



# Megvalósíthatósági tanulmány

a Tiszabecs-Vilok (Tiszaújlak) határátkelőhöz kapcsolódó határon átnyúló kerékpárút  
megvalósításának várható mobilitásfejlesztési hatásairól

MODERN BORDER INFRASTRUCTURE – SUCCESSFUL CARPATHIAN REGION  
“MOBI”



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 mobilitásfejlesztési projektet 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 fejlesztéssel érintett terület gazdasági, társadalmi és környezeti háttere .....	20
4.2	A tervezett mobilitásfejlesztési projekt jogszabályi háttere .....	27
4.3	A mobilitásfejlesztési projekt által érintett szakterület bemutatása .....	31
4.4	A mobilitásfejlesztési projekt kapcsolódása a releváns fejlesztési irányokhoz.....	41
5	A mobilitásfejlesztési projekt megvalósításának indokoltsága .....	49
5.1	A projekt megvalósításának szükségességét alátámasztó probléma bemutatása .....	49
6	A mobilitásfejlesztés megvalósulásának várható eredményei.....	51
6.1	A mobilitásfejlesztési projekt várható legfontosabb eredményei és hatásai .....	51
6.1.1	Várható szakmai hatások.....	51
6.1.2	Várható gazdasági, társadalmi, környezeti hatások.....	51
7	A projekt során megvalósuló mobilitásfejlesztés swot-elemzése.....	53

## 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 a Tiszabecs-Vilok (Tiszaújlak) határátkelőhöz kapcsolódó határon átnyúló kerékpárút megvalósításához kapcsolódó mobilitásfejlesztés 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 közösségi közlekedésére jellemző, hogy 103 autóbuszvonalon 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.

Szabolcs-Szatmár-Bereg 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).

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.

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 megyében épült kerékpárutak elsősorban a településközi kapcsolatokat teremtik meg. A településeken belüli bicikliút-hálózatok kiépítettsége nagyon változatos képet mutat. A legkiterjedtebb és legnagyobb összhosszúságú kerékpárúttal a megyeszékhely, Nyíregyháza rendelkezik. A térségben a belterületi kerékpárutakon mellett tehát jelentős szerepe van a települések közötti kerékpárúthálózatnak is, melynek fejlesztése, a pontszerű beruházások összekötése továbbra is prioritást élvez. Ezekre a térségi, településeket összekötő kerékpárutak fejlesztésére és újabbak építésére a továbbiakban is szükség van, mely két meghatározó szempontból is fontos: egyrészt a hivatásforgalomi kerékpározás biztonságos lebonyolítása érdekében, másrészt a turisztikai kerékpárutak növelhetik a térség vonzerejét. A térségi települések fejlődése szempontjából ez kiemelten fontos tényezőnek számít. A megépült és használatban lévő kerékpárutakon túl meghatározó jelentőséggel bírnak a megyében az ún. kerékpározható útvonalak is.

A megvalósíthatósági tanulmány által érintett település, Tiszabecs, a fehérgyarmati járásban található, a Szatmári-Tiszaháton fekvő határközség. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye keleti szélén, közvetlenül az ukrán határ mellett, a Tisza folyó bal partján fekszik. Tiszabecs területén végighúzódik, közel nyugat-keleti irányban a 491-es főút. A település közúton ezen keresztül érhető el az ország belsőbb részei felől. A tőle délre eső határszéli településekkel a 4143-as út,

nyugati szomszédaival a 4129-es út köti össze. A Kárpátokról eredő Tisza itt, a Batár-folyó torkolatánál lép be Magyarországra. Nemzetközi határátkelőhely Ukrajna (Kárpátalja) felé, mely 0-24 óráig folyamatosan igénybe vehető. Tiszabecs elsősorban turisztikai adottságai, természeti, kulturális értékei miatt emelhető ki, hiszen minden év júliusában Tiszabecsről indulnak a vízitúrák. Emellett szinte érintetlen környezet, a tiszta víz, a jó levegő, falusi csend mellett irodalmi és történelmi emlékhelyeket is felkereshetnek az ide látogatók. Tiszabecs község népessége 2011-ben még 1.031 fő volt, amely 2016 elejére 1.412 főre emelkedett. A változás ellentétes a megyei és országos tendenciával, melynek oka az ukrán-magyar határ túloldaláról átköltöző népesség.

Magyarország kerékpárút-hálózata az országban eddig épült és a jelenleg építés alatt álló bicikliutak többé-kevésbé összefüggő hálózatából áll. Nyugat-Európa országaihoz viszonyítva hazánkban ténylegesen is és fajlagosan is kevesebb azon úthálózat hossza, melyet a kerékpárosok biztonságos körülmények között használhatnak. Napjainkban a Fertő-tó, a Balaton, Budapest és a Tisza-tó környéke az ország kerékpárút-hálózattal legsűrűbben behálózott vidékei. Az EuroVelo, teljes nevén az Európai Kerékpárút Hálózat az Európai Kerékpáros Szövetség terve 16 hosszútávú, egész Európát átszelő kerékpárút kialakítására. Ezen utak teljes hossza több mint 70.000 km, melyből több mint 55.000 km már elkészült. Az EuroVelo utakat az egész kontinenst átszelő kerékpártúrákra tervezik, a már meglévő kerékpárutak összekötésével. Természetesen ezeket az EuroVelo útvonalakat a helyi kerékpáros forgalomban is igénybe lehet majd venni. Magyarországot az EuroVelo négy szakasza érinti.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye kerékpárútjainak hossza mára meghaladja a 4.300 km-t. Jelentős fejlesztések valósultak meg az elmúlt években, mint pl. Nyíregyháza – Tokaj, Nyíregyháza – Nyírpazony, illetve számos kerékpáros fejlesztés jelenleg is zajlik. A megyében az elmúlt években számos, a kerékpáros infrastruktúrával kapcsolatos fejlesztés valósult meg, részint központi, részint helyi forrásokból. Ezek közül a legfontosabbak és legjelentősebbek az alábbiak:

1. Felső-Tisza-vidéki és Nyírségi kijelölt kerékpáros túraútvonal;
2. Kerékpáros túraközpontok és pihenőpontok kialakítása;
3. Egységes kerékpárflootta és kerékpáros transzfert szolgáltatás biztosítása;
4. Szemléletformálás, kerékpárosbarát minősítési rendszer;
5. Örökségtúra útvonalak, túraajánlatok;
6. Szervezett programok;
7. Marketing tevékenység.

Országos léptékben mérve is az egyik legnagyobb kerékpározható hálózattal a Felső-Tisza-vidék büszkélkedhet. A kerékpárutak vonatkozásában elsősorban az árvízi töltéseken emelt kerékpárutak hosszúsága érdemel említést. Összességében nagyon kedvezők az adottságok a kerékpáros turizmus számára, minden feltétele megvan a régiónak, hogy a bringások kedvelt célterületévé váljon, azonban egyelőre még részleteiben hiányoznak azok a szolgáltatások,

amelyek kerékpárosbaráttá tennék ezt a régiót. Jelenleg több olyan fejlesztés van folyamatban, amelyek a kerékpárosbarát szolgáltatások hiányán próbálnak csökkenteni.

A Felső-Tisza-vidék a kerékpárút hálózatát tekintve tehát kifejezetten jó helyzetben van, mivel remek kerékpáros infrastruktúrának tekinthetők az árvízvédelmi töltések. Csenger és Záhony között lényegében egy egybefüggő hálózat alakult ki és még emellé sorakoznak fel más külterületi, a Tisza mellékfolyói menti aszfaltozott töltések, ez összesen 300 km szinte egybefüggő biciklivel igénybe vehető árvízvédelmi töltést jelent. A mobilitásfejlesztési projektnek helyet adó kerékpárútépítés Tiszabökény és Tiszapéterfalva között valósul meg, amely így Tiszaújlak - Tiszabecs határátkelőt és a településeket közvetett módon fogja érinteni.

Kárpátalján is egyre több kerékpárút épült meg az elmúlt időszakban, melynek költségeit főként Európai Unió forrásból fedezték. A kialakítandó kerékpárutak több ponton is kapcsolódnak a Magyarország és Ukrajna között jelenleg üzemelő határátkelő helyekhez. Az ungvári, a munkácsi, a beregszászi és a nagyszőlősi járásokban is számos kerékpárút kiépítését tervezik, illetve részben már valósultak is meg ilyen beruházások.

A mobilitásfejlesztés keretében megvalósuló kerékpárút mind a helyi mobilitás-, mind a turizmus-, mind pedig környezeti szempontból indokolt lenne. Nagymértékben javítaná a két ország állampolgárainak személyes, lokális fitnessét is.

## 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 public transport of Szabolcs-Szatmár-Bereg county was characterised by a total of 233 buses on 103 bus routes in 2018, with an average age of 14.79 years. Connectivity between the county capital and some border crossings is considered inadequate. The journey from



Nyíregyháza to Beregsurány (75.1 km) takes 127 minutes with 1 change, while the journey to Chengersima border crossing (98.2 km) takes 185 minutes with 2 changes. Access to other border crossing points is no better.

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).

Rail lines are the backbone of the county's public transport system and the link to national and international networks. The most significant and with the highest capacity is the main line 100 Budapest - Szolnok - Debrecen - Nyíregyháza - Záhony double-track electrified main line, which provides direct connections with two county capitals and the capital. The main line 80 Budapest - Hatvan - Miskolc - Szerencs - Nyíregyháza is only a single track, but electrified. Both main lines are also served by InterCity trains and have a modern, regular timetable. The branch line 110 Debrecen - Nyírbátor - Mátészalka line is also a busy line for passenger transport.

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 Chengersima 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 cycle paths built in the county mainly create links between settlements. The coverage of cycle path networks within the municipalities is very diverse. Nyíregyháza, the capital of the county, has the most extensive and longest cycle route. In the region, in addition to inland cycle paths, the network of cycle paths between settlements also plays an important role, and its development and the connection of point-to-point investments remain a priority. There is a need to continue to develop these regional cycle routes and to build new ones, which are important for two main reasons: firstly, to ensure safe cycling for professional cyclists and, secondly, to increase the attractiveness of the region. This is a particularly important factor for the development of the region's municipalities. In addition to the cycle paths built and in use, the so-called cycle-friendly public roads in the county are also of major importance.

The municipality concerned by the feasibility study, Tiszabecs, is located in the district of Fehérgyarmat, a border municipality on the Szatmár-Tiszahát land. It is situated on the eastern edge of Szabolcs-Szatmár-Bereg county, right next to the Ukrainian border, on the left bank of the Tisza river. The main road 491 runs through the area of Tiszabecs, in a nearly west-east direction. It is accessible by this road from the interior of the country. It is connected to the border settlements to the south by road 4143 and to its western neighbours by road 4129. The Tisza, which originates in the Carpathians, enters Hungary here, at the mouth of the Batár River. International border crossing point with Ukraine, open continuously from 0-24 hours. Tiszabecs can be highlighted mainly because of its touristic, natural and cultural values, as every year in

July the water tours start from Tiszabecs. Besides the almost unspoilt environment, clean water, good air and rural tranquillity, visitors can also visit literary and historical sites. The population of the village of Tiszabecs was 1,031 in 2011, rising to 1,412 by the beginning of 2016. This change is contrary to the county and national trends, due to the population moving from the ukrainian side of the border.

The network of cycle paths in Hungary consists of a more or less interconnected network of cycle paths built and under construction in the country. Compared to the countries of Western Europe, Hungary has a shorter actual and specific length of road network that can be used by cyclists in safe conditions. Nowadays, the areas around Lake Fertő, Lake Balaton, Budapest and Lake Tisza are the most densely covered areas of the country by cycle paths. EuroVelo, also known as the European Cycle Route Network, is the European Cycling Union's plan to build 16 long-distance cycle routes across Europe. The total length of these roads is more than 70,000 km, of which more than 55,000 km have already been completed. EuroVelo routes are planned for cycling across the continent, linking existing cycle routes. Of course, these EuroVelo routes will also be available for local cycling. Hungary is covered by four sections of EuroVelo.

The length of cycle paths in Szabolcs-Szatmár-Bereg county now exceeds 4,300 km. Significant developments have been implemented in recent years, such as Nyíregyháza - Tokaj, Nyíregyháza - Nyírpazony, and several cycling developments are currently underway. In the county, a number of cycling infrastructure developments have been implemented in recent years, partly with central and partly with local funding. The most important and significant of these are:

1. Upper Tisza and Nyírség designated cycling trail;
2. creation of cycling touring and resting points;
3. provision of a unified bicycle fleet and bicycle transfer service;
4. awareness raising, cycling-friendly rating system;
5. heritage hiking routes, tour offers;
6. Organised programmes;
7. Marketing activities.

The Upper Tisza region boasts one of the largest cycling networks in the country. In terms of cycle paths, the length of the cycle paths built on flood embankments is particularly noteworthy. Overall, the conditions for cycling tourism are very favourable, the region has all the prerequisites to become a popular destination for cyclists, but the services that would make the region cycling-friendly are still lacking in detail. Several developments are currently underway to address the lack of cycle-friendly facilities.

The Upper Tisza region is therefore in a particularly good position in terms of the network of cycle paths, as the flood protection embankments can be considered as excellent cycling infrastructure. Between Csenger and Záhony there is essentially a continuous network of embankments with asphalt surface, plus other asphalted embankments on the Tisza tributaries in the countryside, making a total of 300 km of almost continuous flood protection

embankments for cyclists. The bicycle path to be built within the mobility development project will be implemented between Tiszabökény and Tiszapéterfalva, thus indirectly affecting the Tiszaújlak - Tiszabecs border crossing and the surrounding settlements. A growing number of cycle paths have also been built in Zakarpattya in recent years, the costs of which have been covered mainly by European Union funds. The cycle paths to be built will be linked at several points to the border crossing points currently in operation between Hungary and Ukraine. In the districts of Uzhhorod, Mukacheve, Berehove and Vinogradiv, a number of cycle paths are planned or have already been partially built.

A realize cycle path in the context of mobility development would be justified from the point of view of local mobility, tourism and the environment. It would also greatly improve the personal and local fitness of citizens of both countries.

### 3 A HATÁRON ÁTNYÚLÓ MOBILITÁSFEJLESZTÉSI PROJEKTET MEGVALÓSÍTÓ SZERVEZETEK BEMUTATÁSA

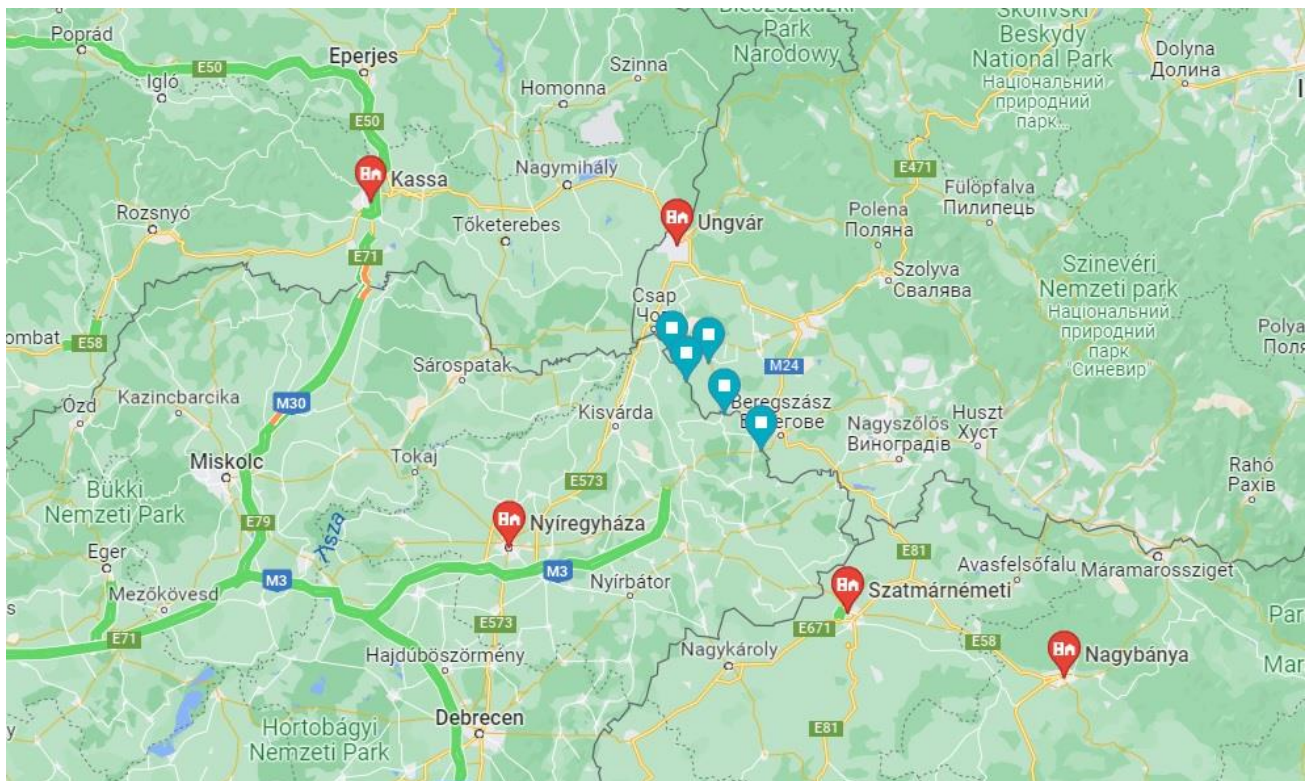
#### 3.1 A MOBILITÁSFEJLESZTÉSI PROJEKTET MEGVALÓSÍTÓ KONZORCIUM BEMUTATÁSA

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 autópályák (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 2.379 km utat, 573 km vasutat és 1 repülőteret (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 MOBILTÁSFEJLESZTÉSI 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: A 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 alap kutatásban, 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 Ukrajnai 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 projektekben 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 hivatalos 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 FEJLESZTÉSSEL 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.

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. A települések 45%-ában a lakosság lélekszáma nem éri el az 1000 főt, alapvetően aprófalvas településszerkezetűnek tekinthető a megye.

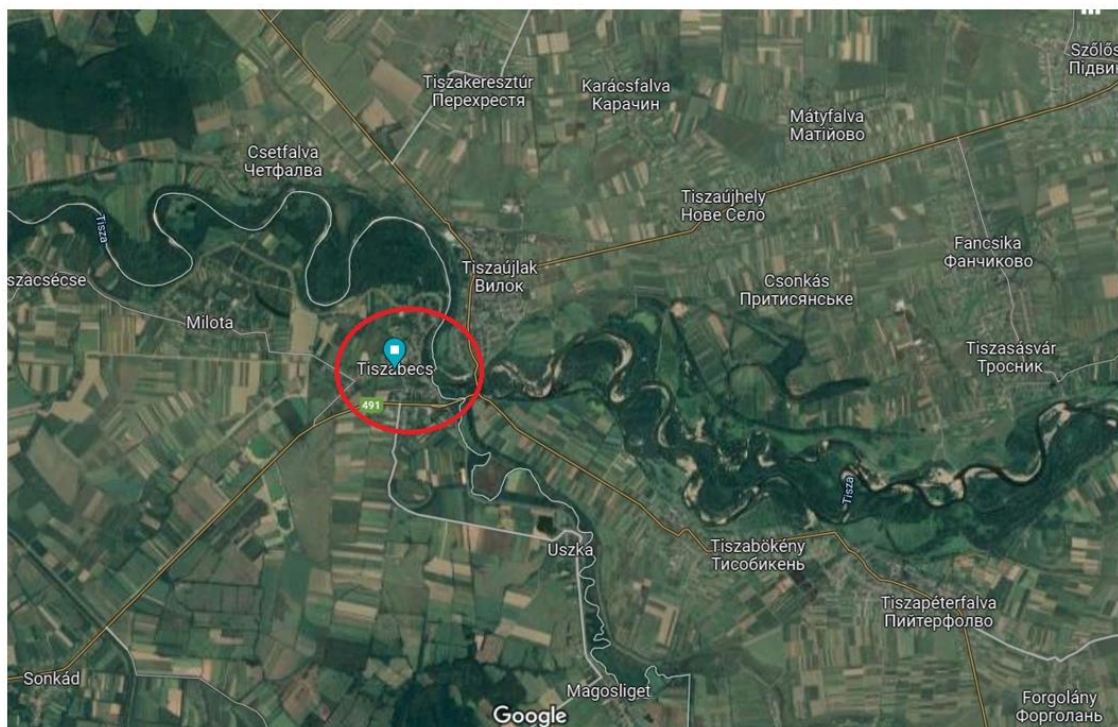
Közigazgatási lehatárolás szempontjából a megye 13 járásra (baktalórántházi, csengeri, fehérgyarmati, ibrányi, kemecsei, kisvárdai, mátészalkai, nagykállói, nyírbátori, nyíregyházi, tiszavasvári, vásárosnaményi, záhonyi) tagolódik, melyekben összesen 229 települési önkormányzat működik. A népsűrűség 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. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye központja, azaz megyeszékhelye a 117 ezer lakosú Nyíregyháza, amely gépkocsival mintegy 2 órányi utazással érhető el az M3 autópályán Budapestről. A megyeszékhely a megye közigazgatási és gazdasági központja, az ország 7. legnépesebb városa. A munkanélküliség, a tőkevonzás és az infrastruktúra helyzete itt jóval kedvezőbb, mint a megyében, ahol az egy főre jutó GDP az országos átlag 50-55%-a között alakul.

A megye földrajzi sajátossága, és egyben stratégiai adottsága is, hogy három országgal határos: Ukrajnával, Romániával, valamint a Szlovák Köztársasággal. 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.

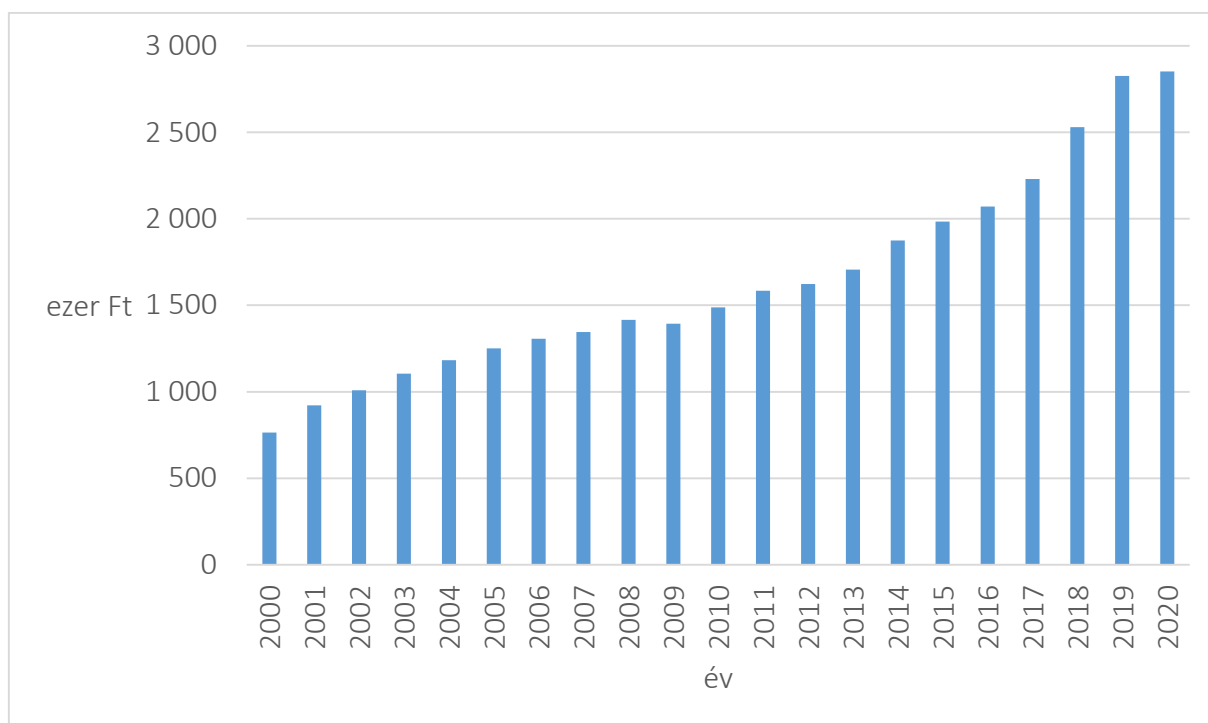
A megye domborzata változatos, hiszen síkság és dombság is található a megyében. Alapvetően két tájegységre tagolható: a Nyírségre és a Felső-Tisza-vidékre. Védett természeti területekben gazdag, számos Natura 2000 terület található megyében. Vízrajzi szempontból vízben bővelkedő terület, Magyarország legnagyobb vízfolyássűrűségű megyéje. Legjelentősebb folyója a Tisza, amely Tiszabecsnél érkezik a megye területére, és Tiszadobnál hagyja el azt. Emellett a megyén belül találjuk a Kraszna, a Szamos és a Túr folyókat, ill. a Lónyay-főcsatornát és a Keleti-főcsatornát, mint mesterséges vízfolyásokat.

A megvalósíthatósági tanulmány által érintett település, Tiszabecs, a fehérgyarmati járásban található (9. ábra). Tiszabecs a Szatmári-Tiszaáton fekvő határközség. A Kárpátokról eredő Tisza itt, a Batár-folyó torkolatánál lép be Magyarországra. Nemzetközi határátkelőhely Ukrajna (Kárpátalja) felé, mely 0-24 óráig folyamatosan igénybe vehető. Tiszabecs elsősorban turisztikai adottságai, természeti, kulturális értékei miatt emelhető ki, hiszen minden év júliusában Tiszabecsről indulnak a vízitúrák. Emellett szinte érintetlen környezet, a tiszta víz, a jó levegő, falusi csend mellett irodalmi és történelmi emlékhelyeket is felkereshetnek az ide látogatók.



9. ábra: Tiszabecs település területi elhelyezkedése  
Forrás: maps.google.com

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az egy főre jutó GDP értéke folyamatos növekedést mutat az elmúlt két évtizedben (részben az inflációs hatás miatt is), ám a hazai megyék rangsorában mindvégig az utolsó helyen szerepel (10. ábra).



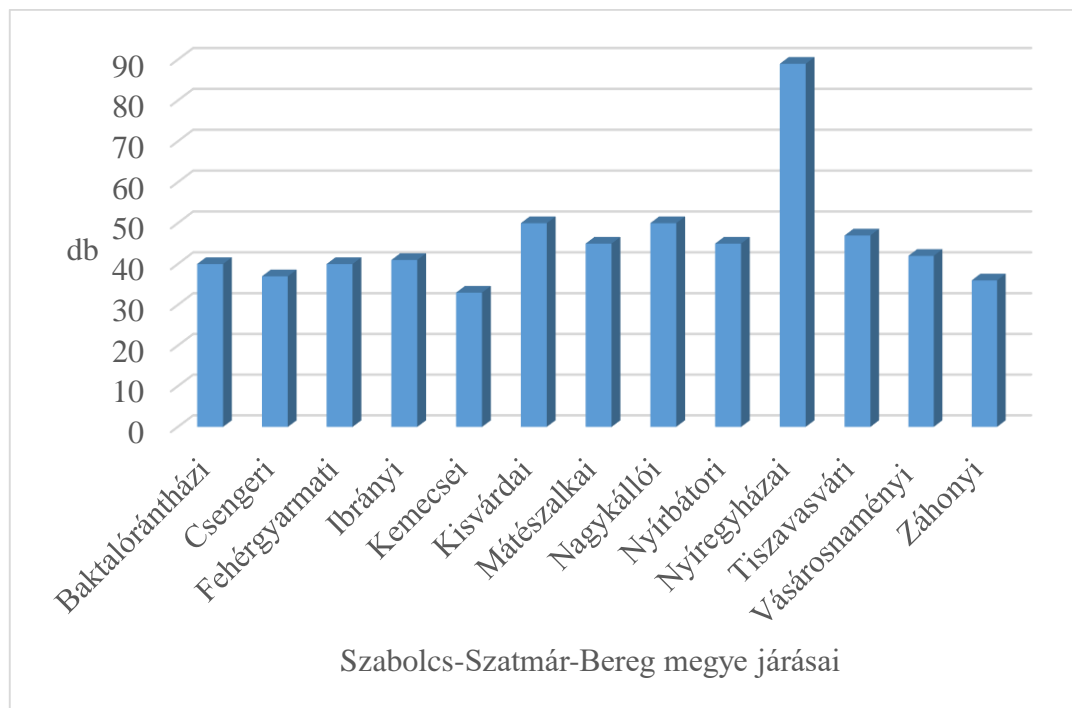
10. ábra: Egy főre jutó GDP Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, 2000

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

A megyében kevés a nagyvállalat, viszont a kis- és középvállalkozások száma növekvő tendenciát mutat. 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.

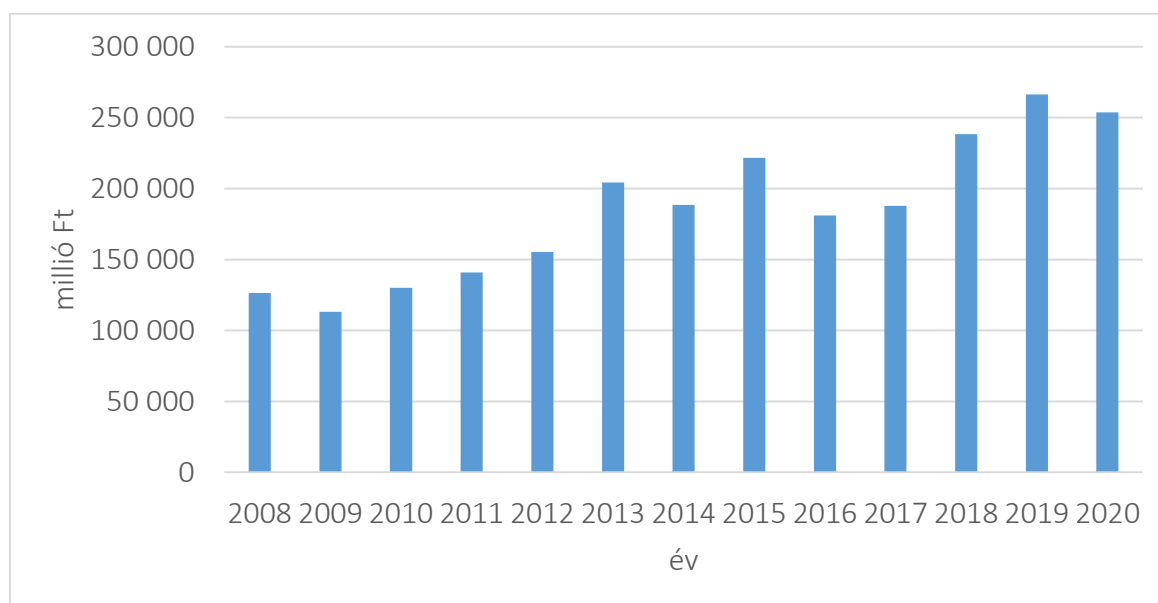
Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében járási szinten az ezer lakosra jutó vállalkozások jutó száma a nyíregyházi járásban kiemelkedő, melyet a nagykállói és a tiszavasvári járás követ (11. ábra). Utóbbi két járás a nyíregyházi járás szomszédságában helyezkedik el, így megállapítható, hogy a megyeszékhely agglomerációs zónája jelentősen koncentrálja a megye vállalkozásait. A Tiszabecs által érintett fehérgyarmati járás a vállalkozások sűrűségét tekintve a középmezőnyben foglal helyet 40 db/ezer fővel.

A megyében a beruházások növekedése szintén dinamikusnak tekinthető az elmúlt 10-12 évben, jóllehet még így is több mint 20%-kal elmarad az országos átlagtól akkor is, ha Budapest nélkül számolunk (12. ábra).



11. ábra: Ezer lakosra jutó működő vállalkozások száma Szabolcs-Szatmár-Bereg megye járásában, 2019

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal



12. ábra: Beruházások összesen Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

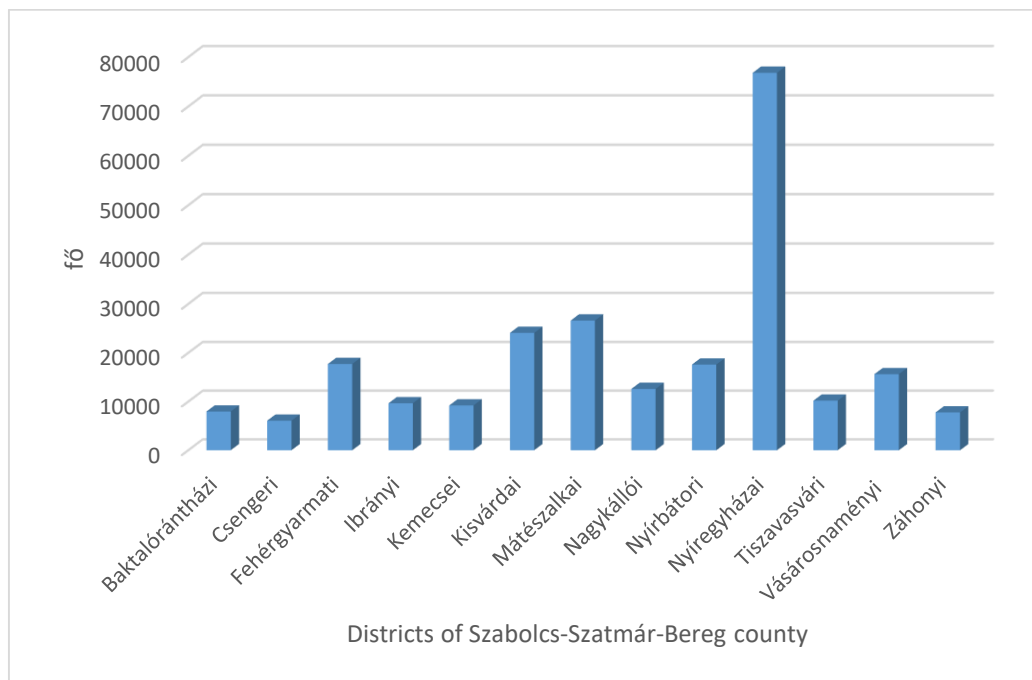
A teljes munkaidőben foglalkoztatottak nettó átlagkeresete Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében 2021. I. félévében 196 ezer forint volt, amely az országos átlag (Budapest nélkül számolva) mintegy 70%-a. 2021-ben a minimálbér összege 167.400 Ft. Megyei összehasonlításban Szabolcs-Szatmár-Bereg megye a leghátrányosabb jövedelmi helyzetű megye.



A 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 1500 fő, ami a magyar megyék között a harmadik legkedvezőbb érték. Ezzel szemben a tényleges fogyás itt az egyik legmagasabb országosan (3700 fő), melynek hátterében egyértelműen a megyei lakosság elvándorlása áll. A teljes termékenységi arányszám közel kettő (1,88), ezzel a legkedvezőbb a 19 hazai megye rangsorában.

A mobiltásfejlesztési projekt érintettségi területén található Tiszabecs község népessége 2011-ben még 1.031 fő volt, amely 2016 elejére 1.412 főre emelkedett. A változás ellentétes a megyei és országos tendenciával, melynek oka az ukrán-magyar határ túloldaláról átköltöző népesség.

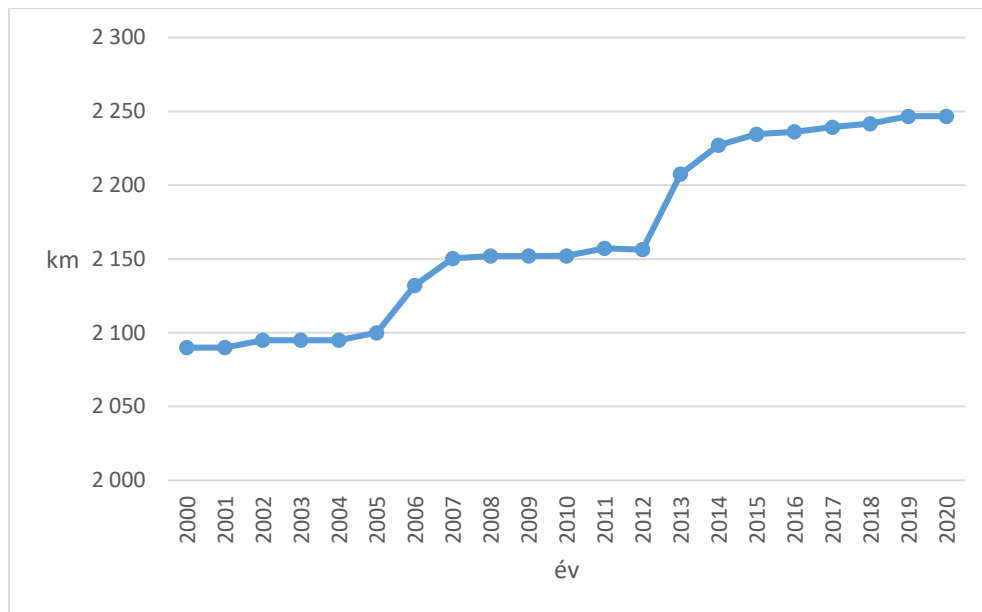
Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a foglalkoztatottak száma 2020-ban 242 ezer fő volt. Ez az érték 25%-kal meghaladta az országos átlagot (196 ezer fő) (Budapest nélkül számolva). A foglalkoztatási ráta a megyében 57,7%, országos átlagtól elmarad 7%-kal. A foglalkoztatási létszámok alapján magasan kiemelkedik 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 kiskvárdai járás helyezkedik el. Csak kissé marad le a dobogóról a Tiszabecs települést is magába foglaló fehérgyarmati járás. A legkevesebb foglalkoztatottat a záhonyi, a csengeri és a baktalórántházi járások tudnak felmutatni (13. ábra).



13. ábra: Foglalkoztatottak száma Szabolcs-Szatmár-Bereg megye járásaiban 2019-ben  
 Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

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 lehetséges közlekedési ágazatban.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében az állami közutak hossza folyamatosan nőtt 2000 és 2020 között. A megyei úthálózat hossza az elmúlt 20 évben összesen 157 km-rel bővült, 2020-ra pedig megközelítette a 2250 km-t (14. ábra).

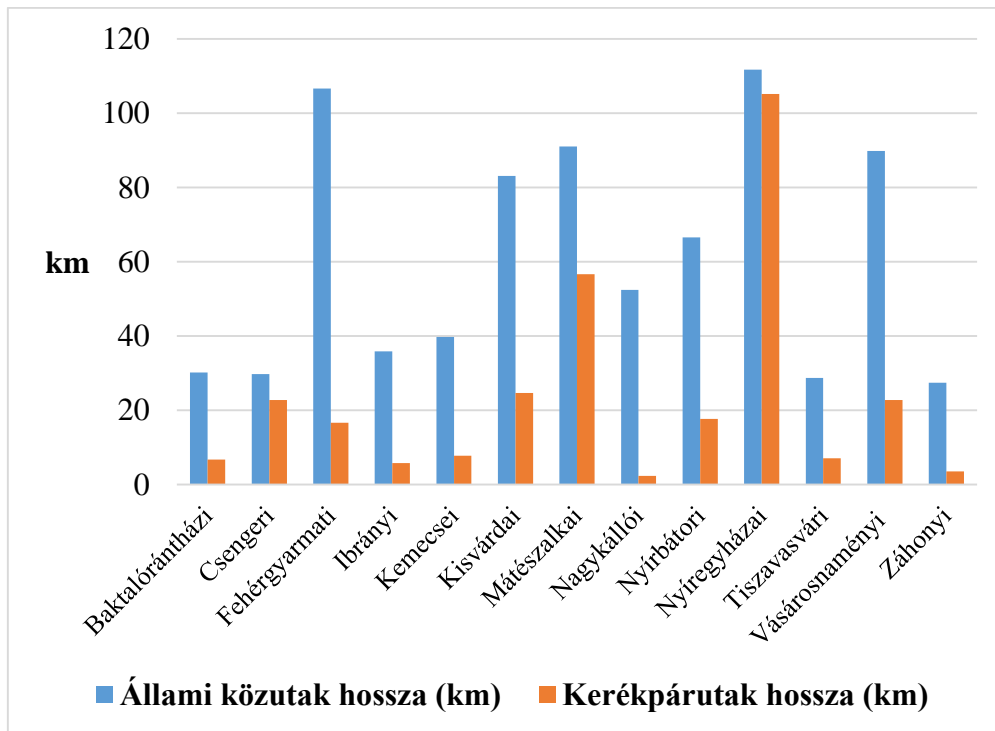


14. ábra: Az állami közutak hossza Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében  
Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

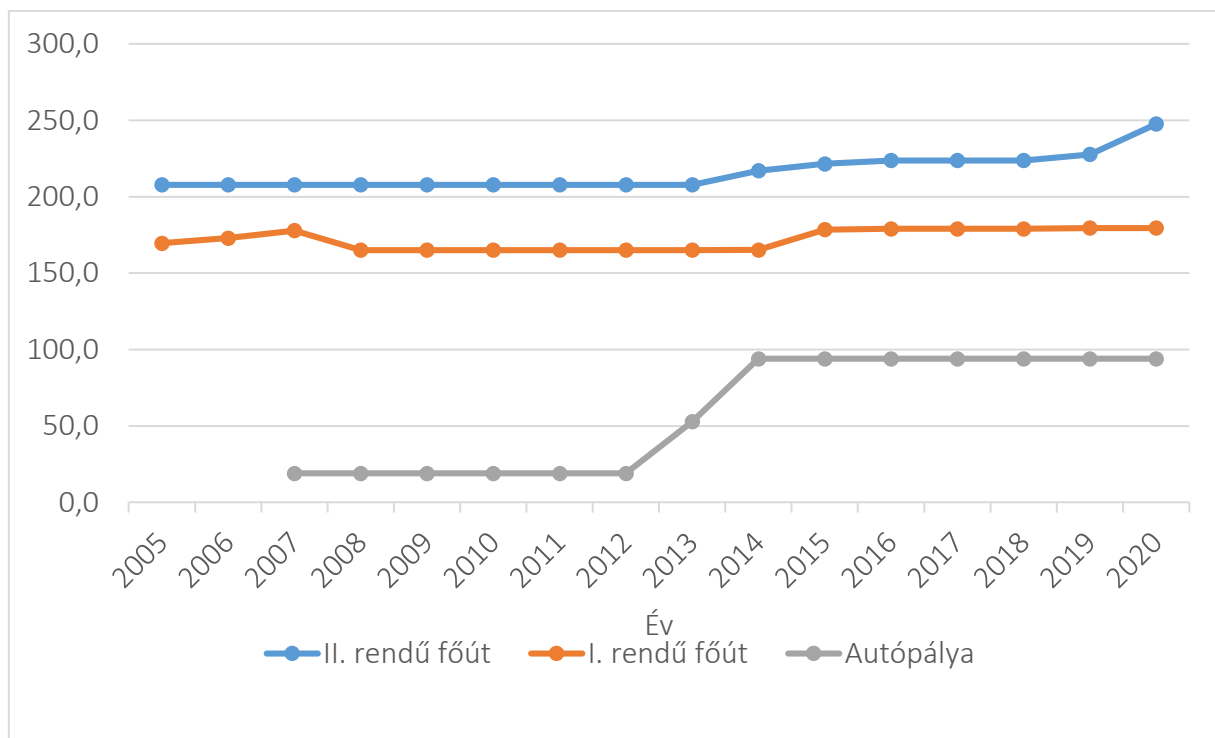
A megyén belül a nyíregyházi, a fehérgyarmati és a mátészalkai járás rendelkezik a leghosszabb közútvonallal, míg a 30 kilométert sem éri el a közutak hossza a záhonyi, a csengeri és a tiszavasvári járásban. A kerékpárutak kiépítettsége szintén a nyíregyházi járásban a legjobb, melyet a mátészalkai, majd a kisvárdai járás követ (15. ábra).

Az első- és másodrendű főutak hossza nem változott jelentősen az elmúlt 15 évben. Az autópálya megyén belüli jelenleg üzemelő szakasza (93 km) 2016-ban épült ki (16. ábra).

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.



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



16. ábra: Országos közúthálózat útkategóriánkénti megoszlása (km)  
 Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

Tiszabecs területén végighúzódik, közel nyugat-keleti irányban a 491-es főút. A település közúton ezen keresztül érhető el az ország belsőbb részei felől. A tőle délre eső határszéli településekkel a 4143-as út, nyugati szomszédaival a 4129-es út köti össze.

Az infrastruktúra szorosan beágyazódik az adott gazdasági, társadalmi környezetbe. Az infrastruktúra elemei a gazdasági és társadalmi tényezők szűrőin keresztül képesek befolyásolni egy adott térség életminőségét, gazdasági versenyképességét. Éppen ezért a hátrányos helyzetű térségek infrastrukturális fejlesztése kiemelt jelentőséggel bír a jövőben is.

## 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 megalkotta 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.

Fontos kiemelni a Tftv. által megfogalmazott elveket, melyek igazodnak az Európai Unió regionális politikájához:

- ✓ Decentralizáció elve: az intézményi rendszert illetően a központosított helyett a többlépcsős decentralizált döntéshozatal valósul meg, amelyben a különféle területi szintű döntéshozók jogosultak fejlesztési politikájuk megvalósítására, és ehhez tényleges pénzügyi támogatást is kaphatnak az általánosabb döntési szinttől.
- ✓ Szubszidiaritás elve: a decentralizáció elvéhez hasonlóan azt jelenti, hogy az alacsonyabb szintű testületek minden olyan feladatot vállaljanak el, amelyet képesek ellátni. Ezt biztosítja az alulról építkező intézményi struktúra is.
- ✓ Partnerség elve: azt jelenti, hogy a széles körű, demokratikus döntéshozatal során be kell vonni a fejlesztésben résztvevő, közvetlenül érdekelt feleket is mind az előkészítésbe, mind a döntéshozatalba.
- ✓ Addicionalitás elve: lényege, hogy a térségekben megszületett fejlesztési elgondolások csupán támogatást kaphatnak, de a források egy részét saját maguknak kell előteremtíteniük.
- ✓ Programfinanszírozás elve: azt jelenti, hogy nem egyes elszigetelt fejlesztő beruházások kapnak támogatást, hanem olyanok, amelyek egy többoldalú, szakszerűen elkészített fejlesztési programba szervesen illeszkednek.
- ✓ Interregionalitás elve: e szerint a nemzetközi együttműködés két szinten valósul meg, egyrészt az Európai Unió regionális politikájához való illeszkedésben, másrészt a határ menti térségek összehangolt fejlesztésének előmozdításában.
- ✓ Fenntartható fejlődés elve: mind a helyi társadalom és gazdaság, mind a környezet természeti és épített elemeinek a fennmaradását magába foglalja. Az EU jövő

stratégiáját a környezetvédelem, a gazdasági növekedés és a szociális előrehaladás kombinált szempontrendszerére, hármas egységére kell építeni.

A regionális fejlesztési feladatok végrehajtását a vertikálisan és horizontálisan tagolt intézményrendszer végzi. A Tftv. mellett jelen mobilitásfejlesztési projekt szempontjából ki kell emelni a területfejlesztési terv fontosságát. 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 koncentrálnak.

A területfejlesztés tervezési dokumentumai közül ide tartozik még a területfejlesztési koncepció, illetőleg területfejlesztési program, 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. Az Országos Területfejlesztési Koncepció elfogadása *az Országgyűlés hatáskörébe tartozik. Ennek keretében az Országos Területfejlesztési Tanács javaslatai alapján a parlament megállapítja a területfejlesztési politikát meghatározó irányelveket, célokat, hosszú távú prioritásokat.* A jelenlegi Országos Területfejlesztési Koncepciót az Országgyűlés 1/2014. (I. 3.) OGY határozat a Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról fogadta el.

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. Feladata továbbá 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 pénzügyek 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:

- 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.

Fontos megjegyezni, hogy az infrastruktúra fejlesztése valamennyi fentebb tárgyalt területi tervezési dokumentum tartalmi elemét képezi.

A mobilitásfejlesztési projekt kapcsolódása miatt szót kell ejteni a közúti közlekedéssel összefüggő Európai Unió és állami feladatokról. 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 közlekedési miniszter koordinálja. A közúti közlekedéssel kapcsolatos önkormányzati feladatok ellátásáról az önkormányzat képviselő-testülete vagy közgyűlése gondoskodik.

### 4.3 A MOBILITÁSFEJLESZTÉSI PROJEKT ÁLTAL ÉRINTETT SZAKTERÜLET BEMUTATÁSA

Magyarország kerékpárút-hálózata az országban eddig épült és a jelenleg építés alatt álló bicikliutak többé-kevésbé összefüggő hálózatából áll. Nyugat-Európa országaihoz viszonyítva hazánkban ténylegesen is és fajlagosan is kevesebb azon úthálózat hossza, melyet a kerékpárosok biztonságos körülmények között használhatnak. Napjainkban a Fertő-tó, a Balaton, Budapest és a Tisza-tó környéke az ország kerékpárút-hálózattal legsűrűbben behálózott vidékei. A korábbi évek során a különböző kerékpárút építési fejlesztések nem egységes, központi tervek alapján, hanem elsősorban a helyi igények kielégítése céljából épültek (17. ábra).

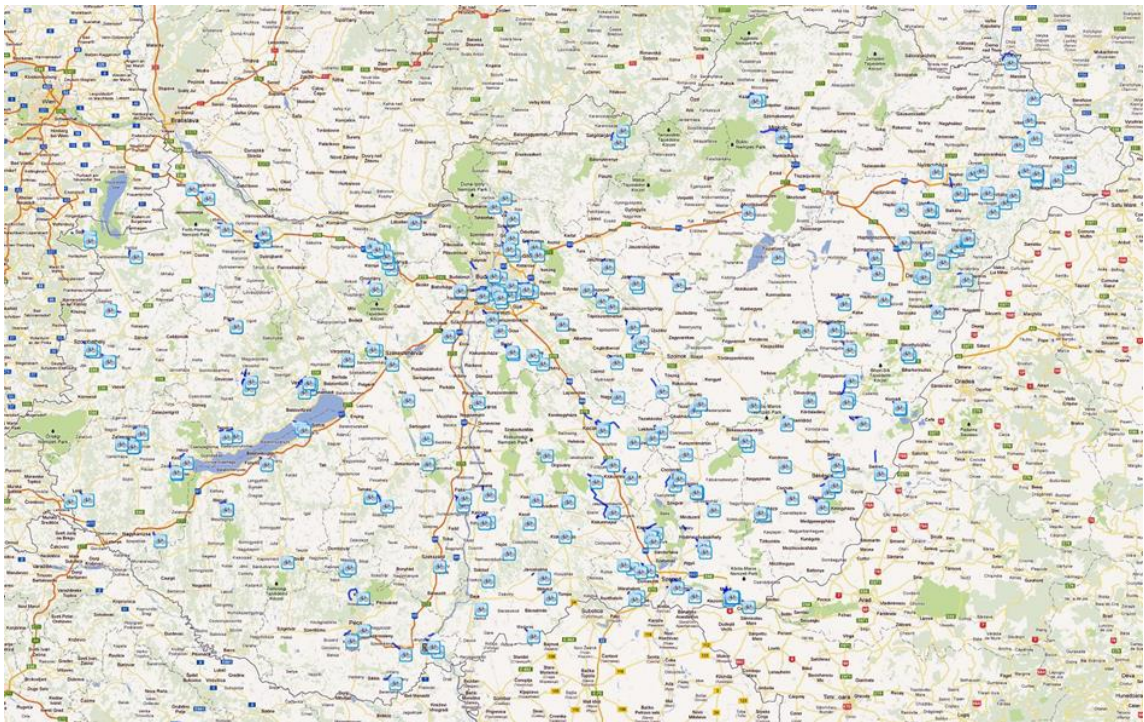


17. ábra: Az EuroVelo sematikus hálózata

Forrás: <https://eurovelo.hu/about-us>



Az EuroVelo, teljes nevén az Európai Kerékpárút Hálózat az Európai Kerékpáros Szövetség terve 16 hosszútávú, egész Európát átszelő kerékpárút kialakítására. Ezen utak teljes hossza több mint 70.000 km, melyből több mint 55.000 km már elkészült. Az EuroVelo utakat az egész kontinenst átszelő kerékpártúrákra tervezik, a már meglévő kerékpárutak összekötésével. Természetesen ezeket az EuroVelo útvonalakat a helyi kerékpáros forgalomban is igénybe lehet majd venni. Magyarországot az EuroVelo négy szakasza érinti (18. ábra).



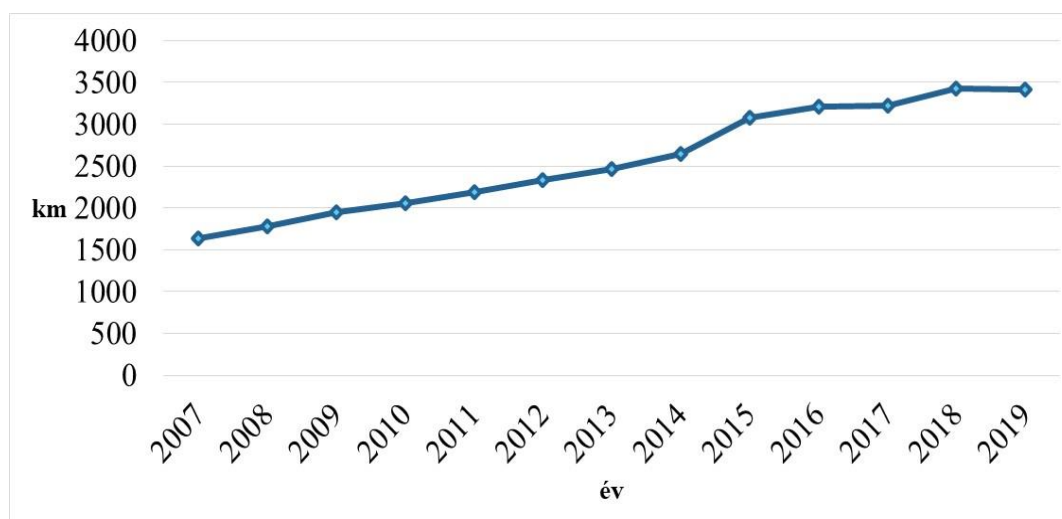
18. ábra: Magyarország kerékpárúthálózata

Forrás: <https://www.groomania.nl/magyarorszag-kerekparut-halozat-terkep.html>

A 2000-es évektől fogva azonban, elsősorban a fentebb említett négy régióban, valamint több másik térségben (Sárospatak, az Által-ér mente, a Körösök vidéke, Nyíregyháza, Felső Tisza Vidéken a Középkori Templomok útja) egymáshoz szorosan kapcsolódó, egymásra épülő kerékpárútépítés kezdődött el. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye kerékpárútjainak hossza mára meghaladja a 4.300 km-t. Jelentős fejlesztések valósultak meg az elmúlt években, mint pl. Nyíregyháza – Tokaj, Nyíregyháza – Nyírpazony, illetve számos kerékpáros fejlesztés jelenleg is zajlik (19. ábra).

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye rendkívül gazdag tárháza mind a történelmi, mind pedig a természeti látnivalóknak. A Felső-Tisza vidéke és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye az utóbbi időben látványos fejlődésen ment keresztül, egyre többen fedezik fel Nyíregyházát, a kis beregi falvakat, gótikus és reneszánsz kastélyokat. A megyeszékhely, Nyíregyháza legfontosabb turisztikai célpontja, a közelében fekvő Sóstógyógyfürdő nevű szabadidőközpont, ahol a névadó Sóstó melletti, modern és kitűnően felszerelt Aquarius Élmény- és Gyógyfürdő. Mellette találjuk

az ország második legnagyobb és leglátogatottabb állatkertjét, a Nyíregyházi Állatparkot (Sóstó Zoo), illetve az ország egyik legnagyobb skanzenjét is.

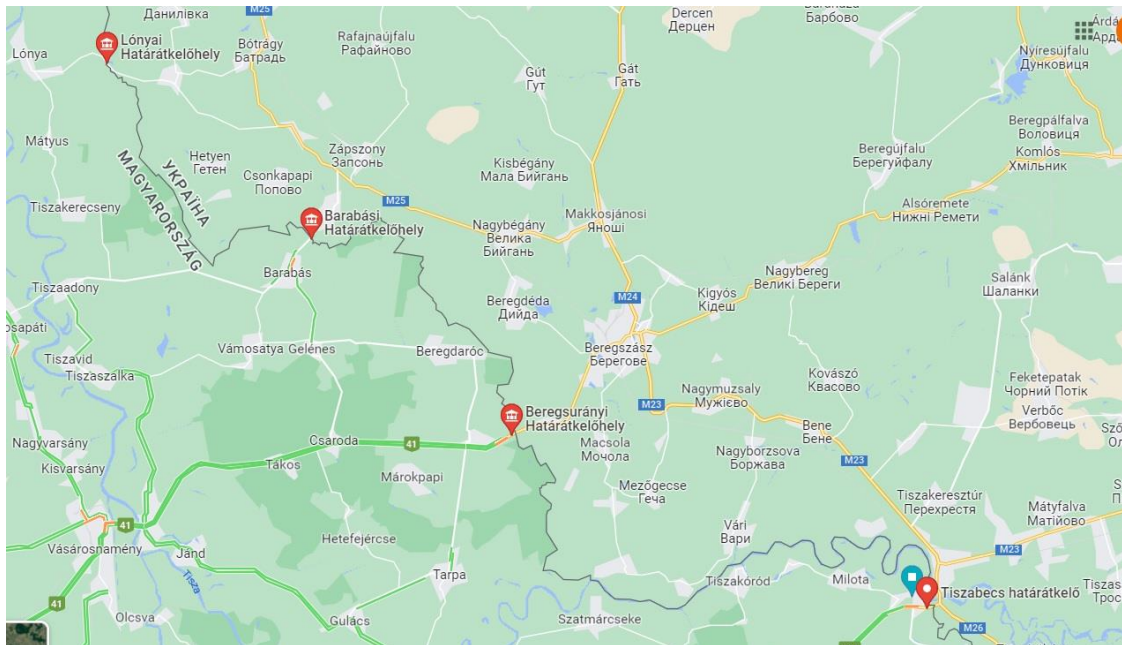


19. ábra: Szabolcs-Szatmár-Bereg megye kerékpárútjainak fejlődése 2007-2019 között  
Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

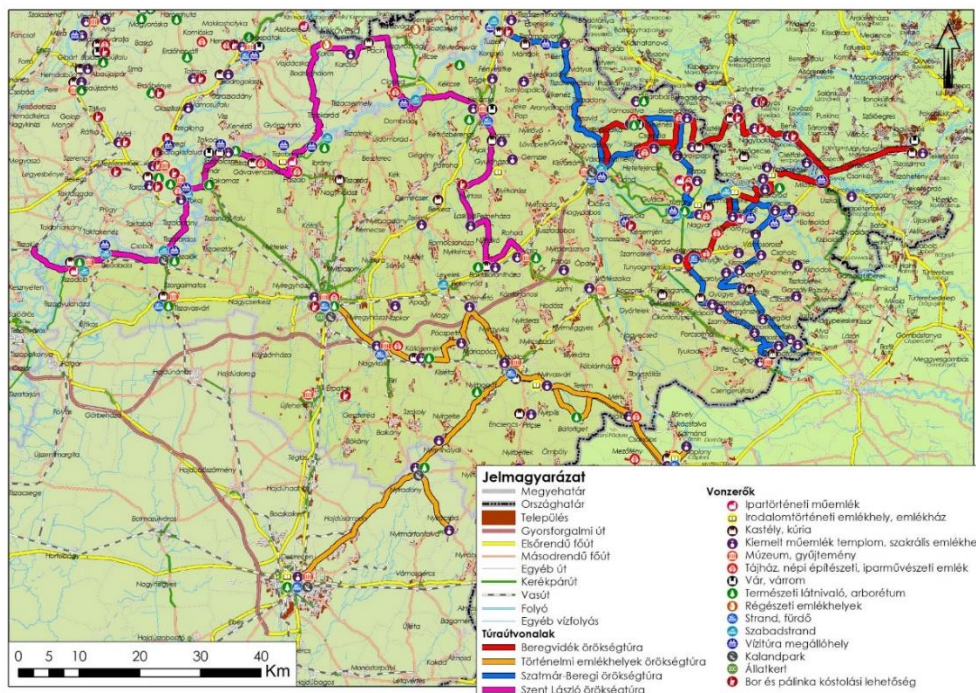
A Tisza felső folyásának vidékén, elsősorban a beregi, tiszaháti református többségű falvakban elbűvölő hófehér falú, faszindelyes templomokat láthatunk, a két legszebb és legismertebb, a gyönyörű fakazettás mennyezetű tákosi és a népi reneszánsz festéssel díszített csarodai református templomok. Egészen különleges élményt ígér az ország egyik legnagyobb zarándokhelye, a könnyező Mária-képnek otthont adó máriapócsi görögkatolikus templom. A Felső-Tisza vidéke már régóta a magyarországi vízi turizmus fellegvára, a legendás Tisza-túrák népszerű helyszíne. A sík terep, a viszonylag kis forgalmú utak, a sűrűn fekvő falvak pedig ideális színteret biztosítanak a kerékpáros felfedezőutaknak. Ezeket a turisztikai célpontokat mára – már többségében jó vagy kitűnő állapotú – állami és önkormányzati kerékpárutak kötik össze. A Magyarország és Ukrajna között üzemelő határátkelőhelyek közül egy kivételével (Záhony – Csap) lehetséges a kerékpáros határátkelés, így minden ehhez kapcsolódó fejlesztés csak növelheti a határátkelőhelyeket kerékpárral igénybe vevő „utazók” számát (20. ábra).

Országos léptékben mérve is az egyik legnagyobb kerékpározható hálózattal a Felső-Tisza-vidék büszkélkedhet (21. ábra). A kerékpárutak vonatkozásában elsősorban az árvízi töltéseken emelt kerékpárutak hosszúsága érdemel említést. A legnagyobb élmény kerékpárral felfedezni ezt a térséget és az itt található műemlékeket, örökséghelyszíneket. Ez már nem csak az itt élők számára ismert, hanem országosan is beépült a térség turizmusának pozicionálásába. A kerékpártúrák szervezéséhez nagyon ideális a térség településszerkezete, hiszen az Alföldön egyedül itt található aprófalvas településszerkezet. Másrészt a sűrű vonzerőhálózat szintén vonzóvá teszi a kerékpárosok számára ezt a vidéket. Összességében nagyon kedvezők az adottságok a kerékpáros turizmus számára, minden feltétele megvan a régióknak, hogy a bringások kedvelt célterületévé váljon, azonban egyelőre még részleteiben hiányoznak azok a

szolgáltatások, amelyek kerékpárosbaráttá tennék ezt a régiót. Jelenleg több olyan fejlesztés van folyamatban, amelyek a kerékpárosbarát szolgáltatások hiányán próbálnak oldani, amelyek ahhoz próbálnak hozzájárulni, hogy a kerékpáros túrázók komfortosabban érezzék magukat a Felső-Tisza-vidéken. Ezeknek a projekteknek, beavatkozásoknak a célja, hogy a kerékpárosok érezzék, szívesen látják itt őket, gondolnak szükségleteikre, igényeikre.



20. ábra: Kerékpárral igénybe vehető magyar-ukrán közötti határatkelő helyek  
 Forrás: maps.google.com



21. ábra: Szabolcs-Szatmár-Bereg megye kerékpárútjai  
 Forrás: <https://bikemag.hu/magazin/kereparos-fejlesztések-a-felső-tisza-vidéken/>

A Felső-Tisza-vidék a kerékpárút hálózatát tekintve tehát kifejezetten jó helyzetben van, mivel remek kerékpáros infrastruktúrának tekinthetők az árvízvédelmi töltések. Csenger és Záhony között lényegében egy egybefüggő hálózat alakult ki és még emellé sorakoznak fel más külterületi, a Tisza mellékfolyói menti aszfaltozott töltések, ez összesen 300 km szinte egybefüggő biciklivel igénybe vehető árvízvédelmi töltést jelent, ami nagyon sok jól kerékpározható desztinációt jelent. A Felső-Tisza-vidék aprófalvas település hálózatú, 5 kilométerenként „ütközünk” egy-egy újabb és újabb faluba. Látványos műemlékek és természeti értékek láncolata húzódik végig ezen a régióban.

A negyedik fontos tényező a kerékpáros turizmus szempontjából, hogy ez egy sík-, könnyen kerékpározható területről van szó. Amennyiben kicsit tágabban – régióban – gondolkodunk, láthatjuk, hogy a tervezett kerékpárút pillanatok alatt tudná elérhetővé tenni a biciklis turisták számára Ukrajnát, illetve az ukrán lakosok- és turisták számára hazánkat. Ez a sok pozitív környezeti hatás mellett, jelentősen lerövidíthetné a helyiek és helyi munkavállalók számára a kényelmes, gyors és biztonságos kerékpáros határátkelését is, ami az autósok által is használt közúti átkelőnél nem mindig biztosított. Ezen a kerékpárúton pedig megnyílna a lehetőség az Eurovelo útvonalakról is elérni Ukrajnát. Hosszú távon mindenképpen növelné a nem egyéjszakás turisták számát és arányát.

A tervezett mobilitásfejlesztési projekt közvetve érinti a határátkelő magyar oldalán fekvő Tiszabecs községet. Tiszabecs nagyközség Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében, a Fehérgyarmati járásban található, a megye keleti szélén, közvetlenül az ukrán határ mellett, a Szatmári-síkság szélén, a Tisza folyó bal partján fekszik. Közigazgatási határszélén lép be a Tisza (a 744,5 folyamkilométernél) Magyarország területére. Szomszédai a határ magyar oldalán: nyugat felől Milota, délnyugat felől Sonkád, dél felől Botpalád, délkelet felől pedig Uszka. Északkelet felől a legközelebbi település a már Ukrajnához tartozó Tiszaújlak (Вилок). A környező települések közül Uszka 4, Sonkád 6, Szatmárcseke 20, Nagyar 28, Garbolc 23, Túristvándi 21, a járási székhely, Fehérgyarmat pedig 28 kilométer távolságra található (9. ábra).

A hazai vasútvonalak úgyszólván az egész szamosközi térséget elkerülik, így Tiszabecstől is a legközelebbi magyarországi vasúti csatlakozási pontok több mint 20 kilométer távolságban találhatóak (Penyige vasútállomás vagy Kisszekeres megállóhely a MÁV Nyíregyháza–Mátészalka–Zajta-vasútvonalán). Tiszaújlak ukrajnai vasútállomása ehhez képest alig 4 kilométerre esik Tiszabecs központjától.

Fontosabb nevezetességei:

- a református templom, amely 1907-ben épült (22. ábra);
- a Rákóczi emlékoszlop, amely a Rákóczi-szabadságharc első győzelmének állít emléket (1703-ban a tiszabecsi Bajnok-dűlőn);
- a tiszabecsi strandról indul nyaranta a Nemzetközi Tisza-túra, jelentős számú kerékpáros résztvevővel;
- Turul-emlékmű Tiszabecs és Tiszaújlak között a Tisza-híd hídfőjénél. A Turul-emlékmű a Tiszaújlak–Tiszabecs nemzetközi közúti határátkelő mellett emelkedik, a kurucok

dicsőségét őrző, turulszoborral díszített emlékmű, amit 1903-ban, II. Rákóczi Ferenc hamvainak hazahozatala előtt állítottak.

- Tiszabecs-Tiszaújlak (Тисабеч-Вилок) határátkelő a magyar-ukrán határon, a 491-es (E60) főúton – személyforgalom (éjjel-nappal nyitva).



22. ábra: A tiszabecsi református templom

Forrás: <http://www.tiszaipihenes.hu/felső-tiszai-telepulesek/tiszabecs/>

Természeti értékei:

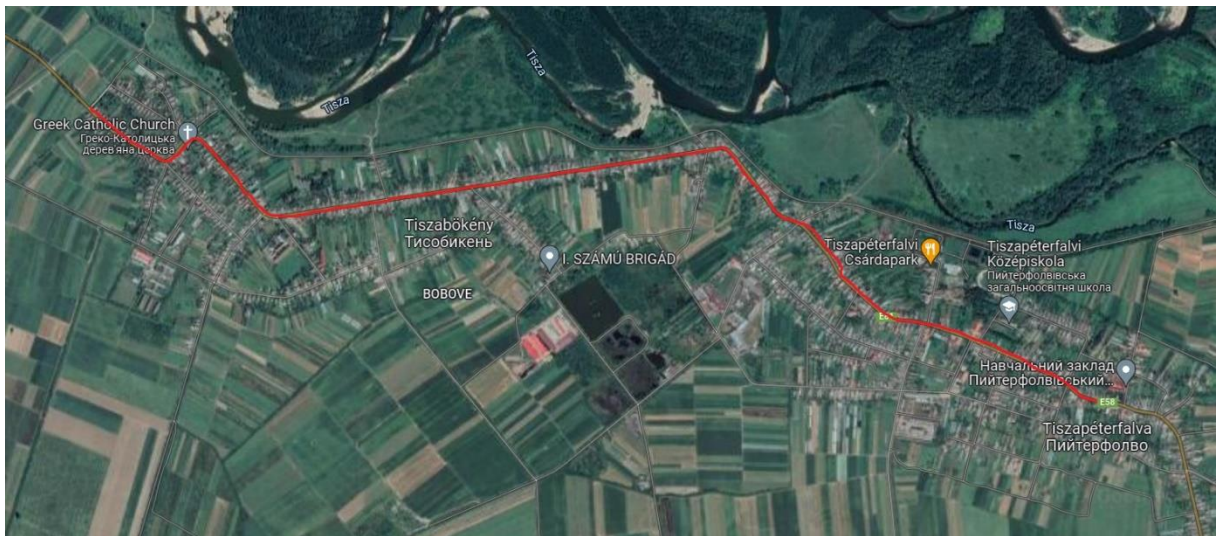
- védett természeti érték az őstdiós;
- a 28 méter magas, 6 méter vastag törzsű, egészséges fekete nyárfa, mely a sóderbányához vezető út mellett jobb oldalon található.

A mobilitásfejlesztési projektnek helyet adó kerékpárútépítés Tiszabökény és Tiszapéterfalva között valósul meg, amely így Tiszaújlak - Tiszabecs határátkelőt és a településeket közvetett módon fogja érinteni (23. ábra). Fontosabb információk az érintett településekről:

1. Tiszaújlak (ukránul: Вилок [Vilok) városi jellegű település Ukrajnában, Kárpátalján, a Nagyszőlősi járásban. A Tisza jobb partján terül el, érinti az ukrán–magyar határsávot, és itt válik határfolyóvá a Tisza. 1989-ben nyitották meg a Tiszaújlak–Tiszabecs határátkelőhelyet, amely nemzetközi, éjjel-nappal működik Ukrajna és Magyarország, illetve az Európai Unió között. A nagyközséget északi irányból Tiszakeresztúr és Karácsfalva, nyugatról Magyarország, délről Tiszabökény, keletről pedig Tiszaújhely határolja. A magyar oldalon lévő Tiszabecstől mindössze három kilométerre, Nagyszőlőstől 17 kilométerre, Beregszásztól pedig 22 kilométerre fekszik. Kárpátalja

síksági részén terül el. Környező falvak: Tiszabökény 6 km, Tiszaújhely 4 km, Csetfalva 4 km, Tiszakeresztúr 3 km, Bene 8 km. Nevezetességei:

- az egykori sóház, melynek falán emléktábla hirdeti, hogy az egykori Sóhivatalt Esze Tamás kuruc vezér katonáival 1703. május 24-én elfoglalta;
- Turul-emlékmű: Tiszaújlak és a szomszédos Tiszabökény határában egy mesterséges halom tetején áll. Az 1945-ig álló eredeti tiszaujlaki Turul emlékmű turulmadara, jelenleg az ungvári várban látható;
- a sztálini terror („málenkij robot”) emlékműve, az áldozatok névsorával;
- Tiszaújlak templomai.



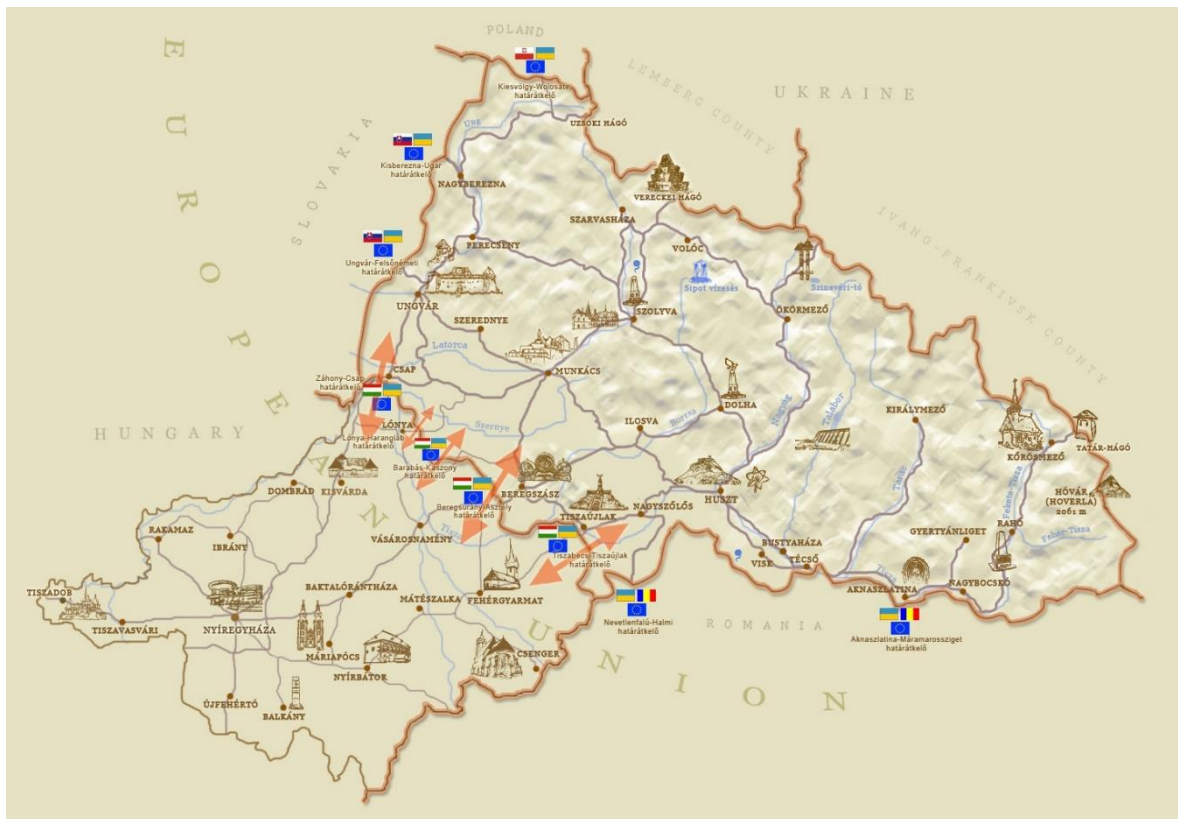
23. ábra: A Tiszabökény-Tiszapéterfalva között tervezett kerékpárút várható nyomvonala  
Forrás: maps.google.com

2. Tiszabökény (ukránul: Тисобикень, korábban Бобове) szintén a Nagyszőlősi járásban fekszik. A járási székhelytől 20 km-re délnyugatra, Beregszásztól 25 km-re délkeletre a Tisza bal partján terül el. 1971-ben Tiszafarkasfalvával egyesítették, korábban Tiszapéterfalvához tartozott. Tiszabökény jelenleg még négy faluval egyetemben – Forgolány, Tivadar, Tiszafarkasfalva, Péterfalva – a Péterfalvai Polgármesteri Hivatal közigazgatása alá tartozik. Lakosainak száma összesen 5200 körüli a friss adatok szerint. Nevezetességei, látnivalói, amelyek a kerékpáros turizmust is vonzhatják:
  - református temploma (korábban római katolikus templom) 13. századi, az árvizek és pusztítások miatt többször átépítették. A 18. század első felében állították helyre mai formájában, ekkor készült kazettás famennyezete is. Karzatát 1876-ban építették.
  - ortodox templom, amely 2002–2005 között épült;
  - Tiszafarkasfalva településrészben, a Fogarassy-kastélyban látható a Tiszaháti Tájmúzeum, a kárpátaljai magyarság egyetlen szabadtéri néprajzi múzeuma.
3. Tiszapéterfalva (ukránul Пийтерфолво, korábban Петрове), a Nagyszőlősi járásban található. Több irányból is megközelíthető. A környező falvakban a magas lélekszám a mérvadó, így Péterfalva is 2500 lakossal büszkélkedhet. Népszaporulat terén Kárpátalja

élenjárója. Az ukrán állam bőven segíyezi a nagycsaládosokat, s ez kiváló katalizátornak bizonyult. Az óvoda ugyan jelenleg még felújításra vár, iskola azonban van: kettő is. A 2001-es népszámlálás szerint 2016 lakosából 1937 (96%) magyar. Lakatlan külterületéből mintegy 0,1 négyzetkilométernyi terület maradt a trianoni döntéssel Magyarország jelenlegi területén, ez a mai Magyarországon az egyetlen olyan földdarab, amely valaha Ugocsa vármegyéhez tartozott. Nevezetességei, látnivalói, amelyek a kerékpáros turizmust is vonzhatják:

- az 1700-as években épült református templom;
- emlékmű az 1703-1711-es Rákóczi-szabadságharc 91 falubéli kuruc katonájának;
- emlékmű a II. világháború és a sztálinizmus mártírjainak;
- Szűz Mária szobor;
- Péterfalvai Képtár a György Endre-kastélyban;
- sportkomplexum;
- vidámpark;
- vendégházak;
- szabadtéri színpad.

Kárpátalján is egyre több kerékpárút épült meg az elmúlt időszakban, melynek költségeit főként Európai Uniós forrásból fedezték. A kialakítandó kerékpárutak több ponton is kapcsolódnak a Magyarország és Ukrajna között jelenleg üzemelő határátkelő helyekhez (24. ábra).



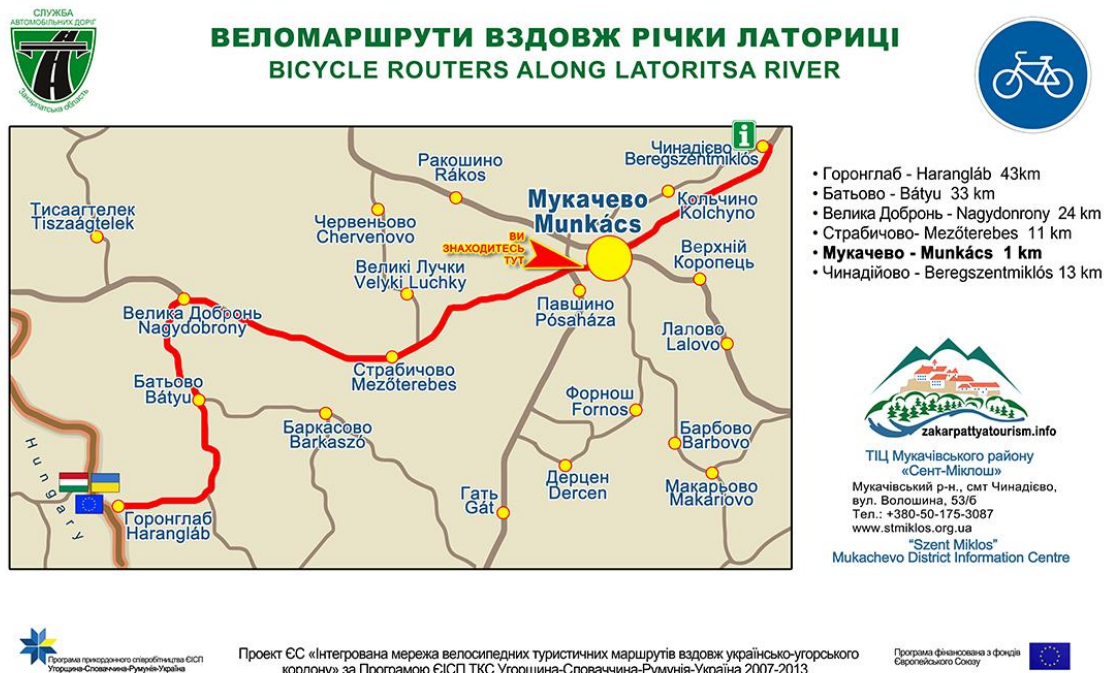
24. ábra: Meglévő és tervezett kerékpárutak az ungvári járásban (Kárpátalja, Ukrajna)  
 Forrás: <https://varosh.com.ua/idei/velodorizhki-mizh-ukrainoyu-ta-vropoyu-zakarpatska-mriya/>

Az ungvári (25. ábra), munkácsi (26. ábra), beregszászi (27. ábra) és nagyszőlősi (28. ábra) járásokban is számos kerékpárút kiépítését tervezik, illetve részben már valósultak is meg ilyen beruházások.



25. ábra: Meglévő és tervezett kerékpárutak az ungvári járásban (Kárpátalja, Ukrajna)

Forrás: <http://www.mukachevo.net/ua/news/view/76504>



26. ábra: Meglévő és tervezett kerékpárutak a munkácsi járásban (Kárpátalja, Ukrajna)

Forrás: <http://www.mukachevo.net/ua/news/view/76504>





## ВЕЛОМАРШРУТИ В БЕРЕГІВСЬКОМУ РАЙОНІ BICYCLE ROUTES IN BEREGOVO DISTRICT



- Косонь - Mezőkaszony 25 km
- Велика Бийгань - Nagybecskény 17 km
- Яноші - Jánosi 14 km
- **Берегово - Beregszász 7 km**
- Мужієво - Nagymuzsaly 16 km
- Бене - Bene 20 km
- Четфалва - Csetfalva 28 km
- Вари - Mezővári 22 km
- Галабор - Halábor 18 km
- Геча - Mezőgecsé 13 km
- Астей - Asztély 2 km
- Дийда - Beregdéda 10 km



zakarpattourism.info  
Берегівський туристично-інформаційний центр  
90400 Берегово, вул. Зріні, 25/2  
Тел./факс: +380-3141-43270  
www.zakarpattourism.info  
Beregovo Tourist Information Centre



Програма трансграничного співробітництва ЄСП  
Україна-Словаччина-Румунія-Україна

Проект ЄС «Інтегрована мережа велосипедних туристичних маршрутів вздовж українсько-угорського кордону» за Програмою ЄСП ТКС Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2007-2013

Програма фінансована з фондів Європейського Союзу



27. ábra: Meglévő és tervezett kerékpárutak a beregszászi járásban (Kárpátalja, Ukrajna)  
Forrás: <http://www.mukachevo.net/ua/news/view/76504>



## ВЕЛОМАРШРУТИ В ВІНОГРАДІВСЬКОМУ РАЙОНІ BICYCLE ROUTES IN VYNOGRADIV DISTRICT



- Новоселиця - Sósfa 19 km
- Черна - Csarnató 16 km
- Королево - Királyháza 12 km
- **Виноградів - Nagyszőlős 1 km**
- Підвиноградів - Szőlősvégárdó 5 km
- Вилко - Tiszaújfalak 16 km
- Пийтерфолво - Tiszapéterfalva 27 km
- Ботар - Batár 28 km
- Неветленфолу - Nevetlenfalva 25 km
- Чепя - Csepe 19 km
- Чорнотисів - Feketeárdó 16 km
- Теково - Tekeháza 10 km



zakarpattourism.info  
Берегівський туристично-інформаційний центр  
90400 Берегово, вул. Зріні, 25/2  
Тел./факс: +380-3141-43270  
www.zakarpattourism.info  
Beregovo Tourist Information Centre



Програма трансграничного співробітництва ЄСП  
Україна-Словаччина-Румунія-Україна

Проект ЄС «Інтегрована мережа велосипедних туристичних маршрутів вздовж українсько-угорського кордону» за Програмою ЄСП ТКС Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2007-2013

Програма фінансована з фондів Європейського Союзу



28. ábra: Meglévő és tervezett kerékpárutak a nagyszőlősi járásban (Kárpátalja, Ukrajna)  
Forrás: <http://www.mukachevo.net/ua/news/view/76504>

A tanulmány tárgyát képező mobilitásfejlesztési projekt keretében megépítésre kerülő Tiszabökény-Tiszapéterfalva közötti kerékpárút ez utóbbi fejlesztésbe illeszkedve valósulhat meg.

#### 4.4 A MOBILITÁSFEJLESZTÉSI PROJEKT KAPCSOLÓDÁSA A RELEVÁNS FEJLESZTÉSI IRÁNYOKHOZ

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye fejlesztési koncepciója három átfogó célt fogalmaz meg, amelyek tükrözik a megye értékválasztását, valamint a fejlesztési célkitűzések fő irányát. A három átfogó cél elérése érdekében hét stratégiai cél került kijelölésre, amelyek közül négy tematikus cél, három területi cél. A kitűzött célok elérése az intelligens, fenntartható és befogadó növekedés (mint horizontális célokra) jegyében történik (29. ábra). A horizontális célok között új elemként megjelenik a reziliencia, valamint a népesség- és családvédelem.



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

A megye jövője és fejlődése szempontjából kritikus, hogy minél többen végezzenek értékteremtő, hasznos munkát és jussanak tisztességes munkajövedelemhez – ennek érdekében már középtávon is új munkahelyekre van szükség. A megye jövőképeinek középpontjában az életminőség javítása áll, melynek a jövedelem mellett számos egyéb fontos összetevője van. Ahhoz, hogy a megyében élők jól érezzék magukat, alapvető feltétel a vonzó, tiszta természeti környezet. Éppen ezért is kiemelt feladat a térség ökológiai értékének, természeti környezetének megőrzése és javítása, valamint a megye környezetkímélő energiaellátásának biztosítása. Meghatározó jelentőséggel bír továbbá egy olyan társadalmi közeg megteremtése, amely fontos összetevője mind a vonzó vidéki, mind pedig az élhető városi környezetnek. Ennek a közegnek kiemelt eleme a közjavakhoz, közszolgáltatásokhoz való

hozzáférés biztosítása mindenki számára, valamint a külső és belső mobilitás feltételeinek megteremtés.

A mobilitásfejlesztési program kapcsolata a stratégiai céloknál is jelen van:

1. Zöld megye célkitűzés: a klímabarát energiagazdálkodás, a klímaváltozáshoz való alkalmazkodást jelenti.
2. Élhető vidék és felzárkózó külső perifériák célkitűzés: a megye külső perifériáinak komplex felzárkóztatása és a vidéki térségek integrált fejlesztése. Egyrészt jelenti a határmenti térségek komplex fejlesztését, másrészt a rurális térségek fejlesztését, amelyek a legkritikusabb pontjai a megyei fejlesztéspolitikának. A megye határmenti területei – kiemelten a Szatmár-Beregi térség – hátrányos helyzetű, fokozatosan leszakadó térségek. Közös jellemzőjük ezeknek a térségeknek, hogy kiemelten fontos a fizikai és virtuális elérhetőség biztosítása, illetve a súlyos foglalkoztatási gondok miatt a szociális gazdaság

A tervezett mobilitásfejlesztési projekt jól illeszkedik ezekhez a célokhoz, illetve szervesen kapcsolódik számos más megyei fejlesztés sorába is. A fejlesztések között külön csoportot képeznek a nagyobb központokat egymással összekötő kerékpárutak megvalósításai (pl. Nyíregyháza – Tokaj), illetve a kisebb településeket összekapcsoló kerékpáros úthálózat megvalósításai, melyekre a következő években kerülhet sor:

- Újfehértó kerékpáros megközelítésének fejlesztése, kerékpározási igények kielégítése;
- A Nyíregyházán megvalósítani tervezett „Zöld város” fejlesztési koncepcióba is szervesen illeszkedik a mobilitási terv, ez a helyi szolgáltatások és azok infrastruktúrájának fejlesztését, bővítését, beleértve a családbarát és akadálymentes hozzáférhetőségük biztosítását is jelenti. A koncepció megvalósításának keretében „Zöld” technológiák, módszerek kerülnek alkalmazásra, amelyek környezet- és természetvédő módon biztosítják a megépített infrastruktúra és a település működését, elősegítik a fenntartható fejlődést, hozzájárulva a gazdaság fejlesztéséhez;
- Nyírvasvári-Bátorliget-Terem útvonalon kerékpárút kiépítése;
- Mátészalka és környéke turisztikai fejlesztése: a meglévő idegenforgalmi kapacitások mellett a hiányzó igények (minőségi szálláshely) betöltése mellett a turisztikai szolgáltatásfejlesztés is hangsúlyos fejlesztési terület. A tematikus fejlesztések összehangolása mentén (gasztró, egészség, vallási vízi stb.) turisztikai ajánlatok mellett kiegészítő marketing tevékenység és szolgáltatásfejlesztés szükséges. A gazdaságilag deprimált térségekben a turisztikai munkahelyek emelhetik a vállalkozói kedvet, eredményezhetik a helyben maradást. Fejlesztendő attrakciók elsődlegesen: múzeumfalufejlesztés, ökoturisztikai fejlesztések (vízi élménytér, láp-program stb.), egyedi attrakciók;
- térségi elérhetőség fejlesztését szolgáló közlekedésfejlesztés: nagytérségi átfogó útfejlesztési program szükséges, amely a zóna és megye térségi központjainak összekötésén túl figyelembe veszi a határon átnyúló és a gazdasági térség más részeihez

történő rendszer szintű csatlakozását, mind a vasúti, mind a közúti- és kerékpáros közlekedésben (beleértve továbbá a nagyforgalmú intermodális csomóponti fejlesztéseket is);

- Hajdúdorog-Újfehértó-Nagykálló kerékpárút illetve Nyíregyháza-Újfehértó-Téglás kerékpárút építése, valamint belterületi kerékpárutak felújítása, építése;
- belterületi és külterületi kerékpárút építése Geszteréd - 4901-es út mellett. Kerékpárút Geszteréden az Aranyszablya Emlékmű eléréséhez a ludastói úttól. Összesen 9700m;
- Szakoly -Nyírmihálydi- Nyírlugos külterületi kerékpárút kiépítése;
- kerékpárút fejlesztése Érpatak kül- és belterületen, amellyel az érpataki lakosok számára megkönnyíthető Újfehértó és Nagykálló megközelítése, illetve az ingázás meggyorsítása. A kivitelezni kívánt út hossza összesen 6000 m, amely turisztikai szempontból becsatlakozna a Hajdúdorog-Máriapócs zarándok útvonalba;
- Mérk nagyközség bel- és külterületén kerékpárút kiépítése;
- kerékpárút-hálózat fejlesztése a jelentős természeti turisztikai látnivalókhoz, amely a frekvenciált helyi túraútvonalakat (pl. Szilvaút) teszi elérhetővé kerékpárral, illetve a már létező, a kerékpáros turizmus fejlesztésére irányuló országos és nemzetközi szintű terveket, együttműködési lehetőségeket figyelembe véve teremt szinergiát. Ehhez a fejlesztéshez szorosan kapcsolódna, a mobilitásfejlesztési programban megvalósuló, határon átnyúló kerékpárút.

További javaslatként fogalmazhatók meg a következő elképzelések:

- a megyei kerékpárút-hálózati tervvel összhangban javaslat a Tiszamente kerékpárútnak Tiszalöktől a tovább vezetésére a szabolcsi oldalon Rakamazig. A kerékpárút Rakamaznál kapcsolódna vissza az OTrT-ben jelölt országos hálózatba;
- a megye dél-keleti részén az országos terv szerint a kerékpárút Nagyecsedtől a 4922 jelű út mellett halad, majd az adott út mentén Mérk, Vállaj településeket érinti. Mivel Nagyecsed és Tiborszállás között megépült egy kerékpárút, javasolható ennek felhasználása és bevonása az országos hálózatba. Így az országos kerékpárút Nagyecsed – Tiborszállás – Mérk – Vállaj útvonalon haladna;
- a térségi hálózat a megye kerékpárút-fejlesztési koncepcióján alapul, figyelembe véve a kistérségi igényeket is. A hálózat a megye kistérségeinek városait fűzi fel, akár több kistérséggel is kapcsolatot teremtve. Az országos kerékpárút útvonalakhoz kapcsolódva illeszkedik az országos hálózatba. Esetenként a határig, illetve azon átvezetve segíti elő az adott térségben a határon átnyúló gazdasági és kulturális kapcsolatokat. Ez is szervesen kapcsolódna a mobilitásfejlesztési programban meghatározott célkitűzéshez;
- a megyei kerékpárút-hálózati tervet célszerű lenne kiegészíteni a Szilvaút alábbi települései közötti kerékpárutakkal: Penyige – Szt. Márton; Fehérgyarmat – Jánkmajtis – Csaholc – Kölcse;
- javaslat született továbbá a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyére készített kerékpárút hálózati tervvel összhangban további kistérségi kerékpárutak építésére: Kisvárdra –

Mezőladány – Tiszamogyorós; Napkor – Nagykálló; Nagyhalász – Tiszarád – Vasmegyer – Nyírbogdány; Győrtelek – Nagyecsed; Ófehértó – Máriapócs; a Nagyecsed – Tiborszállás között megépült kerékpárút továbbvezetése a Kraszna töltésén, Börvely felé a határon át;

- a Felső-Tisza Vidéki Vízügyi Igazgatóság Szatmár megyével közös projekt keretében kerékpárutak tervezésére pályázik a Szamos és a Túr menti árvízvédelmi töltéseken. A pályázat keretében elkészült kerékpárút tervek több célt is szolgálhatnak az elkövetkező időszakban. Amellett, hogy megkönnyítik a gátak fenntartási, karbantartási munkálatait és hatékonyra teszik az operatív árvízvédekezést, jelentősen elősegítik a községek közötti gyalogos és kerékpáros forgalmat. A tervezett kerékpárutak csatlakozhatnak a megyei kerékpárút fejlesztési koncepcióhoz, valamint a térségben kidolgozás alatt lévő pályázatokhoz;
- a kistérségekben általánosan megjelenő – jogos – igény, hogy a településközi kapcsolatot biztosító utak mentén a kerékpározás biztonságos feltételei is adottak legyenek. Ez, az út jellegétől, funkciójától, terhelésétől függően, nem jelenti feltétlenül kerékpárút építésének szükségességét.

Az elmúlt években számos, a kerékpáros infrastruktúrával kapcsolatos fejlesztés valósult meg, részint központi, részint helyi forrásokból. Ezek közül a legfontosabbak és legjelentősebbek az alábbiak:

### ***1. Felső-Tisza-vidéki és Nyírségi kijelölt kerékpáros túraútvonal***

2018-2020 között elkészült Záhony-Vásárosnamény-Csenger-Mátészalka-Nyírbátor-Debrecen között a 32. számú kijelölt kerékpáros túraútvonal kitáblázása, amelynek hosszúsága meghaladja a 300 kilométert. A Felső-Tisza-vidéki és Nyírségi kijelölt kerékpáros túraútvonal két kiemelt turisztikai térséget kapcsol össze, Debrecen integrálása az útvonalba pedig egy jelentős célpiacot jelent a Felső-Tisza-vidék számára. Ezzel megtörtént a meglévő hálózati elemek egységes nyomvonalba történő integrálása és táblázása az Aktív Magyarország Kormánybiztosság, az Innovációs és Technológiai Minisztérium Kerékpáros Koordinációs Főosztály, a Magyar Közút Zrt., a Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóság és a Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség együttműködésében. Az útvonal kitáblázása egy nagyon fontos mérföldkő a térség kerékpáros turizmusának fejlesztésében, életében hiszen ezzel létrejött egy egységes túraútvonal, amelyen több, mint 300 tábla orientálja, segíti a túrázók tájékozódását. A kerékpárosbarát fejlesztések elsősorban 32. sz. nyomvonal mentén történnek.

### ***2. Kerékpáros túraközpontok és pihenőpontok kialakítása***

Egy GINOP projekt támogatásával a 32. számú kerékpáros útvonal mentén kerékpáros túraközpontok és pihenőpontok jönnek létre Vásárosnaményban (Bereg Szíve Üdülőközpontban), Csarodán (egykori árvizes ház helyén), Tákoson (pihenő a templomkertben és mosdó a tájház mögötti területen), Tarpán (templom melletti gyülekezeti ház bővítésével), Tivadaron (Református Ifjúsági Üdülőközpont területén), Panyolán (településközpontban),

Kölcshén (Öreg-Túr partján az evangélikus egyházközség ingatlanán) és Nyírbátorban (református templom mellett a gyülekezeti ház területén). Vásárosnaményban és Panyolán az önkormányzatok, Csarodán, Tákoson, Tarpán, Tivadarban és Nyírbátorban a Tiszántúli Református Egyházkerület, Kölcshén az Öreg-Túr partján az evangélikus egyházközség hoznak létre túraközpontokat és pihenőpontokat. A GINOP projekt csak azokon a településeken engedett fejlesztéseket megvalósítani, amelyek szerepeltek a kiemelt turisztikai térségek településlistáján (ez a településlista igen szűk a Felső-Tiszavidék esetében). Ebből adódóan kimaradtak a programból a Szamos-menti és a Tiszaháti területek töltés mellett található települései. A Középkori Templomok Útja Egyesület egy másik projekt keretében alakít ki a hiányzó szakaszon, illetve természetvédelmi területeken kerékpáros pihenőpontokat.

Lónyán (volt egyházi iskolaépület), Csengerben (református templom mellett), Cégénydányádon (Kölcsey-Kende kúria területén), Barabáson (Kaszonyi-hegy természetvédelmi terület), Bátorligeten (Ősláp Múzeum mellett) jönnek létre további szolgáltatások.

A Terület és Településfejlesztési Program keretében megvalósuló integrált turisztikai projektek szintén tartalmaznak olyan fejlesztéseket, amelyeknek van kerékpárosbarát szegmense. A TOP projektek keretében a Tiszántúli Református Egyházkerület a templomok mellett Vámosoroszipiban, Vámosatyán és Nyírmihálydiban hoz létre kerékpáros pihenőpontokat.

A kerékpáros pihenőpontok és túraközpontok kialakítása a látogatóközpontok létesítésének egy másik alternatívája, hiszen számos szolgáltatást integrálnak. Itt azonban egy speciális célcsoportról van szó, egyedi igényeket is ki kell elégítenie ezeknek a szolgáltató pontoknak. A kerékpáros túraközpontok kiemelt szerepet fognak játszani a térség kerékpáros turizmusának szervezésében és kiszolgálásában. Az alábbiakban bemutatásra kerül, hogy az egyes túraközpontok milyen szolgáltatásokat fognak nyújtani:

- Lónyai kerékpáros pihenőpont szolgáltatásai: szállás, látogatóközpont, mosdó, zárt fedett kerékpártároló;
- Vásárosnaményi kerékpáros túraközpont szolgáltatásai: szállás, étkezés, mosdó, zuhanyzó, kerekpárkölcsonzó, kerékpárszállítás, szervízpont, zárt fedett kerékpártároló, közösségi tér, szabadidős játékok, túravezető biztosítása, szakvezetés, kerékpártúrák szervezése;
- Tákosi kerékpáros pihenőpont szolgáltatásai: mosdó, szervízpont, fedett kerékpártároló, közösségi tér, ajándéktárgy értékesítés;
- Csarodai kerékpáros túraközpont szolgáltatásai: látogatóközpont, mosdó, kerekpárkölcsonzó, kerékpárszállítás, szervízműhely, fedett kerékpártároló, közösségi tér, túravezető biztosítása, szakvezetés, kerékpártúrák szervezése, transzfer szolgáltatás;
- Tarpai kerékpáros pihenőpont szolgáltatásai: mosdó, szervízpont, közösségi tér, szakvezetés;

- Tivadari kerékpáros túraközpont szolgáltatásai: szálláshely, étkezés, mosdó, zuhanyzó, kerékpárkölcsonzás, szervízpont, zárt fedett kerékpártároló, közösségi tér, szabadidős játékok;
- Kölcsei kerékpáros túraközpont szolgáltatásai: mosdó, kerékpárkölcsonzó, fedett zárt kerékpártároló, kerékpárszállítás, hajószállítás, hajókölcsonzó, szervízműhely, büfé, közösségi tér, túravezetés, szakvezetés, kerékpártúrák szervezése, kajak-kenu túrák szervezése;
- Panyolai kerékpáros túraközpont szolgáltatásai: mosdó, kerékpárkölcsonzó, kerékpárszállítás, hajószállítás, hajókölcsonzó, szervízműhely, közösségi tér, túravezetés, szakvezetés, kerékpártúrák szervezése, kajak-kenu túrák szervezése;
- Cégénydányádi kerékpáros pihenőpont szolgáltatásai: látogatóközpont, mosdó, fedett kerékpártároló, közösségi tér, ajándéktárgy, tárlatvezetés, szakvezetés;
- Csengeri kerékpáros pihenőpont szolgáltatásai: szálláshely, mosdó, szakvezetés
- Nyírbátori kerékpáros túraközpont: szolgáltatások: látogatóközpont, kávézó, mosdó, kerékpárkölcsonzó, szervízpont, ajándéktárgy, közösségi tér, túravezetés, szakvezetés, kerékpártúrák szervezése;
- Nyírmihálydi látogatóközpont és kerékpáros pihenőpont szolgáltatásai: látogatóközpont, mosdó, fedett, zárt kerékpártároló, szervízpont, közösségi tér, szakvezetés;
- Bátorligeti kerékpáros pihenőpont szolgáltatásai: látogatóközpont, mosdó, fedett kerékpártároló, szakvezetés;
- Kaszonyi-hegy kerékpáros pihenőpont szolgáltatásai: fedett kerékpártároló, szakvezetés előzetesen igényelhető.

### ***3. Egységes kerékpárflotta és kerékpáros transzfert szolgáltatás biztosítása***

A Felső-Tisza-vidéken egy jelentős kerékpárflotta beszerzése valósul meg, melyeknek célja a kerékpáros programok kiszolgálása, illetve egy kerékpárkölcsonzó hálózat működtetése. A beszerzések több program keretében zajlottak le. Középkori Templomok Útja Egyesület 28 db, Tiszántúli Református Egyházkerület 40 db, Vásárosnamény 3 e-bike és 10 db kerékpár, Kölcsei Evangélikus Egyházközség 13 db, Panyola Község Önkormányzata 13 db, Hortobágyi Nemzeti Park – Cégénydányád 15 db e-bike. Összesen 122 kerékpárból álló egységes KTM flotta áll a túrázók rendelkezésére a térségben, melyből 18 e-bike. További 100 db Csepel kerékpár vehető igénybe Fehérgyarmaton, amely a Felső-Tisza-vidéki kerékpáros vándortábort szolgálja ki, de alkalmas más programok bonyolítására is. A kerékpárok szállítása érdekében kerékpárszállító utánfutók beszerzése is megtörtént, amellyel biztosítható a kerékpárok szállítása a túraközpontok között. A transzfert szolgáltatás bevezetése érdekében 9 személyes mikrobusz bevezetése is megtörtént.

#### **4. Szemléletformálás, kerékpárosbarát minősítési rendszer**

4 GINOP projekt keretében kezdetét veszi Magyarországon a kerékpárosbarát minősítési rendszer kialakítása és bevezetése. A minősítési rendszerhez turisztikai szolgáltatók, attrakciók csatlakozhatnak. Az egyik első terület az országban ahol megtörténik a rendszer adaptációja, az éppen a Felső-Tisza-vidék. A rendszer tartalmazza azokat a kritériumokat, amelynek meg kell felelnie egy szolgáltatónak, hogy megkapja a minősítést. Azok a csatlakozó vállalkozók, akik teljesítik a kritériumokat, felkerülnek egy olyan marketing platformra, amelyek jelzik a kerékpárosok számára, hogy ők minősített szolgáltatók. Ebben a tekintetben óriási hátrányban van a Felső-Tisza-vidék, más területeken a szolgáltatók már jóval felkészültebbek, így szükséges a turisztikai vállalkozások között a szemléletformálás erősítése.

#### **5. Örökségtúra útvonalak, túraajánlatok**

Az elmúlt évek során a Középkori Templomok Útja Egyesület és a Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség számos túraútvonalat, túraajánlatot dolgozott ki a Felső-Tisza-vidéken, amelyekre rendszeresen szerveznek kerékpártúrát. Az útvonalakat speciális módszerekkel bejárták, felmérték, tesztelték, illetve jelenleg zajlik egy térinformatikai adatbázisba szervezése, amely alapja lesz egy készülő honlap és applikáció fejlesztésének. Az útvonalak a térség legfontosabb örökséghelyszíneit kötik össze, amelyre vezetett túrákat lehet hirdetni. Az útvonalaknak van határon átnyúló vonatkozása is, de alapvetően átfedésmentesek egymással, a régió más-más vidékét mutatják be, valamilyen tematika alapján. Ennek köszönhetően lehetővé teszik, hogy akkor több alkalommal is vissza térjenek a térségbe a túrázók. Az örökségtúrák elsősorban 3 napos vonaltúrák, de több egy napos körtúra ajánlat is kialakításra került.<sup>4</sup>

#### **6. Szervezett programok**

Szervezett örökségtúrák: A Középkori Templomok Útja Egyesület évente 10-15 kerékpártúrát, gyalogos romtúrát és buszos örökségtúrát szervez, amelyeken általában 30-50 fő vesz részt. A kerékpártúrák szinte mindegyike három napos, a romtúrák egy vagy két napos gyalogtúrák, a buszos túrák szintén egy naposak szoktak lenni. A túrák során évente közel 500 túrázó fedezi fel ezt a vidéket. Az örökségtúrákon térítésmentesen szervezett szakvezetést, túravezetést és kerékpáros szervízszerítést biztosítanak, illetve vállalják a programok teljeskörű szervezését és lebonyolítását. A jelenleg választható tábor- és túratípusok:

- Felső-Tisza-vidéki kerékpáros vándortábor: a Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség szervezésében valósul meg. 20-25 diákcsoport indul útnak az ország minden tájáról. A 260 km hosszú Felső-Tisza-vidéki kerékpáros vándortábor az egyik legnépszerűbb útvonal, amelynek keretében egy hét napos tábor keretében járják végig a résztvevők a túraútvonalat. A program évi 400- 500 túrázót jelent a térségnek.
- Örökségtáborok: a Tiszántúli Református Egyházkerület 2019-2023 között egy nagyszabású táboroztatási programot valósít meg, amely összesen 4400 diák és 400-



500 felnőtt kísérő bevonását jelenti. A táborhelyszínek Debrecenben, Berekfürdőn, Beregdarócon és Tivadarban várják a jelentkező csoportokat. A 6 napos tábor keretében a Tivadarba és Beregdarócra érkező csoportok egynapos kerékpártúrák, egynapos vízitúrákra indulnak, illetve egynapos buszos kirándulások keretében fedezik fel a Felső-Tisza-vidéket. Az Örökségtábor keretében közel 1000 diákot visznek kerékpártúrára.

- Nemzeti Park által indított kerékpártúrák: a Hortobágyi Nemzeti Park Igazgatósága 15 e-bike-ot kapott az Aktív Magyarország Kormánybiztosságtól. A kerékpárok átvételével vállalta azon kötelezettséget, hogy május és október között heti két alkalommal indít vezetett kerékpártúrákat.
- Fesztiváltúrák: ennek célja, hogy egy-egy térségi fesztivált látogassanak meg a résztvevők. A Panyolafeszt és Zoárd napi vigasságok keretében 4 éve rendszeresen indulnak ilyen kerékpártúrák.
- A vásárosnaményi Tourinform Iroda által szervezett túrák: minden évben önálló egynapos túrákkal jelentkezik a Vásárosnaményi Tourinform Iroda, amelyet ők szerveznek meg és bonyolítanak le. Továbbá rendszeresen indulnak olyan programok, amelyek a kerékpáros túravezetők képzését és kompetenciafejlesztését célozzák.

## **7. Marketing**

Az elmúlt években több kerékpáros turisztikai kiadvány jelent meg a térségről az Aktív és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ támogatásának köszönhetően. 2020-ban megjelent a Kerékpáros Örökségtúrák – Felső-Tisza-vidék című közel 100 oldalas rendkívül színvonalas útikönyv és egy kerékpáros túratérkép. 2021 őszén jelent meg az Aktívan a Felső-Tisza-vidéken és Nyírségben című kiadvány, amely térség aktív turisztikai lehetőségeit mutatja be. Folyamatban van egy országos hatókörű kerékpáros turisztikai honlap készítése is, illetve elkészül a GINOP projekt keretében az országos rendszerhez illeszkedve a Felső-Tisza-vidék kerékpáros turisztikai honlapja, valamint egy ehhez kapcsolódó applikáció is. A [www.oroaksegtura.hu](http://www.oroaksegtura.hu) honlap is elindult, amely az örökségtúrákról nyújt részletes tájékoztatásokat.

## 5 A MOBILITÁSFEJLESZTÉSI PROJEKT MEGVALÓSÍTÁSÁNAK INDOKOLTSÁGA

---

### 5.1 A PROJEKT MEGVALÓSÍTÁSÁNAK SZÜKSÉGESSÉGÉT ALÁTÁMASZTÓ PROBLÉMA BEMUTATÁSA

Napjaink feladata – melyet szerencsére mind többen ismernek fel –, hogy összeegyeztessük a közlekedési igényeket és a környezetvédelmi törekvéseket. A leggyakrabban ezen törekvést a „ZÖLD KÖZLEKEDÉS” kifejezéssel fémjelzik. Az állami feladattá emelt környezetvédelmi tevékenység kapcsán szintén kormányzati feladatnak tekinthető a környezettudatos közlekedési rendszer megteremtése, illetve az, hogy a biztonsági szempontok érvényesítésekor a környezetvédelmi szempontokat is igyekezzünk képviselni. A közlekedésbiztonsági szakemberek fő feladata ebben a folyamatban, hogy a környezettudatos törekvéseket összeegyeztessék a maximális biztonság célkitűzésével.

Gondoljunk csak a környezetbarátabb közlekedési módokra! Ilyen például a kerékpáros közlekedés részarányának növelése, hiszen a környezetet nem terheli és számos település közlekedési problémáit csökkentheti. Ugyanakkor a kerékpárosok baleseti kockázata többszöröse a személygépkocsival közlekedőknek. A közlekedésbiztonság területén dolgozók feladata, hogy olyan feltételeket teremtsenek közlekedésükhöz, hogy a kerékpárosok ne legyenek fokozottan veszélyeztetettek (kerékpárutak hálózata, közúti keresztezés stb.).

A turisztikai kínálat élményközpontúsága, az attrakciók folyamatos fejlesztése, megfelelő - valamennyi kategóriában elérhető - minőségi szálláshelyek kiépítésével elérhető a megye aktív turisztikai szerepvállalása. Ez a foglalkoztatásbővítő hatással bíró szegmens nem nélkülözi a turisztikai marketinget és a térségi szemléletet legyen szó gasztro-, fürdő-, aktív-, vallási, vízi turizmusról. A turisztikai kínálat csomagban történő kijánálása a megyei turisztikai desztináció menedzsment (TDM) szervezetek közös feladata.

A turizmus a gazdaság meghatározó szektora, a nemzeti össztermék előállítására, a foglalkoztatás, a fizetési mérleg egyensúlya tekintetében egyaránt stratégiai jelentőségű ágazat. A megye épített és természeti öröksége új turisztikai célponttá válhat, hiszen számos turisztikai infrastruktúra, szolgáltatás van jelen. Ezek desztinációs összekapcsolása, együttes kínálati portfóliók (úti csomagok), illetve integrált ajánlati platformok (népszerűsítő kampányok, a portfólió piacra vitele) kialakítása, bővítése, fenntartása prioritással bír, hiszen a turizmus a megye új húzóágazatává válhat. Szükség van tematikus utak, komplex turisztikai termékcsomagok összeállítására.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye elfogadott klímastratégiájának egyik fontos mitigációs és dekarbonizációs célkitűzése a közlekedésből származó CO<sub>2</sub> kibocsátás csökkentése (M2 célkitűzés). A célkitűzés elérésének érdekében számos intézkedés került megfogalmazásra, melyek közül jelen mobilitásfejlesztéshez az alábbi intézkedések kapcsolódnak szervesen:

1. Kerékpáros közlekedés szerepének erősítése (M6 beavatkozás): az intézkedés célja a megyei kerékpárút-hálózat további fejlesztése, az ehhez kapcsolódó infrastruktúra bővítése, ezáltal csökkentve a közlekedésből származó ÜHG kibocsátást, illetve növelve

a kerékpáros turizmus szerepét. Ehhez kapcsolódóan fontos cél a szemléletformálási tevékenység megvalósítása is, mint pl. az Autómentes Nap vagy a Bringázz a munkába! program, illetve általában a kerékpáros közlekedés népszerűsítése.

2. Munkahelyi Mobilitási tervek készítésének ösztönzése (M7 beavatkozás): a fenntartható közlekedési módok szerepének növelése érdekében a jelentősebb megyei foglalkoztatók (vállalkozások, közintézmények) ösztönzése a munkahely mobilitási tervek kidolgozására. Ez nemcsak a munkába járáshoz kapcsolódó, hanem az üzleti célú utazásokra is példaértékű lehetne. Jellemzően sem a vállalatok, sem az állami intézmények nem rendelkeznek még ilyen tervekkel. A megyei önkormányzat, illetve Klímairoda szerepe fontos lenne ebben, így segítve az egyes érintett feleket az együttműködésben.

A mobilitásfejlesztés keretében megvalósuló kerékpárút mind a helyi mobilitás-, mind a turizmus-, mind pedig környezeti szempontból indokolt lenne. Nagymértékben javítaná a két ország állampolgárainak személyes, lokális fitnessét is.

## 6 A MOBILITÁSFEJLESZTÉS MEGVALÓSULÁSÁNAK VÁRHATÓ EREDMÉNYEI

---

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

#### 6.1.1 Várható szakmai hatások

A kerékpárúttal érintett térség hátrányos helyzetű. A hátrányos helyzetű társadalmi-gazdasági viszonyokkal rendelkező területeken a közúti fejlesztések általában jóval kisebb fejlesztő hatással járnak – a várható gazdasági növekedés szintjét kevésbé emelik, mint a fejlett területeken.

Az infrastruktúrával ellátott területek, amennyiben az alpinfrastruktúrához megfelelő szolgáltatási, valamint humánerőforrás háttér is párosul, a gazdaságfejlődés új gócpontjait jelenthetik. A megépülő kerékpárút várható szakmai hatásai elsősorban nem közvetlen, hanem közvetett módon fognak megjelenni:

- a jelenleg is kerékpárral közlekedők biztonságosabb körülmények között tudnak majd kerékpározni;
- a megépült infrastruktúrát egyre többen veszik majd igénybe, ez a lakosság egészségi és mentális állapotára is pozitív hatással lehet;
- a gépkocsi helyett biciklitó használó ingázók számának növekedésével csökken az autóhasználat elmaradásából származó károsanyag-kibocsátás;
- hozzájárul a térségi identitás növeléséhez, a térség vonzóvá tételéhez.

#### 6.1.2 Várható gazdasági, társadalmi, környezeti hatások

A fejlesztés várható gazdasági hatásai közvetlen és közvetett formában is megjelennek. Közvetlen hatásként értelmezhető, hogy a fejlesztés megvalósításához a területet meg kell vásárolni, ki kell sajátítani, illetve a megvalósítás során folytatott építkezés (földmunka, építés stb.) esetleg helyi alvállalkozók bevonását teszi lehetővé, ami jövedelmet ad. Közvetett hatásként jelentkezik, hogy a kerékpárutat használó turisták fizetőképes keresletet fognak generálni a szolgáltató szektorban (turizmus, vendéglátás stb.), valamint a helyi kulturális örökség (pl. Szatmárcseke: Kopjafás temető, Kölcsey Ferenc sírja; Túristvándi: vízimalom, evezés az Öreg-Túron; Kölcse: harangtorony; Tiszacsécse: Móricz Zsigmond szülőháza, harangtorony; Nagyar: Luby kastély, Petőfi-fa; Tivadar: Tisza-part; Cégénydányád: Kölcsey-Kende kúria; Tarpa: szárazmalom; Penyige: Ballada, Lekvárium; Nemesborzova: harangláb; Vámosoroszi: református templom; Túrricse: református templom; Rozsály: kastély; valamint egyéb falusi rendezvények, falunapok, fesztiválok) látogatottsága tovább növekedhet.

A megépülő kerékpárút nemcsak az ukrajnai települések közötti kerékpáros kapcsolatot teremti meg, hanem pozitív hatással lehet a határon átmenő ingázó forgalomra is. Jellemzően mind a kulturális, mind a turisztikai, mind a kikapcsolódási célú, mind pedig az ingázó kerékpáros forgalom alapvetően szezonális jellegű, ami korlátozza a helyi gazdasági hatásokat, de pozitív

irányban mozdíthatja el. Az is jellemző, hogy a kerékpározást kedvelő, fizetőképesebb családos réteg feltétlenül olyan kalandvágyó, hogy Ukrajnába áttekerjen, de esetleg a fiatalabb generáció tagjainál megjelenhet ilyen igény. Ez főként az ottani gazdasági helyzet javulásával együtt várható. További lehetséges várható gazdasági, társadalmi, környezeti hatások:

- a kerékpárút megépítésével javul a munkaerő mobilitása;
- új, a kerékpár karbantartáshoz köthető vállalkozások alapítása;
- a kerékpárút mentén számítani kell a használók által „termelt” hulladék megjelenésére;
- sportolási, rekreációs igényeket elégít ki;
- helyi iskolai kerékpártúrák, sportrendezvények, kirándulások biztonságosabb lebonyolítását szolgálja.

## 7 A PROJEKT SORÁN MEGVALÓSULÓ MOBILITÁSFEJLESZTÉS SWOT-ELEMZÉSE

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>- A közlekedésfejlesztési projekt keretében megépülő kerékpárút megjelenésével javul a térségben a munkaerő helyi mobilitása.</li> <li>- A kerékpározás, mint aktív testmozgás révén javul a lakosság egészségi állapota.</li> <li>- Biztonságos és környezetbarát közlekedési lehetőséget teremt térségben.</li> <li>- Sok helyi turisztikai és kulturális érték található a térségben, amelyek kerékpáros szempontból kimondottan közeli dimenzióban vannak.</li> <li>- A megyei kerékpárút hálózat dinamikusan bővülő kiépítettséggel bír.</li> <li>- Országos és nemzetközi vonzerejű turisztikai centrumok alakultak ki a térségben (pl. Nyíregyháza-Sóstó, Nyírbátor, Máriapócs, Szatmár-Beregi térség, Rétköz).</li> <li>- Növekvő turisztikai vendégforgalom.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A kerékpárút az EU külső határán vezet át, amely teljes határellenőrzéssel léphető csak át.</li> <li>- A határ ukrainai oldalán korlátozott számú turisztikai és kulturális látnivaló található.</li> <li>- Nagyfokú szezonális jellemzi a kerékpárút használatát, ezért viszonylag alacsony lesz a kerékpárút kihasználtsága.</li> <li>- A megépülő kerékpárút „csak” két települést köt össze, nem hálózatba kapcsolódik, nincs folytatása a járásközpont felé.</li> <li>- A megye országon belül földrajzilag periférikus fekvésű – nagy a Budapesttől és a gazdasági centrumoktól a távolság.</li> <li>- A kistelepülések közösségi közlekedési kapcsolattal való ellátottsága gyenge.</li> </ul>
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>- A két érintett település között javulnak a bevásárló és a rekreációs célú turizmus lehetőségei.</li> <li>- Erősödhetnek a határon átnyúló személyes kapcsolatok.</li> <li>- A fejlesztés elősegítheti a helyi kulturális, természeti és gasztronevezetességek „felfedezését”.</li> <li>- A határon átmenő ingázó forgalom egy része szezonális jelleggel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A jelenlegi ukrainai belpolitikai helyzet változatlansága vagy eskalálódása távol tarthatja a potenciális használókat.</li> <li>- A családok közönség nem tartja elég biztonságosnak és komfortosnak a határátkelést.</li> <li>- A fejlesztéshez köthető építészeti és kulturális örökségben jelentős állagromlás következhet be.</li> </ul>

<p>átterelődhet a kerékpáros közlekedésre.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktív turizmus iránti kereslet növekedése.</li> <li>- Erősödnek a megye határmenti kapcsolatai.</li> <li>- A kerékpárhasználat miatt csökken a helyi célú gépkocsihasználat, ezzel csökken a károsanyag kibocsátás.</li> <li>- Új, a kerékpárok karbantartáshoz köthető vállalkozások jelenhetnek meg.</li> <li>- A kerékpárút bővítése a járásközpont irányába.</li> <li>- A periférikus határmenti területek térségi, gazdasági, idegenforgalmi és kulturális kapcsolatainak újtaszervezése az egykori, határon túl rekedt centrumokkal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A fejlesztéssel érintett határmenti térség leszakadása tovább erősödik, az aprófalvas térségi sorvadás felerősödik.</li> <li>- Túlbecsült gazdasági, társadalmi hatások.</li> <li>- Demográfiai tendenciák további kedvezőtlen romlása folytatódik, a térség „előregszik”.</li> <li>- Elhúzódó gazdasági és társadalmi válság a COVID-19 járványhelyzet következtében.</li> <li>- A működés során számolni kell a hulladék megjelenésével a kerékpárút mentén.</li> </ul>
---	--

## Felhasznált források

1. Tóth Tamás (2011): Területfejlesztés, Szent István Egyetem.  
file:///C:/Users/User/Documents/Mobility%20Plan/2010-0019\_Teruletfejlesztés.pdf  
(letöltés dátuma: 2021. 12. 10.)
2. VÁTI Kht. – Területfejlesztési Igazgatóság Elemző és értékelő iroda (2004): Az infrastruktúra szerepe a területi fejlődésben, a térszerkezet és az infrastruktúra fogalmai.  
([http://www.terport.hu/webfm\\_send/295](http://www.terport.hu/webfm_send/295) letöltés dátuma: 2021. 12. 11.)
3. Központi Statisztikai Hivatal: [www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)
4. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei területfejlesztési koncepció (2021)
5. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területfejlesztési programja 2021-27.
6. 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és a területrendezésről
7. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Klímastratégiája