztés hatékony területi irányítását,

- az okszerű és takarékos területhasználatot, valamint
- a gazdasági, társadalmi és környezeti fenntarthatóság megőrzését.

Fontos kiemelni a törvény 3. § (1) bekezdését, miszerint: „E törvény rendelkezéseit alkalmazni kell a megyei területrendezési terv, a településfejlesztési terv, településrendezési terv és a településképi rendelet készítése és elfogadása során.” A mobilitásfejlesztési projektnek kapcsolódnia kell az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (OFTK) fő elveihez, irányaihoz. Ezek közül a határtérségek agglomerálódásának elősegítése, az autonóm térség modell és a transzverzális kapcsolatok erősítése kapcsolódik leginkább a tanulmány tárgyát képező mobilitásfejlesztési projekthez. Az OFTK a közlekedési politika területén fontos prioritásnak tekinti a területi egyenlőtlenségek csökkentését a közlekedési hálózat fejlesztése révén.

Az OFTK Szabolcs-Szatmár-Bereg megyével kapcsolatban az alábbi fejlesztési irányokat rögzíti, kiemelve a projekt kapcsolódásokat:

- A megye külső perifériáinak komplex felzárkóztatása;
- A határmenti válságövezetek és a vidéki térségek integrált fejlesztése;
- A megyei gazdasági decentrumok és járásközpontok funkcióbővítése;
- A határon átnyúló együttműködések ösztönzése.

Az országos fejlesztési elvekkel összhangban a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Fejlesztési Koncepciójában foglaltak közül a jelen mobilitásfejlesztési projekthez kapcsolódva ki kell emelni a dinamizálódó decentrumok és szolgáltató járásközpontok specifikus célt. Ez a két cél hozzájárul a megye gazdasági versenyképességének növeléséhez, a megyei húzóágazatok fejlődéséhez és az interregionális integrációk bővüléséhez.

Szintén igen szoros az illeszkedés az országos és a megyei fejlesztési koncepció között a határtérségek agglomerálódásának segítése területén. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a projekthez kapcsolódó agglomerációs tengelyek a magyar-ukrán határon: Kisvárda-Záhony-Ungvár agglomerációs tengely és a Beregi agglomerációs tengely (Beregszász-Vásárosnamény).

Prioritásként szerepel mind az országos, mind a megyei fejlesztési koncepcióban a határmenti agglomerálódó térségek közötti az együttműködés erősítése, valamint a külső perifériák integrálása. A külső perifériák az ország leghátrányosabb helyzetű területei közé tartoznak, fejlesztésük speciális beavatkozásokat igényel. Ennek fontos része és eleme a jelen tanulmány tárgyát képező mobilitásfejlesztési projekt megvalósítása is.

A megvalósítandó mobilitásfejlesztési projekthez való közvetett kapcsolódás megtalálható Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Fejlesztési Koncepciójának három átfogó céljában is:

1. aktív megye,
2. szolidáris megye,
3. vonzó megye.

A három átfogó cél elérése érdekében hét stratégiai cél került kijelölésre, amelyek közül négy tematikus, három pedig területi cél. A vonzó megye átfogó célján belül kiemelt szerepet kap a külső és belső mobilitás biztosítása, melynek fontos eleme lesz az M3-as autópálya Beregdarócig történő megépülése is (20. ábra).



20. ábra: Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye fejlesztési Koncepciójának célrendszere (2021-2027)  
 Forrás: Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Integrált Területi Programja

A megyei stratégiai célok között szerepel a Kisvárdai-Záhony decentrum, mint nemzetközi logisztikai központ megépülése, amely felértékeli az érintett terület megyében és az országban betöltött stratégiai szerepkörét is.

A proaktív megye specifikus cél keretében jelenik meg a megye határmenti integrációjának erősítése, amelynek egyik fő iránya Kárpátalja. Kárpátalja stratégiai jelentőségű, mivel Magyarország megyéi közül csak Szabolcs-Szatmár-Bereg megye rendelkezik közvetlen határmenti kapcsolatokkal Ukrajnával.

Az Északkelet-magyarországi Gazdaságfejlesztési Zóna (Kreatív Régió) 2030 stratégia Szabolcs-Szatmár-Bereg megye vonatkozásában három átfogó stratégiai célt fogalmaz meg:

1. Gazdasági környezet fejlesztése a foglalkoztatás elősegítésére;
2. Társadalmi megújulás, felzárkózás;
3. Élhető megye megteremtése.

Ebből az első stratégiai cél két konkrét területe is kapcsolódik jelen mobilitásfejlesztési projekthez:

- a gazdaságfejlesztést és a munkaerőmobilitást szolgáló közlekedésfejlesztés,
- a határmenti együttműködések fejlesztése.

A MOBI mobilitásfejlesztési projekt szempontjából fontos dokumentum a Magyar Növekedési Terv, amely a külkereskedelmi kapcsolatok földrajzi diverzifikációját négy irányban határozza meg, melyek közül az egyik a keleti nyitás. Ennek célja elsősorban Kína, Oroszország, India, Dél-Korea, ASEAN (Szingapúr, Malajzia, Indonézia, Vietnám, Thaiföld) gazdasági társulás országai, a Latin-Amerikai országok, bizonyos afrikai országok (elsősorban szubszaharai térség, Öböl-térség), a FÁK országai és Törökország irányába a magyar kereskedelmi kapcsolatok fejlesztése. A másik irány a Kárpát-medencei gazdasági együttműködés. A magyar kormány Kárpát-medencei térséget érintő gazdaságfejlesztési programját a Wekerle-terv foglalja keretbe. A Wekerle-terv célja a magyar gazdaság Kárpát-medencén belüli pozícióinak erősítése, a határon túli magyar közösségek életfeltételeit javítsa.

A megvalósítás alatt lévő MOBI mobilitásfejlesztési projekt közvetlen és közvetett kapcsolódási pontjai szempontjából meg kell említeni azokat a beruházásokat, amelyek Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a közelmúltban valósultak meg:

1. Vásárosnaményi Tisza-híd újjáépülése: a vásárosnaményi új II. Rákóczi Ferenc Tisza-hidat 2012 decemberében helyezték forgalomba. A beruházás által megszűnt a 20 tonnás korlátozás. A meglévő, régi híd rideg törésre hajlamos alapanyaga miatt vált szükségessé az új híd megépülése a Tiszán, közvetlenül a régi mellett, annak kifolyási (északi) oldalán. Az új híd háromnyílású, folytatólagos főtartójú, szekrény keresztmetszetű acél gerendahíd. A négy vasbeton támasz alapozása 1 méter átmérőjű Soilmec vasbeton fúrt cölöpözéssel készült. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 30 esztendeje nem volt ilyen léptékű hídépítés.
2. 2021-ben tovább fejlődött az 57 hektáros nyírbátori ipari park, melynek bővítése több részből állt: a parkot és az M3-as autópályára vezető utat összekötő útszakasz építéséből, az ipari terület autóbusz megállóhelyeinek kialakításából és az áramellátás fejlesztéséből.
3. A közvetett kapcsolódások miatt meg kell még említeni a 338. sz. főút Nyíregyháza nyugati elkerülő megépülését, melynek köszönhetően a teherforgalom, illetve ezzel együtt a nemzetközi tranzitforgalom is elkerüli a várost.

Fontos kapcsolódási pontokat jelentenek a MOBI mobilitásfejlesztési projekt vonatkozásában a jövőben megvalósítani tervezett közlekedési fejlesztések:

1. A Kisvárda-Záhony decentrum által körülölelt gazdasági térségben egy nemzetközi logisztikai központ kezdi el működését 2022-ben, amely felértékeli a megyében és az országban betöltött stratégiai szerepkörét (21. ábra). A logisztikai potenciál erősítésével valószínűsíthető a foglalkoztatás és a versenyképesség javulása. A 1073/2020. (III.5.) Korm. határozat adja meg a kereteit a záhonyi térség fejlesztésének (RoLa terminál kiépítése, vasúti infrastruktúra fejlesztése Fényeslitkén). A kormányhatározat szerint az East-West Gate (EWG) intermodális terminál kialakítása egy 85 hektáros területen Kisvárda mellett, Fényeslitke településen jelenleg is építés alatt van (22. ábra).





21. ábra: Az East-West Gate terminál látványtervének egy szegmense  
Forrás: <https://eastwestil.com/tervek/>



22. ábra: Az East-West Gate terminál építési területe  
Forrás: saját felvétel

2. A terminállal Magyarország aktív részese lehet az Ázsia és Európa közötti kontinentális kereskedelmi forgalomnak, és új lehetőségek nyílnak a keletre irányuló magyar export számára. A 30 milliárd forintos magánberuházásból épülő, a normál és a széles vasúti nyomtáv találkozásánál található létesítmény 2022 első negyedévében áll üzembe. Az EWG Európa első, saját 5G-hálózatot használó, zöld technológiára épülő, vasúti nyomtáv váltáson alapuló intermodális kombiterminálja lesz, amely elméleti kapacitását és területét tekintve is a legnagyobb ilyen létesítmény lesz a kontinensen. A terminál szomszédságában összesen mintegy félmillió négyzetméternyi raktár, összeszerelő-, és gyártóüzem épülhet.
3. Az Észak-Kelet Magyarországi Gazdaságfejlesztési Zóna alapidokumentuma alapján Mándokon vagonbuktató berendezés telepítése.

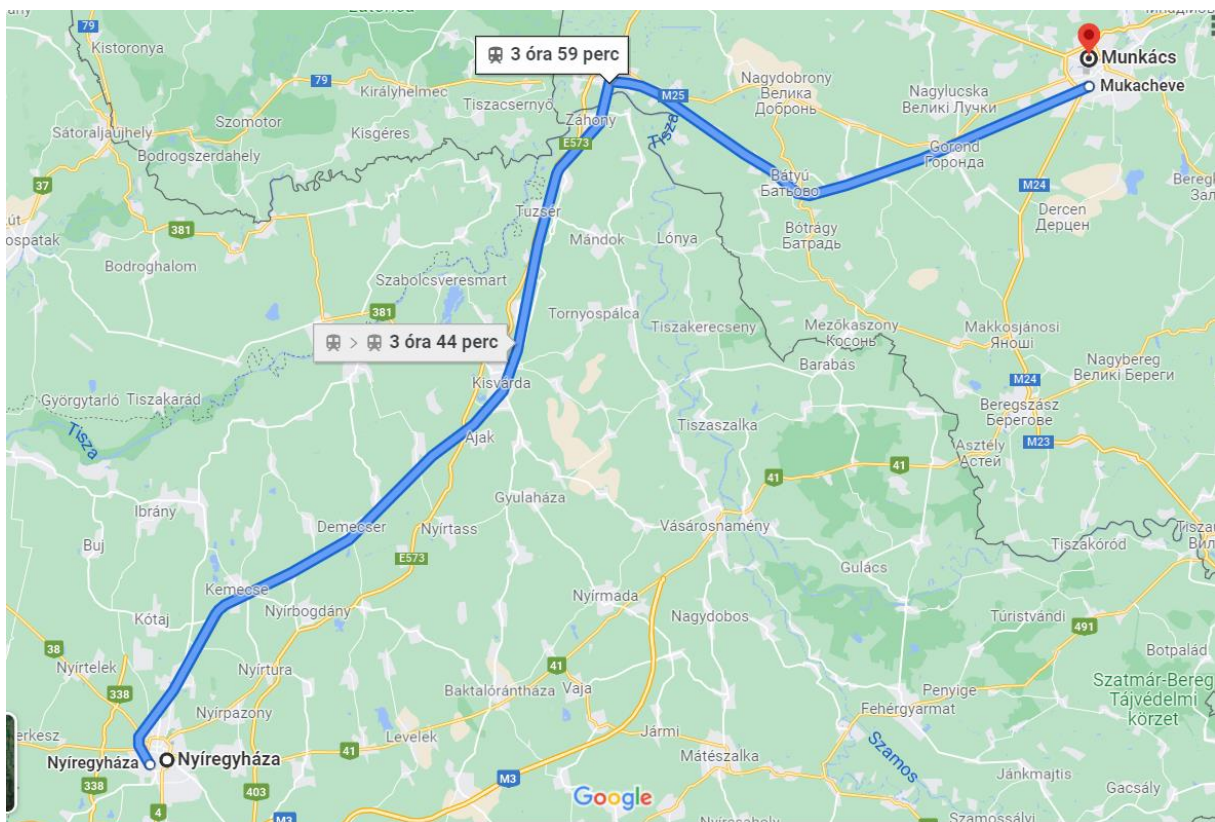
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Területfejlesztési Konceptiója alapján a 100. számú vasúti fővonal 160 km/h sebességűre történő átépítése, illetve további pályafejlesztések is kiemelt szerepet kapnak. A Debrecen-Mátészalka-Csenger-Szatmárnémeti vasútvonal pályaépítése/felújítása és villamosítása, továbbá a mátészalkai vasútállomás áruforgalmi szempontú fejlesztése szükséges. A Nyíregyháza-Mátészalka-Fehérgyarmat vasútfejlesztés is jelentősen javítaná a térség közlekedési hálózatát.



## 5 A MOBILITÁSFEJLESZTÉSI PROJEKT MEGVALÓSÍTÁSÁNAK INDOKOLTSÁGA

### 5.1 A MOBILITÁSFEJLESZTÉSI PROJEKT MEGVALÓSÍTÁSÁVAL ÉRINTETT SZAKTERÜLET KAPCSOLÓDÁSA MÁK KÖZLEKEDÉSI FORMÁKHOZ

Jelenleg az egyéni közlekedési módok dominálnak a közösségi közlekedéshez képest, melynek egyik oka a közösségi közlekedés nem megfelelő színvonala is. Kárpátalja és megyénk között is elsősorban a közúti közlekedés lehetősége jelenti az élő kapcsolatot. Meg kell azonban említeni, hogy Záhony-Csap viszonylatában napi több szerelvény is közlekedik, illetve az esti órákban közlekedik a Budapest-Munkács IC járat is (23. ábra).



23. ábra: A Latorca InterCity járat Nyíregyháza-Munkács közötti útvonala

Forrás: maps.google.com

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye közösségi közlekedésére jellemző, hogy 103 autóbusszvonalon összesen 233 db autóbusz közlekedett 2018-ban, a járművek átlagéletkora 14,79 év volt. A megyeszékhely és egyes határátkelők összeköttetése nem tekinthető megfelelőnek. Nyíregyházától Beregsurányig (75,1km) 127 percet kell utazni 1 átszállással, a csengersimai határátkelőig (98,2 km) azonban már 185 perc alatt ér el az autóbusz, 2 átszállással. A többi határátkelőhely megközelítése sem mutat kedvezőbb képet.

A személyforgalomban a megépülő M3 nyújtotta lehetőség várhatóan azt fogja eredményezni, hogy még többen választják a közúti közlekedési lehetőséget. Ez a megépülő új út egy kínálat-

bővülést jelent majd a jelenleg meglévő 4. sz főút, valamint a 41. sz főút nyújtotta lehetőségek mellett.

A megyében 496 km vasútvonal található, melyből 83 km többvágányú, illetve 123 km villamosított. A legforgalmasabb szakaszok a következők:

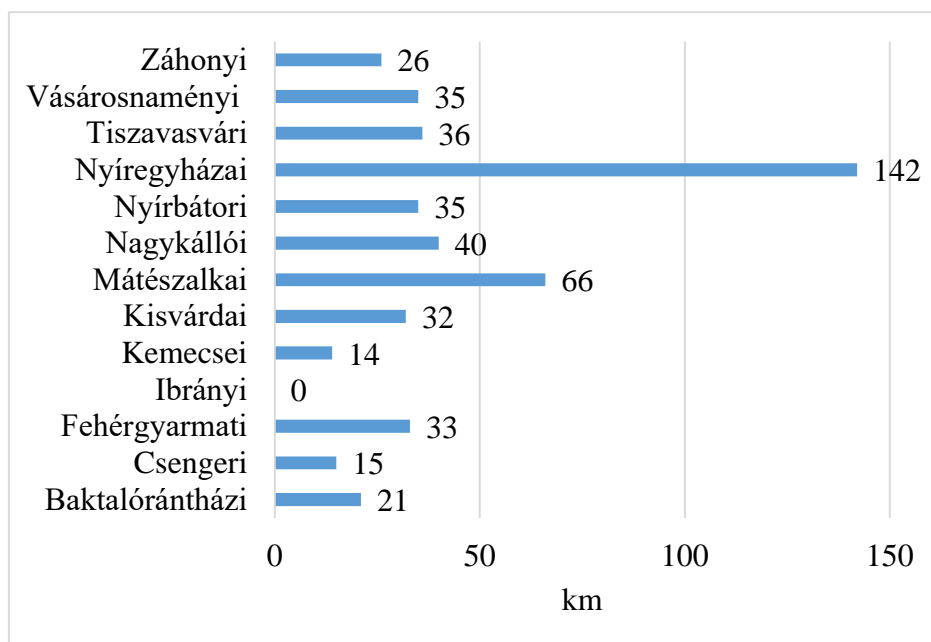
- Újfehértó-Záhony szakasz (utasok száma 2018-ban: 3.260.889 fő),
- Nyíregyháza-Rakamaz (utasok száma 2018-ban 700.024 fő),
- Nyírmihálydi-Mátészalka (utasok száma 2018-ban: 442.132 fő).

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye határain belül 16 vasútvonal, illetve vonalszakasz található. A vonalak többsége dízel vontatású, mindössze a megye két fővonalhoz kapcsolódó szakasza villamosított:

- 100. sz. fővonal: Budapest-Cegléd-Szolnok-Záhony-Országhatár (tengelyterhelés a megyei szakaszon 21 t, pályasebesség 120 km/h);
- 80. sz. fővonal: Mezőzombor-Nyíregyháza (21 t, 120 km/h).

Jelentős fejlesztés és felújítás valósult meg 2020. május 8. és 2020. július 29. között a 80. sz. fővonalon. A pályafelújításnak köszönhetően lehetővé vált a 120 km/h-s menetsebesség elérése, valamint ennek következtében csökkentek a menetidők. A pályafelújítás teljes ideje alatt pályazár volt érvényben, az utasokat vonatpótló autóbuszok szállították.

Járási szinten a leghosszabb vonalszakasszal (142 km) a nyíregyházi járás rendelkezik, melyet jelentős lemaradással a mátészalkai járás (66 km) követ. A képzeletbeli dobogó harmadik fokán pedig a nagykállói járás áll 40 km-rel, míg az ibrányi járásban egyáltalán nincs kiépített vasútvonal. A rangsor végén helyezkedik még el a kemecsei (14 km) és a csengeri járás (15 km). (24. ábra).



24. ábra: A megyei vasútvonalak hosszának megoszlása járások szerint

Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

2018-ban a 10 legforgalmasabb vasútvonal közül csak a Nyíregyháza-Tiszalök vonalon növekedett az utasforgalom (627 fő). Nyíregyháza megyeszékhelyről Mátészalka gazdasági decentrum irányába az összeköttetés nem kielégítő, mindemellett a vonalat sokan igénybe veszik. Az 58 km-es távolságot leghamarabb 94 perc alatt teszi meg a vonat, Debrecen érintésével az InterCity menetideje 130-177 perc között mozog, átszállással együtt. Ezen a vonalon szintén a megyeszékhelyről való indulással Zajta településig (határátkelő) minimum 1, maximum 3 átszállással lehet eljutni, 268-510 perces menetidővel. A nagyobb menetidő oka, hogy az átszállásoknál magas a várakozási idő.

A megye közösségi közlekedési rendszerének gerincét és egyben az országos és nemzetközi hálózatokba való bekapcsolódást a vasúti vonalak adják. A legnagyobb jelentőségű és kapacitású a 100 sz. Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony dupla vágányú, villamosított vasúti fővonal, amely két megyeszékhellyel és a fővárossal biztosít közvetlen összeköttetést. A 80 sz. Budapest – Hatvan – Miskolc – Szerencs – Nyíregyháza vasúti fővonal megyebeli szakasza csak egyvágányú, de villamosított. Mindkét fővonalon InterCity vonatok is közlekednek és korszerű, ütemes menetrend van érvényben. A személyszállítás szempontjából jelentős forgalmú a 110 sz. Debrecen – Nyírbátor – Mátészalka vonal.

Villamosított vasútvonalon elérhetőek Debrecen (49 km – 30 perc) és Miskolc (88 km – 61 perc) megyeszékhelyek, ezeken a vonalakon 3 óra alatt a fővárosig lehet elérni. A megyeszékhelyről 3 óránál alacsonyabb menetidő alatt egyik nagyobb határon túli településre sem lehet eljutni. A vasúti tömegközlekedés igénybevételénél a meghosszabbodott menetidő oka, hogy egyes megállóknál minimum 30, de akár 90 percet is kell várni az átszállásra. A MÁV és a Volánbusz vállalatok integrációjának köszönhetően a 2021-ben bevezetett változások részben javították ezt a helyzetet.

A megye határátkelői közül a Csengersima (2018-ban 4.013.010 ki- és belépő utas) és a Záhony (2018-ban 2.723.003 ki- és belépő utas) településen található közúti határátkelőhelyek a legforgalmasabbak. A gépjárművek számát illetően a csengersimai átkelőt 2018-ban összesen 1.724.357 db gépjármű, míg a záhonyi átkelőt ugyanebben az évben 899.692 db gépjármű vette igénybe.

A légi közlekedés speciális helyet foglal el térségünkben, tekintettel arra, hogy a régió belül egyáltalán nem játszik számottevő szerepet. Hazánk mérete és elsősorban egyre javuló gyorsforgalmi úthálózata nem teszi lehetővé piaci alapokon működő belföldi légi közlekedés működését Nyíregyházán (sem). A helyzet hasonló, ha a határon átnyúló régiókban gondolkozunk. Az 1. táblázat mutatja Debrecen és a szomszédos országok jelentősebb repülőtereinek távolságát és elérési idejét, valamint a becsült költségeket egy 3 utas szállítására alkalmas PA-28 típusú repülőgép esetében 250 €/légióra költségen számolva, és figyelembe véve a repülőtéri illetékeket.

Az 1. táblázatból látható, hogy a légi járművel történő helyváltoztatás rövidtávon az autóval, vonattal történő közlekedés költségeinek legalább 10-szerese, és a táblázatban lévő menetidő nem tartalmazza a repülőtereken eltöltött egyéb időket (pl. utasbiztonsági ellenőrzés). A

légi közlekedés 600–800 km távolságból, nagyobb (legalább 30 fő) utasbefogadó képesség mellett lehet versenyképes egy jó közlekedési infrastruktúrával ellátott területen. A fenti táblázatban szereplő szomszédos repülőterek infrastruktúrája ráadásul lehetővé teszi nagy kereskedelmi gépek kiszolgálását, ami a regionális forgalomvonzó képességüket erősíti Nyíregyházával szemben. Ennek ellenére szükséges a Nyíregyházi Repülőtér fejlesztése, de csak reális keretek között. A jelenlegi piaci viszonyok között a Nyíregyházi Repülőtér (kódja LHNY) fejlesztése olyan szintig lenne indokolt, hogy 30-50 személyes regionális szállítógépeket tudjon fogadni, amelyek alapvetően turisztikai és sporteseményekre érkező látogatókat szolgálnak ki (charter), illetve alapvetően az üzleti világban használatos kisebb méretű sugárhajtóműves repülőgépeket tudjon fogadni, kielégítve ezzel a térségben (nem csak a megyékben) már működő és jövőben létesülő (és nem csak külföldi tulajdonú) termelő egységek szállítási igényeit.

1. táblázat: A környező repülőterek elérhetőségei és annak becsült költsége Nyíregyházáról

Reptér	Kassa	Szatmárnémeti	Nagybánya	Ungvár	Debrecen
Távolság (km)	83	95	137	83	57
Menetidő (perc)	0:31	0:35	0:51	0:31	0:21
Költség (€)	194	247	343	289	106

Forrás: saját számítás

A forgalomvonzó képességben szerepet játszhat még, hogy LHNY a Schengeni Övezet leginkább délkeleti ki- és belépőpontja (főleg Ukrajna irányában). A kívánt fejlesztés gyakorlatilag egy 1500 méter hosszúságú és 30 méter szélességű futópálya (25. ábra) és a hozzá tartozó gurulóutak, fény és műszertechnika kiépítését jelenti. Ezekon kívül szükség van még állóhelyek, utasforgalmi létesítmények, az üzemanyag, a pályatisztító és a tűzoltó szolgálatok fejlesztésére, az egész repülőtér körbekerítésére és nagyarányú közmű rekonstrukcióra is (26. ábra).

A fejlesztéshez szükséges területek rendelkezésre állnak. Ennek költségei elenyészőek a nagy beruházások költségeihez képest, de a megye és/vagy a város önerőből ezt várhatóan nem képes megoldani.

A Nyíregyházi Repülőtéren jelenleg folyó tevékenységek közül kiemelkedik a pilótaképzés, amelynek egyik szegmense a WizzAir Pilot Academy. A program egész Európából vonz ide hallgatókat. A másik szegmens a Nyíregyházi Egyetemmel közösen folytatott felsőfokú pilótaképzés, amely alapvetően hazánkból vonz ide hallgatókat. E két képzési forma kb. 150 fős hallgatói létszáma hozzájárul a kapcsolatok fejlődéséhez, de nem generál a régió gazdasága szempontjából jelentős keresletet. Az oktatási tevékenység miatt a repülőtér és annak légterei viszont jelentős mértékben kihasználtak (27. ábra).

A nagyszámú kiképzési repülési gyakorlat szervezése szempontjából sem volna előnyös a menetrendszerű kereskedelmi légit forgalom felfutása Nyíregyházán, ami ahogy a fentiek alapján is látható, amúgy sem tűnik jelenleg reális célkitűzésnek.



25. ábra: A Nyíregyházi Repülőtér 1500 x 30 m-es futópályájának és gurulóútjainak látványterve

Forrás: Tréner Kft.

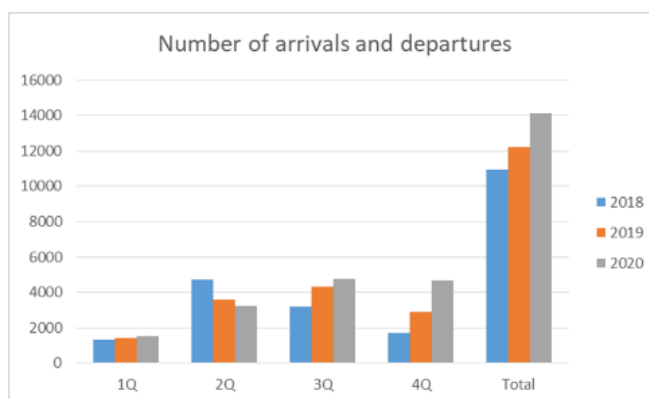


26. ábra: A Nyíregyházi Repülőtér üzemeltetéséhez szükséges kiszolgáló járművek

Forrás: Tréner Kft.



Number of arrivals and departures			
Year	2018	2019	2020
1Q	1340	1435	1508
2Q	4718	3586	3225
3Q	3170	4322	4746
4Q	1688	2894	4647
Total	10916	12237	14126



27. ábra: A Nyíregyházi Repülőtér (LHNY) légitforgalmi adatai  
Forrás: Tréner Kft.

Az M3-as szempontjából a légiközlekedésben - az LHNY fejlesztéséig mindenképp – alapvetően a Debreceni Nemzetközi Repülőtér (LHDC) mint schengeni belső repülőtér gyorsabb elérhetősége jelenthet komolyabb forgalomvonzó képességet. Ez a forgalomélénkülés akkor várható, ha a repülőtér desztinációs kínálata tovább növekszik. Ez várhatóan a Wizzair kínálatában fog elsőként realizálódni, amely a Debreceni Repülőtérre már jelenleg is bázisként használja. Emellett a kínálattal most is jelen lévő Lufthansa desztinációi is várhatóan bővülni fognak. A forgalom és desztinációbővülés kihatással lehet és – remélhetőleg lesz is - megyénk és főleg Nyíregyháza idegenforgalmának növekedésére (pl. az állatkert és a fürdők miatt).

A légi közlekedési kapcsolatok régiós szinten LHDC esetében sem fognak a közeljövőben számottevően bővülni az LHNY esetében felsorolt érvek miatt, nem beszélve arról, hogy LHDC-hez nagyon közel van az azonos képességű Nagyvárad (LROD), ami még élesebb versenyhelyzetet eredményez. A gyorsforgalmi úthálózat abban az irányban is fejlődik, ezzel a repülőterek elérhetősége javul, forgalom-vonzó képességük növekszik ez által, de azt végső soron a desztináció kínálat határozza meg.

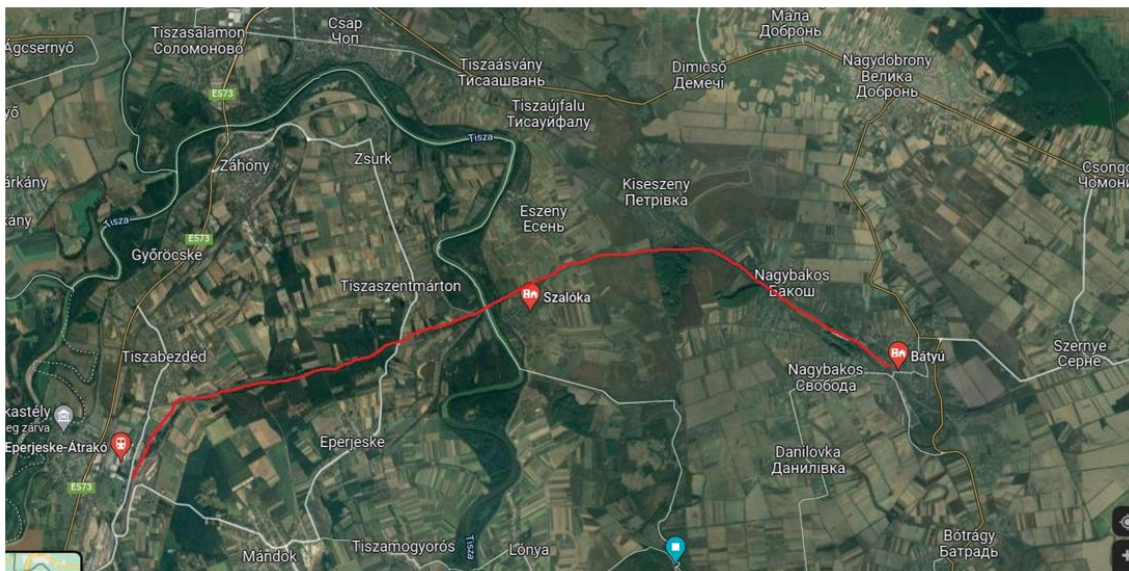
A légiközlekedésben a Debreceni Nemzetközi Repülőtér (LHDC) mint schengeni belső repülőtér gyorsabb elérhetősége jelenthet komolyabb forgalomvonzó képességet. Ez a forgalomélénkülés akkor várható, ha a repülőtér desztinációs kínálata tovább növekszik. Ez várhatóan a Wizzair kínálatában fog elsőként realizálódni, amely a Debreceni Repülőtérre már jelenleg is bázisként használja. Emellett a kínálattal most is jelen lévő Lufthansa desztinációi is várhatóan bővülni fognak. A forgalom és desztinációbővülés kihatással lehet és – remélhetőleg lesz is - megyénk és főleg Nyíregyháza idegenforgalmának növekedésére (pl. az állatkert és a fürdők miatt). A légi közlekedési kapcsolat irányába Kárpátalja irányából a közeljövőben nem várható számottevő forgalombővülés, ez esetlegesen inkább középtávon, a következő 3-5 évben történhet meg.

A határon átnyúló gazdasági kapcsolatok erősödésével, élénkülésével, – amelyhez az Egán Ede program is hozzájárulhat – valamint az M3 beregdaróci határmetszési pontjától az ukrán oldalon is ki- és megépülő gyorsforgalmi úthálózattal a forgalom megélénkülésével lehet számolni. Vízi közlekedésről, illetve kapcsolódási pontról megyénk esetében nem beszélhetünk,

ennek csak turisztikai, aktív kikapcsolódási céljai vannak. Ennek oka az évtizedek óta romló mederviszonyokban, a fokozódó vízhiányban keresendő. Áruszállítási szempontból történelmi gyökerű tömegáru (pl. fa) szállításának volna vízi úton esélye, ha ilyen vízi útvonal létezne. Ennek megteremtése – az eredeti Vásárhelyi-tervnek megfelelően – duzzasztóművekkel lenne lehetséges, amellyel az egyre fokozódó vízhiány is enyhíthető lenne. Ugyanakkor Kárpátalja magasabb területeinek elérése vízi úton ott is további duzzasztóművek építését igényelné.

A megépülő M3 autópályát döntően a tranzit forgalmat fogja kiszolgálni, gyorsítani, amiből elsődlegesen csak magát a forgalmat kiszolgáló szegmensek (pl. út menti panziók, benzinkút, gumis, büfés stb.) profitálhat némileg többet. Az autópálya elkerüli azokat a falvakat, amelyeken addig a forgalom keresztülhaladt, az utazási idő lerövidül, így nagyobb távolságok elérését fogják a közlekedők célként kitűzni, ami még inkább a megállás (és ezzel bármilyen szolgáltatás igénybevétele) ellen szól.

A teherforgalom tekintetében valószínűsíthető, hogy a megépülő M3 autópályát a vasúti áruszállítás konkurenciájaként fog jelentkezni. Magyarország és Ukrajna között a vasúti áruszállítás jelenleg Bányó-Eperjeske állomások között valósul meg, Szalóka határállomás érintésével (28. ábra). A vasúti áruszállítás jellemzően akkor lehet versenyképes, ha a szállítási távolság kellően nagy. Amennyiben a feladóhely 200-300 km-es körzeten belül található, úgy a közúti áruszállítás a meghatározó. A közúti teherforgalom kiszolgálására létrejövő szolgáltatások indulhatnak virágzásnak, mivel vélhetőleg a kötelező pihenőket ennek a határátkelőnek a közelébe fogják időzíteni.



28. ábra: A Bányó-Eperjeske vasútvonal

Forrás: maps.google.com

A gyorsabb és könnyebb elérhetőség a határ mindkét oldalán eredményezheti olyan vállalkozások létrejöttét, amelyek egyfajta „hídfőállásként” működnek majd (ukrán oldalról az EU-ban és viszont). Ezek várhatóan kereskedelmi és nem termelési célokat fognak szolgálni. Ukrajna gazdaságilag potens régiói a Kárpáton túl vannak, és az autópálya – főleg az ukrán

gyorsforgalmi hálózattal való összekapcsolása után – alapvetően ezen régiók elérését szolgálja majd. Ugyanakkor az autópálya gazdaságélénkítő általános hatása bizonyosan érvényesülni fog. Emiatt az ingatlan árak növekedésére lehet majd számítani. A gazdaság élénkülését viszont lassíthatja, hogy az olcsó munkaerő csak korlátozottan mennyiségben és minőségben lesz jelen, mivel az elvándorlás és külföldi munkavállalás Kárpátalján is jellemző. Ezért az autópálya a munkaerő térségünkbe történő áramlását is várhatóan gyorsítja majd. A tőkeerős cégek mindazon által a határ mindkét oldalán létesíthetnek termelő beruházásokat is a nyersanyag és a késztermékek, valamint a munkaerő könnyebb és gyorsabb szállíthatósága és a gyorsabb megközelíthetőség miatt. Várhatóan Ukrajna EU csatlakozásáig ez a hatás fokozottabban érvényesülni fog.

## 5.2 A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS MEGVALÓSÍTÁSÁNAK SZÜKSÉGESSÉGÉT ALÁTÁMASZTÓ PROBLÉMA BEMUTATÁSA

A megyei közutak jellemzően 100 kN terhelésre épültek az EU-ban általános 115 kN-nal szemben. A településeken áthaladó főútvonalak magas részaránya miatt a forgalom lassú, túlzott a levegő- és zajterhelés, fokozott a balesetveszély. A közlekedési infrastruktúra növekvő területfoglalása a városi élet minőségét rontja. A közúthálózat burkolatállapota és felületi egyenetlensége rosszabb, teherbírása valamivel jobb az országos átlagnál. A belterületi önkormányzati utak élettartamát jelentősen meghatározó víztelenítés állapota rendkívül kedvezőtlen, az összes belterületi útállomány 29,5 %-án egyáltalán nincs víztelenítési megoldás.

A tervezési szakaszban az M3 autópálya Vásárosnamény-Beregdaróc közötti szakaszának nyomvonalára több alternatíva is született (29. ábra).



29. ábra: Az M3 Vásárosnamény-Beregdaróc közötti szakaszának korábbi alternatívái

Forrás: nif.hu

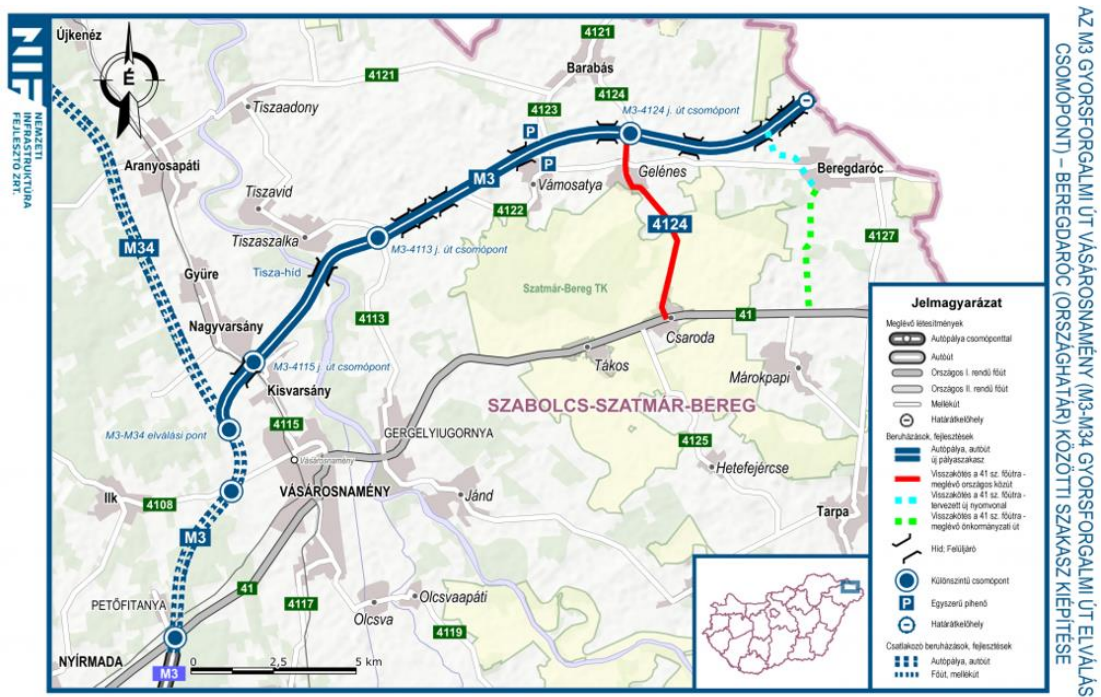


Ezek az alternatívák az alábbi részletekben tértek el egymástól:

- hol történjen meg az M3-M34 utak szétválása,
- hol épüljön meg a Tisza-híd,
- hol és hány külön szintű csomópont kiépítésére kerüljön sor.

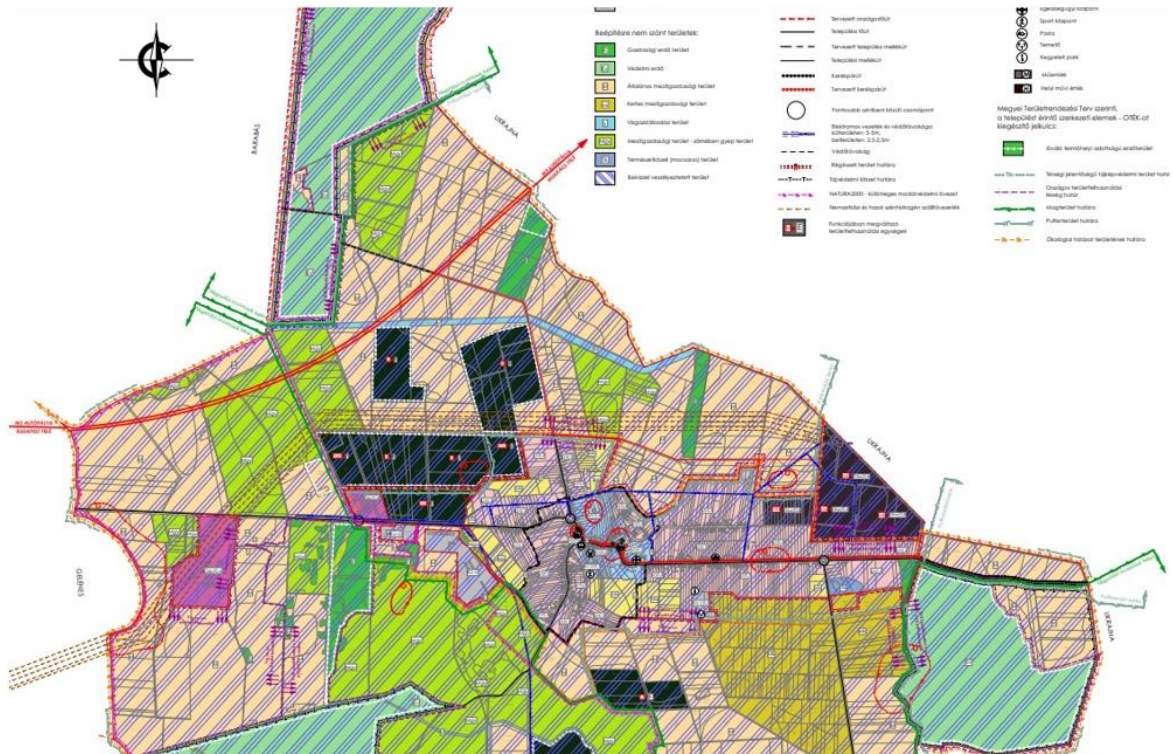
Az alternatívák közül végül a 30. ábrán látható nyomvonal került elfogadásra és jóváhagyásra. A megépülő út az alábbi jellemzőkkel fog rendelkezni:

- 23 km összhossz,
- 2x2 sáv leállósáv nélkül (autópályává fejleszthető),
- 1 db megépülő híd a Tisza felett,
- 1 db szimpla pihenőhely oldalanként,
- 1 db határátkelő,
- tervezett építési idő: 37 hónap.



30. ábra: Az M3 Vásárosnamény-Beregdaróc közötti szakaszának végleges nyomvonala  
 Forrás: nif.hu

Egy határmenti régióban az autópálya alapvetően a tranzitot segíti. A fenti pontban leírt gazdaságélénkítő hatás hiánya jelenti a negatívumot, de ez önmagában nem feltétlenül jelentős. A nagy tőkebefektetők és beruházók távolabbra néznek. Pl. Mátészalkán nem látszik meg az M3 közelsége amióta elkészült. A jelentős tőkebefektetések már megtörténtek az autópálya elkészülte előtt. Igazából közlekedéstechnikai előnyt jelent azzal, hogy elkerüli a lakott területeket, egy jóval teherbíróbb úttesten. Így a jóval kisebb tömegű és számú járművek elviselésére alkalmas – főleg belterületi - utak nem mennek tönkre és a települések környezetterhelése is csökken (31. ábra).



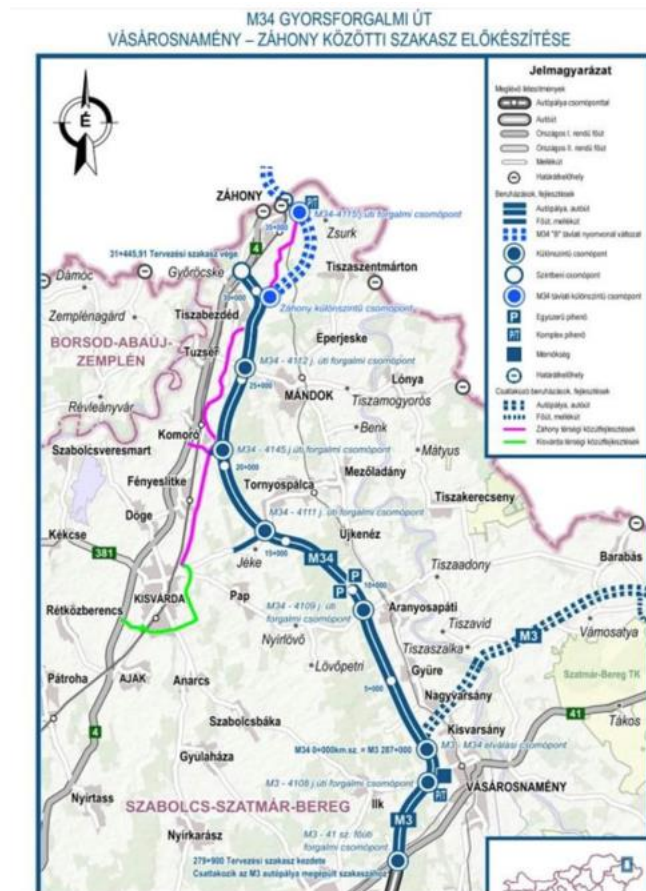
31. ábra: Az M3 megépülő autópálya Beregdaróc települést érintő szakasza  
 Forrás: <http://beregdaroc.hu/wp-content/uploads/2015/04/Telep%C3%BCI%C3%A9sszerkezeti-terv.pdf>

Emellett a megépülő M3 autópálya szakaszból fog leágazni az M34 autót, amely Vásárosnaményt köti össze Záhonyal, illetve a Záhony-Csap határátkelővel. Ez a fejlesztés a térség életében egy történelmi mérföldkőnek fog számítani, mivel ezzel Európa gazdasági vérkeringésébe kapcsolódik be. Az M3-as autópályához Kisvarsány térségében fog csatlakozni az M34-es autót, ami 36 kilométer hosszú lesz (32. ábra). Vásárosnaményt és Záhonyt köti majd össze kétszer két sávon. Záhonytól további 6 kilométeren épül meg az autót a magyar-ukrán határig. Az M34-es autót terveit 2017-ben fogadták el és akkor született meg az építési engedély is. A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Önkormányzat a 19/2011. (XII.1.) sz. rendeletével fogadta el Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Területrendezési Tervét. Az M34 gyorsforgalmi út Vásárosnamény-Záhony közötti szakaszára 2016 folyamán készült tanulmányterv és a környezeti hatástanulmány.

A mintegy 40 km hosszú M34 autót M3 - 41. sz. főút elválási csomópont és a 4. sz. főúthoz való Záhony térségi csatlakozás között az alábbi paraméterekkel fog megépülni:

- 2x2 forgalmi sáv,
- fizikai (szalagkorlát és/vagy vasbeton elem) elválasztás az irányok között
- 6 különintű és 1 szintbeni csomópont,
- egyéb műtárgyak,
- egy komplex és egy egyszerű, az út két oldalán elhelyezett pihenőhely,
- mérnökségi telep,

- szükség szerinti ellenőrzési pontok.



32. ábra: Az M34 gyorsforgalmi út tervezett nyomvonala  
 Forrás: nif.hu

A tervezésnél figyelembe kellett venni, hogy az autótú hosszútávban autópályává fejlesztendő. A projekt része a meglévő M3-as autópályája jelenlegi 41-es főúti csomópontjától (279+900km szelvény) a 287+000 km szelvényig való meghosszabbítása. A M3-as elválási csomóponttól indul az M34-es autótú szelvényezése. A Mándoki erdő magasságáig – 28+940 km szelvényig 26 m-es útkoronával épül ki, majd innen 90 km/h-s sebességkorlátozással ideiglenes visszakötést kap a 4-es főútig 22,50 m-es koronával. Az első ütemben a tervezési szakasz vége a 32+260 km szelvény a 4-es főútnál. A 2. ütemben valósulhat meg új határátkelő építése esetén a Záhony keleti elkerülő újabb 5 km-es szakasza.

Az M3 autópályája Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei szakaszának egy másik fontos leágazódása az M49 autótú (33. ábra). Az autótúhoz kapcsolódóan az alábbi létesítményeket tervezik:

- 2 csomópontot az M49 autópályája és a 49-es főút keresztezésében 2 új közúti műtárggyal,
- 4 nagyobb műtárgy: egy a 114-es számú Mátészalka-Csenger vasútvonal, további három pedig a 4138, 41142, 4924 jelű utak keresztezésében,
- kétoldali pihenő,







34. ábra: Az M06 autópút nyomvonala Ukrajnában

Forrás: <http://euro2012highway.blogspot.com/2009/06/m-06-road-kiev-chop-ukraine-06.html>

A tervek szerint az új autópút lehetőséget teremt arra, hogy az érintett településeket a mind a személy- mind pedig az áruszállító tranzitforgalom elkerülje. Ez egyben javítja a környezeti helyzetet, növeli a közúti közlekedés biztonságát is. Mindezzel párhuzamosan az illetékes ukrán szakhatóság megvalósíthatósági tanulmányt dolgoz ki ennek az autópályának Munkácstól Lvivig tartó 4 sávos meghosszabbítására is. A tervek szerint a megépülő Munkács és Lviv közötti új autópályája 1 óra 30 percre csökkenti a jelenlegi 3 óra 30 perces utazási időt. Az új autópályát 130 km/h maximális sebességre tervezik. Ezek alapján a Budapest-Lviv viszonylat – a határátlépési időt nem számolva 5-5,5 órára csökkenhet.

Régi megállapítás, hogy ez a folyosó nagyon fontos Ukrajna számára, mert a fő exportáramlást teszi lehetővé Dél- és Délnyugat-Európa országaival. Emellett az új út a kárpátaljai térséggel is stabil kapcsolatot biztosít majd. Az utat a Déda határátkelőn keresztül a magyar M3-as autópályával, az ungvári ellenőrzőponton keresztül pedig a szlovákiai D1-essel fogják összekötni.

Az infrastruktúrával ellátott területek napjainkra felértékelődtek. A tőke bizonyíthatóan azokat a területeket preferálja, ahol az infrastrukturális feltételek rendelkezésre állnak. Ezért is magyarázhatók az ország egyes térségei között fennálló gazdasági különbségek az infrastrukturális elmaradottságukkal.

A területi tervezés szempontjából legfontosabb műszaki infrastrukturális elemek a közlekedési rendszerek. Mivel a szinergiahatások érvényesülése a műszaki infrastruktúrák esetében jól nyomon követhető, mára a társadalmi-gazdasági életet leginkább befolyásoló tényezője lett. Így például az autópályák azáltal, hogy nagyobb térbeli mobilitást biztosítanak a gazdasági tevékenységek számára, fontos telepítési tényezői a vállalkozások beruházásainak.

A közlekedési hálózatok fejlettsége a területfejlesztés egyik alapvető motorja. A térségi megközelíthetőség napjaink egyik legfontosabb gazdasági telepítő tényezője. Egy-egy térség fejlődéséhez elengedhetetlen a korszerű személy- és áruszállítás feltételeinek megteremtése minden közlekedési ágazatban.

Megállapítható, hogy a területek, települések infrastruktúra ellátottsága meghatározza a társadalmi-gazdasági helyzetet, a fejlődés irányait, lehetőségeit és korlátjait. Azt is ki kell emelni, hogy az infrastruktúra területfejlesztő hatása nem egységes minden térségre nézve. Attól függően, hogy az érintett terület társadalmi-gazdasági fejlettsége az adott pillanatban milyen, különbözhet a fejlesztés hatásának mértéke. Fejlett társadalmi-gazdasági viszonyokkal rendelkező területeken a közúti fejlesztések általában jóval nagyobb fejlesztő hatással járnak – a várható gazdasági növekedés szintjét jelentősebben emelik meg, mint az elmaradott területeken. Az infrastruktúrával ellátott területek, amennyiben az alpinfrastruktúrához megfelelő szolgáltatási, valamint humán erőforrás háttér is párosul, a gazdaságfejlődés új gócpontjait jelenthetik.

## 6 A MOBILITÁSFEJLESZTÉS MEGVALÓSULÁSÁNAK VÁRHATÓ EREDMÉNYEI

---

### 6.1 A MOBILITÁSFEJLESZTÉSI PROJEKT VÁRHATÓ LEGFONTOSABB EREDMÉNYEI ÉS HATÁSAI

#### 6.1.1 Szakmai hatások

A tervezett mobilitásfejlesztési beruházás megépítésével számos szakmai hatás érvényesülni fog, melyek közül a legfontosabbak az alábbiak:

- Javul az úthálózat minősége;
- Az új határátkelő révén lerövidülhet a várakozási idő;
- Az autópálya révén korszerű útfenntartási technológia települ a Beregi térségbe;
- A mobilitás mértéke és minősége javulni fog, főként az egyéni közlekedési formák terén;
- Hosszabb távon a közösségi közlekedési szolgáltatásokra is várhatóan jótékony hatást fog gyakorolni a beruházás;
- Negatív hatásként értékelhető, hogy az áruszállítás területén keresletet fog elvonni.

#### 6.1.2 Gazdasági, társadalmi, környezeti hatások

A tervezett mobilitásfejlesztési beruházás megvalósulása az alábbiakban részletezett jelentősebb pozitív és negatív gazdasági, társadalmi és környezeti hatás kiváltását fogja generálni:

- A határátkelő és az autópálya építése új munkahelyeket teremt, és új vállalkozások alapítását ösztönzi;
- Csökken a helyi munkanélküliség;
- A megnövekvő forgalom miatt várhatóan nő a bevásárló és a rekreációs célú turisták száma;
- A megnövekvő forgalom miatt nő szennyező anyagok (ÜHG, por, korom) mennyisége és a zajterhelés;
- A természeti értékekben igen gazdag Beregi-sík ökológiai sérülékenysége nőhet;
- A projekt egyik várható hatásaként magas hozzáadott értéket előállító innovatív beruházások jöhetnek létre az autópálya vonzáskörzetében;
- Rugalmas, korszerű logisztikával rendelkező határátkelőhely épülhet ki Beregdarócon;
- A megtermelt/legyártott termékek új értékesítési csatornáinak kiépülését, jobb együttműködést teremt meg az ukrán határ menti településekkel;
- A határ menti gazdasági együttműködések erősítése révén közös beruházások, közös K+F központok megépülése, horizontális, illetve vertikális integrációk kialakulása valószínűsíthető;
- A projekt hosszú távú közvetett hatásaként a vidéki foglalkoztatás javulhat, az elvándorlás mérséklődhet.

- A helyi vállalkozások számára a megépülő autópálya kedvezőbb szállítási feltételeket biztosít, ezáltal a fajlagos költségek is csökkenhetnek.
- A fejlesztés hozzájárul a térségi identitás növeléséhez, a térség vonzóbbá tételéhez.



## 7 A PROJEKT SORÁN MEGVALÓSULÓ MOBILITÁSFEJLESZTÉS SWOT-ELEMZÉSE

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tovább csökken a határmenti régiók elérési ideje.</li> <li>- Az autópálya fokozza a munkaerő, az áruk és a szolgáltatások, a tudás és turisták szabad áramlását a térségben.</li> <li>- Az autópálya beruházás ösztönző hatása révén működő tőkét vonz, munkahelyet teremt.</li> <li>- Az autópálya építése helyben teremt munkát, új vállalkozások létesítését segíti elő.</li> <li>- Az építés során nő a határon átnyúló munkaerő mobilitás.</li> <li>- A 41. sz. főút által érintett falvak tranzit forgalma lényegesen csökken.</li> <li>- Biztonságosabb közlekedés valósul meg.</li> <li>- A környező települések népesség megtartó ereje növekszik.</li> <li>- A határon átnyúló mobilitási lehetőségek növekednek.</li> <li>- Jobban megoszlik a forgalom a működő magyar-ukrán határátkelők között.</li> <li>- A határmenti infrastruktúra kialakítása és annak üzemeltetése, valamint az oda települő szolgáltatások új munkahelyeket teremt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Az ukrán oldalon várhatóan csak később lesz meg az infrastrukturális kapcsolódás.</li> <li>- A 41. sz. főút átmenő forgalmának csökkenése miatt az érintett települések kiskereskedelmi egységei bevétel-csökkenést szenvednek.</li> <li>- Nő az autópálya környezetének zajterhelése.</li> <li>- Nő az autópálya környezetének légszennyezése.</li> </ul>
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Az új átkelő révén lerövidülő várakozási idő miatt csökken az ÜHG-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Az építés során természeti értékek sérülhetnek vagy veszhetnek el.</li> </ul>

<p>k kibocsátása és az illegális hulladék elhelyezése.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nőhet a bevásárló és a rekreációs turizmus volumene, nőhet a foglalkoztatás fellendülése.</li> <li>- A vásárosnaményi járás felzárkózása közeledhet a gazdaságilag fejlettebb járásokhoz.</li> <li>- Erősödhet a térségben a nemzetközi kereskedelem.</li> <li>- A határon átmenő tehergépjármű-forgalom megoszlása tehermentesítheti a jelenlegi egyetlen záhonyi teherforgalmi átkelőt.</li> <li>- Logisztikai szolgáltató infrastruktúra épülhet ki a térségben (pl. raktárak, hűtőházak stb.).</li> <li>- Fellendülhet az ipari és szolgáltató szektor az érintett térségben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Az autópálya révén növekvő forgalommal kell számolni, ami a növeli a környék üvegházhatású gázainak kibocsátását, valamint nő a por kibocsátás is.</li> <li>- Az érintett tájvédelmi területek ökoszisztémájának megbomlása, a természeti értékek veszélyeztetése következhet be.</li> <li>- Nem megfelelő kivitelezés esetén komoly környezeti-, természeti károk érhetik a területet.</li> <li>- Helyi munkaerő elszivárgásának lehetősége.</li> </ul>
--	---

### Felhasznált forrásanyagok:

1. Nemzeti Fejlesztés 2030, Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió,  
[http://www.terport.hu/webfm\\_send/4616](http://www.terport.hu/webfm_send/4616) (letöltés dátuma: 2021. 12. 08.)
2. Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye Fejlesztési Konceptió,  
<http://szszbtnno.hu/konceptio/1.pdf>, <http://szszbtnno.hu/konceptio/2.pdf> (letöltés dátuma: 2021. 12. 04.)
3. <http://www.beregtot.hu/> (letöltés dátuma: 2021. 12. 13.)
4. <http://elsolanchid.hu/nameny> (letöltés dátuma: 2021. 12. 09.)
5. <https://kormany.hu/hirek/befejezodott-a-nyirbatori-ipari-park-fejlesztese>  
(letöltés dátuma: 2021. 12. 09.)
6. <https://iho.hu/hirek/east-west-gate> (letöltés dátuma: 2021. 12. 08.)
7. 1045/2022. (II. 4.) Korm. határozat
8. 1073/2020. (III.5.) Korm. határozat
9. 2018. évi CXXXIX törvény