



Nyíregyháza MJV Önkormányzata

**Városi és elővárosi
közösségi közlekedési
rendszer és intermodális
csomópont fejlesztése
Nyíregyházán -
KÖZOP-5.5.0-09-11-2011-
0026**

I/1. feladatrész – Közlekedésfejlesztést megalapozó
tanulmány – FELMÉRÉS-ELEMZÉS
TANULMÁNY

Nyíregyháza MJV Önkormányzata

**Városi és elővárosi
közösségi közlekedési rendszer és
intermodális csomópont fejlesztése
Nyíregyházán -
KÖZOP-5.5.0-09-11-2011-0026**

I/1. feladatrész – Közlekedésfejlesztést megalapozó tanulmány
FELMÉRÉS-ELEMZÉS

2014. január

Készítette:

**Nyíregyháza Közlekedésfejlesztési
Konzorcium**



Tartalomjegyzék

1	Bevezetés	13
1.1	Előzmények	13
1.2	Megközelítés – Módszertan	14
1.3	A tanulmány tartalma	16
2	Helyzetértékelés	17
2.1	Jelenlegi közlekedési helyzet bemutatása	17
2.2	Vizsgálati terület lehatárolása	17
2.3	Rendelkezésre álló alapadatok	20
2.4	Gazdasági-társadalmi környezet, területi adottságok	20
2.4.1	Nyíregyháza és térsége természetföldrajzi adottságai	20
2.4.2	A város tágabb térségi szerepköre	22
2.4.3	Társadalmi-gazdasági folyamatok	23
2.5	Városszerkezet, természeti és épített adottságok	43
2.5.1	Környezeti állapot	46
2.5.1.1	Domborzat, földtan, talaj, növényzet	46
2.5.1.2	Vízminőség, vízgazdálkodás	48
2.5.1.3	Levegőminőség	51
2.5.1.4	Zaj- és rezgésterhelés	55
2.5.1.5	Hulladékgyűjtés	62
2.5.1.6	Természetvédelem	63
2.5.1.7	Élővilág	71
2.5.1.8	Bányászat	73
2.5.2	Művi elemek	75
2.5.2.1	A város rövid története	75
2.5.2.2	Települési és épített környezet	76
2.5.2.3	Zöldfelületi rendszer	77
2.5.2.4	Műemlékek	78
2.5.2.5	Régészeti lelőhelyek	79
2.5.2.6	Összefoglalás	79
2.6	A kínálati oldal bemutatása	81
2.6.1	Közúti hálózat	81
2.6.2	Baleseti helyzet	84
2.6.3	Helyi közösségi közlekedés	87
2.6.3.1	Hálózat és területi lefedettség, megállók	87
2.6.3.1.1	Hálózat	87
2.6.3.1.2	Területi lefedettség, megállók.	88
2.6.3.2	Menetrend, menetidők.	89
2.6.3.3	Tarifarendszer	89

2.6.3.4	Járműállomány.	90
2.6.4	Autóbuszos helyközi közlekedés	90
2.6.4.1	Hálózat	91
2.6.4.2	Nyíregyházi megállók	92
2.6.4.3	Járműállomány	93
2.6.4.4	Tarifarendszer	94
2.6.5	Vasúti közlekedés	95
2.6.5.1	Hálózat, vonatforgalom	95
2.6.5.1.1	100-as számú vasútvonal	96
2.6.5.1.2	100 c jelű vasútvonal	105
2.6.5.1.3	112-es számú vasútvonal	111
2.6.5.1.4	113-as számú vasútvonal	114
2.6.5.1.5	116-os számú vasútvonal	116
2.6.5.1.6	117-es számú vasútvonal	121
2.6.5.1.7	Keskeny nyomközű vasútvonalak	125
2.6.5.2	Díjszabás	125
2.6.6	Kerékpáros közlekedés	125
2.6.6.1	Kerékpárforgalmi hálózat	125
2.6.6.2	Kerékpártárolás	130
2.6.6.3	Nyíregyháza MJV Közlekedésfejlesztési terve, kerékpáros közlekedés, civil szervezetek	132
2.6.6.4	Kombinált közlekedés	136
2.6.7	Gyalogos közlekedés	137
2.6.7.1	Gyalogos területek	138
2.6.7.1.1	Helyi autóbusz-állomás	138
2.6.7.1.2	Nyíregyházi helyközi autóbusz-állomás	142
2.6.7.1.3	Nyíregyháza vasútállomás	143
2.6.7.1.4	Gyaloglási távolságok és idők az egyes csomópontok között	156
2.6.8	Parkolás	156
2.6.9	Légi közlekedés	160
3	Közlekedési igények felmérése	162
3.1	Háztartásfelvételek	163
3.1.1	Módszertan	163
3.1.2	Eredmények	165
3.1.3	Összefoglalás	179
3.2	Közúti keresztmetszeti és csomóponti forgalomszámlálások	181
3.2.1	Módszertan	181
3.2.2	Eredmények	182
3.2.3	Összefoglalás	184
3.3	Kerékpáros számlálások	184
3.4	Helyi tömegközlekedési utasszámlálások	184

3.4.1	Módszertan	184
3.4.2	Eredmények	186
3.4.3	Összefoglalás	190
3.5	Helyközi autóbuszos utasszámlálások	190
3.5.1	Módszertan	190
3.5.2	Eredmények	191
3.5.3	Összefoglalás	194
3.6	Vasúti utasforgalmi számlálások	194
3.6.1	Módszertan	194
3.6.2	Eredmények	195
3.6.3	Összefoglalás	197
3.7	Közösségi közlekedési kikérdezések	198
3.7.1	Módszertan	198
3.7.2	Eredmények	200
3.7.3	Összefoglalás	210
3.8	Közúti kikérdezések	211
3.8.1	Módszertan	211
3.8.2	Eredmények	212
3.8.3	Összefoglalás	220
3.9	Parkolásfelvétel	221
3.9.1	Módszertan	221
3.9.2	Eredmények	222
3.9.3	Összefoglalás	224
4	Intézményi háttér	225
4.1.1	A projekt lehetséges megvalósulási helyszíneinek tulajdonosi és üzemeltetői szerkezete	225
4.1.2	A közösségi közlekedési szabályozási háttere és szolgáltatói köre Nyíregyházán	230
4.1.3	Helyi közúti közösségi közlekedési szolgáltatás jellemzése	230
4.1.4	Helyközi közúti közösségi közlekedési szolgáltatás jellemzése	234
4.1.5	Helyközi vasúti közösségi közlekedési szolgáltatás jellemzése	237
4.2	SWOT analízis	238
5	Számítógépes forgalmi modellezés	242
5.1	A VISUM szoftver általános bemutatása	242
5.2	Az alkalmazott forgalmi modell	244
5.2.1	Területi modell	245
5.2.2	Hálózati modell	246
5.2.3	Forgalmi mátrix	250
5.3	A forgalmi modellezés menete és eredménye	251

5.3.1	Modellkalibrálás, validálás	251
5.3.2	Forgalmi terhelés	251
6	Melléklet	256

Ábra- és táblajegyzék

1. ábra: A munkafolyamat áttekintése.....	16
2. ábra: A Nyíregyháza településegüttes elhelyezkedése (Forrás: http://www.ksh.hu/docs/teruletiatlasz/agglomeraciok_nagy.png).....	17
3. ábra: A vizsgálati terület lehatárolása (szürkével jelölt terület).....	18
4. ábra: Nyíregyháza és térsége tájai.....	21
2. táblázat: A projekt által érintett terület demográfiai alapadatai (Adatok: KSH népszámlálás 2011).....	24
5. ábra: Magyarország egyes régióinak népességváltozása 1970-2013 között, 1970=100%; * - népszámlálási adat; 2001-től éves adatok (népszámlálásból továbbvezetett) [Adatok: KSH STADAT, 1970, 1980, 1990, 2001, 2011-es évi népszámlálások].....	25
6. ábra: A Nyíregyházi agglomeráció településeinek valamint Szabolcs- Szatmár-Bereg megye lakosságváltozása, 1970=100%; [Adatok: KSH, T- STAR, 1970, 1980, 1990, 2001, 2011. évi népszámlálások].....	25
7. ábra: A természetes szaporulat alakulása a Nyíregyházi agglomeráció településen (Forrás: KSH).....	26
8. ábra: Vándorlások alakulása a Nyíregyházi agglomeráció településen (Forrás: KSH).....	27
3. táblázat: Demográfiai alapadatok (Adatok: KSH; T-STAR 2012).....	27
9. ábra: Szabolcs-Szatmár-Bereg megye korfája, 2011 (Adatok: KSH, 2011-es népszámlálás).....	28
4. táblázat: Életminőségi mutatók, 2011 (Adatok: KSH, 2011-es népszámlálás).....	29
5. táblázat: Egyes álláskereső aránya a 15-64 évesek körében,(Adatok: KSH T-STAR 2012).....	30
6. táblázat: Vállalkozások megoszlása foglalkoztatók nagysága szerint (Adatok KSH T-STAR 2011).....	32
10. ábra: Ezer főre jutó vállalkozások az érintett területeken (Adatok: KSH T-STAR 2011).....	32
11. ábra: Az érintett területek egy főre jutó GDP-jének alakulása, vásárlóerő paritáson (Adatok: KSH, T-STAR).....	33
7. táblázat Vendéglátóipari egységek száma (Adatok: KSH; T-STAR 2012).....	34
8. táblázat Az egyes szálláshelyek száma 2012-ben (Forrás: KSH, T- STAR 2012).....	36
9. táblázat: Az egyes szálláshelyek férőhelyeinek száma 2012-ben (Forrás: KSH, T-STAR 2012).....	36
10. táblázat: Az egyes szálláshelyek ezer lakosra jutó férőhelyeinek száma 2012-ben (Forrás: KSH, T-STAR 2012).....	37
12. ábra: Az ezer főre jutó vendégéjszakák alakulása (Forrás: KSH, T- STAR 2000-2012).....	37
11. táblázat: Intézményi ellátottság a Nyíregyházi agglomeráció településein (Forrás: KSH T-STAR 2011).....	38
12. táblázat: Köznevelési intézmények a Nyíregyházi agglomerációban (forrás: KSH T-STAR 2011).....	39
13. táblázat: Egészségügyi intézmények a Nyíregyházi agglomerációban (forrás: KSH T-STAR 2011).....	40
14. táblázat: Kulturális intézmények a Nyíregyházi agglomerációban (forrás: KSH T-STAR 2011).....	40

15. táblázat: A Nyíregyházi Főiskolán tanulók száma (Adatok: KSH T-STAR 2012)	42
16. táblázat: A Debreceni Egyetem Egészségügyi Karán tanulók száma (Adatok: KSH T-STAR 2012)	42
13. ábra: Nyíregyháza belső szerkezeti tagolódása (Forrás: KSH)	44
14. ábra Nyíregyházán és környékén a sérülékeny vízföldtani környezetben lévő vízbázisok védőterületei	50
17. táblázat Zónacsoportok a szennyező anyagok szerint.....	52
18. táblázat Immissziós határértékek	53
15. ábra Nyíregyháza térségi úthálózata	59
16. ábra Nyíregyháza belváros közlekedési hálózata.....	60
17. ábra Országos jelentőségű védett természeti területek a vizsgálati területen	67
18. ábra A város természeti védelem alatt álló területei	68
19. ábra A vizsgálati terület természetvédelem alatt álló területei	70
20. ábra Nyíregyháza zöldterületei	78
21. ábra Nyíregyháza és környéke közúthálózata	81
22. ábra Nyíregyháza belső úthálózata	83
23. ábra Jelzőlámpás csomópontok kezelői	84
25. ábra Közúti balesetek Nyíregyháza belső területén az elmúlt egy évben	85
26. ábra Közúti balesetek száma és a balesetek kimenetele, 2008-2013.08.31.	86
27. ábra Közúti balesetek száma annak okozója szerinti megoszlásban Nyíregyházán (2008-2013.08.31.)	87
28. ábra Nyíregyháza helyi közösségi közlekedési hálózata	88
29. ábra Szabolcs volán autóbusz-hálózata.....	92
30. ábra Nyíregyháza zónatérképe.....	93
31. ábra Helyközi közforgalmú autóbuszok életkor szerinti megoszlása	93
32. ábra Szállított utasok száma (ezer fő/év)	94
33. ábra Újfehértó állomás	98
34. ábra Császárszállás állomás	99
35. ábra Sóstó megállóhely	100
36. ábra Sóstóhegy vasútállomás	101
37. ábra Kemece vasútállomás	102
38. ábra Nyírbogdány vasútállomás.....	103
39. ábra Kék megállóhely	104
40. ábra Demecser vasútállomás	105
41. ábra Rakamaz állomás	107
42. ábra Virányos megállóhely	108
43. ábra Görögcsanak állomás	109
44. ábra Nyírtelek állomás	110
45. ábra Füzesbokor megállóhely	111
46. ábra Nagykálló állomás.....	113
47. ábra Biri vasútállomás.....	114
48. ábra Kállósemjén vasútállomás.....	116
49. ábra Nyíregyháza külső vasútállomás.....	117
50. ábra Oros megálló és rakodóhely.....	118
51. ábra Napkor megálló és rakodóhely.....	119
52. ábra Apagy megálló és rakodóhely.....	120
53. ábra Levelek-Magy vasúti megállóhely.....	121
54. ábra Bashalom vasúti megállóhely	123
55. ábra Tiszaeszlár vasúti megállóhely	124
56. ábra Kisfástanya vasúti megállóhely.....	124

57. ábra Kerékpárforgalmi létesítmények Nyíregyházán (belvárosi és külső területek).....	129
58. ábra Nyírszőlős felé vezető osztatlan gyalog és kerékpárút.....	130
59. ábra Épülő Korányi Frigyes utcai gyalog- és kerékpárút.....	130
60. ábra Kerékpárok elhelyezése a vasútállomás előtt.....	131
21. táblázat Távolsági kerékpárszállító vonatok hálózata.....	137
62. ábra A vasútállomás, a helyi, és helyközi buszpályaudvar, valamint a P+R parkoló elhelyezkedése	138
63. ábra Helyi tömegközlekedés forgalmi iroda	139
64. ábra Helyi tömegközlekedés a vasútállomás előtt	139
65. ábra Helyi- és helyközi buszok elhelyezése.....	140
66. ábra P+R parkoló a vasútállomás és a helyközi buszpályaudvar között	141
67. ábra P+R parkoló felülnézet.....	142
68. ábra A nyíregyházai helyközi és távolsági autóbusz állomás	143
69. ábra Peron kialakítás a pályaudvaron.....	145
70. ábra Nyíregyháza állomás épülete az Állomás tér felől.....	146
71. ábra Nyíregyháza állomás épülete az vágányok felől.....	146
72. ábra Gyalogos átjáró	148
73. ábra Széchenyi utcai gyalogos átvezetés	148
74. ábra 4. számú főút 269 km szelvény	149
75. ábra 4. számú főút 270 km szelvény	149
76. ábra 3317 jelű út 54,9 km szelvény.....	150
77. ábra 3317. jelű út 55,1 km szelvény.....	150
78. ábra 36. számú út 49,4 km szelvény	151
79. ábra Kerék és Acél utcákat összekötő átjáró.....	151
80. ábra Tokaji úti átjáró 38. út 37,9 km szelvény.....	152
81. ábra 3822. számú út 2 km szelvény, Nyírszőlős felé vezető út.....	152
82. ábra 38151. számú út 0,9 km szelvény Hadobás utca.....	153
83. ábra 38314. számú út Nyírségi út.....	153
84. ábra Uttörő utcai átvezetés.....	154
85. ábra 3834. számú út 3,2 km szelvény, Sóstói út	154
86. ábra 4911. számú út 2,1 km szelvény, Kállói út	155
87. ábra Maláta-Csemete utcai keresztezés.....	155
22. táblázat Gyaloglási távolságmátrix a fontosabb csomópontok között..	156
23. táblázat Gyaloglási időmátrix a fontosabb csomópontok között	156
24. táblázat Parkolási övezetek Nyíregyházán.....	159
25. táblázat Parkolási díjak	160
88. ábra Nyíregyházi repülőtér elhelyezkedése	161
89. ábra: Felvett minta %-os megoszlása.....	165
90. ábra A háztartásfelvétel során kikérdezett személyek aktivitás szerinti megoszlása	165
91. ábra A háztartásfelvétel során kikérdezett személyek iskolai végzettség szerinti megoszlása	166
92. ábra A Nyíregyházán személygépkocsival rendelkező háztartások megoszlása személyes használatú járművek darabszáma szerint	166
93. ábra Napi utazások megoszlása közlekedési módoként.....	167
94. ábra A Nyíregyházán megtett napi utazások megoszlása indok szerint	167
97. ábra Az utazás kényelmének összehasonlítása	169
101. ábra A személygépkocsi utazások gyakoriságának megoszlása..	171
102. ábra A személygépkocsi-használat csökkentését kiváltó lehetséges tényezők megoszlása.....	171

103. ábra A közúthálózat megítélése	172
104. ábra A közúti forgalmi helyzet megítélése	172
105. ábra A belvárosi parkolás megítélése.....	173
106. ábra A szolgáltatás általános megítélése	173
107. ábra A járművek külső-belső megjelenésének megítélése.....	174
108. ábra A járművek műszaki jellemzőinek megítélése.....	174
109. ábra A járművek komfort jellemzőinek megítélése	175
110. ábra A járművek tisztaságának jellemzőinek megítélése.....	175
111. ábra A megállók kialakításának megítélése	176
112. ábra A megállók megközelíthetőségének megítélése	176
113. ábra A megállók akadálymentességének megítélése	177
114. ábra Elégedettség aránya a megállóhelyi utastájékoztatással	177
115. ábra A járműveken található utastájékoztatás megítélése.....	178
116. ábra A gyalogos közlekedés infrastruktúra és biztonság megítélése..	178
117. ábra Jelenlegi infrastruktúra megítélése.....	179
118. ábra Csomóponti és keresztmetszeti forgalomszámlálások helyszínei....	182
119. ábra Nyíregyháza és környéke közúti forgalomnagyság, ÁNF [Ejm/nap]	183
120. ábra Nyíregyháza belső úthálózatának forgalomnagysága, ÁNF [Ejm/nap]	183
123. ábra: Az 1000 fő feletti utasforgalmú megállóhelyek listája (szerdai felvétel)	188
125. ábra: Felszálló utasok számának időbeli alakulása a helyi autóbusz- hálózaton	190
126. ábra: A helyközi autóbuszos utasszámlálás eredményei, kedd.....	192
127. ábra: A helyközi autóbuszos utasszámlálás eredményei, vasárnap	192
128. ábra: Az autóbusz-állomás utasforgalmának napi lefolyása (keddi felvétel)	193
129. ábra: Az autóbusz-állomás utasforgalmának napi lefolyása (vasárnapi felvétel).....	193
130. ábra: A vasúti utasszámlálás eredményei, kedd.....	195
131. ábra: A vasúti utasszámlálás eredményei, vasárnap	196
132. ábra: Nyíregyháza vasútállomás utasforgalmának napi lefolyása (keddi felvétel)	197
133. ábra: Nyíregyháza vasútállomás utasforgalmának napi lefolyása (vasárnapi felvétel).....	197
134. ábra: A helyi autóbuszos utaskikérdezések helyszínei	199
135. ábra: A helyközi utaskikérdezések helyszínei	200
136. ábra: A vasúti utaskikérdezések helyszínei.....	200
137. ábra: A helyi autóbuszt használó utasok díjfizetési megoszlása...	201
138. ábra: A helyi autóbuszt használó utasok megoszlása a személygépkocsi-használat tükrében	201
139. ábra: A helyi autóbusz-közlekedésértékelése bizonyos jellemzők alapján a válaszadók szerint.....	202
140. ábra: Felszállások számának megoszlása a válaszadók szerint	202
141. ábra: A megállóhely megközelítésének módja(felül: autóbusz- állomás; alul: megállóhelyek)	203
142. ábra: Az utazási indokok megoszlása (felül: autóbusz-állomás; alul: megállóhelyek).....	204
143. ábra: Az utazás gyakoriságának megoszlása (felül: autóbusz- állomás; alul: megállóhelyek)	205

144. ábra: A díjfizetés módjának megoszlása (felül: autóbusz-állomás; alul: megállóhelyek).....	206
145. ábra: A megállóhely megközelítésének módja (felül: Nyíregyháza vasútállomás; alul: megállóhelyek).....	207
146. ábra: Az utazási indokok megoszlása (felül: Nyíregyháza vasútállomás; alul: megállóhelyek).....	208
147. ábra: Az utazás gyakoriságának megoszlása (felül Nyíregyháza vasútállomás; alul: megállóhelyek).....	209
148. ábra: A díjfizetés módjának megoszlása (felül: Nyíregyháza vasútállomás; alul: megállóhelyek).....	210
149. ábra Kordonponti megállítási kikérdezés és forgalomszámlálás helyszínei	212
27. táblázat Járműfajta szerinti megoszlás II.	213
28. táblázat Éves Átlagos Napi Forgalom kordonponti helyszínenként [E/nap].....	214
29. táblázat Éves Átlagos Napi Forgalom kordonponti helyszínenként [E/nap].....	214
150. ábra Személygépkocsi és kisteher gépkocsi forgalom (ÉÁNF)....	215
151. ábra Közepesen nehéz tehergépkocsi forgalom (ÉÁNF)	215
152. ábra Nehéz tehergépkocsi forgalom (ÉÁNF).....	216
153. ábra Pótkocsi és nyerges tehergépkocsi forgalom (ÉÁNF).....	217
154. ábra A járművekben utazó utasok számának alakulása	217
155. ábra Utazás indoka szerinti megoszlás személygépjármű kategória esetében.....	218
31. táblázat Utazás gyakoriságának megoszlása a személygépjárművet használók között.....	219
156. ábra Személygépjárművel utazók utazási gyakoriságának megoszlása	219
32. táblázat Kisteher gépjárművekkel végzett utazások gyakoriságának megoszlása	219
157. ábra Utazási gyakoriságok megoszlása kisteher gépjárművek esetében.....	220
33. táblázat Utazási gyakoriságok megoszlása nagyteher gépjárművek esetében.....	220
158. ábra Utazási gyakoriságok megoszlása nagyteher gépjárművek esetében.....	220
159. ábra Parkolóhelyek kihasználtsága hétköznap	223
160. ábra Parkolóhelyek kihasználtsága hétvégén	223
34. táblázat A városban hatályos parkolási díjak	227
35. táblázat A Petőfi téri buszvégállomás, vasútállomás és környéke tulajdoni viszonyai	229
161. ábra: VISUM screenshot.....	243
162. ábra A modellezett terület	244
163. ábra: A modell körzetbeosztása Nyíregyháza és környéke vonatkozásában	245
164. ábra: A városi körzetek fő jellege	246
165. ábra: A modellezett úthálózat	247
36. táblázat A modellben használt főbb úttípusok és paramétereik	248
166. ábra: Közösségi közlekedési hálózat 2013, helyi járatok, Nyíregyháza ..	249
167. ábra: Közösségi közlekedési járatszám a vizsgált területen (járat/nap) ..	249
168. ábra: Közösségi közlekedési járatszám a belvárosban (járat/nap) ..	250

169. ábra: Példa a közúti forgalom kakibrálására	251
170. ábra: Jelenlegi közúti terhelés a vizsgált területen	252
171. ábra: Jelenlegi közúti terhelés Nyíregyházán.....	253
172. ábra: Az érékelt eljutási idő elemei egy utazási folyamatban	253
173. ábra: Helyi közlekedés le és felszálló utasszámok.....	254
174. ábra: Helyi közlekedés forgalmi terhelés utas/nap	254
175. ábra Közúti keresztmetszeti és csomóponti forgalomszámláló lap	257
176. ábra Utaskikérdező lap, helyi autóbusz közlekedés.....	258
177. ábra Utaskikérdező lap, helyközi közlekedés	259
178. ábra Közúti kördonponti megállítósos kikérdezés kérdőlapja	260
179. ábra Utasszámláló lap minta, vasút.....	261
180. ábra Utasszámláló lap minta, autóbusz	262
181. ábra Parkolásvételi lap.....	263
182. ábra Rögzített kerékpárok vételi lap	264
Háztartásvétel kérdőív	265
183. ábra Városi belső terület körzetbeosztása	274
184. ábra Városi külső terület körzetbeosztása	275

1 Bevezetés

1.1 Előzmények

Előzmények

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata a „Városi és elővárosi közösségi közlekedési rendszer és intermodális csomópont fejlesztése Nyíregyházán” tárgyban, a Kbt. 83. § szerinti nyílt közbeszerzési eljárást indított. Az Ajánlati Felhívás megjelent az Európai Unió Hivatalos Lapjának 18/04/2013.-i számában 2013/S 076-127773 számon. Az Ajánlatra nyertes ajánlattevőként az Utiber Közúti Beruházó Kft. és a TRENCON COWI Kft. alkotta **Nyíregyháza Közlekedésfejlesztési Konzorcium** került kiválasztásra. A tárgyi, KÖZOP-5.5.0-09-11-2011-0026 sz. szerződést a felek 2013. aug. 5-én írták alá.

A feladat részei az Ajánlati dokumentáció alapján:

1.) Közlekedésfejlesztési megalapozó tanulmány elkészítése, ami (a felmérési és elemzési szakasz során) az alábbi feladatokat látja el:

- a jelenlegi közlekedési helyzet felmérése alapján számba veszi a problémákat, kiemelten kezelve azokat, melyek az elmúlt években tapasztalható közösségi közlekedési utazások arányának csökkenését eredményezik, feltérképezi a közlekedők preferenciáit, módváltást befolyásoló tényezőit,
- meghatározza az elérendő célokat, és ezekhez hozzárendeli a lehetséges eszközöket, felméri a várható környezeti hatásokat
- a közösségi közlekedés fejlesztését szolgáló megoldási változatokat dolgoz ki, és ezeket megvalósíthatóságuk, a becsült költségek és várható hatások alapján összehasonlítja, értékeli, időben ütemezi,
- kiemelten vizsgálja a városi és elővárosi kötőtpályás közösségi közlekedés fejlesztési lehetőségeit.

2.) A döntés előkészítő koncepció alapján, a Megrendelő által kiválasztott közösségi közlekedésfejlesztési projektre vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány (MT) elkészítése a formai és tartalmi előírásainak megfelelően.

1.2 Megközelítés – Módszertan

Az ajánlati felhívás értelmében a projekt célja egy több lépcsőben elkészülő részletes vizsgálati dokumentáció elkészítése a fenti fejlesztési célokkal összhangban, a következő tartalommal:

I. részfeladat: Közlekedésfejlesztési megalapozó tanulmány, melynek része

- a felmérési, helyzetelemzési munkarész és (A)
- a döntés-előkészítő munkarész (B)

II. részfeladat: a megalapozó tanulmány alapján Megrendelő által kiválasztott városi és elővárosi közösségi közlekedésfejlesztési projekt(ek)re vonatkozó **Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány(ok)** (RMT-k) elkészítése.

Közlekedésfejlesztési megalapozó tanulmány

A közlekedésfejlesztési megalapozó tanulmány elsődleges feladata a közlekedési rendszer fejlesztési irányának meghatározása, a jövőkép kijelölése, a lehetséges projektek azonosítása és ütemezése, az azokról szóló városi döntéshozatal megalapozása. Emellett azonban bevallottan fontos feladata a megszületendő dokumentumnak a 2. részfeladatként kidolgozásra kerülő, EU támogatásra számot tartó közlekedésfejlesztési projektek megalapozása és előkészítése. A megalapozó tanulmány funkciója tehát lényegében egy közlekedésfejlesztési terv vagy program kidolgozása. A megalapozó tanulmány elkészítése ennek megfelelően egy több fázisból álló folyamat, mely két fő szakaszra tagolódik.

Az I. részfeladat keretében a közlekedési rendszer átfogó, multi-modális szemléletű és regionális léptékű felmérését és értékelését kell elkészíteni (I/A. szakasz). Ebben a szakaszban elemzésre kerül a város és vonzáskörzetének jelenlegi közlekedési helyzete, a munkafázis végén összegezve és rendszerezve a problémákat (problémafa vagy SWOT analízis formájában).

A felmérés eredményei alapján azután, a döntés-előkészítő szakaszban (I./B) meghatározásra kerülnek a fejlesztési célok (pl. célfa formájában). Ez alapján olyan, minden közlekedési alágazatot lefedő közlekedésfejlesztési alternatívák kidolgozása szükséges, amelyek korszerű és hatékony választ adnak a 21. század kihívásaira, megfelelnek az európai és hazai közlekedéspolitikában megfogalmazott céloknak, és ezzel párhuzamosan segítik és támogatják a város és térsége fejlődését – összhangban a város többi elképzelésével, egyéb fejlesztési terveivel.

Az egyes fejlesztési lehetőségek kapcsán, a költségek becsléséhez a járulékos fejlesztési igényeket is fel kell tární (kiterve az infrastruktúrára, a járműállományra, az üzemeltetési-karbantartási háttérrendszerekre, az ITS rendszerekre stb. is), míg az egyes változatok hatását (pl. utazási idő, utazási szokások változása) számítógépes forgalmi modellel kell vizsgálni.

Részletes megvalósíthatósági tanulmány

A tervezési folyamat második részében (II. részfeladat) elkészül a közlekedésfejlesztési tanulmány fejlesztési programjából a Megbízóval egyeztetett szempontok alapján kiválasztott közösségi közlekedésfejlesztési projekt(ek) megvalósíthatósági tanulmány szintű kidolgozása, az operatív programokhoz kapcsolódó elvárásoknak megfelelő tartalmi és formai követelményekkel, illeszkedve az operatív program támogatható tevékenységeihez.

Az elkészült RMT-k célja az EU-s támogatás elnyerése, ennek megfelelően a tanulmányok olyan döntés-előkészítő anyagok, amelyek alapján a Megbízó-Tervező csapat által megvalósításra javasolt közösségi közlekedést fejlesztő alternatívák projektként való támogatásáról dönteni fog a Kormány (illetve az Európai Bizottság). A feladat elvégzése során ezért a következő szempontokat kiemelten kell kezelni:

- A kialakított projekt(ek) célrendszere illeszkedik az EU és a Kormány hivatalos és tervezett közlekedéspolitikájához.
- A közlekedési igények felmérése széleskörű, az adatok megalapozottak és megbízhatóak.

Elkészül a fejlesztési változatok hatásainak becslése, megbízható módszertan szerint, megalapozott adatok alapján, a hatásvizsgálat pedig forgalmi modellen alapul.

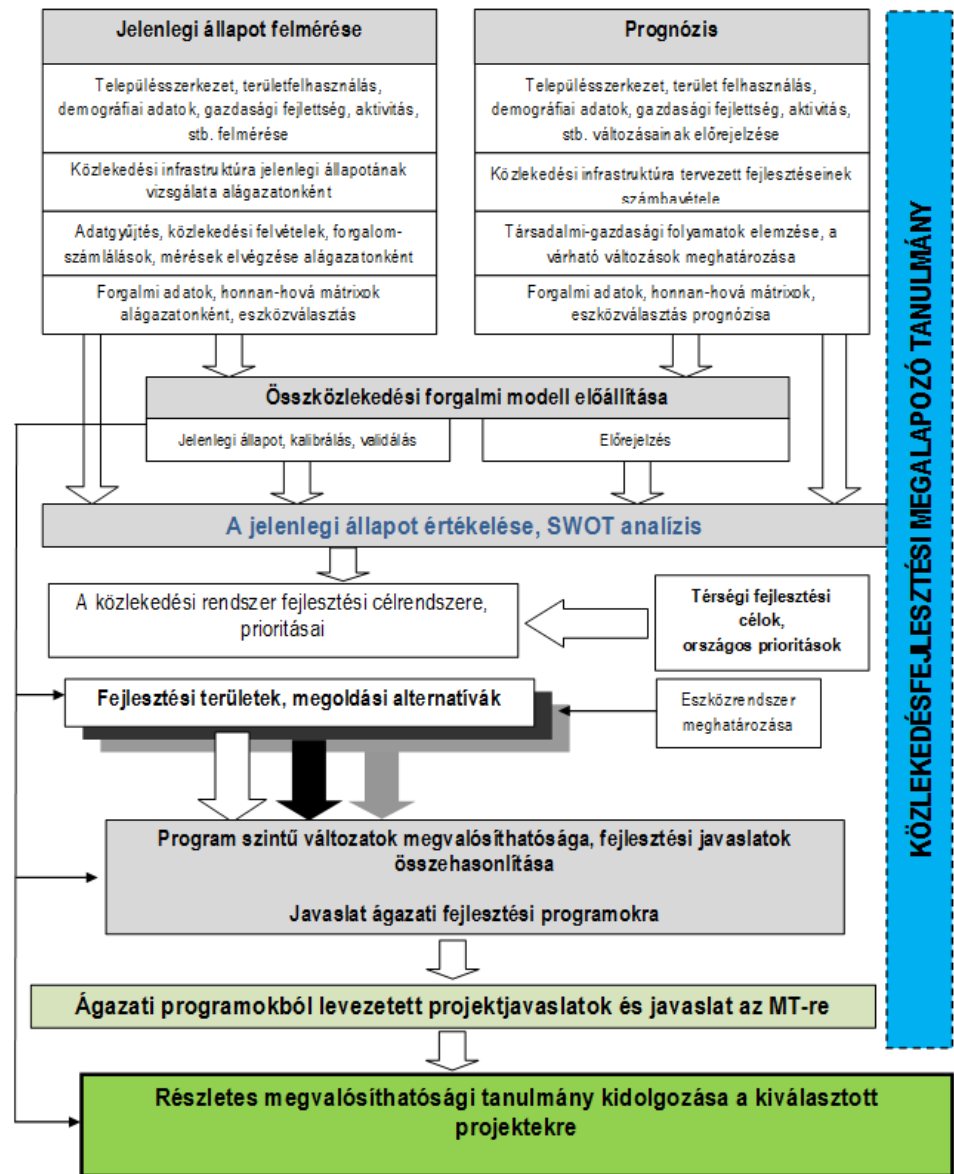
Az elkészülő megvalósíthatósági tanulmányok egy-egy konkrét projektjavaslat megalapozását, indokoltságának alátámasztását szolgálják, valamint ebben a fázisban a projektjavaslat részletes kidolgozása is szükséges. Az elkészült közlekedésfejlesztési terv programozásában a projektjavaslatnak szerepelnie kell, a megvalósíthatósági tanulmányban pedig már a projekt iránt jelentkező (valós, megalapozott) keresletet kell tudni bemutatni. A projektre változatelemzést kell végezni, az EU a legnagyobb társadalmi hasznot hozó, közgazdaságilag megtérülő változatot támogatja.

A megvalósíthatósági tanulmányokban közös kiindulópont, hogy a közlekedés keresleti és kínálati oldalának felméréseivel, értékelésével be kell mutatni a jelenlegi közlekedési rendszert, külön kitérve a közösségi közlekedés külső környezetére (pl. szabályozási környezet, finanszírozási háttér, stratégiai beágyazottság), emellett vizsgálni kell a térség közlekedési igényeinek várható jövőbeni alakulását.

A kiválasztott közösségi közlekedési projektek vizsgálata során a kiválasztott projektváltozatokat tanulmányterv szinten kerülnek kidolgozásra, a költségbecslésre és a számszerűsített hasznokra alapozva költség-haszon elemzésekészül. Vizsgálni kell emellett a projektek várható természet- és környezetvédelmi hatásait is, valamint az üzemeltetési-szabályozási környezetben a projektek megvalósíthatósága érdekében szükséges változtatásokat.

A projekt során kiemelt hangsúlyt kell, hogy kapjon a projektek Megbízóval és az érintett társadalmi csoportokkal közös kidolgozása.

Az egyes munkafázisok tartalmi elemei, kidolgozásuk folyamata a következő.



1. ábra: A munkafolyamat áttekintése

1.3 A tanulmány tartalma

Jelen tanulmány a közlekedésfejlesztési megalapozó tanulmány előkészítő anyagaként, a szerződésben részletezett megrendelői elvárásoknak megfelelően a jelenlegi közlekedési helyzet bemutatását értékelését tartalmazza.

A helyzetértékelés munkarész a város és a vizsgált vonzáskörzet közlekedése kapcsán kitér a társadalmi-gazdasági környezetre, és vizsgál minden releváns közlekedési módot, így a helyi és térségi közösségi közlekedést (autóbusz és vasút), a gyaloglást és a kerékpározást, valamint a közúti közlekedési rendszert is, valamint foglalkozik ennek intézményi hátterével.

2 Helyzetértékelés

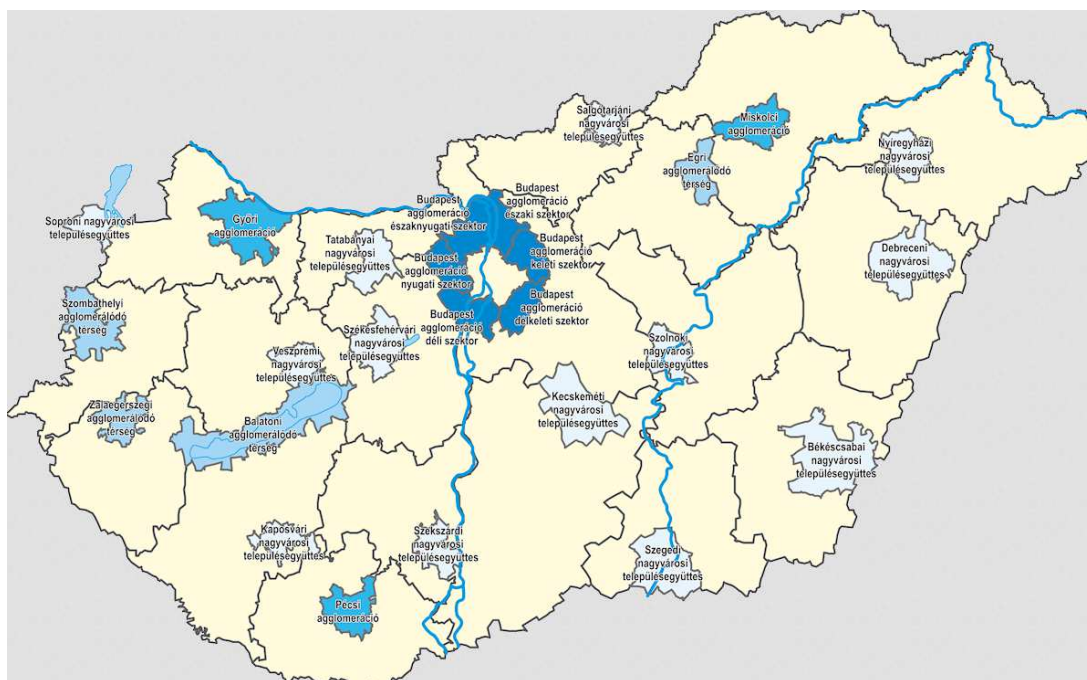
2.1 Jelenlegi közlekedési helyzet bemutatása

A feladat a jelenlegi közlekedési rendszer felmérése Nyíregyházára és a város vonzókörzetére vonatkozóan. **A helyzetfelmérés során a kínálati és a keresleti oldal megismerése, jellemzőinek, adatainak összegyűjtése szükséges.** A felmérés célja a közlekedés jelenlegi helyzetének megismerése, a fejlesztési szükségletek meghatározása és a fejlesztések iránti igény megalapozása.

2.2 Vizsgálati terület lehatárolása

A feladat első része a vizsgálati területet lehatárolása, melyet két lépésben végeztünk el.

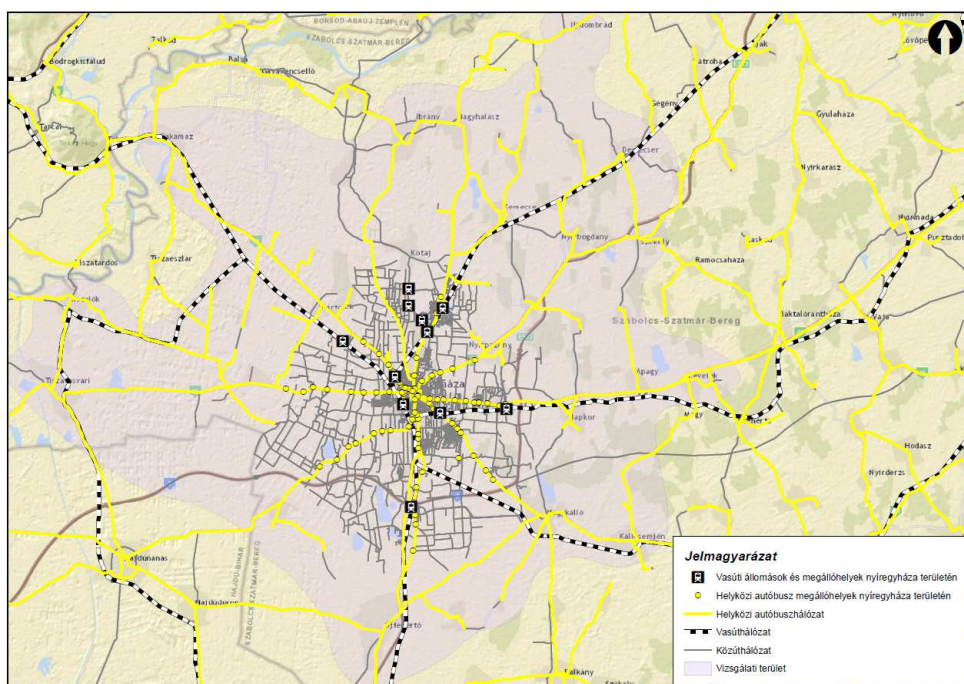
Első lépésben a vizsgált területbe a nyíregyházi agglomerációs jellegű településeit vontuk be. Nyíregyháza KSH szerinti besorolását „nagyvárosi településegység”-e 5 településből áll (ebből 2 város).



2. ábra: A Nyíregyháza településegység elhelyezkedése (Forrás: http://www.ksh.hu/docs/teruletiatlasz/agglomeraciok_nagy.png)

Az első szintben lehatárolt területen kívül, Nyíregyháza vonzáskörzetében több olyan település található, melyet az RMT későbbi fejezeteiben szereplő projektlemek érinthetnek. A terület kibővítéséhez a 2011. évi népszámlálási adatok ingaforgalmi adatait használtuk fel. A területbe bevontuk azokat a településeket, ahol a Nyíregyházához kötődő ingaforgalom mértéke vagy a településről eljáró fogalomból a Nyíregyházához kötődő utazások részaránya magas. A teljes vizsgálati terület az alábbiak szerint került meghatározásra:

- Nyíregyházi agglomeráció, a nagyvárosi településeggyüttes KSH szerinti települései (5 település)¹,
- a Nyíregyházára naponta bejáró (ingázó) forgalom az adott településről meghaladja a 300 főt,
- a Nyíregyházára bejáró forgalom részaránya a településen foglalkoztatottakhoz képest meghaladja a 30%-ot,
- azok a további települések, melyekre a Nyíregyházáról (munkába) járó munkavállalók száma meghaladja a 100 főt.



3. ábra: A vizsgálati területe lehatárolása (szürkével jelölt terület)

¹ Magyarországon a KSH az agglomerálódási folyamat előrehaladottsága szerint három szintet különböztet meg. Ezek az agglomerációk, agglomerálódó térségek és nagyvárosi településeggyüttesek.

1. táblázat: A vizsgálati területen található települések fontosabb adatai (KSH 2011. évi adatok)

Településnév	Nyíregyházára naponta ingázó (bejáró)	Nyíregyházáról naponta ingázó (eljáró)	Összes foglalkoztatott	Nyíregyházára naponta ingázók (bejáró) aránya	Nyíregyházáról naponta ingázók (eljáró) aránya	Népesség (fő)
Nyíregyháza						117 658
Apagy	333	35	836	39,83	4,19	2 191
Beszterec	115	8	320	35,94	2,50	1 026
Buj	274	16	676	40,53	2,37	2 237
Demecser	349	47	1 284	27,18	3,66	4 304
Érpatak	131	14	408	32,11	3,43	1 728
Ibrány	651	52	2 237	29,10	2,32	6 886
Kállósemjén	337	18	1 276	26,41	1,41	3 630
Kálmánháza	254	62	673	37,74	9,21	1 988
Kék	175	13	567	30,86	2,29	1 916
Kemecse	660	38	1 551	42,55	2,45	4 720
Kótaj	811	49	1 472	55,10	3,33	4 536
Levelek	264	20	994	26,56	2,01	2 892
Nagycserkesz	175	54	424	41,27	12,74	1 754
Nagyhalász	614	52	1 820	33,74	2,86	5 586
Nagykálló	765	241	3 506	21,82	6,87	9 996
Napkor	559	46	1 256	44,51	3,66	3 785
Nyírbogdány	346	45	964	35,89	4,67	2 929
Nyírpazony	896	70	1 400	64,00	5,00	3 497
Nyírtelek	1135	311	2 482	45,73	12,53	6 899
Nyírtét	109	9	349	31,23	2,58	1 044
Nyírtura	420	32	735	57,14	4,35	1 850
Rakamaz	230	67	1 563	14,72	4,29	4 688
Sényő	215	15	455	47,25	3,30	1 418
Székely	112	14	343	32,65	4,08	1 065
Tiszarád	32	1	128	25,00	0,78	621
Tiszavasvári	325	93	4 353	7,47	2,14	12 619
Újdombrád	79		249	31,73		680
Újfehértó	1105	99	4 427	24,96	2,24	13 116
Vasmegyer	209	21	524	39,89	4,01	1 667
Összesen:						240 791
Munkába eljárók száma 100 felett:						
Debrecen	362	590	83 534	0,43	0,71	208 016
Nyírbátor	163	186	4 446	3,67	4,18	12 150
Tiszaújváros	17	162	7 409	0,23	2,19	16 510
Összesen:						236 676

2.3 Rendelkezésre álló alapadatok

A felmérés során az adatgyűjtés két nagy csoportra bontható:

- meglévő adatok gyűjtése és feldolgozása
- új adatfelvételek

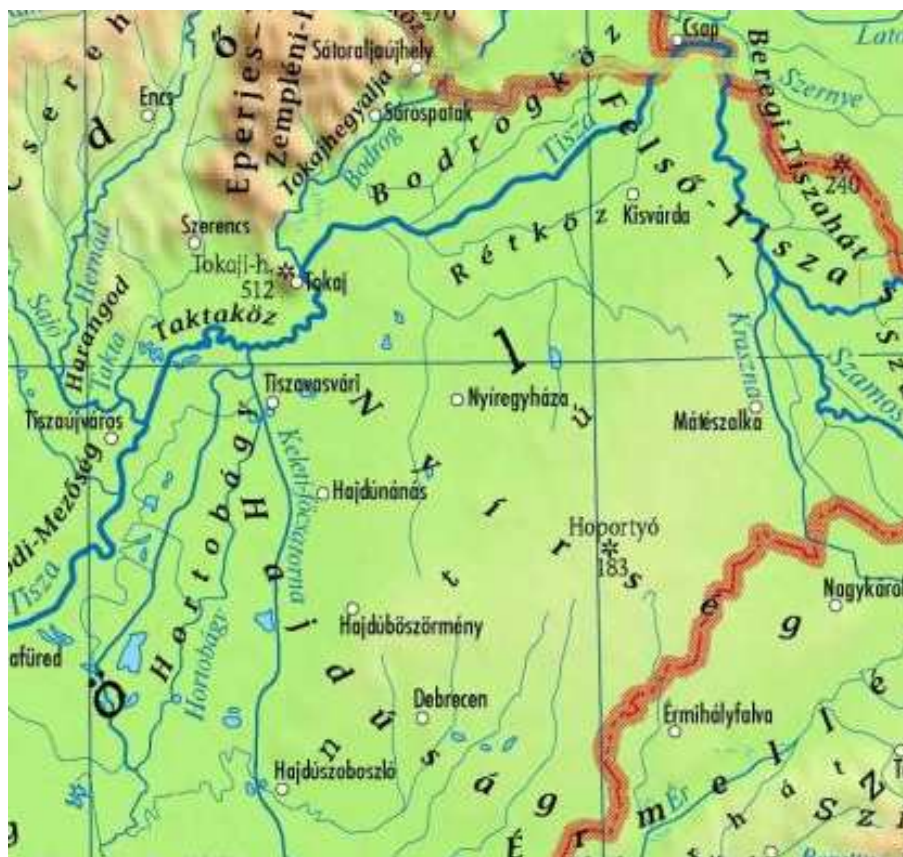
A következőkben felsoroljuk a kapott és a tanulmány elkészítése során figyelembe vett dokumentumokat, adatokat:

- Nyíregyháza Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája (IVS), 2008. márc. 17.
- Településrendezési terv és Nyíregyháza MJV Településrendezési terveinek módosítása (2011.)
- Nyíregyháza demográfiai adatai
- Nyíregyháza Közlekedésfejlesztési terve és felülvizsgálata
- Szabolcs Volán Zrt. helyközi és helyi autóbusz-közlekedési viszonylat hálózata és menetrendje
- MÁV Start Zrt. vasúti menetrendje

2.4 Gazdasági-társadalmi környezet, területi adottságok

2.4.1 Nyíregyháza és térsége természetföldrajzi adottságai

Nyíregyháza, az Észak-Alföldi Régió második, az ország 7. legnagyobb lélekszámú városa, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye székhelye, az Alföld nagytáj Nyírségi középtáján, a Közép-Nyírség kistájon fekszik. A város természetes vonzáskörzete a teljes megyére, azon belül is elsősorban a Nyírség középtáj területeire terjed ki.



4. ábra: Nyíregyháza és térsége tájai

A város és térsége természeti adottságait alapvetően a száraz és mérsékelten meleg klíma, a síkvidéki jelleg, valamint a jellemzően homok felszínborítás határozza meg. Az Alföld északi peremvidékét az Ós-Tisza és mellékvízfolyásai által kialakított homokos, löszös hordalékkúpok borítják, amelyet elsősorban a déli területeken futóhomok vált fel. Miután az Ós-Tisza egykor a Nyírséget délről kerülte, a felszínt az Ós-Bodrog, illetve mellékvízfolyásai által épített hordalékkúpok eróziója, valamint a deflációs folyamatok alakították. A felszínformák így meglehetősen egyszerűek, igen kis reliefű síkvidéki tájról beszélhetünk.

A relatív száraz éghajlat, és a homokos felszín eredményeképpen a térség álló- és folyóvizekben szegény. Ma jellemzően a várostól északra, Kótajnál kelet-nyugati irányba folyó, a Lónyai főcsatornába torkolló kisebb csatornák vezetik el a csapadékvizet; ezek közül a legjelentősebb a Nagykállón átfolyó Kállai főfolyás (VII. főfolyás). A területen a természetes állóvizek előfordulása ritka, azonban több helyen alakítottak ki halas- és horgásztavakat is; ezek összesített felülete messze meghaladja a természetes tavak területét. A természetes állóvizek jellemzően a homokos-löszös mélyedésekben kialakult szikes foltokban alakultak ki; ilyen város fontos rekreációs területének központi vonzerejét adó Sóstó is.

A terület felszín alatti vizekben nem kimondottan gazdag. A talajvíztükör 2-6 méter mélyen található, a kinyerhető vízmennyiség általában kicsi. Az rétegvizek tekintetében a térség már jelentősebb erőforrásokkal bír, de

itt sem beszélhetünk kiemelkedő tartalékokról; az ivóvízellátást artézi kutak biztosítják, melyek vastartalma általában igen magas, termálvizeket csak kisebb mértékben hasznosítanak, pl. Nyíregyházán.

A terület természetes társulásai jellemzően a kovárványos barna erdőtalajon kialakult homoki erdők, gyöngyvirágos tölgyesek, gyertyános-kocsányos tölgyesek, a mélyedésekben keményfás ligeterdők, a jelentősebb vízhatású mélyedésekben helyenként lápi és szikes jellegű vegetációtípusokkal. A kiemelkedések sok esetben homokgyepek kialakulásának kedveztek, a futóhomokkal jellemezhető területeken nyílt homoki gyepek is előfordulnak. Mind a flóra, mind a fauna tekintetében fontos kiemelni, hogy a területen a jellemző alföldi élővilág mellett, több hegyvidéki, kárpáti eredetű faj is előfordul.

A tágabb térség jelenleg mezőgazdasági dominanciájú kultúrtáj, a természetes élőhelyek mára csak kisméretű, jellemzően védett refúgiumterületeken maradtak fenn. Az agrártájban az természetes erdei ökoszisztémákat is általában az egzóta akác váltotta fel. A térség életében kiemelkedő szerepet játszik Nyíregyháza mint városias település mellett a kiterjedt tanyavilág, illetve a kistelepülések viszonylag sűrű szövege, amelyek így együttesen a tájfenntartás és tájkarakter megőrzésének legfontosabb elemei.

2.4.2 A város tágabb térségi szerepköre

Nyíregyháza megyei jogú város, megyeszékhely, így közvetlen térségi szerepköre egyértelműen kiterjed Szabolcs-Szatmár-Bereg megyére, azonban közvetve az Észak-Alföldi Régió északkeleti, és az Észak-Magyarországi Régió keleti részeire is. A megyei jogú városok funkcionális szerepéről szóló, több évtizedre visszanyúló kutatások szerint a város fejlett felsőfokú központ, amelynek néhány esetben regionális jelentősége is van². A város tehát kiterjedt kapcsolatokkal rendelkezik, amelyek a megyehatárokon is átnyúlnak, és tekintettel a magyar-román-ukrán-szlovák négyeshatár-vidék közelségére, jelentősége nemzetközi viszonylatban is megjelenik.

A város nagytérségi jelentőségét földrajzi helyzete adja: a kelet-magyarországi regionális központok, Miskolc és Debrecen közelsége mellett a romániai Nagyvárad (Oradea) is viszonylagos közelségben található. A határainkon túli regionális és megyei központok közül kisebb intenzitással, de a romániai Szatmárnémeti (Satu Mare), a szlovákiai Királyhelmec (Kráľovský Chlmec) és Töketerebes (Trebisov), valamint az ukrainai Ungvár (Uzsgorod) és Munkács (Mukacseve) térségei felé is kimutathatók érdemi kapcsolatok a megye és a megyeszékhely tekintetében. A város térségi kapcsolatai a Nyíregyháza – Debrecen tengelyt tekintve a legerősebbek, a város az Országos Területfejlesztési Konceptióban foglaltak szerint Debrecennel – és áttételesen Nagyváradal – urbanizációs térséget alkot, a régiószékhely mellett fejlesztési alközpontként definiálható.

² Csapó T. (2002): A magyar megyei jogú városok regionális funkciójáról. Területi Statisztika; (5.(42.) évf.) 3. sz.

Nyíregyháza megyei szintű funkciói teljesértékűnek tekinthetők, mind közigazgatási, közszolgáltatási mind, pedig gazdasági szervezői erejét tekintve. A város – bár összességében nem tekinthető országos viszonylatban kiemelkedő turisztikai célterületnek – országos és regionális szinten jelentős rekreációs/turisztikai attrakciókkal is rendelkezik, ilyenek pl. a megújult sóstói fürdő, vagy a szintén jelentős fejlesztésekkel kiépített állatpark.

A város jelentősége a megyei szinttől „lefelé” haladva egyre erősödik, a városi körül definiálható egy laza agglomerációs térség, amely megközelítőleg egybeesik a várost övező 25km-es körzettel. Ezen települések esetében statisztikailag is kimutatható a megyeszékhelyhez történő igen erős vonzás; a mintegy 30 települést felölelő térségben 7 város és 23 község található.

A város szűken értelmezett agglomerációja a KSH által definiált településeggyüttes. A településeggyüttes kistelepülései funkcionális értelemben Nyíregyháza „valódi” agglomerációs települései, amelyek a lakófunkció mellett („alvótelepülések”), egyes gazdasági (lásd lent) vagy rekreációs funkciókat átvesznek (pl. rekreációs tavak, ökoturisztika). A tágabb és a szűkebben értelmezett agglomerációs szintek között a kistérségi és járási szintek azonosíthatók, amelyek jelentősége elsősorban a közigazgatási és közszolgáltatási funkciók tekintetében kiemelkedő.

2.4.3 Társadalmi-gazdasági folyamatok

Népesség,
demográfia

A fejlesztés elsősorban Nyíregyházát valamint a Nyíregyházi agglomerálódó településeggyüttest érinti, ennek megfelelően elsősorban ezen településeket vizsgáljuk. Az agglomeráció a megyeszékhelyen kívül négy települést foglal magába: Kótajt, Nyírpazonyt, Nyírteleket és Nyírturát. A négy település közül egy, Nyírtelek, városi rangú.

A megyében a nemrégiben lezajlott közigazgatási átalakítások eredményeképpen a 12 kistérség mellett, 13 járás jött létre. A két szint a város esetében nem teljesen fedi egymást: a Nyíregyházi járás 15, míg a Nyíregyházi kistérség csupán 9 települést foglal magába. Összességében elmondható, hogy a kistérségi és járási határok jelentős mértékben fedik egymást, a csoporthoz tartozó települések megoszlása mutat komolyabb eltérést. Az alábbi ábra az egyes közigazgatási egységek, illetve a szűkebb agglomeráció lakosságait mutatjuk be:

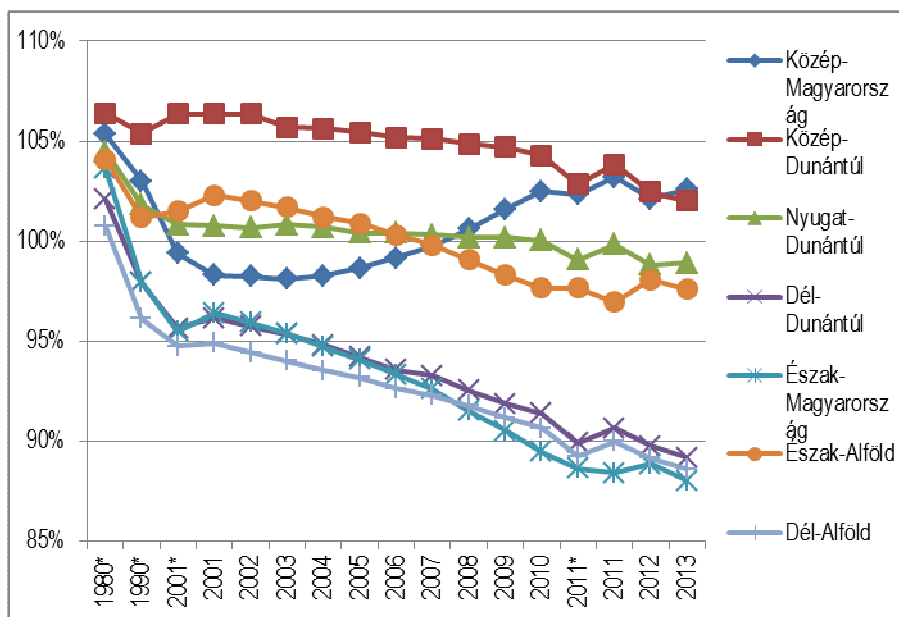
	települések száma	lakosságszám (fő)	Népsűrűség (fő/km ²)
Kótaj	település	4 447	172
Nyíregyháza	település	119 746	436
Nyírpazony	település	3 444	229
Nyírtelek	település	6 654	98
Nyírtura	település	1 801	84

	települések száma	lakosságszám (fő)	Népsűrűség (fő/km ²)
Nyíregyházi agglomeráció összesen	5	136 092	336
Nyíregyházi kistérség	9	144 884	269
Nyíregyházi járás	15	168 118	208
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	229	559 272	94
Észak-Alföld	389	1 492 587	84
Magyarország	3154	9 937 628	107

2. táblázat: A projekt által érintett terület demográfiai alapadatai (Adatok: KSH népszámlálás 2011)

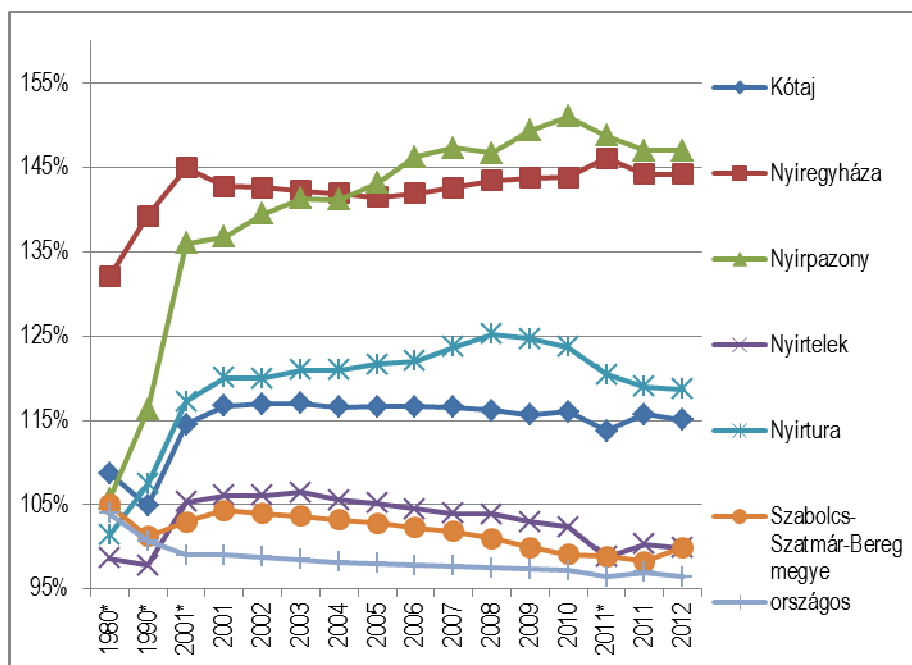
Az észak-alföldi régió valamint Szabolcs-Szatmár-Bereg megye egyaránt az országos átlagnál ritkábban lakott területeknek számítanak. A Nyíregyházi agglomeráció azonban, mint városi körzet, az átlagot meghaladó népsűrűséggel bír. Az agglomeráció egyes települései között természetesen jelentős eltérések tapasztalhatók: míg Nyírtelek és Nyírtura az országos átlag alatti értékekkel bírnak, addig Nyírpazony, Nyíregyháza és Kótaj sűrűn lakott településeknek számítanak.

A lakosság számát tekintve az abszolút értékeken túl vizsgálni szükséges a változások irányát és mértékét is. A hazánkban a 80-as évek óta tapasztalható népességfogyás az egyes régiókon belül nem egyenlően oszlik meg; a 2011-es és az 1970-es népszámlálás adatait regionális szinten összesítve megfigyelhető, hogy míg a népesség Közép-Magyarországon, illetve Közép-Dunántúlon 3%-kal nőtt, addig a keleti régiókban népességfogyás figyelhető meg. A legnagyobb mértékű, 10% feletti fogyás Észak-Magyarországon és a Dél-Alföldön következett be. A projekt által érintett Észak-Alföldi Régió népessége az országgal (3,63%) csaknem megegyező (3,04%) arányban csökkent.



5. ábra: Magyarország egyes régióinak népességváltozása 1970-2013 között, 1970=100%; * - népszámlálási adat; 2001-től éves adatok (népszámlálásból továbbvezetett) [Adatok: KSH STADAT, 1970, 1980, 1990, 2001, 2011-es évi népszámlálások]

Az ábra is jól szemlélteti, hogy a népesedési szempontból kritikus régiók együttesen jelentős mértékű, szám szerint csaknem fél millió (439 480) fős népességfogyást szenvedtek el. Az alábbi diagram, hasonlóan 1970-es bázison mutatja a népesség változását 2012-ig a Nyíregyházán és annak agglomerációs településein:

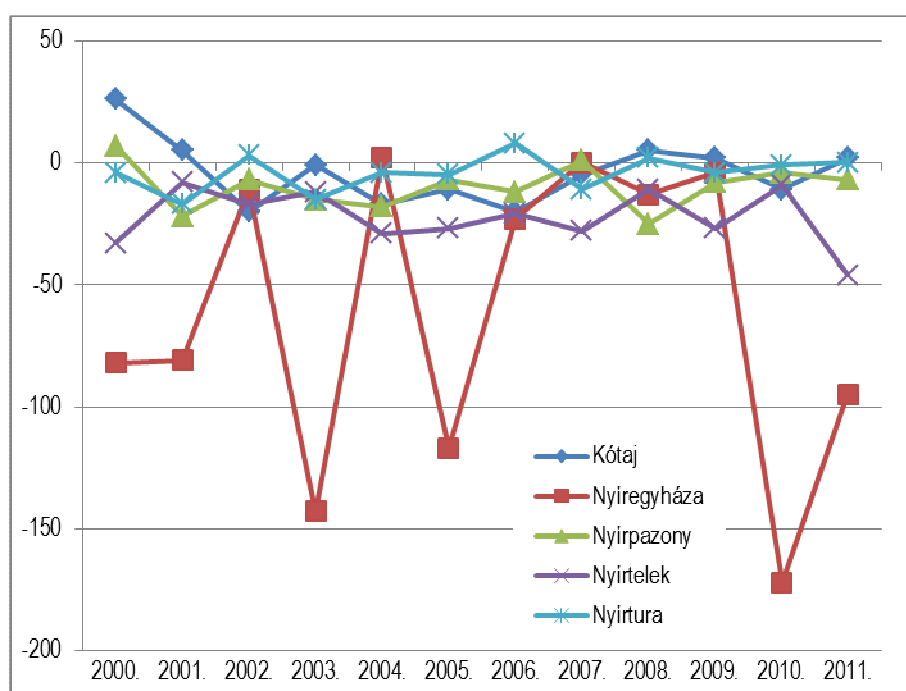


6. ábra: A Nyíregyházi agglomeráció településeinek valamint Szabolcs-Szatmár-Bereg megye lakosságváltozása, 1970=100%; [Adatok: KSH, T-STAR, 1970, 1980, 1990, 2001, 2011. évi népszámlálások]

Az agglomerációhoz tartozó településeken a magasabb területi szinteken megfigyelhető folyamatokkal ellentétben jelentős mértékű népességgyarapodást volt tapasztalható. A legjelentősebb változás az

agglomeráción belül Nyírpazonyon történt, ahol 2012-ben közel másfélszer annyian éltek, mint negyven évvel korábban. A jelenség mögött elsősorban a faluról a városi térségbe való beköltözés, valamint a városból történő kiköltözés áll, vagyis a megye egészére jellemző csökkenő tendenciák mellett a városias, de a belvárosinál magasabb életminőséget biztosító területekre való belső vándorlás figyelhető meg.

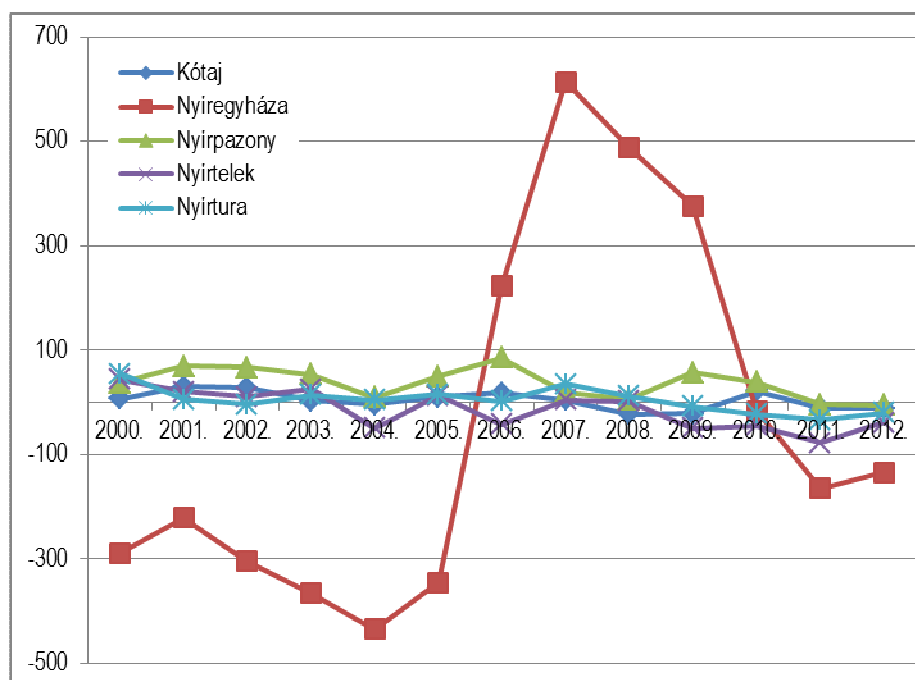
A lakosságszám bemutatott változásait a természetes fogyás/szaporodás (születések és halálozások egyenlege egy adott területen) valamint a vándorlások egyenlege (az oda- valamint elvándorlók különbsége) határozza meg.



7. ábra: A természetes szaporulat alakulása a Nyíregyházi agglomeráció településén (Forrás: KSH)

Természetes szaporulat tekintetében az agglomeráció települései (a megyeszékhelyet kivéve) az ezredforduló és 2011 között rendszerint csekély mértékű fogyást mutattak, néhány esetben minimális gyarapodást/stagnálást. Nyíregyháza esetén a természetes szaporulat meglehetősen hektikusan alakult: a három fős gyarapodás és a 172 fős fogyás közötti intervallumban mozgott, az egyes évek közt rendkívül nagy eltéréseket mutatva.

A vándorlások tekintetében a helyzet hasonló módon alakul.



8. ábra: Vándorlások alakulása a Nyíregyházi agglomeráció településén (Forrás: KSH)

A vándorlás tekintetében az agglomeráció kisebb települései esetén rendszerint növekvő értékeket tapasztalhatunk. Nyíregyháza esetén az ezredfordulótól 2005-ig komoly mértékű elvándorlás, majd 2006-2010 között jelentős mértékű beköltözés volt tapasztalható. 2010 óta a trend megfordulni látszik.

A lakosság általános mutatóin túl részletesebb adatokon keresztül is bemutatjuk a Nyíregyházi agglomeráció népességét.

	Vándorlási egyenlege (fő)	Természetes szaporulat (fő)	18 év alattiak aránya (%)	65-X évesek aránya (%)	öregségi index
Kótaj	-12	-16	21,51%	11,74%	0,782164
Nyíregyháza	-134	-135	18,80%	14,04%	0,970861
Nyírpazony	-5	-1	18,66%	12,52%	0,892713
Nyírtelek	-38	-33	19,53%	13,17%	0,916503
Nyírtura	-20	3	19,13%	11,39%	0,788104
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	-3046	-1088	21,79%	13,31%	0,812616
Észak-Alföld	-6560	-4491	20,39%	14,97%	0,971752
Magyarország	0	-39171	18,59%	16,68%	1,167973

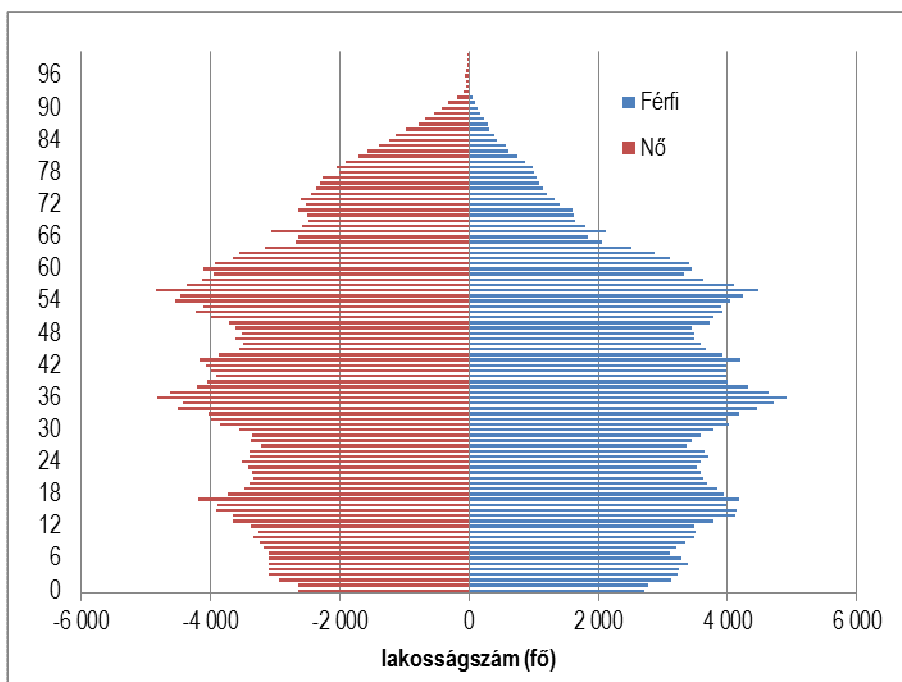
3. táblázat: Demográfiai alapadatok (Adatok: KSH; T-STAR 2012)

Az Észak-Alföld, ezen belül is Szabolcs-Szatmár-Beregmegye jelentős elvándorlást szenvedett el a vizsgált időszakban, míg ahogy azt a fenti diagramon is bemutattuk, az agglomeráció települései arányaiban ennél kisebb mértékű népességcsökkenés volt tapasztalható.

A lakosság életkor szerinti vizsgálata során két csoportot különítettünk el: a 18 év alattiakat, mint fiatalkorú népességet, valamint a 65 év feletti időskorúakat. Arányukat az állandó népességen belül határoztuk meg. Kedvezőnek mondhatjuk, ha a fiatalok aránya jelentősen meghaladja az idősekét, biztosítva a kiegyensúlyozott korosztályi összetételt.

Észak-Alföldön illetve Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a fiatalkorú populáció az országosnál jelentősen nagyobb arányban jelenik meg. Ez az eltérés a Nyíregyházi agglomeráció településen kevésbé számottevő, azonban valamennyi településen nagyobb a 18 év alattiak aránya, mint az országos átlag. A megye arányához képest azonban az érték minden esetben alacsonyabb.

Az időseket tekintve a régió illetve a megye az országos 16,68%-os aránynál alacsonyabb értékeket mutat, továbbá az agglomerációs települések Nyíregyháza kivételével a megyeinél is alacsonyabb mutatóval rendelkeznek. Összességében elmondható, hogy az öt vizsgált település rendkívül kiegyensúlyozott korosztályi struktúrával rendelkezik.



9. ábra: Szabolcs-Szatmár-Bereg megye korfája, 2011 (Adatok: KSH, 2011-es népszámlálás)

A megye korosztályi összetétele a korfán is megfigyelhető – a fiatalabb korosztály magasabb aránya kedvezőbb demográfiai helyzetet mutat. A nemek aránya kiegyensúlyozott, a nők száma először a 17 éves korosztályban haladja meg a férfiakét, viszont több korosztályban is visszajára fordul az arány. Az 54 éves kor felett tapasztalhatunk csupán konstans női többséget a populációban, amely a férfi lakosság alacsonyabb várható élettartamával magyarázható.

Lakáshelyzet, motorizáció

A terület lakosságának életszínvonaláról a lakáshelyzetet, valamint a motorizációt leíró adatokból következtethetünk, de meg kell jegyezni, hogy az átlagos életszínvonal bemutatása illetve összehasonlítása minden esetben hordoz magában bizonytalanságot, hisz csak települési szintű adatokból tudunk kiindulni. Az alábbi táblázat a lakáshelyzetet és a személygépkocsik egy főre jutó számát mutatja a különböző területi szinteken.

	Egy lakásban élők átlagos száma	Egy főre jutó alapterület, m ²	Lakott szükség-, egyéb- és komfort nélküli lakások aránya	Ezer főre jutó személygépkocsik száma
Kótaj	2,93	30,06	5,92%	224
Nyíregyháza	2,34	31,26	3,19%	313
Nyírpazony	2,72	35,68	7,02%	321
Nyírtelek	2,64	32,20	11,70%	276
Nyírtura	2,68	33,63	7,13%	298
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	2,56	32,76	11,56%	245
Észak-Alföld	2,41	32,84	10,16%	168
Magyarország	2,26	34,02	6,39%	166

4. táblázat: Életminőségi mutatók, 2011 (Adatok: KSH, 2011-es népszámlálás)

A lakáshelyzet három mutatóval elemezzük: az egy lakott lakásban élők átlagos számával, az egy főre jutó átlagos alapterülettel valamint a lakott lakásokon belül a szükség-, egyéb- és komfort nélküli lakások arányával.

Az egy lakásban élők átlagos számát tekintve a Nyíregyházi agglomeráció országos, régiós és megyei szinten is viszonylag kedvezőtlen képet mutat; az egy lakásra jutó lakosok száma viszonylag magas. Ez alól részben kivételnek tekinthető Nyíregyháza, ahol ugyan az érték kedvezőbb (alacsonyabb) mint a megyei illetve régiós adatok, azonban az országosát így is meghaladja.

Az átlagos egy főre jutó alapterületet tekintve Szabolcs-Szatmár-Bereg megye illeszkedik az észak-alföldi régió színvonalához, ellenben némileg elmarad az országos átlagtól. Az agglomerációs települések azonban jellemzően inkább közelebb találhatók a megyei-régiós szinthez, mint az országoshoz. Az egy főre jutó lakás alapterület egy település haladja meg Magyarország átlagát, ez pedig Nyírpazony. Ennek magyarázata lehet, hogy rendkívül közel fekszik Nyíregyházához, ezáltal rendkívül kedvező a városból való kiköltözésre, majd onnan a napi ingázásra, ezt pedig főként a magasabb jövedelmű népesség engedheti meg magának, amelyek esetében magasabbak az átlagos lakásméretetek is.

A régió és a megye lakásállományának összetétele aggasztó képet mutat: a lakott szükség- és egyéb valamint komfort nélküli lakások aránya

jelentősen meghaladja mindkét esetben az országos átlagot. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye esetén ez a szint csaknem kétszeres (181%). Ehhez képest az agglomerációs települések adatai egy kivétellel (Nyírtelek) inkább közelebb állnak az országos átlaghoz, mint a megyeihez. Nyírtelek esetén a megyei, rendkívül kedvezőtlen aránytól való eltérés elhanyagolható.

A lakáshelyzet mellett az életszínvonalat manapság a személygépkocsival való ellátottság mutatóján keresztül is értelmezhető (motorizáció).

A motorizáció tekintetében, míg a régió az országos átlag szintjén helyezkedik el, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye jelentősen magasabb (147%) értékét mutat. Ehhez a magas értékhez állnak közel az agglomeráció települései – Nyíregyháza, valamint Nyírpazonyon az ezer főre jutó személygépkocsik száma csaknem kétszerese az országos átlagnak.

Foglalkoztatottság

A lakosság életszínvonalával szoros összefüggésben áll a gazdasági aktivitás- valamint a foglalkoztatottság mértéke; könnyű belátni, hogy egy, munkanélküliségtől erősen sújtott terület lakossága alacsonyabb életszínvonalat képes fenntartani, mint egy prosperáló gazdaságú régióban.

	Álláskeresők %	Álláskeresők alcsoportja					
		fizikai foglalkoztatott	szellemi foglalkoztatott	Végzettség < 8 osztály	felsőfokú végzettségű	pályakezdő	tartós munkanélküli
Kótaj	16,51%	14,98%	1,53%	2,04%	0,36%	2,79%	4,85%
Nyíregyháza	8,55%	6,07%	2,48%	0,17%	0,93%	1,10%	2,64%
Nyírpazony	9,20%	7,19%	2,01%	0,04%	0,73%	1,04%	2,32%
Nyírtelek	14,17%	12,26%	1,91%	0,58%	0,49%	1,97%	4,19%
Nyírtura	13,84%	11,23%	2,61%	0,00%	0,72%	1,96%	3,41%
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	14,85%	12,84%	2,00%	1,21%	0,49%	2,09%	4,94%
Észak-Alföld	12,84%	11,05%	1,79%	0,89%	0,49%	1,70%	4,20%
Magyarország	8,19%	6,78%	1,41%	0,45%	0,43%	0,96%	2,33%

5. táblázat: Egyes álláskeresők aránya a 15-64 évesek körében, (Adatok: KSH T-STAR 2012)

A lakosság munkaerő-piaci jelenlétét az álláskeresők, illetve az álláskeresők bizonyos csoportjainak a munkaképes korú állandó lakosságon belüli arányával mutatjuk be.

A megye valamint a régió is Magyarország munkanélküliséggel jelentősebben érintett területei közé tartozik: a megyében csaknem kétszer annyi az álláskeresők aránya, mint az országos átlag.

Az agglomerációs települések (Nyíregyháza kivételével) illeszkednek a megyei/régiós átlagokhoz, ennek megfelelően 10%-ot jelentősen meghaladó értékek tapasztalhatók. A legrosszabb érték Kótajon jelentkezik, ahol 101%-kal magasabb az álláskeresők aránya a munkaképes populáción belül, mint az országos átlag.

A 8 általánosan alacsonyabb végzettségűek esetén a helyzet rendkívül diverz; míg Nyírtúrán nem volt adat ilyen jellemzőjű álláskeresőről, addig Kótajon az országos átlagot rendkívüli módon meghaladó adattal találkozhatunk. A felsőfokú (főiskolai vagy egyetemi) végzettségű álláskeresők esetén két település (Nyíregyháza valamint Nyírpazony) kivételével valamennyi agglomerációs település illeszkedik az országos/régiós/megyei átlaghoz. Az említett két településen az átlagos jelentősen meghaladó értékekkel találkozhatunk.

A fizikai/szellemi foglalkozású álláskeresők megoszlása jellemzően állandó: az álláskeresők jelentős többsége fizikai foglalkozású, vagyis a megyében valamint a vizsgált településeken is igaz, hogy a magasabb végzettségűeknek jobbak a lehetőségeik a munkaerő-piacon.

A pályakezdő munkanélküliség a térséget komolyan érinti: régiós-megyei szinten az országos átlagot kétszeresen meghaladó értékekkel találkozhatunk. Az agglomeráción belül Nyíregyháza és Nyírpazony kivételével valamennyi település illeszkedik a megyei, kedvezőtlen viszonyokhoz. A két kivétel az országos szint közelében helyezkedik el.

A tartós munkanélküliek arányát tekintve a vizsgált települések összességében inkább az országos-régiós átlaghoz közelítenek, mint a rendkívül rossz megyei adatokhoz. Nyíregyháza és Nyírpazony esetén az arány az országos átlag. Nyírtúra értéke ennél némileg kedvezőtlenebb, de jelentősen jobb, mint a régiós vagy a megyei érték. Nyírtelek és Kótaj illeszkedik csupán Szabolcs-Szatmár-Bereg megye adataihoz.

A vizsgált területeken minden esetben az országos átlag feletti munkanélküliségi és foglalkoztatási adatok jellemzően, az országos átlagtól való eltérés azonban különböző mértékű; összességében azonban a megyét homogénnek, munkanélküliség által jelentősen sújtottnak, tekinthetjük.

Vállalkozások

A munkaerő-piac kínálati oldala mellett meg kell említeni a keresleti oldalt is; ennek megfelelően elemzés tárgyát képezheti az adott területi egységen működő vállalkozások száma illetve azok mérete.

Magyarország és az Európai Unió egyaránt a kis- és középvállalkozások (kkv-k) támogatását tűzte ki célul, melynek alapja, hogy a kkv-szektor ugyan alacsonyabb hatékonysággal működik, mint a nagy, multi- illetve transznacionális cégek, azonban kétségkívül rendkívüli előnyük, hogy jelentős mértékű élőmunka-igénnyel rendelkeznek, ezáltal megfelelő

súlyuk mellett a nemzetgazdaságban csökkenthetik a munkanélküliség arányát.

	0 és ismeretlen	1-9 fős	10-19 fős	20-49 fős	50-249 fős	250-499 fős	500 fő felett	Összesen
Nyíregyházi agglomeráció	6802	19074	307	180	68	6	4	26441
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	22098	87291	732	388	165	16	6	110696
Észak-Alföld	52642	195980	2095	1193	535	48	28	252521
Magyarország	469259	1145523	20578	10606	4682	483	376	1651507

6. táblázat: Vállalkozások megoszlása foglalkoztatók nagysága szerint (Adatok KSH T-STAR 2011)

A vállalkozások számbavételekor a településeket nem elemeztük egyenként: természetes, hogy egy kistépülésen rendszerint kevesebb vállalkozás működik, ezek pedig méretben is kisebbek.

Észrevehető, hogy míg a megyében jelentős számú vállalkozás található, addig a Nyíregyházát is magába foglaló településeggyüttesben, szűkebb városi térségben ez nem kifejezetten jellemző. A megye illeszkedik a magyar trendekhez, miszerint a kkv szektor túlsúlya tapasztalható.

Az várostérség ettől némileg eltér: a megye 6 nagyvállalkozásából négy található itt jellemzően a megyeszékhelyen. A nagyobb vállalkozások súlya egyértelműen magasabbnak mondható az Nyíregyházán és agglomerációjában, ez az összetételi eltérés egészen a 10-19 fős kategóriáig fennáll.

A vállalkozási kedvet, a lakosság vállalkozásokkal való ellátottságát mutatja a vállalkozások számának lakosságszámra való összevetése.

	Ezer főre jutó vállalkozások száma
Kótaj	123,62
Nyíregyháza	202,67
Nyírpazony	185,08
Nyírtelek	157,72
Nyírtura	130,97
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	195,81
Észak-Alföld	168,48
Magyarország	166,28

10. ábra: Ezer főre jutó vállalkozások az érintett területeken (Adatok: KSH T-STAR 2011)

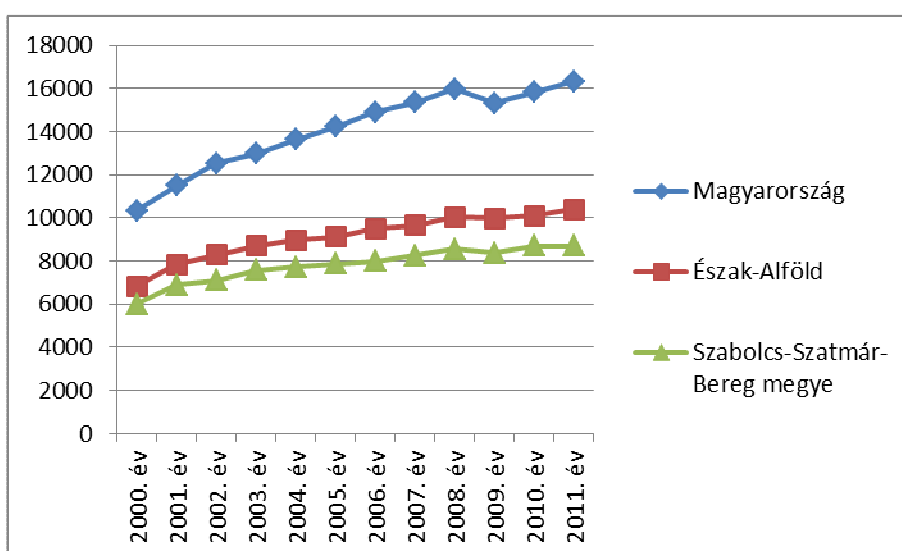
Ha lakosságszámra vetítjük a vállalkozások számát, látható, hogy Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a vállalkozási aktivitás magasabb az

országos átlagnál – ezer főre 29-cel (17%-kal) több vállalkozás jut. A régió adata csak némileg haladja meg az országos átlagot.

Az agglomeráció településein a megyei átlag alatti értékeket tapasztalhatunk (ez alól csupán Nyíregyháza kivétel, de az országos/régiós átlagot Nyírpazony is meghaladja). A jelenséget természetesen magyarázhatja, hogy az alacsonyabb vállalkozói kedvvel rendelkező települések lakói elsősorban alkalmazottként dolgoznak elsősorban Nyíregyházán vagy a megye más területein üzemelő nagyobb foglalkoztatóknál.

Gazdasági fejlettség

A térség gazdasági teljesítményének mérése alkalmas mérőszám a megtermelt GDP, illetve a árfolyamok és árszínvonalak korrekciójából adódó egy főre jutó, vásárlóerő-paritáson mért GDP.



11. ábra: Az érintett területek egy főre jutó GDP-jének alakulása, vásárlóerő paritáson (Adatok: KSH, T-STAR)

Az egy főre jutó GDP vásárlóerő-paritáson nézve Észak-Alföld az ország egyik legelmaradottabb vidéke, ezen belül is Szabolcs-Szatmár-Bereg megye a régiós átlag alatt teljesít. Az egy főre jutó bruttó hazai termék értéke a régióban az országos szint 63,67%-a, míg a megyei alig haladja meg a felét (53%).

Amellett, hogy a megyei GDP értéke alacsonyabb az országos átlagnál, a növekedési üteme is elmarad mind a régió, mint az ország átlagától: 2000 és 2011 között, míg az ország és a régió egyaránt 58%-os növekedést produkált, addig Szabolcs-Szatmár-Bereg megye csupán 45%-ot. Ennek folytán európai viszonylatban Észak-Magyarország illetve Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Európa legelmaradottabb területei közé tartozik. Gazdasági ereje Horvátország szárazföldi területeivel vagy éppen Macedónia átlagával egyezik meg.

Ipari parkok a beruházások fő célterületei

Nyíregyházán, a város déli peremterületén 1997 óta működik a Nyíregyházi Ipari Park, amelyben elsősorban a feldolgozóipari, az elektronikai ipari tevékenység folyik. Az ipari park teljeskörűen kiépült infrastruktúráját kínálja a megtelepedni kívánóknak, valamint lehetőség van kiegészítő szolgáltatások igénybe vételére is, mint például az önkormányzati ügyintézés vagy a pályázatírás.

Az elmúlt 15 évben olyan jelentős külföldi cégek települtek meg a szabolcsi megyeszékhelyen, mint az elektronikai iparban működő Elektrolux vagy a műanyagipari Lego. A magyar vállalkozások közül jelentősnek tekinthető többek között a gumiabroncsokkal foglalkozó Marso – kapcsolódva a Michelin nyíregyházai gyárához –, valamint a Nyíregyháza Logistic Centrum Kft.

A fejlődés folyamatos, ennek jele, hogy az ipari park megtelt, 2012-ben a Lego újabb gyáregysége már egy új, a város nyugati szélén fekvő ipari parkban épül fel. A termelés várhatóan a 2014-es év első negyedévében indul meg.

Vendéglátás

A város és térsége a vendéglátóhelyek tekintetében mennyiségi értelemben jól ellátottnak tekinthető, minőségi értelemben azonban csak a város nyújt olyan kisszámú kínálatot, amely a helyi igények kielégítésén túlmenően is szerepet kaphatnak. A vendéglátás infrastruktúrája tekintetében a KSH által közölt főbb adatokat az alábbiak:

	Éttermek, büfék száma (db)	Cukrászdák száma (db)	Italboltok és zenés szórakozóhelyek száma (db)
Kótaj	7	4	7
Nyíregyháza	453	58	266
Nyírpazony	3	1	8
Nyírtelek	1	2	17
Nyírtura	2	0	0
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	977	202	1313
Észak-Alföld	2730	469	3347
Magyarország	25929	3362	21033

7. táblázat Vendéglátóipari egységek száma (Adatok: KSH; T-STAR 2012)

Mint látható, az agglomeráció szinte valamennyi településén található étterem vagy büfé, cukrászda, valamint italbolt és zenés szórakozóhely. A kivételt Nyírtura jelenti, ahol nem található sem cukrászda, sem italbolt. Ez magyarázható a település méretével, hisz Nyírtura az agglomeráció legkisebb települése. Összességében a város kínálata

messze meghaladja a megyei átlagot is, amely jól mutatja a város központi szerepét, valamint a fizetőképes kereslet a városban való koncentrációját is.

Turizmus

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye nem számít országos jelentőségű turisztikai célpontnak. A megyén belül azonban a Nyíregyházi agglomeráció jelentős turisztikai vonzerővel bír; ennek magyarázata az a néhány turisztikai attrakció, amely regionális jelentőséggel bír.

A Sóstói Gyógyfürdő 2012-ben kapott Országos Gyógyfürdő, míg a Júlia fürdő regionális gyógyfürdő minősítést. A gyógyfürdők mellett Nyíregyházán 2005-ben épült meg az élményfürdő, mely elsősorban a gyógyulás helyett elsősorban kikapcsolódásra ad alkalmat.

A Nyíregyházi Állatkert, a Sóstó Zoo, jelentős magyarországi állatparknak minősül, olyan ritkábban tartott fajok találhatóak meg, mint a szibériai tigris, a zsiráf vagy az elefánt. A turisztikai szempontokon túl külön energiát fordítanak a veszélyeztetett fajok megőrzésére, 33 állatfaj esetén tagjai az Európai Fajmegőrzési Programnak.

A turisztikai vonzerőt kívánja fokozni több, évente megrendezésre kerülő program is, köztük az augusztus végén a világzenei Vidor Fesztivál vagy a szeptember első szombatján megrendezendő Zsindelyes Pálinka- és Népi Gasztronómiai Fesztivál.

A turisztikai attraktivitást növeli, hogy a városban található önálló színtársulattal rendelkező kőszínház, múzeum valamint mozi is.

A turizmus terén tehát Nyíregyháza és térsége nem tekinthető kiemelkedő célpontnak, az ágazat súlya a várostérség gazdaságában meglehetősen szerény. A turisztikai aktivitás mérése tekintetében fontos adat a szálláshelyek száma, azok minősége valamint az általuk kínált férőhelyek száma. A legfontosabb szálláshelytípusokat a következő táblázatban mutatjuk be:

	Szállodák száma (db)	Wellness szállodák száma (db)	Panziók száma (db)	Kempingek száma (db)
Kótaj	0	0	1	0
Nyíregyháza	14	2	16	3
Nyírpazony	0	0	1	0
Nyírtelek	0	0	0	0
Nyírtura	0	0	0	0
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	25	3	61	25
Észak-Alföld	101	22	131	59
Magyarország	997	164	1097	278

8. táblázat Az egyes szálláshelyek száma 2012-ben (Forrás: KSH, T-STAR 2012)

Látható, hogy a szálláshelyek tekintetében az agglomeráción belül igen erős Nyíregyháza túlsúlya: a megyeszékhelyen kívül szálláshely csupán Kótajon valamint Nyírpazonban található, egy-egy panzió által.

Nyíregyházán a kistelepülésektől eltérően található szálloda, wellness szálloda, panzió és kemping is. A megyén belül a szállodák valamint wellness szállodák esetén szintén a székhely a domináns (56% valamint 66%-os arányokkal), a panziók valamint kempingek esetén az agglomerációs településeken kívüli települések súlya mondható még jelentősnek.

A szállásférőhelyek számát az alábbi táblázatban összesítettük:

	Szállodák szállásférőhelyeinek száma (db)	Wellness szállodák férőhelyeinek száma (db)	Panziók szállásférőhelyeinek száma (db)	Kempingek szállásférőhelyeinek száma (db)
Kótaj	0	0	58	0
Nyíregyháza	958	173	473	95
Nyírpazon	0	0	22	0
Nyírtelek	0	0	0	0
Nyírtura	0	0	0	0
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	1438	236	1768	5179
Észak-Alföld	10841	3129	4002	15138
Magyarország	138729	27272	31863	91542

9. táblázat: Az egyes szálláshelyek férőhelyeinek száma 2012-ben (Forrás: KSH, T-STAR 2012)

A férőhelyek tekintetében – hasonlóan a szálláshelyek számához – rendkívül erős a megyeszékhely túlsúlya: szállodák esetén a megye férőhelyeinek 66%-a, wellness szállodák esetén pedig 73%-a Nyíregyházán található. Ha az adott területen ezer lakosra jutó szállásférőhelyek számát vizsgáljuk hasonló tendenciákat tapasztalhatunk:

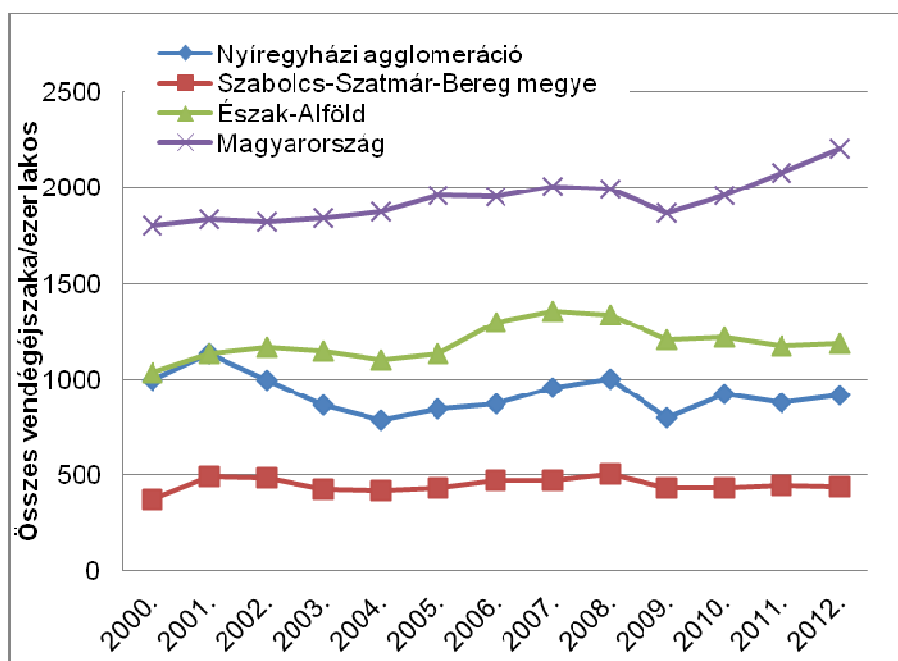
	Ezer főre jutó szállodai szállásférőhelyek száma (db)	Ezer főre jutó wellness szállodai férőhelyek száma (db)	Ezer főre jutó panzió szállásférőhelyek száma (db)	Ezer főre jutó kempingbeli szállásférőhelyek száma (db)
Kótaj	0,00	0,00	12,90	0,00
Nyíregyháza	8,11	1,46	4,00	0,80
Nyírpazon	0,00	0,00	6,46	0,00
Nyírtelek	0,00	0,00	0,00	0,00

	Ezer főre jutó szállodai szállásférőhelyek száma (db)	Ezer főre jutó wellness szállodai férőhelyek száma (db)	Ezer főre jutó panzió szállásférőhelyek száma (db)	Ezer főre jutó kempingbeli szállásférőhelyek száma (db)
Nyírtura	0,00	0,00	0,00	0,00
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye	2,55	0,42	3,14	9,19
Észak-Alföld	7,27	2,10	2,68	10,15
Magyarország	14,00	2,75	3,22	9,24

10. táblázat: Az egyes szálláshelyek ezer lakosra jutó férőhelyeinek száma 2012-ben
(Forrás: KSH, T-STAR 2012)

Az ezer főre jutó szállásférőhelyek tekintetében a régió és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye értékei a magasabb státuszú (szállodai, wellness szállodai) szálláshelyek esetén jelentősen elmaradnak az országos átlagtól, csupán Nyíregyháza közelíti meg a régiós szintet. A panziók befogadóképessége meghaladja, a kempingeké pedig eléri az országos átlagot.

A vendégéjszakák alakulását a belföldi és külföldi vendégek szerinti bontásban mutatjuk be az alábbi ábrán. Országos viszonylatban is megfigyelhető a külföldiek által eltöltött éjszakák arányának csökkenése: 2000-től 2012-ig országosan 57%-ról 52%-ra, a Nyíregyházi agglomeráció területén ennél jelentősebb mértékben, 41%-ról 29%-ra esett vissza.



12. ábra: Az ezer főre jutó vendégéjszakák alakulása (Forrás: KSH, T-STAR 2000-2012)

A összes vendégéjszakák száma a külföldiek arányának csökkenése mellett az ezredforduló óta 18%-kal nőtt, azaz a turizmus éves átlagban csaknem másfél százalékos növekedés figyelhető meg.

Az eltöltött vendégszakák számát ezer lakosra vetítve kiderül, hogy az észak-alföldi régió, ezen belül is Szabolcs-Szatmár-Bereg megye jelentősen elmarad az országos átlagtól, vagyis nem tekinthető jelentős turisztikai vonzerővel bíró területnek. Az agglomerációs települések a megyén belül kifejezetten kedvező, azaz magas értékekkel bírnak, közelítenek a régiós átlaghoz.

A későbbiekben ezen a téren további fellendülés várható, 2013-as évközi adatok szerint ugyanis a 2012-es évhez viszonyítva Nyíregyházán 26%-kal nőtt a vendégek által eltöltött éjszakák száma.

Intézményi ellátottság

A lakosság számára az életszínvonal legkézenfekvőbb alkotóelemei a helyi infrastruktúra kiépítettsége, a humán szolgáltatások megléte, közelsége s minősége; ezen tényezők a vállalkozási aktivitás, illetve a beruházási döntések esetében is növekvő jelentőséggel bírnak.

	Kótaj	Nyíregy.	Nyírpazony	Nyírtelek	Nyírtura
Okmányiroda	nincs	van	nincs	nincs	nincs
Rendőrőrs (körzeti megbízott)	van	van	nincs	van	nincs
Vasútállomás léte	van	van	nincs	van	nincs
Postahivatal /fiókposta, ügynökség, kirendeltség/ léte	van	van	van	van	van
Benzinkút /üzemanyagtöltő állomás	nincs	van	van	nincs	nincs
Bankfiók léte	van	van	van	van	nincs

11. táblázat: Intézményi ellátottság a Nyíregyházi agglomeráció településein (Forrás: KSH T-STAR 2011)

Intézmények tekintetében az agglomeráció települései átlagosan ellátottak. Okmányiroda csak Nyíregyházán van, azonban valamennyi településen található posta, a legtöbben pedig rendőrőrs és bankfiók is. Komoly hiányosság, hogy az agglomeráció területén benzinkút csupán Nyíregyházán, illetve Nyírpazonyban áll rendelkezésre.

Az intézményi ellátás talán leghétköznapibb megjelenési formáját a köznevelési intézmények, így az óvodák, iskolák, középiskolák jelentik. A köznevelési intézményrendszer a KSH által rögzített főbb mutatószámait az alábbi táblázatban összegeztük:

	Kótaj	Nyíregyh.	Nyírpazony	Nyírtelek	Nyírtura
bölcsődék száma	-	10	-	1	-
óvodák száma	1	39	1	3	1

	Kótaj	Nyíregyh.	Nyírpazony	Nyírtelek	Nyírtura
családi napközök száma	-	4	-	1	-
általános iskolai feladatellátó helyek száma	1	26	1	1	1
általános iskolás diákok száma	359	9701	129	374	108
- ebből más településről bejáró diákok száma	2	1186	4	35	37
szakközépiskolai feladatellátó helyek száma	-	23	-	-	-
gimnáziumi feladatellátó helyek száma	1	21	1	1	
szakképző iskolai feladatellátó helyek száma	-	20	-	-	-
nappali tagozatos középiskolai diákok száma	-	11319	-	-	-
- ebből kollégiumban lakók száma	-	1757	-	-	-

12. táblázat: Köznevelési intézmények a Nyíregyházi agglomerációban (forrás: KSH T-STAR 2011)

Az oktatási intézmények tekintetében az ellátás színvonala átlagosnak nevezhető: óvoda és általános iskola valamennyi településen található, a városokban pedig működik bölcsőde is.

Jellemző, hogy az általános iskolások helyben tanulnak, ez alól csupán a megyeszékhely kivétel, valamint Nyírtura, ahol a diákok harmada nem helyi. Ennek magyarázata lehet a település környezetében levő kisebb falvak léte.

Középiskola jellemzően csak a megyeszékhelyen található, ahol jelentős számú kollégista is tanul. Arányuk a diákságon belül 15,5%. A városban összesen 17 középfokú oktatási intézmény található, az 5 gimnázium mellett, speciális nevelési igényű hallgatók számára kialakított általános- és középiskolák, köztük 8 szakképesítést nyújtó középiskola található, amelyek műszaki, gazdasági, informatikai, egészségügyi, vízügyi-környezetvédelmi, valamint művészeti szakterületeken folytatnak képzéseket. A város középfokú oktatási kínálata tehát meglehetősen

széleskörű, amely így biztosítja a tágabb térség foglalkoztatói számára a megfelelően képzett munkaerőt.

Mind az alap és a középfokú oktatás területén a város különleges lehetőségeket is kínál, így mindkét oktatási szinten fellelhetők a különböző felekezeti iskolák (katolikus, evangélikus és református) és mindkét szinten a művészeti, vagy kéttannyelvű oktatási intézmények is. A városban speciális igényű tanulók számára gyógypedagógiai módszertani intézmény is működik.

A humánszolgáltatások másik nagy ágát az egészségügyi ellátás jelenti; jelenlétük garantálhatja a lakosság megfelelő egészségi ellátását, állapotát, mely végső soron megjelenik a korosztályi összetételben és a halandóság mértékében is.

Az egészségügyi ellátás színvonala jónak mondható: valamennyi településen található gyógyszerár valamint házi orvos. Gyermekorvos két településen nincs: Kótajon illetve Nyírtúrán. Ezek a településeken körzeti rendszerben, más településekről átjáró orvosok praktizálnak.

	Kótaj	Nyíregyháza	Nyírpazony	Nyírtelek	Nyírtura
gyógyszertárak száma	1	46	1	1	1
házi orvosok száma	2	47	1	3	1
gyermekorvosok száma	-	26	1	1	-
kórház	nincs	van	nincs	nincs	nincs
időskori otthon	1	11	1	1	1

13. táblázat: Egészségügyi intézmények a Nyíregyházi agglomerációban (forrás: KSH T-STAR 2011)

Kórház csak a megyeszékhelyen található. Ez a kis távolságok miatt nem okoz problémát.

Időskori otthon minden településen működik.

Az intézményi ellátás utolsó fontos blokkját a kulturális intézményrendszer jelenti; a szakstatisztika ebből a szempontból kevésbé szolgáltat részletekben gazdag információkat.

	Kótaj	Nyíregyháza	Nyírpazony	Nyírtelek	Nyírtura
könyvtárak száma	1	5	1	1	1
múzeumok száma	-	5	-	-	-

14. táblázat: Kulturális intézmények a Nyíregyházi agglomerációban (forrás: KSH T-STAR 2011)

Kulturális intézmények tekintetében a színvonal átlagosnak mondható: könyvtár ugyan minden településen található, de statisztikailag múzeumi intézmények tekinthető létesítmény csupán Nyíregyházán működik. A városi könyvtárakat több intézmény működteti, a város fenntartásában működik a megyei feladatokat is ellátó Móricz Zsigmond Megyei és Városi Könyvtár, de a Vasutas Művelődési Ház vagy a Nyírségi Könyvtár Alapítvány fenntartásában is általános városi szintű könyvtári szolgáltatások érhetők el. Ezek mellett a felsőoktatási intézményekhez kapcsolódóan szakkönyvtárak is működnek a városban.

Felsőoktatás

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye felsőoktatási ellátása országos viszonylatban átlagosnak mondható: a városban két helyi felsőoktatási intézmény működik (a Nyíregyházi Főiskola, valamint a Szent Atanáz Görögkatolikus Hittudományi Főiskola), valamint szintén a megyeszékhelyen található a Debreceni Egyetem egy kihelyezett kara is. A városban ezen túl a Gábor Dénes Főiskola konzultációs központot is üzemeltet. Összességében a felsőoktatási kínálat a megyeszékhelyekhez viszonyítva – a régiószékhelyeket kivéve – kifejezetten széleskörű.

A 2000-ben a Bessenyei György Tanárképző Főiskola és a Gödöllői Agrártudományi Egyetem - Mezőgazdasági Főiskolai Kara fúziójával létrejött Nyíregyházi Főiskolán a hagyományos agrár és tanári szakok mellett napjainkban számos egyéb szak közül választhatnak a diákok. Emellett azonban jelentős számú felsőoktatási szakképzési szak (korábbi felsőfokú szakképzés) közül is lehet választani. A főiskola legfőbb képzési területei az alábbiak:

- Agrár képzési területek
- Bölcsészettudomány
- Gazdaságtudományok
- Informatika
- Műszaki képzési területek
- Művészetközvetítés
- Pedagógusképzés
- Sporttudomány
- Társadalomtudományok
- Természettudományok

Mint vidéki főiskola, a Nyíregyházi Főiskola is elsősorban „kárvallottja” a felsőoktatás reformjainak: évek óta csökken a jelentkezők száma, egyre kevesebb diákot vehetnek fel: míg 2001-ben 8167 jelentkezőből 2945-en kezdhették meg tanulmányaikat a meghirdetett szakok egyikén, addig 2013-ban 2855 jelentkezőből 1045 elsőéves hallgató került ki..

Nyíregyházi Főiskola

	hallgatók száma (fő)
Felsőfokú alap- és mesterképzésben tanuló hallgatók száma	5459
- ebből nappali tagozaton	2472

- ebből kollégiumban lakó	867
Felsőoktatásban tanulók száma	6382
- ebből nappali tagozaton	2998

15. táblázat: A Nyíregyházi Főiskolán tanulók száma (Adatok: KSH T-STAR 2012)

A főiskolán tanuló hallgatók főként alap- és mesterképzés keretében vesznek részt a felsőoktatásban. Fontos kiemelni, hogy a Bologna-rendszerben tanulók több mint fele nem nappali tagozaton végzi tanulmányait, vagyis az intézmény elsősorban a felnőttképzésben vesz részt.

A főiskola nappali tagozatos hallgatói főként a város utazási időben elérhető környezetéből kerülnek ki, erre utal a kollégisták viszonylag alacsony aránya a hallgatóságon belül (35%).

A felsőoktatási szakképzés (FOKSZ) keretében tanulók esetén szintén jellemző a felnőttképzés többsége, a hallgatók 57%-a nem nappali tagozaton tanul.

Nyíregyháza működik a Debreceni Egyetem Egészségügyi Kara. A hallgatók a diplomás ápoló, a mentőtiszt, az egészségügyi és szociális munkás és gondozó, illetve a szociális szervező szakok közül választhatnak.

Hasonlóan a Nyíregyházi Főiskolához, az Egészségügyi Kar felvételi statisztikáin is látszik a jelentkezők számának és a keretszámoknak a jelentős csökkenése: míg 2001-ben 1698 jelentkezőből 739-en kezdtek meg tanulmányaikat Nyíregyházán, addig 2013-ban 1196-ból 448-an.

	hallgatók száma (fő)
Felsőfokú alap- és mesterképzésben tanuló hallgatók száma	1696
- ebből nappali tagozaton	1079
- ebből kollégiumban lakó	288
Felsőoktatásban tanulók száma	1722
- ebből nappali tagozaton	1079

16. táblázat: A Debreceni Egyetem Egészségügyi Karán tanulók száma (Adatok: KSH T-STAR 2012)

Az Egészségügyi Karon a hallgatók többsége (63%) nappali tagozaton folytatja tanulmányait, viszont hasonlóan a Nyíregyházi Főiskolához, elsősorban helyi és környékbeli diákok tanulnak: nappali tagozatosok alig 27%-a lakik kollégiumban.

A felsőoktatási szakképzés aránya a karon nem jelentős, körükbe pedig nincsenek nem nappali tagozatos hallgatók.

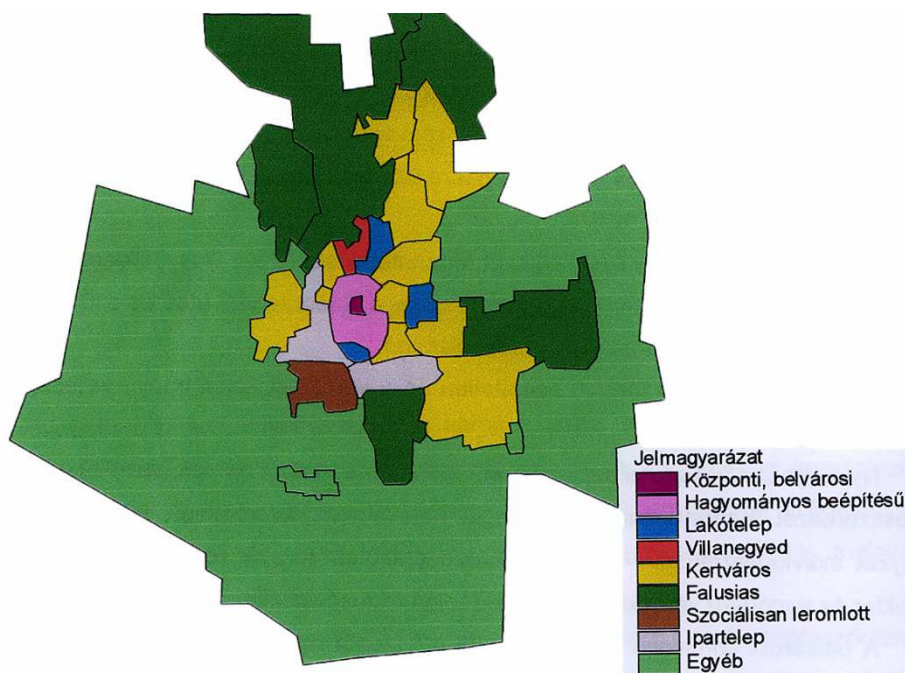
A Szent Atanáz Görögkatolikus Hittudományi Főiskolán – hazánkban egyedülálló módon – kifejezetten a görög-katolikus hitéleti képzés folyik. Az intézményben a hallgatókat a papi hivatásra, világi teológiai ismeretekre készítik fel, de lehetőség nyílik hittanári és lelkipásztori munkatársi képzésben való részvételre is.

A budapesti székhelyű Gábor Dénes Főiskola az elektronikus távoktatás hazai úttörője, amely a kapcsolódó felsőfokú szakképzések mellett mérnök-informatikus, műszaki menedzser és gazdálkodási és menedzsment alapképzést nyújt (BSc, ill. BA). A főiskola – távoktatási programja keretében – Nyíregyházán konzultációs központot tart fent, így a hallgatók helyben, közvetlenül juthatnak konzultációs lehetőséghez.

Ahogy a fentiekből látszik, a felsőoktatási képzési területek a tudományok igen széles skáláját lefedik, így összességében a felsőoktatási intézményrendszer – a nehézségek ellenére – megfelelőnek mondható.

2.5 Városszerkezet, természeti és épített adottságok

Nyíregyháza és térségének településhálózati és -szerkezeti adottságainak megismeréséhez jó támpontot a város és térsége történeti fejlődése. Nyíregyháza a 17-18. század fordulójáig nem volt kiemelkedő térségi/megyei központ, a nagyközség/kisváros jelentősége a Nyírség középső részére terjedt csak ki. A város elhelyezkedésének egyik fő előnye volt, hogy Észak felől Debrecen és nyugati irányból Északkelet Magyarország felé, a tiszai átkelés után az első jelentősebb település volt; közlekedésföldrajzi szempontból kedvező elhelyezkedést jól mutatja, hogy ma a város 4 regionális fő közlekedési tengely metszéspontjában található. Az elhelyezkedés és a városfejlődés folyamatai eredményeképpen összességében Nyíregyháza egy gyűrűs városszerveződési mintát követett (lásd ábra alább).



13. ábra: Nyíregyháza belső szerkezeti tagolódása (Forrás: KSH)

A város fejlődésének közlekedésföldrajzi momentuma, a kedvező földrajzi elhelyezkedés, igazi jelentősége a kora-újkorban, az a mezőgazdasági árutermelés volumenének növekedésével és a közlekedési-szállítási útvonalak felértékelődő mutatkozott meg. Az addig 1000 fő alatti népességű város a 18. század közepén földesúri kiváltságokat kapott, hamarosan mezővárosi rangra emelkedett, és a 19. század elején önálló mezővárossá vált. A folyamatot támogatta, hogy a központi Alföldi területekkel szemben a török hódoltság a térséget kisebb mértékben érintette, a viszonylag sűrű településhálózat fennmaratatható, és megindult az akkor korszerűnek számító, a tájpotenciált intenzíven, de fenntartható módon hasznosító tanyavilág kialakulása is.

A 19. század közepétől intenzíven fejlődő város központi része a század végére lényegében kiépült, ez a város mai méretéhez képest kis kiterjedésű mag a település valódi központja, amelyet egy belső körút határol; itt található a legfontosabb és legnagyobb közintézmények, a város főtere, a város legfontosabb építészeti emlékei, szakrális központjai. Ezen központi területet a 18. században még termelő funkciókat is hordozó, falusias jellegű városrészek vették körül. Ezen a városközpontot körülölelő terület sűrűsége a városfejlődés során folyamatosan növekedett; ma, a 19-20. század első felére már legnagyobbbrészt kialakult, kisvárosias, helyenként sűrű kertvárosias jellegű városrészeiről beszélhetünk. Ezen központi, tradicionális mezővárosi szerkezettel jellemezhető városi területeket egy külső körút fogja körbe, amely az egykori kültelkek határait követi.

A külső körút által lehatárolt városrész tehát Nyíregyháza tradicionális, tágabban értelmezhető városi magja, a 19. század második felében kiépült vasúti kapcsolat is ezen terület nyugati határán valósult meg. A kiépült Miskolc-Szerencs-Tokaj-Nyíregyháza-Debrecen vasútvonal a

város nyugati területeinek egy igen fontos, a szerkezetet alapvetően meghatározó elemévé vált, amely a nyugati városrészek (Kertváros) jelenlegi összvárosi szerkezeti integrációját jelentősen csökkenti.

A város 20. századi fejlődését részben a belső területek sűrűségének folyamatos növekedése, a külső lakott területek „bekebelezése”, valamint a belső városrész és a külső lakott városrészek közötti területek közötti „üres”, volt mezőgazdasági területek beépülése jellemezte. A hagyományos mezővárost kisebb falvak, és bokortanyák veszik/vették körül. Ezen települések és tanyák gyakorlatilag a város „agglomerációs” települései, településrészei voltak, amelyek a megyeszékhely folyamatos növekedésével, az 1960-70-es évekre gyakorlatilag összeépültek a belső átmeneti területekkel. A legfontosabbak és legnagyobbak ezek közül Sóstó, Oros és Nyírszőlős, amelyek Nyíregyháza közigazgatási területén megőrizték falusias jellegüket, és részben saját identitásukat is. Az „összeépülés” folyamatában a lakóterületek növekedése mellett az egyre nagyobb igényekkel fellépő ipar (iparterületek kialakítása) játszott kiemelkedő szerepet; ezek közül ma a legjelentősebbek a vasútvonal mellett kialakított iparterületek, illetve a déli iparterület. A vidéki iparosítással párhuzamosan a lakótelepek is itt, a külső átmeneti zónában jelentek meg a városban, míg a hagyományos kisvárosias, kertvárosias lakóterületek már meglévő települési struktúrákra, a városkörnyéki kisebb falvakra, bokortanyákra épültek rá.

Ezen volt bokortanyák, kistelepülések ma is részben önálló identitással bírnak, bizonyos mértékig őrzik belső szerkezetükben a város történeti fejlődésének lenyomatait, legtöbbször részben önálló alközponti funkciókkal is rendelkeznek.

A város legkülső, összefüggéseikben laza települési gyűrűjét képező bokortanyák, illetve az ezekből kialakult kertvárosias területek képezik. Míg a sűrűbben lakott kertvárosias területek integrálódása folyamatosan erősödik az összvárosi szövetbe, a peremterületek és a tanyavilág fejlődésének határokat szab az integráltság alacsonyabb foka, melynek részben az alacsonyabb szintű közösségi közlekedési szolgáltatások is eredményeznek. Mindezek mellett ezen területek jelentős potenciállal bírnak különösen a lakófunkciók tekintetében, hiszen itt csendes nyugodt lakókörnyezetet találhatnak az arra vágyó lakosok. Miután azonban a peremterületek ellátottsága alacsony szintű, a városból kiköltözni szándékozók sokszor a környező, az alapfokú ellátás tekintetében legalább kielégítő színvonalú kiépült kertvárosi területeket és falvakat veszik célba; a környező települések így egyre inkább válnak Nyíregyháza agglomerációs alvótelepüléseivé, miközben a város peremterületein jelentős potenciállal bír, de rossz ellátottságú területek „hevernek parlagon”.

2.5.1 Környezeti állapot

2.5.1.1 Domborzat, földtan, talaj, növényzet

Nyíregyháza és vonzáskörzete a Nyírség nagytáj és a Közép-Nyírség kistájhoz tartozik. A kistáj Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében helyezkedik el. Területe 1468 km².

Domborzat

A kistáj 95,7 és 163 m közti tengerszint feletti magasságú, félig kötött futóhomokkal, lösszel és löszös homokkal fedett hordalékkúpsíkság, amely enyhén É felé lejt. A felszín É-i része kis relatív reliefű (átlagosan 3,5 m/km²), enyhén hullámos síkság, középső és D-i része alacsony fekvésű, enyhén tagolt, illetve hullámos síkság (relatív relief 3,5 m/km²) orográfiai domborzattípusba sorolható. Jellemző az ÉK-DNy-i csapású löszös homokövezetek és az 5-25 m-rel magasabb futóhomok-övezetek váltakozása. Típusos formái a szélbarázdák, a 12-16 m-t is elérő garmadák, maradékgerincek és ÉÉNy-DDK-i irányú elzárt medencéket alkotó egykori folyóvölgyek. A nagy relatív reliefű, szélbarázdás felszínek agrárszempontról kedvezőtlen adottságúak, felszínüket főként erdőként hasznosítják.

Földtan

A változatos felszínű alaphegység feltételezett anyaga szenon-paleogén flis, amire igen jelentős magasságú (2-3 km) riolit, dácit, andezit anyagú rétegvulkánok települtek a középső-miocénben (pl. Baktalórántháza térsége). A felszínt általában vastag löszös homok fedi, amely főként a Bodrogot összetevő folyók hordalékkúpjára települt. A kistáj D-i részén a löszös homok futóhomokfelszínekbe megy át. A felszíneket borító üledékek fiatal korúak, a pleisztocén legvégéhez kapcsolhatók.

Talajok

A főként homok talajképző kőzeten a táj területének több mint felét (57%) a kovárványos barna erdőtalaj alkotja, amely gyengén savanyú kémhatású, 0,5-1% szerves anyagot tartalmaz, szelvényében barnás-vörös kolloidkiválásokkal színezett rétegek jellemzőek. Természetes termékenységük 25-35 (ext.) földminőséget eredményez. Hasznosíthatóságuk kb. 50%-ban szántóként, 35%-ban erdőterületként, 5-5%-ban legelőként és szőlőként lehetséges. A szántókon a fő termény a rozs és a burgonya. A finomszemű (0,2 mm átmérőjű) kvarcot és kevés szilikátot tartalmazó, mészmentes, ún. savanyú homokon – a terület 13%-án – futóhomok talajok vannak. A 0,5-1% szerves anyagot tartalmazó, hosszabb-rövidebb ideje megkötött homokon 20-30 (int.) termékenységi besorolású humuszos homoktalajok (6%) találhatóak. Hasznosításuk futóhomok-humuszos homok sorrendben legelőként (1-15%), erdőként (45-15%), szántóként (50-65%), szőlőként (0-5%) és gyümölcsösként (5-5%) lehetséges. A kistáj É-i határa menti löszös üledéken homokos vályog szemcse-összetételű, jó vízgazdálkodású, 2-3% vagy 3-4% humusztartalmú, jó termékenységű réti csernozjom talajok fordulnak elő 5% kiterjedésben. A csernozjom talajon kívül a magasabb térszín löszös anyagán néhány kisebb foltban a barnaföld is előfordul. A széles mélyedések hidromorf talajképződményei közül az öntésanyagokon vagy

helyenként löszös üledékeken képződött, általában homokos vályog vagy vályogos fizikai féleségű, 2-3 % szerves anyagot tartalmazó, általában meszes réti talajok találhatók a legnagyobb kiterjedésben (16%). Termékenységi besorolásuk a 45-60 talajminőségi kategória. Hasznosításuk 50% szántóként, 25-25%-ban erdő és rét-legelő területként lehetséges. A hasonló termőhelyeken kialakult, lényegesen több szervesanyagot tartalmazó lápos réti talajok részaránya 2%. Földminőségi besorolásuk a felszínközeli talajvíz miatt korlátozott termőréteg-vastagság következtében a 25-35 kategória. A szikes talajvízű területeken kialakult szikes talajok összterülete 1%, amelyet két szikes talajtípus, a szoloncsák és néhány kisebb foltban a szolonyeces réti talaj alkot. A szikes talajok is öntésanyagokon képződtek és mechanikai összetételük is a réti talajokéval azonosan vályog és agyagos vályog. A szoloncsák talajok 80%-a legelőként hasznosítható.

Növényzet

A táj túlnyomórészt mezőgazdaságilag művelt potenciális erdőterület. Az évszázados használat során szinte teljesen eltűnt lomboserdők mellett a legszárazabb buckahátak nyílt gyepi vegetációja, valamint a mélyedések lápmedencéinek és vízhatású völgyeinek, valamint a táj Ny-i felében jellemző szikesek növényzete ösfolytonos. Erdei kevés kivétellel ültetvényszerűek (akác). A ritkán lakott területekre jellemző parlagokon a száraz és üde gyepek regenerációja korlátozott. A táj É-i hatoda a szabályozásokig a Tisza öntésterülete volt, növényzete Rétközéhez hasonló. A természetszerű homoki erdőmaradványok gyöngyvirágos és gyertyános-kocsányos tölgyesek, kisebb részben keményfaligetek és pusztai tölgyesek származékai. A mélyedésekben jellemzők a lápi jellegű mocsárrétek és sásosok, kisebb zombékosokkal, kékperjés rétekekkel, magaskórósokkal és leromlott, elnadasodott származékaikkal. A táj Ny-i felének tómedreiben a szoloncsák sziki vegetáció teljes zonációja megtalálható. Hajdúhadháznál jó állapotú homokpusztagyeppek vannak, máshol csak leromlott fragmentumaik. Erdeiben az alföldi erdők fajai mellett fontosak a hegyvidéki elemek (ujjas keltika – *Corydalis solida*, fehér perjeszittyó – *Luzula luzuloides*), az erdősztyep-elemek (magyar nőszirm – *Iris aphylla* ssp. *hungarica*) ritkák. Mocsár és lápréteken jellemző a pompás kosbor (*Orchis elegans*), kiemelt fontosságú a réti angyalgyökér (*Angelica palustris*), a fehér zászpa (*Veratrum album*), a szibériai nőszirm (*Iris sibirica*). Szikesei pannon és K-i fajokban kissé szegényebbek az Alföld többi szikesénél. Savanyú homokgyepjein kiemelkedő a magyar kököröcsin (*Pulsatilla flavescens*) és a balti szegfű (*Dianthus arenarius* ssp. *borussicus*). Gyakori élőhelyek: Mocsárrétek, Jellegtelen üde gyepek és magaskórósok, Jellegtelen száraz- vagy félszáraz gyepek és magaskórósok. Fajszám: 600-800, védett fajok száma: 40-60, özönfajok: zöld juhar (*Acer negundo*), bálványfa (*Ailanthus altissima*), gyalogakác (*Amorpha fruticosa*), selyemkoró (*Asclepias syriaca*), tájidegen őszirózsa fajok (*Aster* spp.), amerikai kőris (*Fraxinus pennsylvanica*), kisvirágú nebánsvirág (*Impatiens parviflora*), amerikai alkörömös (*Phytolacca americana*), kései meggy (*Prunus serotina*), japánkeserűfű-fajok (*Reynoutria* spp.), akác (*Robinia pseudoacacia*), aranyvessző fajok (*Solidago* spp.).

2.5.1.2 Vízhinőség, vízgazdálkodás

Felszíni vizek

A Nyírség középső, É-nak lejtő területe, amelyet a Hajdúhadház-Nyíradony közötti vízváltástól egymással párhuzamosan a Lónyai-csatornához tartó „főfolyások” vagy csatornák tagolnak. A főgyűjtő a Lónyai-főcsatorna (91 km, 1958 m²), de tőle É-ra a táj pereme eléri a a Belfő-csatornának (53 km, 636 km²) a balról beléje torkolló Nagyhalász-Pátróhai-csatorna (21 km, 118 km²) alatti szakaszát is, sőt Tiszaberceltől Ny-ra néhány km hosszon kifut a Tiszáig. A Lónyai csatornába tartó főfolyások, K-ről indulva: III. sz. (47 km, 310 km²), IV. sz. (37 km, 336 km²), V. sz. (5 km, 9 km²), VI. sz. (18 km, 65 km²), VII. sz. Kállay főfolyás (55 km, 426 km², összegzett biológiai minősítése: jó, biológiai szempontból nem kockázatos, kémiai szempontok alapján: tápanyagok, szerves anyagok és veszélyes anyagok szempontjából kockázatos), VII/3. sz. mellékág (30 km, 118 km²), VIII. sz. Érpatak főfolyás (46 km, 352 km², összegzett biológiai minősítése: jó, biológiai szempontból nem kockázatos, kémiai szempontok alapján: tápanyagok, szerves anyagok és veszélyes anyagok szempontjából is lehetséges a kockázat), IX. sz. Simai főfolyás (32 km, 305 km², összegzett biológiai minősítése: jó, biológiai szempontból nem kockázatos, kémiai szempontok alapján: tápanyagok és szerves anyagok szempontjából nem kockázatos, veszélyes anyagok szempontjából kockázatos). Száraz, gyér lefolyású, vízhiányos terület. Vízjárás adatok a Lónyai-főcsatornáról és néhány mellékvizéről is vannak. A nagyvizek tavasszal, a kisvizek ősszel gyakoriak. A vízminőség III. osztályú. A belvízlevezető csatornahálózat hossza 1200 km körül van, torkolatukon 11 szivattyútelep működik.

Számos állóvíz közül 12 természetes jellegű, 273 ha felülettel. Közülük az újfahértói Nagyvasas-tó (124 ha) a legnagyobb. Még egy tiszai holtág (4ha) is van Paszab mellett. Az utóbbi időben jó néhány nagy területű tározó létesült, amelyeket halastóként is hasznosítanak. A 15 tározó-halastó felszíne közel 1500 ha.

A Sóstói tófürdő vízminősége az elmúlt években javult. A minősége ma jó minősítésű. Az Oláhréti és Nagyréti víztározók (Császárszállási tavak) vízminősége az egyes komponensekre tűrhető és kiváló érték között van, a vízminőség a hasznosítási célnak megfelelő. A Bujtosi tavak 1997-ben végrehajtott rekultivációja során elvégzett beruházások (iszapkostrás, nádvágás, kutak fúrása) jótékony hatással voltak a vízminőségre, ennek ma vízminősége jónak mondható. Az Igrice-mocsár (Lukalaposi tározó) védetté nyilvánítása óta (1991) a terület állapota javult.

Nyíregyháza felszíni vizeinek minőségére vonatkozóan az elmúlt néhány évben csupán igen kevés számú vizsgálat készült. Ezek nagy része a Víz Keretirányelv végrehajtásának elősegítése II. fázis című, 2004-016-689-02-03 sorszámú EU projekt során készült laborvizsgálatok. Ezen laborvizsgálat eredményei tartalmazza a fenti leírás.

Felszín alatti vizek

A talajvíz mélysége a homokbucka-vonulatok alatt 4-6 m, máshol 2-4 m közötti. Mennyisége általában jelentéktelen. Kémiai jellege a IV. sz

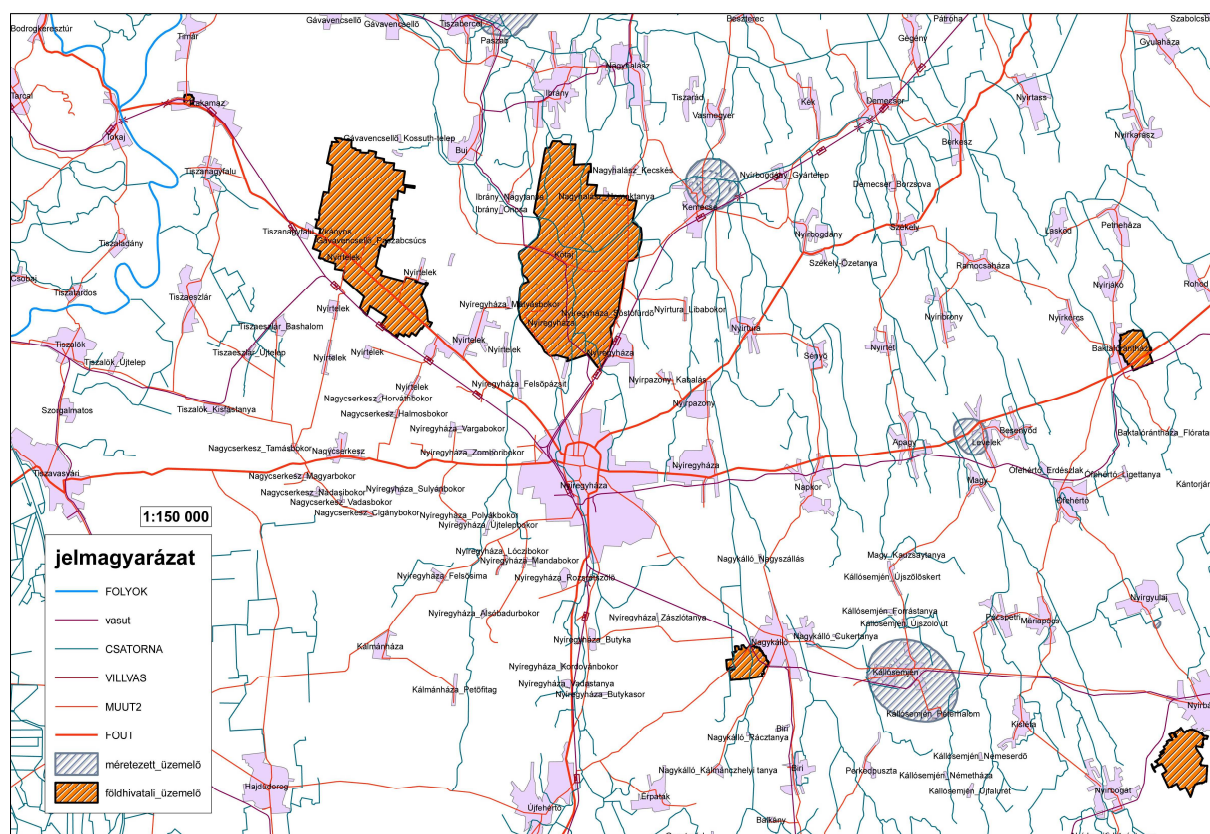
főfolyás mentén és a Lónyai-főcsatorna torkolati szakasza környékén nátrium-, máshol kalcium-magnézium-hidrogénkarbonátos. Keménysége általában 15-25 nk° között van, de a települések környékén 45 nk° fölé is emelkedik. A szulfáttartalom 60-300 mg/l között ingadozik, de a VIII. sz. főfolyás Nyíregyháza alatti szakaszán a 300 mg/l-t is meghaladja. A rétegvizek mennyisége nem jelentős. A nagyszámú artézi kútnak az átlagos mélysége nem éri el a 100 m-t, a vízhozama pedig 100l/p-et. Igen sokban nagy a vastartalom. Baktalórántházán 45 °C, Nagykállón 41 °C, Nyíregyházán 50 és 52 °C hőmérsékletű vizet tártak fel.

Nyíregyháza alatt a mértékadó talajvízszintek viszonylag magasan mindössze 1-2 métermélységben találhatóak, ez a város felszín alatti vizeit igen sérülékennyé teszi az emberi tevékenységből származó szennyezésekkel szemben. Lokális de magas szennyezőanyag koncentrációjú talajvízszennyezések keletkezhetnek az illegális hulladék lerakás, folyékony hulladék ürítés, túlzott mértékű műtrágya használat illetve néhány terület csatornázatlansága miatt. Ezen szennyeződések mindegyike elsősorban szerves eredetű szennyezést okoz, mely szennyezések idővel lebomlanak és átalakulnak, így viszonylag kisebb károkat okoznak a felszín alatti vizekben. Azok a szennyeződések, melyek Nyíregyházán a felszíni alatti vizekben tartós károsodást okoznak és kármentesítésük mindenképpen szükséges elsősorban a nem megfelelő kialakítású szénhidrogén tartályok meghibásodásai során keletkeztek, ill. az ipari üzemek okozta nehézfém szennyezések miatt. A városban jelenleg négy szennyezett terület kármentesítése folyik, míg két szennyezett terület esetén tényfeltárási munkák folynak, addig 10 területen már csak az utó monitoringozási fázis zajlik. Más hasonló méretű városokhoz képest elmondhatjuk, hogy Nyíregyháza város területén a felszín alatti vizek minősége megfelelő és viszonylag kevés a kármentesítendő szennyezett területek száma.

Nyíregyházán és környékén a sérülékeny vízföldtani környezetben lévő vízbázisok védőterületei a következők:

- Nyíregyháza város vízellátását biztosító vízművek:
- Nyíregyháza I. vízmű: Kótaj
- Nyíregyháza II. vízmű: Gávavecsellő, Rózsástanya-Nyírtelek
- Nyíregyháza Regionális vízmű: Paszab, Ibrány-Jásztelep
- Mindhárom vízmű a sérülékeny vízföldtani környezetben lévő vízbázisok közé tartozik. A vízművek vízbázisainak védőterülete méretezett, a biztonságba helyezésük megtörtént.
- A város közigazgatási területét északról (Nyírszőlős, Sóstógyógyfürdő és Sóstóhegy) érinti a NYÍREGYHÁZA I. Vízmű Kótaj vízbázisának ingatlan-nyílvántartásba bejegyzett hidrogeológiai B védőövezete. A védett vízműkapacitás: 20 000 m³/nap
- Nyíregyháza központjától északnyugatra 10,6 km-re helyezkedik el a NYÍREGYHÁZA II. vízmű Gávavecsellő, Rózsástanya-Nyírtelek vízbázisának hidrogeológiai B védőövezete. A védett vízműkapacitás: 20 000 m³/nap

- Nyíregyháza központjától északkeletre 14,3 km-re helyezkedik el a KEMECSE Kistérségi Vízmű vízbázisának hidrogeológiai B védőövezete. A védett vízműkapacitás: 2 000 m³/nap
- Nyíregyháza központjától keletre 18,6 km-re helyezkedik el a LEVELEK Térségi Vízmű vízbázisának hidrogeológiai B védőövezete. A védett vízműkapacitás: 4 000 m³/nap
- Nyíregyháza központjától délkeletre 11,6 km-re helyezkedik el a NAGYKÁLLÓ Városi Vízmű vízbázisának hidrogeológiai B védőövezete. A védett vízműkapacitás: 3 600 m³/nap
- Nyíregyháza központjától délkeletre 17,3 km-re helyezkedik el a KÁLLÓSEMJÉN Községi Vízmű vízbázisának hidrogeológiai B védőövezete. A védett vízműkapacitás: 1 000 m³/nap



14. ábra Nyíregyházán és környékén a sérülékeny vízföldtani környezetben lévő vízbázisok védőterületei

A teljes Felső-Tisza-vidék, s így Nyíregyháza ivóvízellátása is 100 %-os mértékben felszín alatti vizekből történik. Nyíregyháza város és a környező települések vízellátását a NYÍRSÉGVÍZ Zrt. biztosítja. Nyíregyháza városban a közüzemi vízhálózatba bekapcsolt lakások aránya 99 %. A nyíregyházi agglomeráció vízellátását az Állami tulajdonú kótaji, paszabi, és a nyírteleki víztermelő telepek biztosítják. A víztermelő telepek vízbázisain aközépső pleisztocén, és az alsó pleisztocén összletekre telepített 110-200 m mélységű mélyfúrású kutakból termelik ki a nyersvizet. A víztermelő telepek közel 90 km-es hosszúságú távvezetéken juttatják be a tisztított ivóvizet Nyíregyházára, az Északi és a Déli fogadóállomásokra. Itt korszerű nyomásfokozó berendezések segítségével biztosítják a szükséges víznyomást a városi és az agglomeráció területén lévő községek ivóvízhálózataiban. Mind a

felszín alatti ivóvíz készlet, mind a Sóstó fürdőt ill. Júlia fürdőt ellátó termálvíz készletek végesek. Nyíregyházán a közüzemi vízhálózatba bekapcsolt lakás aránya 99 %, a Közüemi szennyvízcsatorna-hálózatba bekapcsolt lakások aránya 91,4 %. Jelenleg a városban keletkező szennyvizet az I. számú szennyvíztisztító telepe tisztítja mintegy 92-94 % hatásfokkal. A szennyvíztisztító telep tisztított vizének a befogadója a VIII.számú főfolyás.

2.5.1.3 Levegőminőség

Meteorológiai és klimatikus viszonyok, éghajlat

A kistáj éghajlata mérsékelt meleg, de közel áll a mérsékelt hűvöshöz. Főként Ny-on száraz, ÉK-en viszont közel van a mérsékelt száraz kategóriához. Az É-i vidékeken 1850-1900 az évi napfényes órák száma, de D felé haladva majdnem 1950 óráig nő. Nyáron 750-780, télen 170-175 óra a napfénytartam. Az évi középhőmérséklet 9,4-9,7 °C, a vegetációs időszaké 16,6-16,9 °C. Április 3-5.és október 18. között, azaz 195 napon át általában meghaladja a 10 °C-ot a napi középhőmérséklet. Évente 187-190 fagymentes nappal számolhatunk. Ez az időszak ápr. 10-13. és okt. 18-20. közé esik. Az évi legmagasabb hőmérsékletek átlaga 34,0-34,5 °C közötti. Az abszolút minimumok átlaga Ny-on -17 °C, máshol -17,5 és -18 °C közötti.

A csapadék évi összességének területi eloszlása változatos: ÉK-en kevéssel 580 mm feletti, ÉNy-on viszont csak 530 mm körüli. A többi területeken 540-570 mm. A nyári félévben 350 mm körüli eső várható. Nyíregyházán mérték a 24 órás csapadékmaximumot (122 mm). Évente 40-42 hótakarós nap a megszokott, az átlagos maximális hóvastagság 18 cm. Az ariditási index 1,24 és 1,28 közötti, de ÉK-en 1,20 körüli, Ny-on viszont 1,30 körüli. Sorrendben az ÉK-i, a DNY-i és az É-i a leggyakoribb szélirány, az átlagos szélesség megközelíti a 3 m/s értéket. Elsősorban a csapadék területi eloszlása határozza meg a gazdaságos növénytermesztés lehetőségeit.

Légszennyezettségi állapot

A levegő védelméről” szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 306/2010. Korm. rendelet) alapján az ország területét és településeit a légszennyezettség mértéke alapján a környezetvédelmi és a közegészségügyi hatóság javaslatának figyelembevételével zónákba kell sorolni. A zónák kijelölésére „a légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről” szóló 4/2002. (X. 7.) KvVM rendeletben (a továbbiakban: 4/2002. KvVM rendelet) került sor. A rendelet az egyes zónákban 11 szennyező anyagot értékel, ezekre A, B, C, D, E, F csoportokba valamint a talajközeli ózon esetében O-I és O-II csoportokba tipizálja a zónát.

A 4/2002 (X. 7.) KvVM rendeletben Nyíregyháza és környéke légszennyezettségi zónába tartozik. A zónába tartozó településeken a rendeletben vizsgált 11 légszennyezőanyag jellemző értékei alapján a szennyező anyagokénti kategóriákat a következő táblázat mutatja.

Légszennyező anyag	SO_2	NO_2	CO	PM_{10}	benzol	Talajközeli ózon
Levegőminőségi zóna	F	D	E	D	E	O-I

Légszennyező anyag	PM_{10} Arzén (As)	PM_{10} Kadmium (Cd)	PM_{10} Nikkel (Ni)	PM_{10} Ólom (Pb)	PM_{10} benz(a)-pirén (BaP)
Levegőminőségi zóna	F	F	F	F	D

17. táblázat Zónacsoportok a szennyező anyagok szerint

A zónába sorolás oka volt, hogy a város közigazgatási területén 11 db RIV mérőhely és az egy db monitoring állomás mérési adatai szerint a levegő védelmével kapcsolatos egyes szabályokról szóló többszörösen módosított 21/2001. (II. 14.) Korm. rendelet hatálybalépése óta fűtési és nem fűtési időszak átlagait, illetve éves átlagokat figyelembe véve, Nyíregyháza város területén több komponens tekintetében határérték túllépés fordult elő.

A Felső-Tisza-vidéki Környezetvédelmi Felügyelőség 2004-ben Nyíregyháza Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala, a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közlekedési Felügyelet, a Jósa András Kórház és a Nyíregyházi Erőmű Kft. bevonásával intézkedési programot készített a város közigazgatási területére 2004-ben.

2008-ban újabb Intézkedési Program készült a Felső -Tisza - Vidéki Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség által, PM_{10} szennyezettségre. Az intézkedési terv a porra (PM_{10}) vonatkozó határértékeknek való megfelelés alóli mentesség alátámasztására készült, illetve bemutatja, hogy milyen intézkedésekkel kívánják legkésőbb 2011. június 11-ig teljesíteni a vonatkozó határértékeket.

2013-ban a Felső-Tisza-Vidéki Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség újabb levegőminőségi intézkedési tervet készített, amely jelen munkarész megírásakor éppen a Közgyűlés általi véleményezés alatt állt.

A legújabb intézkedési programban bemutatásra kerülnek a légszennyezés okai, lehatárolásra kerültek a szennyezett területek, illetve megfogalmazásra kerültek a rövid és hosszú távú intézkedések.

Immissziós határértékek

A légszennyező anyagok immissziós határértékei a 4/2011. (I. 14.) VM rendeletben kerültek meghatározásra (lásd a következő táblázatot).

Légszennyező anyag	Légszennyezettség egészségügyi határértéke ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)			Veszélyességi fokozat
	órás	24 órás	éves	
Szén-monoxid	10.000	5.000	3.000	II.
Nitrogén-dioxid	100	85	40	II.
Kén-dioxid	250	125	50	III.

Légszennyező anyag	Légszennyezettség egészségügyi határértéke ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)		Veszélyességi fokozat
	24 órás	éves	
Szálló por (PM_{10})	50	40	III.

18. táblázat Immissziós határértékek

Helyi zónabesorolás

Nyíregyházán levegőtisztaság-védelmi zónák kijelölésére nem került sor. A Nyíregyháza 19/2005. (V. 5.) KGY rendelettel jóváhagyott helyi építési szabályzatának módosításáról és egységes szerkezetű szövegének megállapításáról szóló 21/2007. (VI. 12.) KGY rendeletében annyi kitétel szerepel, hogy „a Főiskola területének Ee övezetű területe a zajterhelés, a levegőtisztaság védelme szempontjából védett terület, ahol a zajok tekintetében az övezetre engedélyezett határértéknél 5 dB (A) értékkel kisebb határértéknek kell teljesülni.” Hasonlóan védendő terület a Sóstógyógyfürdői gyógyhely és annak pufferzónája.

A légszennyezettség jelenlegi állapota

A szennyezettség jellemzői és értékelése a város közigazgatási területén lévő 11 db RIV mérőhely, egy db monitoring állomás mérési adatai szerint történt. A szén-monoxid szennyezettség viszonylag alacsony. A szennyezettebb időszakok a fűtési félévek. A 2002-2003. évi fűtési félévben az átlag koncentráció $938 \mu\text{g}/\text{m}^3$, a 2003. évi nem fűtési félévben $663 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Az éves átlag az éves határértékek 27 %-a. A leggyakoribb órás szén-monoxid átlagkoncentráció 2003-ban $450\text{-}650 \mu\text{g}/\text{m}^3$, határérték túllépés nem volt.

A nitrogén-oxidok éves átlagértéke és a szennyezettséget jellemző minden statisztikai paramétere szintén 2009–2010 között magasabb volt, azonban az alap légszennyezettség csökkenése a 2000-es évek elejéhez képest nagyobb mértékű, és sokkal egyértelműbb, mint a nitrogén-dioxid esetében.

A nagy szennyezettségű időszakokat jellemző maximum, 98 és 99,9%-os percentilis értékek azonban 2007-2010 jelentősen magasabbak voltak, és a vizsgált periódusban csak 2005. évben fordultak elő a 2011. évinél is nagyobb - nitrogén-oxidok - szennyezettségű napok. 2011. évben az 1 órás egészségügyi határérték túllépések 70%-a és 24 órás határérték túllépések 93%-a október végén és november hónapban történtek. Ebben az időszakban nagyrészt anticiklon határozta meg Magyarország időjárását, és több esetben tartós hidegpárna tudott kialakulni, főleg a keleti országrészben. 2012-ben az értékek ismételen csökkentek. Fentiek a jelentősebb légszennyezettségi helyzetekben a meteorológiai körülmények meghatározó szerepét igazolják, de az alap légszennyezettségben fent leírt csökkenő tendenciát nem befolyásolták. Összességében 2005-2006. években Nyíregyháza város a nitrogén-oxidok tekintetében megfelelő, 2002-2004 és 2007-2012-ben jó minősítést kapott az automata mérőhálózat mérései alapján.

A PM_{10} éves átlagkoncentrációk egyik évben sem haladták meg az éves egészségügyi határértéket, és 2002–2003. évekhez képest 2010. évig kismértékű csökkenő tendenciát mutattak (1 sz. ábra), azonban 2011. évben ismét növekedett, és a vizsgált periódusban csak 2003. évben volt

ennél magasabb éves átlagkoncentráció. 2011. évben a 24 órás átlagértékek 50%-os és 75%-os percentilis értékei, az alap légszennyezettség, valamint a jelentősebb légszennyezettségi helyzeteket jellemző 98 és 99,9%-os percentilis értékek szintén növekedtek az elmúlt hat évhez (2004–2010) képest. A 2012. év adatai megközelítették a 2007-2008 közötti kedvezőbb értékeket, ami viszont a fűtési félév kedvezőbb meteorológiai viszonyaira vezethető vissza.

Az éves átlagértékek még mindig túl magasak, az elmúlt években az egészségügyi határérték 61-94 %-a volt. A légszennyezettségi irányszám (éves átlagérték/éves határérték aránya) a legkedvezőtlenebb a többi mért komponenshez (nitrogén-oxidok, szén-monoxid, kén-dioxid, ózon) viszonyítva. Az éves átlagérték alapján, a légszennyezettségi index szerint Nyíregyháza város a PM10 szálló por frakció szennyezettségre 2004, 2007-2008. években jó, 2002-2003, 2005-2006, 2009-2011-ben megfelelő 2012-ben újra jó minősítést kapott az Széna tér mérőállomás mérései alapján. Az utóbbi években a Széna téren a nitrogén-oxidoknál és szén-monoxidnál a szennyezettség egyértelmű csökkenése ellenére a tendencia a PM10 frakciónál nem ilyen egyértelmű (2009- 2011. között kismértékben növekedett). Ez arra utal, hogy a szálló por szennyezettségben a mérőállomás környezetének közvetlen közelében jellemző közlekedési kibocsátás mellett távolabbi források is jelentős szerepet játszanak, amelyek közül a lakossági szilárd tüzelés (lásd később PAH szennyezettségnél) is jelentős szerepet játszhat. Másrészt pont ebben az időszakban zajlottak a Tokaji úton a volt Mezőgazdasági Főiskola és Szakközépiskola területén nagyszabású építkezések, amelyek hatással lehettek a PM10 szennyezettségre. Fentieken túl a 2004 és 2007 években az éves átlagokban, és az alap légszennyezettségben tapasztalható nagymértékű csökkenés és a 2011. évben történt újbóli növekedés, valamint az évek közötti jelentős ingadozás a meteorológiai körülmények nagymértékű befolyásoló hatására utalnak a PM10 szennyezettség esetében.

A légszennyezettség oka

A Felügyelőség az automata mérőállomás és a RIV mérőpontok adataival rendelkezik, amelyek az összkibocsátást mutatják. A jelentésköteles légszennyező forrásokkal rendelkező telephelyek éves adatszolgáltatása alapján az ipari kibocsátások esetén rendelkezünk számszerűsíthető adatokkal. A légszennyezettséget okozó többi forrás esetén a rendelkezésre álló adatokból becsléssel határozza meg az egyes kibocsátó források szerepét, súlyát.

A 2013-ban készült levegőminőségi intézkedési terv alapján a lakossági **fűtés** és a **közlekedés** jelenti a legnagyobb szennyező forrást. Míg az utóbbi szerepe csökken, az előbbi szerepe 2008-tól folyamatosan növekszik. A két fő kibocsátó tevékenység szerepét jelentősen befolyásolja a meteorológia, különösen a fűtési félévben. Meg kell említeni az illetékességi terület vonatkozásában a természetes kibocsátást is, amely az ország egyik legnagyobb homokterületéhez, a Nyírséghez köthető. A más zónákból, határon túlról származó

terhelések szerepe nem ismert, ilyen jellegű mérési adatokkal nem rendelkezünk.

2.5.1.4 Zaj- és rezgésterhelés

Jogszabályi háttér bemutatása

A következőkben a legfontosabb ágazati előírásokat tartalmazó jogszabályok és rendeletek kerülnek felsorolásra.

Vonatkozó rendeletek, szabványok

- **284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet**, a környezeti zaj és rezgés elleni védelem egyes szabályairól
- **93/2007. (XII. 18.) KvVM rendelet**, a zajkibocsátási határértékek megállapításának, valamint a zaj- és rezgés-kibocsátás ellenőrzésének módjáról
- **27/2008. (XII. 3.) sz. KvVM–EüM együttes rendelet**, a környezeti zaj- és rezgésterhelési határértékek megállapításáról
- **25/2004(XII.20) KvVM rendelet**, a stratégiai zajtérképek, valamint az intézkedési tervek készítésének részletes szabályairól (stratégiai zajtérképezés követelményrendszere)
- **280/2004. (X. 20.) Kormányrendelet**, a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről (stratégiai zajtérképezés követelményrendszere)
- **MSZ 18150/1-98. sz. Környezeti zaj vizsgálata és értékelése - szabvány**
- **MSZ 15036:2002 sz. Hangterjedés szabadban – szabvány**

Előírások

A zaj- és rezgésvédelem általános szabályait a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet határozza meg. A rendelet értelmében a zajt és rezgést előidéző létesítmények tervezése, építése és üzemeltetése, valamint meglévő létesítmények bővítése során a vonatkozó zaj- és rezgésterhelési határértékeket be kell tartani.

Ezen határértékeket a 27/2008. (XII. 3.) sz. KvVM–EüM együttes rendelet határozza meg. A zajtól védendő területek elhelyezkedése függvényében különböző terhelési határértékek kerültek megállapításra. A rendelet szinti határértékek a következő táblázatban kerülnek bemutatásra.

Zajtól védendő	Határérték (LTH) az LAM' megítélési szintre (dB)
----------------	--

terület	kiszolgáló út; lakóúttól származó zajra		közúthálózatba tartozó mellékutaktól, a települési önkormányzat tulajdonában lévő gyűjtőutaktól és külterületi közutaktól, a vasúti mellékvonaltól és pályaudvarától, a repülőtértől, illetve a nem nyilvános fel- és leszállóhelyektől származó zajra		az országos közúthálózatba tartozó gyorsforgalmi utaktól és főutaktól, a települési önkormányzat tulajdonában lévő belterületi gyorsforgalmi utaktól, belterületi elsőrendű főutaktól és belterületi másodrendű főutaktól, az autóbusz- pályaudvartól, a vasúti fővonaltól és pályaudvarától, a repülőtértől, illetve a nem nyilvános felés leszállóhelytől származó zajra	
	Nappal (06-22 óra)	Éjjel (22- 06 óra)	Nappal (06-22 óra)	Éjjel (22-06 óra)	Nappal (06-22 óra)	Éjjel (22-06 óra)
Üdülőterület, különleges területek közül az egészségügyi terület	50	40	55	45	60	50
Lakóterület (kisvárosias, kertvárosias, falusias, telepszerű beépítésű), különleges területek közül az oktatási létesítmények területei, és a temető, a zöldterület	55	45	60	50	65	55
Lakóterület (nagyvárosias beépítésű), vegyes terület	60	50	65	55	65	55
Gazdasági terület	65	55	65	55	65	55

A határértékeknek a lakóházak, szállodák, kórházak és iskolák homlokzatától 2 méter távolságban és 1,5 méter magasan kell teljesülniük.

Az épületek helyiségeiben zárt nyílászárók mellett a rendelet 4. sz. Mellékletében előírt értékeket kell betartani.

Jelenlegi zajhelyzet leírása

Mint az ország összes nagyvárosában Nyíregyházán is igen jelentős a közúti közlekedés zaj és rezgésterhelése. A közlekedési zajokat nagyrészt a nem megfelelő állapotú utak, a rosszul

megválasztott haladási sebességek és a védőtávolságok, valamint a passzív védelmi elemek hiánya okozzák. A vasúti közlekedés zaj- és rezgésterhelése a pályaudvar környezetét érinti. A Közlekedéstudományi Intézet Kht. által Nyíregyházán a legforgalmasabb 4-es, 41-es, 36-os, 3317-es és a 4911-es utak belterületi szakaszára készített a stratégiai zajtérkép alapján megállapítható, hogy a vizsgált útszakaszok mindegyikén 5-10 dB értékű határérték túllépés mutatható ki a 8/2002. (III. 22.) KöM-EüM együttes rendeletben megállapított zajterhelési határértékekhez képest, az útszakaszok két oldalán mintegy 100-100 m-es széles sávban lépi túl a határértéket a zajterhelés. A közlekedésen kívül további terhelési forrást jelentenek a nagyobb üzemekhez/telephelyekhez, illetve a lakóövezetben található kisebb műhelyekhez, szórakozóhelyekhez és egyedi rendezvényekhez kötődő zajhatások. 2013 májusában elkészült Nyíregyháza stratégiai zajtérképe és zajcsökkentési intézkedési terve.

Az úthálózati és a forgalmi állapot általános jellemzése

A város közúti hálózata több alföldi városra jellemző módon gyűrűs-sugaras elrendezésű. A város belső és külső körútjait sugárirányú utak szelik át.

Térségi kapcsolatot a

- 4. sz. (Debrecen, Záhony),
- 36. sz. (Tiszavasvári, Polgár),
- 38. sz. (Rakamaz, Tokaj), és
- 41. sz. (Vásárosnamény) főutak és az M3 autópálya biztosít.

A kistérségi kapcsolatokat az alábbi összekötő utak biztosítják:

- 3317. jelő ök. út (Hajdúnánás),
- 3822. jelő ök. út (Kótaj),
- 3834. jelő ök. út (Dombrád),
- 4911. jelő ök. út (Nyírbátor) és
- 4925. jelő ök. út (Újfehértó)

Az M3 autópálya 49. sz. főútig (Őr) tartó folytatását 2013. január 16-án adták át. Az M3-as Vásárosnaményig autópályaként épül tovább, amely a későbbiekben autópályává bővíthető. Az autópálya csak az átmenő forgalom kelet-nyugati átmenő forgalom egy részét veszi le a város közútjairól.

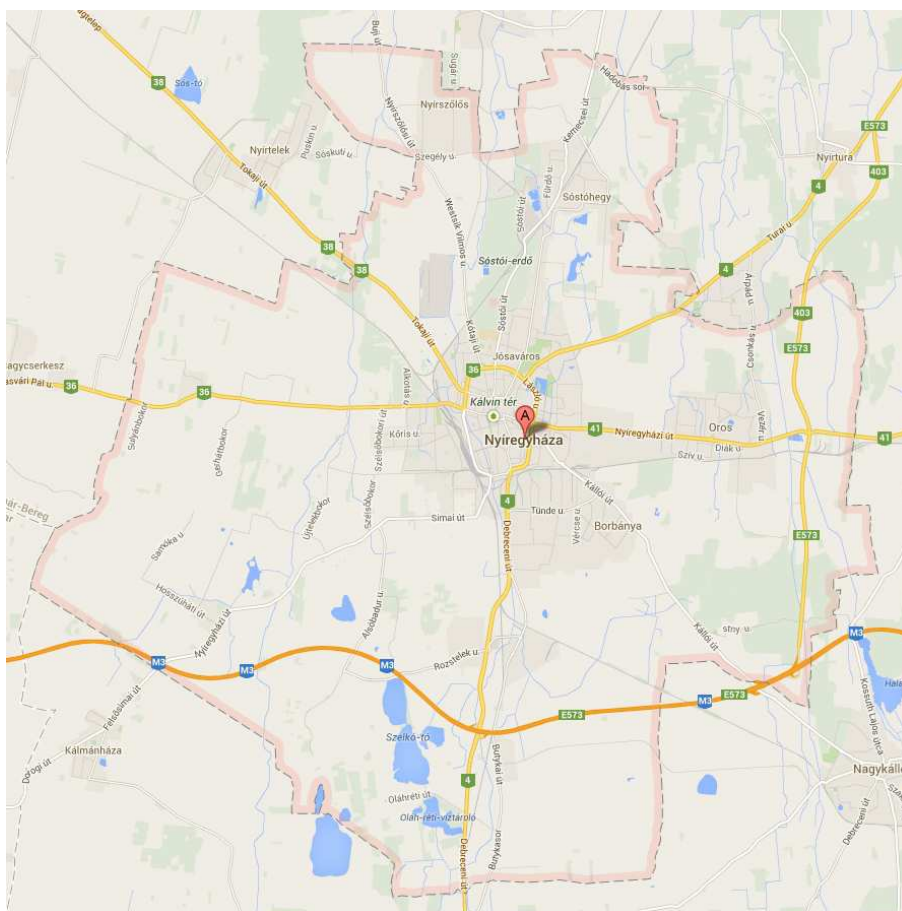
A nyugati elkerülő út megvalósítás előtt áll. Többlet forgalmi terhelést jelent a város belső úthálózatán, hogy 4-5 számjegyű ök. utak jellemzően nem rendelkeznek közvetlen autópálya kapcsolattal, így a köztük és az autópálya között bonyolódó forgalom nem bonyolódhat le a város belső útjainak (központi belterület) érintése nélkül.

Főutak:

- 4. sz. elsőrendű főút: Debreceni út – Váci Mihály utca – Kert utca – Inczédy sor – László utca – Hunyadi utca – Pazonyi út
- 36. sz. főút (Ferenc körút – Erdő sor – Északi körút – Mező utca - Bethlen Gábor út – Tiszavasvári út)
- 38. sz. főút (Rákóczi út – Tokaji út)
- 41. sz. másodrendű főút (Bocskai út – Orosi út – Nyíregyházi út)

A megvalósult M3 autópálya (valamint tervezett folytatása Vásárosnamény irányába) és a 403. sz. főút a nemzetközi és országos tranzitforgalom szempontjából kiemelt jelentőségű („igazi” Helsinki folyosó), azonban a regionális és helyi forgalom számára – talán a várostól való távolsága miatt- nem kedvező. Ennek ellenére meg kell említeni, hogy az M3 autópályával kapcsolatot biztosító 4 sz. főút gyorsforgalmi jellegű kiépítése (vonalvezetés, külön szintű vasúti keresztezés, csomóponti távolságok) kiváló elérhetőséget biztosít, kialakítását jellegét meg kell őrizni.

A város sugaras-gyűrűs szerkezete „hiányos”, bár látszólag zárt rendszert alkot. A város beépített területeit felfűző Külső körutat a tranzitforgalom, míg a Belvárost, a „Sétálóutcát” körülvevő Belső körutat az átmenő forgalom, a városrészek közötti belső forgalom, valamint a településközpontba irányuló forgalom elege használja. Gyakorlatilag a közlekedési funkciók „egy gyűrűvel beljebb zajlanak”, mint az indokolható lenne. Jelen forgalmi viszonyok mellett jelentős forgalmi terhelést okoz az ÉNY-DK-i irányú tranzitforgalom lebonyolítása. A 38. sz. főút – 41. sz. főút, illetve a 38 sz. főút-4911 j. ök. útirányú tranzitforgalom, valamint a D-i iparterületre érkező célforgalom a Külső körutat terheli. A város település-szerkezeti tervében szereplő NY-i elkerülő út kísérletet tesz ennek megoldására, a város DNY-i részén létesítendő új csomóponton keresztül biztosítja a 38. sz. fiút-M3 autópálya kapcsolatát. Ez a nyomvonal az említett tranzitforgalom lebonyolítása mellett a tokaji térség gyorsforgalmi kapcsolati lehetőségeit (38. sz. főút - M3 a jelenlegi 37. sz. főút - M30-M3 helyett) is biztosítja.

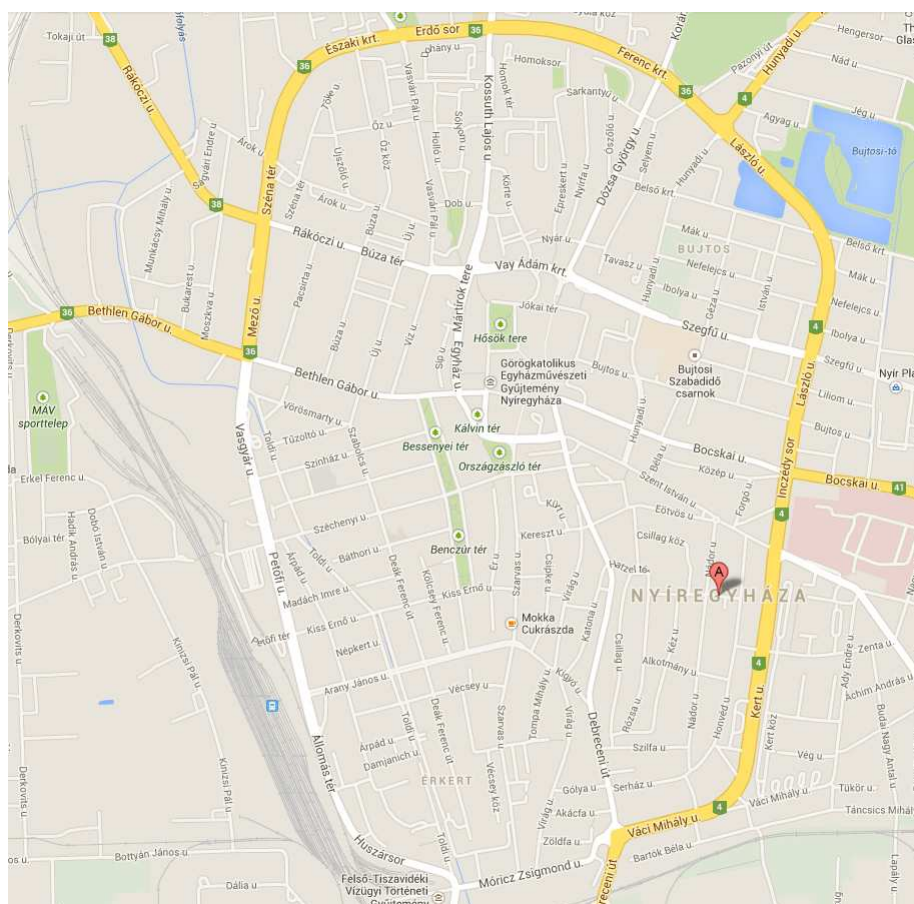


15. ábra Nyíregyháza térségi úthálózata

A Nyíregyházára befutó vasútvonalak mind a településszerkezetre, mind ezen belül a közúthálózatra erőteljes elvágó hatást gyakorolnak. Különösen igaz ez a kertvárosi településrészre, ahol jelenleg az egyetlen megfelelőnek mondható közúti kapcsolat a 36. sz. főút (Bethlen G. u.) bevezető szakasza, amely külön szintben keresztezi a Nyíregyháza-Záhony vasútvonalat. A városrész a Simai út felől is megközelíthető, azonban a kettős szintbeli vasúti keresztezés, valamint a többlet-utazási igény miatt

az utazás időtartama nehezen tervezhető.

Fontos közúti kapcsolat a Kálvánházi út és a 4. sz. főút közötti új tervezett kapcsolat, szintén a vasút külön szintű keresztezésével. Ez a nyomvonal lényegében tehermentesíti a Simai úti két szintbeni vasúti átjárót, azonban hátránya, hogy a Belváros irányú közlekedési igényeket nem szolgálja. Szerepe azonban kulcsfontosságúvá válik abban az esetben, amennyiben az M3 autópálya NY-i csomópontja, valamint a 3317. j. ök. úti (Kálvánházi út) kapcsolata megvalósul, tekintettel arra, a NY-i irányból érkező, eddig a 4. sz. főúti csomóponton a városba érkező forgalom a kedvezőbb eljutási idő, és a rövidebb távolság miatt várhatóan ezt az új csomópontot fogja használni.



16. ábra Nyíregyháza belváros közlekedési hálózata

A Külső körúton a 4. sz. főút D-i csatlakozásától (Váci M. u.) a városközpontot K-ról kerülve az Arany J. utcai csomópontig a folyópálya keresztmetszete gyakorlatilag 2x2 forgalmi sávossal kialakítású, közepén fizikai elválasztó-sávval. Jelentős hosszúságú szakaszokon a forgalmi sávok mellett párhuzamos parkolósáv is kialakításra került. A csomópontok jellemzően kiépítettek, a kanyarodó mozgások számára önálló sávok állnak rendelkezésre. A körút DNY-i, Arany J. u. és Váci M. u. közötti szakasza 2x1 forgalmi sávossal, a csomópontokban kanyarodósávok nincsenek. A szakasz legkritikusabb pontja a Móricz Zs. u.-Huszár sor-Simai út csomópontja, melynek korszerűsítése a forgalomlefordítás és forgalombiztonság szempontjából napi probléma. A Belváros, ill. a Belső körút Nyíregyháza egyik forgalmilag legterheltebb térsége. Az északi és déli szakaszain igen erős a terület K-NY-i irányú átmenő forgalmának az aránya (Rákóczi u.-Vay Ádám krt –Szegefő u., Bethlen G. u.-Zrínyi I. u.-Bocskai u.). A Belső körút jelenlegi kiépítése igen változatos képet mutat: a Vay Ádám krt. 2x2 (2x3) forgalmi sávossal, párhuzamos parkolósávval, középső elválasztó szigettel került kialakításra, a Hunyadi utca keresztmetszete 2x2 sávossal, míg a Bocskai utcai szakaszon lényegében 2x1 forgalmi sáv áll rendelkezésre. A Zrínyi utca szintén 2x2 sávossal, ferde parkolósávval épült ki. Az Egyház utca is 2x2 sávossal rendelkezik, amellyel megszűnt az Egyház utca – Síp utca egyirányú forgalma. A Belső körút forgalomszabályozása számos problémát rejt magában. Hasonlóan a Külső körúthoz, a Vay Ádám körúton is problémát jelent az út menti

párhuzamos parkolási lehetőség biztosítása, ami amellet, hogy akadályozza a folyamatos haladást, gyakorlatilag az autóbussz-sáv kialakíthatóságától veszi el a helyet. A belső területeken, melyek a Kiemelt zónába tartoznak nincs lehetőség bérlettel történő parkolásra már évek óta, így biztosítva a nagyobb forgási kapacitását a belvárosi, legfrekvenciáltabb parkolóknak. A Kiemelt zóna mellett található parkolókat használják a belvárosban dolgozók. Amíg minden hivatal a belváros 200 méteres

körzetében található, addig nehezen képzelhető el a belváros forgalmának csökkentése. A Dózsa György utca sétáló utcává alakításával 2008-ban ténylegesen megszűnt a város közepén történő átszállási lehetőség, de ugyanakkor mind a Hunyadi utcán (Ügyészség mellett), mind a Bocskai utcán (Bíróság előtt), mind a Vay Ádám körúton (Művelődési Központ előtt), mind az Egyház utcán (Szent Miklós térnél) kiépítésre kerültek az autóbusszmegállók, így minden irányból biztosított a megközelítése a szűk belvárosnak. A helyi közösségi közlekedést Nyíregyházán alapvetően autóbusszok biztosítják 36 vonalon. A tömegközlekedési szolgáltatásokat 2006-ban 37 ezer alkalommal vették igénybe, ez a szám azonban lényegesen nagyobb lehetne a járatok ütemezett indításával. Nyíregyháza MJV Önkormányzatának Közgyűlése a 68/2013. (III. 28.) számú határozatával egyetértett a rugalmas tömegközlekedés megszüntetésével 2013. május 1-étől.

Összefoglalva megállapítható, hogy

- a Nyíregyházára vezető főutak erősen terheltek
- a pólus és a régió kistérségi centrumai közötti közforgalmú autóbussz és vasúti kapcsolatok többnyire alacsony színvonalúak
- a tranzitforgalom áthalad a városon.

Zajtéreképek

A Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata „Nyíregyháza stratégiai zajtéreképek elkészítése” tárgyában kiírt közbeszerzési eljárását a „Nyíregyháza Zaj” Konzorcium nyerte meg, amelynek tagjai a Geodézia és Térképészeti Zrt, a Vibrocomp Kft., illetve a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. A konzorcium 2013. év első felében elkészítette a város stratégiai zajtéreképeit. Az elkészített zajtérekép alapján megállapítást nyert, hogy a városban a közúti és vasúti közlekedés okoz beavatkozást igénylő, határérték feletti zajterhelést, így a zajcsökkentési intézkedési tervet is elsősorban a közúti és vasúti közlekedési forrás által kibocsátott zaj csökkentésére kellett elkészíteni.

Az intézkedési terv nemcsak a város számára javasolt intézkedéseket mutatja be, hanem az országos tervekben, a város zajterhelésére hatással lévő további fejlesztésekkel, valamint az egyéb üzemeltetők (pl. MÁV, zajos üzem) által elvégzendő zajcsökkentéssel is foglalkozik. Az intézkedési terv utal arra,

hogy az egyes intézkedések közül melyek a nem Nyíregyháza város felelősségű, de Nyíregyháza érdekű feladatok, ill. melyek Nyíregyháza

város felelősségű, Nyíregyháza érdekű feladatok. Az interaktív zajtérképek Nyíregyháza város honlapján bárki számára elérhetőek.

Zaj-, rezgés- és levegtisztaság-védelmi szempontból is fontos megjegyezni, hogy 2013 őszén Nyíregyháza-Sóstógyógyfürdőt gyógyhellyé nyilvánították, ami tudatos fejlesztési program eredménye. 2011-ben a 10 hektáros, 22 medencés parkfürdőjét korszerűsítették, a régi fürdőházát alakították át háromcsillagos hotellé. A gyógyhellyé nyilvánítási cím megszerzését erősítette, hogy Sóstógyógyfürdön a parkfürdő, a fürdőház és az élményszerető létesítménye 2012-ben megkapta a gyógyfürdő cím használatának jogát az Országos Tisztiorvosi Hivataltól (OTH). A városközpontban lévő Júlia-fürdő pedig regionális gyógyfürdői besorolással rendelkezik, így Nyíregyházán már négy létesítmény viseli az egészségturizmus szempontjából igen fontos címet. **A tervezés során külön figyelmet kell fordítani arra, hogy a gyógyhely jelenlegi értékei ne sérüljenek és a tervezett fejlesztések a gyógyhely víz-, levegő szennyezettségi és zaj szintjét negatívan ne befolyásolják.**

2.5.1.5 Hulladékgazdálkodás

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Közgyűlésének 44/2007. (XII.18.) rendelete (amely a 36/2002. (2003.1.01.) számú rendelet módosítása) alapján 2008. január 01-től a települési szilárd hulladékkal kapcsolatos kötelező helyi közszolgáltatási feladatokat a Térségi Hulladék – Gazdálkodási Kft. látja el Nyíregyháza közigazgatási területén. Nyíregyházán 2006. évben a Rendszeres hulladékgyűjtésbe bevont lakások száma 45.413 volt, az összes elszállított települési szilárd hulladék mennyisége pedig 42.800 tonna. Nyíregyházán 21.000 db kertes házban vezették már be a zsákos szelektív gyűjtést, mely hatékonyabbá teszi a papír és műanyag hulladék elkülönítve történő gyűjtését. A zsákos gyűjtés mellett bevezetésre került a házhoz menő elektronikai hulladékgyűjtés is. Nyíregyházán a Térségi Hulladék-Gazdálkodási Kft. a növényi eredetű bomló szerves anyagok keletkezésük helyén történő begyűjtését is biztosítja a kertes házban élők számára. A biohulladékok tárolására szolgáló 10.000 db 120 literes edényeket Nyíregyháza Megyei Jogú Város Önkormányzata térítésmentesen bocsátja a családi házas övezetekben lakók rendelkezésére. Az őrzés nélküli, folyamatosan rendelkezésre álló hulladékgyűjtő szigeteken a lakosság ingyenesen helyezheti el a különválogatott papír, műanyag, fehér és színes üveghulladékát, valamint a kiürült italos-kartondobozokat és a fém csomagolási hulladékokat. Jelenleg Nyíregyházán kb. 190 gyűjtőszigetet kereshetnek fel a lakosok, s helyezhetik el az edényekben a feleslegessé vált újrahasznosítható hulladékokat.

Nyíregyháza város közigazgatási területén jelenleg egy hulladékgyűjtő udvar üzemel. A hulladékgyűjtő udvar a hazai jogszabálynak és az Unió előírásainak megfelelően került kialakításra.

A város külterületein igen sok illegális hulladéklerakást találhatunk. 2000-ben még több mint 80 illegális hulladéklerakást találtak 2003-ban pedig már csak 39-et.

Nyíregyháza város területén - a Nyírségvíz Zrt. és a Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján - a közüzemi szennyvízcsatorna-hálózat hossza 336,3 km, a közüzemi szennyvízcsatorna-hálózatba bekapcsolt lakások száma 40.088 db (81%), az elvezetett szennyvíz mennyisége 7.284.000 m³, és az egy lakosra jutó elvezetett szennyvíz mennyisége pedig 37,7 m³ volt 2007. évben. A város teljes területén a szennyvízcsatorna hálózatot és a szennyvíztisztító telepet –az ivóvíz ellátás biztosítása mellett- a Nyírségvíz Zrt. üzemelteti.

Ma már nyugodtan mondhatjuk, hogy a Nyíregyháza Megyei Jogú Városban keletkező mintegy 22.000 m³/nap mennyiségű szennyvíznek a tisztítása oly mértékben korszerűsödött, hogy az minden vonatkozásban kielégíti az európai uniós tisztítási követelményeket, ugyanakkor az üzemeltetés is rendkívül gazdaságossá vált. **A Nyírségvíz Zrt. szennyvíztisztító telepe az ország egyik legmodernebb telepe lett, ezzel megvalósult a régió egyik legfontosabb környezetvédelmi beruházása.** A szennyvíztisztító telep tisztított vizének a befogadója a VIII. számú főfolyás. A tisztított szennyvizek minőségére előírt határértékeket a 28/2004. (XII.25) KvVM rendelet részletezi, amelyben előírt határértékeket a szennyvíztelepről kibocsátott tisztított szennyvíz szennyezőanyag koncentráció nem éri el.

Nyíregyháza város jelenleg futó legjelentősebb és legnagyobb költségvetésű környezetvédelmi programjai a

- A Nyíregyháza és térsége szennyvíz csatornázási és szennyvíztisztítási program,és a
- A Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei regionális szilárdhulladék-gazdálkodási program.

2.5.1.6 Természetvédelem

Előírások, jogszabályi háttér

A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény határozza meg az állam, a környezethasználók, valamint egyéb szervezetek természetvédelemmel kapcsolatos jogait és kötelességeit. A magyar jogi szabályozás szerint a védett természeti területek – a védelem kiterjedtségének, céljának, valamint a terület hazai és nemzetközi jelentőségének függvényében – a következő négy kategóriába vannak sorolva:

- Nemzeti park az ország jellegzetes, természeti adottságaiban lényegesen meg nem változtatott, olyan nagyobb kiterjedésű területe, melynek elsődleges rendeltetése a különleges jelentőségű, természetes növény- és állattani, földtani, víztani, tájképi és kultúrtörténeti értékek védelme, a biológiai sokféleség és természeti rendszerek zavartalan működésének fenntartása, az oktatás, a tudományos kutatás és a felüdülés elősegítése.
- Tájvédelmi körzet az ország jellegzetes természeti, tájképi adottságok-ban gazdag nagyobb, általában összefüggő területe, tájrészlete, ahol az ember és természet kölcsönhatása esztétikai, kulturális és természeti szempontból jól megkülönböztethető

jelleget alakított ki, és elsődleges rendeltetése a tájképi és a természeti értékek megőrzése.

- Természetvédelmi terület az ország jellegzetes és különleges természeti értékekben gazdag, kisebb összefüggő területe, amelynek elsődleges rendeltetése egy vagy több természeti érték, illetve ezek összefüggő rendszerének a védelme. A védett lápok, szikes tavak természetvédelmi területnek minősülnek.
- Természeti emlék valamely különlegesen jelentős egyedi természeti érték, képződmény és annak védelmét szolgáló terület. A védett forrás, víznyelő, kunhalom, földvár természeti emlékeknek minősül.

Európai Ökológiai Hálózat – Natura 2000

A Natura 2000 az EU tagállamok által kijelölt védett területek európai ökológiai hálózata, amely az Élőhely (Habitats, 92/43/EEC) és a Madár (Birds, 79/409/EEC) direktívákra alapul. Az Élőhely direktíva 3. cikkelye szerint Natura 2000 a védett területek két típusát jelentő különleges természetmegőrzési (Special Areas of Conservation, SAC) és különleges madárvédelmi (Special Protection Areas for birds, SPA) területek koherens európai hálózata.

A 275/2004 (X.8.) Korm. rendelet határozza meg a Natura 2000 területekkel kapcsolatos magyarországi előírásokat, valamint tartalmazza az összes SPA és SCI listáját. A jogszabály mellékletei tartalmazzák a fent említett direktívákban meghatározott, európai jelentőségű fajokat és élőhely-típusokat. A kormányrendelet szintén meghatározza azon tevékenységek körét, amelyekhez a környezetvédelmi, természetvédelmi és vízügyi felügyelőségek, mint a Natura 2000 területekért felelős hatóságok engedélye, vagy jóváhagyása szükséges (pl. gyeptöréséhez, mezőgazdasági terület más célú hasznosításához).

A következőkben a természet és élővilág védelemmel kapcsolatos hatályos magyarországi jogszabályok kerülnek felsorolásra:

- 1996. évi LIII. törvény a természet védelméről
- 1996. évi LV. törvény a vad védelméről, a vadgazdálkodásról, valamint a vadásatról
- 2009. évi XXXVII. törvény Az erdőről, az erdő védelméről és a erdőgazdálkodásról
- 2003. évi XXVI. törvény az Országos Területrendezési Tervről (4., 9., 12., 13., 19. és 22. §-ok)
- 67/1998. (IV. 3.) korm. rendelet a védett és fokozottan védett életközösségekre vonatkozó korlátozásokról és tilalmakról
- 46/1999. (III.18) Korm. rendelet a hullámterek, parti sávok, a vízjárta, valamint a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról és hasznosításáról (6. §) 132/2003. XII. 11. OGY határozat a II. Nemzeti Környezetvédelmi Programról
- 166/1999. (XI. 19.) korm. rendelet a tájvédelmi szakhatósági hatáskörbe tartozó engedélyezési eljárásról
- 13/2001. (V. 9.) KöM rendelet a védett és a fokozottan védett növény- és állatfajokról, a fokozottan védett barlangok köréről, valamint az Európai Közösségben természetvédelmi szempontból

jelentős növény- és állatfajok közzétételéről (kibővítve, illetve módosítva a 23/2005. (VIII. 31.) KvVM rendelettel, valamint a 22/2008. (IX. 12.) KvVM rendelettel

- 269/2007. (X. 18.) Korm. rendelet a NATURA 2000 gyepterületek fenntartásának földhasználati szabályairól
- 275/2004. (X. 8.) korm. rendelet az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről

Nemzeti Ökológia Hálózat (NÖH)

Az ökológiai hálózat funkcionális elemei

Magterületek:

Magterületnek nevezzük a hálózat foltszerű, tetszőleges kiterjedésű területeit, melyek ideális nagyság esetén a lehető legtöbb populációnak, illetve az ezekből felépülő életközösségeknek az élőhelyei és genetikai rezervátumai.

Ökológiai folyosók:

A magterületek közötti kapcsolatot a sávos, folytonos élőhelyek, vagy kisebb-nagyobb megszakításokkal jellemezhető élőhely-mozaikok, láncolatok, az úgynevezett ökológiai folyosók biztosítják. Ezek az élőhelyeket, élőhelykomplexumokat kötik össze, egyben biztosítják a génáramlást az egymástól elszigetelt populációk között.

Pufferterületek:

A magterületek és a folyosók körül védőzónát (pufferzóna) kell kijelölni, ahol még a természetközeli élőhelyek aránya lehetőség szerint magas, feladatuk a magterületek és folyosók védelme az esetleges külső káros hatásoktól.

Rehabilitációs területek:

A kijelölendő rehabilitációs területek a magterületek, ökológiai folyosók és védőövezetek hálózati elemek területein belül zárványként jelentkező, vagy ezekkel határos ökológiailag sérült állapotú területek, melyek megszakításokat okoznak az egyes zónákban. Helyreállításukat követően a hálózathoz kapcsolhatóak.

A tágabb tervezési terület élővilág-védelmi bemutatása

A következőkben bemutatásra kerülnek Nyíregyháza közigazgatási területén belül és közvetlen vonzáskörzetében (vizsgálati terület) az élővilág-védelmi szempontból releváns értékek a korábbi fejezetben bemutatott védettségi kategóriáink szerint.

Országos jelentőségű védett természeti területek

Nemzeti Park (NP):

Nyíregyháza települése és közvetlen vonzáskörzete (vizsgálati terület) a Hortobágyi Nemzeti Park Igazgatóság illetékességi területén található. A település közigazgatási területén és közvetlen vonzáskörzetében (vizsgálati terület) Nemzeti Park nem található.

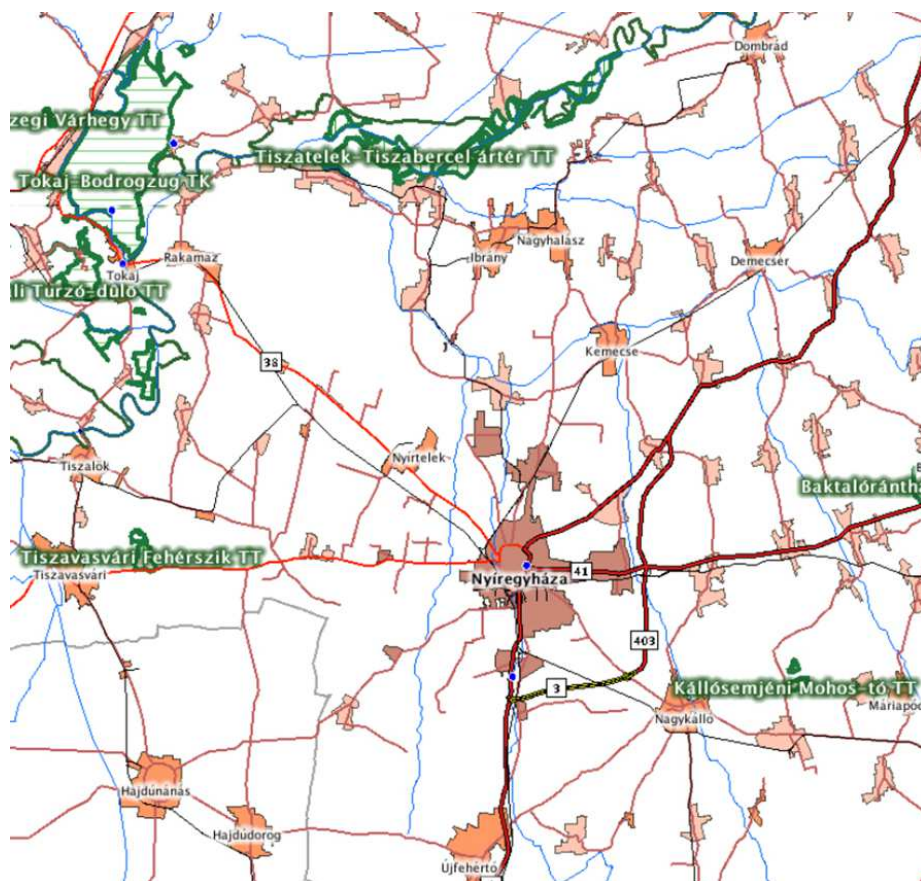
Tájvédelmi Körzet (TK):



Nyíregyháza településén és közvetlen vonzáskörzetében (vizsgálati terület) Tájvédelmi Körzetet (TK) nem található.

Természetvédelmi Terület (TT):

- Kállósemjéntől É-i irányban találjuk a kállósemjéni Mohos-tavat, melynek kezelője a Hortobágyi Nemzeti Park Igazgatóság, területe 41 ha, 1954 óta védett,
- Tiszavasváritól 4 km-re K-re a 36-os műút mentén terül el a Tiszavasvári Fehér-szik TT 165 ha-on, 1977-ben helyezték védelembe, kezelője a Hortobágyi Nemzeti Park Igazgatóság.



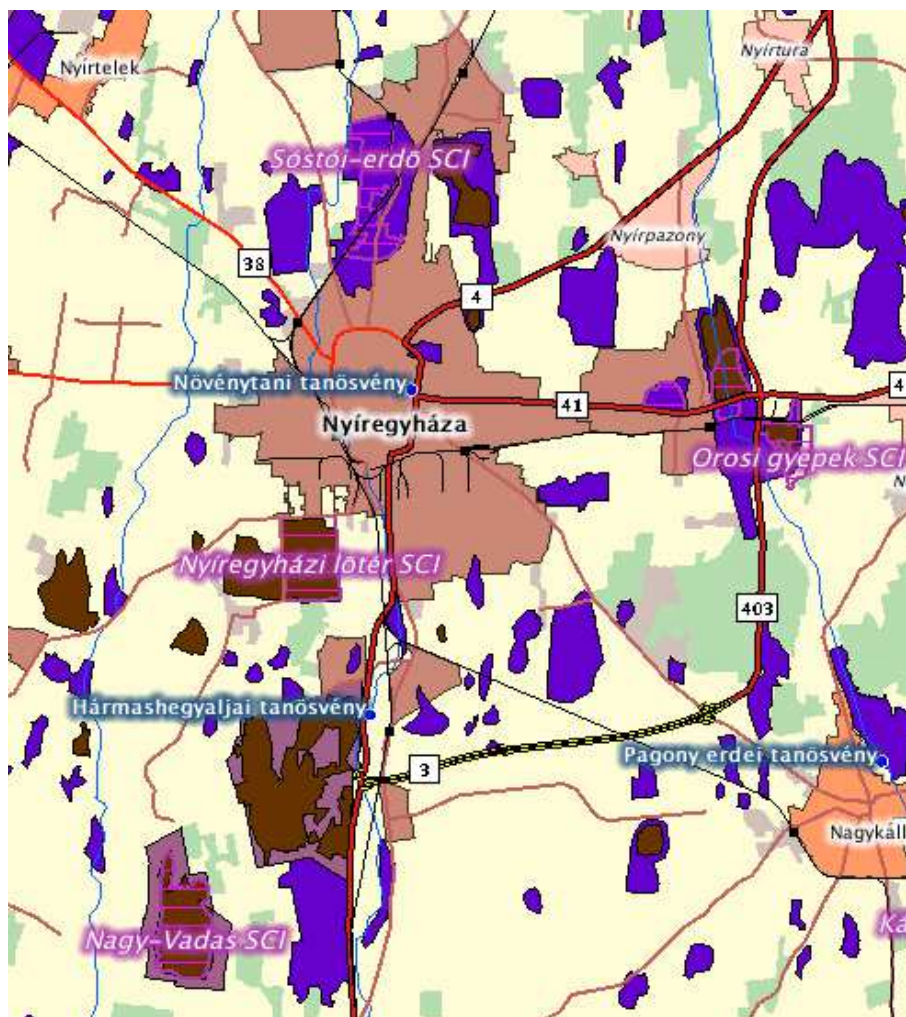
17. ábra Országos jelentőségű védett természeti területek a vizsgálati területen

Helyi védelembe helyezett természetvédelmi területek és természeti emlékek

Helyi jelentőségű védelemre javasolt természeti területek

A következőkben azon területek bemutatása következik, amelyek az elvégzett felmérés során, a sokrétű alapokon nyugvó ökológiai értékelésben helyi jelentőségű védelemre érdemesek.

- Sár-telek,
- Sóstói-erdő,
- Ilonatanyai-füzes,
- Sás-rét,
- Kis-Teleki-rét,
- Oros-zug,
- Orosi fás legelő,
- Úr-csere-dűlő
- Nagyszállási-gombás
- Nyírjes-tó,
- Perjés-rét,
- Alsópázsit (homokpuszta gyepe),
- Rozsréti orchideás kaszáló,
- Oláh-rét,
- Igrice-mocsár TT bővítése.



18. ábra A város természeti védelem alatt álló területei

Nyíregyházán az Igrice-mocsár, az Oláh rét és a Nyírjes-szik védett természeti terület

Igrice mocsár

Az Igrice mocsár a város északi oldalán, a város - Sóstóhegy – Ilonatanya által határolt háromszögben fekszik. Az 1852-ben kezdődő lecsapolásáig - a Bujtos mocsarával - együtt a város egyik legnagyobb mocsara volt. Értékét a város közelsége, valamint a benne található páratlan flóra- és faunavilág adja. Ezt az értéket a város is felismerte és 1992.-ben védetté nyilvánította. A vadászati hatóság vadászati kíméleti területté nyilvánította a több, mint 70 ha nagyságú mocsarat. Kezelője a Felső – Tisza Alapítvány, amely pályázati úton nyert támogatással bemutató útvonalat létesített.

Oláh-rét

A 2009 óta védett Oláh-rét Természetvédelmi Terület a magyar Alföld homokbuckákkal és köztük elhelyezkedő vízenyős mlyedésekkel tarkított Nyírség tájegységének egyik tipikus képviselője. A Nyíregyháza MJV külterületén mintegy 97 hektáron elterülő természetvédelmi területen - elsősorban kaszálással, legeltetéssel és nádvágással hasznosított - vízállások, nádasok, mocsár- és láprétek, valamint

szárazabb legelők találhatók. A tájképileg is megkapó természetvédelmi terület 6 védett növényfajnak (pompás és mocsári kosbor, buglyos szegfű, csermelyaszat, egypelyvás csetkaka, kiséfészű aszat), valamint számos védett rovarnak, kétéltűnek, hüllőnek, madárnak és emlősnek ad otthont.

Nyírjes-Szík

A terület legnagyobb része tavasszal vízben áll, egy része (a középső területek még nyáron is) úgynevezett tocsogósok. A szélein kialakult szikes részekkel igen szép tájkép tárul a szemünk elé. A szikes gyp (sziki útifű, sziki őszirózsa, zsióka), szikes nádas-zsiókás foltokkal tarkított. Néhol előbukkan a szikes talajfelszín, azaz vakszik foltok alakulnak ki. A terület középső részén nádas található, a szélein általában szárazabb, néhol a birkákat is behajtják. Kevés kiséfészű aszat (védett!) található a nádas szegélyében.

A város területén több olyan ritka fa- vagy cserjefaj, illetve fasor található, amely éppen ritkasága, kora vagy tradicionális jellege folytán megkülönböztetett figyelmet érdemel. Szabolcs – Szatmár Megye Tanácsának 1986. évi 1. számú, a helyi jelentőségű természetvédelmi területek, természeti emlékek védelméről szóló helyi rendelete több, megyei területet, parkot, rétet és egyedi fát védetté nyilvánított, köztük Nyíregyházán 3 faegyedet is.

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Városüzemeltetési Irodája ezt a munkát tovább folytatta és az előterjesztése nyomán a Közgyűlés megalkotta az egyes helyi jelentőségű természeti emlékek védetté nyilvánításáról szóló 8/1998. (II. 15.) számú rendeletét. A rendeletalkotás célja a természeti emlékek károsodásának megelőzése, elhárítása, az eddig bekövetkezett károsodás csökkentése, megszüntetése, illetve fasorok esetén a hiányzó egyedek pótlása. A rendelettel (és annak módosításával) városunkban 20 fasor, egyedi fa- és cserje, valamint a Nyíregyházi Főiskola Botanikus Kertje lett védetté nyilvánítva.

Védett természeti értékek Nyíregyházán

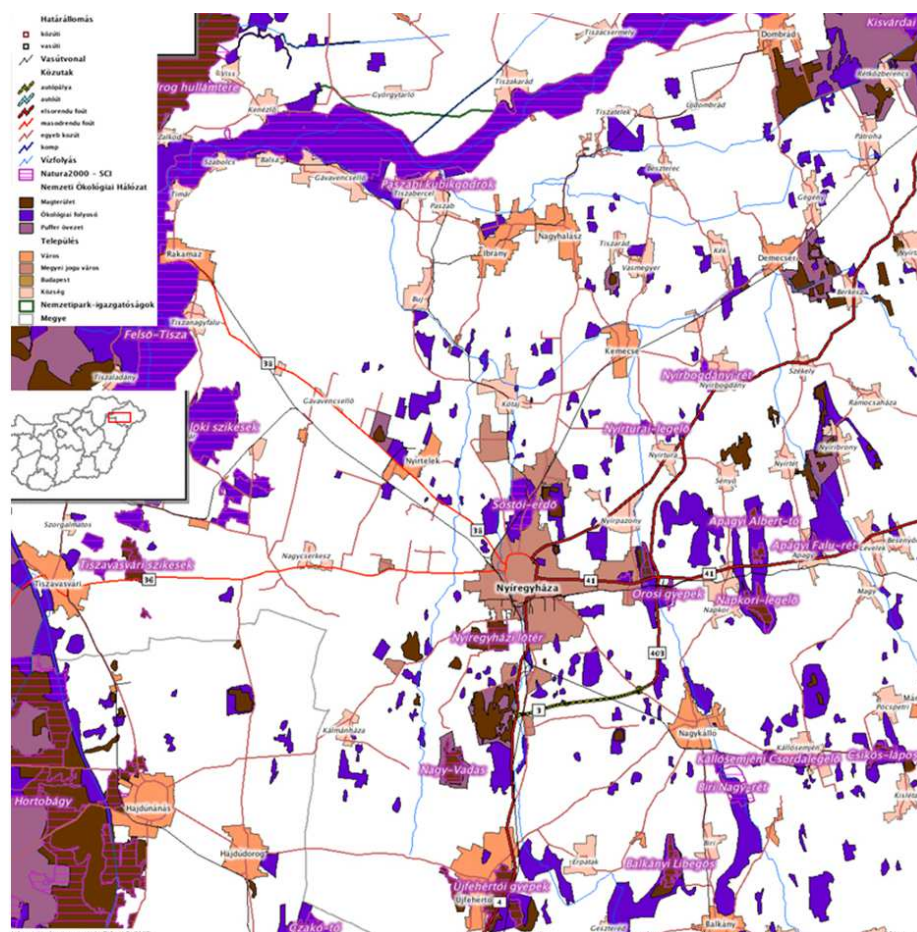
1. *Taxus baccata* 2 db. Tiszafa Maczali söröző udvarán
2. *Ginkgo biloba* páfrányfenyőfa a Park Üzletház mellett
3. *Taxodium distichum* mocsárciprus a Szabadtéri Színpad területén
4. *Koelreuteria paniculata* csörgőfa a Petőfi téren
5. *Cercis siliquastrum* júdásfa a Művészeti Szakközépiskola területén
6. *Populus nigra* „Italica” jegenyenyár a Szent Flórián téren
7. *Quercus robur* kocsányos tölgy a Sarkantyú u. 25. sz. házzal szemben
8. *Paulownia tomentosa* 3 db császárfa a Nagyposta előtt
9. *Platanus* sp. Platán a Polgármesteri Hivatal udvarán
10. *Paulownia tomentosa* 2 db császárfa az Állomás téren
11. *Ficus carica* 4 db fügebokor a Bethlen G. u. 83. sz. előtt
12. *Sophora japonica* japánakác fasor a Szent I. utcán
13. *Populus nigra* „Italica” 2 db jegenyenyár a Pazonyi téren
14. *Platanus x hispanica* platán fasor a Kiss E. utcán
15. *Populus alba* fehérenyár a BGYTKF területén
16. *Paulownia tomentosa* császárfa fasor a BGYTKF területén

17. Sophora japonica japánakác fasor a Dózsa Gy. utcán
18. A Nyíregyházi Főiskola Botanikus Kertje
19. Corylus colurna törökmogyoró fasor a Nádor utcában
20. Sophora japonica japánakác fasor az Árok utcán
21. Platanus x hispanica platán fasor a Vasvári P. utcán
22. Sequoidendron giganteum mamutfenyő a Növény- és Talajvédelmi Igazgatóság székházának udvarán Kótaji u. 33. szám alatt.

Nemzeti ökológiai hálózat

A Nemzeti Ökológia Hálózat fragmentált képet mutat a vizsgálati területen. Magterületek egybe esnek Natura 2000-es területekkel is, úgy mint: Nagy-Vadas, Nyíregyházi lőtér, Orosi gyepek, Napkori-legelő, Apagyi Albert-tó, Apagyi Falu-rét

A tervezési terület Nemzeti Ökológiai Hálózatának elemei az alábbi térképen találhatóak:



19. ábra A vizsgálati terület természetvédelem alatt álló területei

Európai Ökológiai Hálózat (Natura 2000 területek, térképeken rózsaszín betűvel szedve)

Nyíregyháza város területén az alábbi területek részei a Natura 2000 hálózatnak:

Kiemelt jelentőségű különleges természet-megőrzési területek: Nagy-Vadas, Nyíregyházi lőtér, Sóstói-erdő.

Nyíregyháza vonzáskörzetében (vizsgálati terület) az alábbi Natura 2000 hálózat elemek találhatóak:

Újfehértói gyepek, Biri Nagy-rét, Kállósemjéni Csordalegelő, Napkori-legelő, Apagyi Albert-tó, Apagyi Falu-rét, Nyirturai-legelő, Nyirbogdányi rét, Tiszalöki szikések, Tiszvasvári szikések.

Jóváhagyott különleges természet megőrzési területek: Apagyi Albert-tó, Apagyi Falu-rét, Nyirbogdányi rét, Orosi gyepek.

2.5.1.7 Élővilág

Ma Nyíregyháza környéken az eredeti vegetációnak sajnos csak foltjai maradtak fenn. A növényzet egykori változatosságát azért még ma is bizonyítja a gyöngyvirágos tölgyes, a vízi, mocsári és réti társulások és a szikések. Látható tehát, hogy a Nyírségre legjellemzőbb általános növényzeti formákkal találkozunk még a város környékén is.

Nyíregyháza város természetes élővilágát leginkább Dr. Tuba Zoltán „Nyíregyháza város florisztikai-növény földrajzi vázlata” című 2003. évben készült munkájából ismerhetjük meg.

A sóstói gyöngyvirágos tölgyes eredő

A város északi részén fekvő, Sóstói-erdő néven ismert gyöngyvirágos tölgyes a város legnagyobb terjedelmű és jelentőségű összefüggő növényzete. Az 1804-ben még 500 ha-os erdő napjainkra kb. 370 ha-ra zsugorodott. Egy korábbi, a Felsőtisza Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság (FEFAG) által készített erdészeti felvételezés pedig azt mutatta, hogy ennek a 370 hektárnak is csak kb. a felét borítja az eredeti tölgyes, ami az É-D-i fekvésű erdőnek a legkevésbé zavart középső részén maradt meg hosszanti irányban. Az erdő egyéb területeit akácos és más, javarészt telepített elegyes és egynemű állomány foglalja el.

A homokpusztai növényzet

A környező ÉK-i, Ny-i és D-i buckák mai növényzetét vagy a hajdani homokpusztagyepből vagy a pusztai tölgyesek említett tisztásaiból kialakult zárt homoki rétek megzavart, feltört, leginkább legeltetett változatai, a törpefüvű homoki legelő képviseli.

A szikések növényzete

A kicsi foltokban a laposokon jelentkező sziki növényzet Nyíregyháza körül főleg DK-en és D-en jelentkezik. A legszebb szikes D-en már Újfehértóhoz (a község D-i részén) tartozik. Nagyobb szikes tavak: Sóstó, volt Ökörítő (jelenleg szeméttelép) és a simai Szelkó-tó.

Vízi, mocsári és réti növényzet

Nyíregyházát a múlt század elejéig-közepéig jelentős, összefüggő vízi, lápi, mocsári világ övezte. A város Ny-i részén az Éralja, Eletó, Kéttőstő, Szarvas-sziget a K-i részen az Igrice, Bujtos, Rókazug, Ökörítő található. A K-i város menti lápos tovább folytatódott megszakítás nélkül a mai Oros irányában és azon túl is. Ezt az írásos dokumentumok mellett az ugyanezen a helyeken húzódó öntésiszap, öntéshomok-

képződmények, kotus láptalajok és nem utolsó sorban a növényzet megmaradt darabjai is tanúsítják.

Nyíregyháza nagyvárosi mivoltából fakadóan, messzemenően kihasználja a rendelkezésre álló teret, területileg növekszik, a hasznosított területeken intenzív az emberi jelenlét. Ennek megfelelően (néhány múltbeli adat elemzéséből megállapítva) leszögezhetjük, hogy a hajdani természeti területek felaprózódtak, területük jelentősen csökkent, állapotuk nagymértékben romlott.

A város természeti területeinek értékelésére az utolsó nagy átfogó felmérést az E-misszió Egyesület végezte 2000-2001 években, azóta sajnos nem készült újabb teljes körű felmérés, ezért a legtöbb esetben csak a hét-nyolc éves adatokra támaszkodhatunk.

A megmaradt természeti területek többsége üde kaszáló, lényegesebben kevesebb a mezofil legelők, szikes vízállások száma, melyek után következnek a szikes gyepek és kiszáradt láprétek mindössze néhány képviselővel. Igazi lápi és mocsári vegetáció nagyon kevés található, éppúgy, mint nyílt homoki gyepek. Sajnos természet közelinek tekinthető erdő csak töredékesen, a Sóstói-erdő egyes erdőtagjaiban található. Fenti élőhelyek számos ritka, értékes, sok esetben nemzetközileg is veszélyeztetettnek tekintett fajnak adnak otthont. Ezek közül kiemelkedő értékűek például a fehér zászpa, tőzegpáfrány, pompás kosbor, magyar (homoki) csenkesz, kishévízű aszat, ligeti csillagvirág, epergyöngyike, valamint a vérfű boglárka lepke, fekete harkály, kuvik, bölömbika, nagy kócsag, ürge, gyurgyalag, piroslábú cankó, vidra, sisakos sáska.

A város közgyűlésének határozata több területen javasolta a védetté nyilvánítási folyamat megindítását, melyet az E-misszió Egyesület végez. A Nyírjes-Szik mára országos védelmet kapott, az Oláh-rét 2009-ben helyi védelmet kapott. Az Oláh-réti gyepek védetté nyilvánítási eljárásának lefolytatása után, annak tapasztalatait figyelembe véve indítható meg a másik három terület védetté nyilvánítási eljárása.

- Sóstói-erdő (369,2 ha)
- Kis-Teleki-rét (134,2 ha)
- Igrice mocsár bővítése (16,4 ha)

Országos szinten az 1.517 hektárnyi védett természeti terület mennyiségileg az első 5 közé közé helyezné városunkat, tehát méltán büszkélkedhetnénk helyi védettséggű természeti területeinkkel, holott a védetté nyilvánításra javasolt területek összességében városunk teljes területének elenyészően kevés százalékát érintenék csak (mindössze 5 %). Városunknak élni kellene a helyi védetté nyilvánítással járó lehetőségekkel, annak érdekében, hogy rendeződjön külterületeink egy jelentős és meghatározó részének sorsa, valamint, hogy zöldövezeteink fennmaradása továbbra is biztosítva legyenek.

2.5.1.8 Bányászat

A bányászatot érintő jogszabályok

- 03/2011. (VI. 29.) Korm. rendelet Az ásványi nyersanyag és a geotermikus energia természetes előfordulási területének komplex érzékenységi és terhelhetőségi vizsgálatáról
- 112/2011. (VII. 4.) Korm. rendelet Az Országos Atomenergia Hivatal nukleáris energiával kapcsolatos európai uniós, valamint nemzetközi kötelezettségekkel összefüggő feladatköréről, az Országos Atomenergia Hivatal hatósági eljárásaiban közreműködő szakhatóságok kijelöléséről, a kiszabható bírság mértékéről, valamint az Országos Atomenergia Hivatal munkáját segítő tudományos tanácsról
- 13/2010. (III. 4.) KHEM rendelet az Általános Robbantási Biztonsági Szabályzatról
- 2010. évi XLIII. törvény a központi államigazgatási szervekről, valamint a Kormány tagjai és az államtitkárok jogállásáról
- 14/2008. (IV. 3.) GKM rendelet a bányászati hulladékok kezeléséről
- 2004. évi CXL. törvény a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól
- 1952. évi III. törvény a polgári perrendtartásról
- 2000. évi CXII. törvény a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Területrendezési Tervének elfogadásáról és a Balatoni Területrendezési Szabályzat megállapításáról
- 2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről
- 2011. évi CVIII. törvény a közbeszerzésekről
- 1995. évi LVII. törvény a vízgazdálkodásról
- 1995. évi LIII. törvény a környezet védelmének általános szabályairól
- 1996. évi LIII. törvény a természet védelméről
- 2012. évi CLXXXV. törvény a hulladékról
- 1996. évi CXVI. törvény az atomenergiáról
- 1991. évi XLV. törvény a mérésügyről
- 2011. évi CXCIX. törvény a közszolgálati tisztviselőkről
- 2012. évi I. törvény a Munka Törvénykönyvéről
- 212/2010. (VII. 1.) Korm. egyes miniszterek valamint a Miniszterelnökséget vezető államtitkárok feladat- és hatásköréről
- 19/2009. (I. 30.) Korm. rendelet a földgazellátásról szóló 2008. évi XL. törvény egyes rendelkezéseinek végrehajtásáról
- 14/1996. (III. 5.) IKM rendelet a lakások és helyiségek bérletére, valamint az elidegenítésükre vonatkozó egyes szabályokról szóló 1993. évi LXXVIII. tv. végrehajtásáról
- 2007. évi CXXIII. törvény a kisajátításról
- 273/2007. (X. 19.) Korm. rendelet a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény egyes rendelkezéseinek végrehajtásáról
- 90/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet a környezetkárosodás megelőzésének és elhárításának rendjéről

- 91/2007. (IV. 26.) Korm. rendelet a természetben okozott károsodás mértékének megállapításáról, valamint a kármentesítés szabályairól
- 23/2007. (IV. 17.) FVM rendelet az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alap társfinanszírozásában megvalósuló támogatások igénybevételének általános szabályairól
- 2007. évi CXXIX. törvény a termőföld védelméről
- 18/2007. (V. 10.) KvVM rendelet a felszín alatti víz és a földtani közeg környezetvédelmi nyilvántartási rendszer (FAVI) adatszolgáltatásáról.

A vizsgálati területet érintő bányatelkek:

Bányatelek védneve	blokk	mód	jelleg	bányavállalkozó (jogosított) megnevezése	ásványi nyersanyag
Érpatak I. - homok	1	1	1	egyéni vállalkozó	homok
Nagykálló I. - homok	1	1	1	Nagykállói Szolgáltató, Kiemelten Közhasznú Nonprofit Kft.	homok
Nyíregyháza I. - homok	1	1	3	egyéni vállalkozó	homok
Nyíregyháza III. - homok	1	1	1	ARENA 2001 Kereskedelmi Szolgáltató Kft.	építési homok
Nyíregyháza V. - homok	1	1	2	NYÍRVV Nyíregyházi Városüzemeltető és Vagyonkezelő Nonprofit Kft.	építési homok
Nyírpazony I. - homok	1	1	1	Magyar Bányászati és Földtani Hivatal	homok
Székely I. - homok	1	1	1	Eocén Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.	építési homok
Tiszavasvári I. - agyag	1	1	1	Wienerberger Téglaiipari Zrt.	blokktegla agyag
Újfehértó I. - agyag, homok	1	1	1	egyéni vállalkozó	közlekedésépítési agyag, közlekedésépítési homok

Zárási dátum: 2013. november 29.

Bányatelek védneve

Blokk *

Művelési mód

1 = külfejtés

2 = mélyművelés

3 = mélyfúrás

4 = külfejtés és mélyművelés

A bányászati tevékenység jellege

0 = nincs érvényes MÜT

1 = működő

2 = szünetelő

- 3 = tájrendező
- 4 = bezárt (nem törölt)

2.5.2 Művi elemek

2.5.2.1 A város rövid története

A város nevének első írásos említése 1209-ből való. Nyíregyháza nevének Nyír előtagja már a XIII. században felbukkant, egy 1326-ban kelt forrás, pedig egyházas helyként említi a települést. A XV. század közepén közel négyszáz lakójával népes helynek számított "Nyíregyház". A török adózás és a tatár gyújtogatás elől elmenekült lakosok helyére az 1630-40-es években hajdúkat telepítettek le. A Rákóczi-szabadságharc után tovább élénkült a migráció. A népességszám jelentős növekedése, a helység "újjászületése", országos viszonylatban is páratlannak mondható fejlődése azonban csak 1753-tól kezdődött, amikor a település felének birtokosává váló gróf Károlyi Ferenc jelentős kedvezményeket ígért az ide települőknél. Amikor Nyíregyháza 1786-ban mezővárosi kiváltságot kapott és négy országos vásárt tarthatott, már hét és félezer lakosával a megye legnépesebb helyének számított. A település a betelepítés után fél évszázaddal olyan tehetőssé vált, hogy pénzen megváltotta földesúri terheit. 1803-ban a Desseffyekkel, 1824-ben, pedig a Károlyiakkal kötöttek örökváltság-szerződést a nyíregyháziak. 1837-ben különleges királyi kiváltságot kapott és privilégizált mezőváros lett, melynek hatására kulturális egyletek alakultak, kórház létesült, felépült az új városháza, Sóstón vendéglő, fürdő üzemelt.

A XIX. század második felében tovább urbanizálódott a város: 1858-ban befutott az első vonat, pénzintézetek alakultak. A folyamatosan fejlődő Nyíregyháza 1876-ban Szabolcs megye székhelye lett. A "boldog békeidőkben" felépült a távírda, a posta- és vízügyi palota, a színház, majd 1911-ben elindult az első villamos. Az első világháború megpróbáltatásai után 1918 végén nemzeti tanács, a tanácsköztársaság kikiáltása után munkás- és katonatanács alakult itt is. A második világháborúban súlyos embervesztést szenvedett a város. Több mint 6000 zsidót deportáltak, kétezer polgári lakost, pedig elhurcoltak "málenki robot"-ra. Sok épület is elpusztult. A háború után a magyar-csehszlovák lakosságcsere egyezmény értelmében több száz család hagyta el Nyíregyházát és környékét. 1956 októberében a fővárosi forradalom hírére tüntetés robbant ki a városban, majd létrejött a november 4-ig működő Ideiglenes Városi Munkástanács. A város gazdasági, kulturális és demográfiai fejlődése az 1960-as évektől folyamatos. Megindult az iparosítás, nőtt a lakosság száma, lakótelepek épültek. Nyíregyháza iskolavárossá vált: megindult az oktatás a hittudományi, a tanárképző, a mezőgazdasági és az egészségügyi főiskolán.

Ma a 115 ezres lélekszámot meghaladó megyei jogú város gazdag programokat kínáló közművelődési és sportintézményekkel, közgyűjteményekkel, Múzeumfaluvál, Állatparkkal, festői szépségű Sóstóval, magas színvonalú művészeti élettel büszkélkedhet.

2.5.2.2 Települési és épített környezet

A város szerkezetét alapvetően meghatározza a kettős körgyűrűs, sugaras szerkezetű úthálózat. A belső, részben még kiépítetlen kiskörút a szűken értelmezett városmagot határolja, a külső nagykörút a belváros hagyományos beépítésű részeit és az Érkert lakótelepet fogja körül, tehermentesítve a belvárost a – jellemzően nagy – átmenő forgalomtól. A sugárutak – Nyíregyháza mezővárosi funkciójából adódóan – a szomszédos vásártartó települések felé vezető utak mentén alakultak ki, ezekhez illeszkedik a város közútrendszerének hálózata. Hiányzik egy harmadik körgyűrű is, amely a városrészek közötti jobb összeköttetést és a belváros további tehermentesítését szolgálná. A központi városmagot is magában foglaló Belső lakóterület tömöríti a város népességének 20%-át, valamint itt koncentrálódnak a közfunkciót betöltő, kereskedelmi és szolgáltató intézmények. A belváros a hagyományos és a modern városközpont eltérő karakterének erőteljes konfliktusával jellemezhető. A belváros köré nagy népsűrűségű lakótelepek épültek (Jósvaváros, Örökösöld, Érkert), amelyek a város területének 4%-án a lakosság 26%-át tömörítik. A kertvárosias és a falusias jellegű területeken él a lakosság 43%-a. Sok esetben ezek a városrészek a városon belüli migráció nyertesei, ezért korstruktúrájuk általában fiatalos. Az elsősorban lakófunkciót betöltő városrészekben belül kirajzolódnak kedvezőbb társadalmi, gazdasági és környezeti mutatókkal rendelkező területek (pl. Sóstógyógyfürdő, Korányi kertváros, Sóstói úti villanegyed), valamint beazonosíthatók kedvezőtlenebb folyamatokkal jellemezhető városrészek (pl. Hímes városrész). A város szociális szempontból leginkább veszélyeztetett, szegregált területei a Huszártelep és a „Keleti lakótelep” (Orosi út jobb oldalán található szegregátum). A lakosság korosztályos megoszlására az idősök alacsony aránya jellemző, aminek háttérben a magas természetes szaporodás és a kedvezőtlen környezet-egészségügyi feltételek állnak. Az ipartelepek együttes területe megközelíti a 6 km²-t. A barnamezős ipari területek a nagykörúttól nyugati és déli irányban helyezkednek el, több esetben lakóövezetek közé ágyazódva, míg a zöldmezős és távlatilag bővítendő ipari park a város belterületétől délre, kiemelt közlekedési csomópontban fekszik. A város peremterületein több nagyobb bevásárlóközpont épült.

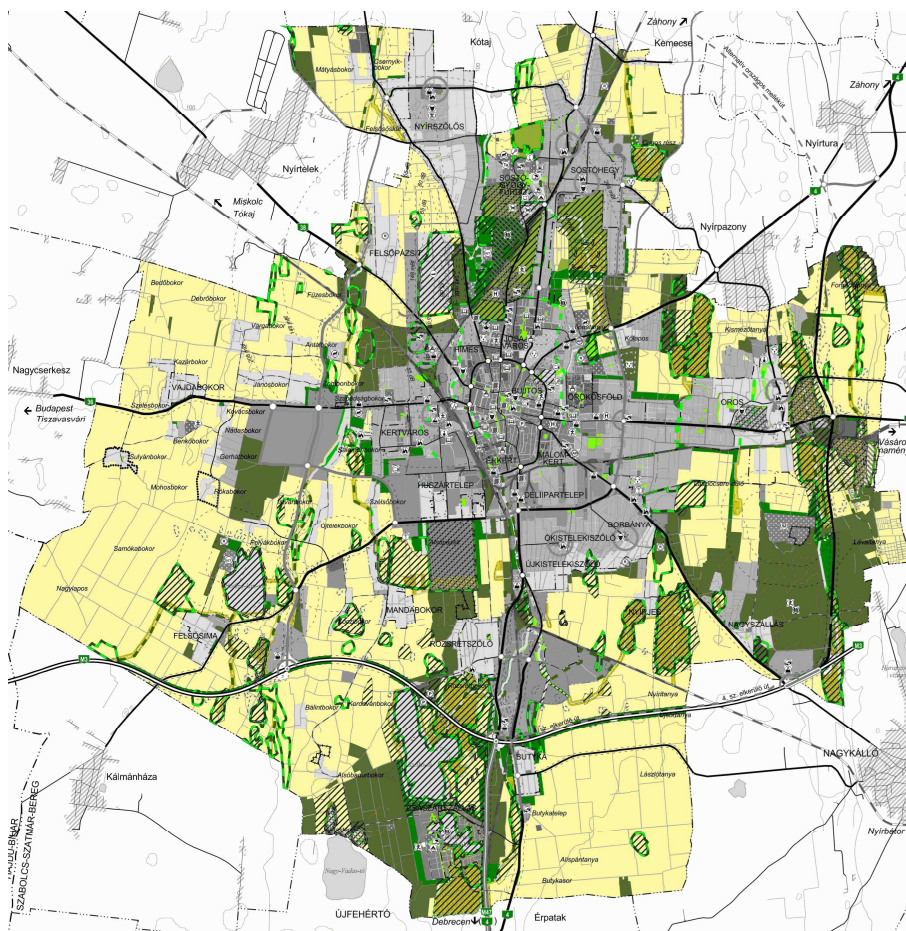
A város több tucat a települési és épített környezetet lényegesen befolyásoló programmal rendelkezik, ezek szinte mindegyike beadásra került különböző pályázati forrásokra, melyek eredményeként több projekt már támogatást kapott sok pedig a pályázat elbírálási szakaszban van.

2.5.2.3 Zöldfelületi rendszer

A városok zöldfelülete általában rendszert alkot. E rendszernek három alaptípusa van, majd e típusoknak további változatai ismertek. A gyűrűs zöldfelület a városmagot több, egymással párhuzamos zöld gyűrűvel fogja közre. A sugaras rendszerben a városközpontból kiindulva ék alakban, a kivezető utak mentén nagy, egyre szélesedő zöldfelületek létesülnek. A szigetes rendszerben egymástól megfelelő távolságra önálló funkciójú zöldfelületek vannak (ide tartozik Nyíregyháza zöldfelületi rendszere is). Természetesen a valóságban ritkán találkozunk a három alaptípus tiszta formájával, leginkább ezek valamelyik kombinációja ismerhető fel. A város zöldfelülete használat szempontjából három csoportba sorolható:

1. korlátlan közhasználatra szánt zöldfelület
2. korlátozott közhasználatú zöldfelület
3. közhasználat elől elzárt zöldfelület

Nyíregyházán a közismert intézmények közül vannak olyanok, amelyek jelentős zöldfelülettel vagy intenzív fenntartású parkkal rendelkeznek. Számos közintézmény (iskolák, óvodák, telephelyek) bír olyan zöldfelülettel, amely nyilvántartásra érdemes lenne. Ha kiterítjük a város térképét, akkor legfeltűnőbbek a várost övező egybefüggő zöld foltok, ezek azonban sajnos nem a szűk értelemben vett „város” területén vannak, hanem azt övezik. A szűken értelmezett város zöldfelületei szigetes elrendezésűek, de az egyes egységek többé – kevésbé összefüggenek egymással. Ez igen szerencsés elrendezés, mivel a zsúfolt városi beépítést zöld terek, fasorok oldják fel. Különleges egységet képez az Északi Köztemető. A nagy egybefüggő zöldfelületi egységeket lakótelepek parkjai adják. A város belterületén 786,4943 ha a közterületeken lévő zöldfelület nagysága. Ez az adat azonban nagyon sok kis részegységből tevődik össze, így megbízhatósága csak 70-80%. A lakossági közterületi zöldfelületi mutató ennek alapján 65,5 m²/fő (a Sóstói erdőt nem beleszámítva), ez messze kimagasló eredmény a korábban országosan ajánlott 21-30 m²/fő mutatóhoz képest. Az ingatlankataszter szerint nyilvántartott 786,4943 ha belterületi zöldfelületből jelenleg 192,0717 ha a parkfenntartásba bevont terület, ez az összterület 24,4%-a.



20. ábra Nyíregyháza zöldterületei

2.5.2.4 Műemlékek

Nyíregyházán az országosan védett műemlékek száma 38. Ezek csaknem fele a városközpontban, illetve az annak közvetlen közelében fekvő Benczúr, Bessenyei és Luther téren található. Sóstógyógyfürdőn - szinte kis műemléki együttest alkotva - 6 műemlék helyezkedik el. A maradék egyharmad többi épülete pedig a belváros főútjai mentén, két templom Oroszon, illetve két népi építészeti emlék bokortanyákon lelhető fel.

Országosan védett műemlékek

1. Béke szálló, Hősök tere 7., HRSZ: 224.
2. Evangélikus főgimnázium, Szent István u. 17 -19., HRSZ: 4706
3. Evangélikus templom, Luther tér 1., HRSZ: 1
4. Fakapu, HRSZ: 15083
5. Görög katolikus templom, Bethlen Gábor u. 7., HRSZ: 209
6. Iskola, Luther u. 17., HRSZ: 1751,1752
7. Kádfürdő, HRSZ: 15086, 15087
8. Kápolna, Széchenyi u. 5., HRSZ: 5997
9. Krúdy szálló, HRSZ: 15084
10. Lakóépület, Benczúr tér 5., HRSZ: 6190
11. Lakóépület, Dózsa György u. 29., HRSZ: 151
12. Lakóépület, Rákóczi u. 4., HRSZ: 203
13. Lakóépület, Hősök tere 3., HRSZ: 207

14. Lakóház, Benczúr tér 6-7., HRSZ: 6183, 6185
15. Lakóház, Bocskai u. 26., HRSZ: 3317
16. Lakóház, Madách u. 4., HRSZ: 6274
17. Lakóház, Szent István u. 34., HRSZ: 3375
18. Lakóház, Széchenyi u. 7, HRSZ: 5996
19. Megyeháza, Hősök tere 5., HRSZ: 221
20. Nyírvíz palota, Széchenyi u. 1., HRSZ: 5348
21. Óvoda, Körte u. 41., HRSZ: 1640
22. Református templom, Kálvin tér 11., HRSZ: 1804
23. Református templom, Oros Magyar u. 2., HRSZ: 12598
24. Régi vasútállomás, HRSZ: 15071
25. Régi katolikus templom, Kossuth tér, HRSZ: 48
26. Régi katolikus templom, Oros Kossuth u., HRSZ: 11001
27. Szabadtéri színpad, HRSZ: 6177/1
28. Szálloda, Kossuth tér 2., HRSZ: 120
29. Szállodaépület, HRSZ: 15088, 15089
30. Szamuely Tibor szülőháza, Búza tér 15., HRSZ: 5471
31. Székház, Országzászló tér 5., HRSZ: 17206
32. Takarékpálota, Rákóczi u. 1., HRSZ: 234
33. Tanya, Benkőbokor 11., HRSZ: 0801/17
34. Tanya, Rókabokor 10., HRSZ: 0797/10
35. Városháza, Kossuth tér 1., HRSZ: 202
36. Víztorony, HRSZ: 15083, 15085
37. Wälder-ház, Bethlen Gábor u. 2., HRSZ: 191
38. Zsinagóga, Mártírok tere 6., HRSZ: 5378

Helyi védelem alatt további 185 objektum áll.

2.5.2.5 Régészeti lelőhelyek

Nyíregyháza város szabályozási tervlapja jelöli a régészeti terület határait. A „Nyíregyháza 19/2005. (V. 5.) KGY rendelettel jóváhagyott helyi építési szabályzatának módosításáról és egységes szerkezetű szövegének megállapításáról” szóló rendelet 4. számú függeléke tartalmazza Nyíregyháza közigazgatási határán belül található nyilvántartott régészeti lelőhelyek listáját. A függelékben szereplő helyrajzi számok esetében a Kulturális Örökségvédelmi Hivatalt az engedélyezési eljárásba be kell vonni, szakhatóságként meg kell keresni.

2.5.2.6 Összefoglalás

A fejezet első részében összefoglaltuk Nyíregyháza és vonzáskörzetének földrajzi adottságait, domborzat, földtan, talajtan és növényzet szempontjából. A felszíni és felszín alatti vizek ismertetése során feltártuk és térképen bemutattuk a védett vízbázisokat és védőterületeiket, amit a további tervezés során figyelembe kell venni.

A levegőtisztaságról szóló fejezetben bemutattuk Nyíregyháza meteorológiai viszonyait és légszennyezettségi állapotát amely során kiderült, hogy a város légszennyezettségi zónába tartozik. 2013-ban a

Felső-Tisza-Vidéki Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség levegőminőségi intézkedési tervet készített, amiben bemutatásra kerülnek a légszennyezés okai, lehatárolásra kerültek a szennyezett területek, illetve megfogalmazásra kerültek a rövid és hosszú távú intézkedések.

A zaj- és rezgésterhelésről szóló fejezetben a jogszabályi háttér bemutatása után a város úthálózatáról és forgalmi állapotáról szoltunk. 2013-ban a „Nyíregyháza Zaj” Konzorcium elkészítette Nyíregyháza stratégiai zajtérképeit és intézkedési tervét, amelyből kiderült, hogy a városban a közúti és vasúti közlekedés okoz beavatkozást igénylő, határérték feletti zajterhelést, így a zajcsökkentési intézkedési tervet is elsősorban a közúti és vasúti közlekedési forrás által kibocsátott zaj csökkentésére kellett elkészíteni.

A Hulladékkezelésről szóló fejezetben összefoglaljuk a város hulladékkezelési helyzetét, a szilárd hulladékgyűjtés, a szelektív hulladékgyűjtés, a elektronikai hulladékgyűjtés és a növényi eredetű bomló szerves anyagok tekintetében is és ismertetjük a város szennyvízcsatorna-hálózat ellátottságát is. A város szennyvízeinek a tisztítása az elmúlt időszakban oly mértékben korszerűsödött, hogy az minden vonatkozásban kielégíti az európai uniós tisztítási követelményeket, ugyanakkor az üzemeltetés is rendkívül gazdaságossá vált. A Nyírségvíz Zrt. szennyvíztisztító telepe az ország egyik legmodernebb telepe lett, ezzel megvalósult a régió egyik legfontosabb környezetvédelmi beruházása.

A természetvédelmi fejezetben a jogszabályok ismertetése után kitérünk az Országos jelentőségű védett természeti területekre. Nyíregyházán Nemzeti park és Tájvédelmi körzet nem található. Természetvédelmi terület viszont a Kállósemjéni Mohos-tó és a Tiszavasvári Fehér-szik. Számos Helyi védelembe helyezett természetvédelmi terület található továbbá a városban, a Nemzeti ökológiai hálózat elemei fragmentált képet mutatnak. A Natura 2000-es területek a következők: Nagy-Vadas, Nyíregyházi lőtér, Sóstói-erdő, a város tágabb vonzáskörzetében pedig az alábbiak: Újfehértói gyepek, Biri Nagy-rét, Kállósemjéni Csordalegelő, Napkori-legelő, Apagyai Albert-tó, Apagyai Falu-rét, Nyirturai-legelő, Nyirbogdányi rét, Tiszalöki szikések, Tiszavasvári szikések. A fejezet az élővilág bemutatásával zárul.

A bányászatról szóló fejezetben a jogszabályi háttér bemutatása után felsorolás szerűen közöljük a vizsgálati területet érintő bányatelkek listáját.

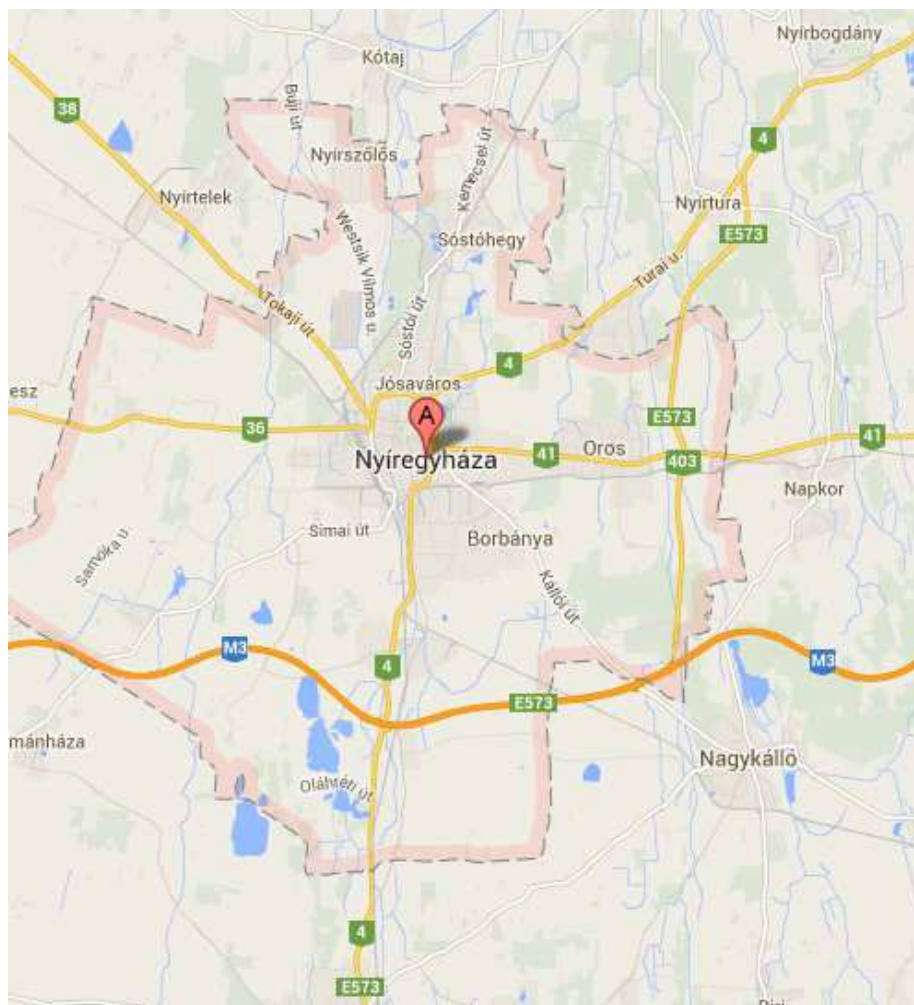
A Művi elemek című fejezet első bekezdésében a város rövid történelmét taglaljuk, majd a települési és épített környezet szerkezetéről ejtünk néhány szót. A városon belüli zöldfelületi rendszer általános ismertetése után felsoroljuk a városban található országosan védett műemlékeket (a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal (KÖH) által nyilvántartott műemlék adatbázis alapján) és hivatkozunk a régészeti lelőhelyekre, melyek pontos listáját a Nyíregyháza 19/2005. (V. 5.) KGY rendelettel jóváhagyott helyi építési szabályzatának módosításáról és egységes szerkezetű szövegének megállapításáról” szóló rendelet 4. számú függeléke tartalmaz.

2.6 A kínálati oldal bemutatása

2.6.1 Közúti hálózat

Nyíregyháza, mint Szabolcs-Szatmár-Bereg megye és a régió központja fontos szerepet tölt be annak közlekedési szempontjából. A megyei főutak sugár irányú célpontját adja, valamint a Főváros elérése és a határközelség együttesen jelentős átmenő forgalmat generál.

Jelentősebb főútkapcsolatait:



21. ábra Nyíregyháza és környéke közúthálózata

A város térszerkezeti vázát képező közúthálózat gyűrűs-sugaras szerkezeti elrendezésű. Az országos főutak belterületi szakaszai alkotják a város főközlekedési hálózatát, a forgalom is jellemzően ezeket az útvonalakra és az ezeket összekötő külső körútra koncentrálódik.

A közúthálózat legjelentősebb elemeit a sugárirányú országos főutak alkotják:

- 4. sz. elsőrendű főút (E573), Budapest és Záhony között, mely dél felől érkeve, északkelet felé hagyja el a várost. A 2x1 sáv

kiépítésű főúton jelentős átmenő forgalom bonyolódik. A városon áthaladó főút az M3-as autópályától egészen a Pazonyi út – Kosbor utca kereszteződéséig a főút 2x2 forgalmi sávossal kiépítésű.

- 36. számú 2x1 forgalmi sávossal másodrendű főút, Ny-i irányban biztosít kapcsolatot a 35. és 3-as számú főutak felé, polgáron át Miskolc irányába.
- 41. számú 2x1 forgalmi sávossal elsőrendű főút, a megye K-i, ÉK-i irányában biztosít elérhetőséget. Szintén jelentős szerepet tölt be, Vásárosnamény felé az Ukrajna elérését biztosítja az eljutást. A főút városi bevezető szakaszán a Nagykörút és a Fő út közötti szakaszon 2x2 forgalmi sávossal.
- 38. számú 2x1 forgalmi sávossal másodrendű főút, Bodrogkeresztúrnál a 37. sz. főúthoz csatlakozva északnyugat felé Tokaj irányába biztosít regionális kapcsolatot.
- 403. számú 2x1 forgalmi sávossal elsőrendű főút (E573) lényegében Nyíregyháza keleti elkerülő útjaként funkcionál. A főút az M3-as autópályát, a 41-es és a 4-es számú főutakat köti össze. Jelentős átmenő forgalomtól tehermentesíti a város belső úthálózatát.
- Nyugati elkerülő. Az első ütemben 2,2 km hosszan megvalósuló beruházás az M3-as autópályát fogja összekötni a Kálmánházi úttal. Az útszakasz Nyíregyházát nyugatról fogja elkerülni új nyomvonalon, 2x1 sávossal. Az elkerülő folytatásának, a kálmánházi út és a 36. sz. főút közötti szakasznak a kiviteli tervei már készülnek. A kivitelezési közbeszerzés terveink szerint jövő év elején megjelenhet, eredményes közbeszerzés esetén a munkálatok 2014-ben tavaszán elkezdődhetnek. A beruházás javítja a térség elérhetőségét, valamint segíti az ipari terület bekapcsolódását az M3-as autópályára.

A főutakon kívül a város és vonzáskörzetének közötti kapcsolatait a 4911, 3317, 3822, és 3834. jelű összekötő utak biztosítják. Az összekötő utak mindegyike 2x1 forgalmi sávossal. Jelentős forgalmúak a 4911, 3822 és a 3834 jelzésű utak, melyeken jellemzően a városba irányuló hivatásforgalom bonyolódik le.

A nyugat-keleti irányú (Bécs)–Hegyeshalom–Budapest–Nyíregyháza–Záhony (M1 Hegyeshalom–M0-M31 Budapest-M3 Nyíregyháza–Vásárosnamény–Beregdaróc) közlekedési tengely a TINA hálózat része.

A városba bevezető sugárirányú országos főutak között a városban a Nagykörút teremti meg a kapcsolatot. A 2x2 sávossal Nagykörút az egyetlen olyan körútját teremti meg a városban, mely ténylegesen gyűrűt alkot, bár annak D-Ny-i részén az Arany János utca és a 4-es számú főút közötti szakaszon 2x1 sávossal és ezért lényegében nem tekinthető teljesen kiépítettnek. Ezáltal ezen a szakaszon jelentkező forgalmi igények kielégítését egyre nehezebben tudja kielégíteni.

A város második körgyűrűje a Kiskörút, mely a városmagot körülvevé biztosít körüljárhatóságot.

A Nagykörút felel a városon átmenő forgalom lebonyolításáért, a belső körutat a város belső forgalma, a városrészek és a központ között közlekedők használják jellemzően.



22. ábra Nyíregyháza belső úthálózata

A 38., 41. sz. főutak , és a 4911.j. ök. utat igénybevevő tranzitforgalom, valamint a déli iparterület célforgalma a külső körúton halad. A Város által tervezett Nyugati elkerülő út feladata a lesz egy délnyugati csomóponton keresztül a 38. sz. főút bekötése az M3 autópályára.

Nyíregyháza térségének úthálózatából szintén hiányoznak a gyűrűirányú elemek, a sugárirányú bevezető utakat egyetlen összefüggő útvonal a Nagykörút köti össze. Jelenleg ez a városon belüli út vezeti el a városi forgalom mellett az átmenő forgalmat is.

A városi közúthálózat kialakítása annyiban kedvező, hogy a belváros és általában a lakóterületek utcahálózatát nem veszi igénybe átmenő forgalom (csak a célforgalom).

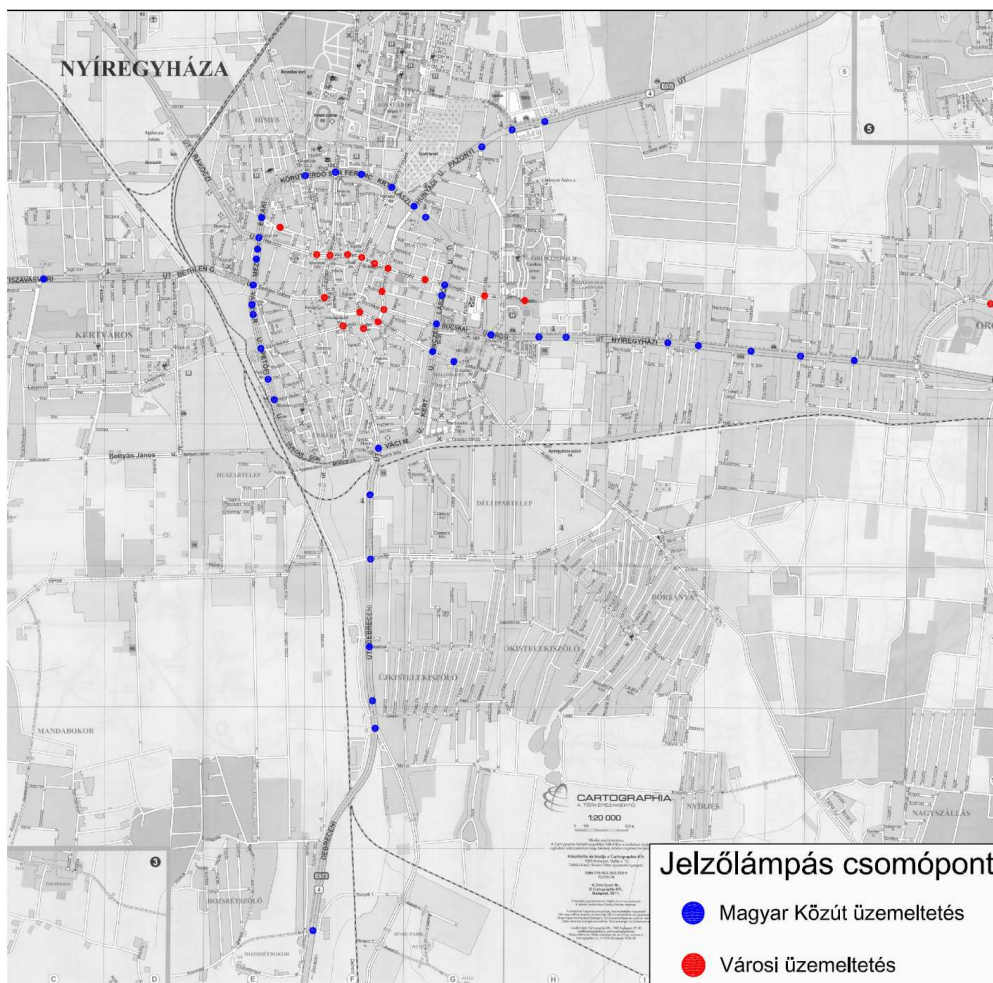
A városi közúthálózat főbb jellemzői

A város belterületi közúthálózatának hossza kb. 372 km, melynek közel 74 %-a a város kezelésében van, míg a mintegy 93 km hosszú, a városon

átvezető országos közúthálózat átkelési és belterületi szakaszait a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezeli.

A városban összesen 58 jelzőlámpás szabályozású közúti csomópont található. Ebből 40 csomópontot a Magyar Közút NZrt., 18-at pedig a Város üzemeltet.

A város belterületén öt egymással összefüggő útszakaszon működik összehangolt jelzőlámpás irányítás. A Nagykörúton 19, a Debreceni úton 5, az Orosi úton 8, a Pazonyi úton 3, a Kiskörúton pedig 10 db jelzőlámpa működik egymással összehangoltan.



23. ábra Jelzőlámpás csomópontok kezelői

2.6.2 Baleseti helyzet

A baleseti adatokból látható, hogy Nyíregyháza területén több olyan csomópont, útszakasz található, melyek indokolják a közúti forgalom biztonságos levezetésének megoldását. A balesetek leginkább a városi bevezető utakon és a körutakon jelentkeznek, melyek a város leginkább terhelt útszakaszai. Természetesen a balesetek száma és a közúti forgalom nagysága között szoros összefüggés van.

Év	balesetek száma	sérülés foka		
		halálos	súlyos	könnyű
2008	428	17	164	247
2009	420	14	128	278
2010	393	19	113	261
2011	384	13	112	259
2012	332	11	89	232
2013.01.01-08.31.	272	6	81	185
Összesen:	1957	74	606	1277

19. táblázat Közúti balesetek száma Nyíregyházán (2008-2012)

Az elmúlt 5 év baleseti statisztikai adataiból kitűnik, hogy a közúti balesetek száma fokozatosan csökken. Míg 2008-ban összesen 428 közúti baleset történt a város területén, addig ez a szám 2012-ben már 332. Ez közel 25%-os javulást jelent. A baleset során bekövetkezett sérülések súlyosságában is pozitív tendencia mutatkozik.

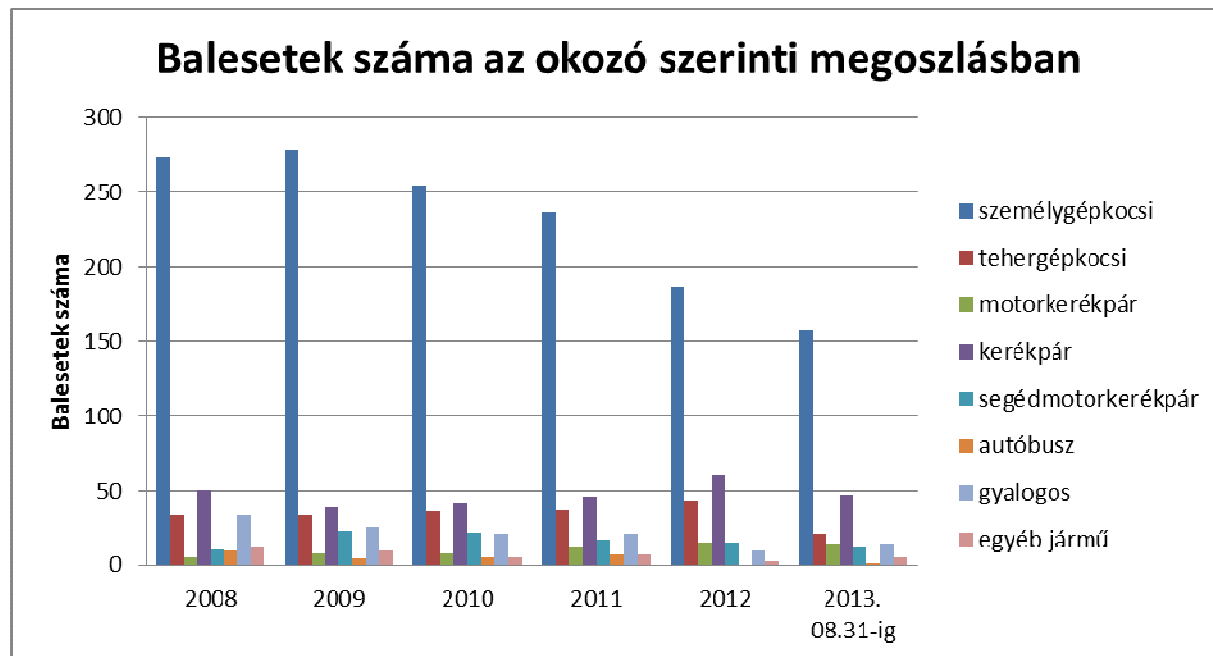


26. ábra Közúti balesetek száma és a balesetek kimenetele, 2008-2013.08.31.

A balesetek okozói szerint vizsgálva a városban bekövetkezett közúti baleseteket megállapítható, hogy legnagyobb számban személygépkocsival közlekedők okozzák a közúti balesetek döntő részét. Az elmúlt 5 év tendenciáit figyelve látható, hogy a személygépkocsi vezetők által okozott balesetek száma csökkent.

A motorizált közlekedési módok közül a legtöbb balesetet okozó járművek a tehergépkocsik. Az okozott balesetek száma évről évre hasonló képet mutat, körülbelül 12%-a a személygépkocsik által okozott baleseteknek.

A városban a motorkerékpáros és a kerékpáros által okozott balesetek száma sajnálatos módon növekvő tendenciát mutat. Míg 2008-ban 5 esetben volt az okozó motorkerékpáros, addig ez a szám 2012-ben 15, 2013.01.01-08.31 közötti időszakban pedig 14. A kerékpárosok által okozott baleseteknél 2009-ben 39, 2012-ben 60, 2013.01.01-08.01 között pedig már 47 ilyen eset következett be.



27. ábra Közúti balesetek száma annak okozója szerinti megoszlásban Nyíregyházán (2008-2013.08.31.)

2.6.3 Helyi közösségi közlekedés

A Helyi közösségi közlekedését a Szabolcs Volán Zrt. autóbuszokkal látja el. A vállalat 97,8 %-a állami tulajdonban van, 2,2% dolgozói részvény.

A helyi közlekedés kiszolgálása körülbelül 30% -os kapacitásigényű. A városban 35 autóbuszvonalon, ebből állandó jelleggel 31 (téli menetrend) vonalon van állandó közlekedés.

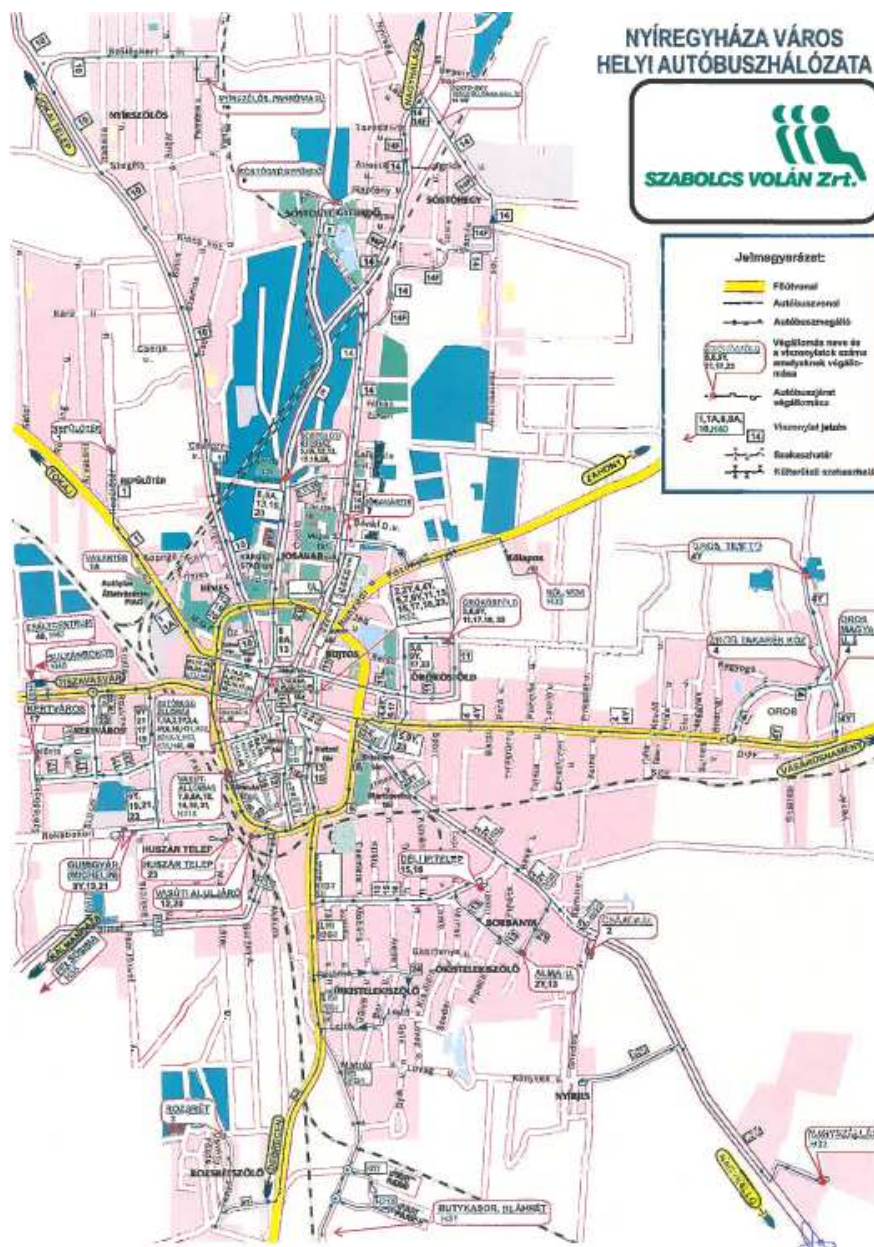
A helyi közforgalmú közlekedési szolgáltatás kiterjed a város teljes területére, a külső lakóterületekre és a közigazgatásilag Nyíregyházához tartozó, de távolságát, beépítettségét, jellemzőit tekintve agglomerációs szerepű városrészekre, kistelepülésekre is.

2.6.3.1 Hálózat és területi lefedettség, megállók

2.6.3.1.1 Hálózat

A helyi autóbusz hálózat hossza 146,8 km (KSH adat). Ebből a belterületi szakasz hossza 96,5 km, míg a külterületi 50,3 km. Ez azt jelenti, hogy a városi közúthálózat 710 km (belterület: 372 km) 39,1 %-át igénybe veszik a közösségi közlekedés járművei. A területegységre eső hálózathossz, vagyis a hálózat sűrűsége 0,54 km/km².

A helyi közforgalmú autóbusz gerinchálózat a város főúthálózatához igazodik, ezek az útvonalak jelentik a közút mellett a tömegközlekedés útőereit is. A viszonylatok jól illeszkednek a város szerkezetéhez. A lakótelepek, a belváros és a különböző külső városrész területek lakos számuk és/vagy funkciójuk alapján kiemelt közlekedési igényt generálnak.



28. ábra Nyíregyháza helyi közösségi közlekedési hálózata

2.6.3.1.2 Területi lefedettség, megállók.

A városban a Szabolcs Volán Zrt. összesen 320 megállóhelyet használ, valamint egy helyi autóbusz állomás áll rendelkezésre. A megállók száma, elhelyezkedése megfelelő, a sűrűn lakott városrészekben, (az

elfogadott) 300 m-es gyaloglási távolságot figyelembe véve a tömegközlekedési hálózat a város belterületének legalább $\frac{3}{4}$ -ét lefedi.

2.6.3.2 Menetrend, menetidők.

Az időbeni kiszolgálás jellemzését az üzemidővel (az órától-óráig értendő időbeni rendelkezésre állással) és a járatsűrűséggel (követési idővel) célszerű áttekinteni.

A helyi közforgalmú közlekedési viszonylatok üzemideje a városokban általánosan alkalmazott paramétereknek teljesen megfelel. Az autóbusz hálózat döntő részén az üzemidő 4.30 óra körül kezdődik és 22.30 óra között fejeződik be, ennek alapján az időbeni rendelkezésre állás megfelelőnek minősíthető.

A frekvenciáltabb járatok követési ideje (pl. 3,4, 6, 10, 14) csúcsidőben 5 - 15 perc, csúcsidőn kívül 10-30 perc, míg a kisebb forgalmú viszonylatokon általában 15- 30 perc között változik. A hétfégi időszakban a nagy forgalmú vonalakon 30-45 perc közötti a követési idő, a kisebb jelentőségű viszonylatokon ennél olykor jelentősen nagyobb, 60 perc fölötti is lehet.

2.6.3.3 Tarifarendszer

A helyi autóbusz-közlekedés viteldíjai Nyíregyházán

Menetjegy ára (db) 260 Ft

Kedvezményes menetjegy ára (db) 235 Ft

(A kedvezményes menetjegyet a munkanapokon 8.00 óra után megkezdett és 13.00 óráig befejezett utazásra lehet felhasználni. A kedvezmény csak előre váltott menetjeggyel vehető igénybe.)

Napi jegy ára:

Belterületi napi jegy (db) 1300 Ft

Külterületi napi jegy (db) 1950 Ft

Bérletek, belterületi:

Összvonallas havi bérletjegy ára (db) 6480 Ft

Összvonallas félhavi bérletjegy ára (db) 4320 Ft

Összvonallas heti bérletjegy ára (db) 2160 Ft

Tanuló és nyugdíjas bérletjegy ára (db) 2580 Ft

Bérlet, külterületi:



Egyvonalas havi bérletjegy ára (db) 5670 Ft

Egyvonalas félhavi bérletjegy ára (db) 3780 Ft

Egyvonalas heti bérletjegy ára (db) 1890 Ft

Összvonallas havi bérletjegy ára (db) 8280 Ft

Összvonallas félhavi bérletjegy ára (db) 5520 Ft

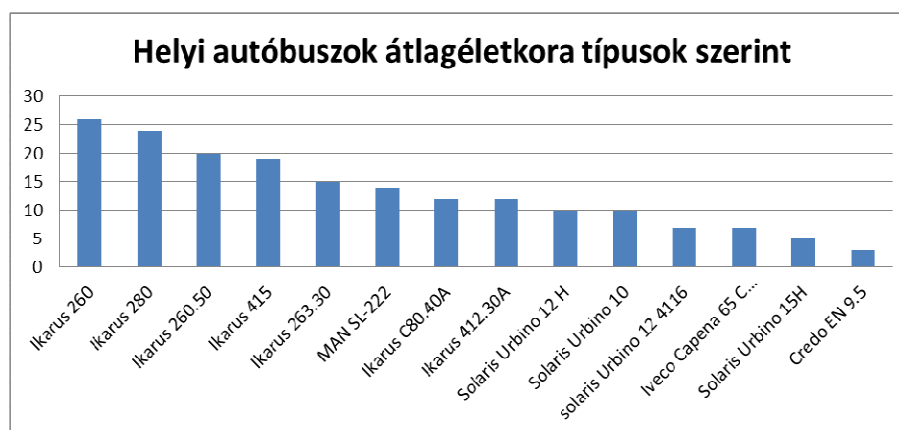
Összvonallas heti bérletjegy ára (db) 2760 Ft

Tanuló és nyugdíjas bérletjegy ára (db) 3350 Ft

2.6.3.4 Járműállomány.

A helyi szolgáltató járműparkját jelenleg 6 db csuklós, 10 db hosszú, 61 szóló és 3 db midi kialakítású autóbusz alkotja.

Az állomány típusát, gyártmányát tekintve elég sokrétű. A járművek fele SOLARIS URBINO gyártmányú, emellett különböző típusú régi IKARUS autóbuszok közlekednek. IVECO gyártmányú busz összesen 3 db van itt forgalomban.



20. táblázat: Helyi autóbuszok életkor szerinti megoszlása

A járműállomány átlagos életkora 14 év.

2.6.4 Autóbuszos helyközi közlekedés

A Helyi közösségi közlekedést túlnyomó részben a Szabolcs Volán Zrt. autóbuszokkal szolgálja ki. A vállalat 97,8 %-a állami tulajdonban van, 2,2% dolgozói részvény. A Trans – Tours Kft. szintén autóbuszokkal, helyközi és távolsági járatokkal, önállóan vesz részt a közösségi közlekedés kiszolgálásában. Nyíregyháza város térségi központi szerepköréből adódóan kiemelten fontos szerepet tölt be a környékbeli településekkel meglévő közlekedési kapcsolat biztosításában.

Nyíregyháza város térségi központi szerepköréből adódóan kiemelten fontos szerepet tölt be a környékbeli településekkel meglévő közlekedési kapcsolat biztosításában.

A társaság fő működési területe Szabolcs – Szatmár – Bereg megye. Fő tevékenysége a menetrend szerinti személyszállítás, (TEAOR szerint 4931'08 városi, elővárosi, szárazföldi személyszállítás) kiegészítő tevékenységként járműjavítási szolgáltatással foglalkozik.

A társaságot - mint fontos közszolgáltatási feladatot, a helyközi menetrend szerinti autóbusz- forgalmat bonyolító céget - a 62/1996. számú Országgyűlési határozat, a nemzetgazdaság működőképessége szempontjából fontos társaságok körébe sorolja. A helyi közhasznú közlekedés biztosítása állami feladat, míg a településeken belüli menetrend szerinti közlekedés biztosítása önkormányzati feladat.

2.6.4.1 Hálózat

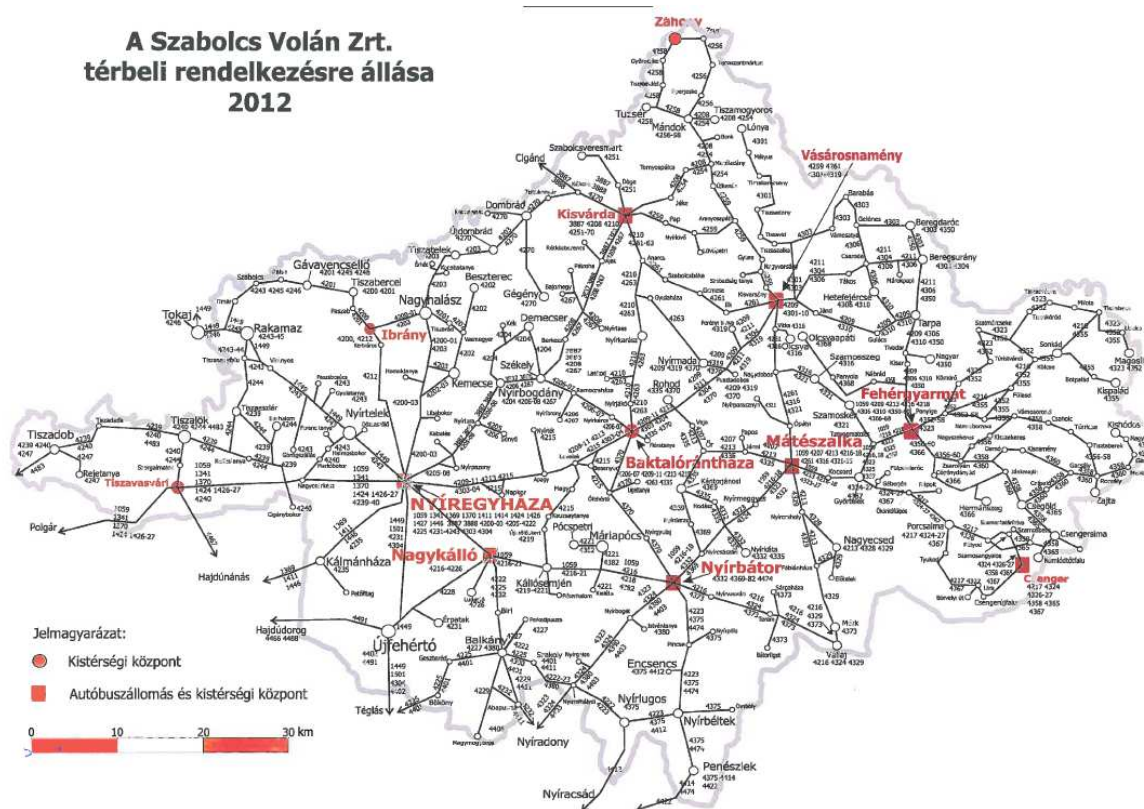
A Szabolcs megyei közúthálózat hossza 2100 km. A Megye 229 településéből 224 települését látja el a volántársaság. Ebből 143 településnek csak autóbusz közlekedési kapcsolata van.

A megye autóbusz közlekedési rendszere a települési, elővárosi, kistérségi, elsődlegesen azok központjait összekötő, valamint ezeket a megyeszékhellyel összekötő hálózathoz áll, ez kapcsolódik a regionális szinthez, valamint az országos hálózathoz.

A megyén túlnyúló távolsági közlekedésben egyelőre a vasút szerepe a meghatározó, a társaság jelenleg Nyíregyháza – Tiszavasvári – Polgár – Budapest, illetve Nyíregyháza – Eger, valamint Nyíregyháza – Debrecen viszonylatában közlekedtet járatokat.

Több volán társaság is közlekedtet Szabolcs – Szatmár - Bereg megyébe járatokat, főleg Hajdú – Bihar megyéből, illetve Borson- Abaúj-Zemplén megyéből. Ezek elsősorban tanuló szállítási igényeket és nem hivatás forgalmi igényeket szolgálnak ki.

Az országos Volán hálózaton, 19 Volán társaság által bonyolított utasforgalomnak, mintegy 6,4 % -át végzi el.

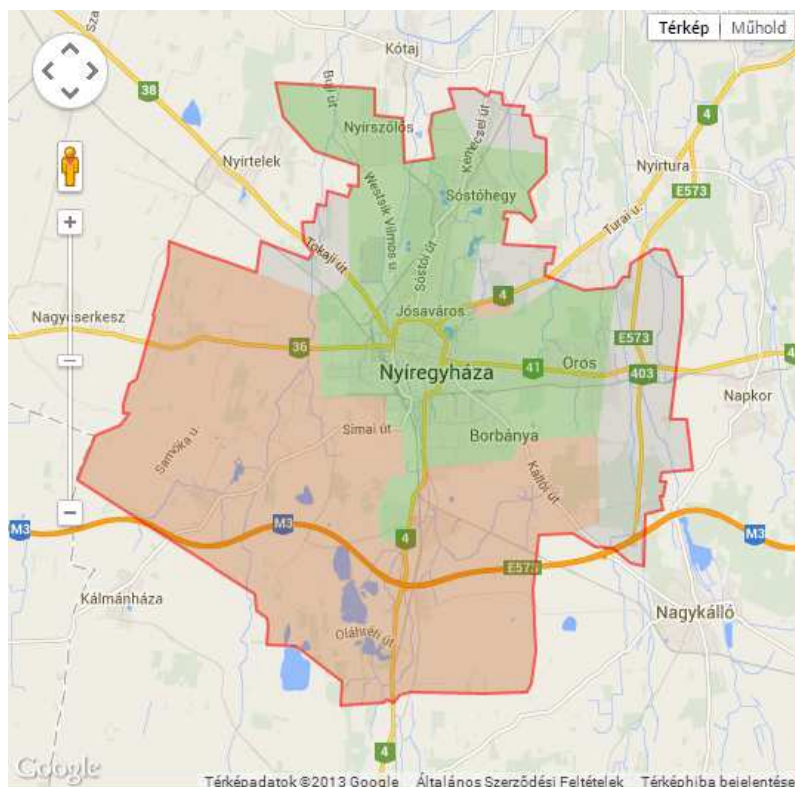


29. ábra Szabolcs volán autóbusz-hálózata

2.6.4.2 Nyíregyházi megállók

Az utas kiszolgálás, forgalomirányítás meghatározó szinterei az autóbusz állomások. Jelenleg Nyíregyháza, Kisvárdá, Nagykálló, Nyírbátor, Mátészalka, Fehérgyarmat, Csenger, Vásárosnamény, Kisvárdá városokban működnek kiszolgáló létesítmények.

Felmérések szerint a kistérségeken belül zajlik a teljes utasforgalom 70%-a. A járművek a tényleges utasforgalmi igények kielégítésére való törekvés mellett is, az üzemidő nagy hányadában kihasználatlanok, de a kapacitás a csúcsidejű igénybevételhez méretezett.

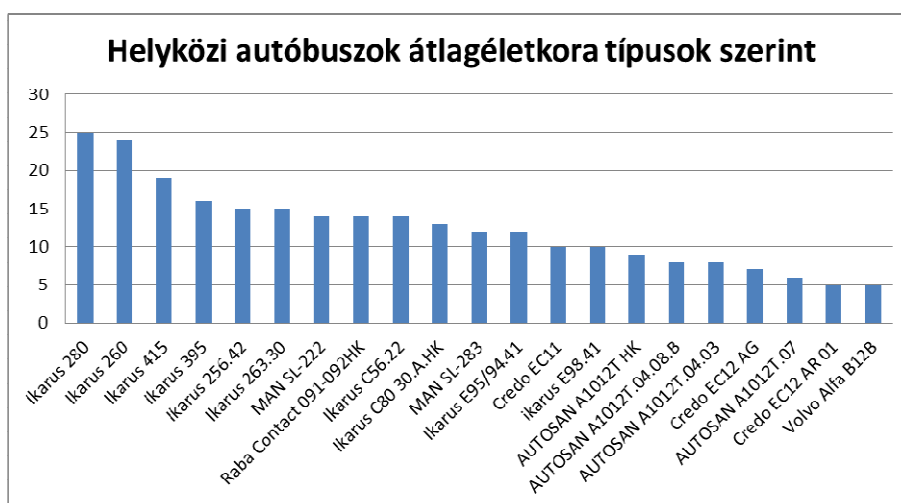


30. ábra Nyiregyháza zónatérképe

2.6.4.3 Járműállomány

A helyközi szolgáltató járműparkját jelenleg. 12 db csuklós, 223 db hosszú, 61 szóló kialakítású autóbusz alkotja.

Az állomány típusát, gyártmányát tekintve elég sokrétű. A járművek fele AUTOSAN A1012 és CREDO EC12 gyártmányú, emellett különböző típusú régi IKARUS autóbuszok közlekednek. VOLVO ALFA gyártmányú busz összesen 4 db van itt forgalomban.



31. ábra Helyközi közforgalmú autóbuszok életkor szerinti megoszlása

A járműállomány átlagos életkora 13 év.

2.6.4.4 Tarifarendszer

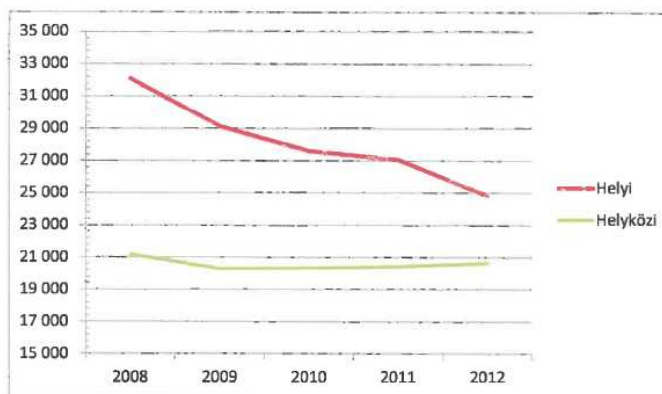
A helyközi autóbusz közlekedésben a jegyek és a bérletek is a hatósági díjszabásnak megfelelően alakulnak, a menetdíjak megállapítása a menetrendi kilométerek alapulvételével képzett díjszabási kilométerek alapján 5 km-es lépésben, teljesítmény arányosan történik.

Díjszabás megoszlása:

- Teljesárú menetjegyes utas 15%
- Dolgozó bérletes utas 23%
- Tanuló bérletes utas 48%
- Egyéb kedvezményre jogosító utas 14%

A fenti utasforgalmi megosztás eltérése utas csoportonként 1 – 3 %.

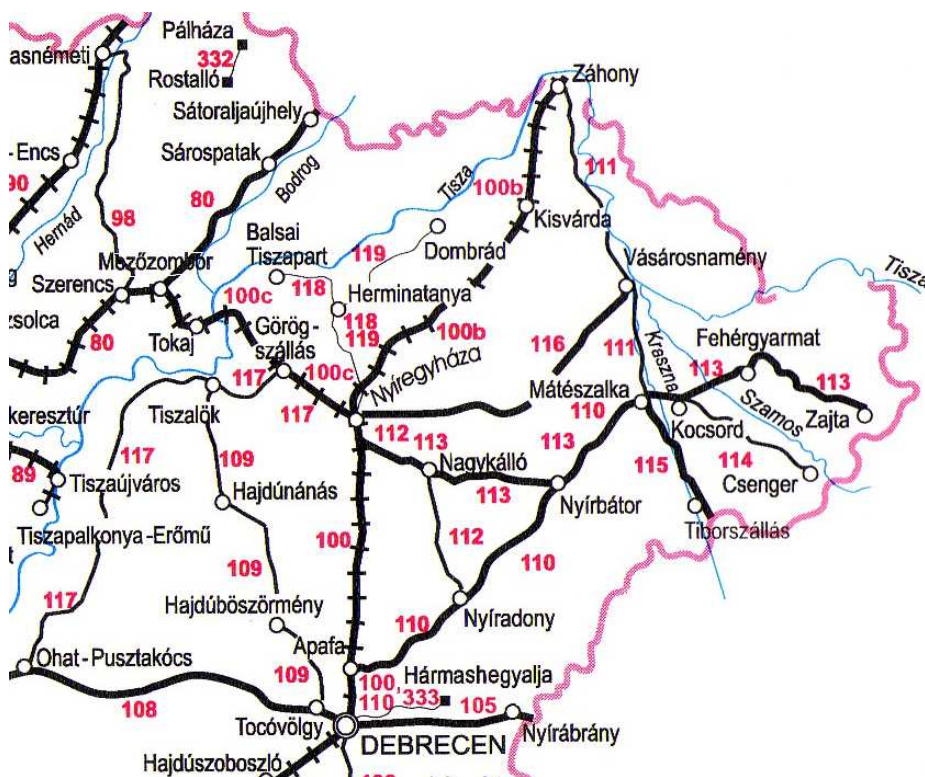
Szállított utas [ezer fő]					
Év	2008	2009	2010	2011	2012
Helyi	32 112	29 103	27 563	27 041	24 822
Helyközi	21 185	20 292	20 347	20 436	20 655



32. ábra Szállított utasok száma (ezer fő/év)

Egy átlagos munkanapon 1875 helyközi járat indul, a megyei települések több mint 50% - a legalább 24 járáttal kiszolgált, mindössze 10 település, ahol a napi járatszám 7, vagy az alatti.

2.6.5 Vasúti közlekedés



2.6.5.1 Hálózat, vonatforgalom

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye vasúthálózattal gazdagon átszőtt, a vasútvonalak többségére jellemző, hogy egyvágányúak, dízel üzeműek, továbbá a TEN-T hálózat részét képező vasútvonalakat leszámítva mindre jellemző, hogy műszaki állapotuk jelentősen leromlott, a rajtuk nyújtott szolgáltatás a kor színvonalának nem megfelelő. A megye vasútvonalainak legfőbb hiányossága tehát a minőségi műszaki színvonal hiánya, a hálózat kiépítettsége megfelelő.

A megyében Nyíregyháza, valamint Mátészalka állomások a személyszállítás tekintetében jelentős gyűjtő, elosztó állomási szereppel bírnak.

Nyíregyháza állomást az alábbi vasútvonalak érintik:

- Transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pályák:
 - o 100-as számú Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony viszonylatú vasútvonal
 - o 100 c jelű Mezőzombor – Nyíregyháza viszonylatú vasútvonal

- Országos mellékvonalak:
 - o 112-es számú Nagykálló – Nyíradony viszonylatú vasútvonal
 - o 113-as számú Nyíregyháza – Zajta viszonylatú vasútvonal
 - o 116-os számú Nyíregyháza – Vásárosnamény viszonylatú vasútvonal
 - o 117-es számú Ohat-Pusztakócs – Görög szállás viszonylatú vasútvonal
- Keskeny nyomközű vasútvonalak
 - o 118-as számú Nyíregyháza – Balsa viszonylatú vasútvonal
 - o 119-es számú Nyíregyháza – Dombrád vasútvonal

2.6.5.1.1 100-as számú vasútvonal

Elhelyezkedés, hálózati szerep:

A **100. sz. vasútvonal** az V. számú TEN-T áruszállítási folyosó (Lyon – Triszeszt – Koper – Ljubljana – Budapest – ukrán határ vasúti tengely) fontos, alternatív részeleme, Nyíregyháza állomáson észak – déli irányban halad át. Biztosítja a térség kelet-nyugati irányú vasúti kapcsolatát.

A vonal műszaki paraméterei:

Teljes hosszban villamosított, Budapesttől Tuzsérig kétvágányú, csupán a Tuzsér – Záhony közötti kb. 7,5 km távolságú vonalszakasz egyvágányú. A vonal kezdőpontjától Budapest-Nyugati pályaudvartól Kőbánya-Kispestig 80 km/h sebességgel, ezt követően Záhonyig végig 120 km/h engedélyezett sebességgel haladhat a forgalom. Az engedélyezett tengelyterhelés a vonal legnagyobb részén 210 kN, Kőbánya-Kispest és Vecsés, valamint, Albertirsától Szolnokig 225 kN tengelyterheléssel közlekedhetnek a maximum 750 m hosszúságú vonatok.

Napjainkban a vasútvonalon több fejlesztéssel is találkozunk, 2010-ben kezdődött a Záhony térségi széles nyomtávú vontató vágányhálózat felújításának első üteme, melynek kapcsán a KözOP keretein belül fejlesztésre került az áru fuvarozási határátmenetet biztosító széles és fonódott nyomtávú gerinchálózat, valamint a Tuzsér – Eperjeske-rendező pályaudvar – országhatár vonalszakasz. Az átépített szakaszokon a kiépítési sebesség 60/120 km/h lett, továbbá valamennyi felújításra került vonalszakaszon 245 kN az engedélyezett tengelyterhelés. 2011-ben kezdődött beruházás keretében a Szolnok – Záhony vonalszakasz felújításának I. üteme jelenleg is zajlik, a projekt várható befejezése 2015 decemberére tehető. A beruházás szintén a KözOp keretein belül valósul meg, Szajol (kiz.) – Püspökladány (bez.) vonalszakaszon a rehabilitáció eredményeképpen az engedélyezett tengelyterhelés 225 kN-ra, az engedélyezett sebesség pedig 160 km/h-ra fog nőni.

A vasútvonal térségi lehatárolásában érintett szakaszán zúzottkő ágyazatba fektetett LM típusú vasbeton aljakon (60 cm-es aljtávolság)

48,5-ös, 54-es, vagy UIC 60-as rendszerű sínek biztosítják a forgalmat. A felépítmény hézag nélküli kivitelben, jellemzően GEO leerősítéssel. Nyíregyháza és Sóstóhegy között SKL3 típusú leerősítést találunk.

A vasútvonalon a nyíltvonalon automata térközberendezés üzemel, ellenmenet kizárással, valamint EVM jelfeladással. Debrecen és Nyíregyháza közötti állomásokon szovjet tolatóvágányutas biztosítóberendezés, Nyíregyházától Záhonyig pedig Dominó 55-ös egyközpontos állomási biztosítóberendezés üzemel.

Forgalom:

A vasútvonal forgalma mind a belföldi, mind a nemzetközi személy és áruszállításban is jelentős, a személyszállító vonatok ütemes menetrend szerint közlekednek. Jellemzően kétóránként személy és sebes vonatok indulnak Budapestről, óránként IC vonatok, melyek közül minden második úgynevezett kör-IC, Debrecenen keresztül Nyíregyházáig közlekednek, majd itt a 80-as számú vasútvonalon folytatják útjukat, Budapest irányába közlekednek. Ezzel két irányban biztosítanak kényelmes, átszállásmentes utazást a fővárosba.

A területi lehatárolásban érintett szolgálati helyek a vasútvonalon:

- Újfehértó

Újfehértó vasútállomás a település észak-keleti részén, Nyíregyházától délre található középállomás. Az állomás átlagos állapotú felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti bal oldalán található.

Az állomás 5 vágányos állomás, két átmenő, két megelőző fővágánnyal, valamint egy oldal és homlokrakodó vágánnyal, a fővágányok használható hosszai 800 m feletti. Az állomásról semmilyen egyéb vágány nem ágazik ki. A III-IV. számú vágányai között 363 m hosszú, elemes, aszfalt burkolatú sk+30 cm-es, 6,6 m széles utasperon található. Megközelítése szintben történhet, az akadálymentes közlekedés nem biztosított. Az utasperonon hangos utastájékoztatás üzemel.

Újfehértó állomáson csak az órás ütemben közlekedő Debrecen – Nyíregyháza között órás ütemben közlekedő személyvonatok, valamint a 2 órás ütemben közlekedő Budapest-Nyugati pályaudvar – Záhony viszonylatú sebesvonatok állnak meg. Csúcsidőben az órás ütemet félórás üteműre sűrítik a Cegléd – Nyíregyháza, Püspökladány – Nyíregyháza, vagy a Debrecen - Záhony viszonylatú személyvonatok. A vonatok a Nyíregyháza illetve Újfehértó közötti 15 km-es távolságot 11 perc alatt teszik meg.

A vasútállomás fontos szerepet játszik Újfehértó, valamint a szabolcsi megyeszékhely közötti tanuló, illetve hivatásforgalom lebonyolításában.



33. ábra Újfehértó állomás³

- Császárszállás

Császárszállás vasútállomás Nyíregyházától délre található klasszikus 4 vágányos kialakítású középállomás. Az kis felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti bal oldalán található.

Az állomás 4 vágányos állomás, két átmenő, valamint két megelőző fővágánnyal. Az állomáson a legrövidebb vágány (I. sz. megelőző fővágány) hasznos hossza 810 m. Az állomásról semmilyen egyéb vágány nem ágazik ki. A II-III. számú vágányai között 400 m hosszú, elemes, aszfalt burkolatú sk+30 cm-es, 6,7 m széles utasperon található. Megközelítése szintben történhet, az akadálymentes közlekedés nem biztosított. Az utasperonon hangos utastájékoztatás üzemel.

Császárszállás állomáson jelenleg semmilyen személyszállító vonat nem áll meg.

³ forrás: www.vasutallomasok.hu



34. ábra Császárszállás állomás⁴

- Sóstó mh.

Sóstó vasúti megállóhely Sóstóhegy nyugati részén, Nyíregyházától északra található kétvágányú szolgálati hely. A felvételi épület a vasútvonal szelvényezés szerinti bal oldalán található, állapota megfelelő. A megállóhely vágányai mellett 341 m hosszú beton szegélyes, aszfalt burkolatú sk+30 cm-es oldalperonok találhatóak, megközelítésük szintben történhet, az akadálymentes közlekedés nem biztosított. Az utasperonon hangos utastájékoztatás üzemel.

Sóstó megállóhelyen csak az órás ütemben közlekedő Debrecen – Nyíregyháza között órás ütemben közlekedő személyvonatok, valamint a 2 órás ütemben közlekedő Budapest-Nyugati pályaudvar – Záhony viszonylatú sebesvonatok állnak meg. Csúcsidőben az órás ütemet félórás üteműre sűrítik a Cegléd – Nyíregyháza, Püspökladány – Nyíregyháza, vagy a Debrecen - Záhony viszonylatú személyvonatok. A vonatok a Nyíregyháza illetve Sóstó közötti 7 km-es távolságot 7 perc alatt teszik meg.

⁴ forrás: www.vasutallomasok.hu



35. ábra Sóstó megállóhely⁵

- Sóstóhegy

Sóstóhegy vasútállomás a település északi részén, Nyíregyházától északra található középállomás. Az állomás átlagos állapotú felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti bal oldalán található.

Az állomás 5 vágányos állomás, két átmenő, két megelőző fővágánnyal, valamint egy 436 m hosszú rakodóvágánnyal rendelkezik. A fővágányok használható hosszai 800 m feletti. Az állomásról 15. számú kitérővel ágazik ki a borforgalmi sajátcélú vágány. A sajátcélú vágány jelenleg nem üzemel. A III-IV. számú vágányai között 400 m hosszú, beton szegélyes, aszfalt burkolatú sk+30 cm-es, 7,2 m széles utasperon található. Megközelítése szintben történhet, az akadálymentes közlekedés nem biztosított. Az utasperonon hangos utastájékoztató üzemel.

Sóstóhegy állomáson csak az órás ütemben közlekedő Debrecen – Nyíregyháza között órás ütemben közlekedő személyvonatok, valamint a 2 órás ütemben közlekedő Budapest-Nyugati pályaudvar – Záhony viszonylatú sebesvonatok állnak meg. Csúcsidőben az órás ütemet félórás üteműre sűrítik a Cegléd – Nyíregyháza, Püspökladány – Nyíregyháza, vagy a Debrecen - Záhony viszonylatú személyvonatok. A vonatok a Nyíregyháza illetve Sóstóhegy közötti 9 km-es távolságot 10 perc alatt teszik meg.

A vasútállomás fontos szerepet játszik Sóstóhegy, valamint a szabolcsi megyeszékhely közötti tanuló, illetve hivatásforgalom lebonyolításában, továbbá a Sóstó gyógyfürdő üdülőforgalmában.

⁵ forrás: www.vasutallomasok.hu



36. ábra Sóstóhegy vasútállomás⁶

- Kemece

Kemece vasútállomás a település központi részén, Nyíregyházától észak-keletre található középállomás. Az állomás átlagos állapotú felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti bal oldalán található.

Az állomás 4 vágányos állomás, két átmenő, egy megelőző fővágánnyal, valamint egy rakodóvágánnyal rendelkezik. Minden vonatfogadó-, indító vágány használható hossza 800 m feletti. Az állomásról egyéb vágány nem ágazik ki. A II-III. számú, valamint a III-IV. számú vágányai között 403 m hosszú, beton szegélyes, aszfalt burkolatú sk+30 cm-es, 1,75 m széles keskeny utasperon található. Megközelítése szintben történhet, az akadálymentes közlekedés nem biztosított. Az utasperonokon hangos utastájékoztató üzemel.

Kemece állomáson csak az órás ütemben közlekedő Debrecen – Nyíregyháza között órás ütemben közlekedő személyvonatok, valamint a 2 órás ütemben közlekedő Budapest-Nyugati pályaudvar – Záhony viszonylatú sebesvonatok állnak meg. Csúcsidőben az órás ütemet félórás ütemre sűrítik a Cegléd – Nyíregyháza, Püspökladány – Nyíregyháza, vagy a Debrecen - Záhony viszonylatú személyvonatok. A vonatok a Nyíregyháza illetve Sóstóhegy közötti 16 km-es távolságot 16 perc alatt teszik meg.

A vasútállomás fontos szerepet játszik Kemece, valamint a szabolcsi megyeszékhely közötti tanuló, illetve hivatásforgalom lebonyolításában.

⁶ forrás: www.vasutallomasok.hu



37. ábra Kemece vasútállomás⁷

- Nyírbogdány

Nyírbogdány vasútállomás a településtől jelentősen északra, az ipari területen, Nyíregyházától észak-keletre található középállomás. Az állomás átlagos állapotú felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti jobb oldalán található.

Az állomás 6 vágányos állomás, két átmenő, két megelőző fővágánnyal, egy tehervonati fogadó-, indító vágánnyal, valamint egy rakodóvágánnyal rendelkezik, mely mellett homlok illetve oldalrakodó található. A VI. számú megelőző fővágány mellett burkolatlan rakodóterület is található. Az állomás páros oldalán az I. illetve a II. vágány kihúzóvágányban folytatódik. A kihúzóvágányok hossza 350 m, továbbá minden vonatfogadó-, indító vágány használható hossza 800 m feletti. Az állomásról a 18-as számú kitérővel ágazik ki a MOL NyRt. saját célú vágányhálózata, továbbá 22-es számú kitérővel a Pomex Kft. saját célú vágánya.

Az állomás III-IV. számú, valamint az V-VI. számú vágányai között 400 m hosszú, beton szegélyes, aszfalt burkolatú sk+30 cm-es, 3,90 m széles utasperon található. Megközelítésük szintben történhet, az akadálymentes közlekedés nem biztosított. Az utasperonokon hangos utastájékoztató üzemel.

Nyírbogdány állomáson csak az órás ütemben közlekedő Debrecen – Nyíregyháza között órás ütemben közlekedő személyvonatok, valamint a 2 órás ütemben közlekedő Budapest-Nyugati pályaudvar – Záhony viszonylatú sebesvonatok állnak meg. Csúcsidőben az órás ütemet félórás üteműre sűrítik a Cegléd – Nyíregyháza, Püspökladány – Nyíregyháza, vagy a Debrecen - Záhony viszonylatú személyvonatok. A vonatok a Nyíregyháza illetve Nyírbogdány közötti 21 km-es távolságot 21 perc alatt teszik meg.

⁷ forrás: www.vasutallomasok.hu



38. ábra Nyírbogdány vasútállomás⁸

- Kék mh.

Kék vasúti megállóhely a településtől délre, Nyíregyházától észak-keleti irányban található kétvágányú szolgálati hely. A felvételi épület a vasútvonal szelvényezés szerinti bal oldalán található, állapota megfelelő. A megállóhely vágányai mellett 380 m hosszú beton szegélyes, aszfalt burkolatú sk+30 cm-es 1,8 m széles oldalperonok találhatóak, megközelítésük szintben történhet, az akadálymentes közlekedés nem biztosított. Az utasperonon hangos utastájékoztatás üzemel.

Kék megállóhelyen csak az órás ütemben közlekedő Debrecen – Nyíregyháza között órás ütemben közlekedő személyvonatok, valamint a 2 órás ütemben közlekedő Budapest-Nyugati pályaudvar – Záhony viszonylatú sebesvonatok állnak meg. Csúcsidőben az órás ütemet félórás üteműre sűrítik a Cegléd – Nyíregyháza, Püspökladány – Nyíregyháza, vagy a Debrecen - Záhony viszonylatú személyvonatok. A vonatok a Nyíregyháza illetve Kék megállóhely közötti 23 km-es távolságot 24 perc alatt teszik meg.

⁸ forrás: www.vasutallomasok.hu



39. ábra Kék megállóhely⁹

- Demecser

Demecser vasútállomás a település déli részén, Nyíregyházától észak-keletre található középállomás. Az állomás átlagos állapotú felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti jobboldalán található.

Az állomás 8 vágányos állomás, két átmenő, két megelőző fővágánnyal, valamint két tehervonati fogadó-, indító vágánnyal, valamint két rakodóvágánnyal rendelkezik, melyek közül a VIII. számú rakodóvágány homlokrakodóval végződik. Minden vonatfogadó-, indító vágány használható hossza 800 m feletti. Az állomásról sajátcélu vágány nem ágazik ki. A II-III. számú, valamint a III-IV. számú vágányok között 400 m hosszú, beton szegélyes, aszfalt burkolatú sk+30 cm-es, 1,2 m széles keskeny utasperonok találhatóak. Megközelítésük szintben történhet, az akadálymentes közlekedés nem biztosított. Az utasperonokon hangos utastájékoztató üzemel.

Demecser állomáson az órás ütemben közlekedő Debrecen – Nyíregyháza között órás ütemben közlekedő személyvonatok, valamint a 2 órás ütemben közlekedő Budapest-Nyugati pályaudvar – Záhony viszonylatú sebesvonatok, valamint a Tisza IC áll meg. Csúcsidőben a személyvonatok órás ütemét félórás üteműre sűrítik a Cegléd – Nyíregyháza, Püspökladány – Nyíregyháza, vagy a Debrecen - Záhony viszonylatú személyvonatok. A vonatok a Nyíregyháza illetve Demecser közötti 27 km-es távolságot 28 perc alatt teszik meg.

⁹ forrás: www.vasutallomasok.hu



40. ábra Demecser vasútállomás¹⁰

2.6.5.1.2 100 c jelű vasútvonal

Elhelyezkedés, hálózati szerep:

A MÁV Zrt. hálózati üzletszabályzata szerint 100 c jelű, menetrendi mező szerint 80 b jelű vasútvonal Borsod-Abaúj-Zemplén és Szabolcs-Szatmár-Bereg megyét érintve, Magyarország észak-keleti részén húzódik. Hálózati kapcsolatait tekintve az egyvágányú, villamos üzemű vasútvonal a 80-as számú, valamint a 100-as számú vasútvonalak között teremt kapcsolatot, a 80 c vasútvonalból Mezőzombor állomás páratlan végpontján ágazik ki, majd Tokaj, Rakamaz, Nyírtelek irányú vonalvezetés mellett Nyíregyháza állomás páratlan oldali végpontján csatlakozik a 100-as számú vasútvonalhoz. Nyíregyházát megelőzően Északi kitérő szolgálati hely térségében egy deltavágánnyal csatlakozik a 100-as számú vasútvonalhoz. Görögszállás állomás páros oldali állomásfejében ágazik ki a 117-es számú Görögszállás – Tiszalök – Ohat-Pusztakócs viszonylatú egyvágányú, dízel üzemű mellékvonal.

A vonal műszaki paraméterei:

A vasútvonal a transzeurópai áruszállítási hálózat részeleme, műszaki paramétereit tekintve a 45,3 km hosszú vonalon 120 km/h sebességgel, 210 kN engedélyezett tengelyterheléssel közlekedhetnek a maximum 750 m hosszúságú vonatok. Korábban tervezték a vasútvonal kétvágányúsítását is, azonban a második vágány lefektetése csak egy új tokaji Tisza-híd elem, valamint több ártéri híd megépülésével valósulhatna meg. A beruházási költséget a szükséges műtárgyak építése jelentősen megemelte, ezért a kétvágányúsítás kiváltása érdekében a vasútvonalon 1972-től KÖFI (Központi forgalomirányító) berendezés

¹⁰ forrás: www.vasutallomasok.hu

kiépítése mellett döntöttek. A berendezésnek köszönhetően jelentősen javult a vonal áteresztőképessége.

A vasútvonal nyíltvonal felépítménye 54 kg/fm-es rendszerű, vasbeton aljakon (állomásközhöz ként változó – LM, LX típusú aljak), zúzottkő ágyzatban hézag nélküli kivitelben. Az aljtávolság ~60 cm, a leerősítés Mezőzombortól – Görög szállásig SLK 3 típusú, Görög szállás – Északi kitérő között GEO leerősítés, Nyíregyháza, valamint Északi kitérő között pedig SLK 2-es típusú.

A vasútvonal minden állomásán egyközpontos Domino 55 típusú biztosítóberendezés üzemel. A nyíltvonal biztosítóberendezés típusa automata térköz ellenmenet kizárással, EVM jelfeladással.

Forgalom:

100.c. számú vasútvonal szintén Helsinki V.sz. elem. (Ljubljana/Budapest/ Ungvár/ Lvov/ Kijev között). Mezőzombor és Nyíregyháza kivételével kétvágányú, villamosított, 120 km/ó engedélyezett pályasebességű. A vonal kiemelt jelentőséggel bír a Kelet – Magyarországi régió menetrend tartásának szempontjából, ezért karbantartása, pályasebesség folyamatossága kiemelten biztosítandó. Az egyvágányú szakasz bővítésére, valamint a 100. sz. vasútvonallal való átjárhatóság biztosítására, a tanulmánytervezés folyamatban van.

A vasútvonalon 2006-ban vezették be az ütemes menetrendet, órás ütemű személyvonati közlekedés mellett a vonalon kétóránként kör-IC közlekedik. A jelentős tanuló, illetve hivatásforgalom bonyolódik. A teherforgalom a tarcali kőbánya üzemelési idejéhez képest visszaesett, de még mindig jelentősnek mondható. A személyvonatok jellemzően 3 Bhv kocsival közlekedő V43-as mozdony által vontatott szerelvények.

A területi lehatárolásban érintett szolgálati helyek a vasútvonalon:

- Rakamaz

Rakamaz vasútállomás a település központjában, Nyíregyházától északkeleti irányban található középállomás. Az állomás átlagos állapotú felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti jobb oldalán található. Az állomás klasszikus kialakítású 4 vágányos állomás, két átmenő és két megelőző fővágánnyal. Az állomásról semmilyen egyéb vágány nem ágazik ki. A II-III. számú vágányai között 365 m hosszú elemes, aszfalt burkolatú sk+15 cm-es, 4,5 m széles utasperon található. Megközelítése szintben történhet, az akadálymentes közlekedés nem biztosított. Az utasperonon hangos utastájékoztató üzemel.

Rakamaz állomáson csak az órás ütemben közlekedő Miskolc-Tiszai pályaudvar (-Szerencs) – Nyíregyháza viszonylatú személyvonatok, állnak meg. A Rakamaz – Nyíregyháza közötti 26 km-es távolságot a személyvonatok átlagosan 29 perc alatt teszik meg.

A vasútállomás fontos szerepet játszik Rakamaz, valamint a szabolcsi megyeszékhely közötti tanuló, illetve hivatásforgalom lebonyolításában.



41. ábra Rakamaz állomás¹¹

- Virányos megállóhely

A szolgálati hely Nyíregyházától észak-nyugati irányban található, a településről a 38-as számú főúton lehet megközelíteni. A megállóhelyig az alacsony lélekszámú település szélétől kb. 800 m távolságot kell megtenni. A főútvonal mellett a megállóhelyig gyalogos járda nem biztosított.

A megállóhelyen egy leromlott állapotú esőbeállót leszámítva gyakorlatilag semmilyen infrastruktúra nem található, a szolgálati hely településtől távoli elhelyezkedését tekintve legalább B+R parkolót biztosítani kellene. Az esőbeálló a vasútvonal szelvényezés szerinti jobb oldalán található.

A vasútvonal vágánya mellett jobb oldalon 1,5 m széles, 360 m hosszú elemes, aszfaltburkolatú sk+15 cm magas utasperon található. Hangos utastájékoztató sem üzemel a megállóhelyen.

A szolgálati helyen csak az óras ütemben közlekedő Miskolc-Tiszai pályaudvar (-Szerencs) – Nyíregyháza viszonylatú személyvonatok, állnak meg. A Virányos – Nyíregyháza közötti 19 km-es távolságot a személyvonatok átlagosan 22 perc alatt teszik meg.

¹¹ forrás: www.vasutallomasok.hu



42. ábra Virányos megállóhely¹²

- Görögszállás állomás

Görögszállás elágazó állomás Nyíregyházától észak-nyugati irányban fekszik, a szolgálati hely páros oldali végpontján ágazik ki a 100 c vasútvonalból a MÁV Zrt. 117-es számú Görögszállás – Tiszafüred – Ohat-Pusztakócs viszonylatú vasútvonala. Megközelítése közúton a 3635-ös számú úton lehetséges.

Az állomás közepes állapotú felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti jobb oldalán található. Az állomáson 6 vonatfogadó-, indító vágány található, az állomás II-III. vágányai között 300 m hosszú, sk+30 cm magas, 4,2 m széles elemes aszfaltburkolatú utasperon, III-IV. vágányai között szintén sk+30 cm magas, 360 m hosszú, 4,0 m széles elemes aszfaltburkolatú utasperon található. A peronok megközelítése a felvételi épület felől szintben történhet, az állomáson hangos utastájékoztató üzemel.

Az állomáson csak az órás ütemben közlekedő Miskolc-Tiszai pályaudvar (-Szerencs) – Nyíregyháza viszonylatú személyvonatok, állnak meg. A Görögszállás – Nyíregyháza közötti 16 km-es távolságot a személyvonatok átlagosan 16 perc alatt teszik meg.

¹² forrás: www.vasutallomasok.hu



43. ábra Görögszállás állomás¹³

- Nyírtelek állomás

A szolgálati hely Nyíregyházától észak-nyugati irányban, a település nyugati felén található. Az állomás klasszikus középállomási kialakítású, 4 vonatfogadó-, indító fővágánnyal rendelkezik, az átlagos állapotú felvételi épület a vonal szelvényezése szerinti bal oldalán található.

Az állomás páros oldali végpontján 4-es számú kitérővel ágazik ki a HM saját célú vágánya. A II-III. számú vágányok között 450 m hosszú elemes, aszfalt burkolatú sk+30 cm-es, 4,6 m széles utasperon található. Megközelítése szintben történhet, az akadálymentes közlekedés nem biztosított. Az utasperonon hangos utastájékoztatás üzemel.

Az állomáson csak az órás ütemben közlekedő Miskolc-Tiszai pályaudvar (-Szerencs) – Nyíregyháza viszonylatú személyvonatok, állnak meg. A Nyírtelek – Nyíregyháza közötti 10 km-es távolságot a személyvonatok átlagosan 10 perc alatt teszik meg.

¹³ forrás: www.vasutallomasok.hu



44. ábra Nyírtelek állomás¹⁴

- Füzesbokor megállóhely

A szolgálati hely Nyíregyházától észak-nyugati irányban található, megközelíteni legegyszerűbben a 36121-es számú útról lehetséges. A megállóhelyen gyakorlatilag semmilyen infrastruktúra nem található, a szolgálati hely településtől távoli elhelyezkedését tekintve legalább B+R parkolót biztosítani kellene. Az elővárosi forgalom minőségi kiszolgálása érdekében az utasok számára egy esőbeálló építése is javasolt lehet.

A vasútvonal vágánya mellett, a szelvényezés szerinti bal oldalon 1,5 m széles, 300 m hosszú elemes, aszfaltburkolatú sk+30 cm magas utasperon található. Hangos utastájékoztató nem üzemel a megállóhelyen.

A szolgálati helyen csak az órás ütemben közlekedő Miskolc-Tiszai pályaudvar (-Szerencs) – Nyíregyháza viszonylatú személyvonatok, állnak meg. A Füzesbokor – Nyíregyháza közötti 7 km-es távolságot a személyvonatok átlagosan 6 perc alatt teszik meg.

A megállóhely vélhetően Nyíregyháza közelsége miatt rendkívül alacsony utasforgalmú, a város peremkerületében élők inkább a helyi tömegközlekedést választják.

¹⁴ forrás: www.vasutallomasok.hu



45. ábra Füzesbokor megállóhely¹⁵

- Nyíregyháza – Északi kitérő

A szolgálati hely utasforgalomra nem megnyitott forgalmi kitérő, a záhonyi és a szerencsi vonalat északi kitérőnél egy deltavágány köti össze.

Nyíregyháza állomás és az Északi-kitérő között állomástávolságú közlekedés van érvényben, ellenmenetet kizáró biztosítással.

2.6.5.1.3 112-es számú vasútvonal

Elhelyezkedés, hálózati szerep:

A Nagykállót Nyíradonnyal összekötő észak – dél irányú mellékvonal Magyarország észak-keleti részén, Nyíregyházától dél-keletre húzódik, Hálózati kapcsolatait tekintve az egyvágányú, dízel üzemű vasútvonal a 113-as számú, valamint a 110-es számú vasútvonalak között teremt kapcsolatot, a 113-as vasútvonalból Nagykálló elágazásnál ágazik ki, majd Nyíradony állomáson csatlakozik a 110-es számú vasútvonalhoz. Nyíregyházát megelőzően Északi kitérő szolgálati hely térségében egy deltavágánnyal csatlakozik a 100-as számú vasútvonalhoz.

A vonal műszaki paraméterei:

A vasútvonal országos mellékvonal, műszaki paramétereit tekintve a 23 km hosszú vonalon 40 km/h sebességgel, illetve 120 kN engedélyezett tengelyterheléssel közlekedhetnek a maximum 300 m hosszúságú vonatok.

A vasútvonal nyíltvonali felépítménye szakaszosan eltérő, zúzottkő, vagy salak ágyazatban 2,60-as, vagy TU mellékvonali előfeszített beton

¹⁵ forrás: www.vasutallomasok.hu

aljakon 48,3 kg/fm-es, vagy 34-es rendszerű sínrendszerrel épült, de Balkány megálló-rakodó helytől Nyíradonyig kb. 400 m hosszban található 23 kg/fm-es síneket is. A jellemző aljtávolság 77 cm. A leerősítés vegyes, a vasútvonalon lengő, vagy ikeraljas illesztéssel találkozhatunk.

A vasútvonal szolgálati helyein, illetve a nyíltvonalon nincs semmilyen jelfeladás, a biztosítatlan térközökben az ellenmenet kizárás sem biztosított.

Forgalom:

A vasútvonalon 2007. március 3-án állt le a személyszállítás, azóta a közszolgáltatás szünetel. A forgalmat azóta autóbuszok látják el. A vasútvonalon az utolsó menetben Bz motorvonatok Nyíregyháza – Nyíradony viszonylatban közlekedtek.

A területi lehatárolásban érintett szolgálati helyek a vasútvonalon:

- Nagykálló

Nagykálló vasútállomás a település dél-nyugati részén, Nyíregyházától dél-keleti irányban található középállomás. Az felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti bal oldalán található.

Az állomás klasszikus kialakítású 4 vágányos állomás, két átmenő és két megelőző fővágánnyal. Az állomásról 8. számú kitérővel a Pft. számára fenntartott csonkavágány ágazik ki, továbbá 10. számú kitérővel ágazik ki a B&H Kft. sajátcélú vágánya.

Az állomáson sk+00 cm magas 1,40 m széles keskeny utasperonok találhatóak, az I-II. számú vágányok között 194 m hosszban, a II-III. számú vágányok között 160 m hosszban, a III-IV. vágányok között 122 m hosszban. A peronok megközelítése szintben történhet, az akadálymentes közlekedés nem biztosított. Az utasperonon hangos utastájékoztató üzemel.

Nagykálló állomásról napi 4 pár személyszállító vonat biztosítja a kapcsolatot a szabolcsi megyeszékhellyel. A két település közötti 14 km-es távolságot a vonatok 21 perc alatt teszik meg.



46. ábra Nagykálló állomás¹⁶

- Biri vasútállomás

Biri vasútállomás a település keleti részén, Nyíregyházától dél-keleti irányban található középállomás. Az felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti bal oldalán található.

Az állomás gyakorlatilag csak kereskezési célt szolgál, kétvágányos állomás egy 156 m hasznos hosszal rendelkező átmenő fővágánnyal, valamint egy 150 m hosszú rakodó vágánnyal.

Az állomáson a két vágány között sk+00 cm magas 2,00 m széles keskeny utasperon található. A peron megközelítése szintben történhet, az akadálymentes közlekedés nem biztosított. Az állomáson semmilyen utastájékoztató berendezés nem üzemel.

A vasútvonalon a személyszállítási közszolgáltatás szünetel, emiatt a vasútállomáson semmilyen személyszállító vonat nem áll meg.

¹⁶ forrás: www.vasutallomasok.hu



47. ábra Biri vasútállomás¹⁷

2.6.5.1.4 113-as számú vasútvonal

Elhelyezkedés, hálózati szerep:

A Nyíregyházát Zajtával összekötő, Magyarország észak-keleti részén, Nyíregyházától keletre húzódó vasútvonal egyvágányú, dízel üzemű vasútvonal. Eredetileg Nyíregyháza illetve Szatmárnémeti között épült, a trianoni békeszerződés azonban a vasútvonal Szatmárnémeti és Fehérgyarmat közötti szakaszát Zajtánál kettévágta, a vasútvonal romániai szakaszát a határig visszabontották. Emiatt napjainkban a vasútvonal szerepe a korábitól eltérő, hálózati kapcsolatát tekintve a nyírség jelentős városait Mátészalkát, Fehérgyarmatot kapcsolja össze a megyeszékhellyel.

A vonal műszaki paramétereit:

A vasútvonal országos mellékvonal, műszaki paramétereit tekintve a 101 km hosszú vonal Nyíregyháza és Nyírbátor közötti 38 km-es szakaszán Nagykállóig 50 km/h, majd Nagykállótól Nyírbátorig csak 40 km/h sebességgel, illetve 170 kN engedélyezett tengelyterheléssel közlekedhetnek a maximum 300 m hosszúságú vonatok.

A vasútvonal nyíltvonali felépítménye szakaszosan eltérő, zúzottkő ágyzatban 2,60-as, TU, LM, TF, vagy TM típusú vasbeton aljakon 48,3 kg/fm-es, vagy 34-es rendszerű sínrendszerrel épült. A jellemző aljtávolság 77 cm. A leerősítés vegyes, a vasútvonalon lengő, vagy ikeraljás illesztéssel találkozhatunk.

A vasútvonal szolgálati helyei közül Nagykálló állomáson váltózárkulcs azonosító biztosító berendezés, a többi szolgálati helyen egyéb állomási és elágazó berendezés üzemel. A szolgálati helyeken illetve a

¹⁷ forrás: www.vasutallomasok.hu

nyíltvonalon nincs semmilyen jelfeladás, a biztosítatlan térközökben az ellenmenet kizárás sem biztosított.

Forgalom:

A 2009/2010. évi menetrendváltás során a vasútvonal Nyíregyháza – Nyírbátor vonalszakasz rossz pályaállapot miatti bezárását tervezték, azonban a végleges listából kikerült. Jelenleg naponta 3 pár vonat közlekedik a vonal érintett szakaszán.

A területi lehatárolásban érintett szolgálati helyek a vasútvonalon:

- Nagykálló

A vasútállomás részletes leírását a területi lehatárolás alapján a korábban említett 112-es számú vasútvonalnál részleteztük.

- Kállósemjén

Kállósemjén vasútállomás a települést dél-keleti részén keresztezi, Nyíregyházától dél-keleti irányban található középállomás. Az felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti bal oldalán található.

Az állomás klasszikus kialakítású 3 vágányos állomás, egy átmenő egy megelőző fővágánnyal, valamint egy rakodóvágánnyal.

Az állomáson, mindkét vágányközben sk+00 cm magas, 226 m hosszú, 1,40 m széles keskeny utasperonok találhatóak. A peronok megközelítése szintben történhet, az akadálymentes közlekedés nem biztosított. Az utasperonon hangos utastájékoztató üzemel.

Kállósemjén állomásról napi 4 pár személyszállító vonat biztosítja a kapcsolatot a szabolcsi megyeszékhellyel. A két település közötti 23 km-es távolságot a vonatok 45 perc alatt teszik meg.



48. ábra Kállósején vasútállomás¹⁸

2.6.5.1.5 116-os számú vasútvonal

Elhelyezkedés, hálózati szerep:

A Nyíregyháza és Vásárosnamény között, Magyarország észak-keleti részén, Nyíregyházától keletre húzódó vasútvonal egyvágányú, dízel üzemű. Az 58,2 km hosszú vasútvonal hálózati kapcsolatát tekintve a Vásárosnamény felőli elővárosi forgalom lebonyolításában játszik szerepet, valamint Nyíregyházát összeköti a 111-es számú, észak – dél irányú Mátészalka – Záhony viszonylatú vasútvonallal.

A vonal műszaki paraméterei:

A vasútvonal a MÁV hálózati üzletszabályzata alapján egyéb vasúti pályának minősül, műszaki paramétereit tekintve 3 szakaszra bontható. Az első szakaszán Nyíregyháza és Nyíregyháza külső között 200 kN tengelyterheléssel, illetve 50 km/h sebességgel, a második szakaszán Nyíregyháza külső és Nyírmada között 170 kN tengelyterheléssel, valamint 40 km/h sebességgel, a vonal harmadik szakaszán pedig Nyírmada és Vásárosnamény között 210 kN tengelyterheléssel, valamint 60 km/h sebességgel közlekedhetnek a vonatok.

A vasútvonal nyíltvonali felépítménye szakaszosan eltérő, zúzottkő ágyzatban 2,60-as, LX, TM vagy típusú vasbeton aljakon 48,3 kg/fm-es, vagy 34-es rendszerű sínrendszerrel, hagyományos illesztéssel épült. Nyírmada és Vásárosnamény között kb. 10 km-es szakaszon 2007-ben átépített hézag nélküli kivitelben épült 54-es rendszerű sínekkel is találkozhatunk. A jellemző aljtávolság 2,60-as aljak esetén 77 cm, LX aljak esetén 60 cm. A leerősítést síncsavarok biztosítják.

A vasútvonalon az állomások között semmilyen biztosítóberendezési függőség nincsen, jelfeladás nincs, az ellenmenet kizárás sem biztosított.

¹⁸ forrás: www.vasutallomasok.hu

Jelfeladás a szolgálati helyeken sincs, az állomásokon váltózárkulcsos, vagy egyéb állomási biztosítóberendezéssel találkozhatunk.

Forgalom:

A vasútvonalon részben ütemes, napszakonként változóan 2 vagy 3 órás menetrend szerint napi 8 pár vonat közlekedik. A személyforgalmat jellemzően Bz motorvonatok bonyolítják.

A területi lehatárolásban érintett szolgálati helyek a vasútvonalon:

- Nyíregyháza külső

Nyíregyháza külső állomás Nyíregyháza dél-keleti részén található. A három vágányos állomás II. számú vágánya az átmenő fővágány, az első vágánya megelőző fővágány, valamint a III. számú vágánya rakodóvágány. Az átmenő fővágány hasznos hossza 465 m.

Az állomás közepes állapotú felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti bal oldalán található.

Az állomáson A Vásárosnamény – Nyíregyháza között kétórás ütemben közlekedő személyvonatok állnak meg, Nyíregyháza külső és Nyíregyháza közötti 4 km távolságot a vonatok 8 perc alatt teszik meg.



49. ábra Nyíregyháza külső vasútállomás¹⁹

- Oros mrh.

Oros megálló és rakodóhely a település dél-keleti részén, Nyíregyházától keleti irányban található. Az felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti bal oldalán található.

A megállóhely páratlan végpontján az I. számú őrhelynél C/1 jelű kiterővel elágazik, a Strabag Zrt. illetve a MÁV MTM Zrt. sajátcélú vágányai ágaznak ki a vasútvonalból.

¹⁹ forrás: www.vasutallomasok.hu

A megálló és rakodóhelyen sk+00 cm magas, 171 m hosszú, 2,80 m széles keskeny utasperon található. A peron megközelítése szintben történhet. Az utasperonon hangos utastájékoztató nem üzemel. Oros megállóhelyről napi 8 pár személyszállító vonat biztosítja a kapcsolatot a szabolcsi megyeszékhellyel. A két település közötti 9 km-es távolságot a vonatok 17 perc alatt teszik meg.



50. ábra Oros megálló és rakodóhely²⁰

- Napkor mh.

Napkor megállóhely a település északi részén, Nyíregyházától keleti irányban található. Az felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti jobb oldalán található.

A megállóhelyen sk+00 cm magas, 181m hosszú, 2,60 m széles keskeny utasperon található. A peron megközelítése szintben történhet. Az utasperonon hangos utastájékoztató nem üzemel.

Napkor megállóhelyről napi 8 pár személyszállító vonat biztosítja a kapcsolatot a szabolcsi megyeszékhellyel. A két település közötti 14 km-es távolságot a vonatok 26 perc alatt teszik meg.

²⁰ forrás: www.vasutallomasok.hu



51. ábra Napkor megálló és rakodóhely²¹

- Apagy mrh.

Apagy megálló és rakodóhely a település déli részén, Nyíregyházától keleti irányban található. Az felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti bal oldalán található.

A megállóhely 3 vágányos szolgálati hely, a II. számú vágánya az átmenő fővágány, hasznos hossza 813 m. Az I. vágány mellett oldalrakodó található.

A szolgálati hely I-II. számú vágányai között sk+00 cm magas, 248 m hosszú, 1,80 m széles keskeny utasperon található. A peron megközelítése szintben történhet. Az utasperonon hangos utastájékoztató nem üzemel.

Apagy megállóhelyről napi 8 pár személyszállító vonat biztosítja a kapcsolatot a szabolcsi megyeszékhellyel. A két település közötti 19 km-es távolságot a vonatok 34 perc alatt teszik meg.

²¹ forrás: www.vasutallomasok.hu



52. ábra Apagy megálló és rakodóhely²²

- Levelek-Magy mh.

Levelek-Magy megállóhely a két névadó település között félúton, Nyíregyházától keleti irányban található. Az felvételi épülete a vasútvonal szelvényezés szerinti bal oldalán található.

A szolgálati helyen sk+00 cm magas, 195 m hosszú, 2,70 m széles keskeny utasperon található. A peron megközelítése szintben történhet. Az utasperonon hangos utastájékoztató nem üzemel.

Levelek-Magy megállóhelyről napi 8 pár személyszállító vonat biztosítja a kapcsolatot a szabolcsi megyeszékhellyel. A két település közötti 23 km-es távolságot a vonatok 42 perc alatt teszik meg.

²² forrás: www.vasutallomasok.hu



53. ábra Levelek-Magy vasúti megállóhely²³

2.6.5.1.6 117-es számú vasútvonal

Elhelyezkedés, hálózati szerep:

A vasútvonal Ohat-Pusztakócs állomás és Görögszállás állomások között épült, Nyíregyházától nyugati irányban helyezkedik el, a 108-as számú vasútvonalat észak-keleti irányban köti össze a 100 c vasútvonallal. A személyszállítási közszolgáltatás Ohat-Pusztakócs és Tiszalök között jelenleg szünetel, a vasútvonal jelenlegi szerepe Tiszalök és Nyíregyháza közötti személyforgalom megteremtése.

A vonal műszaki paraméterei:

A vasútvonal Ohat-Pusztakócs – Tiszalök közötti szakasza a MÁV hálózati üzletszabályzata alapján egyéb vasúti pályának minősül, Tiszalök – Görögszállás közötti szakasza regionális vasúti pálya. Műszaki paramétereit tekintve is e két szakaszra bontható. Az első szakaszán Tiszalökiig 170 kN tengelyterheléssel, illetve 50 km/h sebességgel, a második szakaszán, Tiszalök illetve Görögszállás között 210 kN tengelyterheléssel, illetve 60 km/h maximális sebességgel közlekedhetnek a vonatok.

A vasútvonal nyíltvonali felépítménye szakaszosan eltérő, a személyforgalom számára nem megnyitott első szakaszon zúzottkő, salak, vagy bányakavics ágyzatban, jellemzően 2,60-as vasbeton aljakon hagyományos illesztésű 34-es, 48,3-as, vagy 54-es rendszerű sínekkel találkozhatunk. A vonalszakaszon ezenfelül LX, L, E aljakkal is találkozhatunk. A jellemző aljtávolság 70, vagy 77 cm. A leerősítés típusa vegyes.

A vasútvonal Tiszalök – Görögszállás közötti szakasza 54-es rendszerű sínekkel, zúzottkő ágyzatban, a 301+46-os illetve a 464+00 szelvények

²³ forrás: www.vasutallomasok.hu

között hézagnélküli kivitelben, GEO leerősítéssel, LM típusú aljakkal, 60 cm-es aljtávolsággal épült, a Görögszállásig fennmaradó kb. 600 m-es vonalszakaszon 2,60-as vasbeton aljakon hagyományos felépítménnyel vegyes leerősítéssel épült.

A vasútvonalon az állomások között semmilyen biztosítóberendezési függőség nincsen, jelfeladás nincs, az ellenmenet kizárás sem biztosított. Jelfeladás a szolgálati helyeken sincs, az állomásokon váltózárkulcsos, vagy egyéb állomási biztosítóberendezéssel találkozhatunk.

Forgalom:

A vasútvonalon napszakonként változóan 1 vagy 2 órás ütemes menetrend, szerint napi 12 pár vonat közlekedik. A személyforgalmat jellemzően Bz motorvonatok bonyolítják. A Tiszalökről Nyíregyházára utazó személyforgalom számára átszállásmentes közlekedést csak napi 1 pár vonat biztosít, az utazóközönség Görögszálláson átszállásra kényszerül.

A területi lehatárolásban érintett szolgálati helyek a vasútvonalon:

- Füzesbokor mh.

A szolgálati hely részletes leírását a területi lehatárolás alapján a korábban említett 100 c vasútvonalnál részleteztük.

- Nyírtelek

A szolgálati hely részletes leírását a területi lehatárolás alapján a korábban említett 100 c vasútvonalnál részleteztük.

- Görögszállás

A szolgálati hely részletes leírását a területi lehatárolás alapján a korábban említett 100 c vasútvonalnál részleteztük.

- Bashalom mh.

A szolgálati hely a névadó település északi részén, Nyíregyházától északnyugati irányban található. Felvételi épülete a szelvényezés szerinti jobb oldalon található. A vasútvonal vágánya mellett, 3,00 m széles, 107 m hosszú, aszfaltburkolatú sk+15 cm magas utasperon található. Hangos utastájékoztató nem üzemel a megállóhelyen.

A szolgálati helyen csak az kétórás (csúcsidőben órás) órás ütemben közlekedő Tiszalök – Görögszállás viszonylatú személyvonatok állnak meg. Görögszállási átszállással a 20 km távolságban található nyírségi megyeszékhely a településről 26 perc alatt közelíthető meg.



54. ábra Bashalom vasúti megállóhely²⁴

- Tiszaeszlár mh.

A szolgálati hely a névadó település észak-nyugati részén, Nyíregyházától észak-nyugati irányban található. Felvételi épülete a szelvényezés szerinti bal oldalon található. A vasútvonal vágánya mellett, 3,00 m széles, 110 m hosszú, aszfaltburkolatú sk+15 cm magas utasperon található. Hangos utastájékoztatás nem üzemel a megállóhelyen.

A szolgálati helyen csak az kétórás (csúcsidőben órás) órás ütemben közlekedő Tiszalök – Görögszállás viszonylatú személyvonatok állnak meg. Görögszállási átszállással a 22 km távolságban található nyírségi megyeszékhely a településről 30 perc alatt közelíthető meg.

²⁴ forrás: www.vasutallomasok.hu



55. ábra Tiszaeszlár vasúti megállóhely²⁵

- Kisfástanya mh.

A szolgálati hely a névadó település északi részén, Nyíregyházától nyugati irányban található. Felvételi épülete a szelvényezés szerinti jobb oldalon található. A vasútvonal vágánya mellett, 1,90 m széles, 114 m hosszú, aszfaltburkolatú sk+15 cm magas utasperon található. Hangos utastájékoztató nem üzemel a megállóhelyen.

A szolgálati helyen csak az kétórás (csúcsidőben óras) óras ütemben közlekedő Tiszalök – Görögszállás viszonylatú személyvonatok állnak meg. Görögszállási átszállással a 26 km távolságban található nyírségi megyeszékhely a településről 35 perc alatt közelíthető meg.



56. ábra Kisfástanya vasúti megállóhely²⁶

²⁵ forrás: www.vasutallomasok.hu

2.6.5.1.7 Keskeny nyomközű vasútvonalak:

Elhelyezkedés, hálózati szerep:

A MÁV Zrt. 118-as illetve 119-es számú vasútvonalai a Nyírvidéki Regionális Kisvasút 760 mm-es, keskeny nyomközű vonalai. A két vasútvonal Herminatanyáig azonos nyomvonalon halad, Herminatanya állomáson elágazik, a 118-as vasútvonal Balsa felé, a 119-es számú vonal pedig Dombrád felé. A kisvasút a Nyíregyházától északra fekvő településeket tárja fel.

A Nyírvidéki Kisvasút különlegessége, hogy a többi keskenynyomközű vasúttal ellentétben nem csak a teherforgalom lebonyolítása miatt épült, hanem kifejezetten nagy hangsúlyt kapott a személyszállítás is.

A vonal műszaki paraméterei:

A kisvasút teljes hossza 39,51 km, a hálózat hagyományos felépítménye vegyesen 23-as, vagy 34-es rendszerű sínekkel, lengő illesztéssel, síncsavaros leerősítéssel fa aljakkal talpfás kivitelben síncsavaros leerősítéssel épült. A vonalon a jellemző aljtávolság 71 cm. A vasútvonal ágyazata jellemzően zúzottkő, vagy salak ágyazat, de több helyen egyéb ágyazattípussal is találkozhatunk.

A vasútvonalakon nyíltvonali biztosítóberendezés nincs kiépítve, ellenmenet kizárás, valamint jelfeladás nincs, a szolgálati helyeken egyéb állomási biztosítóberendezés üzemel.

Forgalom:

Az 1990-es évek elején felmerült a kisvasút megszüntetése, azonban az utazóközönség igényt tartott a vasútra, emiatt a tervtől elálltak. A közelmúltban a vonatok kihasználtsága változó volt, a két legforgalmasabb állomás Nyíregyháza-Vásártér, illetve Kótaj állomások voltak. A pályára kihelyezett lassújelek, valamint a korosodó, rossz állapotú járműpark miatt a menetrend tarthatatlanná vált, az utasokat nem megfelelően kiszolgáló menetrend miatt a személyforgalom jelentősen visszaesett, emiatt 2009. szeptember 17-től a vonatok csak Herminatanya és Nyíregyháza között közlekedtek, majd 2009. december 12-én véglegesen leállt a személyforgalom.

2.6.5.2 Díjsszabás.

A jelenleg érvényben lévő vasúti díjsszabás távolságarányos, a távolságokhoz rendelt tarifa azonos a helyközi autóbusz személyszállításban alkalmazott díjakkal.

2.6.6 Kerékpáros közlekedés

2.6.6.1 Kerékpárforgalmi hálózat

Nyíregyháza Megyei Jogú Város adottságai kiválóak a kerékpáros közlekedés szempontjából mind turisztikai, mind hivatásforgalom tekintetében.

²⁶ forrás: www.vasutallomasok.hu

A város majdnem minden pontja elérhető kerékpáros forgalmi létesítmények, illetve kifizetés nélküli gyalog és kerékpárutak segítségével (Nyírszőlős, Sóstóhegy, Sóstófürdő, Oros). Kertváros, valamint Borbánya településrészek bevonása a biztonságosan kerékpározható zónába még várat magára, de a távlati célokban szerepel.

A kerékpárforgalmi létesítmények típusai széles skálán mozognak, megtalálhatóak az elválasztás nélküli gyalog és kerékpárutak (Vasvári Pál utca) mellett az elválasztott gyalog és kerékpárutak (Törzs utca), valamint a gyalogos forgalomtól külön vezetett kerékpársávok is (Korányi Frigyes utca).

A kerékpárutak típusának kiválasztása elsősorban az érintett út szabályozási szélességétől függ.

A kerékpárforgalmi fejlesztésekben az ÉAOP-ok (Észak-Alföldi Operatív Program) segítségével nyílik lehetőség a 3.1.3 hivatásforgalmú kerékpárutak fejlesztése konstrukcióban közvetlen, illetve a 3.1.2 önkormányzati utak fejlesztése című kiírásnál közvetlen.

A 3.1.3. konstrukcióban a 2007-2013. programozási időszakban az alábbi fejlesztések történtek a településen:

- *Nyíregyháza kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése*

Támogatás: 485.873.061 Ft

Támogatás megítélése: 2012.02.20

- *Nyíregyháza-Nyírszőlős között kerékpárút építés*

Támogatás: 198.900.000 Ft

Támogatás megítélése: 2009.12.11

Jelenleg Nyíregyháza területén a Korányi Frigyes utcán folyik gyalog és kerékpárút építés, a vasúti kereszteződéstől az Eperjes utcáig, valamint a helyközi autóbusz állomás és a vasútállomás között.

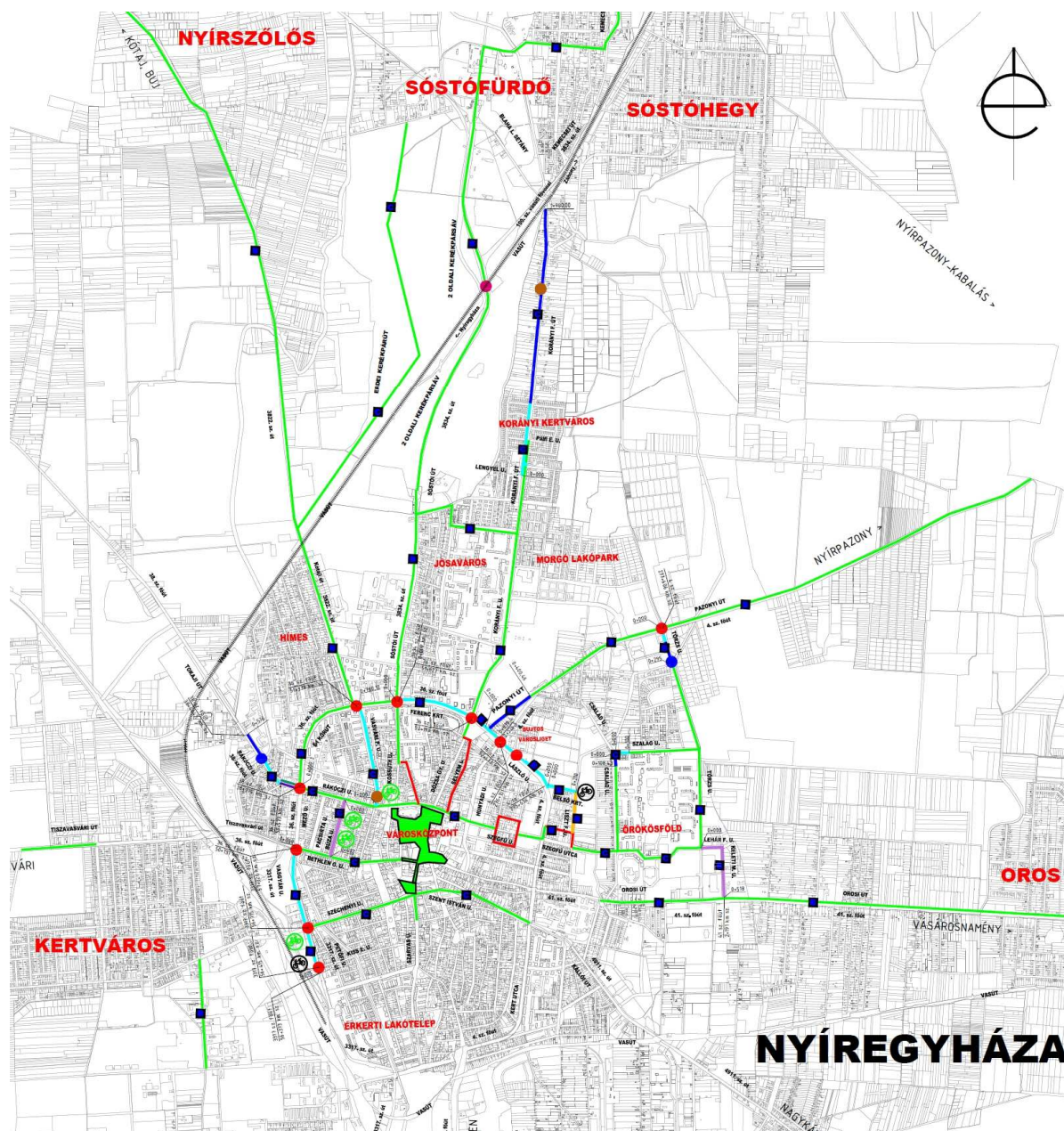
Nyíregyháza kerékpárútjai:

- Nyírszőlős, Szegély utcától Északi krt-ig. Aszfalt burkolatú, Nyíregyháza tábláig kerékpárút, belterületen elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: jó, hossza 5,7 km
- Tiszavasvári út, a Szélsőbokori úttól Fészek utcai körforgalomig. Aszfalt burkolatú, elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: jó, hossza 0,5 km
- Derkovits utca, Dugonics utca és a Bottyán János utca között aszfalt burkolatú elválasztott gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: rossz, szélessége sem megfelelő, hossza 0,66 km.
- Széchenyi utca a Benczúr Gyula térig kerékpárút. Aszfalt burkolatú. Burkolat minősége: jó, hossza 0,58 km
- Széchenyi utca további része, Iskola utca Luther tér és Gimnázium köz a Szent István utcáig térkö burkolatú kerékpárút. Burkolat minősége: jó, hossza 0,64 km

- Szent István utca a Gimnázium köz és Kert utca között. Gimnázium köztől a Béla utcáig térkő, onnan a Kert utcáig aszfalt burkolatú kerékpárút. Burkolat minősége: jó, hossza 0,54 km
- Országzászló tér Szarvas utca a Zrínyi Iлона utcától a kereszt utcáig térkő burkolatú elválasztott gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: jó, hossza 0,3 km
- Bethlen Gábor utca a Vasgyár utcától a Víz utcáig aszfalt, innen a belvárosi övezetig térkő burkolatú kerékpárút. Burkolat minősége: jó, hossza 0,78 km
- Rákóczi utca a Mező utcától az Új utcáig elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: elfogadható, hossza 0,44 km
- Széna tér Északi krt. a Rákóczi utcától a Vasvári Pál utcáig aszfalt burkolatú elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: elfogadható, hossza 0,82 km
- Kossuth Lajos utca a Körte utcától az Erdő sorig aszfalt burkolatú elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: jó, hossza 0,43 km
- Sóstói út az Erdő sortól a Józsa András korházig aszfalt burkolatú elválasztott gyalog és kerékpárút, onnan aszfalt burkolatú kerékpárút a település végét jelző tábláig, onnan kétoldali kétirányú kerékpársáv a Nyíregyházi Állatpark bejáratáig, onnan aszfalt burkolatú elválasztott gyalog és kerékpárút a Sóstó fürdő bejáratáig, onnan aszfalt burkolatú kerékpárút a Bolhapiacig, onnan aszfalt burkolatú elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút a 38315 út kereszteződéséig. Burkolat minősége: jó, helyenként elfogadható, hossza 9,72 km
- Orosi – Nyíregyházi út Fő úttól a Pető utcáig aszfalt burkolatú elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút, onnan kerékpárút a Gomba utcáig. Burkolat minősége: elfogadható, hossza 3,24 km
- Törzs utca, Semmelweis utca, Család utca, Szalag utca aszfalt burkolatú elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: elfogadható, hossza 2,72 km
- Törzs utca a Szalag utcától a Pazonyi útig aszfalt burkolatú szintben elválasztott, és elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: jó, hossza 0,92 km
- Pazonyi út a temető bejáratától Nyírtura tábláig aszfalt burkolatú elválasztott- elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút, és kerékpársáv. Burkolat minősége: jó, helyenként elfogadható, hossza 8,87 km
- Szegfű utca Család utcától a Liget utcáig aszfalt burkolatú elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: jó, , hossza 0,39 km

- Szegfű utca a László utcától a Hunyadi utcáig elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: jó, hossza 0,39 km
- Vaj Ádám krt. Rákóczi utca az Új utcáig elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: jó, hossza 0,81 km
- Korányi utca Pazonyi tértől a Pálfi Ernő utcáig aszfalt burkolatú elválasztott, elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: jó, hossza 2,26 km
- Eperjes utca, Ószőlő utca, Csaló köz aszfalt burkolatú elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: jó, hossza 0,89 km
- Kosbor utca aszfalt burkolatú elválasztott gyalog és kerékpárút. Burkolat minősége: jó, hossza 1 km.

A városban a kerékpározás egyre népszerűbb, az infrastruktúra fejlődésével egyre többen választják ezt a környezetbarát közlekedési módszert, ami megfelel az önkormányzat „környezetbarát közlekedési módok preferálása” fejlesztési stratégiájának.



57. ábra Kerékpárforgalmi létesítmények Nyíregyházán (belvárosi és külső területek)

A városban a kerékpáros közlekedési infrastruktúra fejlesztése az elmúlt évtizedekben a szegregáció elvét követte, ami azt jelenti, hogy a gépjármű-közlekedési felületektől elkülönített, azzal párhuzamosan vezetett kerékpárforgalmi nyomvonalak kialakítására törekedtek. A pályázati rendszerek előírásai nagymértékben behatárolták az elhelyezkedés és méretbeni lehetőségeket.



58. ábra Nyírszőlős felé vezető osztatlan gyalog és kerékpárút



59. ábra Épülő Korányi Frigyes utcai gyalog- és kerékpárút

2.6.6.2 Kerékpártárolás

A városban és vonzáskörzetében, a korábban csak szórványosan elhelyezett közterületi kerékpártámaszok száma az utóbbi 1-2 évben jelentősen megemelkedett, köszönhetően a kerékpáros hálózatfejlesztésnek, de lényegesen elmarad az ideális darabszámtól.

A vasút-, illetve távolsági buszállomásnál nem megfelelő a kerékpártárolók mennyisége, kialakítása. Igény lenne rá, de a kerékpárosok leleményessége átmenetileg orvosolja a problémát.

A buszpályaudvarok környezetében több helyen is megfigyelhetők letámasztott kerékpárok. A helyközi buszállomásnál jellemzően a kis kapacitású kerékpártárolónál, illetve a vasútállomás közelsége miatt, annak relatív biztonságossága miatt feltételezhető, hogy a kerékpárosok ott tárolják a kerékpárjukat. A vasútállomás előtt a közlekedők biztonságát védő korlátnál figyelhetőek a letámasztott kerékpárok. A megfigyelés során a kerékpárok huzamosabb ideig voltak az említett helyszíneken. Az állomások peronjain egyáltalán nem találkoztunk ilyesmivel.



60. ábra Kerékpárok elhelyezése a vasútállomás előtt



61. ábra Kerékpártároló kapacitás a távolsági buszpályaudvaron

2.6.6.3 Nyíregyháza MJV Közlekedésfejlesztési terve, kerékpáros közlekedés, civil szervezetek

A városban két nagy kerékpáros érdekvédelmi szervezet működik, amik rendszeresen részt vesznek a kerékpáros stratégia kialakításában, fejlesztésében. Az érdekvédelmi szervezetek a kerékpáros közlekedés népszerűsítését fontosnak tartják, ehhez ismeretterjesztéssel, valamint programok szervezésével járulnak hozzá.

- Zöld Kerék alapítvány www.zoldkero.hu
- ViniBike egyesület www.vinibike.hu

Kerékpáros közlekedési stratégia:

A kerékpáros közlekedés fejlesztése a személygépjármű-forgalom növekedésének, illetve a közösségi közlekedés csökkenő részarányának ismeretében stratégiai eszköz kell legyen a közlekedési igények kielégítésében és az eszközválasztás, ill. eszközváltás befolyásolásában.

A kerékpáros-forgalom részarányának növelése érdekében a kerékpárutak kiépítése, ill. kijelölése mellett biztosítani kell az egyes forgalomvonzó létesítményeknél a kerékpártárolás lehetőségét is. A forgalomcsillapított övezetek kijelölése (lakó-pihenő övezet, TEMPO 30) a személygépkocsi-forgalom korlátozása, és sebességük csökkentése mellett elősegítheti a kerékpáros-forgalom megjelenését, részarányának fokozatos növekedését.

A kerékpárforgalmi hálózat kialakításánál a legfontosabb célok közé tartozik, hogy a már meglévő települési, helyi-helyközi nyomvonalszakaszokat felhasználva regionális hálózatok alakuljanak ki. Ezek egyrészt az országos törzshálózat részévé válhatnak, valamint

alapját képezhetik egy hierarchikusan felépülő, mind a helyi, mind a turisztikai jelentőségű forgalmat szolgáló alsóbbrendű hálózatnak.

A kerékpárút-hálózat kialakításánál a helyi- és a távolsági kerékpáros-forgalom számára létesítendő kerékpárutakat differenciáltan kell kialakítani. A helyi jelentőségű kerékpárutaknál az egymás mellett vezetett, de fizikailag elválasztott járda és kerékpárút a közlekedésbiztonság szempontjából még megfelelő lehet, addig a turisztikai célú kerékpárutakat – jellemzően az ott közlekedők nagyobb haladási sebessége miatt – a járdától külön, önállóan célszerű kialakítani.

A kerékpáros közlekedés szerepe az alternatív közlekedési módok közül egyre jelentősebb, legyen szó akár a turisztikai célú, akár a napi hivatásforgalomról. A kerékpáros forgalom növekedését követve napjainkban már alapvetően elvárható biztonságos, közöttől elválasztott kerékpárút-szakaszok építése, valamint fokozatosan ezek nyomvonal-hálózáttá szervezése.

Az elmúlt évtizedekben a személygépjármű-ellátottság fokozatos növekedésével a hivatásforgalmú kerékpárhasználat fokozatosan háttérbe szorult. A '90-es évektől azonban ismételten átalakulóban van a kerékpárhasználat, mind a helyváltoztatási igényekben betöltött részarányát, mind a kerékpárhasználat célját tekintve. A hivatásforgalmi használat megújulása mellett a turisztikai-szabadidős kerékpárhasználat növekedése tapasztalható.

Ez mindenképpen indokoltá teszi a kerékpárutak kialakítási elveinek az átgondolását, mind a hálózati hierarchiában elfoglalt szerepük függvényében, mind a helyi- ill. turisztikai („távolsági”) célú kerékpárutak keresztmetszeti kialakításának tekintetében.

A kerékpározásnak kiemelt szerepe lehet azoknál az utazásoknál, melyek a gyalogláshoz már hosszúak (1-4 km közötti távolság), és ezeken a területeken a tömegközlekedés ellátottsága nem vonzó. Itt a hosszabb távú utazások egy részét helyettesítheti a kerékpár és a tömegközlekedés kombinációja (B+R rendszer), ahol a kerékpárral elérhető távolságban tömegközlekedési gerincvonal található. Ez a fajta ráhordás egyrészt könnyíti a bokortanyák közlekedését, másrészt növelheti a tömegközlekedés kihasználtságát.

A kerékpárút-hálózat kialakításánál törekedni kell a napi hivatásforgalomban és a turisztikai forgalomban egyaránt használható főhálózati elemek kiépítésére, illetve az ehhez kapcsolódó, a külső- és belső városrészeket összekötő helyi jelentőségű kerékpárutak kialakítására. A kerékpáros infrastruktúra vonzóvá tétele érdekében elengedhetetlen a kerékpárutak folyamatos karbantartása, a megfelelő tájékoztatási

rendszer kiépítése, valamint az egyes közlekedéssel kapcsolatos beavatkozásoknál a kerékpározás szempontjainak figyelembe vétele.

Az Országos Területrendezési Tervben (2008. évi L. tv.) OTrT-ben rögzítésre kerültek országos törzshálózati kerékpáros nyomvonalak, melyek a város tekintetében jelenleg jellemzően turisztikai főirányokat jelölnek, a létesítmények ezekben az irányokban is csak rövid szakaszokon valósultak meg.

Nyíregyházát érintő országos és regionális kerékpárút-hálózati elemek a következők:

Az Országos Kerékpárút Törzshálózat eleme a „41. Hajdúvárosok-Szabolcs (Szerencs- Tokaj-Gávavencsellő-Nagyhalász-Nyíregyháza-Hajdúnánás-Hajdúdorog-Hajdúböszörmény- Debrecen) kerékpárút” (OTrT, 2008. évi L. tv.). A nyomvonal Nagyhalász felől érkezik a városba a 3834 j. ök. út (Kemecsei út) mentén, majd a Belváros érintésével a 3317 j. ök. út (Simai út) mentén vezet Kálmánháza irányába. A városba érkezve a Kemecsei út-Berenát u.-Szinbád sétány-Sóstói út vonalon a kerékpárút kiépítése/kijelölése megtörtént, jelenleg a Külső körút mentén vezetett kerékpárúthoz csatlakozik. A nyomvonal továbbvezetése szükséges a Kossuth utca vonalán a Kossuth tér-Széchenyi u.- Petőfi u.-tervezett Móricz Zs. utcai aluljáró-Orgona u.- Simai út vonalán Kálmánháza irányába. A gyalogos Belvárosban való átvezetésnél a kerékpárút nyomvonalát a közlekedés biztonsága érdekében (gyalogos-kerékpáros konfliktusok) felfestéssel, vagy eltérő színű burkolattal ki kell jelölni.

A regionális, illetve kistérségi kerékpárút-hálózat kialakítása során a városba bevezető sugárirányú országos fő- és mellékút-hálózati elemek mentén javasolt a kerékpárforgalmi létesítmények kiépítése. Ezen nyomvonalak a turisztikai célú forgalom mellett a városban belüli, illetve a városba érkező hivatásforgalom számára is szükségesek.

A Nyíregyháza-Tiszavasvári-Dankópuszta (megyehatár) kerékpárút az autóbusz-állomás térségében válik el a Széchenyi utcán vezetett országos törzshálózati nyomvonaltól, majd a vasút tervezett különszintű átvezetésnek műtárgyát felhasználva a Dugonics u.-Derkovics u.-Prága u.-Rozsnyó u. vonalon vezet a 36 sz. főút (Tiszavasvári út) mentén Tiszavasvári irányába. A regionális hálózat kialakítása szempontjából kedvezőbb megoldást eredményezhet a kerékpárút Bethlen G. utcán való bevezetése a Kossuth tér irányába, azonban ehhez a vasúti felüljáró bővítése szükséges, így ez a megoldási javaslat elvetésre került.

A Nyíregyháza-Rakamaz-Tokaj kerékpárút az Október 23. térnél csatlakozik a magasabbrendű hálózathoz, majd a Rákóczi út-Tokaji út vonalon a 38 sz. főút mentén hagyja el a települést. A nyomvonal kiépítésének kritikus szakasza a Vasvári Pál u.-Új u. közötti szakasz, ahol a Rákóczi út keresztmetszete beszűkül, bővítése nem lehetséges. A Nyíregyháza-Záhony vasútvonal korszerűsítésével egyidejűleg megoldandó a vasúton a kerékpárút különszintű átvezetése. A Nyíregyháza-Buj-Tiszabercel nyomvonal a Külső körúton, az Erdő soron

kiépült kerékpárúton a Sóstói útnál csatlakozik az országos törzshálózathoz, majd a Kótaji út- Westsik u. vonalon Felsőbadúr és Nyírszőlős felfűzésével halad Buj irányába, majd

Tiszabercelnél szintén a magasabb rendű kerékpáros hálózathoz csatlakozik.

A Nyíregyháza-Komoró kerékpárút Szintén a Külső körúton megépült szakaszon kapcsolódik az országos hálózathoz, majd a 4 sz. főút mentén (Pazonyi út) vezet Komoró (Kisvárda-Záhony) irányába. A nyíregyházi szakaszon a főút mentén a Család utca-Mérleg u. vonalától kifelé a kerékpárút megvalósult.

A 41 sz. főút mentén a kistérségi és regionális kapcsolatok mellett Oros kapcsolatainak biztosítása miatt is kiemelt jelentősége van a kerékpáros nyomvonalnak. Az Orosi út- Nyíregyházi út vonalán a Család u.-Oros, Fő u. közötti szakaszon a kerékpárút már kiépült, azonban a belvárosi kapcsolat kialakítása, illetve a Vásárosnamény irányába való továbbvezetés még hiányzik. A kerékpárút a Belvárosban a Vay Ádám krt.-Szegfű u.- Család u. tervezett vonalon kapcsolódik az országos törzshálózathoz, illetve a Család u.- Bocskai u. csomópontban a már megvalósult 41 sz. főút menti kerékpárúthoz. A városból kivezető szakaszon Oros, Fő utcai csomópont után szintén a főút mentén vezetett kialakítás javasolt.

A Széchenyi utcánál csatlakozik az országos hálózathoz a tervezett Nyíregyháza-Nyírbátor kerékpárút, mely az Iskola u.-Luther tér-Szent István u.-Kállói útvonalon, Borbánya bekapcsolásával vezet Nyírbátor irányába.

Szintén a Széchenyi utcánál csatlakozik a magasabb-rendű törzshálózathoz a Nyíregyháza –Téglás tervezett kerékpárút belvárosi szakasza, amely a Szarvas utca-Salétrom köz-Virág u.-Móricz Zs. u. vonalon éri el a 4 sz. főút (Debreceni út) vonalát. A kerékpárút a Debreceni út-Butykai út vonalon a Loginparkot és Butykat felfűzve vezet Téglás irányába.

A helyi jelentőségű kerékpárutak feladata elsősorban a városon belüli kerékpáros hivatásforgalom biztonságos lebonyolítása. A helyi kerékpárutak a magasabb-rendű hálózati elemek kiegészítéseként a jelentősebb forgalomvonzó létesítmények (közintézmények, iskolák, munkahelyek) irányába kell kapcsolatot biztosítsanak. A kerékpárút-hálózati elemek kialakításánál a használat szempontjából rendkívül fontos a közvetlen, legrövidebb nyomvonalon való vonalvezetés, tekintettel arra, hogy a hivatásforgalom a kerülőutakat nem szívesen használja.

A helyi kerékpárút-hálózat javasolt elemei a következők:

A Külső körút, a Vasvári Pál u.-Pazonyi út és a Széchenyi u.-Móricz Zs. u. közötti országos törzshálózati elemek, valamint a Virág u.-Debreceni u. közötti regionális kerékpárút-szakasz kivételével. A körút mentén az északi részen az Árok utca-Hunyadi út közötti szakaszon valósult meg a kerékpárút a többi szakaszon a hierarchiának megfelelő keresztmetszeti szélességgel való kialakítása szükséges.

Szintén fontos elem a Bethlen G. utca vonalán a Külső körút és a Belváros közötti nyomvonal, melynek Mező u.-Síp u. közötti szakasza valósult meg.

A közlekedésbiztonság szempontjából kiemelt jelentőségű Sóstóhegy és Jóságváros belvárosi kerékpáros kapcsolata. Ez a vonal a Korányi Frigyes út mentén a Külső körút és a Kalevala sétány közötti szakaszon már megvalósult, továbbvezetése szükséges a Szellő u.-Szikes u.-Fácán u.-Szabó Lőrinc u. vonalon, csatlakoztatva a Kemecei úton vezetett országos törzshálózati kerékpárúthoz. Ezen elem kiegészítéseként már megvalósult a Korányi út-Pazoni út közötti szakasz a Kosbor u. mentén, valamint tervezett a Korányi út-Sóstói út közötti kapcsolat az Eperjes u.-Ószőlő u.-Csaló köz nyomvonalon.

Szintén kiemelt szerepű Örökösfield kerékpáros kapcsolatainak biztosítása. Ez egyrészt bevásárlóközpontokhoz való eljutási lehetőség kialakítása a Törzs utca vonalán a Pazoni út és az Orosi út között, valamint a Belváros irányú kapcsolat a Család u., a Semmelweis u., Szalag u.-Belső körút vonalon.

A Déli Iparterületen található munkahelyek megközelítését szolgálhatja a Tünde utcán tervezett kerékpárút, mely a Debreceni útnál és a Kállói útnál csatlakozik a magasabb rendű hálózathoz. A Tünde utcához kapcsolódik az Alma u. menti kerékpárút, mely Borbánya feltárását biztosítja.

A Szélsőbokori út-Legyező u.-Dugonics u. tervezett kerékpárút, valamint a Derkovits u. (meglévő)-Bottyán J u. és Kinizsi Pál utcai tervezett nyomvonalak a Kertváros ill. az iparterületeken található munkahelyek kerékpáros elérhetősége szempontjából jelentősek.

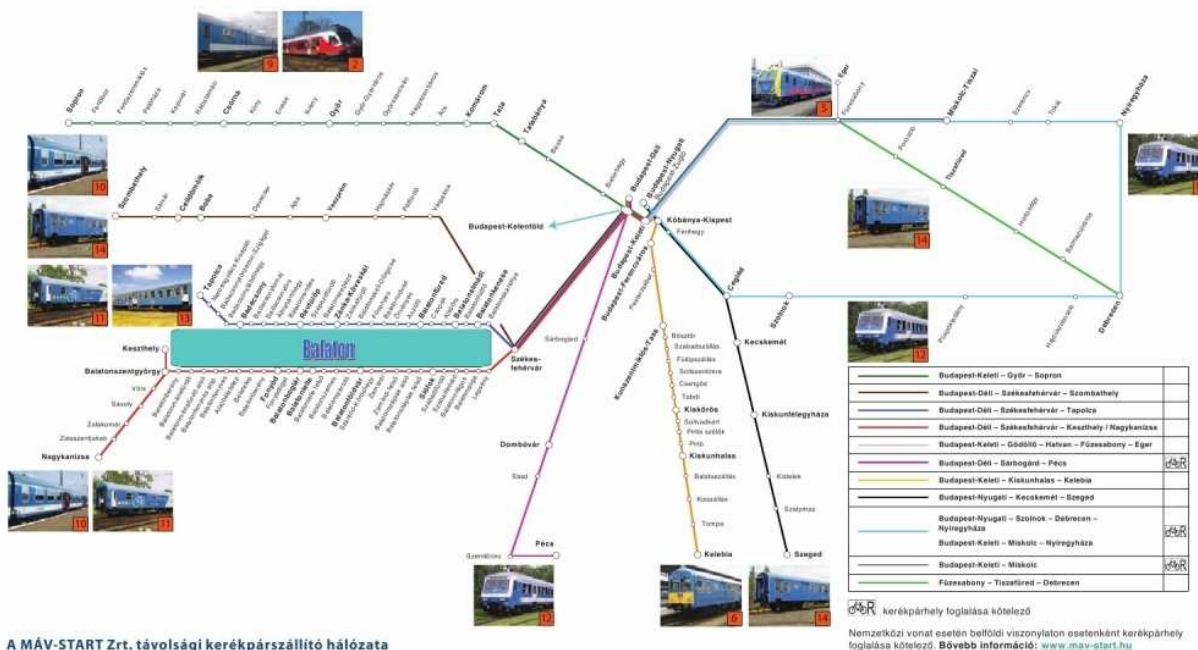
A kerékpárutak kialakításánál általános gyakorlat a járdával szintben egybeépített kerékpárút, vagy a közös gyalogos-kerékpáros nyomvonalak kialakítása, amely az állandó gyalogos-kerékpáros konfliktus kialakulásának veszélyét hordozza magában.

Magyarországon szintén még csak kezdeti lépései történtek meg a helyi- és távolsági kerékpáros-forgalom számára létesítendő kerékpárutak differenciálásának. Míg a helyi jelentőségű kerékpárutaknál az egymás mellett vezetett, de fizikailag elválasztott járda és kerékpárút a közlekedésbiztonság szempontjából már megfelelő lehet, addig a turisztikai célú kerékpárutakat –jellemzően az ott közlekedők nagyobb haladási sebessége miatt- a járdától külön, önállóan célszerű kialakítani.

A városban az elmúlt időszakban a kerékpárutak tervezésének és építésének üteme felgyorsult, egyes település-részekeken hosszabb, összefüggő szakaszok kerültek kialakításra, amelyek fokozatosan kezdik kirajzolni egy megfelelően átgondolt kerékpárút-hálózat képét.

2.6.6.4 Kombinált közlekedés

Nyíregyházán kombinált közlekedésre a MÁV járatain van lehetőség. Jelenleg a Budapest – Nyíregyháza és Debrecen – Nyíregyháza viszonylatokon van lehetőség kerékpárszállításra. Azonban nem minden vonat rendelkezik kerékpárszállításra alkalmas kocsival. A kerékpárok szállítására alkalmas kocsik kapacitása változó, vonatonként eltérő.



A MÁV-START Zrt. távolsági kerékpárszállító hálózata

21. táblázat Távolsági kerékpárszállító vonatok hálózata

Kerékpárszállításra a Szabolcs Volán járatain nincs lehetőség.

2.6.7 Gyalogos közlekedés

A város mérete és adottságai miatt a közlekedési munkamegosztásban jelentős része van a gyalogos közlekedésnek. A közlekedési infrastruktúra (járda, gyalogátkelőhelyek) kialakítása rendszerint a gépjármű-közlekedés prioritását tükrözi.

A közúthálózat mentén túlnyomórészt kétoldali gyalogjárdát építettek ki. A külső városrészekben több helyen burkolatlan padka, illetve a kertvárosi részeken merev, illetve félmerev pályaszerkezettel nem rendelkező utak állnak a gyalogosforgalom rendelkezésére. Néhány kivételtől eltekintve a lakótelepeken is szétválasztott rendszerűek a gépkocsi és a gyalogos közlekedés útvonalai. A gyalogosok általában a kijelölt gyalogátkelőhelyeken keresztezhetik a nagyforgalmú utakat, szintbeni csomópontokban a vasutat. A gyalogátkelőhelyek környezetében többnyire kiemelt szegélyek találhatóak. A többsávos utakon néhány helyen találhatóak a gyalogosok átkelését segítő közlekedési szigetek, és egyéb modern forgalomtechnikai eszközök.

A vasútvonal keresztezése

A város területét átszelő vasútvonalak nagyban befolyásolják a gyalogos közlekedést is. A helyközi autóbusz megálló mögötti gyalogos felüljáró a Széchenyi és Dugonics utcák között, valamint a, Móricz Zsigmond utca végi aluljáró teszi biztonságossá a vasúton a gyalogos forgalom átvezetését. A felüljáróra fel és levezetés is lépcsők segítségével történik, így mozgáskorlátozottak, illetve kerékpárosok nem tudják igénybe venni, az aluljáró megfelelő lejtésű akadálymentes, mindenki számára biztonságosan használható (lásd 37. és 38. számú ábrák). Jellemzően a vasúti keresztezések, a biztonságos gyalogos és kerékpáros forgalom



szempontjából, a nagy forgalmú és kisebb keresztezésekben is megoldott. A keresztezések biztonsági berendezései a későbbiekben felsorolásra fognak kerülni.

2.6.7.1 Gyalogos területek

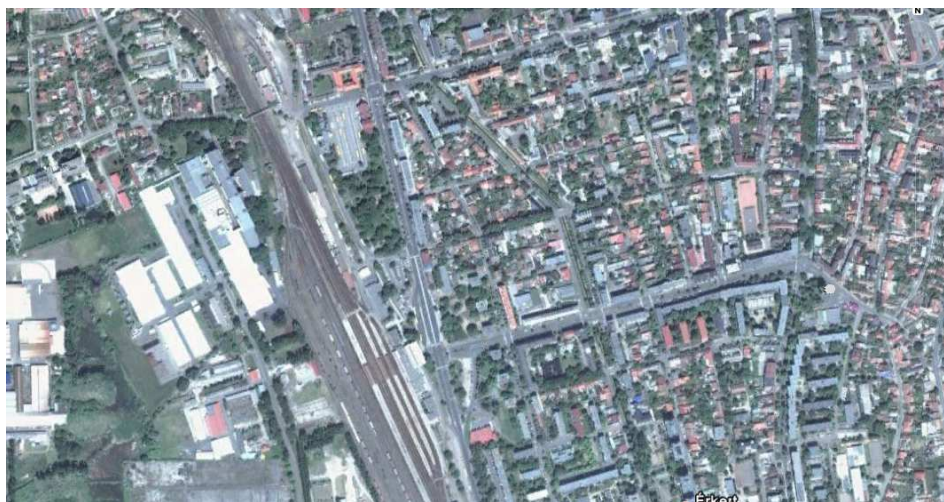
Belvárosi gyalogoszóna

A belvárosban a közelmúltban, sétálózóna épült ki. Az autómentes zóna jelenleg „gyalogoszóna”-ként van kitáblázva. Járművel a területre csak engedély birtokában (pl. áruszállítási céllal) szabad behajtani, a területen található számos forgalomvonzó létesítményt megközelíteni.

A területet és a becsatlakozó utcák belső végeit díszburkolattal és új utcabútorzattal látták el, és az átépítésnél a mozgáskorlátozottak lehetőségeinek javítására is hangsúlyt fektettek.

További jelentős gyalogos területek

Nyíregyháza területén jelentős gyalogos területek találhatók még a Bessenyei tér, Benczúr tér, Bujtos tó és környékén. Ezeken a területeken és a belvároson kívül kiterjedt gyalogos közlekedési felületek találhatóak még a, Sóstón, és az autóbussz pályaudvarok, illetve a vasútállomás környékén, mert az egyes közlekedési eszközök közötti elérhetőség másként nem valósítható meg. Az érintett közlekedési csomópontok és kapcsolatok



62. ábra A vasútállomás, a helyi, és helyközi buszpályaudvar, valamint a P+R parkoló elhelyezkedése

2.6.7.1.1 Helyi autóbussz-állomás

Elhelyezkedés

A helyi autóbussz állomás egy része az Állomás téren a vasútállomás kijáratától közvetlen északi irányban, a másik része a helyközi buszállomáson helyezkedik el, a vasútállomás és a helyközi autóbussz állomás közvetlen közelében, melynek felújítása Európai Unió finanszírozásából újjult meg.



63. ábra Helyi tömegközlekedés forgalmi iroda



64. ábra Helyi tömegközlekedés a vasútállomás előtt

Kialakítás, forgalmi rend

Jelenlegi kialakítása egy korábbi időszak jellegét ölti, mind a funkcionális működését (szigetes peronok, egymástól különálló utasfelületek, közúti felületek a középpontban, járműfelállítás kapacitáshiányai, stb.), mind burkolati anyagait (aszfalt-aszfalt, zöldterületek és fák hiánya), mind esztétikáját tekintve (utcabútorok, szín-hiány, stb.), így egyáltalán nem képviselnek közösségi életteret.

A helyi és helyközi buszállomáson is egyirányú forgalmi rend van érvényben. A járművek továbbhaladására van csak lehetőség, az érkezési irányba visszafordulni nem lehet, ez a járatok szervezésénél némi nehézséget okoz.

Az állomáson négy forgalmi sáv található melyek közül az állomáshoz közelebbi kettő dél, a negyedik észak felé egy irányú, a harmadik kétirányú forgalmi rend van érvényben. Az ötödik az állomás épületének vasút felőli részén található. A buszok két irányból közelíthetik meg, illetve hagyhatják el a buszállomás területét. Az egyik a Petőfi tér, a másik a Széchenyi utca.

A vasútállomás oldalán párhuzamos álláshelyek, valamint egy külön erre a célra kialakított területen, és különálló szigetek mellett jelölték ki, a másik irányban buszöböl kialakítása jellemzi a megállást.



65. ábra Helyi- és helyközi buszok elhelyezése

Gyalogos közlekedés

Az állomás gyalogosan alapvetően négy irányból érhető el, a Petőfi tér (helyközi buszpályaudvar), a Vasútállomás, Kiss Ernő valamint a Arany János utca felől.

A belváros megközelíthetősége az Arany János, illetve Kiss Ernő utcán keresztül lehetséges. A belváros távolsága miatt gyalogosan csak megfelelő időjárási körülmények között, valamint megfelelő erőnlétű emberek vállalkoznak.

A helyi, helyközi buszpályaudvar, valamint a vasútállomás 400 méteren belül helyezkedik el, így a közlekedők számára megfelelő megoldást nyújt.

A XXI. századi közlekedésben nem egy újabb szállítási eszköz dominánssá válása, hanem a különböző közlekedési módok egymásmellettsége, az intermodalitás kialakulása jellemez.

Az országos és helyi fejlesztési stratégiák is abba az irányba mutatnak, hogy egyre jobban előtérbe kerülnek a közlekedés központosításának kényelmi és gazdaságossági szempontjai is.

Ezen közlekedési eszközcsoportok egymás melletti elhelyezése az egyes szállítási módok megközelítése a kis távolságok következtében gyalogosan történik, így az intermodalitás fejlődésével a gyalogos közlekedés is egyre fontosabb szerepet tölt be a közlekedési eszközök között.

Egyéb funkciók

A vasútállomás és a helyközi autóbusz állomás között egy P+R parkoló található, ami hatékonyabbá és egyszerűbbé teszi a közlekedési eszközök igénybevételét, bár a parkolóhelyek száma nem megfelelő, de a környéken található bezárt bevásárlóközpont parkolója mérsékeli a problémát.



66. ábra P+R parkoló a vasútállomás és a helyközi buszpályaudvar között



67. ábra P+R parkoló felülnézet

Autóbusz tárolás

A helyszín szűkösége miatt az autóbuszok tárolására helyben nincs lehetőség, de a közeli távolsági autóbusz pályaudvaron, valamint a hozzá vezető Petőfi téren biztosítható. Erre azért van lehetőség, mert a helyi- és helyközi közlekedést is a Szabolcs Volán Zrt. biztosítja.

A járművek állomáson belüli megfordulására nincs lehetőség, ehhez el kell hagyni az állomás területét.

Az autóbuszok tárolásának kialakult formáját a kényszer szülte, de a megoldás nem tekinthető megfelelőnek. Egyrészt a közlekedésre használt út felületén történik, ami miatt a közlekedési lehetőségek leszűkülnek, a folyamatos padkára hajtás az út szerkezetét a várható élettartam előtt tönkreteszti, az esetleges meghibásodás következtében a járművekből távozó folyadékok károsíthatják az út felületét, illetve balesetveszélyes szakaszok kialakulásához járulnak hozzá. Másrészt a MÁV terület mellett található parkolásra használt rész szilárd burkolattal sem rendelkezik, ami a környezet terhelésének kockázatát nagyban növeli.

A járművek helyi és helyközi autóbusz állomáson belüli megfordulására nincs lehetőség, ehhez el kell hagyni az állomás területét.

Elhelyezkedés

2.6.7.1.2 Nyíregyházi helyközi autóbusz-állomás

Nyíregyházi a helyközi autóbusz-állomás a vasútállomás és helyi autóbusz állomás közvetlen közelében a Petőfi téren található, melynek megközelíthetősége a Széchenyi utca és a Vasgyár utca felől közelíthető meg. A gyalogosok szempontjából a Dugonics utcai vasúti felüljáró is megfelelő alternatívát tud nyújtani a megközelítésre.

Kialakítás, forgalmi rend

Az állomás területén kétirányú forgalmi rend van érvényben, be- és kihajtani egyaránt lehet a Petőfi tér, és a Széchenyi utca felől is.

Az állomás középperonos elrendezésű, az épület mellett nyugati irányban találjuk a peront.

A peronokon vannak padok és menetrendi tájékoztatók, az álláshelyek megközelítését nem akadályozzák.

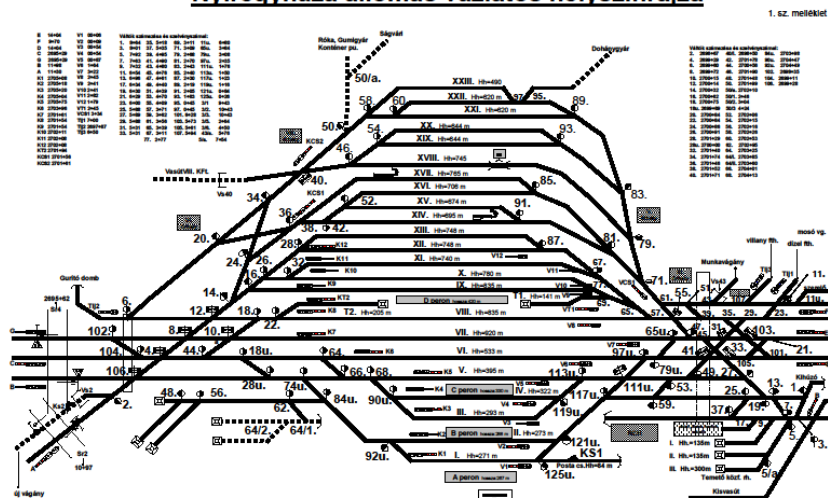
- A peronok megközelíthetősége csak a forgalmi sávokon keresztül lehetséges, így utas biztonsági szempontból nem megfelelő.
- Gyalogos közlekedés** A helyközi autóbusz-állomás a belváros felől közvetlenül elérhető a Széchenyi utca felől.
- A peronok biztonságos gyalogos megközelítését az északi és déli végén található kijelölt gyalogos átkelőhelyek jelenti. Mindegyik kocsni állás könnyen és – az állomáson belül - rövid gyaloglással megközelíthető.
- Egyéb funkciók** Az állomás Petőfi tér felőli oldalán található a forgalmi épület, amiben a Szolgáltató irodái mellett fűtött váró helyiség, jegypénztárak kaptak helyet. A kereskedelmi egységek a pályaudvar keleti oldalán érhetőek el, közvetlen a peronok mellett.
- Autóbusz tárolás** A csúcsidőszakon kívül kb. 40-50 autóbusz hosszabb-rövidebb egyidejű tárolására van szükség.
- Ezen járművek egy része az autóbusz-pályaudvar területén, részben a perontól távolabb eső részeken, a területet szegélyező kerítéssel párhuzamosan, részben a felüljáró felőli oldalon, néhány merőleges beállásra kialakított álláshelyen történik, míg a többi autóbusz a Petőfi téren található.



68. ábra A nyíregyházai helyközi és távolsági autóbusz állomás

2.6.7.1.3 Nyíregyháza vasútállomás

- Elhelyezkedés** Nyíregyháza vasútállomás az Állomás téren a helyi autóbusz-állomástól délre található.
- Vágánygeometria, vágányrendszerek** Nyíregyháza állomás vágánygeometriája a mellékelt ábrán található.

Nyíregyháza állomás vázlatos helyszínrajza

A vágányok tengelytávolsága jellemzően 4,75 méter.

Az alkalmazott sínrendszerek UIC 54, UIC 48,5, UIC 48,3.

A biztosító berendezés Dominó 55 egyközpontos állomási berendezés 1964-ben lett megépítve utolsó felújítása 1996-ban történt meg.

A biztosítóberendezés jeladás típusa: EVM

A biztosító berendezés által felügyelt eszközök a következők: váltók száma 79 db, siklató sarú 4 db, vágányzáró sorompó 5 db, jelzők száma 52 db, sorompók száma 3 db, vágányok száma 15 db.

Vonatérzékelő típusa: folyamatos vonatérzékelés, érzékelő pontok száma 150 db.

A 2003-ban felújított vasútállomás nagy, korszerű, több funkciók kialakítása az utazó közönségnek megfelelő várakozási körülményeket biztosít. Az épületben a várón kívül, forgalmi létesítmények, kereskedelmi egységek is helyet kaptak, így a várakozás idejét hasznosan és kulturáltan tudja elkölteni az utazó közönség.

Az I-VI vágányokon bonyolítják az utasforgalmat, amihez 3 peronhoz tartozik. A peronok szigetperonok, az első vágány mellett főperon van, mely szélső peron.

A peronokat aluljárón keresztül lehet megközelíteni, ahol fedett padokkal ellátott várakozó helyek találhatóak.

A peronok a sínektől kiemelten, díszburkolattal ellátva a vonatok maximális hosszának megfelelően lettek kialakítva.

Peronok műszaki jellemzői:

Jele: A, B, C, D

Érintett vágányok: A (I.), B (II., III.), C (IV., V.), D (VIII., IX)

Hossza: A (277 m), B (287 m), C (326 m), D (417 m)

Szélessége: A (8 m), B (7,5 m) , C (7,5 m), D (11,25 m)

Peron magassága egységesen: sk+30

Peronok fedettsége félig fedett, hossza: A (45 m), B (41 m) , C (41 m), D (43 m)

Utastájékoztató a peronon: digitális hangos és vizuális utastájékoztató.



69. ábra Peron kialakítás a pályaudvaron

Iparvágányok

Az ipari vágányok a VI. vágánytól nyugatra találhatóak VIII-XXII. jelöléssel.

Magas építmények

A felvételi épület, amely az Állomás térnél helyezkedik el, 2003-ban épült, modern épület. Az épületben található jegypénztár, váróterem, büfé és WC. Az utas tájékoztatás vizuális és hangosbemondó berendezéssel történik, a váróteremben kifüggesztett menetrend is található.



70. ábra Nyíregyháza állomás épülete az Állomás tér felől



71. ábra Nyíregyháza állomás épülete az vágányok felől

Közúti és gyalogos keresztezések

A felvételi épületen kívül az állomáson egyéb, üzemi, védelmi és szociális célú épületek is találhatóak.

Nyíregyháza területén több szintbeni, illetve elkülönített vasúti keresztezés található. Általánosságban elmondható, hogy az átvezetések minimum fénysorompóval védettek, a keresztező forgalom számára biztonságosak.

Nyíregyházán három vasúti gyalogos átvezetés található, az egyik aluljáró, ami a Móricz Zsigmond utca végén található, ami kerékpáros közlekedésre is alkalmas.

A másik a távolsági autóbusz megálló mögött a Széchenyi és Dugonics utcákat összekötő felüljáró, ami mozgássérültek és kerékpárosok átvezetésére nem alkalmas.

A harmadik a 4. számú főút 269,6 km szelvényében található. Az aluljáró gyalogos és kerékpáros átvezetésre is alkalmas.

Az országos közutakon az alábbi átvezetések találhatóak:

- 4. számú út 270 km szelvény, felüljáró
- 4. számú út 273,1 km szelvény, felüljáró
- 3317. számú út 54,9 km szelvény, fénysorompó fél sorompóval
- 3317. számú út 55,1 km szelvény, fénysorompó fél sorompóval
- 36. számú út 49,4 km szelvény, felüljáró
- 38. számú út 37,9 km szelvény, fénysorompó fél sorompóval
- 3822. számú út 2 km szelvény, fénysorompó fél sorompóval
- 3834. számú út 3,2 km szelvény, fénysorompó fél sorompóval
- 38314. számú út végszelvény, fénysorompó fél sorompóval
- 38151. számú út 0,9 km szelvény, fénysorompó fél sorompóval
- 4911. számú út 2,1 km szelvény, fénysorompó fél sorompóval
- 49154. számú út 0,4 km szelvény, fénysorompó
- 35130. számú út 0,5 km szelvény, fénysorompó fél sorompóval
- 35313. számú út 7,9 km szelvény, fénysorompó

Az önkormányzati utakon az alábbi átvezetések találhatóak:

- Maláta-Csemete utca találkozása, fénysorompó
- Úttörő utcai átvezetés
- Lapály utcai átvezetés, stop tábla
- Kéményseprő utcai átvezetés, stop tábla
- Bogyó utcai átvezetés, fénysorompó fél sorompóval
- Felhő utcai átvezetés, vasúti átjáró kezdete tábla

- Szív utcai átvezetés, vasúti átjáró kezdete tábla
- Vezér utcai átvezetés, fénySOROMPÓ



72. ábra Gyalogos átjáró



73. ábra Széchenyi utcai gyalogos átvezetés



74. ábra 4. számú főút 269 km szelvény



75. ábra 4. számú főút 270 km szelvény



76. ábra 3317 jelű út 54,9 km szelvény



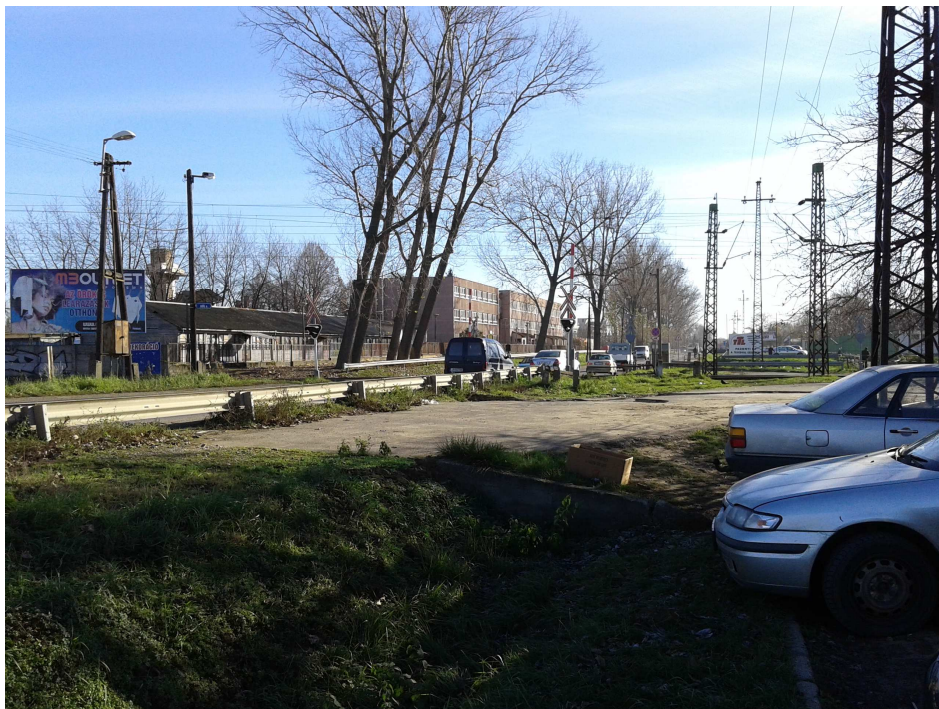
77. ábra 3317. jelű út 55,1 km szelvény



78. ábra 36. számú út 49,4 km szelvény



79. ábra Kerék és Acél utcákat összekötő ájtjáró



80. ábra Tokaji úti átjáró 38. út 37,9 km szelvény



81. ábra 3822. számú út 2 km szelvény, Nyírszőlős felé vezető út



82. ábra 38151. számú út 0,9 km szelvény Hadobás utca



83. ábra 38314. számú út Nyírségi út



84. ábra Uttörő utcai átvezetés



85. ábra 3834. számú út 3,2 km szelvény, Sóstói út



86. ábra 4911. számú út 2,1 km szelvény, Kállói út



87. ábra Maláta-Csemete utcai keresztezés

2.6.7.1.4 Gyaloglási távolságok és idők az egyes csomópontok között

Az egyes közlekedési csomópontok, illetve – ahol az releváns - az induló és érkező állások közötti távolságot a következő távolság- és időmátrixban foglaljuk össze.

Honnan-Hova TÁVOLSÁG (m)	Helyközi busz állomás	Helyi busz állomás	Vasút- állomás
Helyközi busz állomás		370	480
Helyi busz állomás	-		110
Vasútállomás	-	-	

22. táblázat Gyaloglási távolságmátrix a fontosabb csomópontok között

Honnan-Hova idő (p:mp)	Helyközi busz állomás	Helyi busz állomás	Vasút- állomás
Helyközi busz állomás		4:25	5:45
Helyi busz állomás	-		1:20
Vasútállomás	-	-	

23. táblázat Gyaloglási időmátrix a fontosabb csomópontok között

2.6.8 Parkolás

Nyíregyháza Megyei Jogú Város Közgyűlése a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. tv. 16. §. (1) bekezdésében, valamint a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. 15. §. (3) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján, a fizetőparkolók működése és igénybevétele biztosítása, a többszörös használat lehetőségének megteremtése (forgási sebesség növelése) a városközpont elérhetőségének javítása, az egységes parkoló-hálózat kialakítása, valamint a Nyíregyháza Megyei Jogú Város sajátosságaira figyelemmel lefolytatott közlekedési vizsgálat tapasztalatai alapján az építési törvény előírásai alapján alkalmazandó rendelkezések szerint előírt gépjárműtároló, várakozóhely (parkolóhely) biztosítási kötelezettség elősegítése érdekében.

A rendelet hatálya:

A rendelet területi hatálya kiterjed a város közigazgatási területén belüli, önkormányzati tulajdonú közutakon, közterületeken, valamint közhasználatra átadott területeken fizető és nem fizető parkolóként kijelölt várakozóhelyekre.

(2)1A rendelet tárgyi hatálya kiterjed valamennyi, (1) bekezdésben meghatározott területen várakozó közúti járműre, kivéve:

a megkülönböztető fény és hangjelző készülékkel felszerelt gépjárművekre, az orvosi ügyelet gépjárműveire, az OEP megbízásából betegszállítást végző gépjárművekre, a figyelmeztető jelzést használó kommunális szolgáltató járművekre, a diplomáciai mentességet élvező személyek erre utaló jelzéssel ellátott gépjárműveire.

(3) Autóbusz parkolásra kizárólagosan kijelölt hely: Hunyadi utca – Nagykörút – Vay Ádám krt. közötti szakasza

(4) A 3,5 t össztömeget meghaladó járművek és/vagy a 2,5 m. szélességet és 5,0 m. hosszúságot meghaladó járművek a parkolókat nem vehetik igénybe.

A fizető parkolókat Nyíregyháza Város közigazgatási határain belül a NYÍRVV Nyíregyházi Városüzemeltető és Vagyongazdálkodó Nonprofit Kft., mint üzemeltető (a továbbiakban: üzemeltető) üzemelteti.

A fizető parkolóhelyek üzemeltetési ideje:
munkanapokon: 8 – 17 óra között

bekezdésben foglaltaktól eltérően az üzemeltetési idő:

a) Nyíregyházi Főiskola környékén (teniszpálya melletti útra nyíló, és a stadion főbejárata melletti parkolók): hétfőtől péntekig 8-17 óra között, szombaton 8-14 óra között.

b) Rákóczi úti Kínai Üzletház, valamint Tokaji u. 3. sz. alatti épület előtti fizető parkolók területén hétfőtől péntekig 8-17 óra között, szombaton és vasárnap 8-14 óra között

A minimálisan fizetendő várakozási díj az adott várakozási területen érvényes egy órai díj alapján számított,

a) jegykiadó automatából váltott jegy, sorompóval biztosított parkoló esetén 15 percnél megfelelő összeg,

b) mobiltelefonos parkolási díjfizetési rendszer használata esetén 15 percnél

A minimálisan fizetendő várakozási díj az adott várakozási területen érvényes egy órai díj alapján számított,

a) jegykiadó automatából váltott jegy, sorompóval biztosított parkoló esetén 15

percnél megfelelő összeg,

b) mobiltelefonos parkolási díjfizetési rendszer használata esetén 15 percnél

megfelelő összeg, kivéve, ha a díjfizetés leállítására irányuló kérés a díjfizetés megkezdése utáni első percben megtörténik,

c) előre váltott és a gépjárművezető által érvényesített jegy esetén 30 percnél megfelelő összeg,

A fizető parkolóhelyeket előreváltott – e célra forgalomba hozott – parkoló kártyával, bérlettel, jegykiadó automatából váltott jeggyel vagy mobiltelefonról aktiválható parkolási rendszer aktiválásával lehet igénybe venni.

Parkolási övezetek, díjak:

zóna	közterület	parkoló szám	rokkant parkoló szám
Kiemelt zóna:	Hősök tere	181	9
	Bercsényi utca	20	1
	Kálvin tér	29	1
	Bethlen G. u. (Turul ház előtt)	12	1
	Egyház u. (Bethlen G.u. – Kálvin tér között)		
	Országzászló tér	16	
	Zrínyi Ilona utca	39	2
	Római katolikus templom környéki parkolók	20	4
	Megyei Könyvtár melletti parkolók	50	1
	Szabadság tér nyugati oldala	52	5
	Nagy Imre tér (Korzó üzletház oldala)	22	
	Szarvas u. 2-4 tömbbelső (udvara)	28	
	Szabadság tér keleti oldala	40	2
	Piros ház udvara		
I. zóna	Iskola utca	24	2
	Gimnázium köz	8	
	Szent I. utca (Luther u-tól – Béla u.ig)	21	2
	Szarvas u. mindkét oldala (Iskola u-tól – Kereszt u-ig)	60	
	Széchenyi u. (Szarvas u-tól – Bessenyei tér-ig)	17	2
	Zrínyi Ilona u. 8-10 mögött	6	
	Luther köz		
	Luther tér	40	5
	Vay Ádám krt.	26	3
	Hunyadi u. (Kiskörút és Bujtos u. közti szakaszának városközpont felé eső oldala)	8	
	Luther u. (Kereszt u. és Luther tér között)	18	
	Kürt u.	26	
	Eötvös u. (Gimnázium köz – Luther u. között)	5	
	Kossuth u. (Vay Á. Krt. – Sarkantyú u-ig)	32	
	Dózsa György u. (Vay Á.krt. – Pazonyi térig)	40	
	Bocskai u. (Hunyadi u.– Nagykörút között)	78	
	Selyem u. (Vay Á.krt. – Pazonyi térig)	52	
	Tavaszi utca	46	1
	Univerzum mögött	60	
	Körte utca (Kossuth u. – Vay Á. Krt. között)	45	
	Nyár utca	24	
	Epreskert u.	78	
	Nyírfu u.	55	
Kossuth utca zúzottköves	28	6	
II. zóna	Széchenyi u. (Bessenyei tértől – Szabolcs u-ig.)	40	
	Szent I. u. (Béla u-tól – Nádor u-ig)	25	
	Bessenyei tér	48	

Szarvas utca mindkét oldala (Kereszt u-tól – Arany J. u-ig)	103	
Egyház u. – Síp utca közötti zúzottköves parkoló	195	
Síp utca		
Bethlen Gábor u. (Egyház u-Víz u. között)	10	
Benczúr tér	67	
Kereszt u.(Luther u-tól – Szarvas u-ig)	15	
ÉR u. (Széchenyi u. – Kiss Ernő u. között)	46	
Eötvös u. (Gimnázium köz – Nádor u.)	19	
Bujtos utcai zúzottköves parkoló	50	2
Bujtos ut	44	
Kossuth u. (14e. mögött)	117	1
Búza u.	146	2
Víz u.	34	2
Új u.	60	
Vasvári P. u. (Dob u. – Rákóczi u. között)	24	
Búza téri nagy parkoló	175	4
Dob u.	30	
Árok u. (Vasvári P. u-tól – Búza u-ig.)	25	
Szent I. u. (Kórház előtt)	42	2
Szent I. u. 63-69 sz. előtt	67	3
Fogtechnika épülete melletti parkolók		
Zalka M. (Kállói u-tól – Nagyvárad u-ig)	75	3
Búza tér	46	2
Színház u. (Bessenyei tér – Szabolcs u. között)	30	2
Malom u. (Bessenyei tér – Szabolcs u. között)	29	
Rákóczi u. Kínai Üzletház előtti parkoló		
Tokaji u. 3. sz. előtti parkoló		
Báthory u. (Benczúr tér – Deák F. u. között)	27	2
Kiss E. u. (ÉR u. – Jósa A. u. között)		
ÉR u. (Kiss E. u-tól délre)	20	
Nyíregyházi Főiskola és környéke	266	8
Búza tér	40	2
Csipke u. (Kereszt u.- Csipke köz között)	10	
Rákóczi u. 23-25 belső parkolók	32	

24. táblázat Parkolási övezetek Nyíregyházán

zóna	Ft/h Nettó	Napjegy Ft/ nap nettó
Kiemelt	244	nincs
I.	165	662
II.	126	504
zóna	bérlet magán (Ft/év) nettó	bérlet közület (Ft/év) nettó
Kiemelt	Nincs bérlet	Nincs bérlet
I.	48.000	48.000
II.	28.803	28.803
hónapok száma	I. zóna Ft/hó nettó	II. zóna Ft/hó nettó
1 havi bérlet	5 764	4 165
2 havi bérlet	11 205	8 000
3 havi bérlet	16 323	11 520
4 havi bérlet	21 126	14 724
5 havi bérlet	25 606	17 606
6 havi bérlet	29 764	2 165
7 havi bérlet	33 606	22 401
8 havi bérlet	37 126	24 323
9 havi bérlet	40 323	25 921
10 havi bérlet	43 205	27 205
11 havi bérlet	45 764	28 165
12 havi bérlet	éves bérlet ára	éves bérlet ára
zóna	parkolójegy/bérlet utólagos bemutatásának pótdíja (Ft/alkalom) nettó	
Kiemelt	630	
I.		
II.		
bérlet cseréje (Ft/alkalom) nettó		1 000
zóna	területbérlet parkoló állásonként (Ft/év) nettó	
kiemelt és I.	126 000	
II.	84 000	
egyéb nem díjköteles	42 000	
sátorgarázs helye (Ft/hó) nettó (október 15 - április 15.)	3 504	

25. táblázat Parkolási díjak

2.6.9 Légi közlekedés

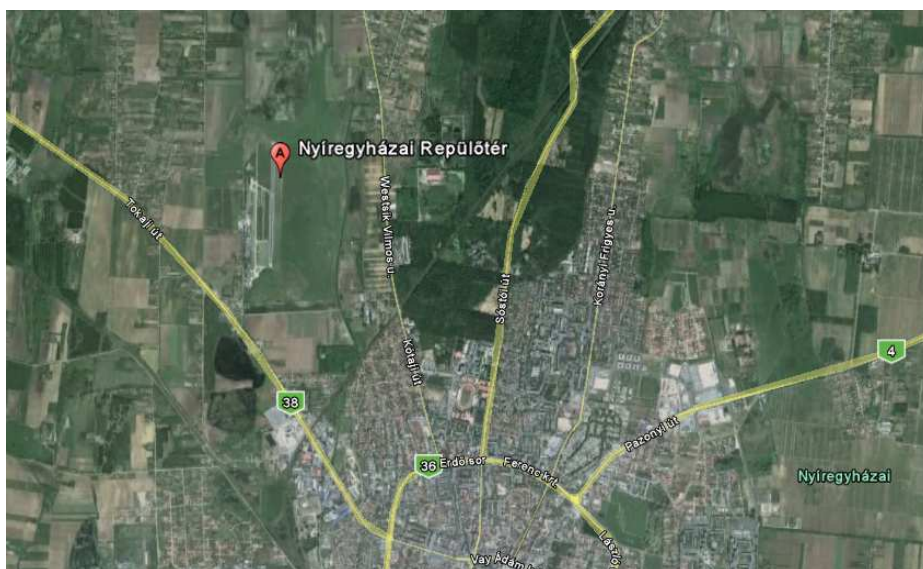
A nyíregyházi repülőtér a város észak – nyugati részén található. A közösségi közlekedés szempontjából nincs jelentősége, mert menetrendszerinti utasszállító járatok nem érkeznek és nem indulnak innen.

A repülőgép üzemeltetését a TRÉNER KFT. végzi.



Főbb tevékenységeink közzé tartozik:

- Hivatásos-, és magánrepülőgép-vezető képzés
(PPL, CPL, NVFR, IFR, A-B-C Kategória és típus átképzés,
Vontatói, Műrepülői, Kötelék, Oktatói átképzés)
- Szimulátoros oktatás
- Sétarepülés
- Légitaxi (utas és áruszállítás)
- Transzparens és vitorlázó-repülőgép vontatás
- Légifotózás, eltűnt autók és egyéb tárgyak levegőből való keresése
- Kegyeleti szolgáltatás (Földi maradványok, hamvak légi kiszórása)
- Mezőgazdasági munkavégzés (növényvédelem, szúnyogirtás, stb.)
- Szórólapok légi szórása
- Repülőbemutatók rendezése
- Repülőgépek üzemeltetése



88. ábra Nyíregyházi repülőtér elhelyezkedése

A régió meghatározó, menetrendszerinti utasforgalommal rendelkező repülőtere Debrecenben található. Éves szinten 50.000 utas szállítását tudja ellátni a repülőtér.

A repülőtér üzemeltetője és tulajdonosi struktúrája a lenti ábrán látható.



Az úti célok között Európa nagyvárosai szerepelnek, mint London, Eindhoven, Burgasz, Drezda, Erfurt, és Lipcse.

3 Közlekedési igények felmérése

A közlekedési igényekre vonatkozóan a munka alapvetően új forgalomszámlálásokra, forgalomfelvételekre támaszkodik, ugyanakkor – pl. a trendek meghatározásához – felhasználjuk a rendelkezésre álló korábbi számlálások, felvételek eredményeit és a szolgáltatók, rendőrség releváns adatbázisait.

A projektjavaslatok kidolgozásának első lépése a jelenlegi közlekedési rendszer felmérése Nyíregyházán, valamint a város vonzáskörzetében. A helyzetfelmérés során a kínálati és a keresleti oldal megismerése, jellemzőinek, adatainak összegyűjtése szükséges. A felmérés célja a közösségi közlekedés jelenlegi versenyképességének megismerése, a fejlesztési szükségletek meghatározása és a fejlesztések iránti igény megalapozása.

Az intermodális csomópontok és elővárosi közlekedési rendszerek fejlesztési lehetőségeinek vizsgálatához fontos a város és a kapcsolódó agglomerációs terület közötti valamint a városon belüli forgalmi áramlatok ismeretén túl a vasútállomások és az autóbusz-állomás utasforgalma és kapcsolatai a helyi közlekedési hálózattal, valamint a forgalomvonzó létesítményekkel.

A felvételek eredményei áttekintést nyújtanak a jelenlegi forgalmi helyzetről és a közlekedési szokásjellemzőkről, bemenő adatokkal szolgálnak a forgalmi modellezéshez, valamint az egyes projektek részletes tervezéséhez is fontosak a célzott felvételek eredményei.

A városi és elővárosi közösségi közlekedési rendszer és intermodális csomópont fejlesztése Nyíregyházán – KÖZOP projektek közötti, közösségi közlekedési, valamint háztartásfelvételek az alábbi felvételi rétegeket tartalmazzák:

Felvételi rétegek		
Háztartásfelvételek	Piackutató bevonásával, Nyíregyházán	
Célzott preferencia vizsgálat (Stated Preferences)	Piackutató bevonásával, célzott mintavétel után, módváltási csoportonként	
Közúti forgalomszámlálások (csomóponti, keresztmetszeti)	Külterületi, kordon és Nyíregyháza belterületén, összesen 81 helyszínen.	1 munkanap + 1 szombat
Helyi közösségi közlekedés teljeskörű utasforgalmi számlálása	A fel- és leszállók számlálása Nyíregyháza összes helyi járatán a járművön utazva, minden járaton teljes üzemidőben	1 munkanap + 1 hétvége
Helyközi autóbusz utasforgalmi számlálás	A fel- és leszállók számlálása az autóbusz állomáson és a fontosabb nyíregyházi megállóknál, teljes üzemidőben	1 munkanap + 1 hétvége
Vasúti utasforgalmi számlálás	A fel- és leszállók számlálása a nyíregyházi vasútállomáson és a város agglomerációs állomásain	1 munkanap + 1 hétvége
Közúti kikérdezéses forgalomfelvétel	A releváns keresztmetszetekben 10 % minta megkérdezése, megállítással	Nyíregyháza kordonpontjain,

		hétköznap
Helyi közösségi közlekedési utasok megállóhelyi kikérdezése	A fontosabb helyi megállóokban az utasok megkérdezése.	1 munkanapon
Helyközi autóbuszos utasok megállóhelyi kikérdezése	Az autóbusz állomáson és fontosabb helyközi megállóhelyeken az utasok megkérdezése	1 munkanapon
Helyközi vasúti utasok megállóhelyi kikérdezése	A pályaudvarokon és a vonzásokörzet vasútállomásain és megállóhelyein az utasok megkérdezése.	1 munkanapon
Parkolásfelvétel	Várakozó autók és rögzített kerékpárok összeírása 15 percenként, autóknál a díjfizetés módjának regisztrálása	1 munkanapon + 1 hétvége

3.1 Háztartásfelvételek

A Nyíregyházán élő lakosok napi helyváltoztatásainak, szokásjellemezőinek megismerése **háztartásfelvétel** keretében történik.

3.1.1 Módszertan

Mintanagyság,
kiválasztás

Alapadatként a nyíregyházi népességi adatok szolgáltak, melyekből körzetekhez rendelve kaptuk meg nem és

- 8 év alatti
- 9 – 14 év közötti
- 15 – 18 év közötti
- 19 – 25 év közötti
- 26 – 65 év közötti
- 65 év feletti

korcsoport szerinti bontásban a lakosszámot. Ezek adták a háztartásfelvétel alapsokaságát.

A felvétel során a kérdezőbiztosok Nyíregyházán az adott körzetben lakók 3%-át keresték fel, egyszerűsített véletlen sétával.

Kérdőív tematikája

A kérdőívben megfogalmazott kérdések az alábbi kérdéscsoportokra térnek ki:

- személyes és háztartásra vonatkozó jellemzők (személyes adatok nélkül): korcsoport, nem, aktivitás, háztartásban élők száma, háztartás járműtulajdonlása (személygépkocsi, kerékpár, stb.), háztartás anyagi helyzete,

- a legutóbbi munkanap utazási láncának felvétele: utazási mód, indok, kiindulás és cél helye, indulás és érkezés ideje, autóbusz vagy vonat esetén a díjfizetés módja, szgk. esetén jármű telítettség, illetve a felvett utazás heti gyakorisága,
- az utazási hajlandóság és módválasztás szempontjai, preferenciák: pl. rendelkezésre álló alternatívák, utazási idő, költségek/ár, kényelem, kiszámíthatóság, környezeti szempontok,
- a jelenlegi közlekedési feltételek értékelése:
 - közösségi közlekedés esetén: időtartam, költségek, kiszámíthatóság, járművek állapota, megálló állapotok, utastájékoztató minősége, gyaloglási feltételek, kerékpáros lehetőségek stb.
 - egyéni közlekedés esetén: időtartam, költségek, utak állapota, parkolási lehetőségek, utak zsúfoltsága, forgalomirányítás megfelelősége, gyaloglási feltételek, kerékpáros lehetőségek stb.

Megkérdezés jellege A felvétel lakáson történő, személyes, megkérdezés, számítógépes kérdőívvel (CAPI) módszerrel történt, melynek előnye:

- nincs kérdezőbiztosi hiba a kitöltés során (kihagyott vagy feleslegesen feltett kérdés)
- adatfelvétel és kvóta alakulásának nyomon követése
- multimédiás anyagok használata a kérdés során
- „tisztá” adatbázis egyből az adatfelvétel befejezése után

Ellenőrzés Az adatfelvételen dolgozó kérdezőbiztosok munkája – a leadott kérdőívek alapján –random módszerrel kiválasztott 10 %-mintán, az adott háztartás telefonos megkeresésével történt. Az ellenőrzés során a következő kérdéseket tettük fel:

- Járt Önnél az elmúlt egy-kettő-három hétben kérdezőbiztos?
- Hogy emlékszik, mi volt a kérdőív témája, miről szóltak a kérdések?
- Ha nem emlékezett a kérdőív témájára: Emlékszik-e arra, hogy a helyközi utazásáról, közlekedési szokásairól voltak kérdések.
- Melyik évben született?
- Hányan válaszoltak a kérdőívre a háztartásból?
- Melyik utcában lakik?

3.1.2 Eredmények

Az előzetes ellenőrzés után **3.251 fő** adatait dolgoztuk fel.

A minta megoszlása

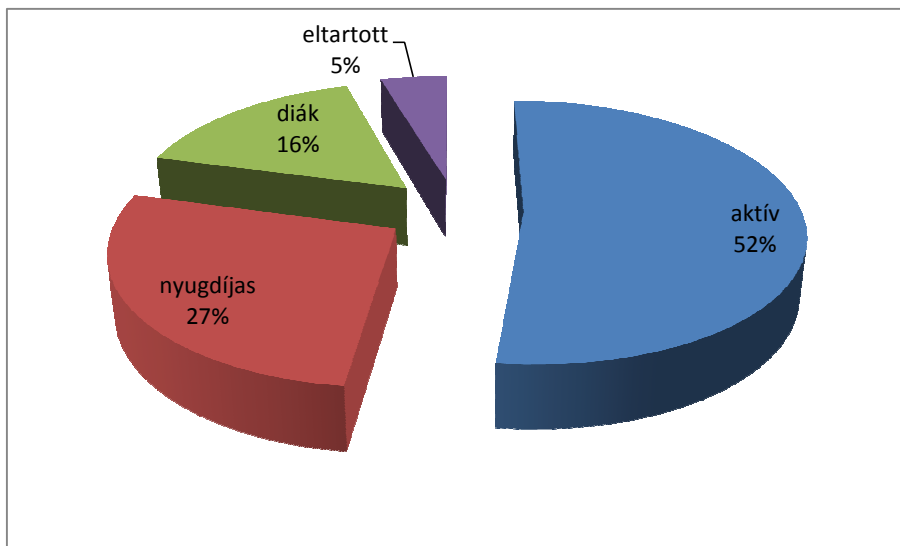
Az alapsokaság és a megkérdezett minta nem és korcsoport szerinti megoszlást összehasonlítva megállapítható, hogy a felvétel demográfiai szempontból nagyon jól reprezentálja a lakosságot.

Korcsoport	Férfi		Nő	
	lakosság	megkérdezett	lakosság	megkérdezett
9-14	7%	6%	6%	5%
15-18	5%	5%	4%	4%
19-25	10%	10%	9%	10%
26-65	67%	68%	64%	65%
65 felett	11%	11%	17%	16%

89. ábra: Felvett minta %-os megoszlása

A kérdőívben szereplő aktivitási csoportokat az elemzés szempontjából a következő típusokra vontuk össze:

- aktívak (állásban lévő, vállalkozó és munkanélküli),
- nyugdíjasok,
- diákok,
- eltartottak (GYES-en lévő, egyéb).

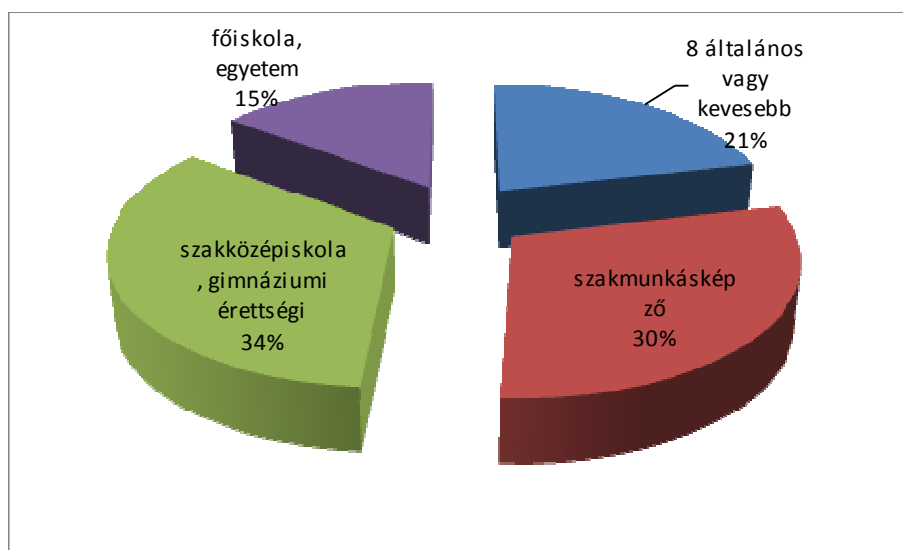


90. ábra A háztartásfelvétel során kikérdezett személyek aktivitás szerinti megoszlása

Iskolai végzettségüket tekintve az alábbi típusokat határoztuk meg:

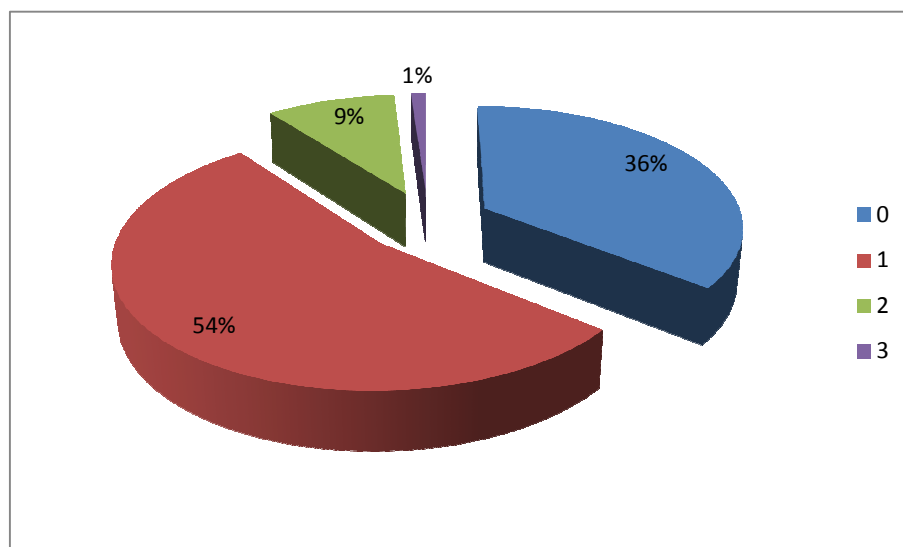
- 8 általános vagy kevesebb;
- szakmunkásképző;

- szakközépiskola, gimnáziumi érettségi;
- főiskola, egyetem.



91. ábra A háztartásfelvétel során kikérdezett személyek iskolai végzettség szerinti megoszlása

A megkérdezett háztartásokban található személygépkocsik számát az alábbi diagram mutatja be.

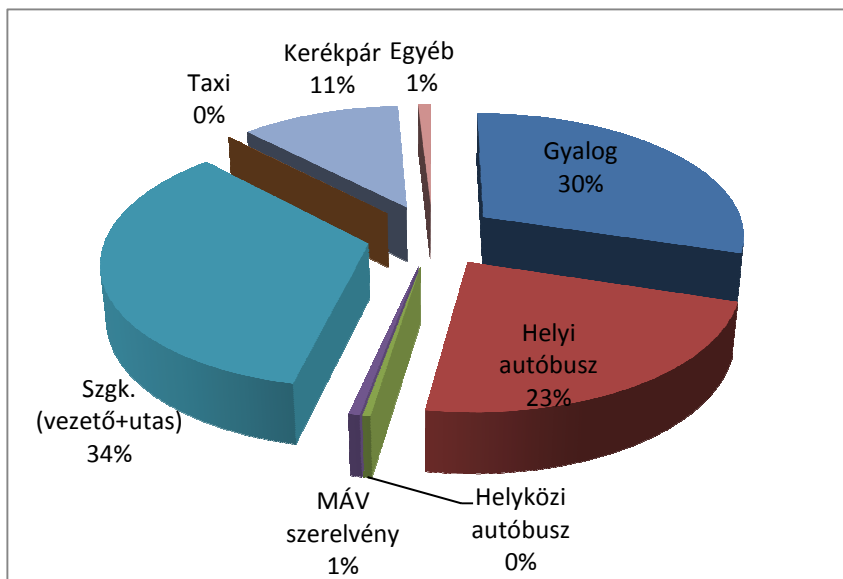


92. ábra A Nyíregyházán személygépkocsival rendelkező háztartások megoszlása személyes használatú járművek darabszáma szerint

Figyelembe véve a 2,34 fő/háztartás számot ez 320 személygépjármű/1000 lakos motorizációt jelent, ami csak 2 %-kal tér el a KSH 2011 évi adataiban szereplő 313 személygépjármű/1000 lakos nyíregyházi motorizációs értéknek.

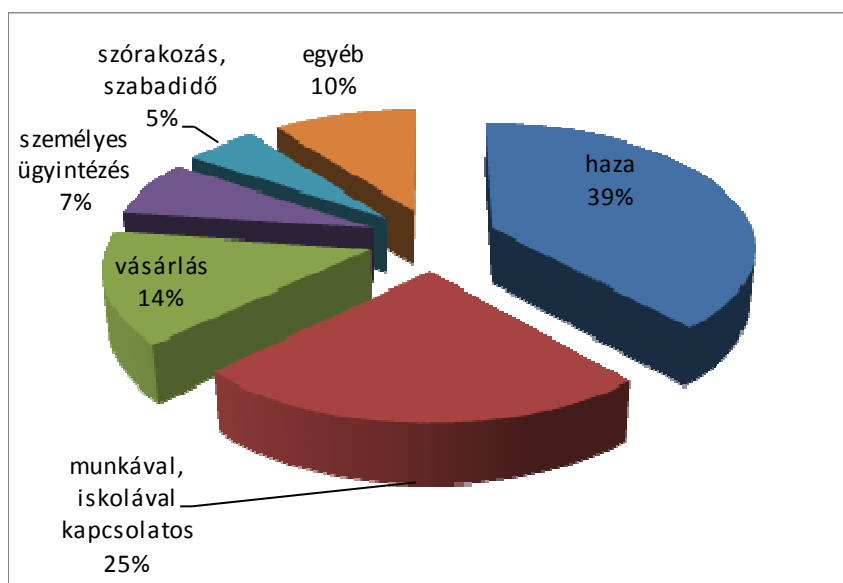
Utazási szokások

A nyíregyházi utazások közel 25 %-a közösségi közlekedéssel történik, a személygépjárművel közlekedők aránya meghaladja az 34 %-ot. Jelentős a gyalogos utazások aránya, ez meghaladja a 30%-ot.



93. ábra Napi utazások megoszlása közlekedési módoként

A nyíregyházi utazások 39 %-a haza történik és 25 % körül van a munkával, iskolával kapcsolatos utazások aránya az összes utazásból. Viszonylag magas a vásárláshoz kötött utazások aránya.

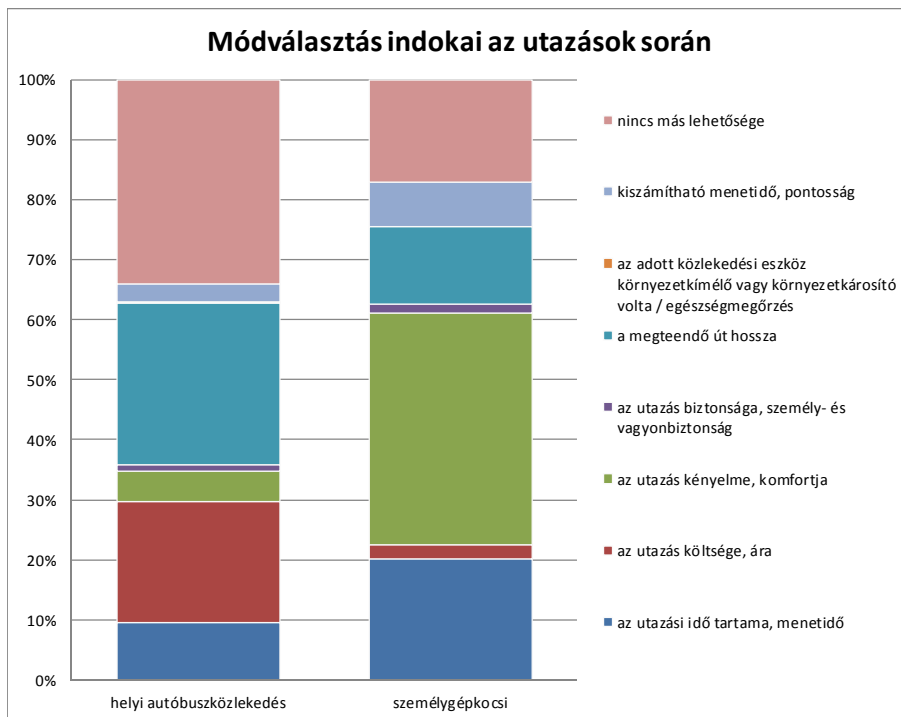


94. ábra A Nyíregyházán megtett napi utazások megoszlása indok szerint

Megkértük a válaszadókat, hogy az utazásláncban rögzített, egy-egy ténylegesen megtett közösségi közlekedési-, illetve személygépkocsis utazásukra vonatkozóan (amennyiben voltak ilyenek) adják meg mi volt az a legjellemzőbb indok, ami miatt arra az utazásra az adott eszközt választották.

A közösségi közlekedés esetében természetesen a legfőbb indok az egyéb lehetőségek hiánya volt (közel 35%), míg a ténylegesen választhatóknál az utazási távolság volt az elsődleges indok.

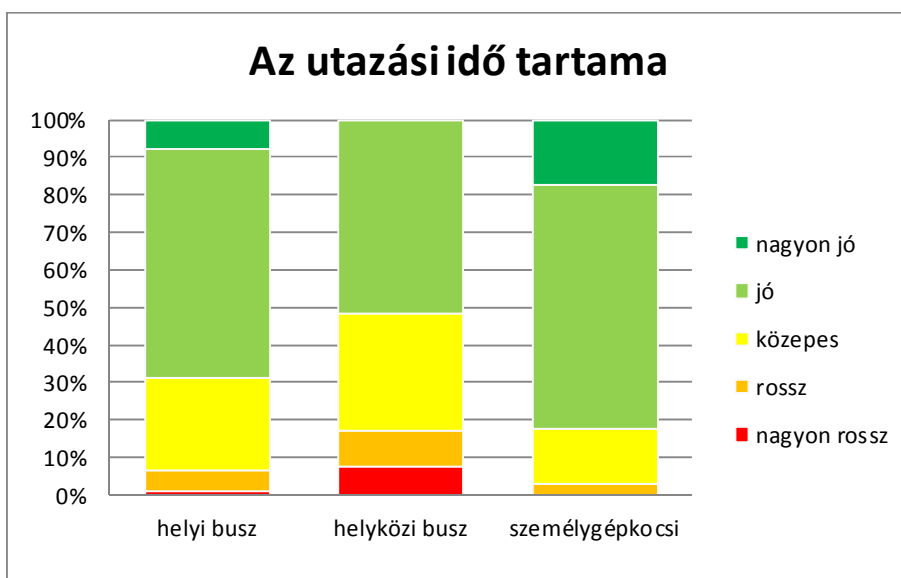
A személygépkocsit döntően (mintegy 40%) a kényelem miatt részesítik előnyben és fontos szempont még az utazási idő.



95. ábra A módválasztási indokok megjelenése az utazások során

A közlekedési lehetőségek értékelése

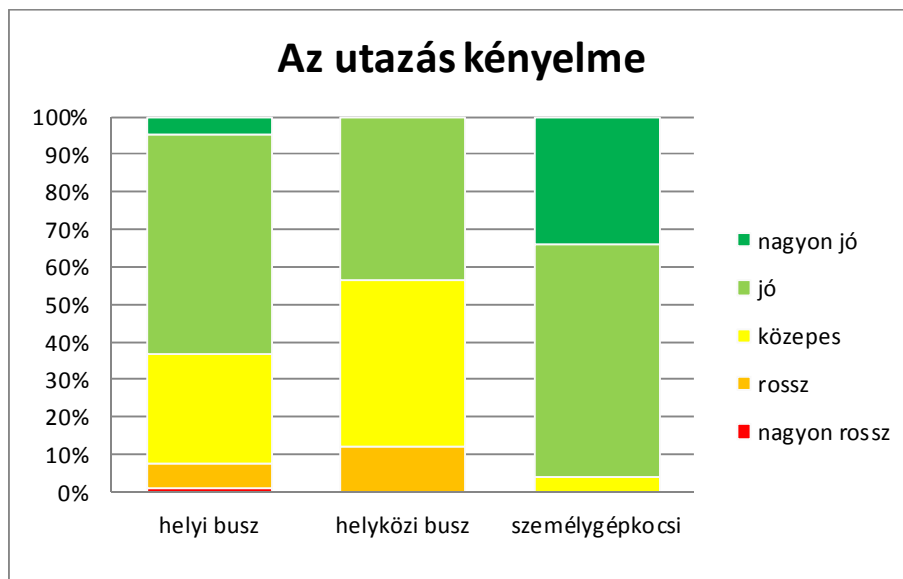
A felvétel során megkértük a válaszadókat, hogy egy 5-ös skálán osztályozzák a nyíregyházi közlekedési lehetőségeket különböző szempontok szerint, melyek alapján átfogó képet kaphatunk az utazók véleményéről a közösségi közlekedés és a személygépkocsis közlekedés helyzetéről, állapotáról, működéséről. Az eszközválasztási szempontok értékelése a következő ábrákon látható.



96. ábra Az utazási idő tartamának összehasonlítása

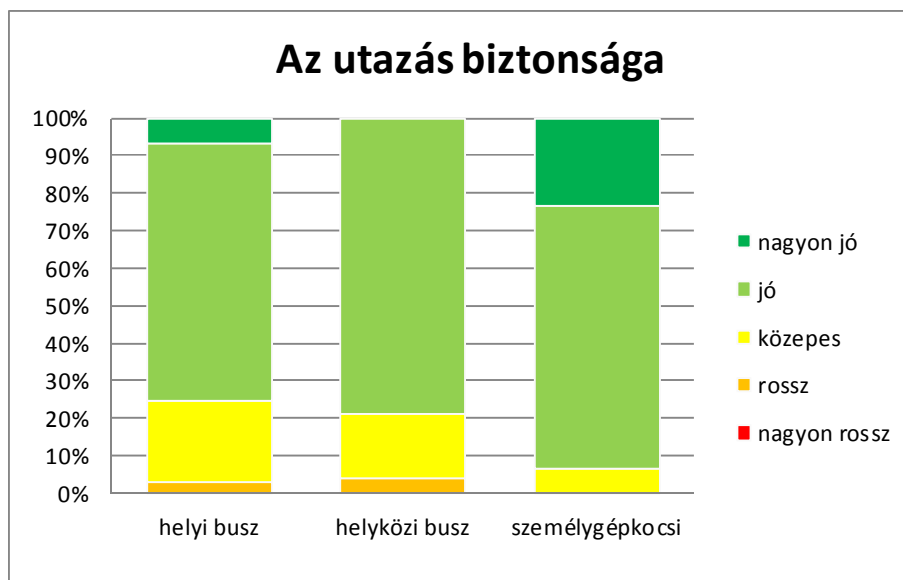
Az utazási időket tekintve a személygépkocsi kapta a legnagyobb arányban a jó értékelést (80% fölött), a megkérdezettek szerint a helyközi

buszos utazások ideje a legrosszabb, több mint 50%-uk szerint közepes vagy rosszabb.



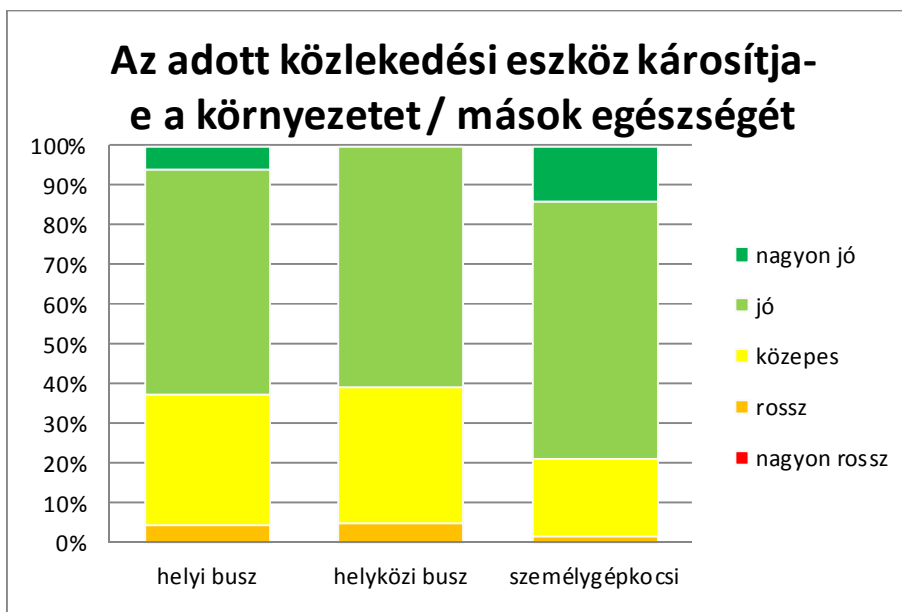
97. ábra Az utazás kényelmének összehasonlítása

Az utazási kényelem egyértelműen és nem meglepő módon a személygépkocsis utazás esetén a legmagasabb a megkérdezettek szerint. A helyközi buszok ebben a kérdésben némileg rosszabb eredményt értek el, mint a helyi buszok: kb. 12% tartja nagyon kényelmetlennek a helyközi buszokkal való közlekedést.



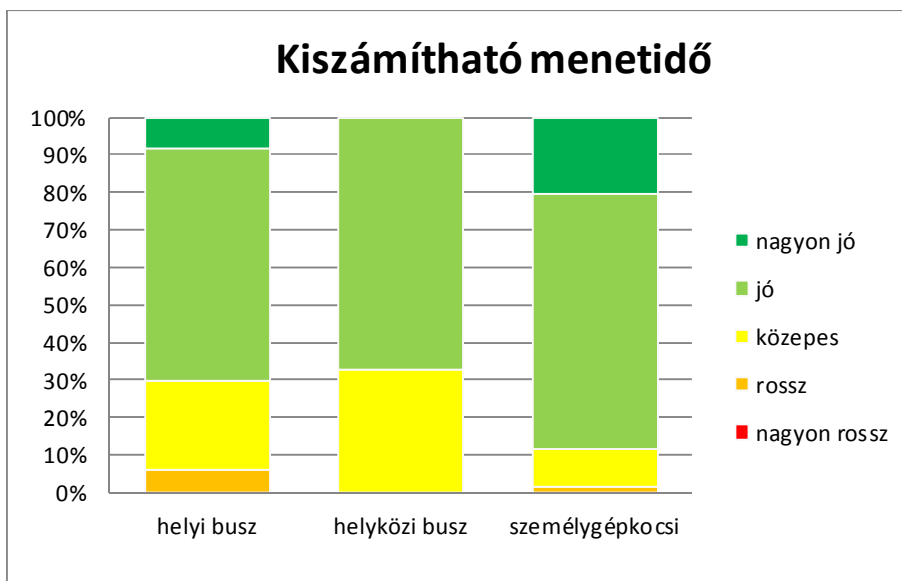
98. ábra Az utazás biztonságának összehasonlítása

A megkérdezettek több mint 90%-a tartja biztonságosnak a személygépkocsis utazást, de a legrosszabbul szereplő helyi autóbusz is több mint 75%-os jó vagy nagyon jó válaszarányal rendelkezik.



99. ábra Az utazási módok környezet- és egészségkárosító hatásának összehasonlítása

A helyi és a helyközi autóbuszok között csak kis eltérés tapasztalható, a megkérdezettek közel 40%-a szerint a helyközi buszok a legkárosabbak. Meglepő módon a válaszadók közel 80%-a szerint a személygépkocsival való közlekedésnek csekélyek a káros hatásai.

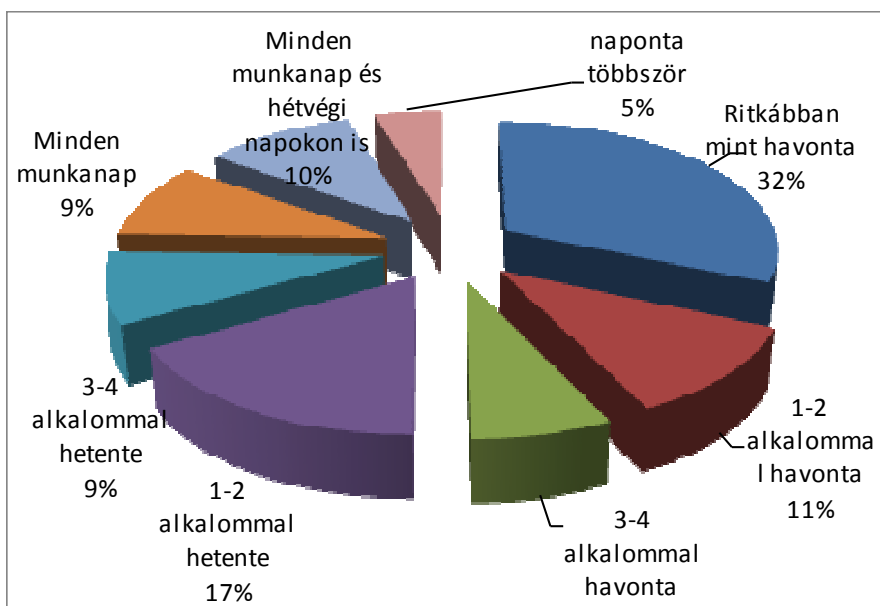


100. ábra A menetidő kiszámíthatóságának összehasonlítása

A kiszámítható menetidőre vonatkozó válaszok közel megegyeznek a biztonságra vonatkozó kérdésre adott válaszokéval. A személygépkocsi magasan a legkiszámíthatóbb, a megkérdezettek majdnem 90%-a szerint. A legkevésbé a helyi buszokat tartják megbízhatónak a válaszadók, de rossz/nagyon rossz értékelést alig 6%-uk adott.

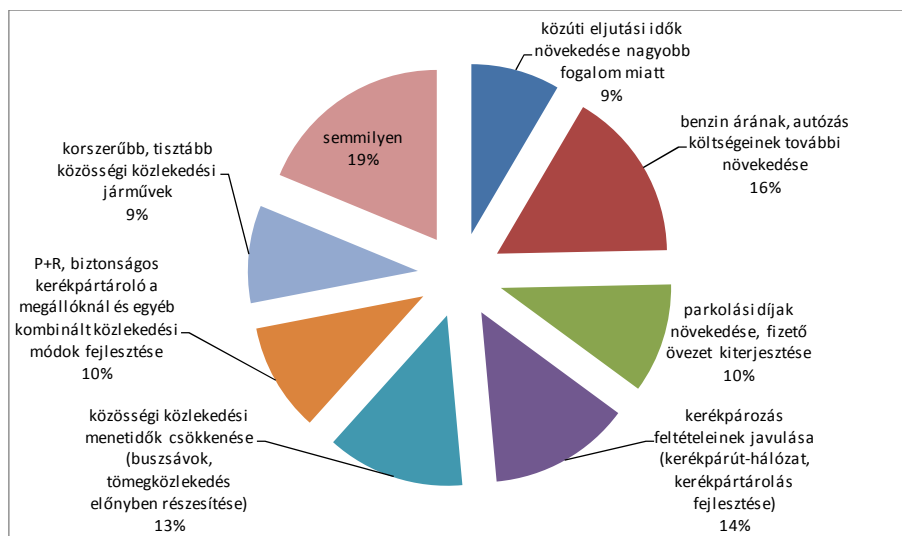
Személygépkocsi utazások jellemzői

A személygépkocsi utazások gyakoriságát tekintve elmondhatjuk, hogy hetente 3 vagy több alkalommal mindössze a válaszadók 33%-a választja ezt a módot helyváltoztatásra.



101. ábra A személygépkocsi utazások gyakoriságának megoszlása

A háztartásfelvétel során megkérdeztük a válaszadókat arról, hogy bizonyos körülmények hatására a jelenleg személygépkocsival megtett nyíregyházi utazásaiknak egy részét megtennék-e közösségi közlekedési eszközzel vagy kerékpárral.

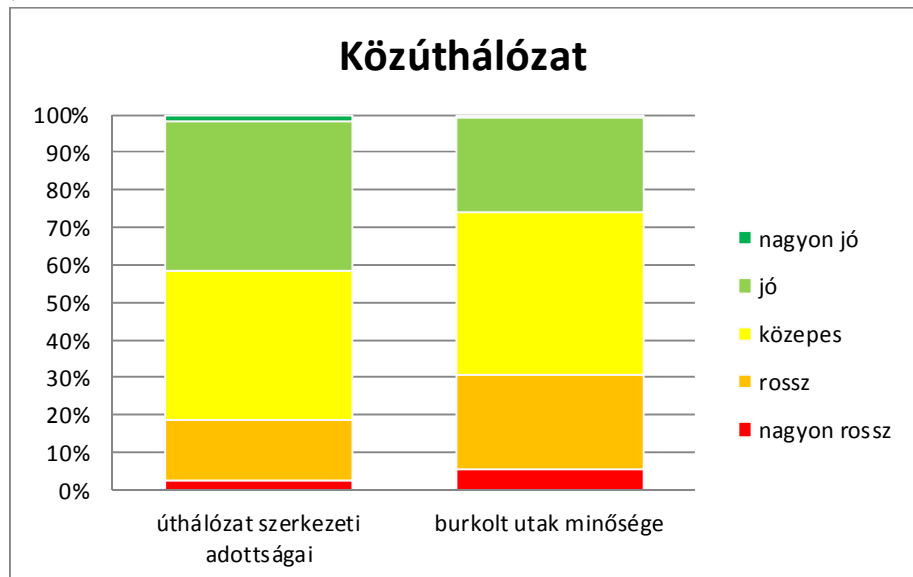


102. ábra A személygépkocsi-használat csökkentését kiváltó lehetséges tényezők megoszlása

A válaszadók 19%-a semmi esetre sem tenné le gépkocsiját, míg a legjellemzőbb körülmény számukra az üzemanyagárak további jelentős drágulása (16%). Jelentős változást hozna a kerékpáros infrastruktúra javítása és a közösségi közlekedés menetidejeinek csökkentése is.

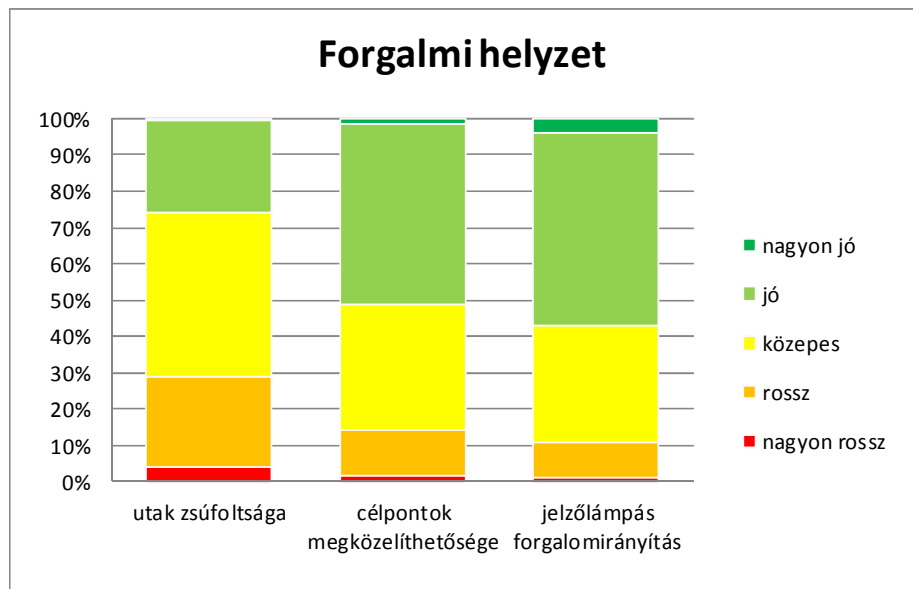
A háztartásfelvétel kapcsán kérdéseket tettünk fel a nagyrészt személygépkocsit használó egyéni közlekedők részére a közúti közlekedési helyzet megítéléséről.

A válaszokat az alábbi grafikonok szemléltetik



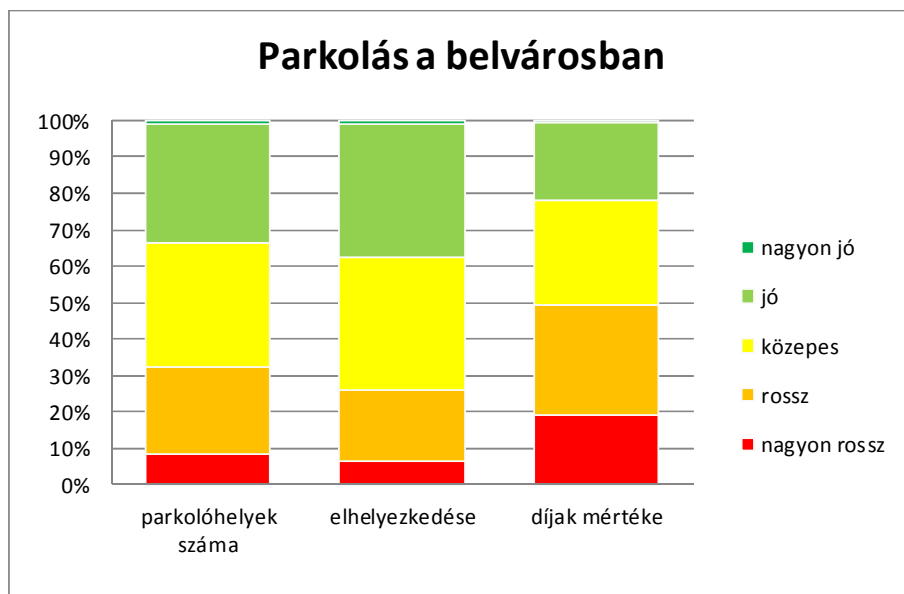
103. ábra A közúthálózat megítélése

A válaszadók 80 %-a szerint a főúthálózat kialakítása közepes, vagy annál jobb. A burkolt utak minősége a megkérdezettek több mint 30 %-a szerint rossz, vagy nagyon rossz. Jónak 25 %-uk ítélte.



104. ábra A közúti forgalmi helyzet megítélése

A lakosság nagyobb része volt rossz véleménnyel az utak zsúfoltságára vonatkozóan, ugyanakkor a célpontok megközelíthetőségéről és a jelzőlámpás forgalomirányításról már több, mint 50%-uknak volt jó véleménye.

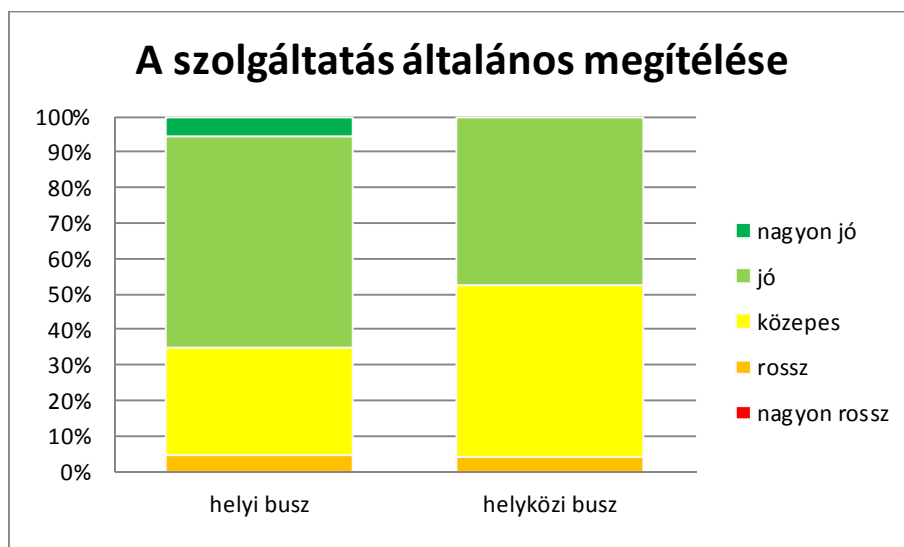


105. ábra A belvárosi parkolás megítélése

A parkolással kapcsolatosan a válaszadók véleménye: a parkolás drága, a parkolóhely kevés, elhelyezkedésük elfogadható. Ezek alapján megállapítható, hogy a parkolási díjakat igen magasnak ítélik, azonban olyan szintet még mindig nem értek el a fizetendő díjak, hogy az a szabad parkolóhelyek számának növekedését eredményezze.

Közösségi közlekedés jellemzői

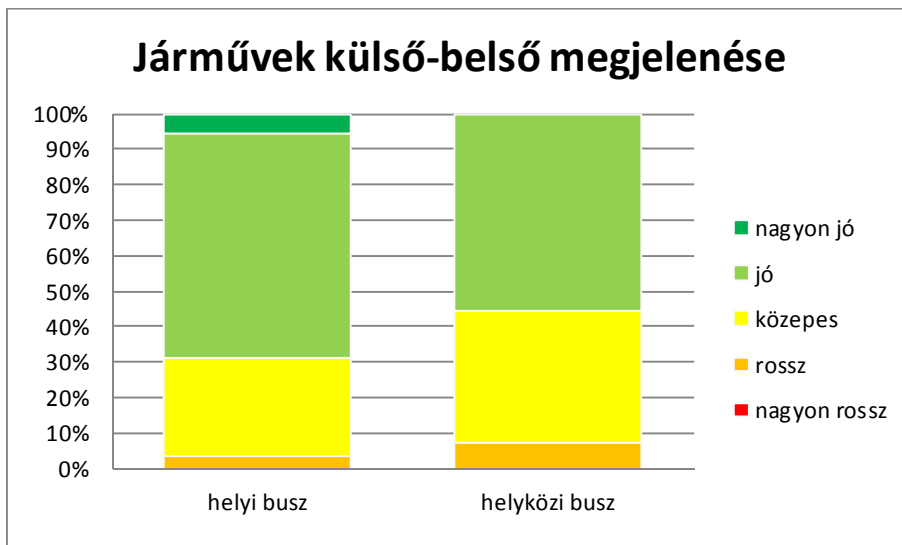
A háztartásfelvétel során megkértük a válaszadókat, hogy egy 5-ös skálán osztályozzák közösségi közlekedési szolgáltatását nem csak a helyi, hanem a helyközi autóbuszok közlekedés vonatkozásában is.



106. ábra A szolgáltatás általános megítélése

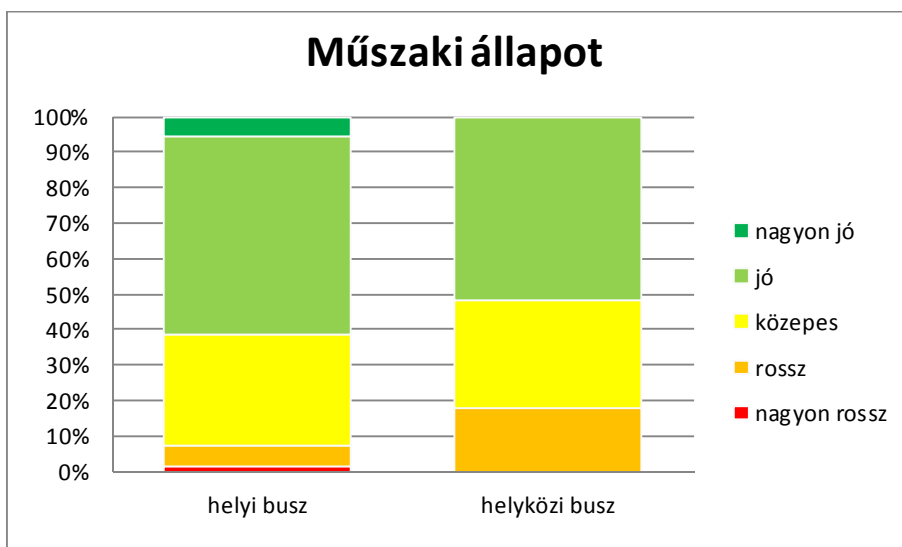
A helyi busz összességében néhány százalékkal jobb eredményeket ért el a helyközínél, és 'nagyon jó' megítélésből is többet kapott.

A következőkben a járművekkel kapcsolatos lakossági véleményeket összegezzük, a helyi és a helyközi autóbuszok közlekedés vonatkozásában is.

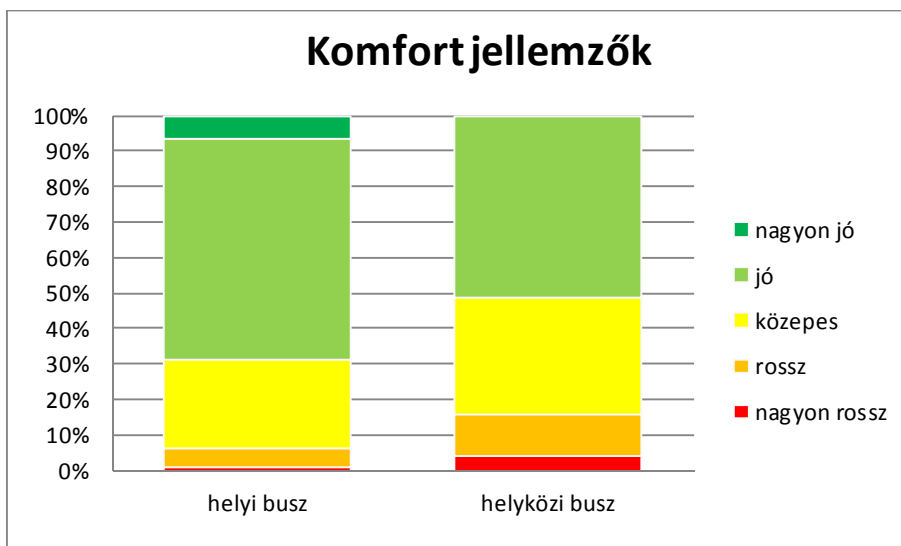


107. ábra A járművek külső-belső megjelenésének megítélése

A külső-belső megjelenésre vonatkozó vélemények szerint a helyi autóbuszok állapota jobb, mint a helyköziké, de összességében a elégedettek a járművekkel a megkérdezettek. A helyi autóbuszok különösen tetszenek a helyieknek: közel 70%-uk jó vagy nagyon jó értékelést adott a járművekre.

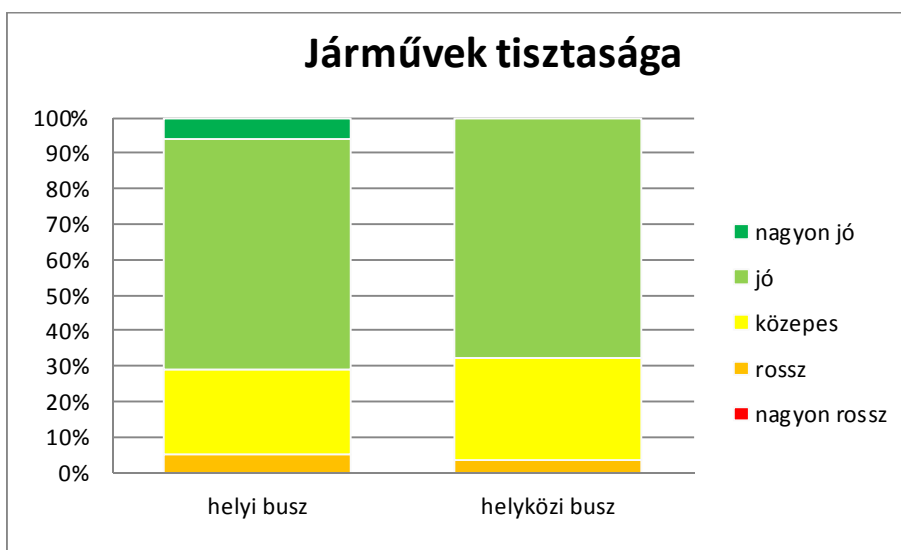


108. ábra A járművek műszaki jellemzőinek megítélése



109. ábra A járművek komfort jellemzőinek megítélése

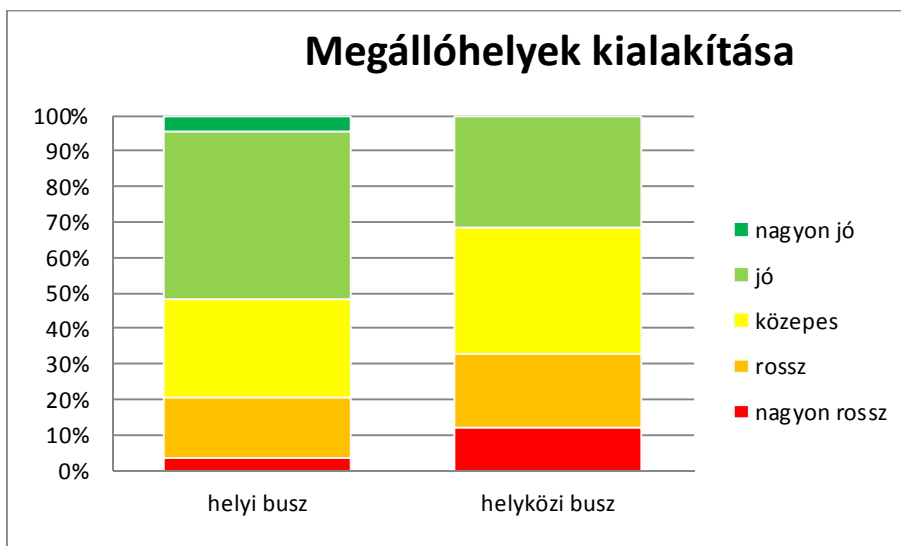
A közforgalmú autóbuszok műszaki jellemzőinek (padlósínt magasság, zaj-szint mértéke, a fel- és leszállás módja, stb.) megítélésében a válaszok megoszlása nagyon hasonlít az előző kérdésre kapott válaszok arányaira, a sorrend és az arányok majdnem azonosak. A komfortosság tekintetében (ülések, burkolatok, esztétika) jelentős eltérés tapasztalható a helyi és helyközi autóbuszok esetében: a helyközi buszok komfortja sokkal alacsonyabb, a válaszadók 15%-a szerint kifejezetten rossz vagy nagyon rossz.



110. ábra A járművek tisztaságának jellemzőinek megítélése

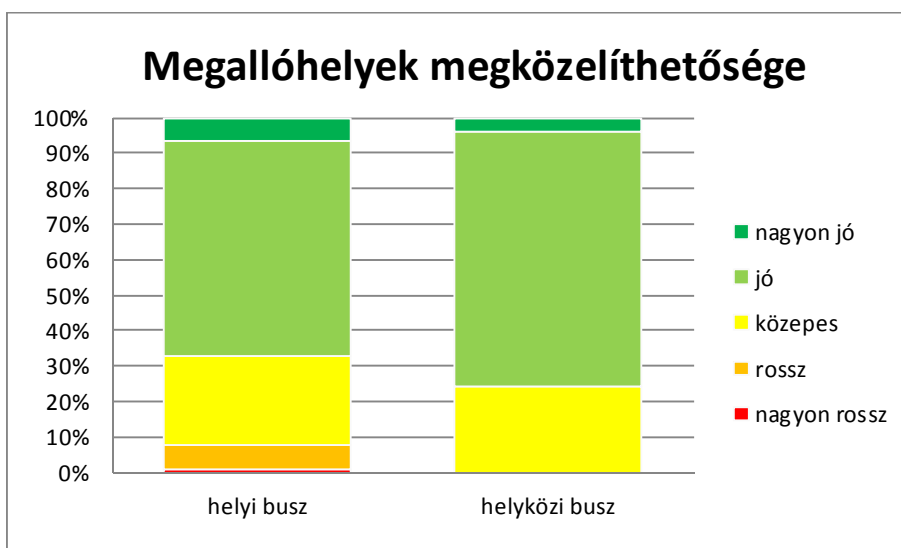
A válaszadók 70%-a elégedett a járművek tisztaságával mindkét mód esetén.

A háztartásfelvétel során a megállókkal kapcsolatosan több kérdést is feltettünk. Arra voltunk kíváncsiak miként ítélik meg a lakosok a megállók állapotát.



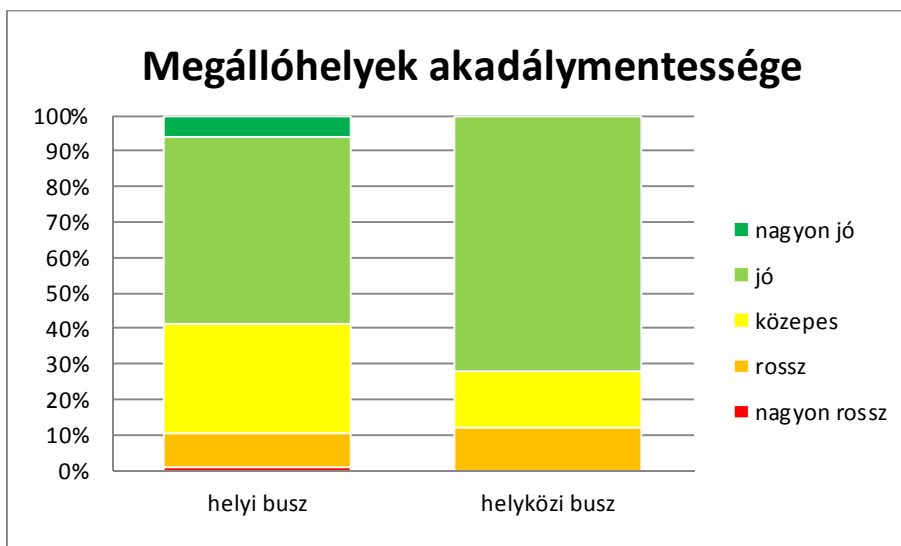
111. ábra A megállók kialakításának megítélése

A megállóhelyek kialakítása (esőbeálló léte, burkolat állapota) nem kapott teljesen kedvező elbírálást. A megkérdezettek 30-50 %-a ítélte jónak a jelenlegi megállóhelyek kialakítását, ami egyben azt is jelenti, hogy közel a felük inkább a hiányosságok felől látja a megállóhely állapotát. A megkérdezettek köre – mint azt korábban már kifejtettük – kiterjedt a vonzásokörzetben élő településekre is (mintavétellel), s ennek tükrében a helyközi autóbuszok megállóinak állapotát a válaszadók rosszabbnak ítélték.



112. ábra A megállók megközelíthetőségének megítélése

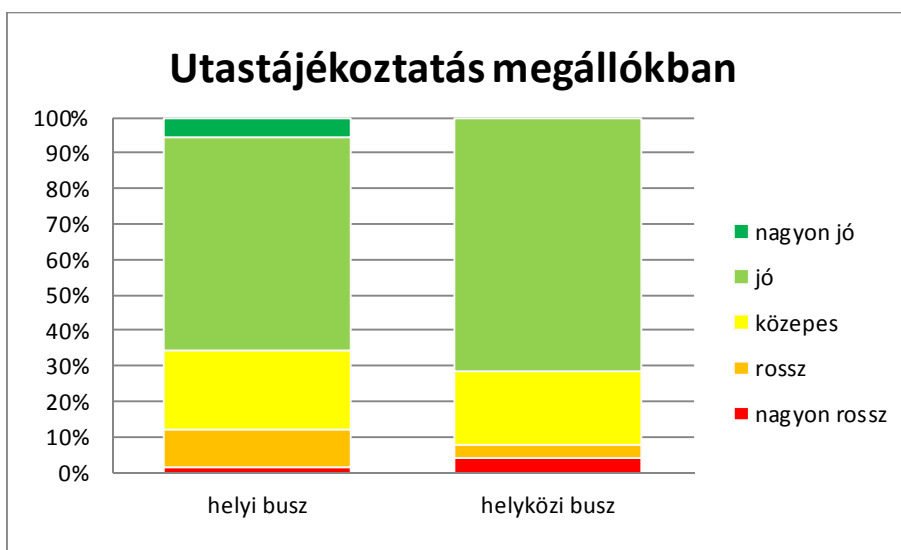
A válaszok alapján elmondható, hogy a megkérdezettek szerint Nyíregyházán nincs komoly probléma a megállók környezetével. Általánosságban elmondható, hogy a megkérdezettek ~65-75 %-a szerint jó illetve nagyon jó a megállóhelyek megközelíthetősége, és csak 4-5 %-uk szerint rossz.



113. ábra A megálló akadálymentességének megítélése

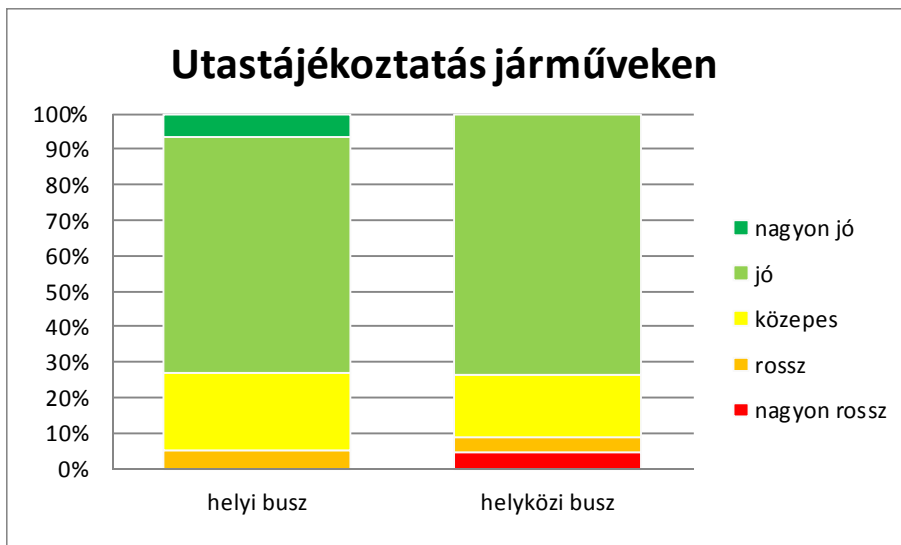
A megállóhelyek akadálymentességének vizsgálatakor kiderült, hogy a megkérdezettek közel 30 %-40%-a szerint közepes, vagy annál rosszabb a jelenlegi kialakítás.

A megállóhelyek megítélése után megkérdeztük a lakosságot az utastájékoztatásról is. A helyi és helyközi buszok között minimális eltérések tapasztalhatóak.



114. ábra Elégedettség aránya a megállóhelyi utastájékoztatással

A háztartásfelvétel szerint a lakosság nagyjából 66%-a elégedett a helyi, 71%-a a helyközi autóbuszok megállóhelyi utastájékoztatásával.

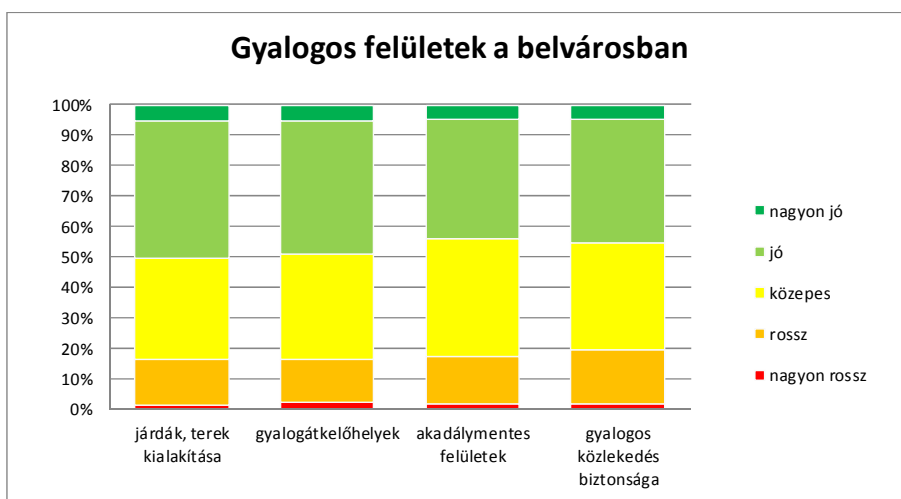


115. ábra A járműveken található utastájékoztatás megítélése

A járműveken megjelenő utastájékoztatási rendszerrel, információval az utasok kevesebb mint 10%-a elégedetlen. Jó vagy nagyon jó értékelést adott a válaszadók több mint 70%-a.

Gyalogos közlekedés

A Háztartásfelvétel kapcsán a gyalogos közlekedéssel kapcsolatosan is megkérdeztük a lakosságot.



116. ábra A gyalogos közlekedés infrastruktúra és biztonság megítélése

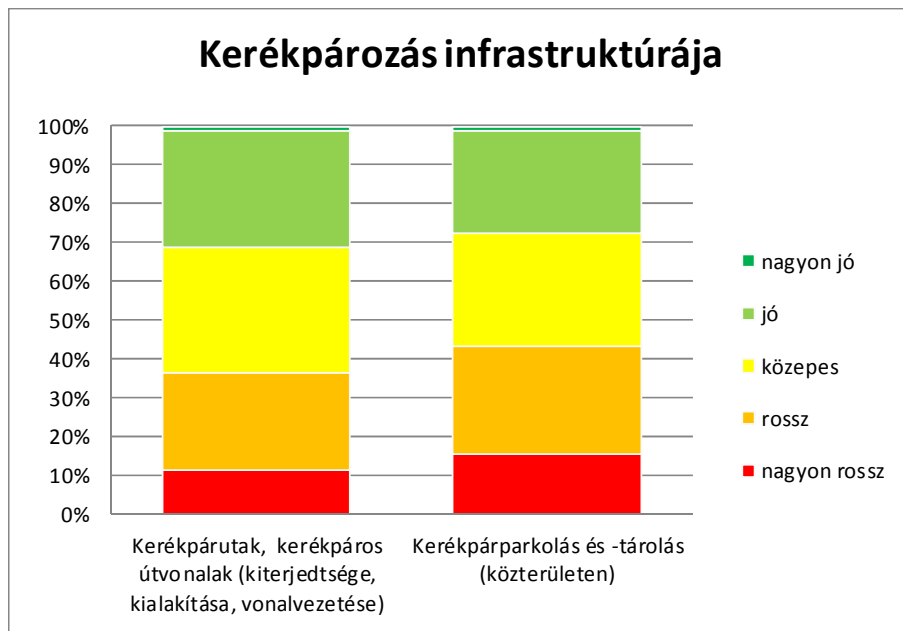
A járdák, terek kialakításával a válaszadók alig 50%-a elégedett, 15%-uk szerint kifejezetten rossz. A gyalogátkelőhelyek minőségénél hasonló válaszokat kaptunk. Leginkább az akadálymentes felületek fejlesztésére lenne szükség a megkérdezettek szerint. A gyalogos közlekedés biztonságával a válaszadók 45%-a elégedett, közel 20%-uk kifejezetten rossznak tartja.

Kerékpáros közlekedés

A felvétel során megkérdezettek 58%-a rendelkezik kerékpárral. A jelenleg rendelkezésre álló infrastruktúra megítélése a lakosság részéről különösen negatív. A Nyíregyházán közlekedők közül a kerékpáros útvonalhálózat kiterjedtségét, kialakítását és vonalvezetését

35% rossznak vagy nagyon rossznak tartja, közepesnek is csak 35% nevezte.

A biztonságos közterületi kerékpárparkolás és kerékpártárolás feltételeit még többen degradálták, a közlekedők 41% ítéli rossznak vagy nagyon rossznak a lehetőségeket, alig 28% adott jó, vagy nagyon jó minősítést.



117. ábra Jelenlegi infrastruktúra megítélése

3.1.3 Összefoglalás

A háztartásfelvételek célja a nyíregyházi lakosok közlekedési szokásjellemezőinek megismerése. A felvételek során 3251 fő válasza került feldolgozásra. A felvételek kérdőívben megfogalmazott kérdések alapján történtek személyes megkérdezéssel. A kérdőíveken feltett kérdéscsoportok magára a háztartásra vonatkozó jellemzőket, az előző munkanapi utazási láncokra vonatkozó adatokat, az utazási hajlandóság és módválasztás szempontjaira, valamint a jelenlegi közlekedés értékelésére vonatkozó témaköröket tartalmazta.

A felvétel valamennyi korcsoport esetében megtörtént. A legtöbb válaszadó a 26-65 év közötti korosztályból került ki. A válaszadók 52%-a aktív dolgozó, 27%-a nyugdíjas, 16%-a diák és 5%-uk eltartott.

A háztartások járműállománya alapján megállapítható a jelenlegi motorizációs fok. Az eredmények Nyíregyházán jelenleg 313 szgk/1000 lakos motorizációs szintet mutatnak.

A nyíregyházi utazások közel 25%-a közösségi közlekedéssel történik. A személygépkocsival közlekedők aránya meghaladja a 34%-ot, a gyalogosok aránya pedig a 30%-ot. A közösségi közlekedésen belül természetesen a helyi autóbusz utazások a mérvadóak.

Az utazás indokát tekintve 39%-ot képvisel a haza utazással történő helyváltóztatás és 25%-os a munkába vagy iskolába járással összefüggő utazás. A vásárlással, egyéb indokkal, személyes ügyintézésel valamint szórakozással, szabadidővel összefüggő utazások rendre 14%, 10%, 7%, 5%-os megoszlást jelentenek az összes utazásból.

Az utazási módok választására vonatkozó indokokra adott válaszokból kitűnik, hogy a személygépkocsit az emberek leginkább az utazás

kényelmének és komfortjának szempontjából választják a tömegközlekedéssel szemben. További fő szempont még az utazás időtartama, ami miatt az emberek autóba ülnek a közösségi közlekedés helyett. A közösségi közlekedést választók közül jellemzően a más közlekedési mód lehetőségének hiánya, a megteendő út hossza, valamint az utazás költsége azok, amelyek a közösségi közlekedés választása mellett való döntést indokolják.

A megkérdezettek a közlekedési módok (helyi busz, helyközi busz, személygépkocsi) jellemzésére különféle ismérvek osztályozása szerint került sor. Az utazás időtartamára vonatkozóan a személygépkocsi kapta a jó és nagyon jó értékelést, míg a helyi busz egy kissé elmaradt ettől a szinttől. A helyközi busz csak „jó” minősítést kapott, „nagyon jó”-t nem, viszont ez utóbbi kapott „nagyon rossz” minősítést is.

Az utazás kényelmét értékelve az előbbihez hasonlóan szintén a személygépkocsik kapták. A helyi busz kapott „nagyon rossz” értékelést is igaz elenyésző százalékban. A helyi és a helyközi buszos utazások kényelmét a válaszadók közepesnek, illetve jónak értékelték.

Az utazás biztonsága tekintetében a közel azonosan mindhárom közlekedési mód „jó” értékelést kapott. A személygépkocsival és a helyi busszal történő utazás esetében került „nagyon jó” értékelés.

A közlekedési módok környezetkárosító hatásaira vonatkozóan mindhárom közlekedési mód „jó” minősítést kapott, tehát a válaszadók nem vagy csak kevésbé tartják az adott közlekedési módot a környezetre és a mások egészségére károsítóknak.

Menetidő kiszámíthatóságának tekintetében a válaszadók mindhárom közlekedési mód esetében ugyanannyian „jó”-nak tartják, a személygépkocsik és a helyi buszok esetében születtek „nagyon jó” minősítések is.

A városon belül történő személygépkocsival történő utazások gyakoriságát tekintve a válaszadásból kiderül, hogy hetente 3 vagy több alkalommal a válaszadók 33%-a választja ezt a közlekedési módot.

A személygépkocsival utazók módváltási, azaz a közösségi közlekedéssel történő utazási hajlandóságuk tekintetében is meg lettek kérdezve. A felmérésből kiderül, hogy milyen preferenciák esetén váltanak utazási módot az egyéni személygépkocsis közlekedési módról közösségi közlekedési módra. A válaszadók 19%-a semmilyen esetre se tenné le autóját. A benzinárak és az utazás költségeinek további emelkedése esetében a válaszadók 16%-a tenné le autóját. A kerékpáros közlekedési infrastruktúra javulása, valamint a közösségi közlekedés menetidejének csökkenése további jelentős változást hozna az autósok más közlekedési módjának választásában.

A személygépkocsit használók esetében külön kérdések lettek feltéve a közúthálózat minőségére és a forgalmi helyzetre vonatkozóan. A válaszadók 80%-a a közúthálózat kialakítását közepes vagy annál jobb színvonalúnak tartja, azok állapota 30%-uk szerint rossznak, 25%-uk pedig jónak ítélte meg. A lakosság nagyobb része az utak zsúfoltságára vonatkozóan rossz véleménnyel volt, azonban a célpontok megközelíthetőségéről és a jelzőlámpás forgalomirányításról mér több, mint 50%-uknak volt minimum jó véleménye.

A megkérdezettek további közlekedéssel kapcsolatos kérdések között szerepelt a városi parkolás megítélése is. A válaszadók véleménye

alapján a parkolást drágának, a férőhelyeket kevésnek, a parkolóhelyek elhelyezkedését elfogadhatónak tartják.

A közösségi közlekedéssel utazók annak szolgáltatási színvonalát jellemzően különféle ismérvek alapján került jellemzésre. A szolgáltatások általános megítélése a helyi busz valamivel jobb minősítést kapott a helyközi busznál. A helyi buszok állapotát jobbnak tartják, mint a helyközi buszokét és a járművek műszaki állapota esetében is hasonló kép alakult ki. Ugyanilyen eredmények adódtak a buszok komfortságának és tisztaságának tekintetében is.

A helyi és a helyközi autóbusz megállóhelyek tisztaságát és kialakítását tekintve a megkérdezettek 30-50%-a jónak ítélte meg azokat. A megállóhelyek megközelíthetőségét a válaszadók 65-75%-a jónak mondta, 4-5%-uk szerint rossz. Akadálymentesség szempontjából a megállóhelyeket 30-40% közepesnek vagy annál rosszabbnak ítélte meg. A megfelelő szolgáltatási színvonal további mércéje az utastájékoztatás. A lakosság 66%-a elégedett a helyi, 71%-a pedig a helyközi autóbuszok megállóhelyi utastájékoztatásával. A járművön megjelenő utastájékoztatással a lakosság 10%-a elégedetlen, jó vagy nagyon jó értékelést azok 70%-a adott.

A gyalogos és a kerékpáros közlekedés értékelésével kapcsolatosan is megkérdeztük a lakosságot. A gyalogos felületek (járdák, terek stb) kialakításával a válaszadók 50%-a elégedett, 15%-uk szerint kifejezetten rossz. A gyalogos közlekedés biztonságával kapcsolatban a válaszadók 45%-a elégedett, közel 20%-uk pedig kifejezetten rossznak tartja. A felvétel során a megkérdezettek 58%-a rendelkezett kerékpárral. A kerékpáros infrastruktúrát a válaszadók negatívnak ítélték meg. A kerékpárforgalmi hálózat kiterjedtségét, kialakítását, vonalvezetését 35% rossznak vagy nagyon rossznak tartja. A kerékpárral közlekedők 41%-a ítélte rossznak a biztonságos közterületi kerékpártárolás és kerékpárparkolás feltételeit.

3.2 Közúti keresztmetszeti és csomóponti forgalomszámlálások

3.2.1 Módszertan

A közúti forgalom nagyságának meghatározására Nyíregyháza belterületén közúti csomóponti és keresztmetszeti forgalomszámlálások kerültek elvégzésre, különböző időintervallumokban. A számlálások 32 csomópontban és 40 keresztmetszeti pontban kerültek elvégzésre 2x4 órában (6-10 és 14-18 óra között), illetve egyes helyszíneken 16 órában (6-22 óra között).

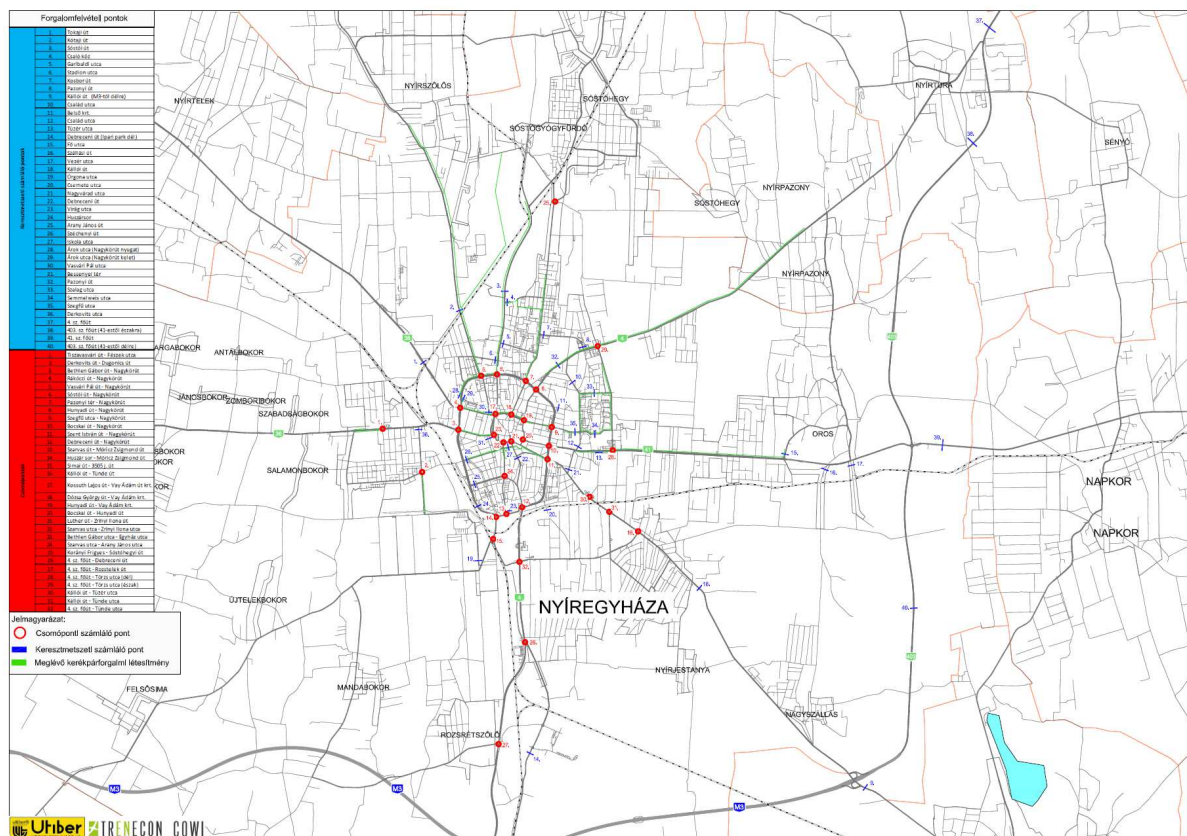
A keresztmetszeti számlálások során a számlálók nyílt szakaszokon (nem csomópontban) irányonként számolták az előttük elhaladó járműveket. A számlálások negyedórás bontásban és 9 járműkategóriát megkülönböztetve történtek. A forgalomnagyság meghatározásakor az összegzés jármű db-ban és egységjárműben történt.

A fontosabb úthálózati elemek kereszteződéseiben a számlálásokat a csomópont minden ágában elvégeztük csomóponti forgalomszámlálás formájában. A csomóponti közúti forgalomszámlálások során a számlálást végző irányonként rögzítette a járműveket (honnan-hová

haladt) az előre kialakított, csomópontra szabott felvételi lapon, szintén 15 perces bontásban. Ennek megfelelően a számlálás összetettebb, a csomóponti forgalmi adatokból nem csupán az egyes keresztmetszeti forgalmi adatok nyerhetők ki, hanem a csomóponti kanyarodó mozgások is meghatározhatóak.

A közúti számlálások egy munkanapon (2013.november 07., csütörtök) és egy szombati (2013. november 07., szombat) napon történtek.

A Nyíregyháza területén végzett közúti keresztmetszeti és csomóponti forgalomszámlálás felvételi helyszíneit az alábbi ábra szemlélteti.



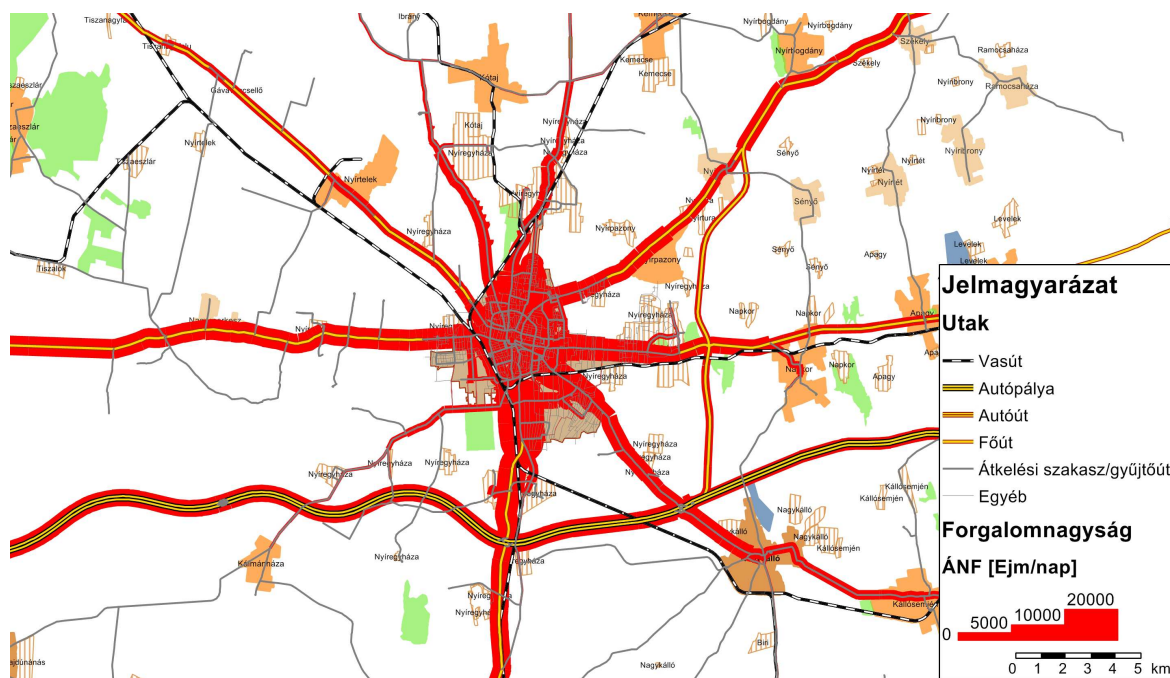
118. ábra Csomóponti és keresztmetszeti forgalomszámlálások helyszínei

A kordonponti kikérdezések mellett végzett forgalomszámlálások a megállítási kikérdezéssel egy időben kerültek lebonyolításra.

A számlálások kivitelezését és az eredmények feldolgozását a „Helyi közutak keresztmetszeti forgalmának meghatározása” tervezési útmutató szerint végeztük.

3.2.2 Eredmények

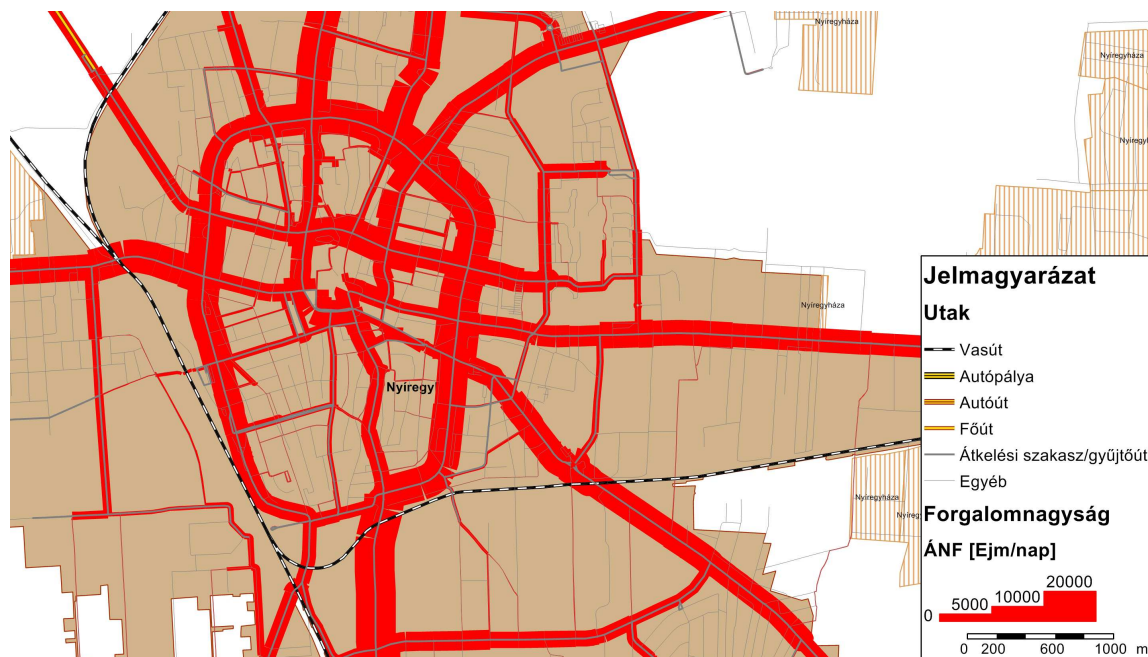
Nyíregyháza bevezető útjain a forgalomszámlálás adatai alapján jelentős forgalom bonyolódik le. A legnagyobb forgalom a 4-es számú főút esetében jelentkezik. Ezen túlmenően jelentős a 36-os számú, a 41-es főutak, továbbá a 4911-es számú összekötő utak forgalma.



119. ábra Nyíregyháza és környéke közötti forgalomnagyság, ÁNF [Ejm/nap]

A város belső úthálózatán is látszódnak a bevezető utakon jelentkező forgalmak okozta terhelés. A bevezető utak városi szakaszain kívül a Nagykörúton bonyolódik le jelentős közúti forgalom. A város belső a Nagykörutat és a Kiskörutat összekötő sugárirányú közúti hálózati elemek meghatározóak a forgalom lebonyolítás szempontjából.

Az előbbieken túlmenően a Szegfű utca, a Tünde utca, Derkovits utca, Kosbor utca forgalma jelentősebb forgalmi terhelésnek van kitéve a közúti forgalom szempontjából.



120. ábra Nyíregyháza belső úthálózatának forgalomnagysága, ÁNF [Ejm/nap]

A forgalomszámlálások részletes eredményeit melléklet tartalmazza.

3.2.3 Összefoglalás

A város több pontján elvégzett csomóponti és keresztmetszeti számlálások a közúti hálózat forgalmi terhelésének megismerését szolgálták. A kapott adatok a város és annak környékére elkészült forgalmi modell bemenő adataiként is szolgálnak.

A modell által készített közúti hálózat terhelése alapján elmondható, hogy a városi bevezető sugárirányú szakaszok, valamint a gyűrűirányú elemek jelentős forgalmi terhelésnek vannak kitéve. A Nagykörút terhelése sok helyen kritikus, több csomópontok kapacitáshiányos a csúcsidőszakokban.

A Nagykörút D-Ny-i szakasza nem teljesen kiépített, itt jelentős mértékű nehéz tehergépjármű forgalom halad, melynek legnagyobb része átmenő forgalom.

A Kiskörút is jelentős forgalmi terhelésnek van kitéve. A város belső magja által generált forgalom a Debreceni út, Szegfű utca, Vay Ádám krt., Bethlen Gábor utca, Hunyadi utakat terhelik.

A Tünde utca fontos kapcsolati elem a 4-es számú főút és a 4911. jelű összekötő út között. Tovább folytatása a 41-es számú főút irányába hiányzik.

A jelentős személy és tehergépjármű forgalmat generáló Ny-i Ipari Park elérhetősége a 36-os számú főút felől a Derkovits utcán keresztül, illetve a Simai út irányából az Orgona utcán keresztül történik. Az érintett utcák terhelése ebből kifolyólag az átlagosnál nagyobb.

3.3 Kerékpáros számlálások

A közúti forgalomszámlálásokkal egy időben került rögzítésre a kerékpárral közlekedők száma. A felvételek minden olyan helyen megtörténtek, ahol közúti keresztmetszeti vagy csomóponti számlálás történt, illetve további helyszínek is bevonásra kerültek, amelyek a meglévő kerékpárutak kerékpáros forgalmának felvételét célozták.

A kerékpáros forgalomszámlálások eredményeit a keresztmetszeti és csomóponti forgalomszámlálások melléklete tartalmazza.

3.4 Helyi tömegközlekedési utasszámlálások

3.4.1 Módszertan

A helyi közösségi közlekedés megállóhelyi és keresztmetszeti utasszámainak megismerésére teljes körű, egész napos keresztmetszeti utasszámlálást végeztünk a Szabolcs Voláni Zrt. valamennyi helyi járatán egy hétköznapi és egy vasárnapi napon.

Az utazási igények egy héten belül is eltérnek, különösen a munkanapok, a szombat és a vasárnap (vagy más munkaszüneti nap) eltérő. A munkanapok közül is kis mértékben más a hétfő vagy a péntek, vagy valamely ünnepnappal szomszédos munkanap. Ezért jelöltünk ki egy

átlagos, szerdai munkanapot és egy vasárnapot a teljes körű forgalomfelvételre. A felvételekre 2013. november 27-én (szerda) és december 1-én (vasárnap) került sor.

A nap kiválasztásánál ügyeltünk arra, hogy rendkívüli forgalomterelés, több napos hétvége stb. ne befolyásolja a mérést, így a teljes körű mérés eredménye tehát egy minden szempontból átlagos munkanap utazási igényeit mutatja, amely alkalmas a közösségi közlekedés munkanapi jellemzőinek vizsgálatára. A kapacitás-tartalékok áttekintésekor azonban figyelembe kell venni a szezonális, heti, vagy egyéb eseti eltéréseknek való megfelelést is.

A számlálás során minden jármű minden ajtajánál egy-egy személy számlálta a le- és felszállókat, előre elkészített felvételi füzetek kitöltésével. A lapokat az előre megkapott forda-beosztásnak megfelelően készítettük el, illetve voltak tartalék-lapok is a nap közbeni változások operatív kezelésére.

A kisebb forgalmú – este 18 óra utáni – időszakban, valamint vasárnap a számláló személyzetet csökkentettük ekkor a jármű teljes utasforgalmát eggyel kevesebb személy számolta. A szükséges személyzetet az EUDiákok Iskolaszövetkezet szervezte, középiskolai diákok köréből. A felvételben több, mint 300 személy vett részt. A munkát a szolgáltató Szabolcs Volán Zrt. és a diákok nagy részét biztosító Bánki Donát Műszaki Középiskola és Kollégium munkatársai aktív közreműködésükkel igen hatékonyan támogatták.

Az előkészítéshez szükséges hálózati, üzemi és menetrendi adatokat a szolgáltató Szabolcs Volán Zrt. biztosította.:

- tömegközlekedési viszonylatok üzemi adatai (FORDA)
- helyi tömegközlekedési hálózat menetrendi adatai,
- tömegközlekedési járművek jellemzői (ajtószám, befogadóképesség, stb.).

A felvett adatok adatbázisban kerültek rögzítésre ajtónként, fordánként, és teljesített járatonként, tehát a felvételi lapoknak megfelelő formátumban. Az adatok nyers rögzítése után az adatbázis lehetséges hibái:

- elírások rögzítés során, hibás értelmezések, pl. 2,2 = 22, a 4 helyett
- ajtók elkeveredése, kimaradt lapok,
- fel- és leszálló utasok számának jelentős eltérése.

Mivel a fel és leszálló utasok összegében egy fordulón belül is jelentős eltérések mutatkozhatnak, ezért a rögzített adatokat a kérdéses helyeken a számláló-lapokkal összevetettük és szükség esetén javítottuk.

Amennyiben a felvétel során, a számlálólapokon a végállomástól végállomásig tartó menet végén a fel- és leszálló utasok száma nem egyezik meg, ezt a különbséget kiegyenlítettük. A korrekció során a fel- és leszállások számtani átlagára módosítjuk mind a felszálló mind a leszálló utasok számát. Az algoritmus az utasforgalom módosítását a különböző megálló forgalmának arányában hajtja végre; ezzel biztosítva az egyes fel- és leszállások között kapott arányok megtartását

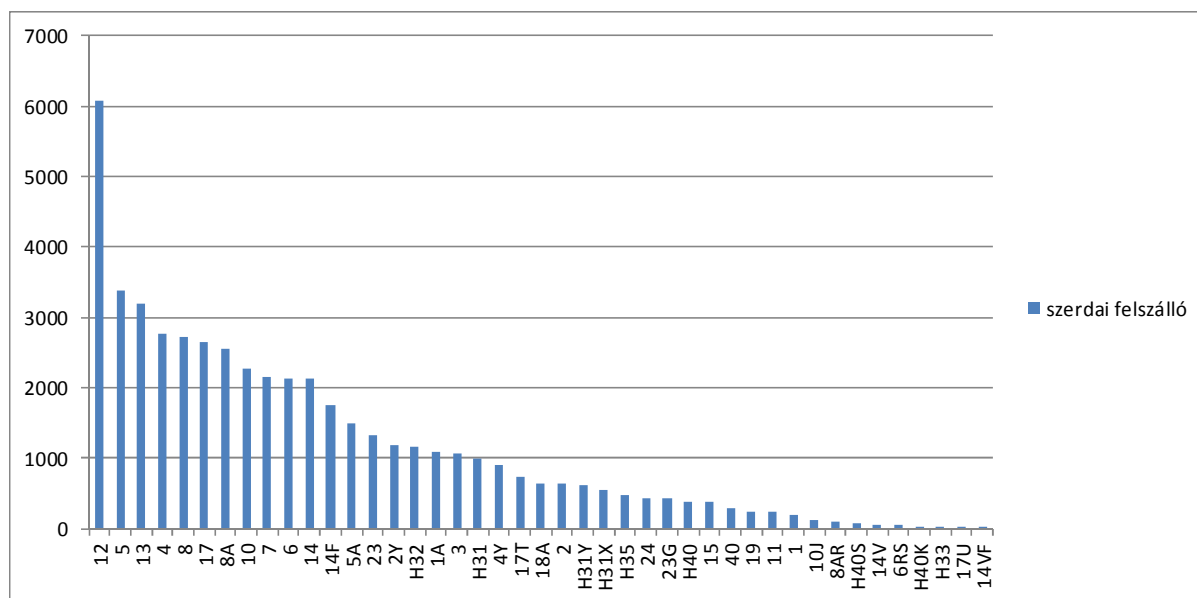
A feldolgozás során külön figyelmet kellett szentelni azoknak a viszonylatoknak, ahol valamelyik végállomáson az utasok a járművel „körbeutaznak”. Itt a fel- és leszálló utasok számának korrekcióját a viszonylat fordulójára készítjük el.

3.4.2 Eredmények

A számlás adatai szerint Nyíregyháza munkanapi fel- és leszálló utasforgalma a számlálás napján 99362, vasárnap 25352 fő volt.

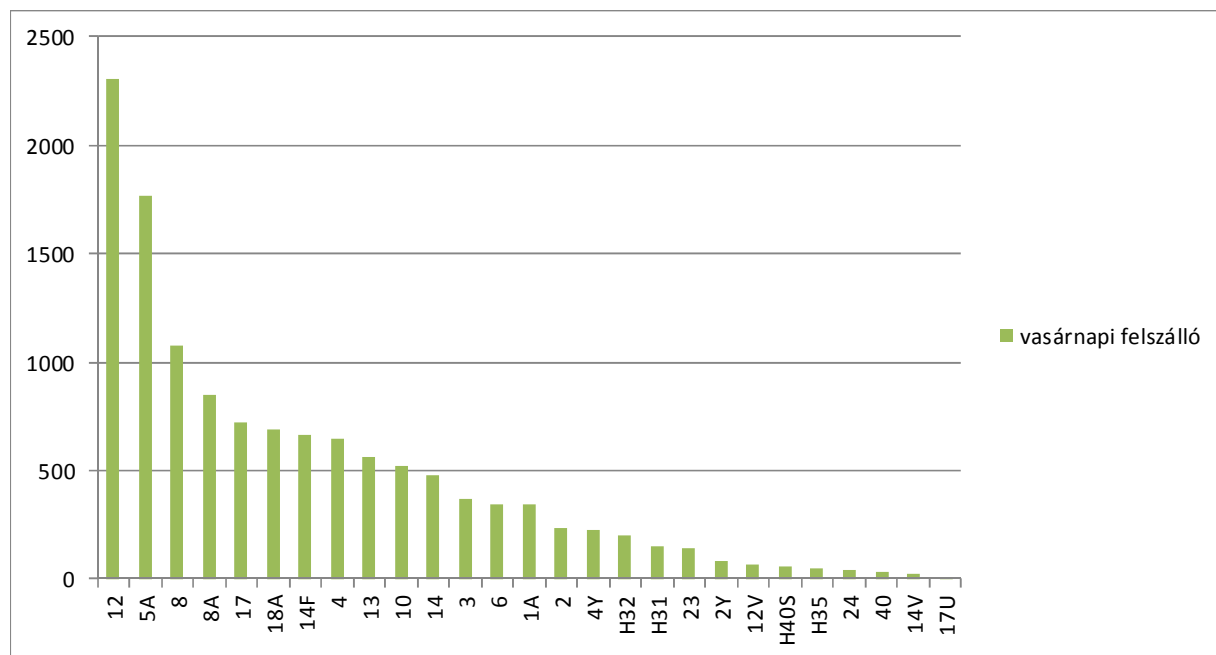
Viszonylatok
forgalma

A legforgalmasabb járat a 12-es viszonylat (Sóstói úti kórház – Vasúti aluljáró), mely napi 120 járatán több mint 6000 felszálló utast számoltunk. 3000 feletti felszálló utasszámmal rendelkezik még az 5-ös és 13-as viszonylat.



121. ábra: Felszálló utasok száma viszonylatonként (szerdai felvétel)

A hétvégi utasszámok természetesen jóval kisebbek, de vasárnap is a 12-es viszonylat szállítja a magasan legtöbb utast, 2000 feletti utasszámmal.



122. ábra: Felszálló utasok száma viszonylatonként (vasárnapi felvétel)

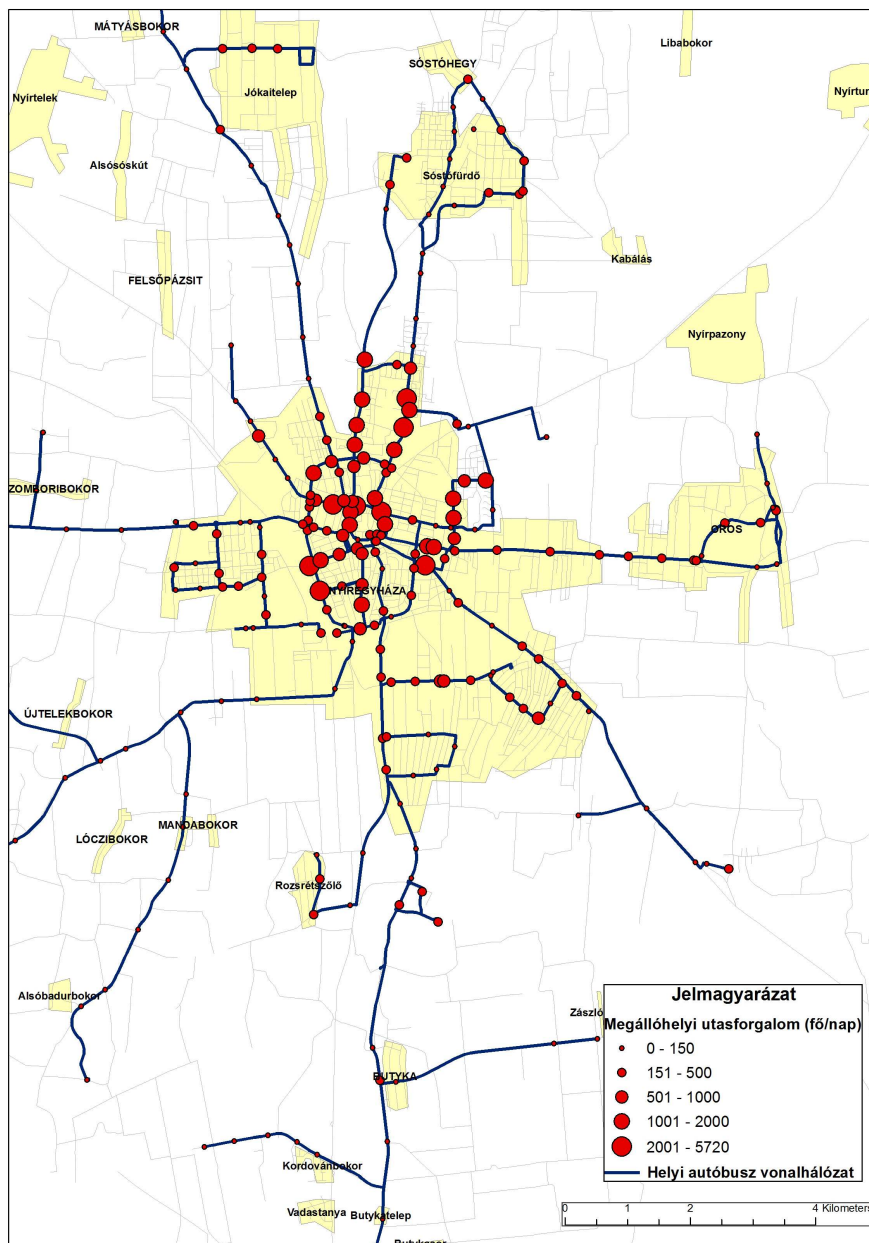
Megállóhelyi forgalom

A megállóhelyi forgalmakat tekintve a belvároshoz, illetve a autóbusz- és vasúti pályaudvarokhoz közel eső megállók (Búza tér, Vasútállomás, Autóbusz-állomás, Kodály Zoltán Általános Iskola, Vay Ádám krt.) bonyolítják a legnagyobb forgalmat, a munkanapi utasok majd 25%-a ezekben a megállóokban száll fel a járművekre.

Helyszín	leszállók	felszállók	összesen
Búza tér	2814	2906	5720
Vasútállomás	2672	2905	5577
Autóbusz állomás	2404	2644	5048
Kodály Zoltán Általános Iskola	1922	2213	4135
Vay Ádám krt.	1798	2024	3822
Jósvaváros	1568	1448	3016
Jósvavárosi piac	1891	1015	2906
Kórház	1244	1315	2559
Bujtos utca	1128	765	1893
Kelet Áruház	1320	562	1882
Rendelőintézet	851	841	1692
Sóstói úti kórház	728	927	1655
Nyár utca	827	806	1633
Városi stadion	782	827	1609
Jósvavárosi templom	157	1355	1512
Toldi utca	814	635	1449
Szabolcs volán Zrt.	810	585	1395
Etel köz	649	738	1387
Stadion utca	660	670	1330
Család u. 108.	619	668	1287
Örökösöld	406	748	1154
Egyház utca	425	715	1140
Szarvas utca 76.	526	568	1094
Család utca 52.	553	539	1092
Északi krt. 25.	484	519	1003

123. ábra: Az 1000 fő feletti utasforgalmú megállóhelyek listája (szerdai felvétel)

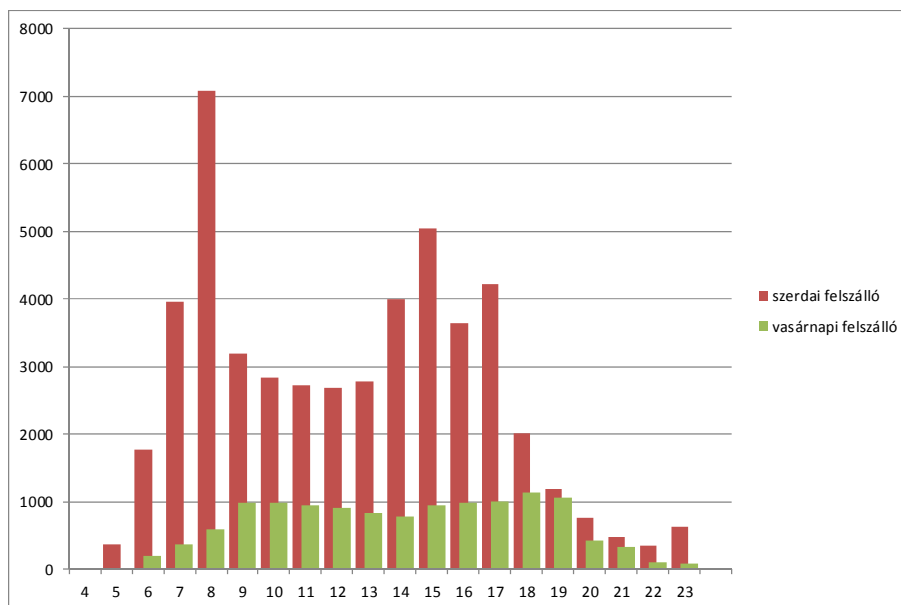
A következő ábrán a város főbb megállóit láthatók a napi utasforgalom szerinti nagyságrendi csoportosítással.



124. ábra: megállóhelyi utasforgalmak a helyi autóbuszokon (fel- és leszálló összesen, szerdai felvétel)

Időbeli lefolyás

A napi felszállószám időbeli lefolyását tekintve, a hétközi napon kiugró reggeli csúcsóra forgalma 7.00-8.00 óra között, amikor a napi felszállószám közel 15 %-a jelenik meg, és ez az utasszám a szomszédos órák forgalmának közel kétszerese. Délután csúcsidőszak sokkal elnyújtottabb. Ekkor 14 és 15 óra között adódik a legerősebb a forgalom, a napi összes felszálló utasszám 10 %-a.



125. ábra: Felszálló utasok számának időbeli alakulása a helyi autóbusz-hálózaton

A hétfégi napok utasforgalmának lefolyása sokkal egyenletesebb. 8 és 17 óra között folyamatosan 800 és 1000 fő között adódik a felszállók száma. A legtöbben 17 és 18 óra között szállnak fel az autóbuszokra, közel 1150 fő.

3.4.3 Összefoglalás

A helyi autóbuszos utasszámlálás egy hétközi és egy hétfégi napon került elvégzésre, melynek során valamennyi az adott napon közlekedő autóbuszjáraton a fel- és a leszálló utasok számának rögzítését végeztük el. A rögzített adatok feldolgozásából adódott, hogy a legforgalmasabb járat a 12-es viszonylat volt, melyen napi 6000 felszálló utas került rögzítésre. További nagy utasforgalmú viszonylatok a 13-as és az 5-ös melyeken 3000 feletti utasszámot számláltunk hétköznap. Hétfégén az utasszámok jóval kisebbek, de ekkor is a 12-es viszonylat szállítja a legtöbb utast, közel 2400-at.

A számlálás adataiból kitűnik, hogy a legforgalmasabb megállóhely a Búza tér, Vasútállomás, Autóbusz-állomás, Kodály Zoltán Általános Iskola, Vay Ádám krt, melyek a legnagyobb utasforgalmat bonyolítják. Hétköznap a reggel 7:00-8:00 közötti időszak a legforgalmasabb, ekkor jelenik meg a napi felszállószám közel 15%-a. A délutáni csúcsidezőszak sokkal elnyújtottabb, a legnagyobb utasforgalom 14 és 15 óra között adódik, mely a napi összes felszálló utasszám 10%-a.

3.5 Helyközi autóbuszos utasszámlálások

3.5.1 Módszertan

A városba autóbuszszal érkező és az azt elhagyó utasok számának meghatározására a Volán járatokra vonatkozóan utasszámlálást végzünk.

A számlálásokra 2013. november 12-én, kedden és 17-én vasárnap került sor:

- Az autóbusz pályaudvaron teljes üzemidőben,
- a nagyobb forgalmú megállóhelyeken 5:30 és 20:30 között (belterületi és külterületi megállóhelyeken egyaránt).

A nagyobb forgalmú megállók kiválasztásánál a 2009. évi felvétel adataiból indultunk ki.

Hétköznap azokat a megállópárokat számoltuk, ahol a 2 megállóban fel- és leszálló napi utasszám összesen belterületen meghaladta a 200, míg külterületen a 25 főt. Ezen megállók összforgalma meghaladta a napi összes forgalom 90 %-át.

Hétfvégén azon megállókban számoltunk, ahol a megállópár napi utasforgalma meghaladta az 50 főt., ami a napi utasforgalom kb. 88 %-t adta.

Az előkészítő adatgyűjtés során megkaptuk az Autóbusz-állomás indítási jegyzékét, valamint a helyközi menetrendi adatokat.

A számlálás során a számlálók egy előre elkészített felvételi lapon, melyen időrendben voltak felsorolva az adott megállóhelyre érkező autóbuszok érkezései, a diákok az autóbusz rendszámát, viszonylatát valamint fel- és leszálló utasforgalmát rögzítették.

A felvett adatok adatbázisban kerültek rögzítésre, a felvételi lapoknak megfelelő formátumban. Az adatok nyers rögzítése és összesítése után az adatbázis lehetséges hibái:

- elírások rögzítés során, hibás értelmezések, pl. rendszám elírása

A megállóhelyi utasszámokat korrigáltuk az autóbusz-állomáson mért értékek alapján számított szorzóval, ezek értéke keddi napra a leszállások esetében 1,082, felszállások esetében 1,062. A vasárnapi számlálások alapján az eltérés elhanyagolható, ezért ez esetben szorzót nem alkalmaztunk.

3.5.2 Eredmények

Az autóbusz-állomás napi utasforgalma kedden közel 7400 fő volt, a további legforgalmasabb megállók a Vay Ádám krt, a Kossuth u. 9., valamint a Kórház.

Vasárnap szintén ugyanezek a legforgalmasabb megállók, de ekkor csak a hétközi utasszám 10-23 %-a.

Megálló	Leszállók	Felszállók	Összesen
Nyíregyháza, aut. áll.	3393	3989	7382
Ny.háza, Szarvas u. 13.	608	481	1089
Nyíregyháza, Bujtos utca	266	159	425
Nyíregyháza, Búza tér	456	587	1043
Nyíregyháza, Kelet Áruház	309	0	309
Nyíregyháza, Konzervgyár	327	2	329
Nyíregyháza, kórház	578	709	1287
Nyíregyháza, Kossuth u. 9.	827	804	1631
Nyíregyháza, Luther ház	2	629	631
Nyíregyháza, Megyei Bíróság	915	5	920
Nyíregyháza, Mező u. 42.	189	0	189
Nyíregyháza, Pazonyi tér	127	180	307
Nyíregyháza, Rendelőintézet	470	490	960
Nyíregyháza, Sóstói u. kórház	395	318	713
Nyíregyháza, Stadion u.	200	209	409
Nyíregyháza, TESCO	120	112	232
Nyíregyháza, Vay Á. krt.	1092	1205	2297
Bedőbokor 68.sz.	30	33	63
Bedőbokor aut. vt.	19	19	38
Füzesbokor bej. út	10	12	22
Nagyszállás, aut. vt.	14	14	28
Oros, keverőtelep	0	2	2
Sóstóhegy, 7,5 km-kő	10	19	29
Sóstóhegy, vegyesbolt	23	23	46
Újteleki bokor aut. vt.	20	20	40
Nyíregyháza, Felsősima	175	176	351
	10575	10197	20772

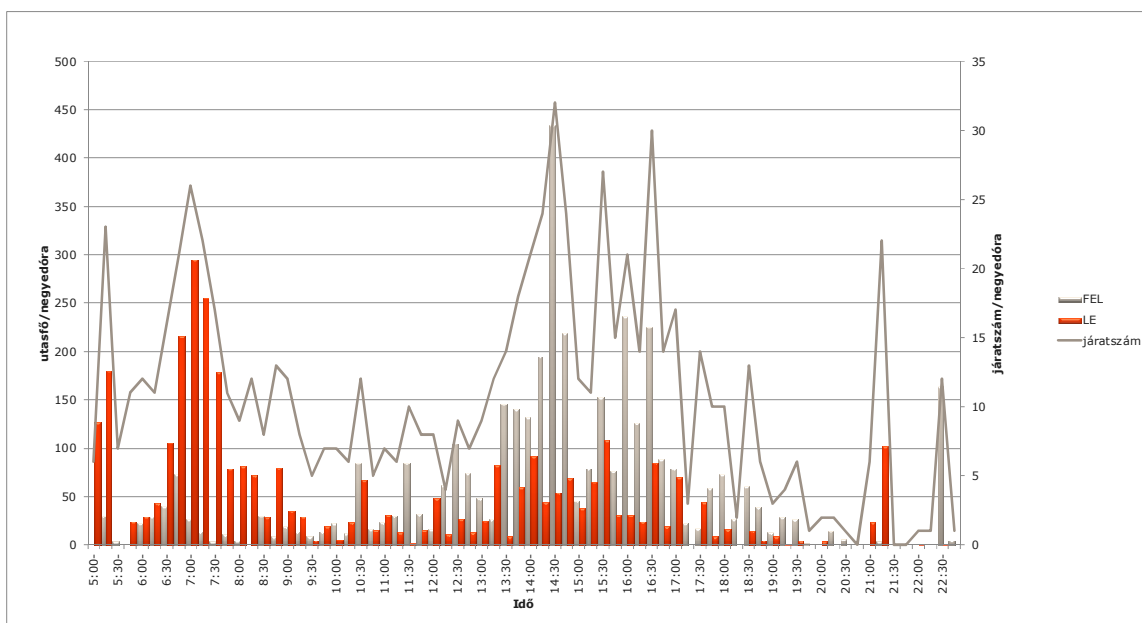
126. ábra: A helyközi autóbuszos utasszámlálás eredményei, kedd

Megálló	Leszállók	Felszállók	Összesen
Nyíregyháza, aut. áll.	854	848	1702
Nyíregyháza, Búza tér	23	40	63
Nyíregyháza, Konzervgyár	75	1	76
Nyíregyháza, kórház	144	100	244
Nyíregyháza, Kossuth u. 9.	143	111	254
Nyíregyháza, Megyei Bíróság	179	0	179
Nyíregyháza, Pazonyi tér	12	20	32
Nyíregyháza, Rendelőintézet	63	59	122
Nyíregyháza, Sóstói u. kórház	27	36	63
Nyíregyháza, Stadion u.	5	7	12
Nyíregyháza, TESCO	23	39	62
Nyíregyháza, Vay Á. krt.	118	108	226
	1666	1369	3035

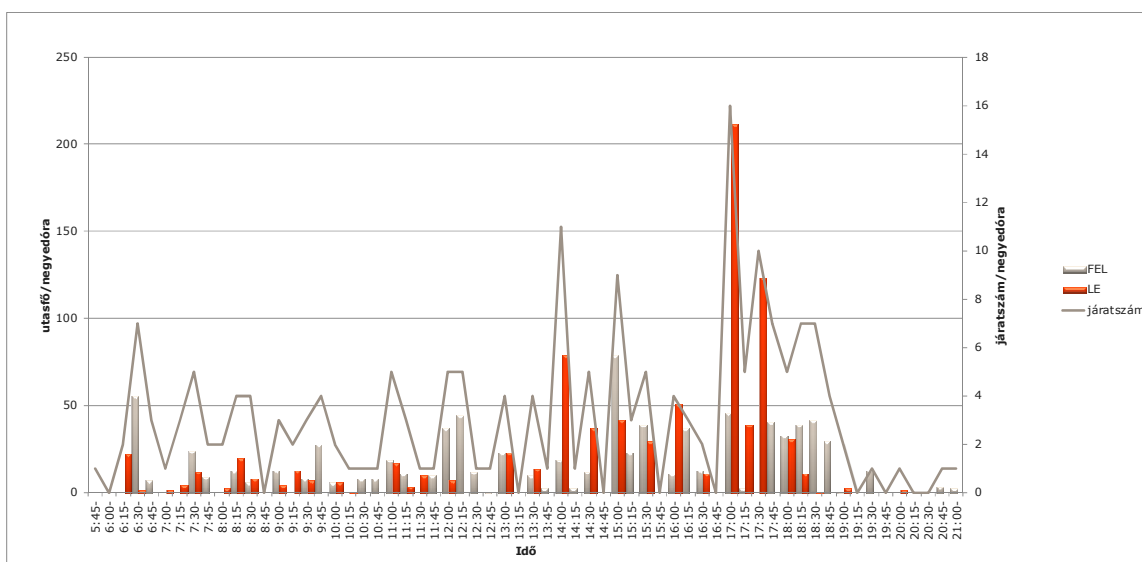
127. ábra: A helyközi autóbuszos utasszámlálás eredményei, vasárnap

A Nyíregyháza belterületére autóbusszal érkező utasok számának meghatározásához az autóbussz-állomáson leszálló utasforgalomhoz hozzá kell adnunk a belterületi megállópárokból azon megállók leszálló utasforgalmát, amelyek az autóbussz-állomás felé tartanak, majd az így kapott számból le kell vonni ugyanezen megállók felszálló utasforgalmát. A számlálás adatai szerint ez az érték kb. 10.000 fő volt. Ugyanez a szám a „kordonon” kilépő utasokra kb. 9.600 fő volt.

A Nyíregyháza autóbussz-állomást érintő a helyközi autóbusszok utasforgalmára vonatkozóan a hétköznapi időbeli lefolyása a következő ábrán látható, közös diagramban az indított és fogadott járatszámokkal.



128. ábra: Az autóbussz-állomás utasforgalmának napi lefolyása (keddi felvétel)



129. ábra: Az autóbussz-állomás utasforgalmának napi lefolyása (vasárnapi felvétel)

A hétköznapi adatokból jól látszik Nyíregyháza központi szerepe, reggel a leszállók, míg délután a felszállók vannak sokkal nagyobb arányban.

A legnagyobb utasszám reggel 6.45 és 7.45 óra, délután 14.00 és 15.00 óra közötti időszakban adódott, ez a két órás időszak adja a teljes napi forgalom harmadát.

Hétfvégén kiugróan sokan utaznak 17.00 és 18.00 óra között. Az ekkor fel és leszálló 465 fő a teljes napi forgalom több mint 25 %-a. Ezt elsősorban az ekkor a városba visszaérkező diákok adják.

3.5.3 Összefoglalás

A helyi autóbuszos utasszámlálás egy hétközi és egy hétfégi napon került elvégzésre, az autóbusz pályaudvaron, valamint a nagyobb utasforgalmú megállóhelyeken. Hétköznap a legforgalmasabb megállók a Vay Ádám krt, a Kossuth u. 9., valamint a Kórház. Hétfvégén szintén ezek a legforgalmasabb megállóhelyek.

A legnagyobb utasszám reggel 6.45 és 7.45 óra, délután 14.00 és 15.00 óra közötti időszakban adódott, ez a két órás időszak adja a teljes napi forgalom harmadát.

Hétfvégén kiugróan sokan utaznak 17.00 és 18.00 óra között. Az ekkor fel és leszálló 465 fő a teljes napi forgalom több mint 25 %-a.

3.6 Vasúti utasforgalmi számlálások

3.6.1 Módszertan

A nyíregyházi vasúti utasforgalom meghatározására – a helyközi autóbuszos számlásokkal azonos – keddi és vasárnapi napon utasszámlálásokra került sor nyíregyházi pályaudvar területén, valamint Nyíregyháza vonzáskörzetének vasútállomásain.

A számlálások Nyíregyházán a szolgáltatás teljes üzemidejében, a többi helyszínen kora reggeltől estig terjedő időszakban zajlottak.

Az előkészítő adatgyűjtés során az ELVIRA menetrend-nyilvántartó rendszer internetes felületéről gyűjtöttük le a szükséges adatokat.

A számlálás a helyközi autóbuszos számlálással megegyező módon történt.

A felvett adatok adatbázisban kerültek rögzítésre, a felvételi lapoknak megfelelő formátumban.

A megállóhelyi utasszámokat korrigáltuk a vasútállomáson mért értékek alapján számított szorzóval, ezek értéke keddi napra a leszállások esetében 1,094, felszállások esetében 1,047. A vasárnapi számlálások esetében az értékek 1,013 és 1,041.

3.6.2 Eredmények

A nyíregyházi vasútállomás teljes munkanapi le- és felszálló utasforgalma a munkanapi számlálás napján 9217 fő volt, vasárnap ez a szám meghaladta a 10000-et.

Az alábbi táblázatok részletesen mutatják az egyes megállóhelyek napi utasforgalmait.

Megálló	Leszállók	Felszállók	Összesen
Nyíregyháza vá.	5251	3966	9217
Újfehértó	582	516	1098
Demecser	425	416	841
Kemecse	128	190	318
Nyírbogdány	138	113	251
Kék	229	180	409
Sóstó	60	27	87
Sóstóhegy	23	39	62
Nagykálló	5	6	11
Kállósején	22	30	52
Levelek-Magy	21	24	45
Nyíregyháza külső	24	43	67
Napkor	14	9	23
Oros	7	6	13
Apagy	7	8	15
Rakamaz	404	475	879
Görögszállás	451	505	956
Nyírtelek	107	101	208
Virányos	56	37	93
Füzesbokor	21	14	35
	7975	6705	14680

130. ábra: A vasúti utasszámlálás eredményei, kedd

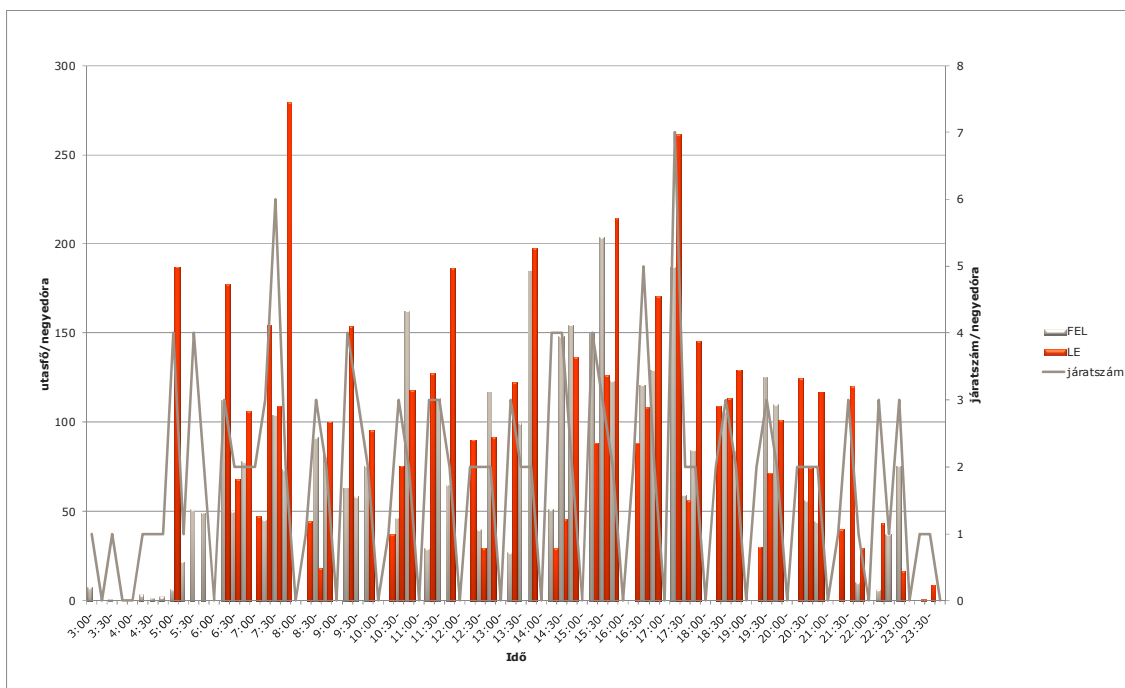
Megálló	Leszállók	Felszállók	Összesen
Nyíregyháza vá.	6037	4331	10368
Újfehértó	61	0	61
Demecser	156	220	376
Kemecse	85	132	217
Nyírbogdány	43	48	91
Kék	65	76	141
Sóstó	42	33	75
Sóstóhegy	20	28	48
Nagykálló	11	15	26
Kállósején	4	20	24
Levelek-Magy	30	27	57
Nyíregyháza külső	27	26	53
Napkor	10	14	24
Oros	11	7	18
Apagy	7	6	13
Rakamaz	238	193	431
Görögszállás	215	164	379
Nyírtelek	39	54	93
Virányos	33	19	52
Füzesbokor	10	3	13
	7144	5416	12560

131. ábra: A vasúti utasszámlálás eredményei, vasárnap

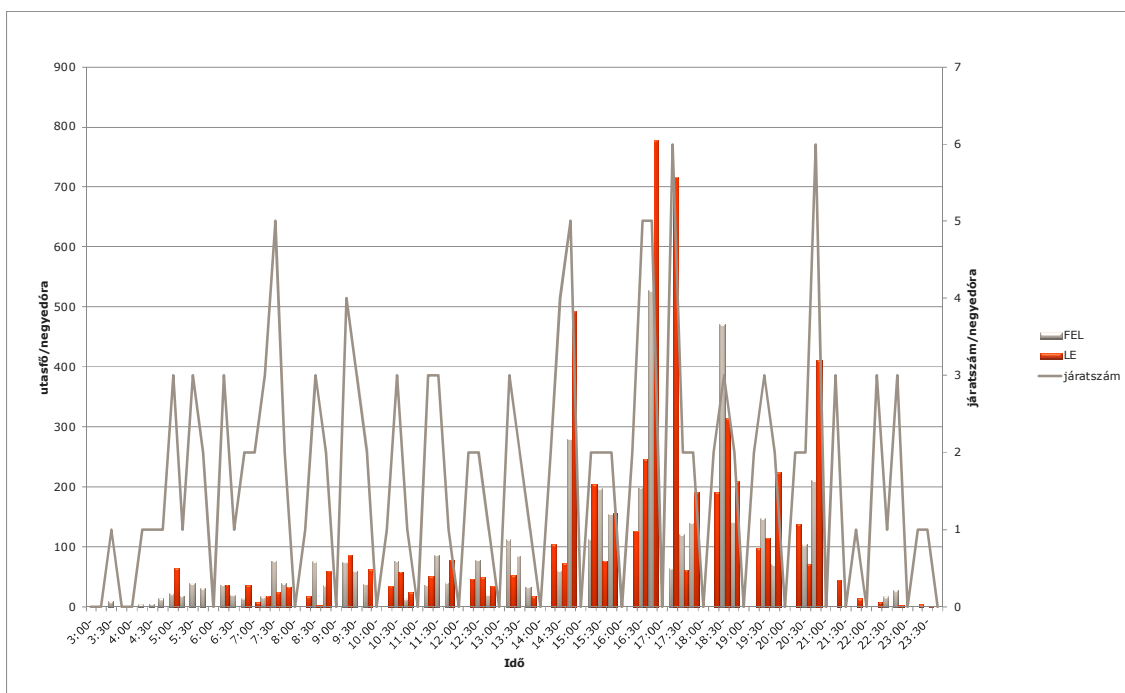
A forgalom időbeli lefolyását tekintve sokkal kiegyensúlyozottabb, mint a helyközi autóbusz-közlekedés, valamint lényeges különbség, hogy a vasútnál a délutáni csúcsidőszakban is több a leszálló, mint a felszálló.

Hétköznap a reggeli csúcsidőszak szinte megegyezik a buszoknál számolttal (7.00 és 8.00 óra), ugyanakkor délután több mint 2 órával később, 16.30 és 17.30 óra között tapasztaltuk. Ezen két óra utasszáma, a teljes napi forgalom kb. ötöde.

Hétfvégén hasonló a helyzet az autóbusz-közlekedéshez. A legtöbben 16.30 és 17.30 között utaznak, az órás forgalom a teljes napi utasszám közel 25 %-a.



132. ábra: Nyíregyháza vasútállomás utasforgalmának napi lefolyása (keddi felvétel)



133. ábra: Nyíregyháza vasútállomás utasforgalmának napi lefolyása (vasárnapi felvétel)

3.6.3 Összefoglalás

A vasúti utasszámlálások egy hétköznapi és egy hétvégi napon történtek Nyíregyháza vasútállomáson, valamint a város vonzáskörzetéhez tartozó vasútállomásokon. Ennek keretében a fel és leszálló utasok száma került rögzítésre. A felmért adatokból kitűnik, hogy a Nyíregyháza vá. a legforgalmasabb, a fel- és a leszálló utasok száma 9217 fő volt a hétköznapi napon, a hétvégi napon pedig ez a szám meghaladta a 10 000-et.

Hétköznap a csúcsidőszak az utasforgalom szempontjából reggel 7:00-8:00 között van, délután 16:30-17:30 között.
Hétfőgén hasonlóan a legtöbben 16:30 és 17:30 között utaznak vasúttal.

3.7 Közösségi közlekedési kikérdezések

3.7.1 Módszertan

Helyi közlekedés

A helyi közösségi közlekedést igénybe vevő utasokat a szolgáltatóval egyeztetett megállóhelyeken kérdeztük ki egy szerdai napon.

A kérdezők a megállóhelyeken a járművekre várakozó utasokat kérdezték az adott utazáshoz használt jegy/bérletfajtáról, a módváltás okáról, a szolgáltatással kapcsolatos elégedettségéről illetve elégedetlenségéről. Ezek mellett rögzítették még az adott napon helyi közösségi közlekedéssel megtett utazások számát, valamint a válaszadó által jellemzően használt relációkat.

A helyszíneken közel 5300 fő kikérdezése történt meg, ami a napi felszállószám több, mint 10 %-a.

Helyszín	Db.
Autóbusz-állomás	539
Alma utca iskola	89
Almatároló	85
Bujtos utca	74
Búza tér	409
Család u. 108.	52
Család u. 52.	52
Csaló köz	104
Dohány Utca	111
Egyház utca	81
Északi krt. 25.	83
Etel köz	91
Ipari Park Elektrolux	11
Jósváros	140
Jósvárosi Piac	169
Jósvárosi Templom	210
Kelet áruház	88
Kodály Zoltán Ált isk.	246
Kórház	234
Kossuth utca 9.	167
Nyár u.	59
Országzászló tér	39
Örökösöld	132
Rákóczi utca 50.	74
Rendelőintézet	18
Sóstói úti kórház	236
Stadion út	135
Szabolcs utca	60
Szarvas utca 76.	79
Toldi utca	137
Városi Stadion	138
Vásártér Autóbusz Forduló	112
Vasútállomás	688
Vasvári Pál u	64
Vay Ádám körút	218

134. ábra: A helyi autóbuszos utaskikérdezések helyszínei

Helyközi autóbuszos és vasúti közlekedés

A felvétel egyik célja az egyes megállóknban, de főként az autóbusz-állomáson és a vasútállomáson a helyközi utazásokhoz kapcsolódó városban belüli célpontok meghatározása, az autóbusz-állomás és a vasútállomás megközelítési módjainak megismerése volt. A felvételekre egy keddi napon került sor.

A kikérdezések során az utasokat a megállóhely megközelítésének módjáról, a díjfizetésről, az utazás gyakoriságáról valamint a módváltás indokáról kérdeztük az autóbusz-pályaudvaron, illetve a megállóhelyeken.

A helyközi autóbuszos kikérdezések esetén az autóbusz-állomáson közel 450, a további helyszíneken több mint 1000 kikérdezés, míg Nyíregyháza

vasútállomáson több mint 900, a többi vasúti helyszínen több mint 600 kikérdezés történt, ami az adott felszálló számok 11-25%-a

Helyszín	Db.
Autóbusz-állomás	435
Ny.háza, Szarvas u. 13.	76
Nyíregyháza rendelőintézet	99
Nyíregyháza, Bujtos utca	43
Nyíregyháza, Búza tér	24
Nyíregyháza, kórház	101
Nyíregyháza, Kossuth u. 9.	143
Nyíregyháza, Luther ház	125
Nyíregyháza, Pazonyi tér	32
Nyíregyháza, Sóstói u. kórház	49
Nyíregyháza, Stadion utca	28
Nyíregyháza, TESCO	10
Nyíregyháza, Vay Á. kert.	232
Sóstó, vegyesbolt	3
Sóstóhegy, 7,5 km-es kő	1
Felsősíma	117

135. ábra: A helyközi utaskikérdezések helyszínei

Helyszín	Db.
Nyíregyháza vá.	903
Demecser	78
Füzesbokor	8
Kállósemjén	4
Kék	113
Kemecse	27
Nagykálló	2
Nyírbogdány	17
Nyírtelek	67
Rakamaz	51
Sóstó	4
Sóstóhegy	8
Újfehértó	190
Virányos	35

136. ábra: A vasúti utaskikérdezések helyszínei

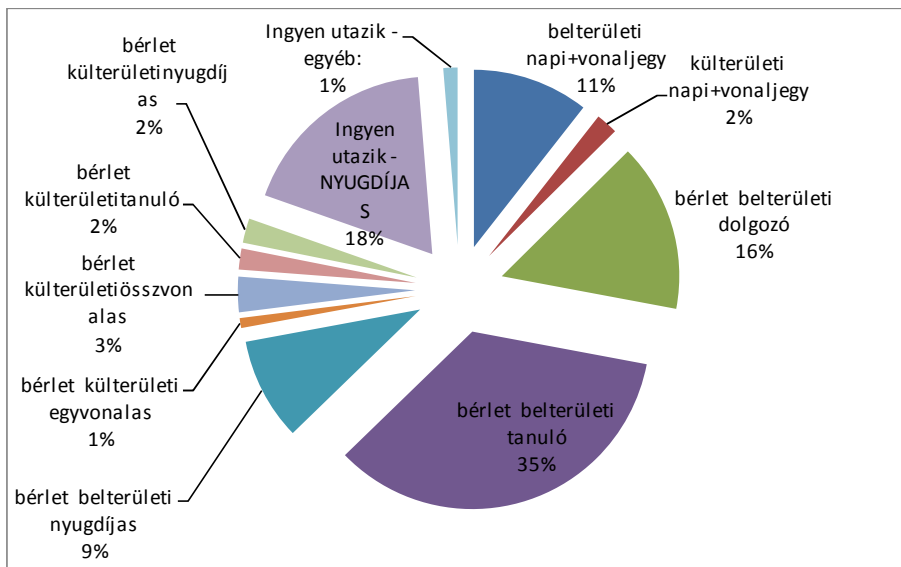
3.7.2 Eredmények

Helyi közlekedés

Az utasok több mint kétharmada (68 %) bérlettel, közel 1/5-e (19 %) ingyen utazik, és csak 13%, aki jegyet vesz.

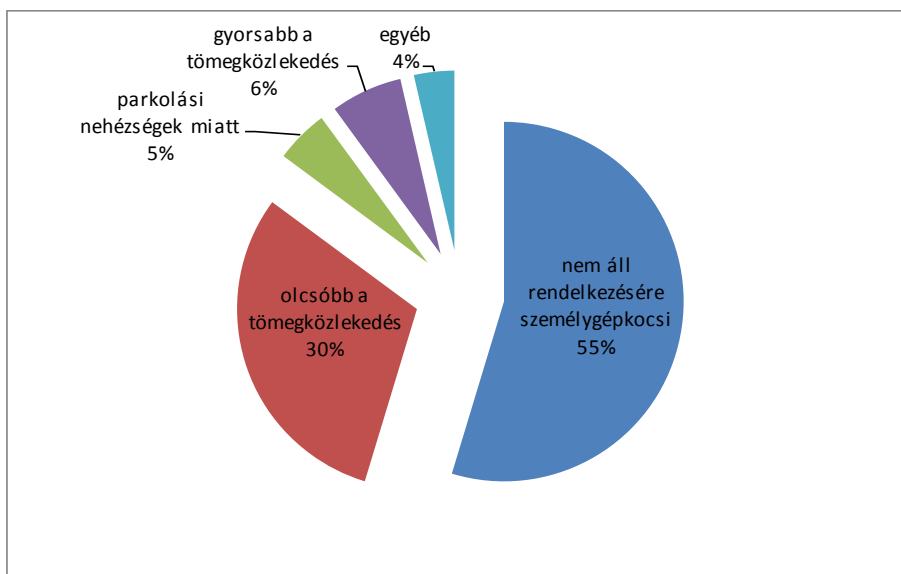
A bérletesek közel 90 %-a csak belterületi, ugyanez a jegyesek arányában 85 %.

A legtöbben a belterületi tanuló bérlettel utaznak, az utasok több mint 1/3-a használja ezt a fizetési módot.



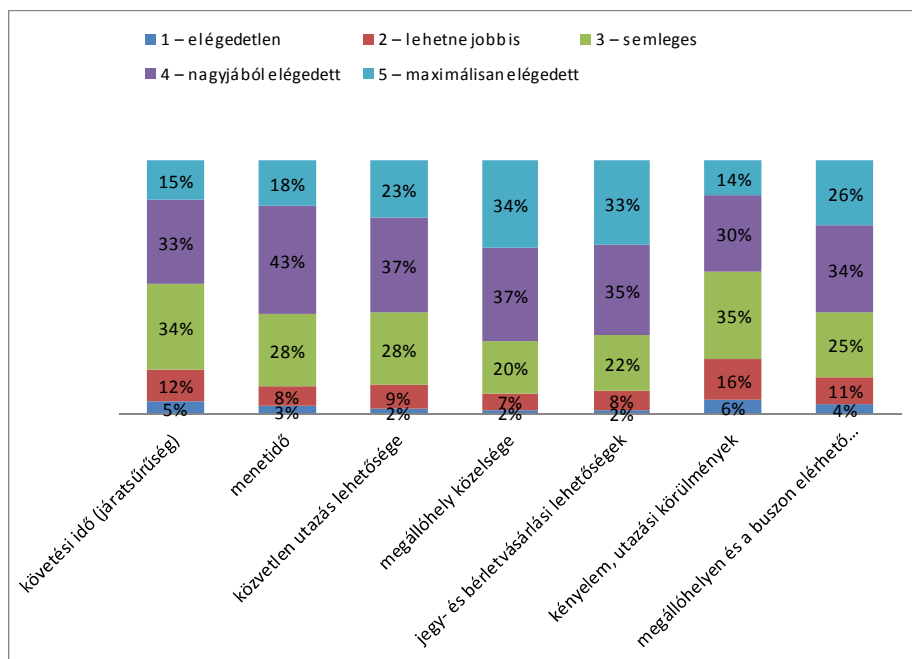
137. ábra: A helyi autóbuszt használó utasok díjfizetési megoszlása

A válaszadók több mint fele, azért a közösségi közlekedést választotta, mert nem áll rendelkezésre számára gépkocsi. A ténylegesen választhatók 2/3-nál a finansziális ok volt az elsődleges választási szempont.



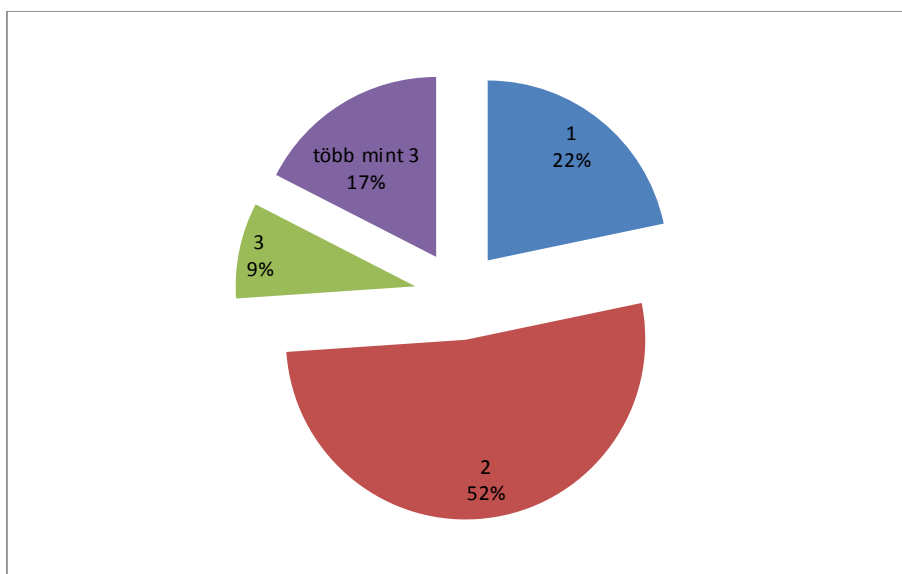
138. ábra: A helyi autóbuszt használó utasok megoszlása a személygépkocsi-használat tükrében

A szolgáltatási jellemzők értékelése során kiderült, hogy a válaszadók nagy része elégedett a szolgáltatással. Semleges vagy annál jobb megítélést kapott 78-92%-ban a paraméterek mindegyike. Legtöbbször az utazás kényelmére panaszkodtak, itt az elégedetlenek aránya elérte a 22%-ot.



139. ábra: A helyi autóbusz-közlekedéértékelése bizonyos jellemzők alapján a válaszadók szerint

Az utolsó kérdéscsoport a válaszadók rendszeres utazásaira vonatkozott. Az utasok túlnyomó része (74%) jellemzően naponta egy-két járatot használ rendszeresen.

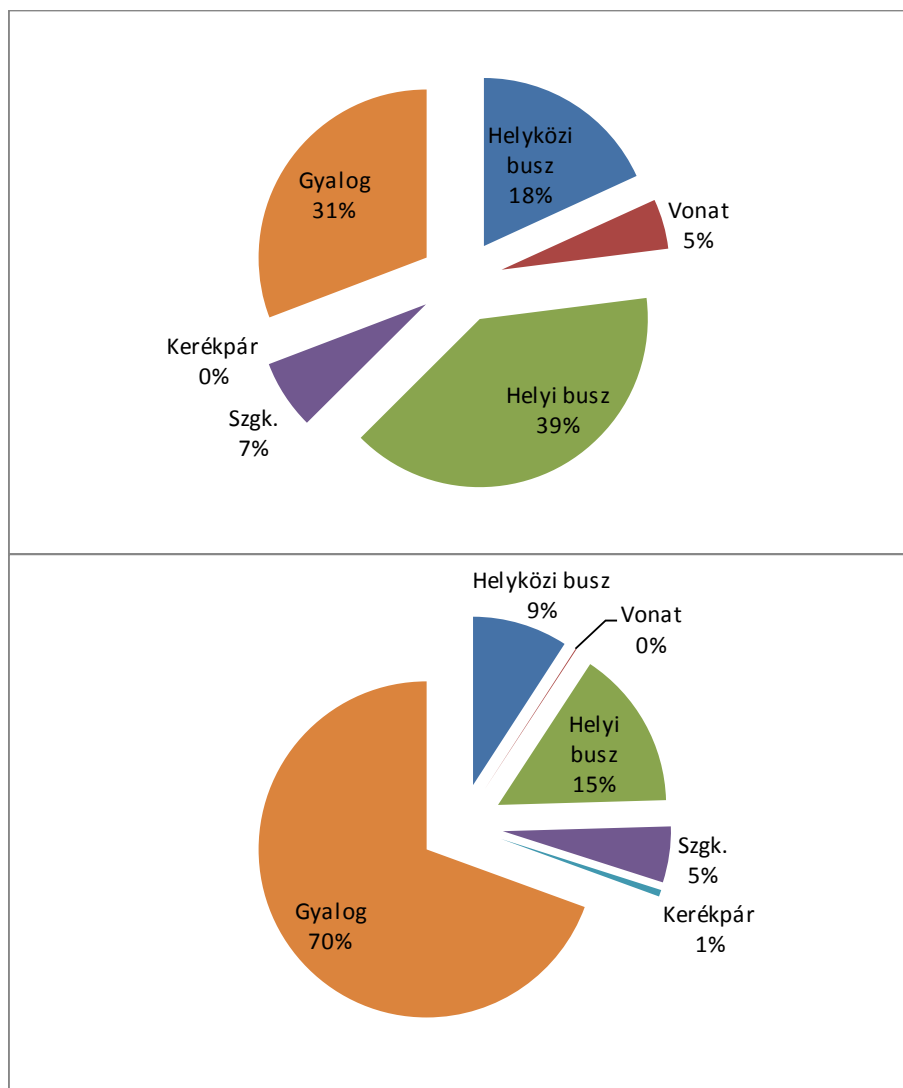


140. ábra: Felszállások számának megoszlása a válaszadók szerint

Helyközi autóbuszos közlekedés

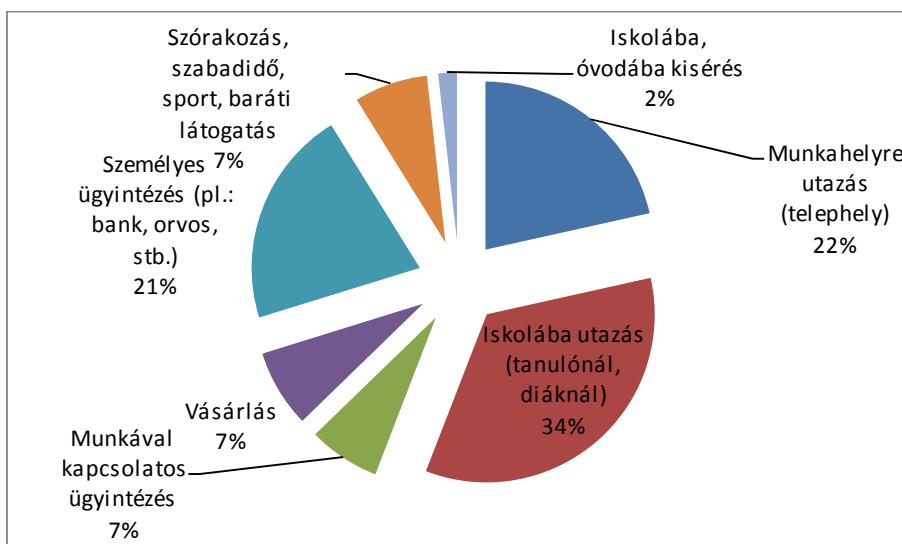
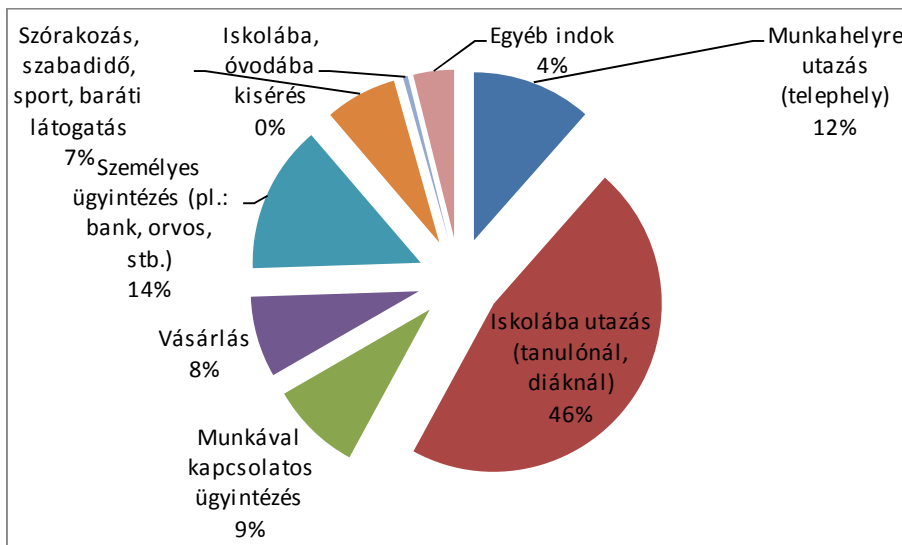
Az autóbusz-állomáson az utasok mintegy 63%-a valamilyen közösségi közlekedési járműről száll át a helyközi autóbuszra, többségük a helyi autóbuszokról.

A többi megállóhelyeken az utasok 70 %-a gyalog jön.



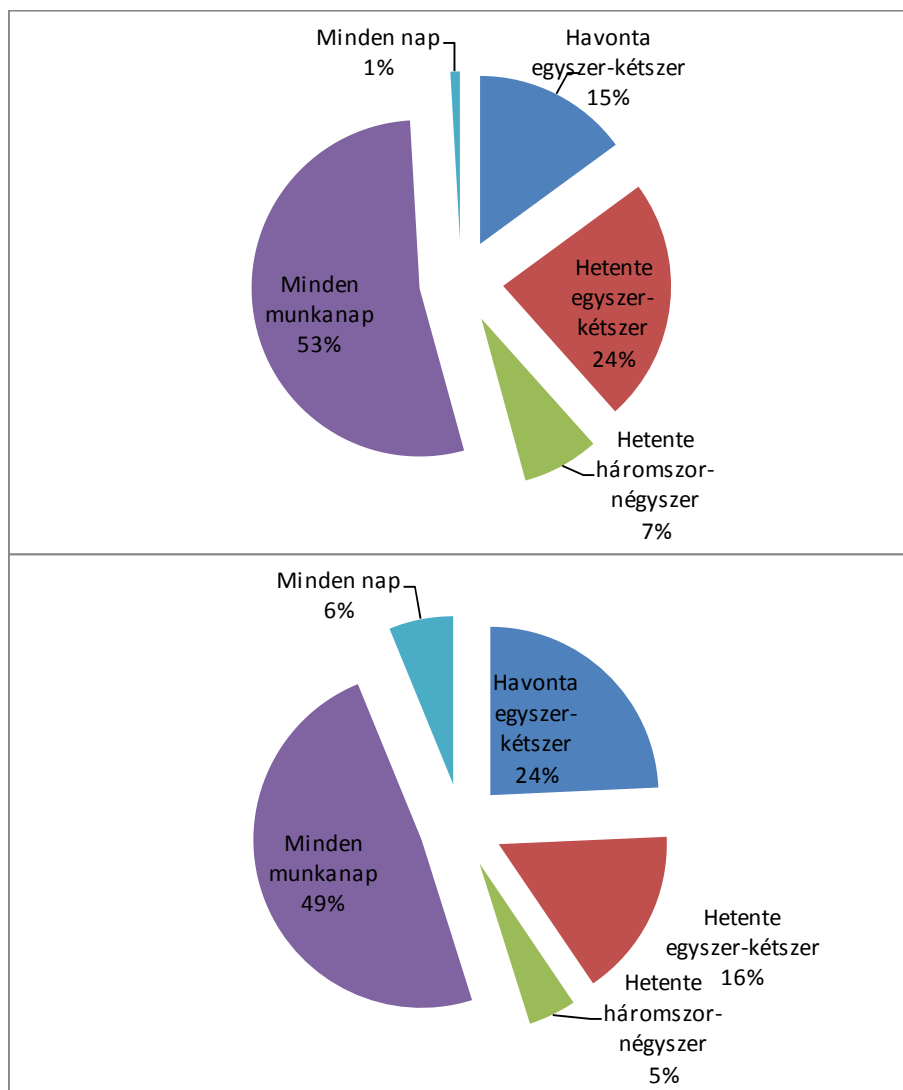
141. ábra: A megállóhely megközelítésének módja(felül: autóbusz-állomás; alul: megállóhelyek)

Az utazási indokoknál nincs jelentős különbség az autóbusz-állomáson induló és a megállóhelyekről induló utasok között. Mindkét helyszínen a munkahelyre/iskolába utazás teszi ki az utazások 56-58 %-át.



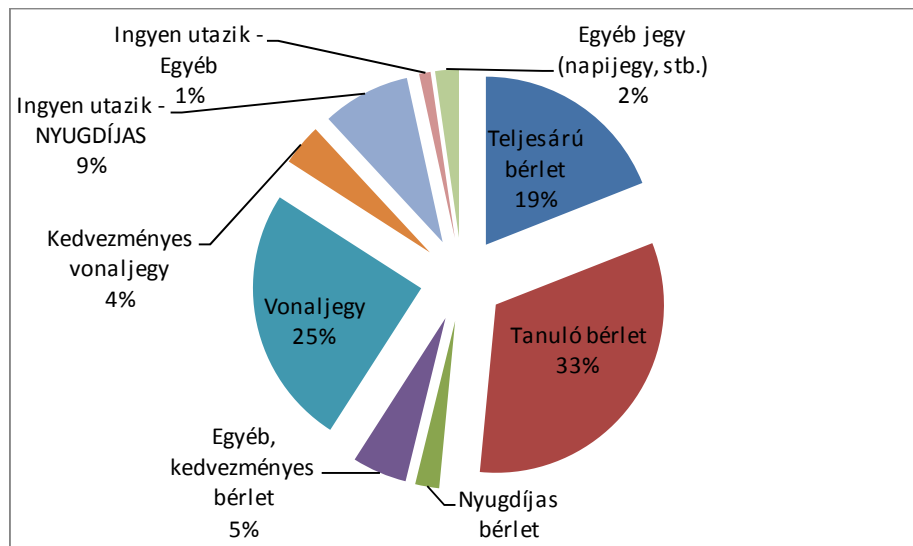
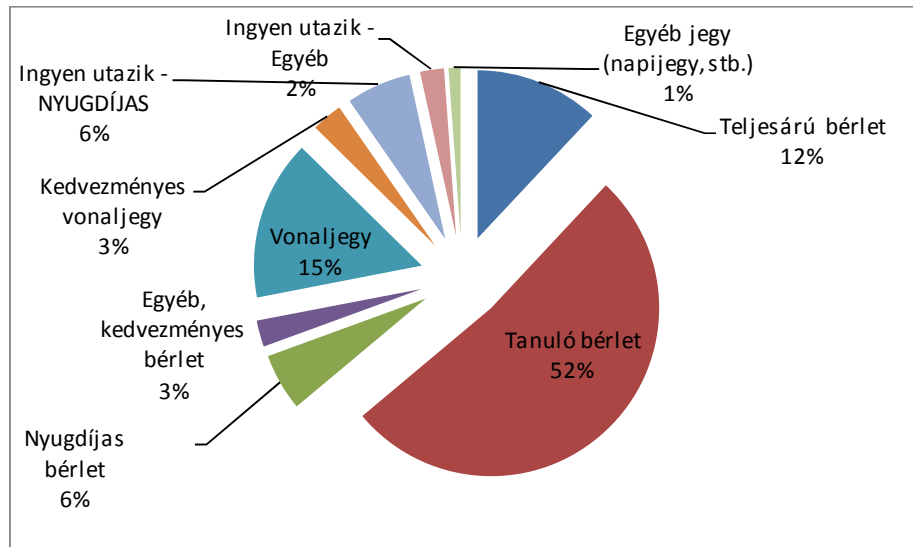
142. ábra: Az utazási indokok megoszlása (felül: autóbusz-állomás; alul: megállóhelyek)

A gyakoriságok megoszlásánál szintén nincs nagy eltérés a helyszínek között – az utasok nagyjából fele minden munkanap megteszi az adott utazását.



143. ábra: Az utazás gyakoriságának megoszlása (felül: autóbusz-állomás; alul: megállóhelyek)

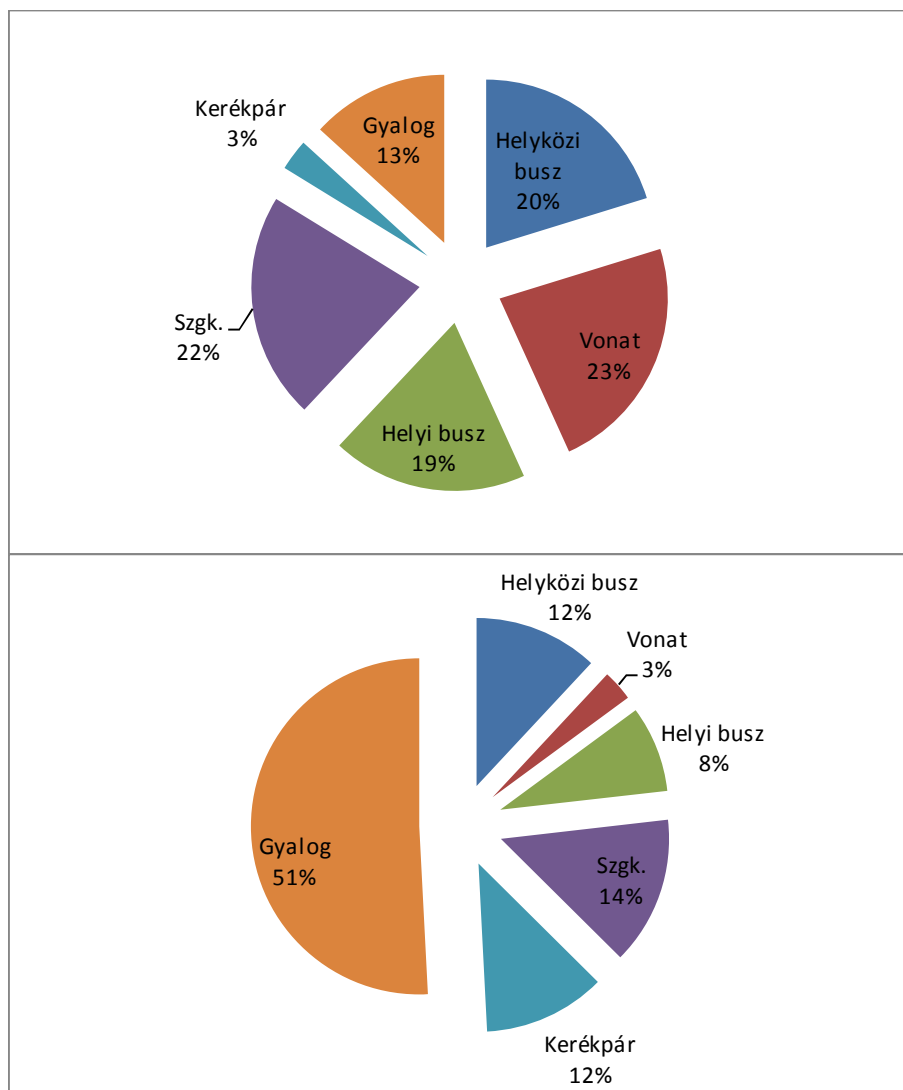
A díjfizetéseknel mindkét esetben a tanulóbérlet a vonaljegy a és teljesárú bérlet használata a legjellemzőbb (ebben a sorrendben), ugyanakkor az arányok eltérőek.



144. ábra: A díjfizetés módjának megoszlása (felül: autóbusz-állomás; alul: megállóhelyek)

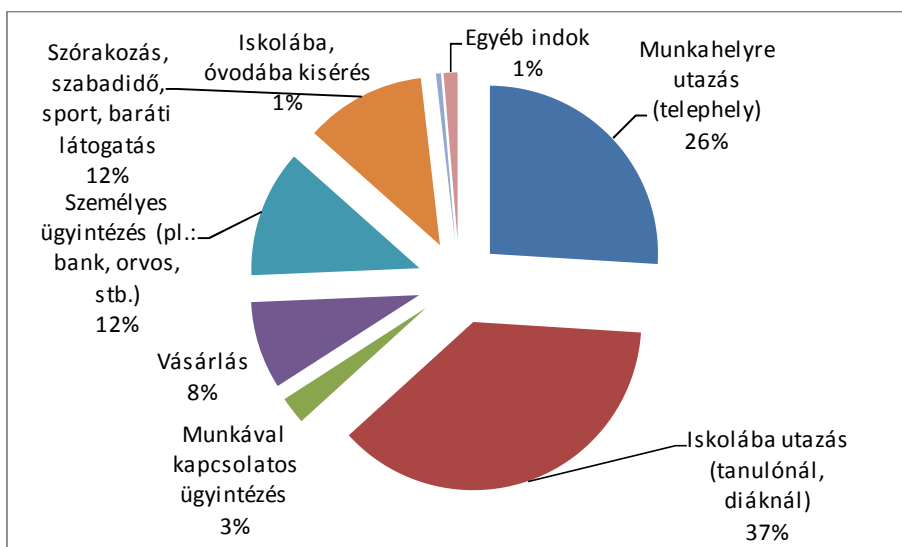
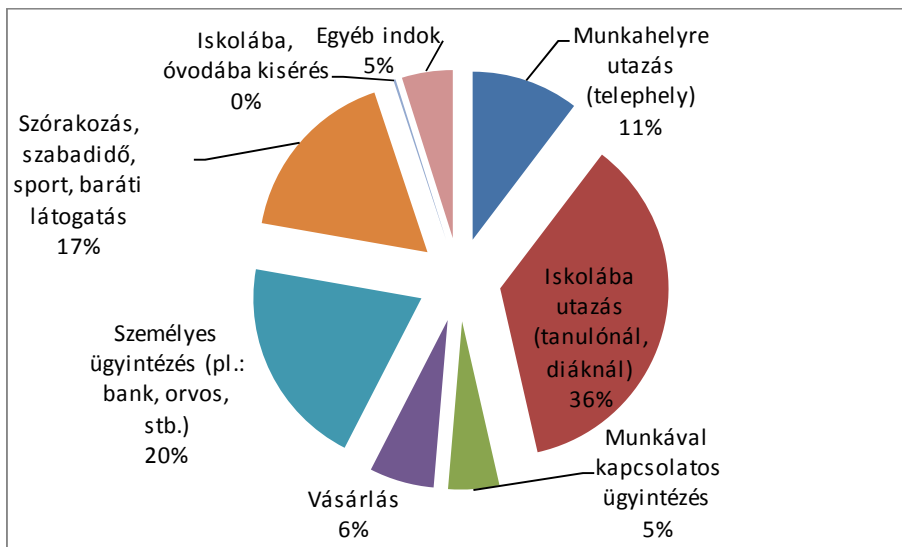
Vasúti közlekedés

Nyíregyháza vasútállomáson az utasok több mint 60%-a valamilyen közösségi közlekedési járműről száll fel a vonatra, míg a megállóhelyeken az utasok fel gyalog jön, és a személygépkocsi valamint a kerékpár a másik két jellemző közlekedési mód a vasút eléréséhez.



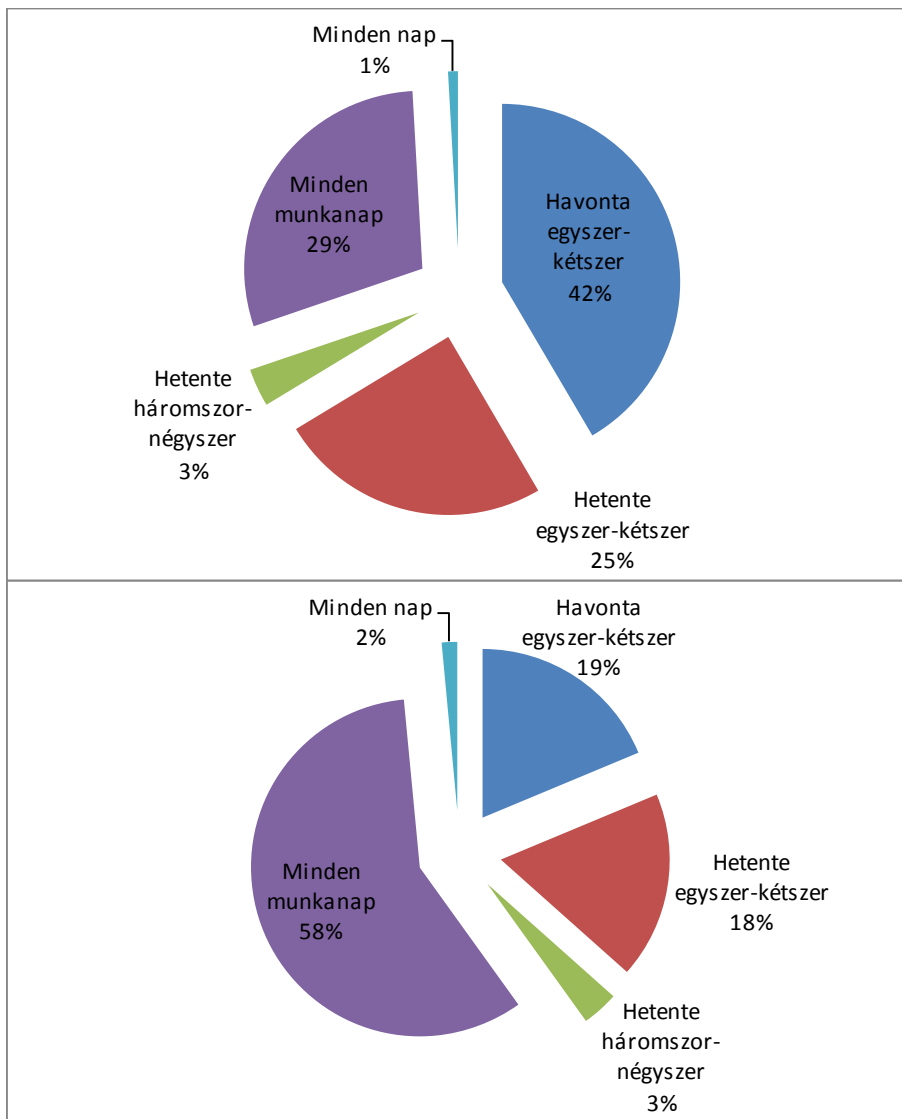
145. ábra: A megállóhely megközelítésének módja (felül: Nyíregyháza vasútállomás; alul: megállóhelyek)

Az iskolai forgalom aránya közel egyforma a két helyszínen, ~36%. Nyíregyházán inkább a személyes ügyintézés és szabadidős utazási indokok voltak jellemzőek (37%), a vidéki megállóhelyeken pedig a munkahelyre utazás a második legjellemzőbb indok (26%).



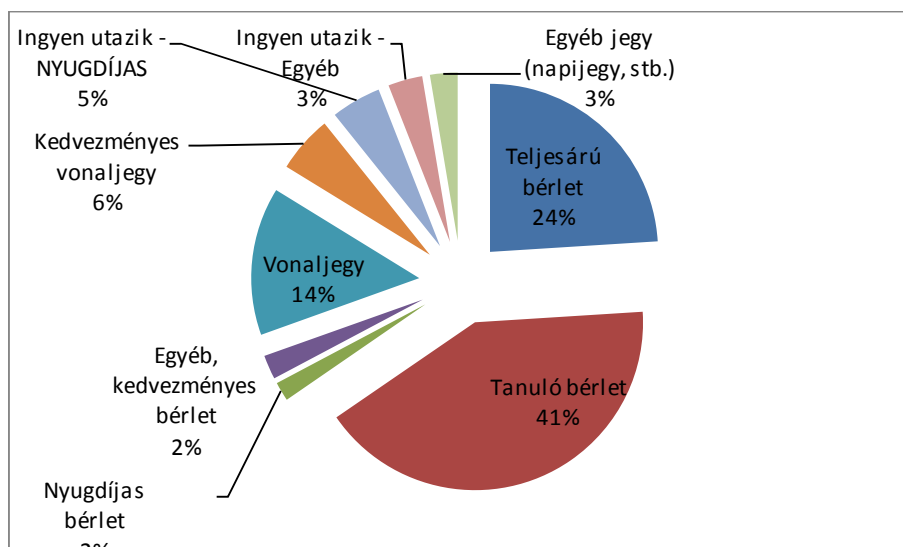
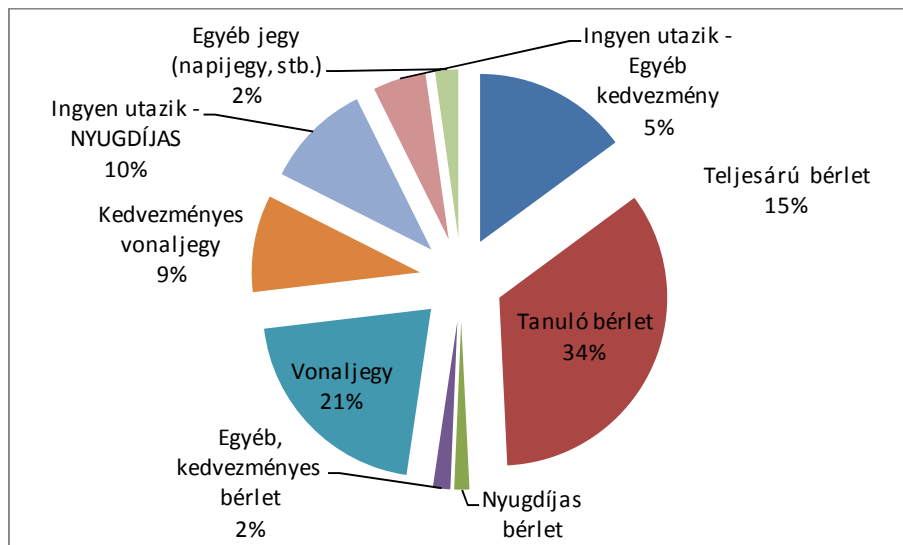
146. ábra: Az utazási indokok megoszlása (felül: Nyíregyháza vasútállomás; alul: megállóhelyek)

Az előző diagramokban látott utazási indok-különbség itt is megfigyelhető: vidéken sokkal nagyobb a rendszeres munkanapi utazások aránya, mintegy 58% a Nyíregyházán tapasztalt 29%-al szemben.



147. ábra: Az utazás gyakoriságának megoszlása (felül Nyíregyháza vasútállomás; alul: megállóhelyek)

A díjfizetéseknel Nyíregyházán a tanuló és teljesárú bérletek használata jellemzi az utazások közel 49%-át, de jellemző a vonaljegy is (21%). A vidéki megállóhelyeken inkább a bérlethasználat a jellemző (65%).



148. ábra: A díjfizetés módjának megoszlása (felül: Nyíregyháza vasútállomás; alul: megállóhelyek)

3.7.3 Összefoglalás

A közösségi kérések célja a helyközi utazásokhoz kapcsolódó városon belüli célpontok meghatározása, az autóbusz-állomás és a vasútállomás megközelítési módjának megismerése. Az utasok kérése az egyes megállóhelyeken történt egy hétköznapi (kedd) napon. Az egyes helyszíneken összesen 5300 fő került kikérésre.

A helyközi autóbuszos kérések esetén az autóbusz-állomáson közel 450, a további helyszíneken több mint 1000 kikérés, míg Nyíregyháza vasútállomáson több mint 900, a többi vasúti helyszínen több mint 600 kikérés történt, ami az adott felszálló számok 11-25%-a.

A válaszadók több mint fele, azért a közösségi közlekedést választotta, mert nem áll rendelkezésre számára gépkocsi. A ténylegesen választhatók 2/3-nál a pénzügyi ok volt az elsődleges választási szempont

Az utasok több mint kétharmada (68 %) bérlettel, közel 1/5-e (19 %) ingyen utazik, és csak 13%, aki jegyet vesz.

A közösségi közlekedési szolgáltatások értékelésekor kiderült, hogy a válaszadók döntő része elégedett a szolgáltatással. Legtöbben az utazás kényelmére vonatkozóan fogalmaztak meg kritikákat, akiknek száma elérte a 22%-ot.

A közösségi közlekedést használók 56-58%-a hivatásforgalomra használja a közösségi közlekedést, tehát munkába és iskolába járásra. Ennek megfelelően ezek az utasok szinte minden nap használják a közösségi közlekedést tanulóbérlet, teljes árú bérlet díjfizetési módot igénybe véve.

Nyíregyháza vasútállomáson az utasok több mint 60%-a valamilyen közösségi közlekedési járműről száll fel a vonatra, míg a megállóhelyeken az utasok fel gyalog jön, és a személygépkocsi valamint a kerékpár a másik két jellemző közlekedési mód a vasút eléréséhez.

Az iskolai forgalom aránya közel egyforma a két helyszínen, ~36%. Nyíregyházán inkább a személyes ügyintézés és szabadidős utazási indokok voltak jellemzőek (37%), a vidéki megállóhelyeken pedig a munkahelyre utazás a második legjellemzőbb indok (26%).

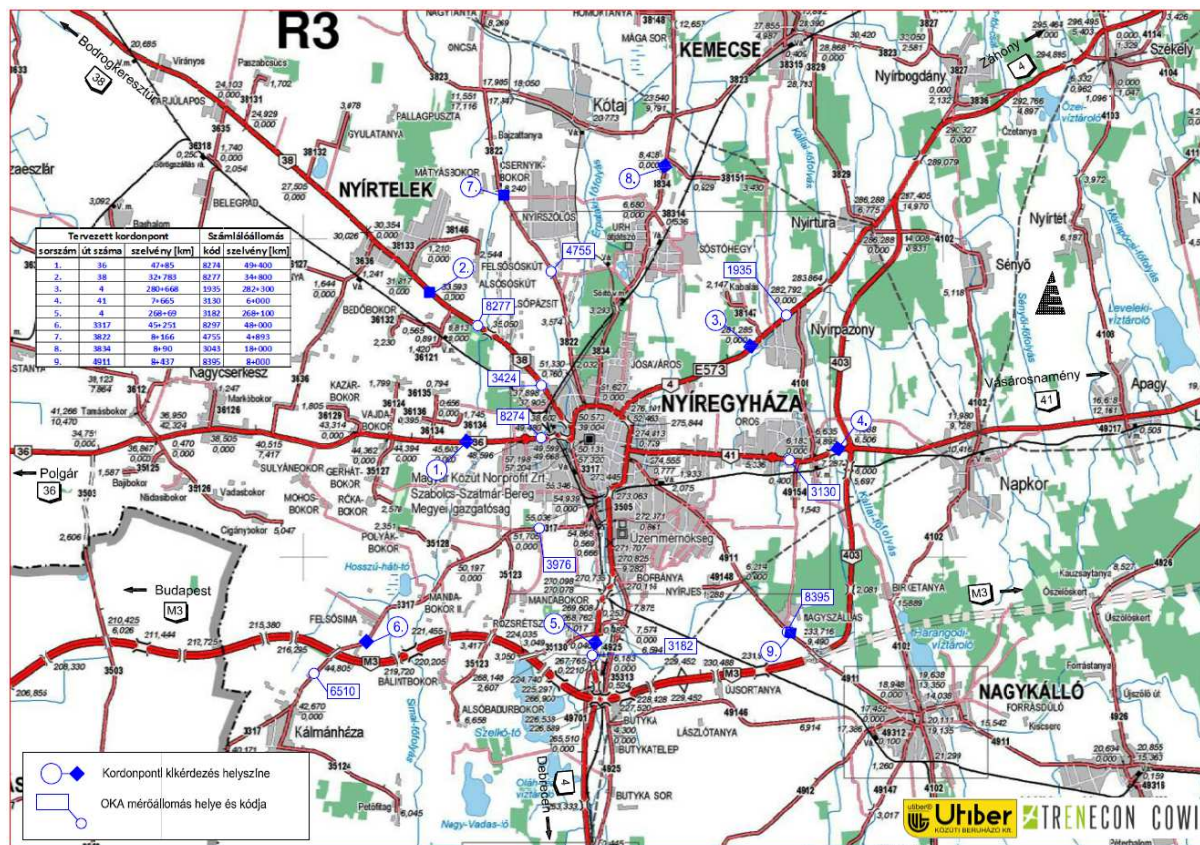
3.8 Közúti kikérdezések

3.8.1 Módszertan

A nyíregyházi városhatárt átlépő forgalom összetételének és úti céljainak megismerésére, Nyíregyházán belüli napi utazások számának meghatározására közúti megállítós felvételt készítettünk. A felvételek a Nyíregyházára bevezető irányban végeztük az országos közutakon.

A felvételre 9 helyszínen 12 órában (6:00 – 18:00 között) került sor, 2013. november 5-én.

A felvételi helyszíneket az alábbi ábra és táblázat mutatja be.



149. ábra Kordonponti megállítós kikérdezés és forgalomszámlálás helyszínei

A kikérdezés elvégzése a rendőrség segítségével történt. Nyíregyháza felé tartó forgalomból a lehetőségekhez mérten folyamatosan kerültek megállításra az egyes járműkategóriák (személygépkocsi, kis tehergépkocsi, nagy tehergépkocsi). A megállított járművek járművezetői lettek megkérdezve az adott napi utazásukról, azok célpontjáról, az utazás gyakoriságáról, indokáról. Ezen túlmenően rögzítésre került a járműben utazók száma, a járművezető lakóhelye, a jármű telephelye.

A kikérdezést az EU Diákok Iskolaszövetkezet által toborzott nagyrészt Nyíregyházán tanuló diákok végezték el, akik kérdőíven rögzítették a járművezetőknek feltett kérdésekre adott válaszokat. A diákok a kikérdezést megelőzően a kikérdezés elvégzéséhez szükséges oktatáson vettek részt.

A megállítós kikérdezés helyszínein, azzal egyidőben keresztmetszeti forgalomszámlálás is elvégzésre került. Ennek során szintén diákok irányonként és járműkategóriánként rögzítették az úton elhaladó járművek számát.

3.8.2 Eredmények

Kimutatás az egyes kordonpontokon mért forgalmakról

Az egyes kordonponti helyszíneken számlált forgalmat az alábbi táblázatok tartalmazzák.

Kordonponti helyszín		személy- gépkocsi	kerékpár	motor, segéd- motor	kisteher- gépkocsi, ≤3,5 t	közepes teher- gépkocsi, 3,5 - 7,5 t	nehéz teher- gépkocsi, ≥7,5 t	pótkocsi, nyerges teher- gépkocsi	autóbusz szóló	autóbusz csuklós	Összesen jármű (db)
KO1	Nyíregyháza felé	2741	39	25	389	87	83	175	61	1	3601
	Polgár felé	2764	44	25	352	91	163	125	45	4	3613
KO2	Nyíregyháza felé	1570	32	17	207	106	138	280	38	16	2404
	Tokaj felé	1895	59	62	276	151	120	205	39	4	2811
KO3	Nyíregyháza felé	3383	99	45	339	141	46	60	45	2	4160
	Záhony felé	3729	63	35	424	184	56	83	51	2	4627
KO4	Nyíregyháza felé	3077	1	12	286	88	117	125	55	1	3762
	Vásárosnamény felé	3346	2	10	304	155	119	192	63	0	4191
KO5	Nyíregyháza felé	4104	0	15	471	225	55	434	25	2	5331
	Debrecen felé	3915	0	8	266	102	86	434	20	0	4831
KO6	Nyíregyháza felé	503	11	3	131	31	36	17	16	0	748
	Kálmánháza felé	519	10	7	118	18	41	20	11	0	744
KO7	Nyíregyháza felé	879	15	7	138	23	3	13	14	0	1092
	Kótaj felé	671	17	12	69	27	19	56	10	0	881
KO8	Nyíregyháza felé	1370	37	21	186	47	29	13	53	8	1764
	Nagyhalász felé	1474	23	18	210	53	20	13	61	7	1879
KO9	Nyíregyháza felé	2240	6	13	429	123	54	113	56	2	3036
	Nagykálló felé	1839	2	10	498	76	69	106	57	1	2658
Végösszeg		40019	460	345	5093	1728	1254	2464	720	50	52133

26. táblázat Járműfajta szerinti megoszlás I.

A táblázat adatai szerint legnagyobb számban a személygépkocsi és a kis tehergépkocsi használják és terhelik a közutat. Arányaiban nézve kimagasló a személygépjárművek 75,5%-os aránya az összes járműkategórián belül. A közel 11%-os kis tehergépjárművek aránya jelentős még. A tehergépjárművek közül a pótkocsi és nyerges tehergépkocsi aránya mondható jelentősnek a maga 4,3%-os arányával.

Kordonponti helyszín		személy- gépkocsi	kerékpár	motor, segéd- motor	kisteher- gépkocsi, ≤3,5 t	közepes teher- gépkocsi, 3,5 - 7,5 t között	nehéz teher- gépkocsi, ≥7,5 t	pótkocsi, nyerges teher- gépkocsi	autóbusz szóló	autóbusz csuklós	Összesen jármű (db)
KO1	Nyíregyháza felé	76,1	1,1	0,7	10,8	2,4	2,3	4,9	1,7	0,0	100,0
	Polgár felé	76,5	1,2	0,7	9,7	2,5	4,5	3,5	1,2	0,1	100,0
KO2	Nyíregyháza felé	65,3	1,3	0,7	8,6	4,4	5,7	11,6	1,6	0,7	100,0
	Tokaj felé	67,4	2,1	2,2	9,8	5,4	4,3	7,3	1,4	0,1	100,0
KO3	Nyíregyháza felé	81,3	2,4	1,1	8,1	3,4	1,1	1,4	1,1	0,0	100,0
	Záhony felé	80,6	1,4	0,8	9,2	4,0	1,2	1,8	1,1	0,0	100,0
KO4	Nyíregyháza felé	81,8	0,0	0,3	7,6	2,3	3,1	3,3	1,5	0,0	100,0
	Vásárosnamény felé	79,8	0,0	0,2	7,3	3,7	2,8	4,6	1,5	0,0	100,0
KO5	Nyíregyháza felé	77,0	0,0	0,3	8,8	4,2	1,0	8,1	0,5	0,0	100,0
	Debrecen felé	81,0	0,0	0,2	5,5	2,1	1,8	9,0	0,4	0,0	100,0
KO6	Nyíregyháza felé	67,2	1,5	0,4	17,5	4,1	4,8	2,3	2,1	0,0	100,0
	Kálmánháza felé	69,8	1,3	0,9	15,9	2,4	5,5	2,7	1,5	0,0	100,0
KO7	Nyíregyháza felé	80,5	1,4	0,6	12,6	2,1	0,3	1,2	1,3	0,0	100,0
	Kótaj felé	76,2	1,9	1,4	7,8	3,1	2,2	6,4	1,1	0,0	100,0
KO8	Nyíregyháza felé	77,7	2,1	1,2	10,5	2,7	1,6	0,7	3,0	0,5	100,0
	Nagyhalász felé	78,4	1,2	1,0	11,2	2,8	1,1	0,7	3,2	0,4	100,0
KO9	Nyíregyháza felé	73,8	0,2	0,4	14,1	4,1	1,8	3,7	1,8	0,1	100,0
	Nagykálló felé	69,2	0,1	0,4	18,7	2,9	2,6	4,0	2,1	0,0	100,0
Végösszeg		75,5	1,1	0,7	10,8	3,3	2,7	4,3	1,6	0,1	100,0

27. táblázat Járműfajta szerinti megoszlás II.

A mérések alapján előállítottuk az Éves Átlagos Napi forgalmi értékeket járműkategóriánként a Magyar Közút által kiadott törvénytisztasági tényezők figyelembe vételével.

Helyszín	Közút	km szelvény	sávok száma	ÉÁNF [j/nap]									Összesen
				Személygépkocsi	Kis tehergépkocsi	Közepesen nehéz tehergépkocsi	Nehéz tehergépkocsi	Pótkocsi tehergépkocsi és nyerges szerelvény	Szóló autóbusz	Csuklós autóbusz	Motor-kerékpár	Kerékpár	
KO1	36. sz. főút	47+85	2x1	5557	639	197	197	238	106	5	103	111	7153
KO2	38. sz. főút	32+783	2x1	4061	496	218	215	391	92	24	162	129	5788
KO3	4. sz. főút	280+668	2x1	7289	683	281	88	123	103	4	167	221	8957
KO4	41. sz. főút	7+665	2x1	6861	554	202	195	255	136	1	43	4	8250
KO5	4. sz. főút	268+691	2x2	8095	635	264	113	690	45	2	47	0	9891
KO6	3317. j. út	45+251	2x1	1202	243	45	70	34	32	0	24	33	1681
KO7	3822. j. út	8+166	2x1	1656	194	41	18	55	28	0	37	43	2073
KO8	3834. j. út	8+90	2x1	3345	387	91	44	24	134	18	92	93	4227
KO9	4419. j. út	8+437	2x1	4797	905	181	111	200	132	4	54	12	6398

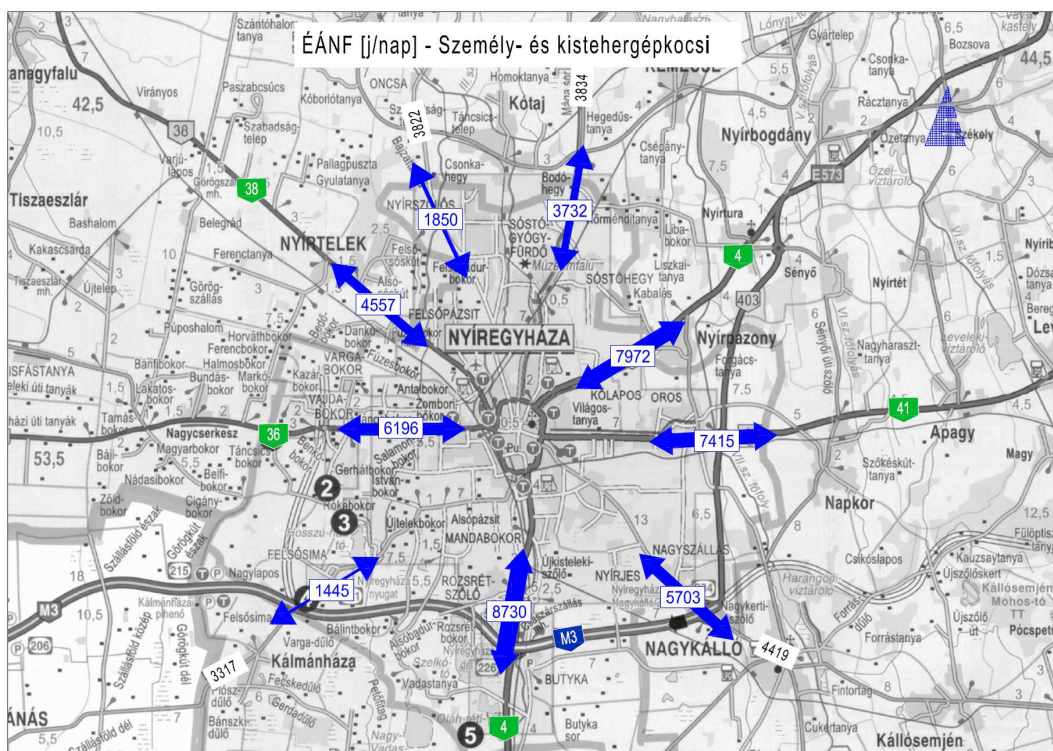
28. táblázat Éves Átlagos Napi Forgalom kordonponti helyszínenként [E/nap]

Helyszín	Közút	km szelvény	sávok száma	ÉÁNF [E/nap]									Összesen
				Személygépkocsi	Kis tehergépkocsi	Közepesen nehéz tehergépkocsi	Nehéz tehergépkocsi	Pótkocsi tehergépkocsi és nyerges szerelvény	Szóló autóbusz	Csuklós autóbusz	Motor-kerékpár	Kerékpár	
KO1	36. sz. főút	47+85	2x1	5557	639	493	493	596	266	13	82	33	8170
KO2	38. sz. főút	32+783	2x1	4061	496	545	537	977	230	60	130	39	7075
KO3	4. sz. főút	280+668	2x1	7289	683	701	219	306	258	11	134	66	9667
KO4	41. sz. főút	7+665	2x1	6861	554	504	488	636	341	3	34	1	9422
KO5	4. sz. főút	268+691	2x2	8095	635	660	282	1724	113	5	38	0	11552
KO6	3317. j. út	45+251	2x1	1202	243	112	174	84	79	0	19	10	1923
KO7	3822. j. út	8+166	2x1	1656	194	104	45	138	69	0	30	13	2249
KO8	3834. j. út	8+90	2x1	3345	387	228	111	59	334	44	73	28	4609
KO9	4419. j. út	8+437	2x1	4797	905	453	278	500	331	9	43	4	7321

29. táblázat Éves Átlagos Napi Forgalom kordonponti helyszínenként [E/nap]

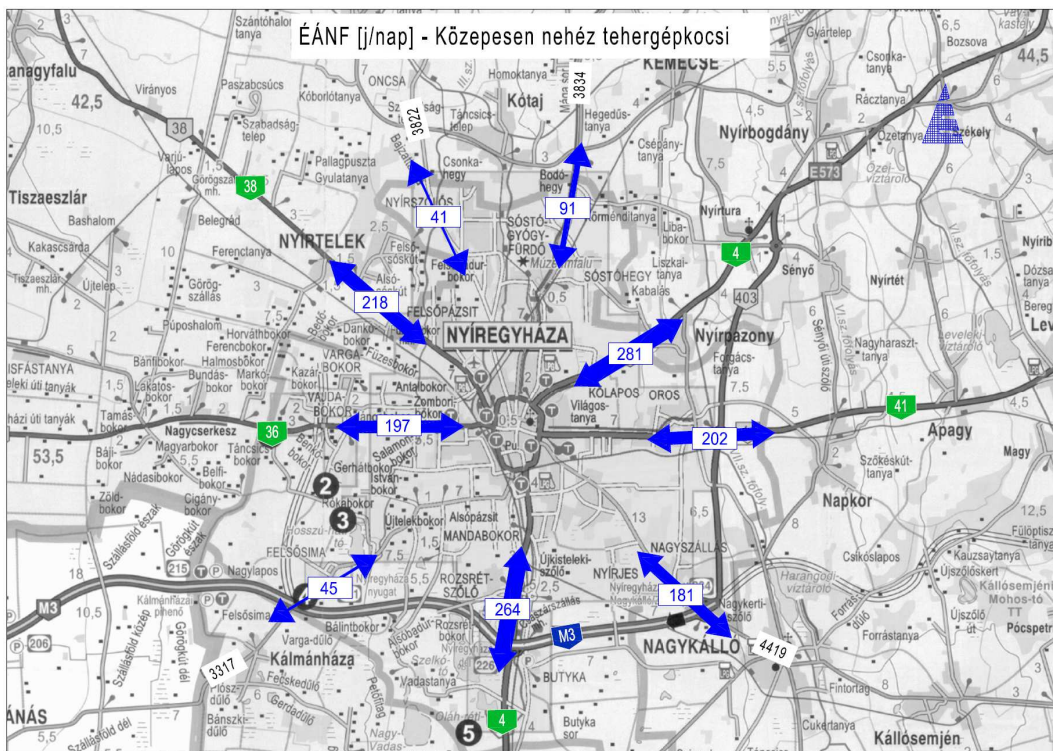
A forgalmi adatok felhasználásával szemléltethető a bevezető utak forgalmi terhelése, illetve azokon a forgalom megoszlása.

A személygépkocsi forgalom szempontjából kiemelkedő a 4-es számú főút a 41-es számú főút forgalma. Ezekon túlmenően erős a 36-os, 38-as számú főutak valamint a 4419. jelű bevezető út forgalma is (ld. 150. ábra).



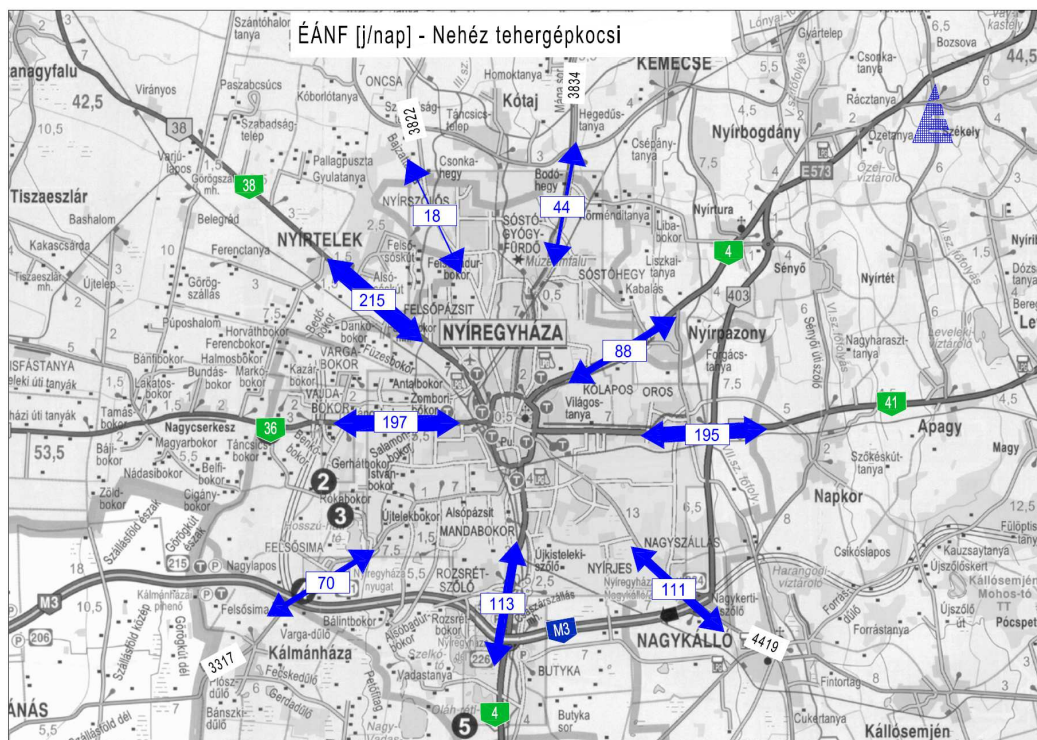
150. ábra Személygépkocsi és kisteher gépkocsi forgalom (ÉÁNF)

A közepesen nehéz tehergépkocsi forgalom elsősorban a 4-es számú főút mindkét bevezető szakaszán magas, de erős a 38-as, 41-es, 36-os és a 4419-es jelzésű utakon is (ld.151. ábra).



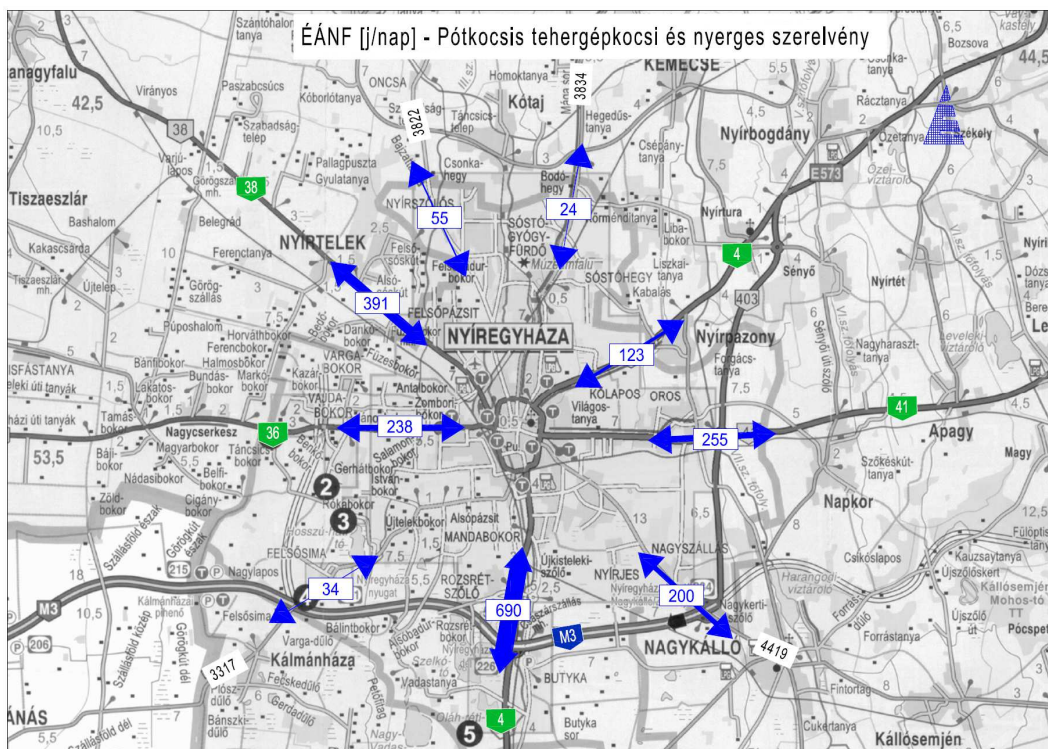
151. ábra Közepesen nehéz tehergépkocsi forgalom (ÉÁNF)

A legnagyobb nehéz tehergépjármű forgalom a 38-as számú főúton adódik, de jelentős a 36-os, 41-es, valamint a 4-es főutak és a 4419-es jelű út ilyen jellegű forgalma is (ld. 152. ábra).



152. ábra Nehéz tehergépkocsi forgalom (ÉÁNF)

A pótkocsis és a nyerges tehergépkocsik száma kiemelkedően magas a 4-es számú főúton. Ezen túlmenően jelentős a 38-as a 36-os a 41-es számú főutak és a 4419. jelű út kamionforgalma (ld. 153. ábra).



153. ábra Pótkocsis és nyerges tehergépkocsi forgalom (ÉÁNF)

Kimutatás a jármű
foglaltságára
vonatkozóan

Az egy jármű foglaltságát tekintve látható, hogy az egy utassal utazók közel 70%-os részarányt jelentenek. A táblázat adatai alapján kiszámoltuk az átlagos járműfoglaltságot. Ez alapján kijelenthető, hogy egy járműben átlagosan 1,8 személy utazik.

Helyszín	csak jármű- vezető	csak							Végösszeg	Átlagos foglaltság
		1 utas	2 utas	3 utas	4 utas	5 utas	6 utas	7 utas		
KO1	104	116	39	56	0	0	7	0	190	1,69
KO2	89	90	48	28	10	6	0	0	160	1,69
KO3	229	410	222	44	40	6	0	0	528	1,80
KO4	146	292	102	56	20	0	0	0	344	1,79
KO5	155	162	132	156	75	6	0	8	336	2,07
KO6	62	54	48	24	20	0	7	0	116	1,85
KO7	85	122	72	16	10	0	0	0	176	1,73
KO8	50	96	81	44	5	0	0	0	137	2,01
KO9	59	164	129	56	15	6	0	0	202	2,12
Végösszeg	979	1506	873	480	195	24	14	8	2189	1,86

154. ábra A járművekben utazó utasok számának alakulása

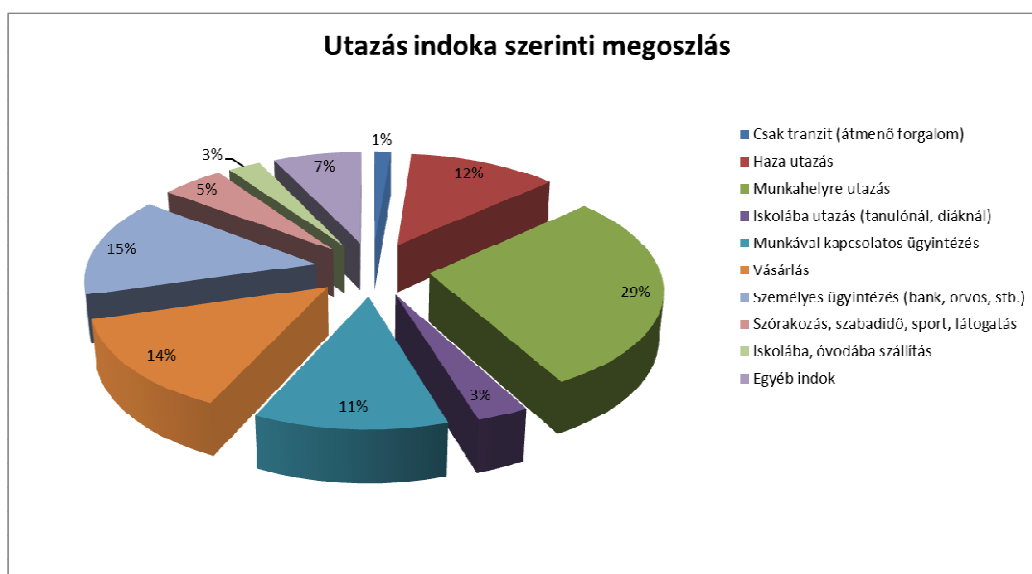
Kimutatás az utazási
indokok szerint

Az alábbiakban járműkategóriánként vizsgáltuk meg az egyes kordonponti mérőhelyeken felmért adatokat az utazás indoka szerint.

Kordonponti helyszín	Csak tranzit (átmenő forgalom)	Haza utazás	Munkahelyre utazás	Iskolába utazás (tanulónál, diáknál)	Munkával kapcsolatos ügyintézés	Vásárlás	Személyes ügyintézés (bank, orvos, stb.)	Szórakozás, szabadidő, sport, látogatás	Iskolába, óvodába szállítás	Egyéb indok	Végösszeg
KO1	0,0%	14,7%	18,4%	5,8%	23,2%	15,8%	9,5%	1,6%	0,0%	11,1%	100,0%
KO2	2,5%	21,3%	24,4%	5,0%	12,5%	13,8%	8,1%	3,1%	1,3%	8,1%	100,0%
KO3	0,4%	9,1%	39,6%	4,5%	7,4%	14,2%	10,8%	4,2%	1,9%	8,0%	100,0%
KO4	0,6%	5,2%	32,8%	0,9%	7,8%	16,9%	18,0%	7,3%	1,7%	8,7%	100,0%
KO5	4,2%	14,9%	25,6%	1,5%	14,3%	10,7%	11,3%	11,0%	1,2%	5,4%	100,0%
KO6	1,7%	8,6%	19,0%	2,6%	12,9%	13,8%	5,2%	4,3%	15,5%	16,4%	100,0%
KO7	0,0%	16,5%	32,4%	5,1%	2,3%	15,3%	22,2%	1,1%	2,3%	2,8%	100,0%
KO8	2,2%	11,7%	22,6%	0,0%	8,8%	13,9%	19,7%	5,8%	9,5%	5,8%	100,0%
KO9	1,0%	15,3%	17,8%	3,0%	22,8%	7,9%	30,2%	1,5%	0,5%	0,0%	100,0%
Végösszeg	1,3%	12,1%	28,7%	3,2%	11,6%	13,7%	14,7%	5,0%	2,6%	7,1%	100,0%

30. táblázat Utazás indoka szerinti megoszlás személygépjármű kategória esetében

A fenti táblázatból látható, hogy az utazások legnagyobb volumene a munkahelyre/munkahelyről, a munkával kapcsolatos ügyintézással, valamint magánügyintézással és vásárlással kapcsolatos. Ezen kívül jelentős még a munkával kapcsolatos utazások részaránya, hiszen az az utazási indok is munkával kapcsolatos. Mindezek figyelembevételével érzékelhető, hogy a személygépkocsival utazók legnagyobb része (70,2%) hivatásforgalommal kapcsolatos utazásokat végez.



155. ábra Utazás indoka szerinti megoszlás személygépjármű kategória esetében

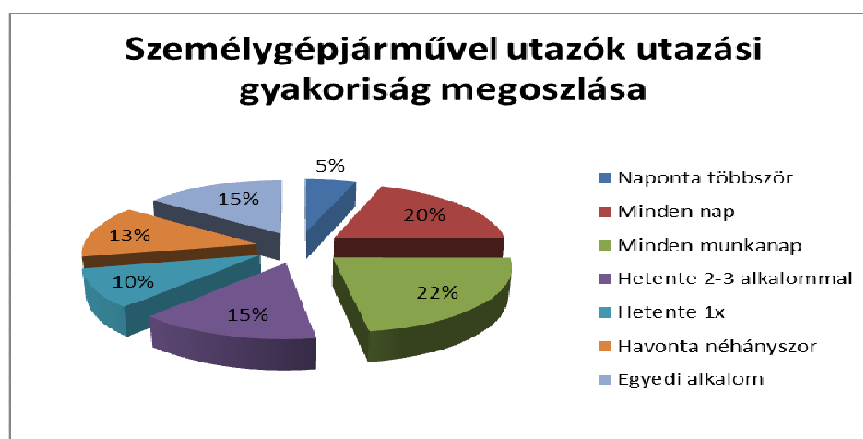
Az egyéb járműkategóriák esetében értelemszerűen feltételezzük, hogy az áruszállítás képviseli a legnagyobb arányt a megkérdezettek körében.

Kimutatás az utazás gyakorisága szerint

A megkérdezett járművezetők közül legtöbben minden munkanap, de akár minden nap autóba ül, ezzel tovább növelve az egyéni közlekedés arányát a közösségi közlekedéssel szemben.

Helyszín	Naponta többször	Minden nap	Minden munkanap	Hetente 2-3 alkalommal	Hetente 1x	Havonta néhányszor	Egyedi alkalom	Összesen
KO1	17,9%	20,5%	9,5%	16,3%	6,3%	13,7%	15,8%	100,00%
KO2	7,5%	18,8%	22,5%	13,8%	9,4%	12,5%	15,6%	100,00%
KO3	3,2%	18,1%	43,9%	11,5%	7,1%	9,3%	6,9%	100,00%
KO4	2,9%	21,5%	18,6%	14,5%	12,2%	13,1%	17,2%	100,00%
KO5	4,5%	12,2%	14,6%	15,2%	12,5%	17,3%	23,8%	100,00%
KO6	0,9%	31,9%	10,3%	6,0%	20,7%	13,8%	16,4%	100,00%
KO7	2,8%	22,2%	21,6%	22,2%	5,1%	12,5%	13,6%	100,00%
KO8	9,5%	18,2%	24,8%	19,0%	5,1%	13,9%	9,5%	100,00%
KO9	4,5%	23,3%	16,8%	13,9%	10,9%	14,9%	15,8%	100,00%
Végösszeg	5,4%	19,6%	22,4%	14,5%	9,8%	13,2%	15,0%	100,00%

31. táblázat Utazás gyakoriságának megoszlása a személygépjárművet használók között

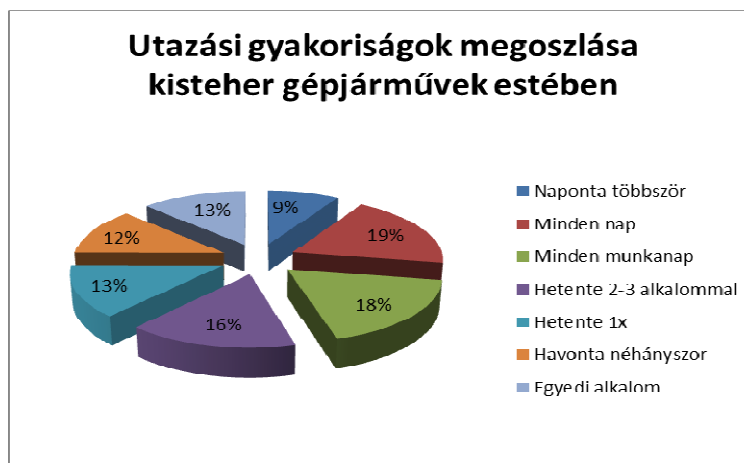


156. ábra Személygépjárművel utazók utazási gyakoriságának megoszlása

A tehergépjárművek közlekedési gyakoriságára jellemző, hogy azok döntő része a hét minden napján és munkanapokon történik. A kisteher gépjárművek közel 9%-a az útját naponta többször is megteszi.

Helyszín	Naponta többször	Minden nap	Minden munkanap	Hetente 2-3 alkalommal	Hetente 1x	Havonta néhányszor	Egyedi alkalom	Összesen
KO1	25,0%	25,0%	14,1%	10,9%	9,8%	6,5%	8,7%	100,00%
KO2	0,0%	16,7%	5,6%	11,1%	22,2%	22,2%	22,2%	100,00%
KO3	8,8%	14,7%	42,6%	11,8%	8,8%	7,4%	5,9%	100,00%
KO4	1,4%	23,9%	12,7%	19,7%	11,3%	14,1%	16,9%	100,00%
KO5	1,6%	8,2%	13,9%	20,5%	18,9%	18,0%	18,9%	100,00%
KO6	0,0%	31,3%	3,1%	15,6%	18,8%	12,5%	18,8%	100,00%
KO7	4,5%	31,8%	18,2%	9,1%	9,1%	13,6%	13,6%	100,00%
KO8	14,3%	17,1%	34,3%	14,3%	8,6%	5,7%	5,7%	100,00%
KO9	12,3%	21,1%	12,3%	21,1%	14,0%	12,3%	7,0%	100,00%
Végösszeg	8,7%	19,0%	18,0%	16,1%	13,3%	12,2%	12,8%	100,00%

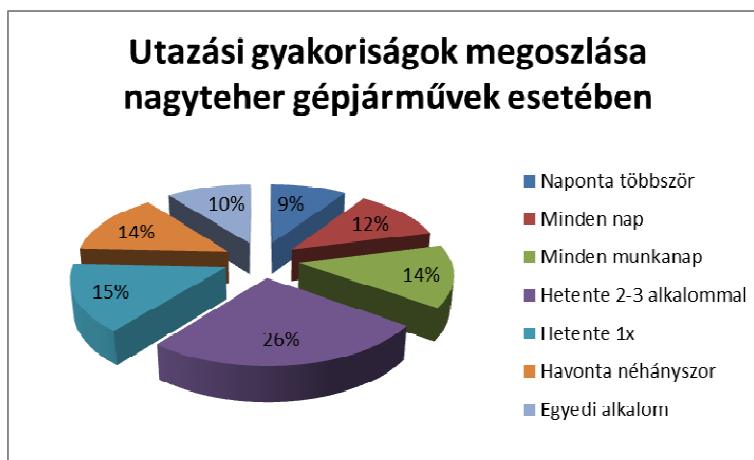
32. táblázat Kisteher gépjárművekkel végzett utazások gyakoriságának megoszlása



157. ábra Utazási gyakoriságok megoszlása kisteher gépjárművek esetében

Helyszín	Naponta többször	Minden nap	Minden munkanap	Hetente 2-3 alkalommal	Hetente 1x	Havonta néhányszor	Egyedi alkalom	Összesen
KO1	20,4%	24,5%	4,1%	20,4%	6,1%	14,3%	10,2%	100,00%
KO2	0,0%	25,0%	50,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,00%
KO3	0,0%	0,0%	68,0%	16,0%	4,0%	12,0%	0,0%	100,00%
KO4	7,1%	21,4%	7,1%	21,4%	7,1%	14,3%	21,4%	100,00%
KO5	1,8%	1,8%	0,0%	33,3%	29,8%	21,1%	12,3%	100,00%
KO6	16,7%	16,7%	5,6%	22,2%	16,7%	5,6%	16,7%	100,00%
KO7	0,0%	16,7%	0,0%	33,3%	33,3%	0,0%	16,7%	100,00%
KO8	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,00%
KO9	25,0%	0,0%	25,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,00%
Végösszeg	9,4%	11,6%	13,8%	26,0%	14,9%	13,8%	10,5%	100,00%

33. táblázat Utazási gyakoriságok megoszlása nagyteher gépjárművek esetében



158. ábra Utazási gyakoriságok megoszlása nagyteher gépjárművek esetében

3.8.3 Összefoglalás

A kordonponti forgalomszámlálások és megállítási kikérdezések a városhatáron be-, ill. kilépő járműszám megismerését, a forgalmi (honnán – hová) mátrix előállításához szükséges információk megszerzését célozták. A felmért adatok alapján megállapítható, hogy a legnagyobb közúti forgalmi terhelést a személygépjárművek okozzák. A városba belépő forgalom 86,3%-a személygépkocsi és kisteher gépkocsi (ebből 10,3% a kisteher), közel 11%-a pedig tehergépkocsi kategóriába tartozik. A forgalom nagysága a városi bevezető útszakaszokon a legnagyobb, ezek közül is kiemelkedik a 4-es a 41-es és a 36-os számú főutak

valamint a 4911-es jelzésű út forgalma. A tehergépkocsik leginkább a 4-es, a 41-es 38-as, 36-os főutakon és 4911-es jelzésű összekötő úton okoznak igen nagy közúti forgalmi terhelést.

A városba irányuló személygépjárművel közlekedők hivatásforgalmi célú utazása a meghatározó. Az autóval utazók közel 29%-a munkába járás céljából, 3%-uk iskolába járás céljából ül autóba és utazik Nyíregyházára, további 11% pedig munkával kapcsolatos ügyintézkést végez.

Az utazás gyakoriságának szempontjából a személygépkocsival közlekedők 22%-a minden munkanap, közel 20%-uk pedig minden nap utazik a városba. A kisteher gépkocsik esetében hasonlóan alakulnak az utazási gyakoriságok. Nagyteher gépjárművek esetén a hetente 2-3 alkalommal utazók aránya (26%) a meghatározó, ezt követi a heti egy alkalommal, a havi néhány alkalommal, illetve a minden munkanap közlekedők.

3.9 Parkolásfelvétel

3.9.1 Módszertan

A város belterületén, közterületen három eltérő fizetőparkoló övezet került kialakításra. Táblák jelzik a díjzónákat, valamint azokat a helyeket, ahol a bliccelők kerékbilincsre is számíthatnak. A díjfizetési kötelezettség valamennyi táblával jelölt helyszínen hétköznapokon reggel 8:00 – délután 17:00-ig tart, hétvégén három helyszínen a Nyíregyházi Főiskola környékén, a Rákóczi úti Kínai Üzletház, valamint a Tokaji u. 3. szám alatti épület előtti fizető parkolók területén 8-14:00-ig szükséges parkolási díjat fizetni. A fizető parkolóhelyeket előreváltott – e célra forgalomba hozott – parkolókérdőívvel, bérlettel, jegykiadó automatából váltott jeggyel, vagy mobiltelefonnal aktiválható parkolási rendszer aktiválásával lehet igénybe venni.

A város közterületein kívül három mélygarázs is üzemel, a Szabadság téren található Krúdy-ház, a Korzó bevásárlóközpont mélygarázsa, valamint a Geduly-ház. A mélygarázsok üzemeltetői közül csak a Geduly-ház tulajdonosa járult hozzá a forgalmi adatok felvételéhez, illetve közzétételéhez.

A vizsgált terület parkolási viszonyainak felmérésére 2013.11.05-én kedden, valamint 2013.11.09-én szombaton került sor. A parkolás vizsgálat időtartamát elsősorban a díjfizetési kötelezettség időszakához igazítottuk, a vizsgálatot reggel 7:00-kor, a fizetési időszakot megelőző órában kezdtük, majd a fizetési időszakot követő óra végén 18:00-kor fejeztük be.

Összesen 107 darab parkoló zónát jelöltünk ki. A parkolás vizsgálat során negyed óránként rögzítésre került a parkoló autók rendszámának első 5 karaktere (3 betű, ill. két szám), ezáltal a személyiségi jogok megsértése nélkül, ugyanakkor az azonosítók ismétlődésének negyed óránkénti nagy valószínűségű kizárásával következtetni lehetett a parkolási szokásokra. A járműrendszer részlet mellett rögzítésre került minden egyes jármű díjfizetésének módja is.

A parkolásfelvételekkel kapcsolatban felállított szempontok:

- legyen alkalmas a rövid és a hosszú idejű várakozások vizsgálatára;
- szolgáltatson adatokat a reggeli-délelőtti, és a délutáni-esti járműmozgások felvételére;
- legyen megállapítható a parkolóhelyek kihasználtsága;
- a járművek parkolási időtartamának napi lefolyása legyen nyomon követhető.

Az általunk végzett parkolás vizsgálat módszertanával ezek az adatok biztonságosan kinyerhetőek, ugyanakkor teljes képet csak egy minimum 24 órás felvétellel kaphatnánk.

A vizsgálat a parkoló térségében elhelyezett kerékpárokra is kitért, negyedórás bontásban a rögzített kerékpárok számát is felmértük.

3.9.2 Eredmények

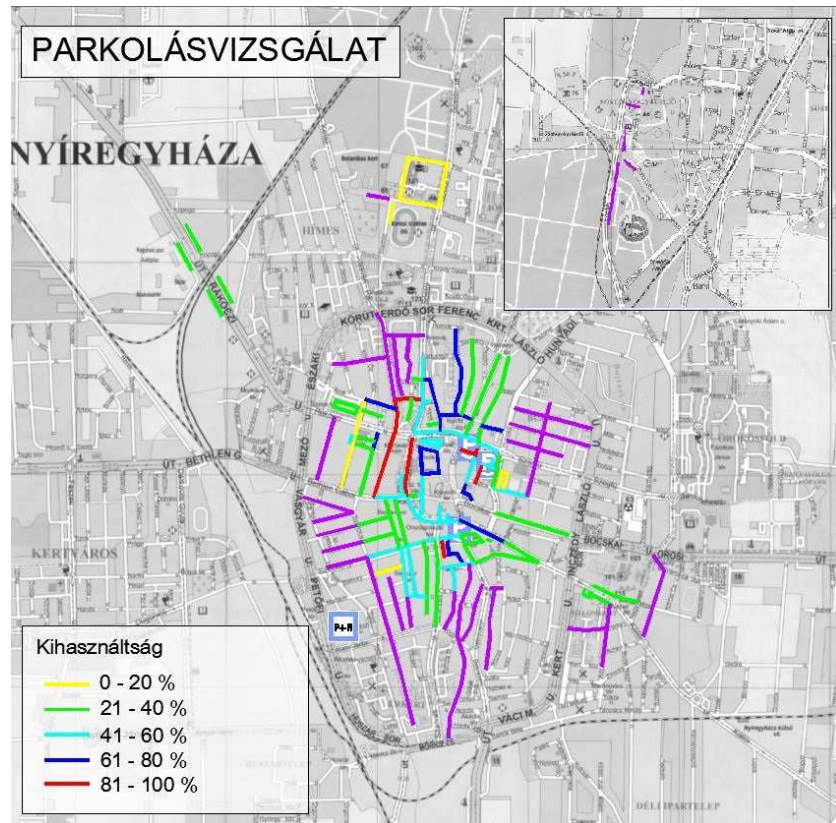
Az adatok kiértékelését a felvett adatbázisból táblázatkezelővel végeztük. A részletes vizsgálat minden parkolóhely esetében 3 diagramot eredményez:

- A parkoló férőhely kapacitásának órás kihasználtságát;
- A parkoló járművek átlagos parkolási időtartamát;
- A díjfizetés módjának százalékos eloszlását.

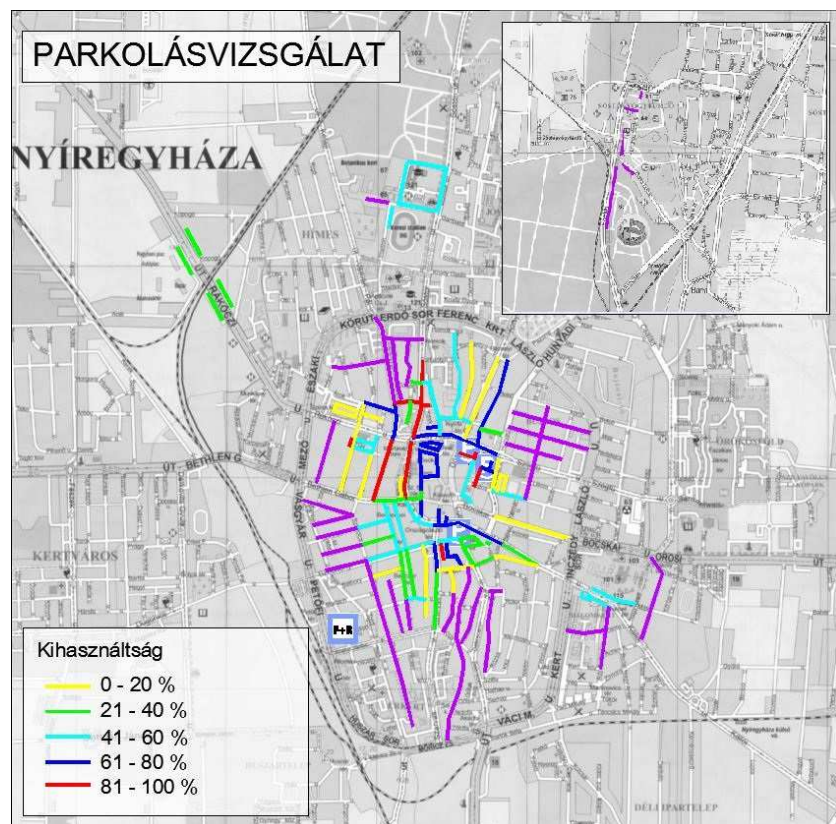
A díjfizetés módjánál az egyéb kategóriába sorolhatjuk a mobiltelefonnal aktiválható parkolási rendszert igénybe vevő járművek számát, valamint a díjmentes parkolásra jogosító igazolással parkoló járművek számát. A díjmentes parkolásra jogosító (pl. mozgáskorlátozott) igazolással rendelkező járművek számának alacsony részaránya miatt nem különböztettünk meg ilyen kategóriát.

A parkolásfelvétel során a parkolóhelyek kapacitásának kihasználtságáról az alábbi ábrák készültek.

A feldolgozott eredményeket melléklet tartalmazza.



159. ábra Parkolóhelyek kihasználtsága hétköznap



160. ábra Parkolóhelyek kihasználtsága hétvégén

A két ábrán eltérő színekkel jelöltük a parkolóhelyek kihasználtságának %-os értékét. A felső ábrán jelenítettük meg a

hétköznapi, az alsó ábrán a hétvégi értékeket. A két ábrából, illetve a parkolás vizsgálat munkarész mellékletéből megállapítható, hogy a leginkább kihasznált parkolók mind hétköznap, mind hétvégén a Korzó üzletház mellett a Nagy Imre téri, a Víz utcai, illetve a Dob utcai parkolók. Hétköznap kiemelkedő kihasználtságú még a Vasvári Pál utcai, hétvégén pedig a Kossuth utcai illetve a Rákóczi utca 23-25. szám belső parkolói.

Jelentős eltérés mutatkozik a hétköznapi illetve a hétvégi férőhely kihasználtság terén, hétköznap nehezebb szabad férőhelyet találni a Római katolikus templom mellett, a Megyei könyvtár mellett, illetve a Tavasz utcában, hétvégén pedig a Szabadság tér keleti oldalán található, a Kossuth utcában, a Selyem utcában, az Univerzum mögött, illetve a Rákóczi utca 23-25. szám belső parkolóiban nehezebb parkolóhelyhez jutni.

A parkolási szokások tekintetében hétköznap, illetve hétvégén lényeges különbség, hogy míg hét közben többnyire a rövidebb idejű parkolás, illetve a parkolóhelyeken gyorsabban cserélődő járművek a jellemzőek, addig hétvégén a rövid idejű parkolás mellett gyakrabban jelennek meg a hosszabb ideig parkoló járművek is.

3.9.3 Összefoglalás

A parkolás tekintetében a hétköznapi és a hétvégi időszakok figyelve megállapítható, hogy a város belső és azok környékén található parkolóhelyek mindkét időszakban hasonló foglaltságot mutatnak.

Hétköznap a leginkább kihasznált a Víz utca, Egyház utca – Síp utca által határolt parkoló terület, a Dob utca, a Szabadság tér valamint a Szarvas utca 2-4 mögötti tömb belső területnél kialakított parkolóhelyek.

Közel 80%-os kihasználtság jellemző a Hősök terén, a Kossuth térnél, a Szent István úton, a Kürt utcán, az Árok utcában, a Körte utcában a Nyár utcában, az Epreske utcában. A többi felmért helyszínen közel fele vagy kisebb a parkolóhelyek kihasználtságának foka.

Hétvégén a leginkább telített parkolóhelyek a hétköznapi parkolási mérleghez hasonlóan alakultak. Szintén a leginkább foglalt parkolóhelyek közé tartozik a Víz utca, Egyház utca – Síp utca által határolt parkoló terület, a Szabadság tér, a Dob utca, a Kossuth Lajos utca, a Szarvas utca 2-4 mögötti tömb belső területe.

A közel 80%-os kihasználtsággal működő parkoló területek száma több, mint a hétköznapi adatokhoz képest. Itt a Hősök tere, a Bercsényi út, a Piros ház udvara, a Vay Ádám krt., az Univerzum mögötti parkoló terület, a Vasvári Pál utca egy része, az Árok utca, a selyem utca, a Zrínyi Ilona utca, a Szent István út, a Szarvas utca É-i része és a Kürt utca. A többi felmérésbe bevont parkolóhelyek kihasználtsága 50%-os vagy annál kisebb.

Az adatokból látható, hogy a belvárosi területek felszíni parkolóit sokan használják és több leginkább a belvárosi centrum közelében további férőhelyekre is igény mutatkozik.

4 Intézményi háttér

4.1.1 A projekt lehetséges megvalósulási helyszíneinek tulajdonosi és üzemeltetői szerkezete

A tárgyi fejezet célja a projekt megvalósulási helyszínéül szolgáló ingatlanok tulajdonosi és üzemeltetői szerkezetének vizsgálata.

Az intermodális projekt előkészítése Nyíregyháza PM Hivatalon belül a Pályázati Referatúra feladata, a megvalósítás és üzemeltetés szakaszában ugyanakkor a Városfejlesztési és Városüzemeltetési Osztály működik közre. A jelen projekt által érintett vagyonelemek tulajdonjoga és üzemeltetése az alábbi struktúra szerint történik.

Városi úthálózat, járdák tulajdonosi és üzemeltetői szerkezete

A városi úthálózat néhány magántulajdonú elem kivételével (ezek Örökösföld városrészben található) önkormányzati, illetve állami tulajdonú utakra oszlik. Állami tulajdonban vannak az országos jelentőségű városba vezető főutak, valamint a külső körút, amely az alábbi utakat tartalmazza:

Bevezető úthálózat:

- Debreceni út (4. sz. főút);
- Szent István utca (külső körúton kívüli szakasz);
- Kállói út (4911. sz. út);
- Bocskai utca (külső körúton kívüli szakasz);
- Orosi út;
- Nyíregyházi út (41. sz. főút);
- Hunyadi utca (külső körúton kívüli szakasz);
- Pazonyi út (4. sz. főút);
- Sóstói út (3834. sz. út);
- Vasvári Pál utca (külső körúton kívüli szakasz);
- Kótaji út;
- Westsik Vilmos utca (38134. sz. út);
- Rákóczi utca (külső körúton kívüli szakasz);
- Tokaji út (38. sz. főút);
- Bethlen Gábor u. (külső körúton kívüli szakasz);
- Tiszavasvári út (36. sz. főút);
- Simai út (3317. sz. út);
- 3505. sz. út (Simai út – Debreceni út összekötése).

Körúti hálózat:

- Váci Mihály utca (4. sz. főút);
- Kert utca (4. sz. főút);

- Inczédy sor (4. sz. főút);
- László utca (részben 4. sz. főút);
- Ferenc körút;
- Erdő sor;
- Északi körút;
- Mező utca;
- Vasgyár utca;
- Petőfi utca;
- Huszár sor;
- Móricz Zsigmond utca.

Egyéb utak:

- 4925 sz. út;
- 49148. sz. út.

Az állami tulajdonú úthálózat karbantartását, tisztítását a Magyar Közút Nzrt. végzi, az önkormányzati úthálózat karbantartása, tisztítása a Nyíregyházi Városüzemeltető és Vagyonkezelő Nonprofit Kft. (NyírVV Kft.) feladata. Az úthálózat melletti járda karbantartása, tisztítása az NyírVV Kft. feladata az állami tulajdonú utak esetében is, ugyanígy a társaság tartja karban a belvárosi díszburkolatokat is.

Jelzőlámpás
csomópontok

A főbb útkereszteződésekben található jelzőlámpás csomópontok önkormányzati, vagy állami tulajdonban vannak, a hozzájuk tartozó úthálózati elem tulajdonosi viszonyához igazodva. Üzemeltetésüket az a NyírVV Kft-vel kötött megállapodás alapján a Magyar Közút Nzrt. végzi az önkormányzati tulajdonú lámpák esetében is, mely megoldással biztosítható a jelzőlámpák megfelelő összehangolása.

Parkolók

A városban található felszíni parkolók kezelése, üzemeltetése a NyírVV Kft. feladata. A város az átadott adatok alapján mintegy 3350, díjfizetés ellenében igénybe vehető felszíni parkolóhellyel rendelkezik. A parkolás rendjét a városban a többször módosított 44/2006.(XI.28.) Önk. rendelet szabályozza, beleértve a parkolási zónákat, illetve díjakat. A jelenleg hatályos parkolási díjak mértékét a rendelet 22/2011.(VI.1.) Önk. rendelettel történt módosításával határozták meg, az alábbi díjtételeket megállapítva (bruttó értékben):

	Kiemelt zóna	I. zóna	II. zóna
Óradíj	300,- Ft	200,- Ft	150,- Ft
Napi jegy	-	800,- Ft	600,- Ft
Havi bérlet	-	7.200,- Ft ²⁷	5.200,- Ft
Éves bérlet	-	60.000,- Ft	36.000,- Ft

²⁷ A havi bérlet ára egy hónapra vetítve a megváltott hónapok számának emelkedésével párhuzamosan csökken

34. táblázat A városban hatályos parkolási díjak

A parkolási díjak beszedésére mintegy 70 automata került elhelyezésre, ezeknél mobilfizetéses parkolás is lehetséges. A rendszeresen a városban parkolók számára parkoló bérlet is rendelkezésre áll.

A belvárosban három helyen található fedett parkolóház, illetve mélygarázs, ezek valamennyien magántulajdonban vannak, a város parkolási rendszerével nincsenek összehangolva. A Korzó Bevásárlóközpont alatt mintegy 640 férőhely van, 250 Ft/óra parkolási díjjal (a második óra ingyenes). Fontos megemlíteni, hogy a Korzó parkolási díja alacsonyabb, mint a belvárosi övezet díjai. A parkolóház használatához havi bérlet is váltható. Mélygarázs található az új építésű Krúdy-ház (Szabadság tér 12/B) alatt mintegy 50 férőhellyel, illetve a Geduly-ház (Luther u. 5) alatt szintén kb 50 férőhellyel. A Bujtosi Szabadidő Csarnoknál zárt, nem őrzött parkoló található, ez felszíni kialakítású, szintén térítés ellenében vehető igénybe. A városban egyedül a vasútállomás mellett, a Petőfi téren található P+R parkoló, ennek befogadóképessége azonban csekély.

A városban önkormányzati tulajdonú parkolóház nincs, ilyen építése jelenleg nem is tervezett. Korábban voltak tervek a Vay Ádám körúton, illetve az Egyház utca – Síp utca kereszteződésénél egy-egy parkolóház kiépítésére, azonban ezek a tervek nem valósultak meg, jelenleg egyelőre a város P+R hálózatának bővítése sem tervezett.

Közúti műtárgyak

A városban található közúti műtárgyak általában a vasúti és közúti kereszteződéseknel elhelyezett alul, vagy felüljárók. Különszintű vasúti-közúti csomópontok az alábbi helyszíneken vannak:

- Debreceni út (Ipari parknál);
- Debreceni út (Váci Mihály utcánál);
- Bethlen Gábor utca;
- Sóstói út.

Az érintett utak valamennyien állami kezelésben vannak, így a különszintű csomópontok üzemeltetését a Magyar Közút Zrt. és a MÁV Zrt. közötti megállapodások szabályozzák.

A fontosabb kivezető útvonalak közül a Simai úton, a Rákóczi utca – Tokaji útnál, a Kótaji útnál, illetve a Korányi Frigyes utca – Kemecei útnál szintbeni vasúti útkereszteződés található. A város közlekedésfejlesztési terveiben szerepel ezek kiváltása, az előkészítettségük jelenleg különböző szinteken van. A tervezett fejlesztések csak a Korányi Frigyes utca esetében érintenek önkormányzati tulajdont.

Víziközművek

A város csapadékvíz csatorna hálózata vegyes kezelésű, az önkormányzati utak mentén elhelyezkedő csatornákat a NyírVV Kft, míg az állami tulajdonú utak mellett találhatóakat a Magyar Közút Nzrt. kezeli,

noha utóbbi jogosságát az MK vitatja. Az elemek rendszerszerű tisztítása a NyírVV Kft. feladata.

A ivó- és szennyvízcsatornák, és közművek vegyes tulajdonúak. A régebbi építésű csatornahálózatot a Nyírségvíz Zrt. tulajdonolja, mely Nyíregyháza, illetve a társasághoz kapcsolódó önkormányzatok közös tulajdonában van. Az ivóvízellátást állami tulajdonú víztermelő telepek biztosítják. A vállalkozásban meghatározó (57% feletti) Nyíregyháza részesedése, rajta kívül 79 más települési önkormányzat, illetve (1% alatti részesedéssel) a Magyar Állam tulajdonos benne. Az újabb, javarészt EU által finanszírozott beruházások eredményeként épített csatornahálózati elemek az önkormányzat tulajdonát képezik. Hosszú távon tervezett a teljes csatornahálózat önkormányzati tulajdonba vétele.

Az EU Kohéziós Alapjának támogatásával jelenleg is zajlik a város szennyvízhálózatának átfogó korszerűsítése, mintegy 13 Mrd Ft felhasználásával. A projekt során megtörténik a szennyvíztisztító telep rekonstrukciója, új komposztálótelep épül, valamint a csatornahálózat fő gyűjtőinek rekonstrukciója mellett 180 km új csatornahálózat épül a településen. A projekt befejezéséhez közeledik, az új csatornahálózati elemek az önkormányzat tulajdonába kerülnek.

Közvilágítás

A közvilágítási eszközök jelentős része (lámpatestek, kábelek, stb.) az E.ON Tiszántúli Áramszolgáltató Zrt. tulajdonában van. Az eszközök kisebb része ugyanakkor (döntően azok, melyek uniós támogatásból lettek beszerezve) az önkormányzat tulajdonát képezi, ezek az üzemeltetési kötelezettség lejártát követően az E.ON részére szintén átadásra kerülnek. A világítóeszközök üzemeltetése, karbantartása az E.ON feladata, ennek ellenértékét az önkormányzat fizeti ki a szolgáltató részére az önkormányzat közigazgatási határára belül teljes mértékben, a közigazgatási határon kívül pedig egyes esetekben (pl. a keleti elkerülő út esetében).

Elektromos és telekommunikációs hálózat

A kifesztésű elektromos hálózat az E.ON Tiszántúli Áramszolgáltató Zrt. tulajdonába és kezelésébe tartozik, önkormányzati tulajdonú hálózati elem nem található a városban. A telekommunikációs hálózat a szolgáltatók (UPC Magyarország Kft, Magyar Telekom Nyrt, DIGI Távközlési és Szolgáltató Kft, Invitel Távközlési Zrt, Szabolcs Kábeltelevízió Kft, Giganet Internet Szolgáltató Kft, stb) tulajdonában és üzemeltetésében van.

Gázvezetékek

A városi gázvezeték hálózat a Tigáz Zrt. tulajdonában és kezelésében van, kevés számú más tulajdonú vezetéktől eltekintve. Mivel a gázellátás nem közszolgáltatás keretében történik, ezért az önkormányzat az üzemeltetésben nem vesz részt.

Táv hővezetékek

A távfűtési vezetékek elsősorban Józsváros, Örökösöld, Érkert, és más városrészek lakótelepeit látják el fűtővízzel. A hálózat az önkormányzat 100%-os tulajdonában álló Nyírtávhő Nyíregyházi Távhőszolgáltató Kft. tulajdonában van, az üzemeltetési feladatokat is a távhőszolgáltató látja el.

- Buszmegállók** A város területén található helyi és helyközi buszmegállók az önkormányzat tulajdonát képezik, kezelésük a NyírVV Kft. feladata. A megállókban elhelyezett tájékoztató táblák kihelyezését és karbantartását a Szabolcs Volán Zrt. végzi.
- Zöldfelületek** A város területén található zöldfelületek az önkormányzat tulajdonát képezik, kezelésük a NyírVV Kft. feladata.
- Térfigyelő hálózat** A város térfigyelő hálózata folyamatos fejlesztés alatt áll, elsősorban a belvárosi területeken, forgalmasabb csomópontokon (vasútállomás, buszállomás, piac) található kamerák. A rendszer az önkormányzat tulajdona, a NyírVV Kft. kezelésében van. A rendszer közvetlen csatlakozással rendelkezik a rendőrség felé.
- Kerékpárút hálózat** A városi kerékpárút hálózat önkormányzati tulajdonú, folyamatos fejlesztés alatt áll, jelenleg egy mintegy 570 M Ft költségvetésű, EU finanszírozással megvalósuló projekt keretében zajlik a fejlesztése. A város középtávú célja egy teljesen összefüggő kerékpárhálózat kiépítése.
- A Petőfi téri buszállomás, illetve vasútállomás és környékük területének tulajdonviszonyai** Az intermodális csomópont lehetséges helyszíne számos ingatlant érint, melyek több tulajdonos kezében vannak. A buszpályaudvar területe korábban (adósságrendezés részeként) az önkormányzattól átadásra került a Szabolcs Volán Zrt. részére.

Ssz.	Hrsz.	Tulajdonos	Terület (nm)	Tulajdoni hányad	Vagyon-kezelő	Hányad	Megjegyzés
1	6705/8	Magyar Állam	119 812	100%	MÁV Zrt	100%	MÁV vasúti pálya
2	6705/12	Magyar Állam	6 662	100%	MÁV Zrt	100%	Szervizút a pu. keleti oldalán
3	6705/13	MÁV Zrt	10 915	100%	-	-	vasútállomás épülete
4	6705/14	Nyíregyháza MJV	3 971	100%	-	-	P+R és üzletek
5	6705/15	MÁV Zrt	11 490	100%	-	-	MÁV raktár
6	6705/16	MÁV Zrt	543	100%	-	-	Vasúti üzemi terület
7	6705/17	Nyíregyháza MJV	1 998	100%	-	-	Szervizút busz pu. nyugati oldalán
8	6701/3	Nyíregyháza MJV	5 746	100%	-	-	járda Petőfi út nyugati oldalán
9	6704	Nyíregyháza MJV	15 832	100%	-	-	Petőfi park
10	6702/2	Társasháztulajdon	984	100%	-	-	Busz pu.-i Áruház épület
11	6702/4	Nyíregyháza MJV	704	100%	-	-	Busz pu.-i Áruház telek
12	6702/5	Szabolcs Volán Zrt	8 944	100%	-	-	Autóbusz állomás telek
13	6702/6	Szabolcs Volán Zrt	1 087	100%	-	-	Autóbusz állomás épület
Összesen			188 688				

35. táblázat A Petőfi téri buszvégállomás, vasútállomás és környéke tulajdoni viszonyai

4.1.2 A közösségi közlekedési szabályozási háttere és szolgáltatói köre Nyíregyházán

A közösségi közlekedési szolgáltatással kapcsolatos megrendelői-szolgáltatói viszonyok szabályozását a 2012. évi XLI. törvény „A személyszállítási szolgáltatásokról” (Sztv.) tartalmazza, mely hatályba lépése után (2012. július 1.) rögzítette a vasúti személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó előírásokat is, kivonva ezeket a vasúti törvény (2005. évi CLXXXIII. tv, Vtv.) hatálya alól. A vasúti pálya üzemeltetésére vonatkozó rendelkezések ugyanakkor továbbra is a Vtv. által szabályozottak. A Sztv. rendelkezéseiben alapvetően a vasúti és közúti személyszállítást az Európai Unió szintjén szabályozó 1370/2007/EK rendelethez igazodik.

A személyszállítási közszolgáltatás fogalmát a Sztv. 2. § 29. pontja az 1370/2007/EK rendelet 2. cikk a) pontjával összhangban határozza meg. A közforgalmú személyszállítási szolgáltatás ez alapján közzétett feltételek alkalmazásával, díj ellenében, bárki által igénybe vehető szolgáltatás. A személyszállítási közszolgáltatás alapja mindig a közszolgáltatási szerződés, mely a szolgáltatás megrendelője, illetve a szolgáltató között kötöttek.

Nyíregyházán jelenleg vasúti, illetve közúti közösségi közlekedési szolgáltatás működik, előbbi a MÁV START Zrt, utóbbit a Szabolcs Volán Zrt látja el. A városban helyi kötöttpályás közlekedés (villamos, vagy trolibusz) nincsen. A Volán a város területén és környékén helyi és helyközi szolgáltatást végez, két különálló szerződés keretében. Fő tevékenysége a helyközi közösségi közlekedési szolgáltatás, mely a bevételeinek mintegy $\frac{3}{4}$ részét jelenti. A helyközi szolgáltatás mellett helyi közösségi közlekedési szolgáltatást nyújt Nyíregyházán közszolgáltatási szerződés keretében, valamint Mátészalkán, ez utóbbi vállalkozási szerződés keretében történik, itt a társaságnak közszolgáltatási kötelezettsége nincs.

4.1.3 Helyi közúti közösségi közlekedési szolgáltatás jellemzése

A helyi személyszállítási közszolgáltatás megrendelése a törvény 4. § (4) bekezdés c) pont alapján a települési önkormányzat, jelen esetben Nyíregyháza Megyei Jogú Város (mint ellátásért felelős) feladata. Az Sztv. alapján az önkormányzat önként vállalt feladatai közé tartoznak az alábbiak:

- A helyi személyszállítás fejlesztésére vonatkozó – az országos, a regionális és az elővárosi közforgalmú személyszállítással, az épített és természeti környezet védelme érdekében összehangolt, a fejlett információs és kommunikációs technológiák alkalmazására alapozott – koncepciók jóváhagyása, valamint azok végrehajtásának megszervezése;
- A gazdaság és a társadalom személyszállítási közszolgáltatások iránti igényének megállapítása, nyomon követése;

- A közszolgáltatások megszervezésével kapcsolatos intézményi és szabályozási keretek kialakítása, a helyi személyszállítási közszolgáltatások megszervezése, a közlekedési szolgáltató kiválasztása, a helyi személyszállítási közszolgáltatások – a személyszállítási közszolgáltatási szerződések megkötésével történő – megrendelése;
- A helyi közlekedés díjainak szerződés keretében történő megállapítása, a helyi személyszállítási közszolgáltatások bevételekkel nem fedezett indokolt költségeinek megtérítése, valamint a szolgáltatások teljesítésének ellenőrzése;
- A település helyi közszolgáltatási személyszállítási szolgáltatásának ellátására vonatkozó menetrendi koncepciók kidolgozása.

A közösségi közlekedési szolgáltatást a város megbízásából, közszolgáltatási szerződés keretében a Szabolcs Volán Zrt. nyújtja. A szerződés hatálya alá tartozik Nyíregyháza Megyei Jogú Város közigazgatási területe közösségi közlekedésének ellátása. A város a szolgáltatást 1995. december óta rendeli meg, a jelenleg hatályos közszolgáltatási szerződés 2005. január 1-e óta van érvényben. A szerződést eredetileg 2012. december 31-ig kötötték, ám a lejárat előtt az eredeti szerződéses időtartam felével, 4 évvel meghosszabbításra került, összhangban az 1370/2007/EK rendelet 4. cikk (4) bekezdésével. Érvényességének ideje így 2016. december 31-ig toldott ki. A szerződés tovább nem hosszabbítható meg.

A menetrend megállapítása a szerződés értelmében évente egy alkalommal történik, ezt a város Közgyűlése hagyja jóvá. Az éves menetrend felülvizsgálat a helyi közlekedés esetében is egységes egyeztetési eljárással, a regionális KTI iroda irányításával, az önkormányzat, a MÁV és az érintett Volán társaságok bevonásával történik. Menetrend módosítás évente akár többször is lehetséges, ez leggyakrabban egy-egy járatot, vagy egy terület járatait érinti. A menetrend éven belüli rendkívüli módosítását a felmerülő igények alapján bármely szerződő fél kezdeményezheti, majd kölcsönös megállapodást követően kerül jóváhagyásra. A jelenlegi menetrend 2013. május 1. óta érvényes, az utolsó módosítás a járatok jelentős, mintegy 3%-os ritkítását eredményezte.

A Volán könyveiben köteles a helyi közösségi közlekedési közszolgáltatáshoz kapcsolódó költségeit és bevételeit a helyköziektől elkülönítve, az átláthatóság követelményeinek megfelelően nyilvántartani.

A társaság a szolgáltatásért cserébe a járműveket igénybe vevőket díjfizetésre kötelezheti. A viteldíj mértékét szintén évente (január 1-én) vizsgálják felül, a tarifa mértékét, valamint a jegy- és bérletfajtákat az önkormányzat és a Volán közös megegyezéssel állapítja meg.

Jelenleg Nyíregyháza helyi közlekedéséhez menetjegy, illetve napi jegy, valamint heti és havi bérlet vehető igénybe. Nyíregyháza közigazgatási területén, az alföldi jellegből adódó településszerkezet miatt egy kétfónás

tarifaövezeti rendszer működik, melyben egy belterületi és egy külterületi övezeti díjszabás van érvényben. A belterületi övezet a Belvárost és a város északi kerületeinek nagy részét foglalja magában, míg a külterületi övezetbe főleg a város nyugati, illetve déli, ritkán lakott településrészei tartoznak. A két külön díjszabás oka a nagy kiterjedésű külterületi városrészek egymástól és a belvárostól való nagy távolsága, ami indokoltá teszi, hogy a hosszú vonalakon közlekedő külterületi járatok költségeit azok közvetlen használóira terheljék, egy külön külterületi zóna kialakításával, amelyre emelt díjas menetjegy²⁸, illetve bérlet váltható. A külön tarifaövezet csökkenti a csak a belterületi járatokat igénybe vevők terheit, jobban érvényesítve ezzel a használatárányos díjfizetés elvét.

A belterületi havi bérlettel értelemszerűen csak a belterületi övezet járatai vehetők igénybe, míg az egyvonalas külterületi havi bérlet csak a külterületen történő utazásra jogosít fel, a belterületre történő belépéshez külön jegy megváltása szükséges. Létezik ugyanakkor külterületi összvonalas bérlet is, mellyel mind a kül-, mind a belterületi járatok korlátozás nélkül igénybe vehetők.

A társaság a díjbevételeken túlmenően további bevételekkel is rendelkezik. A helyi közösségi közlekedési szolgáltatás nyújtása során köteles biztosítani az utazók számára a 85/2007 Korm. rendeletben előírt mértékű utazási kedvezményeket, az ezek alkalmazásából származó bevételkiesést a magyar állam szociálpolitikai menetdíj-támogatás formájában téríti meg a szolgáltató felé.

A menetdíj támogatás mértéke az értékesített kedvezményes (nyugdijas, diák, stb.) bérletek után 2030 Ft/db, míg 100%-os menetdíj támogatás esetén (ez a kedvezmény elsősorban a 65 év feletti utazásaira vonatkozik) alapját az igénylés időpontjában a KSH által közzétett lakosságszám képezi (Nyíregyháza esetén egy fő lakos után 120 Ft / hónap támogatás igényelhető). A jelenlegi menetdíj támogatási rendszer Nyíregyházát különösen érintő problémája, hogy nem tesz különbséget a külterületi és a belterületi bérletek támogatásának mértéke között, mindkettő egyformán 2030 Ft, míg a kedvezmény összege a belterületi bérlet esetében 3900 Ft, míg a külterületi bérlet tekintetében 4930 Ft. A kedvezmény és a támogatás közötti igen jelentős különbség a Volánnak különösen a külterületi bérletek esetében jelentős bevételkiesést eredményez. A támogatás mértéke a jogszabály bevezetése óta (2012. június) nem változott.

A Volán bevételei közé tartoznak még a pótdíjkból, viteldíj kiegészítésekből, illetve reklámokból származó bevételek, illetve az állami normatív támogatás. A helyi közösségi közlekedés finanszírozását szolgáló állami normatív támogatás az új önkormányzati törvény hatályba lépése óta nem került átutalásra. A finanszírozási rendszer strukturális problémája, hogy az eszközök értékcsökkenésének

²⁸ A menetjegy árában elővételben nincs különbség, ugyanakkor a buszvezetőnél váltott belterületi jegy ára 340, a külterületi 390 Ft az érvényes díjszabás szerint.

elszámolását ugyan megengedi, ugyanakkor a korábban használnál korszerűbb, magasabb beszerzési költségű járművek beszerzésére már nem nyújt fedezetet. A közszolgáltatási szerződés szerint az eszközbeszerzések finanszírozásáról eseti jelleggel, közösen állapodnak meg a felek, ugyanakkor ezzel együtt is a műszaki fejlesztések mértéke alatta marad a kívánt mértéknek.

A fenti bevételekkel nem fedezett, igazolható költségekre, valamint az elmaradt ésszerű haszonra kiterjedően (ennek mértéke az éves árbevétel 1%-a) a szolgáltató ellentételezésre jogosult, melyet az önkormányzat tartozik a Volán részére megfizetni. Az ellentételezést a megbízó önkormányzat az általa elismert költségek után köteles megfizetni, ezen költségek közé tartozik a járműállomány értékcsökkenése is. Az utóbbi években, évtizedekben az önkormányzat részéről az ellentételezés kifizetése anyagi nehézségek miatt több esetben elmaradt, vagy a kiegyenlítés nem likvid eszközökkel, hanem pl. ingatlanok átadásával történt (így került a Volán tulajdonába pl. a Petőfi téri buszpályaudvar). Az ellentételezés elmaradása miatt az önkormányzat jelentős adósságot halmozott fel a Volán felé, ennek rendezésére 2012-ben az Önkormányzat, a Volán, valamint a Volán tulajdonos MNV Zrt. részvételével egyeztetésekre került sor, melyek során a felek az adósság átütemezett kifizetésében állapodtak meg. A rendszer strukturális problémáit ugyanakkor a rendezés nem szüntette meg, a magasabb üzemanyagár, a csökkenő utasszám, a fejlesztések elmaradása miatt a helyi személyszállítás továbbra is veszteséges, ami az önkormányzat finanszírozási terheit növeli.

A Szabolcs Volán a helyi közlekedési szolgáltatás ellátásához az alábbi ingatlanok tulajdonjogával rendelkezik:

- Tároló telep (4400 Nyíregyháza, Krúdy Gyula u.);
- Járműjavító telep (egyben a vállalat székháza, 4400 Nyíregyháza, Korányi Ferenc u. 12.);
- Autóbusz pályaudvar (4400 Nyíregyháza, Petőfi tér 6.);
- Szalag utcai forgalomirányító decentrum (4400 Nyíregyháza, Szalag u.);
- Sóstói úti decentrum (4400 Nyíregyháza, Sóstói út).

A társaság által üzemeltetett buszállomány tulajdonjogi és műszaki szempontból is vegyes összetételű. Jelenleg összesen 80 darab busszal rendelkezik, átlagéletkoruk 11,47 év, közülük alacsony padlós 42, ami a teljes állomány 52,5%-a, ezzel a közszolgáltatási szerződésben vállalt arányt a társaság teljesíti. A buszállomány jelentős része korábbi beszerzések eredményeként saját tulajdonban van, ezek között több a régi, Ikarus 260, és 280 típusú jármű. 2006-ban a cég modern, alacsonypadlós Solaris buszok lízingkonstrukcióban történő beszerzése mellett döntött. Végül jelenleg, mivel új buszok beszerzésére nincs lehetősége a társaságnak, a buszhiányt bérelt buszok üzembe helyezésével igyekeznek pótolni, ezek jelentős része is használt, régebbi

típus. A társaság a közszolgáltatási szerződésben vállalt kötelezettségei szerint képes a járművek önálló műszaki üzemeltetésére, karbantartására.

A helyi közlekedésben 2013. május 1-ig a társaság igényvezérelt közlekedési szolgáltatást is működtetett, a ritkán lakott, menetrendszerű járatokkal kevésbé feltárt területeken. A szolgáltatás célja a ritkás járatokkal feltárt területek jobb kiszolgálása volt, illetve tesztprojektként feladata volt az ilyen típusú szolgáltatásra vonatkozó igény felmérése. A projekthez a Volán külön kis kapacitású járműveket helyezett üzembe. A szolgáltatás hívás alapján működött, azaz akár egy hívásra is köteles volt a Volán járatot indítani. Igénybevételéhez menetjegy váltása kötelező volt (a 65 éven felüliek számára is), ami hozzájárulhatott ahhoz, hogy nem bizonyult népszerűnek, a város lakosságának csak egy igen szűk köre használta. Mivel finanszírozása nagyon megterhelte az önkormányzatot, ezért 2013. májustól a megszüntetése mellett döntöttek.

A megrendelő a Volánnal egyetértésben, 2013. áprilisban a közszolgáltatási szerződés módosítása és új menetrendi struktúra bevezetése mellett döntött, melynek oka a költségek csökkentésének szándéka volt. A menetrend racionalizációs során a járatokat mintegy 3%-ot elérő mértékben ritkították (az igényvezérelt szolgáltatás megszüntetésén felül).

A Szabolcs Volánt (2009 – 2012) felelős gazdálkodás jellemzi, az elmúlt években a társaság mérleg szerinti eredménye a 2012-es évet leszámítva minden évben pozitív értéket mutatott. A nettó árbevétel mértéke éves szinten 5 – 5,5 Mrd Ft körül mozog, ez az utolsó évben volt a legalacsonyabb, 5 Mrd Ft körüli értéken. A személyi jellegű ráfordítások értéke stabilan 3,2 – 3,3 Mrd Ft. Aggodalomra ad okot az anyagi jellegű ráfordítások stabilan növekvő értéke, amely egyenesen növekedve a 2009-es 2,6 Mrd Ft értékről 2012-re 3,3 Mrd Ft-ra kúszott fel.

A város saját közlekedési vállalattal nem rendelkezik. Egy ilyen társaság létrehozása akkor lehet indokolt, ha a városban kötőpályás közlekedés is megjelenik, melynek működtetésére egy saját társaság a Volánnál alkalmasabb lenne.

4.1.4 Helyközi közúti közösségi közlekedési szolgáltatás jellemzése

A Sztv. 4. § (3) bekezdés d) pontja alapján a személyszállítási közszolgáltatás megrendelője országos, regionális és elővárosi szolgáltatás esetén a közlekedésért felelős miniszter (jelenleg a nemzeti fejlesztési miniszter). A Sztv. 4. § (3) bekezdés alapján jelen projekthez közvetlenül kapcsolódóan a miniszter, mint ellátásért felelős az alábbi jogkörökkel, illetve feladatokkal rendelkezik:

- A regionális és elővárosi személyszállítási szolgáltatások megszervezése, a közlekedési szolgáltató kiválasztása;
- A regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatások megrendelése, a szolgáltatás ellenőrzése;

- Egységes, országosan és regionálisan összehangolt közszolgáltatási menetrendi koncepció kidolgozása;
- Az elővárosi személyszállítási közszolgáltatási kötelezettségek miatt a közlekedési szolgáltatónál felmerülő, bevétellel nem fedezett és indokoltnak elismert költségeknek a központi költségvetésből történő megtérítése;
- Az elővárosi közlekedés díjainak személyszállítási közszolgáltatási szerződés keretében történő megállapítása;
- A személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó eszközök, valamint a kapcsolódó járművek és infrastruktúra-elemek (pl: vasúti pályák) üzemeltetésére, fejlesztésére, valamint fejlesztésnek nem minősülő beruházásokra vonatkozó egységes fejlesztési koncepció elkészítése;
- A regionális és elővárosi közlekedés jegy- és bérletrendszerére, díjakra és díjalkalmazási feltételrendszerére, valamint jegyellenőrzési folyamatokra és módszertanra vonatkozó koncepció kidolgozása és elfogadása;
- A regionális és elővárosi közlekedés szolgáltatási szintjének és mennyiségének, valamint a közszolgáltatások teljesítésével összefüggő gazdálkodó tevékenység ellenőrzésére és felügyeletére egységes módszertan kialakítása;
- Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatásoknak az utazók számára - a technológiai, műszaki és költségvetési lehetőségek keretei között - összehangolt, egységes feltételek mellett hozzáférhető szolgáltatási rendszer kialakítása;
- Az utasok számára elektronikus formában egységesen megismerhető közszolgáltatási menetrend és elektronikus utazásszervező működtetésére és fejlesztésére vonatkozó koncepció készítése.

Nyíregyháza város és környéke helyközi közösségi közlekedési szolgáltatási feladatait szintén a Szabolcs Volán Zrt. látja el az ellátásért felelős nevében eljáró közlekedésért felelős minisztériummal kötött közszolgáltatási szerződése keretében. A szerződés 2005. január 1-től hatályos, eredeti érvényessége 2012. december 31-ig tartott, ezt szerződés módosítással 2016. december végéig hosszabbították meg. A szerződés keretében a Volán helyközi és távolsági (az új törvény által bevezetett kategóriák szerint elővárosi, regionális és országos) közúti közlekedési szolgáltatást nyújt.

A helyközi közösségi közlekedésre vonatkozó menetrendet évente, a korábban bemutatott egységes egyeztetési eljárás keretében vizsgálják felül, a minisztérium és a szolgáltató egyetértésével. Az új menetrend kidolgozása során megnevezik a kizárólagos és a közös vonalakat, illetve vonalszakaszokat, az utóbbiakon a Szabolcs Volán szolgáltatása nem kizárólagos, azon más Volánokkal osztoznia kell. A menetrendet ezen vonalak esetében a társvolánokat együttműködésben kell kialakítani. Menetrend módosítására az év folyamán bármikor lehetőség van, azt bármelyik fél kezdeményezheti, a közös vonalakat, illetve

vonalszakaszokat érintő módosítást az érintett társvolánoknak is jóvá kell hagynia.

A Szabolcs Volán a szolgáltatás ellenértékeként az utazóktól menetdíj szedésére jogosult. A menetdíj mértékének megállapítása a közszolgáltatási szerződésben történik (összhangban a személyszállítási törvény rendelkezéseivel), ugyanakkor mivel az állam törekszik a helyközi közlekedés díjainak egységesítésére, ezért a díjszabás az ország legtöbb társaságánál megegyező. A helyközi közlekedési szolgáltatás díjazása a megtett úttal arányosan történik, a díj mértékét 2012 szeptemberében változtatták utoljára. Ekkor a legrövidebb, 5 km-es szakaszra szóló teljes árú jegy 250 Ft-ba került, ezt követően 50 km-ig minden megtett 5 km után, 50 km felett minden megtett 10 km után kellett magasabb díjat fizetni. A harminc napos havi bérlet szintén a fenti egységek szerint növekszik, itt a legalacsonyabb (5 km-es) teljes árú bérlet 5940 Ft-ba kerül, mely egy vonalon történő korlátlan számú utazásra jogosít. A Szabolcs Volán járatai Nyíregyháza közigazgatási határán belül is közlekednek, azonban a két szolgáltatástípus közötti átjárhatóság egyik vonalszakaszon sem megoldott, a Volán helyközi járataira érvényes menetjeggyel, illetve bérlettel a helyi járatok nem vehetők igénybe, és a helyi bérlet sem jogosít a helyközi járatok használatára. Az utazóközönségnek lehetősége van ugyanakkor a helyközi járatokat csak helyi közlekedésre igénybe venni, ezt azonban csak helyközi jeggyel / bérlettel tehetik meg, amennyiben ez nekik előnyösebb.

A Volán helyközi közlekedési szolgáltatással összefüggő bevételének tekinthető a menetdíj bevételen kívül a szociálpolitikai menetdíj támogatás, az utasok által fizetett pótdíjak, illetve az egyéb bevételek (pl. reklám bevételek). A közönség utazási kedvezményekre történő jogosultságát, illetve a kedvezmény mértékét a helyi közlekedéshez hasonlóan a 85/2007 Korm. rendelet határozza meg, összesen mintegy 44 jogcímen részesítve kedvezményben az utazókat, ami jóval szélesebb körű a helyi kedvezményt igénybe venni jogosultak körétől. Néhány esetet kivéve (pl. 65 év feletti kedvezménye) a kedvezmény mértéke is eltérő a helyi közlekedéstől. Sajátos példa erre a kötelező munkáltatói költségterítés, amelyet helyközi járatra a munkáltatónak kötelező biztosítania, míg helyi járat esetén nincs ilyen kötelezettsége. Az eltérő kedvezménystruktúra tovább nehezíti a két szolgáltatás közötti átjárhatóságot.

A bevétellel nem fedezett költségek, valamint az elmaradt, méltányolható haszon mértékéig a szolgáltató a közszolgáltatási szerződés értelmében ellentételezésre jogosult, melyet a Magyar Állam köteles megfizetni a részére. Az ellentételezés csak abban az esetben illeti meg a szolgáltatót, ha az érintett feladat (járat üzemeltetése) a részére bizonyítottan gazdasági hátránnyal jár. Ennek alátámasztására a Volán 2008 óta vonali szintű eredmény kimutatásra alkalmas kontrollig rendszert működtet. A helyközi közösségi közlekedéshez kapcsolódó költségeiről és bevételeiről a Volán köteles könyveiben a többi tevékenységről elkülönítetten

elszámolást vezetni, és arról évente egyszerűsített mérleg és eredmény kimutatást készíteni.

A Volán a helyközi közösségi közlekedési szolgáltatás ellátásához megfelelő ingatlan infrastruktúrával és buszállománnyal rendelkezik. A helyközi szolgáltatáshoz igénybe veszi a helyi közlekedés kapcsán már felsorolt, Nyíregyháza területén található infrastruktúrát, emellett további telephelyekkel rendelkezik Kisvárdán és Mátészalkán. A helyközi közösségi közlekedés ellátásához összesen mintegy 235 busszal rendelkezik, ezek műszaki összetétele a helyi buszállományhoz hasonlóan vegyes, megtalálhatók közöttük a régi, 20 évesnél idősebb Ikarus 260, 280 típusú járművek és a korszerű, néhány éves Credo buszok egyaránt. A járművek átlagéletkora 11,09 év (2013. szeptemberi állapot). A helyközi közlekedéshez alacsony padlós járművet a Volán nem biztosít.

4.1.5 Helyközi vasúti közösségi közlekedési szolgáltatás jellemzése

Nyíregyházán a vasúti helyközi közösségi közlekedési szolgáltatást a MÁV START Zrt. végzi, a MÁV Zrt. tulajdonában lévő vasúti pályán. A MÁV Nyíregyházát érintő vonalai az alábbiak:

- Budapest – Záhony (100, áthaladó, országos törzshálózati vonal);
- Mezőzombor – Nyíregyháza (80, országos törzshálózati vonal);
- Nyíregyháza – Nagykálló – Nyíradony (112, országos vasúti mellékvonal);
- Nyíregyháza – Nyírbátor – Mátészalka - Zajta (113, országos törzshálózati vonal);
- Nyíregyháza – Vásárosnamény (116, országos vasúti mellékvonal);
- Nyíregyháza – Görögcsallás – Pusztakócs (117, országos vasúti mellékvonal);
- Nyíregyháza – Balsa Tisza part (118, keskeny nyomtáv, országos vasúti mellékvonal);
- Nyíregyháza – Dombrád (119, keskeny nyomtáv, országos vasúti mellékvonal).

A Nyíregyháza területén található vasúti pályahálózat, illetve ennek tartozékai és a vasúti üzemi létesítmények tulajdonjogát és vagyonkezelését Vtv. szabályozza. Ennek értelmében a városban található vasúti pályaelemek a Magyar Állam tulajdonát képezik, és a MÁV Zrt. vagyonkezelésében vannak, míg a vasúti üzemhez szükséges létesítmények (pl. a vasúti pályaudvar) egy részének tulajdonjoga a MÁV Zrt-nél van.

A helyközi vasúti személyszállítás Nyíregyházán és környékén a MÁV START Zrt. feladata, a Magyar Állam nevében eljáró, közlekedésért felelős miniszterrel kötött közszolgáltatási szerződése alapján. A MÁV START jelenleg hatályos szerződése 2013. december 31-ig érvényes, ezt

követően 2014. január 1-től a 2013 szeptemberében aláírt, 2023 év végéig érvényes közszolgáltatási szerződés lép életbe.

A MÁV által alkalmazott viteldíjakat a hatályos közszolgáltatási szerződés 13. sz. melléklete tartalmazza, az országos és elővárosi szolgáltatásra vonatkozóan. A tarifák a megtett távolsággal arányosan nőnek, 50 km-ig minden megtett 5 km után, e fölött minden megtett 10 km után. A tarifák mértéke a közúti személyszállítással egyeztetett.

A MÁV által nyújtott utazási kedvezményeket a 85/2007 Korm. rendelet szabályozza, a kedvezményezetttek köre és a kedvezmények mértéke a közúti közösségi közlekedéssel megegyező. Ennek ellenére a vasúti és a közúti elővárosi és távolsági személyszállítás az utazóközönség számára nem átjárható, a különböző szolgáltatóknál váltott jegyek más szolgáltató járatain történő utazáshoz nem vehetők igénybe.

4.2 SWOT analízis

A SWOT megmutatja a külső és belső tényezők által generált negatív és pozitív folyamatokat a város, társadalom, gazdaság, a közlekedés a környezet tükrében.

A SWOT elemzésben röviden összefoglaltuk Nyíregyháza és vonzáskörzetének jelenlegi közlekedési helyzetét, térségi elérhetőségét, annak **erősségeit, gyengeségeit**, valamint azokat a pozitív és negatív külső tényezőket (**lehetőségek** illetve **veszélyek**), várható folyamatokat, melyek befolyásolhatják mindazt a jövőben.

A közlekedésben megmutatkozó feszültségek és problémák gyakran **nem pusztán a közlekedési rendszerből fakadnak**, mivel a közlekedés következmény jelenség – a személyek és áruk helyváltogatására irányuló igényből fakad. Az utazási és szállítási igények megfogalmazódása a tevékenységi és termelési helyek elkülönüléséből fakad. Így **a város és térség szerkezete, a gazdasági szerepkörök szétoszlása és a társadalom rétegződése és a lakóterületek kialakítása is jelentős mértékben hat a közlekedésre.**

	ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK	LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
Helyi közösségi közlekedés	<p>Kedvező területi lefedettség.</p> <p>Viszonylag jó állapotú járműpark.</p> <p>Megfelelő megállóhely sűrűség.</p> <p>A vasútállomás térségét a legtöbb autóbusz járat érinti.</p> <p>Többféle jegy-, illetve bérlet kedvezmény.</p> <p>A belvárosba való közvetlen eljutás minden városrészből biztosított.</p> <p>Biztosított az autóbusz pályaudvar és a vasútállomás elérhetősége minden városrészből.</p>	<p>Alacsony szintű utastájékoztatás.</p> <p>Sok a szétterülő, alacsony népsűrűségű városrész, amit nehéz gazdaságosan feltárni.</p> <p>Sugaras rendszerű autóbusz hálózat, kevés átmérős viszonylattal.</p> <p>Autóbuszok előnyben részesítésének lehetőségei módjai nincsenek alkalmazva.</p>	<p>A közösségi közlekedés előnyben részesítése.</p> <p>Kedvező elhelyezkedésű intermodális csomópont építése.</p> <p>Átszállási kapcsolatok összehangolása.</p>	<p>Tovább csökkenő utasszám.</p>
Helyközi közúti közösségi közlekedés	<p>A vasúti menetidők alacsonyabbak a buszok közlekedéséhez képest.</p> <p>A helyközi buszhálózat megállóhelyeinek nagy része jó állapotú.</p> <p>A folyamatosan bővülő járműpark egyre több igény kielégítésére alkalmas.</p> <p>A helyközi a helyi autóbusz állomás és a vasútállomás egymás közvetlen közelében helyezkedik el lehetővé téve az átszálló kapcsolatokat.</p> <p>Az autóbusz hálózat megfelelő és időbeni lefedettséget biztosít, főleg a reggeli és a délutáni csúcsidőben.</p>	<p>Hiányzó P+R és B+R parkolók száma alacsony vagy hiányzik a megállóhelyeknél.</p> <p>A helyközi autóbusz állomás megközelítése egy irányból lehetséges.</p> <p>A fő vasútvonalakra történő ráhordó hálózat nem megoldott.</p>	<p>A belvároshoz közeli elhelyezkedésű helyközi, helyi autóbuszállomások és a vasútállomás magában hordozza egy korszerű intermodális csomópont elhelyezkedését.</p> <p>A 100-as ill. a 100c vasútvonal mentén ráhordó buszhálózat kialakítása.</p> <p>Járműpark fejlesztése alternatív meghajtású autóbuszok irányába.</p>	<p>A ráhordó hálózat nem megfelelő kialakítása.</p> <p>A motorizáció növekedésével a modal-split tovább romlik.</p> <p>A komfortszintet nem sikerül megfelelően javítani. A járműtípusok nem megfelelő specifikációja (ülő- és állóhelyek aránya, kerékpárszállítás).</p> <p>A közúti forgalom nagysága megnehezíti a menetrend tartását.</p>
Vasúti közlekedés	<p>Kiváló hálózati lefedettség.</p> <p>Az állomáson áthalad a 100-as számú TEN-T vasútvonal, ill. csatlakozik a szintén TEN-T 100c.</p> <p>Korszerű, átépített vasútállomás.</p> <p>Nyíregyháza állomásépülete mellett megfelelő számú P+R, B+R.</p> <p>Kedvező földrajzi elhelyezkedés, kiváló kapcsolat a szomszédos megyeszékhelyekkel.</p>	<p>A 100c vasútvonalat leszámítva minden vonal dízel üzemű, 1 vágányú.</p> <p>A becsatlakozó mellékvonalak pályaállapota leromlott.</p> <p>A mellékvonalak többségén max. 170 kN az eng. tengelyterhelés.</p> <p>A mellékvonalakon max 400 m hosszú vonatok közlekedtetetők.</p> <p>Az alacsony engedélyezett sebesség miatt</p>	<p>Járműbeszerzés, korszerű motorvonatok közlekedtetése.</p> <p>A mellékvonalak pályaállapotának helyreállításával a menetidő csökkentése.</p> <p>Ütemes menetrend bevezetése.</p> <p>Utastforgalmi potenciál a becsatlakozó mellékvonalakról.</p> <p>A 10 percnél hosszabb lezárási idejű vasúti átjárókat külön szintbe hozni, vagy a</p>	<p>Pályarekonstrukció hiánya miatt fokozatosan csökkenő szolgáltatási színvonal, utasszám.</p> <p>Az utasszám csökkenése miatt vasútvonalak esetleges bezárása.</p> <p>113-as vonalon csak 4 pár vonat közlekedik, az alacsony szolgáltatási színvonal utasvesztéshez vezet.</p>

		<p>rendkívül rossz az eljutási idő.</p> <p>Több mellékvonalon szünetel a személyszállítási közszolgáltatás.</p> <p>A mellékvonalakon Bz motorvonatok alacsony szolgáltatási színvonalat nyújtanak.</p> <p>Csak a 116-os, ill. 117-es becsatlakozó mellékvonalon biztosított legalább 2 órás ütemes menetrend.</p> <p>Az utastájékoztató színvonala nem a kor színvonalának megfelelő.</p> <p>Több 10 percnél hosszabb lezárási idejű vasúti átjáró.</p>	<p>biztosítóberendezést korszerűsíteni.</p>	
IMCS terület környezete	<p>Közlekedési szolgáltatások biztosítása egy helyen</p> <p>Kedvező területi elhelyezkedés.</p>	<p>Közös, korszerű és összehangolt utastájékoztató hiánya.</p>		<p>Üzemeltetési és pénzügyi kérdések.</p>
Kerékpáros közlekedés	<p>Kedvező adottságok a kerékpározásra a város síkvidéki jellegéből adódóan.</p> <p>A kerékpározásnak régre visszatekintő múltja van.</p> <p>A korábbi években új, jó minőségű kerékpárforgalmi létesítmények épültek ki, ami használ a kerékpározás terjedésének.</p>	<p>A kerékpárforgalmi létesítmények nem teljesen alkotnak egységes hálózatot.</p> <p>Déli városrészekben hiányoznak a kerékpáros kapcsolatok.</p> <p>A csomóponti átvezetések sok helyen hiányoznak.</p>	<p>Számos kerékpáros létesítmény építése tervezett, illetve van folyamatban.</p>	
ITS	<p>Intelligens utastájékoztató kiépítése megállóhelyeken, járműveken, interneten.</p> <p>Jegyértékesítés automatizálása (jegykiadó automaták).</p> <p>Jelzőlámpás csomópontoknál a közösségi közlekedés járműveinek előnyben részesítése.</p>	<p>Nincs integrált forgalomirányító központ.</p> <p>P+R rendszer nem működik.</p>	<p>Közlekedésirányító központ kiépítése.</p> <p>Valós idejű adatok térképes megjelenítése, mobil készülékekre szabott tájékoztató.</p>	
Parkolás	<p>Meglévő, egységes gazdálkodó szervezet (NyírVv) és bejáratott díjszedési rendszer működik.</p> <p>Igényekhez igazított parkolási díjfizetési módok.</p> <p>Egyértelműen kijelölt parkolási zónák.</p> <p>A belvárosban 3 mélygarázs is található.</p>	<p>Felszíni parkolóhelyek, melyek rontják a városképet, értékes városi területeket vesznek el.</p> <p>Az igényekhez igazított díjfizetés a városban rontja a modális arányt.</p> <p>Hiányoznak a megfelelően kiépített P+R parkolók.</p>		
Közúti közlekedés	<p>Autópálya kapcsolat (M3) biztosított.</p> <p>Közvetlen kapcsolat országos jelentőségű főutakkal (4., 36., 38., 41. számú főutak).</p>	<p>Nagy átmenő közúti forgalom, mely a városi környüret terheli.</p> <p>A nagykörút megfelelő kapacitású D-Ny-i szakasza</p>	<p>A városi Ny-i elkerülő út (338. sz. főút) közeljövőben megépítésre kerül (M3-36. számú főút között).</p>	<p>A vasút feletti műtárgyak érzékenysége a növekvő forgalomra.</p> <p>Az ipari parkok fejlődését nem követi a közúti</p>

	<p>Jó állapotú bevezető útszakaszok.</p> <p>Kedvező városi gyűrűs sugaras közút-hálózati szerkezet.</p> <p>A városi jelzőlámpák távfelügyeleti rendszere működik, összehangolt csomópontok 5 útvonalon. Nagy kapacitású városi körgyűrű.</p>	<p>hiányzik.</p> <p>A 36-os és a 38-as főutak átmenő forgalma csak a városon keresztül tud továbbhaladni.</p> <p>A város keleti felén meglévő 403-as főúton kívül hiányoznak a lakott területen kívül vezető elkerülő közúti kapcsolatok.</p> <p>Szintbeni közúti-vasúti keresztezések a közúti közlekedést akadályozzák.</p> <p>A 36-os számú főút vasút felett átívelő műtárgya biztosít a vasúti forgalomtól független eljutást a városközponttal és más területekkel.</p> <p>Ipari parkok közúti megközelíthetősége alacsony szintű.</p>	<p>Bevezető utak kapacitásának növelése.</p> <p>Szintbeni közúti-vasúti átjárók megszüntetése, a vasúti forgalom okozta közúti torlódások megszüntetésére.</p>	<p>hálózat fejlesztése.</p> <p>A népesség és a lakóterületek növekedésével nő a közúti forgalom.</p>
Társadalom-gazdaság, városszerkezet	<p>A város erős regionális szerepkörrel bír.</p> <p>Számos nagynevű cég jelenléte erős gazdasági háttérrel ad a városnak.</p> <p>Az ipari parkok jelenléte megfelelő háttérrel nyújt a betelepülő vállalkozások számára.</p> <p>A munkanélküliség Nyíregyházán az országos szinten van.</p> <p>A város népessége növekszik, melyet a gazdasági beruházások elősegítenek.</p>	<p>A városban a születések és a halálozások száma negatív egyenleget mutat.</p>	<p>Újabb nagyberuházások indulása, foglalkoztatók betelepülése, illetve a jelenlévők további bővülése növeli a város és agglomerációjának gazdasági súlyát, valamint a demográfiai változásokra is pozitív hatással van.</p> <p>Oktatási, kutatási és fejlesztési tevékenységek támogatása elősegíti a szakképzett munkaerő utánpótlást az egyes iparágak számára.</p> <p>Pályázati pénzek rendelkezésre állása.</p>	<p>Demográfiai változások negatív tendenciája a lakosság elöregedését eredményezik.</p> <p>Elhúzó gazdasági válság a város gazdasági és társadalmi viszonyaira negatív hatással van.</p> <p>A városi fejlesztési elképzelések nem vagy csak részlegesen tudnak megvalósulni.</p> <p>A fejlesztésre szánt pénzügyi forrásokat nem sikerül felhasználni.</p>
Környezet	<p>A város kedvező földrajzi elhelyezkedésű.</p> <p>Környezetvédelmi beruházások megvalósulása.</p> <p>A domborzati viszonyokból adódóan kedvezőek a légszennyezettségi értékek.</p> <p>A tervezett fejlesztések műemléki veszélyeztetettsége alacsony.</p>	<p>Natura 2000 területek érintettsége, beépítés tilalma.</p> <p>A városon átvezető közlekedési hálózati elemeken zajló forgalom településrészeket érintő zaj- és levegőterhelése.</p>	<p>További környezetvédelmi beruházások megvalósulása.</p> <p>Tehermentesítő utak megépülésével a levegő és a zajterhelés csökken a sűrűbben lakott területeken.</p>	<p>Az élővilág szempontjából kedvezőtlen beruházások kerülnek megvalósításra.</p> <p>Ipari szennyezés bekövetkezése. Mezőgazdasági hasznosítású területek csökkenése.</p> <p>Levegőminőség romlása.</p> <p>Zaj- és rezgésterhelés növekedése.</p>

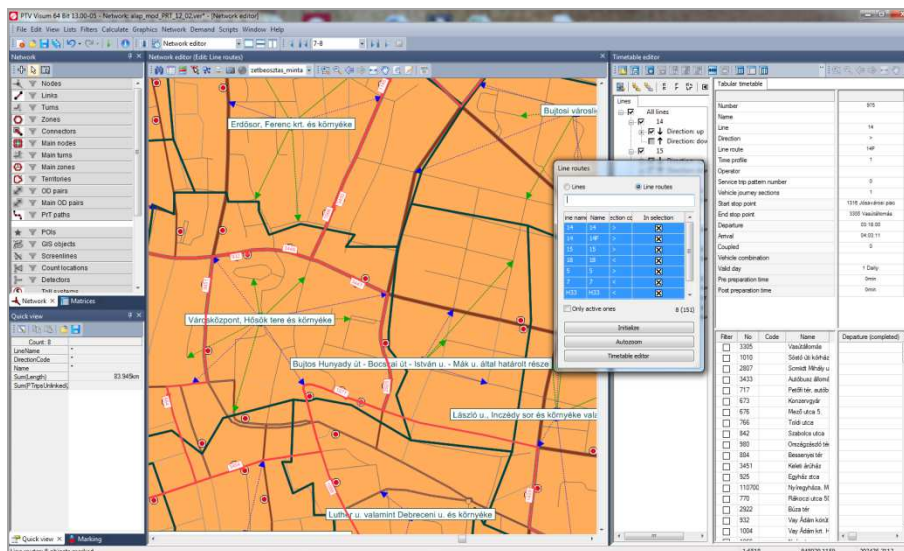
5 Számítógépes forgalmi modellezés

A közlekedési vizsgálatot a közösségi közlekedési és közúti hatások szakszerű előrebecslése érdekében kifejlesztett komplex számítógépes közlekedési modellezéssel végeztük.

5.1 A VISUM szoftver általános bemutatása

A számítógépes forgalmi modellezéshez a nemzetközileg akkreditált és széles körben használt VISUM® programot használjuk. A VISUM egy Microsoft Windows alapú közlekedéstervező szoftvercsomag, amely számos interfészt tartalmaz mind a Windows környezettel való, mind egy egyéb irányadó ipari formátumokkal való adat és képi kommunikációhoz. A VISUM több mint hagyományos modellezés, biztosítja a legmodernebb közlekedéstervezési eszközöket a hálózati vizsgálati módszerek lehető legteljesebb kínálatával. Tartalmaz olyan beágyazott elemeket, melyek segítik piacvezető térinformatikai szoftvercsomaggal az ArcGIS-szel való könnyű integrációt, továbbá objektum-orientált alapelven működik, ami lehetővé teszi a felhasználók számára, hogy a szoftverhez saját alkalmazásokat fejlesszenek VISUAL Basic vagy bármilyen programozási nyelv használatával.

A VISUM egy széleskörű, rugalmas szoftverrendszer közlekedéstervezéshez, igénymodellezéshez és hálózati adat menedzsmenthez. A világ összes kontinensén használják városi, regionális, országos és nemzetközi modellekhez. Alkalmazkodva a multimodális tervezéshez és hálózati analízis igényeihez a VISUM tartalmazza az összes releváns közlekedési módot (pl.: személygépjármű, személygépjármű utas, teherszállító jármű, busz, vonat, motor, bicikli és gyalogos.), ami lehetővé teszi konzisztens hálózati modellek létrehozását. A VISUM továbbá nyújt különféle ráterhelési eljárásokat és elemeket a négy lépcsős modellezéshez, amik épp úgy tartalmazzák a trip-end alapú és a tevékenység alapú megközelítéseket. A programcsomag további, részletes leírása a szoftverfejlesztő PTV AG német cég honlapján (www.ptvag.com) található meg. A fejezetben a továbbiakban a szoftver azon elemeit emeljük ki, amely a tárgyi projekthez közvetlenül kapcsolódik.



161. ábra: VISUM screenshot

A VISUM a hagyományos négy lépcsős modellezéshez lett kifejlesztve, de emellett nagyon hatékony eszköz a közlekedéstervezőknek a hálózat analízishez és adat menedzsmenthez. Egyedi erőssége a közúti forgalom városi és agglomerációs leképezésén túl a közösségi közlekedési szolgáltatási részletes tervezése, menetrendi adatmodelljei túlmutatnak a hagyományos modellezésen. A VISUM támogatja a 64bit-es operációs rendszereket, ami lehetővé teszi jóval nagyobb méretű hálózatok kezelését és hatékonyabb vizsgálatokat a kibővített memóriának köszönhetően.

A szoftver részletes közösségi közlekedési modulja segíti a közforgalmú hálózatok hatékony felépítését az interaktív viszonylat és járatszerkesztővel, a háromrétegű megállórendszerrel és a minden részletre kiterjedő menetrendszerkesztő modulokkal. A VISUM lehetővé teszi továbbá a szolgáltatók és járművek definiálását, ami nagy segítség lehet vonali és hálózati szintű kapacitásvizsgálatokhoz is. Ezen felül a VISUM-ban található egy hatékony költség-bevétel modell is, ami az alábbi összetevőkből áll: jegyrendszer modellje, járművek és fordájuk, járművekhez és szolgáltatókhoz tartozó állandó és változó működési költségek.

A VISUM legfőbb előnyei, amelyek alkalmassá teszik a tárgyi projektben a forgalom modellezésére:

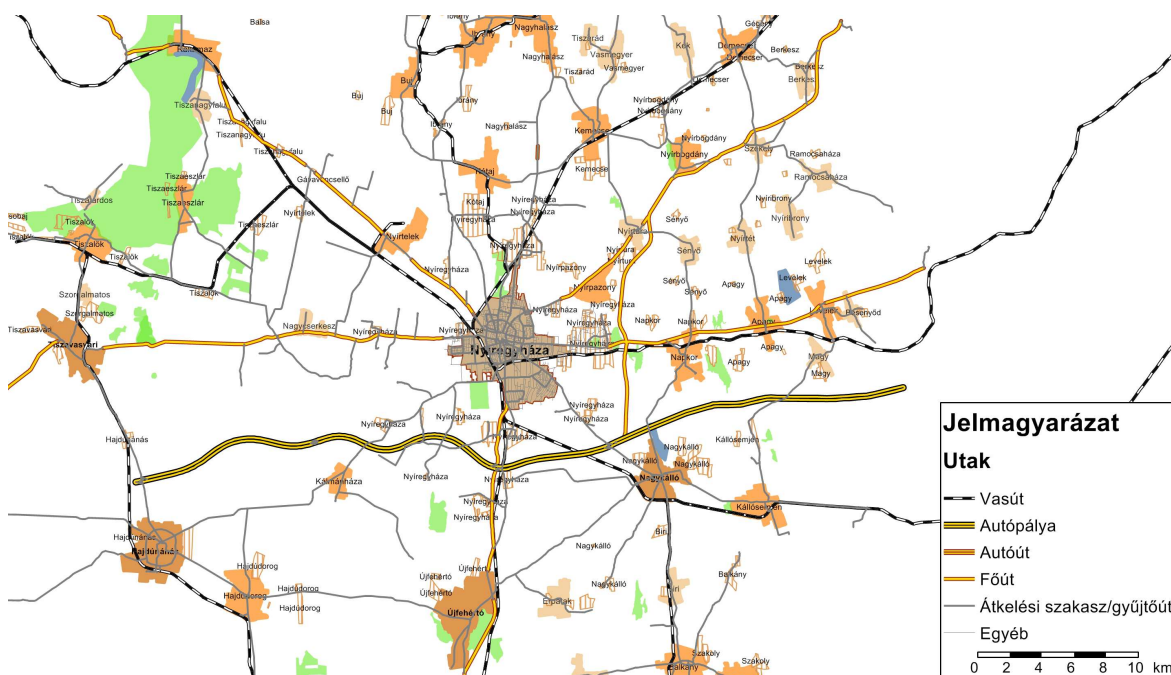
- az összes releváns adat megjeleníthető egy modellben;
- részletes analízis és tervezés lehetséges a közúti és közösségi közlekedés területein egyaránt;
- magas minőség a konzisztens hálózati modelleknek köszönhetően;
- GIS orientált és részletes térinformatikai alkalmazás;
- egyedi használat lehetősége, a nyitott rendszer elv miatt;

- felhasználó által meghatározható részletességi szint;
- számos interfész adat bevitelhez és későbbi exportáláshoz (pl.: VISSIM, mikroszimuláció).

5.2 Az alkalmazott forgalmi modell

A helyzetfelmérési szakasz részeként elkészült a térség közúthálózati és közösségi közlekedési hálózat forgalmi modellje. Ez a fejezet a forgalmi modell előállításának módszertanát, a felhasznált adatok leírását, valamint a modell paraméterezésének és kalibrálásának módszereit írja le.

Miután a térség közlekedésének teljes körű, minden járművekkel végzett mozgásra kiterjedő felmérése csak mintavételeken, forgalmi számlálásokon és háztartásfelvételeken alapuló szimulációkkal lehetséges, ezért a térség és vonzaskörzetének közúti és a közösségi közlekedési rendszerének leírása számítógépes forgalmi modellel történik. Ez a modell lehetőséget ad a jelenlegi helyzet értékelése mellett a jövőbeni fejlesztések, beavatkozások hatásainak vizsgálatára is.



162. ábra A modellezett terület

A számítógépes modell 3 fő elemből áll:

- Területi modell elkészítése – forgalmi körzetek lehatárolása
- Hálózati modell (közúti illetve közösségi közlekedési) – kínálat jellemzése
- Forgalmi mátrix (közúti illetve közösségi közlekedési) – kereslet jellemzése

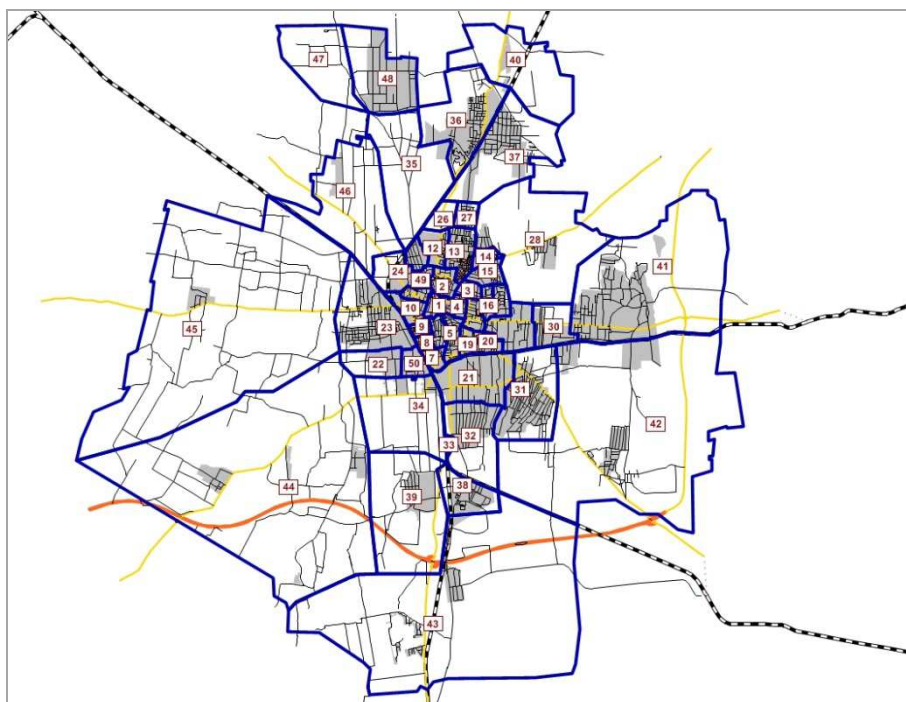
5.2.1 Területi modell

A területi modellben a város területét körzetekre osztottuk, az utasok és járművek kiinduló és célpont (pl. a lakóhely és munkahely) közötti mozgását ezekre a körzetekre vonjuk össze. A zónákat – melyek között a forgalom áramlását a forgalmi modellben megadjuk – megfelelő finomságú felbontásban kell meghatározni, hogy a modell minél jobban közelítse a valóságot.

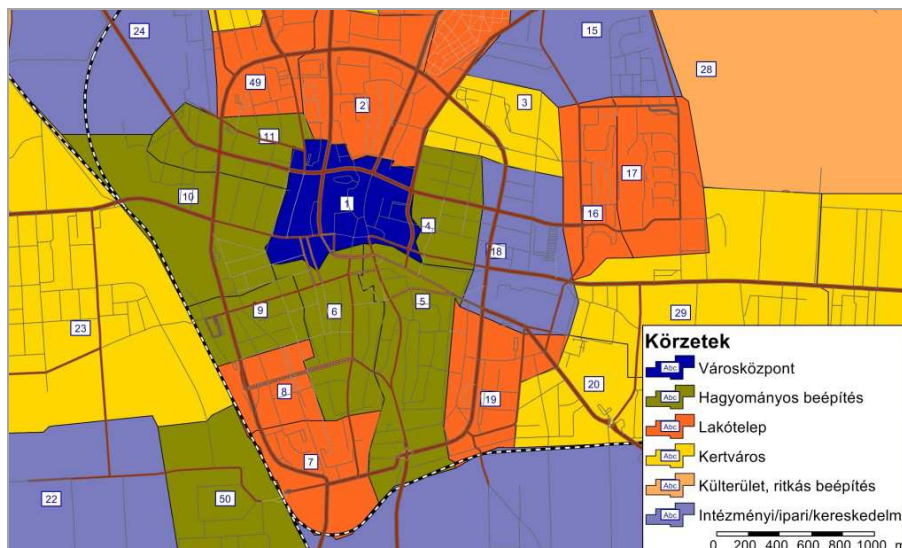
A modell az alábbi körzetekből tevődik össze:

- 50 nyíregyházi körzet
- 6 települési zóna
- 15 kordon zóna

Az alábbi két ábrán az alkalmazott körzetbeosztás (Nyíregyháza és környéke) és a Nyíregyháza városhatáron belüli, városi körzetek fő jellege látható.



163. ábra: A modell körzetbeosztása Nyíregyháza és környéke vonatkozásában



164. ábra: A városi körzetek fő jellege

A körzeteket és az úthálózatot úgynevezett konnektorok kapcsolják össze. A körzet kimenő és beérkező forgalma ezeken keresztül jelenik meg a modellben. A legtöbb zóna több, járműkategóriánként eltérő súlyú konnektorral rendelkezik, ez reprezentálja a főbb forgalomvonzó helyeket (parkoló, gyár, bevásárló központ stb.).

5.2.2 Hálózati modell

A közlekedési hálózatokat szakaszokból és csomópontokból álló, illetve közösségi közlekedési útvonalakat és megállóhelyeket tartalmazó gráf formájában a közúti és tömegközlekedési hálózati modell írja le. A szakaszok hosszát, a csomópontok és megállóhelyek helyét, a geometriai elhelyezkedést digitális térképről vettük fel. A közösségi közlekedéssel kapcsolatban a kínálatot a menetrendek és a férőhely kapacitások határozzák meg, így ezek is részei a hálózati modellnek.

A hálózati modell tartalmazza:

- az országos közúthálózatot az OKA adatbázis alapján, a csatlakozó külföldi úthálózati elemekkel, az "Országos Gyorsforgalmi és főúthálózat fejlesztési terv" adatállományából a vizsgált területre vonatkozó szakaszokat,
- Nyíregyháza város teljes közúti hálózatát,
- Nyíregyháza város helyi autóbusz hálózatát és a 2013. évi menetrendet,
- a Szabolcs Volán várost érintő helyközi autóbusz szolgáltatásait, 2012/2013. évi menetrendek alapján,
- a vasúti hálózatot (közfoglalmú vonalak, iparvágányok, rendezőpályaudvar és kiszolgáló létesítmények),
- vasúti szolgáltatásokat, 2012/2013. évi menetrendek alapján,

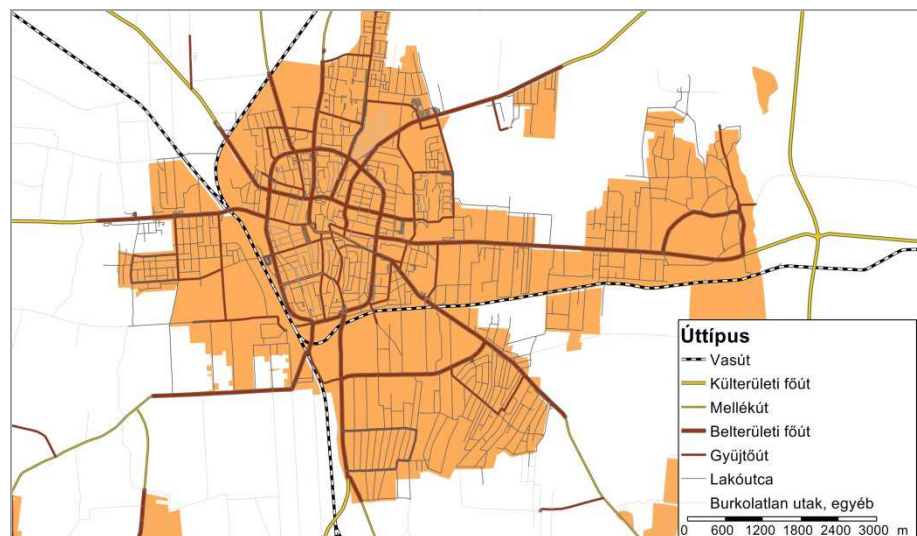
- az egyes hálózatokat összekapcsoló technikai szakaszokat (gyalogló, átszálló kapcsolatok).

A közúti hálózat

A közúti hálózat leírása a következő paraméterekkel történik:

- a szakasz kezdőpontja,
- a szakasz végpontja,
- a szakasz tényleges hossza,
- a szakasz típusa (amely magában hordozza a sávszám és hozzárendelt kapacitás-értékeket, forgalom-sebesség összefüggés jelleget),
- rang, amely a külön nem paraméterezett csomópontokban az alá és fölérendeltségi viszonyokat definiálja,
- a szakasz iránya,
- a szakasz szabad sebessége, a szakaszon üres állapotban (kis forgalomsűrűség esetén) elérhető sebesség, alapesetben az adott úttípuson engedélyezett sebesség,
- csomópontoknál az esetleges kanyarodási tiltások.

A város és környékének úthálózatát a modellben kb. 9 200 szakasz reprezentálja. A szakaszok jellegük szerint lettek útkategóriákba sorolva. A főbb útkategóriákat szemlélteti az alábbi ábra.



165. ábra: A modellezett úthálózat

A modellben az alábbi főbb úttípusokat különböztetjük meg:

Típus	Kapacitás [Ejm/óra]	V0_szkg [km/h]	V0_ktgk [km/h]	V0_ntgk [km/h]
Autópálya	3400	120	90	85
Autóút	3200	110	90	85

Típus	Kapacitás [Ejm/óra]	V0_szkg [km/h]	V0_ktgk [km/h]	V0_ntgk [km/h]
Kiemelt főút	2800	105	90	85
Főút 2x1	950	90	80	80
Főút 2x2	2800	105	80	80
Összekötő út	850	70	70	70
Mellékút 2x1	800	70	60	60
Átkelési szakasz 2x1	1000	45	40	40
Átkelési szakasz 2x2	2000	55	50	50
Gyűjtőút 2x1	800	35	35	35
Gyűjtőút 2x2	1600	35	35	35
Lakóutca	500	20	20	20
Külterületi jellegű	1000	80	80	80

36. táblázat A modellben használt főbb úttípusok és paramétereik

A táblázat rövidítései: Ejm – egységjármű, szkg – személyautó, ktgk – 3,5 t feletti, kis- és közepes tehergépjármű, ntgk – nehéz tehergépjármű, 12 t felett.

A táblázatban feltüntetettekén kívül az útvonalon megengedett sebességnek, és a teherforgalom-tiltásnak megfelelően további úttípusokat különböztetünk meg (pl. átkelési szakasz 70-, 60-, 40 km/h megengedett sebességgel).

Közösségi
közlekedési hálózat

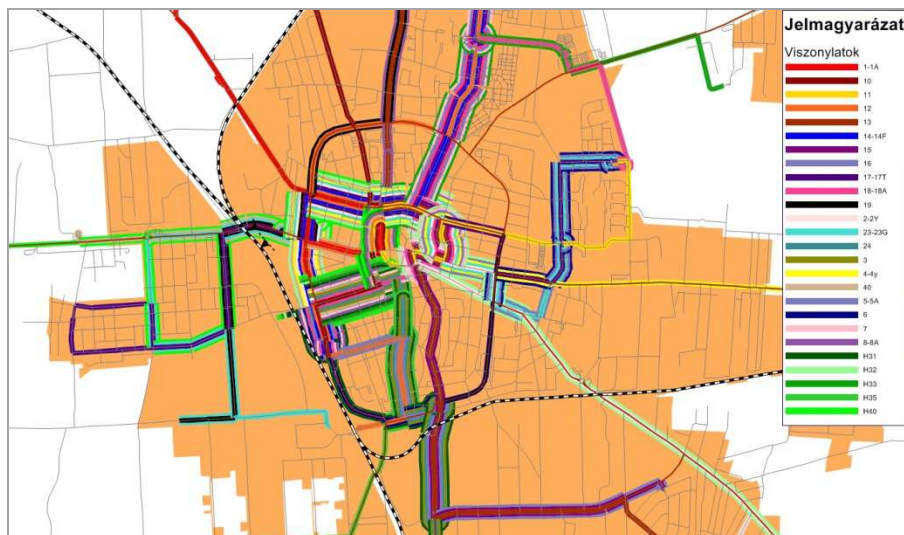
A közösségi közlekedési modellben a helyi és helyközi közlekedési útvonalak kerültek felépítésre a szolgáltatók, egy átlagos munkanapra vonatkozó hatályos menetrendje alapján. A szóló és csuklós autóbuszok megkülönböztetésre kerültek, ugyancsak a Szabolcs Volán Zrt. tájékoztatása alapján.

A közösségi közlekedést leíró jellemzők:

- viszonylat (oda- és vissza irány külön, vagy körjárat) útvonala, menetrendi utazási idővel,
- megállóhelyek (az azonos nevű, de más irányban közlekedő járatok megállóhelyeit megkülönböztetjük, közöttük átszállási kapcsolat (és ennek hatásának, pl. idő) figyelembevételével,
- indítási időpontok (menetrendi modell),
- járműtípus (férőhely szempontjából: szóló vagy csuklós jármű),

A modellben az utazási folyamat összetevői a háztartásfelvétel és korábbi tapasztalatok alapján kerülnek paraméterezésre: megállóhelyi rá- és elgyaloglás, várakozási és átszállási idő, átszállási távolság, átszállási „kényelmetlenség”, amelyek az útvonalválasztást befolyásolják.

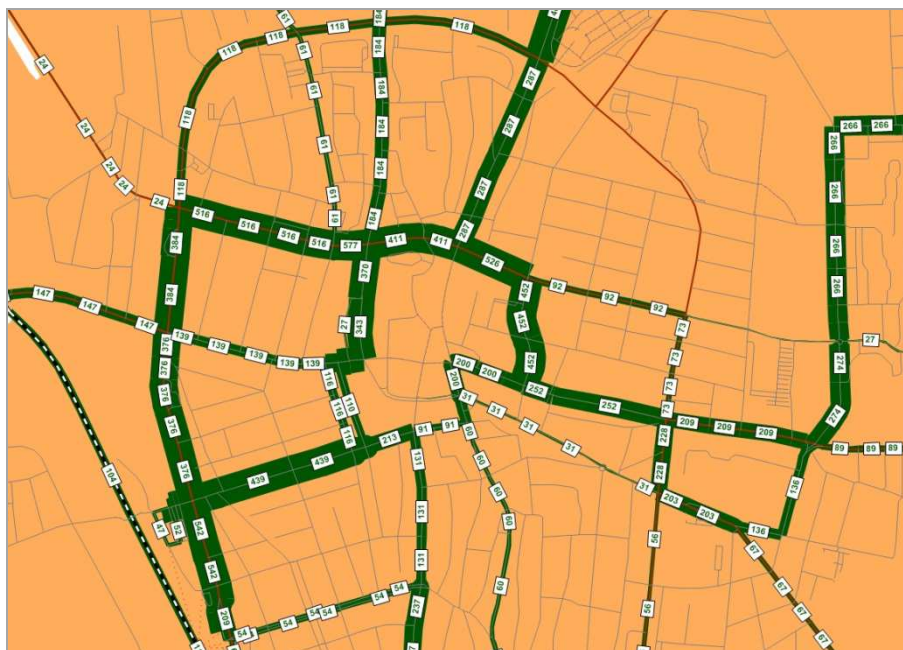
Az alábbi ábrák a modellben figyelembe vett tömegközlekedési járatok úthálózatát, valamint az egyes szakaszok napi járatszámát mutatják be.



166. ábra: Közösségi közlekedési hálózat 2013, helyi járatok, Nyíregyháza



167. ábra: Közösségi közlekedési járatszám a vizsgált területen (járat/nap)



168. ábra: Községi közlekedési járatszám a belvárosban (járat/nap)

A vasútról és helyközi buszokról érkező – helyi közlekedést is használó – utasok a vasúti, illetve autóbusz megállóhelyekhez rendelten jelennek meg a forgalmi modellben.

5.2.3 Forgalmi mátrix

A tervezési terület egyes részterületeit lehatárolva, a forgalom a kiinduló és célkörzetek között jelentkezik. Ezt ún. "honnan-hová" mátrixokban írhatjuk le.

A honnan-hová forgalmi mátrix előállításához az alapvető demográfiai és területszerkezeti adatokat, valamint a háztartásfelvétel és a kikérdezések során nyert eredményeket használjuk fel, a mátrixbecslés alapját a körzetenkénti utazási igény adatok jelentik.

Közúti közlekedés

A jelenlegi közúti forgalmi mátrix három rétegből, személygépjármű, kis és közepes tehergépjármű, valamint a nehéz tehergépjárműt mátrixból áll.

A napi forgalmi mátrixokból a csúcsórai mátrix képzését területileg differenciált csúcsórai szorzókkal állítjuk elő a reggeli és délutáni időszakra.

Közúti közlekedés mátrixa az alábbi kiinduló adatokból készül:

- hosszú távú, helyközi utazások tekintetében a TRENECON COWI Kft. országos közúti közlekedési mátrixai (Országos célforgalmi felvétel alapján),
- helyi és agglomerációs utazások esetén a tárgyi munkához készített
 - háztartásfelvételek releváns adatai
 - közúti forgalomszámlálások és kikérdezések

Közforgalmú közlekedés

A közforgalmú közlekedés mátrixa az alábbi kiinduló adatokból készül:

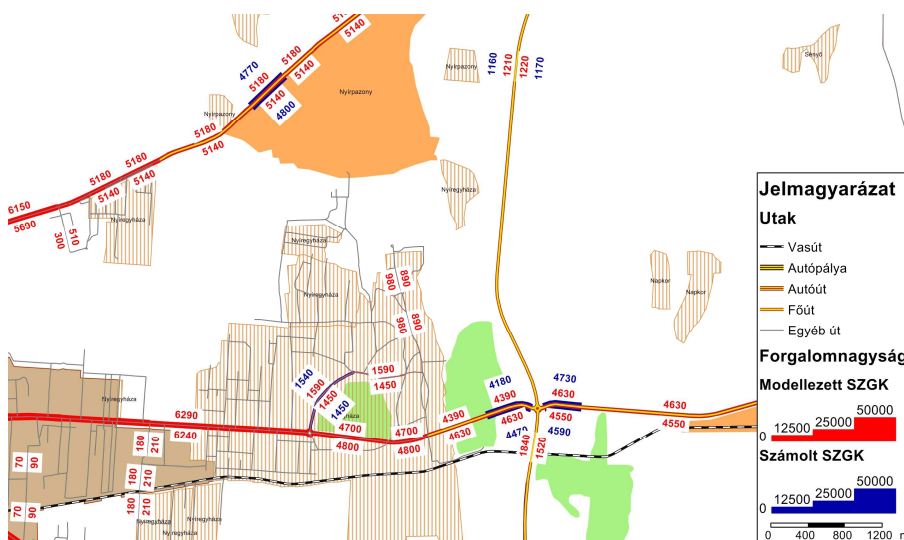
- a TRENCON COWI Kft. országos közösségi közlekedési mátrixai (KTI 2007. évi számlálás alapján),
- a tárgyi munkához készített
 - háztartásfelvételek releváns adatai,
 - közösségi közlekedési forgalomszámlálások és kikérdezések a helyi és helyközi autóbuszokon, valamint a vasúton.

5.3 A forgalmi modellezés menete és eredménye

5.3.1 Modellkalibrálás, validálás

A számítógépes közlekedés modell egyik alapfeladata a jelenlegi hálózat és a jövőbeli tervezett fejlesztések vizsgálatán túl a jelenlegi közlekedési igény meghatározása célforgalmi mátrix formájában. A kiindulási mátrix a reprezentatív háztartás felvételekből, valamint az egyéb közúti és utas kikérdezésekből kinyert célforgalmi adatok felszorzásából keletkezik, ami a reprezentatív minta miatt már megbízható képet ad az aktuális közlekedési viszonyokról, de a mátrix korrekciós eljárását követően tovább pontosítható.

A valós célforgalmi mátrix előállításához a TFlowFuzzy mátrix korrekciós eljárást használjuk, ahol a kikérdezésből kapott mátrixot kalibráljuk a helyszíni, keresztmetszeti közúti-, illetve utasszámlálási adatokkal. Ezek teljesen megbízható képet mutatnak a hálózat egyes szakaszainak forgalmáról.



169. ábra: Példa a közúti forgalom kakibrálására

5.3.2 Forgalmi terhelés

A bemenő adatok megadása és hálózatok felvétele után a számítógépes programrendszer a közlekedési hálózatok paraméterezett leírásával a

hálózatokat leképezi, és megfelelő algoritmusok segítségével a körzetek közötti forgalmi áramlatokat a hálózatra terheli. A hálózati modellen az utazásokat a valóságnak megfelelően indulási- és érkezési pontok között kell vezetni.

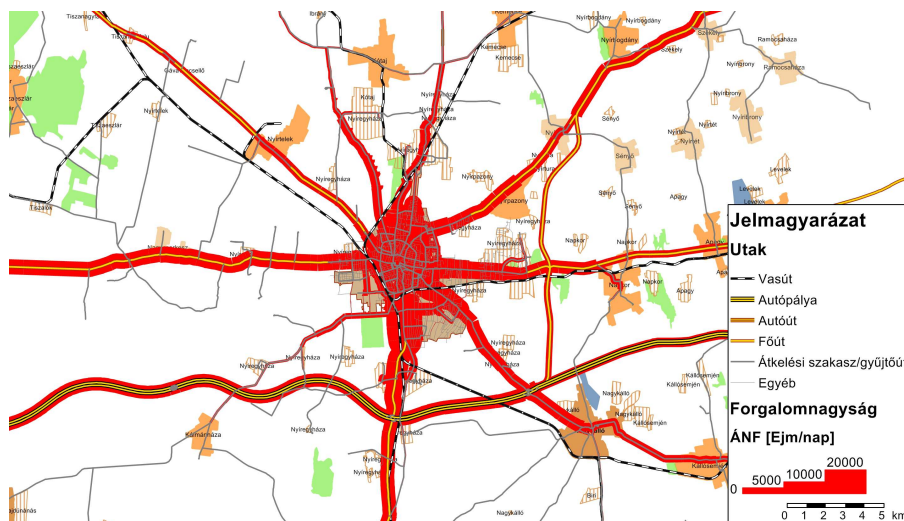
A közösségi közlekedési mátrixokat a közösségi közlekedési hálózatra, az egyéni utazások mátrixait a közúthálózatra többvonalas ráterhelési eljárással terheljük rá. A ráterhelési modell a hálózat egyes pontjai közötti utazások, mozgások idejét, sebességét, hosszát, költségeit számítja.

A program futásának eredményeként a hálózatok szakaszain folyó forgalom nagyságát és egyéb jellemzőit kapjuk.

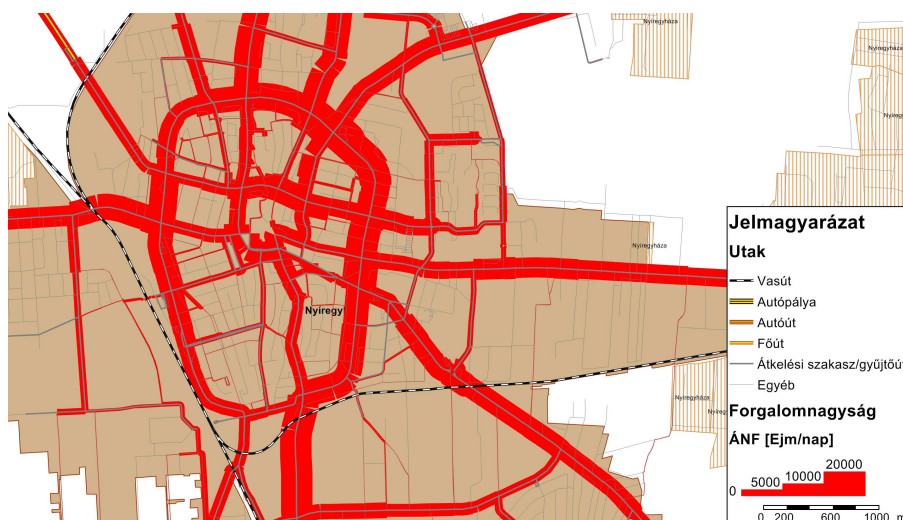
Közúti terhelés

A közúti járműkategóriák esetén a forgalmi állapotot ráterheléssel, a VISUM modell "Equilibrium assignment" eljárásával állítjuk elő. A ráterhelési eljárásban az útvonalválasztás egy többemű költségfüggvény segítségével történik, mely járműkategóriánként eltérő súllyal veszi figyelembe az utazási távolságot, és a forgalomnagyságtól függő pillanatnyi eljutási időt.

Ezekhez adódnak a helyi és helyközi menetrend szerint közlekedő autóbuszok, melyekből a járműszámok a menetrendből számolódnak. A nem menetrend szerint közlekedő autóbuszok a nehéz tehergépjárművek rétegében jelennek meg.



170. ábra: Jelenlegi közúti terhelés a vizsgált területen



171. ábra: Jelenlegi közúti terhelés Nyíregyházán

Közösségi közlekedési terhelés

Közösségi közlekedési ráterhelés során a mátrixot az érzékelt utazási idők segítségével terheljük rá a hálózatra. Az érzékelt utazási időben a háztól-házig eljutás minden eleme (rá- és elgyaloglás, várakozási idő, átszállási idő, gyaloglási idők, járművön töltött idő) szerepel súlyozva. Az érzékelt eljutási idő elemeit a folyamatban szemlélteti:

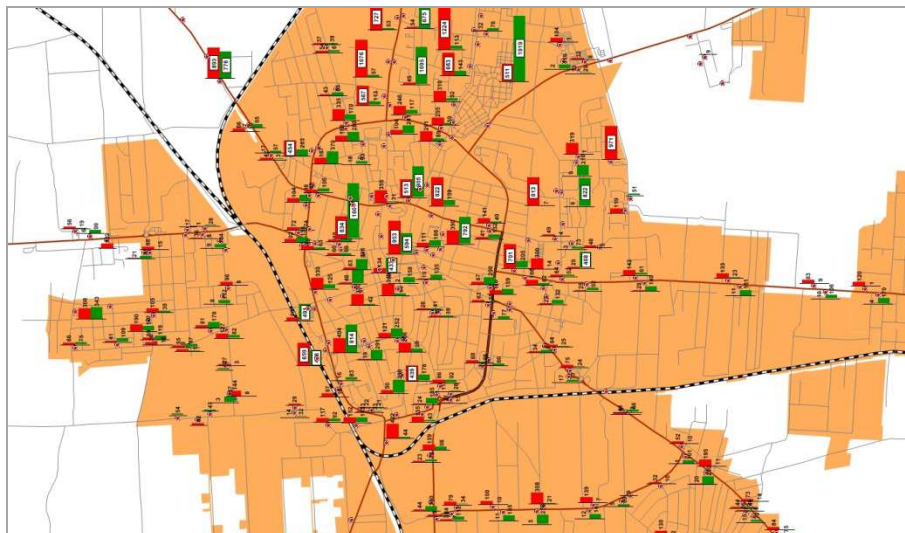


172. ábra: Az érzékelt eljutási idő elemei egy utazási folyamatban

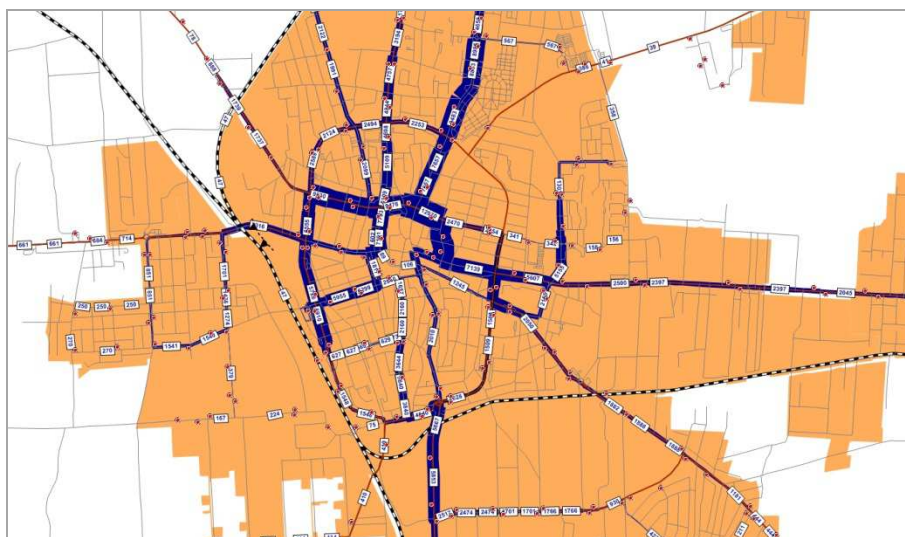
A várakozási idők elsősorban az adott napszakok követési időközével függnek össze, és egy úgynevezett érkeztetési függvény írja le őket, melynek független változója az adott időszak járatszáma.

A ráterhelésnél a Kirchoff-módszert használjuk, melynél az adott útvonal érzékelt ellenállásával fordított arányban osztja szét az utasokat az útvonalak között. Természetesen az útvonalak eljutási idejének vizsgálatánál szűrést alkalmazunk, mely szerint a legrövidebb érzékelt eljutási idejű útvonalhoz képesti túl hosszú útvonalak kikerülnek a vizsgálatból.

Nyíregyházi helyi közlekedés le és felszálló utasforgalma munkanapokon:



173. ábra: Helyi közlekedés le és felszálló utasszámok



174. ábra: Helyi közlekedés forgalmi terhelés utas/nap

6 Melléklet

Lap: Idő (óra):	Közúti forgalomszámláló lap														
	Helyszín kód:	Dátum:	Név:	Irány:	személygépkocsi	kerékpár	motor, segédmotor	kiszállított öm. közlekedési eszközök 3,5-4,5 között	közepes méretű közlekedési eszközök 7,5-9 között	nehéz közlekedési eszközök > 9,5	postocsi, motoros közlekedési eszközök	sávbauzáró	sávbauzáró	autóbusz	autóbusz
15															
30															
45															
60															

175. ábra Közúti keresztmetszeti és csomóponti forgalomszámláló lap



Utaskikérdező lap - Nyíregyháza helyi járatok

Kérdező: _____

Megállóhely neve: _____

Megállóhely kódja: _____

Megpönt: _____ óra _____ perc 2013. _____

Milyen jegyet/bérletet használt?		CSAK EGY JELOLHETO MEG!	
a) vonaljegy belterületi (előre váltott, buszvezetőnél vett)	1	1	1
b) vonaljegy külterületi (előre váltott, buszvezetőnél vett)	2	2	2
c) napjeggy belterületi	3	3	3
d) napjeggy külterületi	4	4	4
e) bérlet belterületi dolgozó	5	5	5
f) bérlet belterületi tanuló	6	6	6
g) bérlet belterületi nyugdíjas	7	7	7
h) bérlet külterületi egyvonalas dolgozó	8	8	8
i) bérlet külterületi öszszvonalas dolgozó	9	9	9
j) bérlet külterületi tanuló	10	10	10
k) bérlet külterületi nyugdíjas	11	11	11
l) Ingyen utazik - NYUGDÍJAS	12	12	12
m) Ingyen utazik - egyéb:	13	13	13

1. Milyen jegyet/bérletet használt?

a) vonaljegy belterületi (előre váltott, buszvezetőnél vett)
 b) vonaljegy külterületi (előre váltott, buszvezetőnél vett)
 c) napjeggy belterületi
 d) napjeggy külterületi
 e) bérlet belterületi dolgozó
 f) bérlet belterületi tanuló
 g) bérlet belterületi nyugdíjas
 h) bérlet külterületi egyvonalas dolgozó
 i) bérlet külterületi öszszvonalas dolgozó
 j) bérlet külterületi tanuló
 k) bérlet külterületi nyugdíjas
 l) Ingyen utazik - NYUGDÍJAS
 m) Ingyen utazik - egyéb: _____

2. Ha használhatna ehhez az utazásához személygépkocsit, miért a tömegközlekedést választotta?

a) nem áll rendelkezésre személygépkocsi
 b) olcsóbb a tömegközlekedés
 c) parkolási nehézségek miatt
 d) gyorsabb a tömegközlekedés
 e) egyéb IRJA BE _____

0
1
2
3
4

3. Értékelje az alábbi szolgáltatási jellemzőket egy 1-től 5-ig tartó skálán
 (1 = elégedetlen, 5. maximálisan elégedett)

1) követési idő (járatsűrűség)	
2) menetidő	
3) közvetlen utazás lehetősége	
4) megállóhely közelsége	
5) jegy- és bérletvásárlási lehetőségek	
6) kényelem, utazási körülmények	
7) megállóhelyen és a buszon elérhető utastájékoztatás	

a) Felszállás _____ db
 b) Ebből átszállás _____ db

4. A MAI napon hányszor szállt fel helyi buszra ma eddig, és hányszor fog még a továbbiakban? Ebből mennyi db. átszállás miatt?

a) Felszállás _____ db
 b) Ebből átszállás _____ db

5. Milyen megállóhelyek között utazik rendszeresen (egy átlagos munkanapon)?

1		2		3	
a) Kirinduló megálló	név		név		név
b) RÁ gyaloglás (perc/méter)	perc vagy méter		perc vagy méter		perc vagy méter
c) Végcél érkező megálló	név		név		név
d) EL gyaloglás (perc/méter)	perc vagy méter		perc vagy méter		perc vagy méter
e) Hányszor szállt át közben?	db		db		db
f) HOL?	név		név		név
g) Megteszi-e vissza irányban is?	I / N		I / N		I / N

176. ábra Utaskikérdező lap, helyi autóbusz közlekedés



Vasúti számlálólap



Számláló neve:

Dátum: 2013. nov.12.

Megállóhely neve:

NYÍREGYHÁZA pu., "B" peron, II-III. vágány

érk.	ind.	vágány	vonat	viszonylat	LE	FEL
	3:11	3	5119 személy	-- Miskolc-Tiszai 04:39		
	4:43	J.2	5129 személy	-- Miskolc-Tiszai 06:19		
	4:46	B.2	6039 személy	-- Cegléd 07:32		
5:00		2	36019 személy	03:15 Vásárosnamény --		
5:00	5:01	3	6110 személy	04:18 Debrecen -- Záhony 06:21		
	5:26	2	519 AVAS IC	-- Budapest-Keleti 08:30		
6:14	6:48	3	6130 személy	04:55 Püspökladány -- Záhony 07:57		
7:13		2	36029 személy	05:30 Vásárosnamény --		
7:21		3	36430 személy	06:30 Tiszalök --		
	7:34	3	36417 személy	-- Tiszalök 08:25		
	7:38	2	36012 személy	-- Vásárosnamény 09:28		
8:14	8:48	2	6150 személy	05:50 Szolnok -- Záhony 09:57		
9:20		3	36017 személy	07:37 Vásárosnamény --		
9:14	9:48	2	6160 személy	05:08 Budapest-Nyugati -- Záhony 10:57		
10:24	10:31	3	622 BEREG IC	07:23 Budapest-Nyugati -- Záhony 11:21		
10:14	10:48	2	6200 sebes	06:28 Budapest-Nyugati -- Záhony 11:57		
11:14	11:48	3	6112 személy	08:24 Cegléd -- Záhony 12:57		
12:14	12:48	3	6202 sebes	08:28 Budapest-Nyugati -- Záhony 13:57		
13:20		2	36015 személy	11:37 Vásárosnamény --		
	14:18	3	6114 személy	-- Záhony 15:27		
14:14	14:48	2	6102 sebes	10:28 Budapest-Nyugati -- Záhony 15:57		

179. ábra Utasszámláló lap minta, vasút

Háztartásfelvétel kérdőív

Városi és elővárosi közösségi közlekedési rendszer és intermodális csomópont fejlesztése Nyíregyházán

Kérdezőbiztos kódja: Körzet: Sorszám:

Megkérdezés ideje: 2013.hónap óra perc

Jó napot kívánok!vagyok a munkatársa. Közlekedési szokásokkal kapcsolatban végzünk felmérést, melyhez szeretném a segítségét kérni. Kérem, válaszoljon néhány kérdésemre!

VÁLASZD KI AZT, AKIT KÉRDEZNEK KELL, ÉS A TOVÁBBIKBAN VELE FOLYTASD!

1. Kérem, mondja meg a születési évét!

..... év

HA A SZÜLETÉSI ÉV 1999 VAGY EZ UTÁNI FEJEZD BE!

JÁRMŰTULAJDON, KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK

Arról szeretnék feltenni néhány kérdést, hogy milyen közlekedési lehetőségei vannak, egy átlagos nap milyen helyekre utazik és milyen közlekedési eszközöket használ.

2. Hány darab gépkocsi van a háztartásban személyes használatra?

..... db

3. Rendelkezik-e Ön kerékpárral?

① igen ② nem

4. Az alábbiak közül milyen bérlettel (bérletekkel) rendelkezik?

- Nyíregyházi belterületi bérlet? ① van ② nincs
- Nyíregyházi egyvonalas külterületi bérlet? ① van ② nincs
- Nyíregyházi összvonalas külterületi bérlet? ① van ② nincs
- Helyközi (távolsági) VOLÁN bérlet? ① van ② nincs
- MÁV bérlet? ① van ② nincs
- Díjmentes utazásra jogosító igazolvány (szabadjegy)? ① van ② nincs

A KÖVETKEZŐ KÉRDÉST CSAK A NYÍREGYHÁZÁN KÍVÜLI LEKÉRDEZÉSEKNÉL KELL FELTENNI.

5. Most különböző közlekedési módokat fogok felsorolni, kérem, mondja meg, hogy az adott közlekedési eszközt milyen rendszerességgel használja Nyíregyházára történő utazásra!

	4-5 munkanapon hetente	hetente néhányszor	havonta néhányszor	ritkábban	soha	
/1. vonat?	①	②	③	④	⑤	
/2. helyközi autóbusz?	①	②	③	④	⑤	
/3. személygépkocsi?	①	②	③	④	⑤	
/4. robogó, motor?	①	②	③	④	⑤	
/5. kerékpár?	①	②	③	④	⑤	

UTAZÁS A LEGUTÓBBI MUNKANAPON

AZ ALÁBBI TÁBLÁZAT KITÖLTÉSÉVEL VEDD FEL A VÁLASZADÓ ELŐZŐ MUNKANAPI UTAZÁSAIT. AZ EGYES SOROK EGY-EGY UTAZÁST JELENTENEK. HA EGY HELYVÁLTOZTATÁS TÖBB UTAZÁSBÓL ÁLL, AKKOR AZT TÖBB SORBAN, UTAZÁSONKÉNT KELL FELVENNI.

A CÉLPONTOKNÁL NYÍREGYHÁZI CÍM ESETÉN A FORGALMI KÖRZET SORSZÁMÁT VAGY A CÉLPONTOK, KÖZLEKEDÉSI CSOMÓPONTOK LISTÁJÁBAN FELTŰNTETETT SORSZÁMOT KELL FELTŰNTETNI. NYÍREGYHÁZÁN KÍVÜLI CÉLPONT ESETÉN A TELEPÜLÉSNEK MEGFELELŐ KÓDOT KELL BEÍRNI.

A NYÍREGYHÁZA ÉS ANNAK AGGLOMERÁCIÓJÁN KÍVÜLI KEZDŐ- ÉS VÉGPONTTAL RENDELKEZŐ UTAZÁSOKAT NEM KELL FELVENNI.

GYALOGLÁST ABBAN AZ ESETBEN KELL FELVENNI, HA AZ ÖNÁLLÓ HELYVÁLTOZTATÁS, A TÖMEGKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLÓKHOZ ILLETVE A SZEMÉLYGÉPKOCSIHOZ KAPCSOLÓDÓ RÁ- ÉS ELGYALOGLÁST NEM KELL FELVENNI.

A következőkben kérem, beszéljünk a legutóbbi munkanapi utazásairól, ha ezen a napon nem utazott, akkor arról a legutolsó munkanapról amikor utazást tett. Szeretnénk felvenni, Ön az adott napon milyen utazásokat tett, melyek Nyíregyházán vagy Nyíregyháza vonzáskörzetéhez kapcsolódóan történtek. Szeretnénk megismerni minden nyíregyházi, illetve Nyíregyháza agglomerációjában megtett utazását és megállását, beleértve a gyaloglásokat, a kerékpárral és más járművel megtett utazásokat is. A felvétel szempontjából a nap reggel 4 órakor kezdődik és másnap reggel 4 óráig tart, így az összes napi utazását tartalmazni fogja.

6. Kérem, mondja meg, hogy a legutóbbi munkanapon elment-e otthonról, tett-e utazásokat Nyíregyházán vagy annak vonzáskörzetében? (Ha reggel nem otthon volt, elment-e arról a helyről valahová, ahol reggel volt?) Ha a legutóbb munkanapon nem utazott sehová, kérem mondja meg a megelőző két munkanap valamelyikén tett-e utazásokat

① igen ② nem ➔ 14.kérdés következik!

7. A munkanap dátuma, amelyen a felvett utazások történtek:

..... hónap nap

8. Kérem, mondja meg hol tartózkodott az adott napon reggel 4 órakor! (1- otthon, 2- munkahelyén, 3- egyéb)

① otthon ② munkahelyén ③ egyéb helyen

CSAK HA NEM OTTHON TARTÓZKODOTT! TÉRKÉP!

9. Kérem adja meg a tartózkodási helyét!

nyíregyházi cím esetén a körzet száma, azon kívüli esetben a település kódja

TÉRKÉP!

10. A következőkben kérem, menjünk végig a napi utazásain! Külön utazásnak számít minden, egymás utáni, eltérő indokból megtett utazás.

Például ha Ön reggel autóbusszal indult munkába de a végállomáson, felszállás előtt újságot vásárolt, az két utazásnak számít: az első egy gyalogos utazás melynek indoka vásárlás, a második egy tömegközlekedéssel, munkahelyre történő utazás. Szintén külön utazásnak vesszük, ha Ön egy utazás közben átszállt vagy több fajta járművet használt. Ekkor az első utazás indoka „Fel- le- átszállás másik közlekedési eszközre” a másodiké pedig az utazás tényleges indoka lesz. **SEGÉDLAP!**

sorszám	indulás óra	utazási mód „A” tábla	vonalszám ha helyi busz / jműben ülők száma ha szgk.	díjfizetés módja „B” tábla	cél vagy település körzete	utazás indoka „C” tábla	érkezés óra	
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
további utazások száma:								

UTAZÁSI MÓD MEGVÁLASZTÁSÁNAK SZEMPONTJAI

HA A VÁLASZADÓNAK A FELVETT UTAZÁSOK KÖZÖTT VOLT HELYI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI UTAZÁSA VÁLASSZ KI KÖZÜLE EGYET. A VÁLASZTÁS AZ EGYES KÉRŐÍVEK KITÖLTÉSE SORÁN LEGYEN KÜLÖNBÖZŐ (REGGELI, DÉLUTÁNI, STB.)

11. Kérem, most nézzük az Ön sorszámú nyíregyházi helyi tömegközlekedési utazását. Az alábbiak közül mi az a legjellemzőbb indok ami miatt erre az utazásra ezt az eszközt választotta? **SEGÉDLAP!**

- ① az utazási idő tartama, menetidő
- ② az utazás költsége, ára
- ③ az utazás kényelme, komfortja
- ④ az utazás biztonsága, személy- és vagyonbiztonság
- ⑤ a megteendő út hossza
- ⑥ az adott közlekedési eszköz környezetkímélő vagy környezetkárosító volta / egészségmegőrzés
- ⑦ kiszámítható menetidő, pontosság
- ⑧ nincs más lehetősége



HA A VÁLASZADÓNAK A FELVETT UTAZÁSOK KÖZÖTT VOLT NYÍREGYHÁZÁN BELÜLI SZEMÉLYGÉPKOCSIS UTAZÁSA VÁLASSZ KI KÖZÜLE EGYET. A VÁLASZTÁS AZ EGYES KÉRDŐÍVEK KITÖLTÉSE SORÁN LEGYEN KÜLÖNBÖZŐ (REGGELI, DÉLUTÁNI, MUNKÁBA JÁRÁS, ÜGYINTÉZÉS, STB.)

12. Kérem, most nézzük az Ön sorszámú nyíregyházi személygépkocsis utazását. Az alábbiak közül mi az a legjellemzőbb indok ami miatt erre az utazásra ezt az eszközt választotta? SEGÉDLAP!

- ① az utazási idő tartama, menetidő
- ② az utazás költsége, ára
- ③ az utazás kényelme, komfortja
- ④ az utazás biztonsága, személy- és vagyonbiztonság
- ⑤ a megteendő út hossza
- ⑥ az adott közlekedési eszköz környezetkímélő vagy környezetkárosító volta / egészségmegőrzés
- ⑦ kiszámítható menetidő, pontosság
- ⑧ nincs más lehetősége



Jelenlegi közlekedési lehetőségek értékelése

HA A VÁLASZADÓNAK A FELVETT UTAZÁSOK KÖZÖTT VOLT HELYI / HELYKÖZI AUTÓBUSZZAL ILLETVE SZEMÉLYGÉPKOCSIVAL MEGTETT UTAZÁSA, VÁLASSZON KI KÖZÜLÜK EGYET-EGYET! VEGYE AZ ELŐZŐ (16., 17.) KÉRDÉSEK UTAZÁSAIT, ILLETVE HA VAN, AKKOR TOVÁBBI UTAZÁSOKAT A MÁSIK (HELYKÖZI) TÖMEGKÖZLEKEDÉSI ESZKÖZRE.

13. Most nézzük az előző kérdésekhez kiválasztott utazásokat, valamint ha van, akkor a sorszámú utazást a helyközi tömegközlekedési eszközre. Kérem, emlékezzen vissza ezekre az utazásokra és a következő szempontok alapján értékelje őket 1-5-ig, ahol
1- nagyon rossz, 2-rossz, 3-közepes, 4-jó, 5-nagyon jó 0-nem tudja

	helyi autóbusz						helyközi autóbusz						személygk.					
utazás sorszama (IRD BE!)ua mint 11....					ua mint 12.....					
az utazási idő tartama	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
az utazás költsége	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
az utazás kényelme	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
az utazás biztonsága	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
az adott közlekedési eszköz károsítja-e a környezetet / mások egészségét	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
kiszámítható menetidő	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0
	helyi autóbusz						helyközi autóbusz											
A szolgáltatás általános megítélése	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						
Járművek jellemzői, állapota																		
külső-belső megjelenés	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						
műszaki állapot (zajszint,rugózás, szellőzés/fűtés)	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						
komfort jellemzők (padlószint, fel- és leszállás módja, ülések, világítás)	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						
tisztaság	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						
Megállóhelyek jellemzői																		
megközelíthetősége (járdacsatlakozás)	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						
kialakítása (esőbeálló, burkolat, szemetes)	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						
akadálymentessége (megvilágítottság, rámpa, fa-, oszlop akadályok)	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						
Utastájékoztatás jellemzői																		
járműveken (megléte, érthetősége)	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						
megállóknban (megléte, állapota)	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						
jegy-, bérletárusító helyeken (megléte,áll.)	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						
interneten (részletessége, érthetősége)	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						
hálózati tájékoztatás (járatokról, megállókról)	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						
menetrendi információk (részletessége érthetősége)	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						
információk változásokról, ideiglenes állapotokról (megléte, aktualitása)	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5	0						

14. Milyen gyakran utazik Nyíregyháza területén személygépkocsival, beleértve az utasként megtett utazásokat?

1. Ritkábban mint havonta → ugrás 16-ra
2. 1-2 alkalommal havonta → ugrás 16-ra
3. 3-4 alkalommal havonta
4. 1-2 alkalommal hetente
5. 3-4 alkalommal hetente
6. Minden munkanap
7. Minden munkanap és hétvégi napokon is
8. naponta többször

15. Kérem mondja meg melyek azok a körülmények amelyek hatására Ön a jelenleg személygépkocsival megtett nyíregyházi utazásainak egy részét a jövőben közösségi közlekedési eszközzel vagy kerékpárral tenné meg! Kérem akkor jelölje meg az egyes pontokat, ha ez valóban számottevő mértékben csökkentené személygépkocsival megtett utazásainak számát.

A jelenlegi közlekedési körülmények romlása esetén

- ① közúti eljutási idők növekedése nagyobb fogalom miatt
- ② benzin árának, autózás költségeinek további növekedése
- ③ parkolási díjak növekedése, fizető övezet kiterjesztése

A többi közlekedési mód fejlesztése esetén

- ④ kerékpározás feltételeinek javulása (kerékpárút-hálózat, kerékpártárolás fejlesztése)
- ⑤ közösségi közlekedési menetidők csökkenése (buszsávok, tömegközlekedés előnyben részesítése)
- ⑥ közösségi közlekedési menetidők csökkenése (buszsávok, tömegközlekedés előnyben részesítése)
- ⑦ P+R, biztonságos kerékpártároló a megállóknál és egyéb kombinált közlekedési módok fejlesztése
- ⑧ korszerűbb, tisztább közösségi közlekedési járművek

- ⑨ semmilyen

16. A most említett, szempontok alapján kérem, sorolja fel Ön milyen hiányosságokat, fejlesztendő helyeket és elemeket lát a tömegközlekedéssel kapcsolatosan. (pl. infrastruktúrát-, kialakítottságot érintő, járművekre vonatkozó, szolgáltatásokkal kapcsolatos, menetrend, útvonal, tájékoztatás, értékesítési helyek, járművezető)

Hiányosságok felsorolása

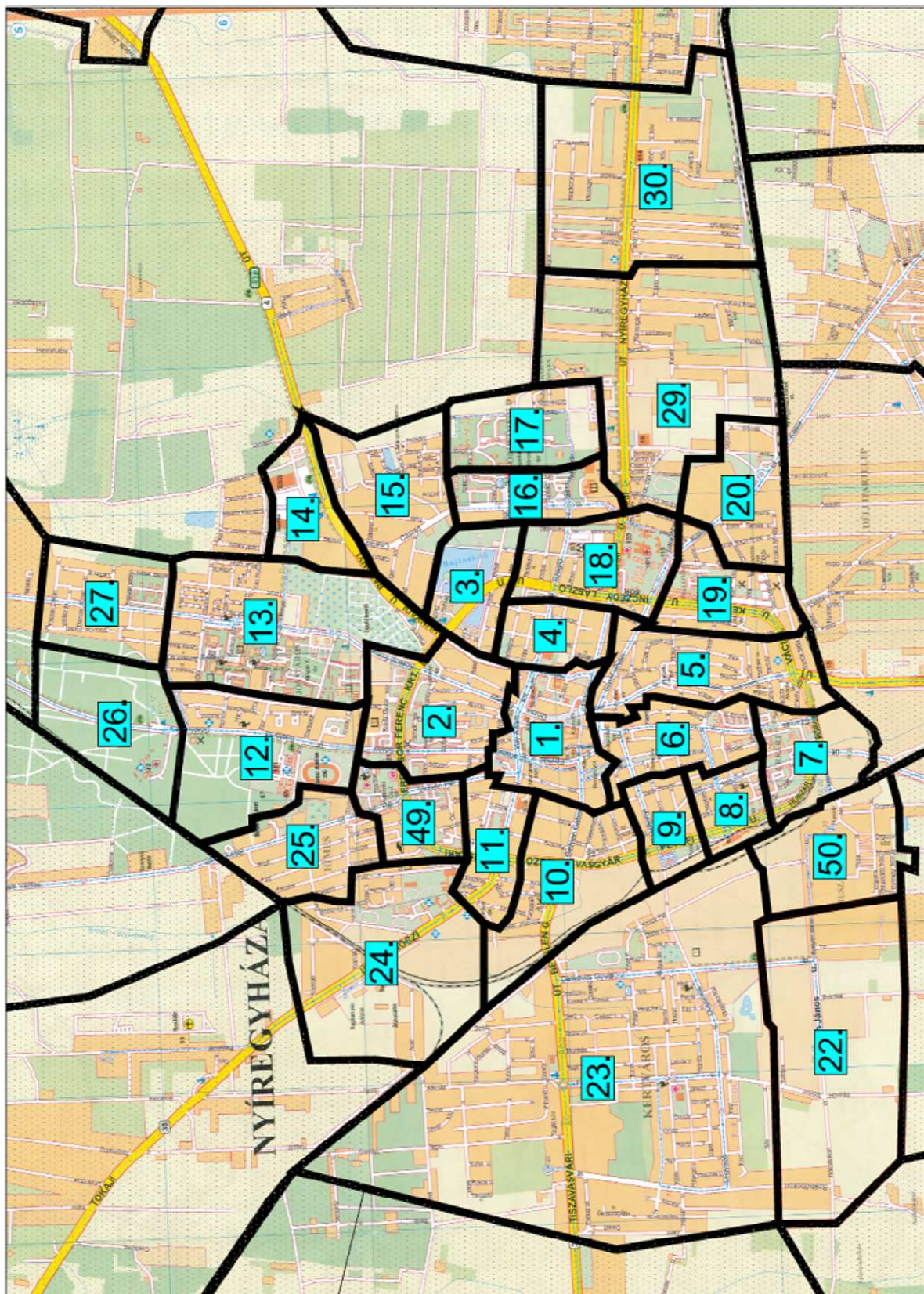
17. Az előzőekhez hasonlóan az alábbi néhány szempont alapján kérem, általánosságban értékelje az egyéni közlekedéssel kapcsolatos jellemzőket NYÍREGYHÁZA vonatkozásában!

Közúthálózat	nagyon rossz	rossz	közepes	jó	nagyon jó	n.t.
úthálózat szerkezeti adottságai	①	②	③	④	⑤	⑥
burkolt utak minősége	①	②	③	④	⑤	⑥
Forgalmi helyzet						
utak zsúfoltsága (1=nagyon rossz, nagyon zsúfolt)	①	②	③	④	⑤	⑥
célpontok megközelíthetősége (egyirányú utcák rendszere)	①	②	③	④	⑤	⑥
jelzőlámpás forgalomirányítás megfelelése	①	②	③	④	⑤	⑥
Parkolás a belvárosban						
parkolóhelyek száma	①	②	③	④	⑤	⑥
elhelyezkedése	①	②	③	④	⑤	⑥
díjak mértéke	①	②	③	④	⑤	⑥
Gyalogos felületek a belvárosban						
járdák, terek kialakítása (ráparkolás)	①	②	③	④	⑤	⑥
gyalogátkelőhelyek (száma, átkelés biztonsága)	①	②	③	④	⑤	⑥
akadálymentes felületek	①	②	③	④	⑤	⑥
gyalogos közlekedés biztonsága (rendelkezésre álló helyek, megvilágítás)	①	②	③	④	⑤	⑥
Kerékpározás						
Kerékpárutak, kerékpáros útvonalak (kiterjedtsége, kialakítása, vonalvezetése)	①	②	③	④	⑤	⑥
Biztonságos kerékpárparkolás és tárolás (közterületen)	①	②	③	④	⑤	⑥

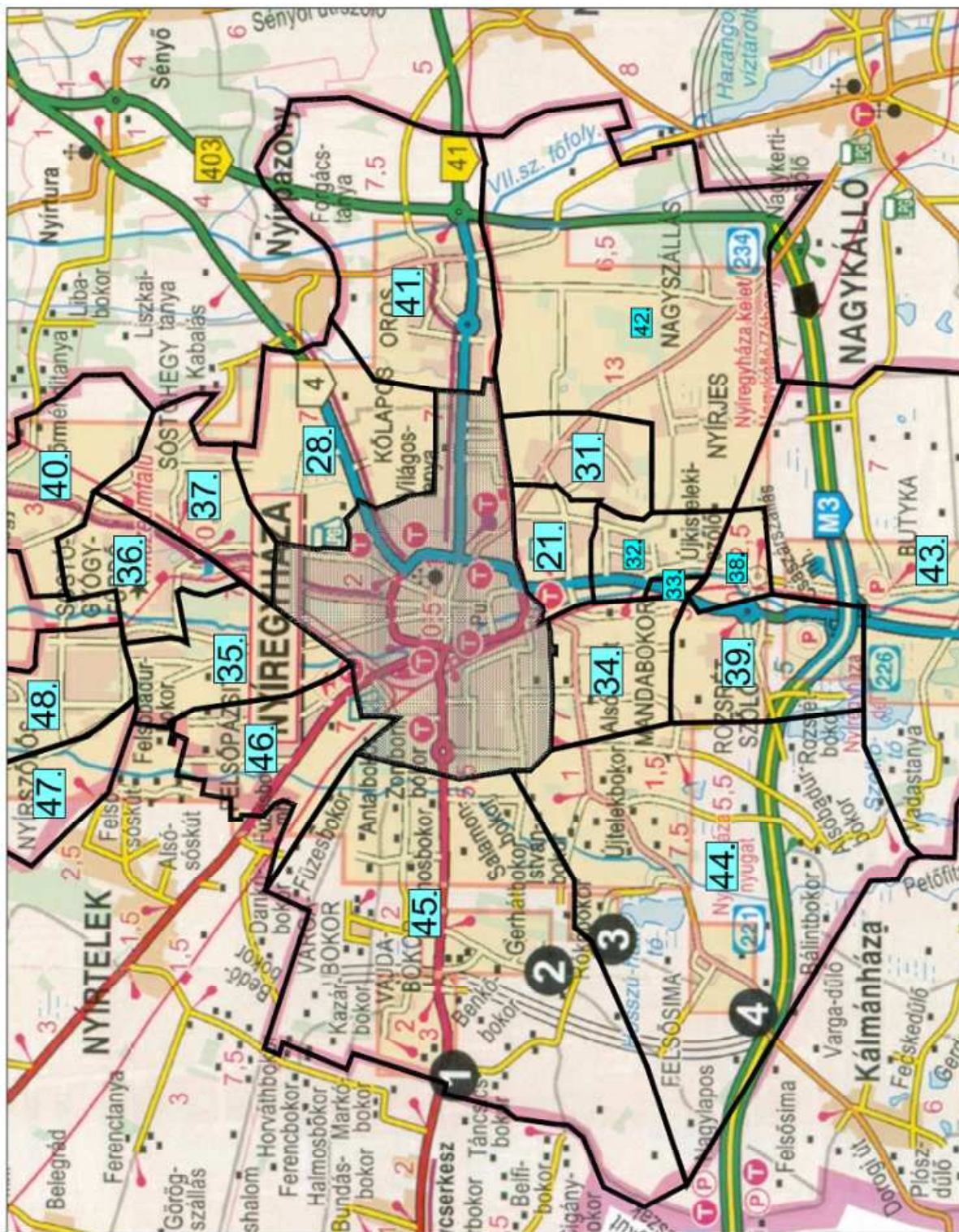
Demográfia	
18. Kérdezett neme:	<input type="checkbox"/>
① férfi ② nő	
19. Mi a legmagasabb iskolai végzettsége?	<input type="checkbox"/>
① 8 általános vagy kevesebb	
② szakmunkásképző	
③ szakközépiskola, gimnázium érettségivel	
④ főiskola, egyetem	
20. Aktivitás szempontjából melyik csoportba sorolja magát? (EGY VÁLASZ!)	<input type="checkbox"/>
① segédmunkás	⑧ gazdálkodó
② szakmunkás	⑨ egyetemi hallgató/főiskolai hallgató/tanuló
③ irodai alkalmazott, adminisztratív alkalmazott	⑩ nyugdíjas
④ középvezető	⑪ háztartásbeli
⑤ felső vezető	⑫ GYES-en, GYED-en van
⑥ értelmiségi	⑬ munkanélküli
⑦ vállalkozó	<input type="checkbox"/>
21. Mi az Ön családi állapota?	<input type="checkbox"/>
① férjezett/nős/együtt él valakivel	
② elvált/özvegy/külön él	
③ hajadon/nőtlen	
22. Kérem, mondja meg hányan élnek a háztartásban?	<input type="checkbox"/>
..... fő	
23. Hány 18 év alatti gyerek él az Ön háztartásában?	<input type="checkbox"/>
..... fő	
24. Hogyan ítéli meg a családja életszínvonalát más magyar családokhoz viszonyítva?	<input type="checkbox"/>
① jóval magasabb, mint az átlag	
② kicsit magasabb, mint az átlag	
③ átlagos	
④ kicsit alacsonyabb, mint az átlag	
⑤ sokkal alacsonyabb, mint az átlag	

Segéd tábla a kérdőív kitöltéséhez:

A	B	C
Utazási mód	Díjfizetés módja	Utazás indoka
1. Gyalog	1. Előre váltott belterületi jegy	1 Fel- le- átszállás másik közlekedési eszközre
2. Helyi autóbusz	2. Előre váltott külterületi jegy	(pl.: buszmegálló, állomás, parkolóhely, stb.)
3. Helyközi autóbusz	3. Járművön váltott belterületi jegy	2 Utas felvétele vagy elszállítása
4. MÁV szerelvény	4. Járművön váltott külterületi jegy	3 Hazautazás
5. Személygépkocsi (vezető)	5. Belterületi napijegy	4 Munkahelyre utazás (telephely)
6. Személygépkocsi (utas)	6. Külterületi napijegy	5 Iskolába utazás (tanulónál, diáknál)
7. Taxi	7. Belterületi bérlet	6 Munkával kapcsolatos ügyintézés
8. Kerékpár	8. Külterületi egyvonalas bérlet	(pl: találkozó, szolgáltatás, áruterítés, stb.)
9. Egyéb	9. Külterületi összvonalas bérlet	7 Vásárlás
	10. Ingyen - nyugdíjas	8 Személyes ügyintézés (pl.: bank, orvos, stb.)
	11. Ingyen - egyéb	9 Szórakozás, szabadidő, sport, baráti látogatás
		10 Iskolába, óvodába kísérés
		11 Egyéb indok



183. ábra Városi belső terület körzetbeosztása



184. ábra Városi külső terület körzetbeosztása